



UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
COMERCIALES**

PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE: INGENIERO EN CONTADURÍA PÚBLICA Y AUDITORIA – CPA.

TÍTULO DEL PROYECTO

**“ESTUDIO DE PRE - FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN
DE UNA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS,
UBICADA EN EL CANTÓN BALZAR, PARA EL AÑO 2013”**

AUTORES:

**ANASTACIO MITE EUDOSIA MARÍA
AYALA VÉLIZ TAYLOR GASTÓN**

Milagro, Septiembre 2013

ECUADOR



ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Por la presente, hago constar que he leído el proyecto de grado presentado por los señores Anastacio Mite Eudosia María y Ayala Véliz Taylor Gastón, para optar al título de Ingeniero en Contaduría Pública y Auditoría-CPA, y acepto asesorar a los estudiantes, durante la etapa del desarrollo del trabajo hasta su presentación, evaluación y sustentación.

Milagro, 15 de junio del 2013

Ing. Leonardo Fabiani Orbea, MMIF, Dpl.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Los autores de esta investigación declaran ante el Consejo Directivo de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Comerciales de la Universidad Estatal de Milagro, que el trabajo presentado es de nuestra propia autoría, no contiene material escrito por otra persona, salvo el que está referenciado debidamente en el texto; parte del presente documento o en su totalidad no ha sido aceptado para el otorgamiento de cualquier otro Título o Grado de una institución nacional o extranjera.

Milagro, 6 de Septiembre del 2013

Anastacio Mite Eudosia María
CI: 0915782510

Ayala Véliz Taylor Gastón
CI: 0905951539



CERTIFICACIÓN DE LA DEFENSA

EL TRIBUNAL CALIFICADOR previo a la obtención del título de Ingeniero en Contaduría Pública y Auditoría - CPA, otorga al presente proyecto de investigación las siguientes calificaciones:

MEMORIA CIENTÍFICA	[]
DEFENSA ORAL	[]
TOTAL	[]
EQUIVALENTE	[]

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

PROFESOR DELEGADO

PROFESOR SECRETARIO

AGRADECIMIENTO

Al motor de nuestras vida y existencia, *Nuestro Padre Celestial*

A los Directivos de la Universidad Estatal de Milagro, porque en sus aulas recibimos el conocimiento intelectual y humano de cada uno de los docentes de la Facultad de Ciencias Administrativas y Comerciales, que nos abrieron las puertas a éstos humildes servidores para hacer posible al desarrollo de este proyecto de investigación.

Anastacio Mite María Eudisia

Ayala Véliz Taylor Gastòn

DEDICATORIA

Agradezco a todas las personas que una u otra forma estuvieron conmigo, porque cada una de ellas (os) aportaron con un granito de arena.

A ti Dios, por darme la oportunidad de existir, guiarme por el camino correcto, llenarme de amor, paciencia y conocimiento. Porque si tienes FE como un grano de mostaza, dijo JESUS, puedes alcanzar grandes metas.

A mis Padres, por su incondicional apoyo que siempre me han acompañado en mis tristezas y alegrías, tanto al inicio como al final de esta carrera. Dándome un ejemplo de arduo trabajo y tenaz lucha en la vida.

A mi hermana Susy, juntas hemos aprendido a vivir compartiendo triunfos y fracasos.

A ti amor de mi vida. Jesús que ha si mi amigo fiel y compañero, tu amor incondicional, haciéndome vivir los mejores momentos de mi vida. Gracias por estar siempre a mi lado.

Y todas aquellas personas que me brindaron de su ayuda en la realización de nuestra tesis; el Ingeniero Leonardo FabianiOrbea.

María Anastacio

DEDICATORIA

A mis padres César Ayala Vera (+) e Inés Véliz Carrillo, quienes en su momento me dieron su apoyo en mi carrera estudiantil.

A mi Esposa e Hijos, por su tiempo, que siendo de ellos, he debido ocuparlos, para culminar ésta fase de mis estudios.

Muchas Gracias!!

Taylor Ayala

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Lcdo. Jaime Orozco Hernández, MSc.
Rector de la Universidad Estatal de Milagro

Presente.

Mediante el presente documento, libre y voluntariamente procedemos a hacer entrega de la Cesión de Derecho de los Autores del Trabajo realizado como requisito previo para la obtención de nuestro Título de Tercer Nivel, cuyo tema fue “**Estudio de pre- factibilidad para la implementación de una cooperativa de transporte de pasajeros, ubicada en el Cantón Balzar, para el año 2013**” y que corresponde a la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Comerciales.

Milagro, 6 de Septiembre del 2013

Anastacio Mite Eudosia María
CI: 0915782510

Ayala Véliz Taylor Gastón
CI: 0905951539

ÍNDICE GENERAL

ACEPTACIÓN DEL TUTOR	ii
.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN	iii
AGRADECIMIENTO	v
DEDICATORIA	vi
CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR	viii
ÍNDICE GENERAL.....	ix
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	2
EL PROBLEMA.....	2
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
1.1.1. Problematización	2
1.1.2. Delimitación del problema.....	12
1.1.3. Formulación del problema.....	13
1.1.4. Sistematización del problema.....	14
1.1.5. Determinación del tema.....	14
1.2. OBJETIVOS	14
1.2.1. Objetivo General.....	14
1.2.2. Objetivos Específicos.....	14
JUSTIFICACIÓN.....	15
1.2.3. Justificación de la investigación	15
CAPÍTULO II	18
MARCO REFERENCIAL.....	18
2.1. MARCO TEÓRICO.....	18
2.1.1. Antecedentes históricos	18
2.1.2. Antecedentes referenciales	20
2.1.3. Fundamentación.....	26
MARCO LEGAL.....	29
2.2. MARCO CONCEPTUAL.....	34
2.3. HIPÓTESIS Y VARIABLES.....	36
2.3.1. Hipótesis General.....	36
2.3.2. Hipótesis Particulares	37

2.3.3. Declaración de Variables	37
2.3.4. Operacionalización de las Variables	39
MARCO METODOLÓGICO.....	40
3.1 TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN Y SU PERSPECTIVA GENERAL	40
3.2. LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA	47
3.2.1. Características de la población	47
3.2.2. Delimitación de la población	47
3.2.3 Tipo de muestra.....	48
3.3. LOS MÉTODOS Y LAS TÉCNICAS.....	51
3.3.1 Métodos Empíricos.....	51
3.3..Métodos Teóricos	52
3.3.3 Técnicas e instrumentos.....	53
3.4. TRATAMIENTO ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN.....	53
CAPÍTULO IV.....	54
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	54
4.1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	54
4.2. ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS	54
4.3. RESULTADOS.....	66
4.4. VERIFICACIÓN DE HIPÓTISIS	68
Cuadro 13. Comparación y verificación de hipótesis	68
CAPÍTULO V	69
PROPUESTA.....	69
5.1 TEMA.....	69
5.2. FUNDAMENTACIÓN	69
5.3 JUSTIFICACIÓN.....	75
5.4 OBJETIVOS.....	78
5.4.1. Objetivo general de la propuesta	78
5.4.2. Objetivos específicos de la propuesta	78
5.5. UBICACIÓN.....	79
5.6 FACTIBILIDAD.....	80
5.7. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	88
5.7.1 ACTIVIDADES	110
5.7.3 IMPACTO.....	113
5.7.4 CRONOGRAMA	115

7.5, LINEAMIENTO PARA EVALUAR LA PROPUESTA	116
CONCLUSIONES.....	117
RECOMENDACIONES.....	118
BIBLIOGRAFIA.....	119
LINCOGRAFIA.....	121

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	
Habitantes de Balzar y población afeñas 2001-2010.....	2
Figura 2	
Accidentes por exceso de velocidad a nivel nacional.....	4
Figura 3	
Muertes por accidentes zona Litoral.2012.....	5
Figura 4	
Accidentes por daños mecánico a diciembre de 2012.....	7
Figura 5	
Número de vehículos matriculados por uso 2008 – 2011.....	11
Figura 6	
Población de Balzar, usuaria del servicio a la espera del vehículo.....	15
Figura 7	
Accidentes de tránsito provincias del Guayas.....	24
Figura 8	
Clase de accidentes provincias del Guayas.....	25
Figura 9	
Clase accidentes de tránsitos trimestrales.....	26
Figura 10	
Necesidades del servicio de transporte.....	51
Figura 11	
Estado físico y equipamiento de las unidades.....	52
Figura 12	
Infraestructura adecuada.....	53
Figura 13	
Demanda de pasajeros	54

Figura 14	
Control de pasajeros.....	55
Figura 15	
Seguridad integral.....	56
Figura 16	
Viajes no directos	57
Figura 17	
Calificación del servicio de transporte	58
Figura 18	
Grado del servicio de transporte	59
Figura 19	
Frecuencia de transportación Balzar – Guayaquil y viceversa.....	60

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1	
Características del sistema de transportación pública	27
Cuadro 2	
Medios de transportación	28
Cuadro 3	
Necesidades del servicio de transporte	51
Cuadro 4	
Estado físico y equipamiento de las unidades	52
Cuadro 5	
Infraestructura adecuada	53
Cuadro 6	
Demanda de pasajeros	54
Cuadro 7	
Control de pasajeros	55
Cuadro 8	
Seguridad integral	56
Cuadro 9	
Viajes no directos	57
Cuadro 10	
Calificación del servicio de transporte	58
Cuadro 11	
Grado del servicio de transporte	59
Cuadro 12	
Frecuencias de transportación Balzar – Guayaquil y viceversa	60
Cuadro 13	
Comparación y verificación de hipótesis	63
Cuadro 14	
Cooperativas que ingresan a Balzar	71

Cuadro 15	
Cooperativas de otros cantones que ingresan a Balzar	71
Cuadro 16	
Matriz FODA	76
Cuadro 17	
Presupuestos de efectivo proyectados	81
Cuadro 18	
Estados de resultados integrales proyectados	82

ANEXOS

Anexo 1

Matriz de Marco Lógico

Anexo 2

Mapa via principal Balzar – Guayaquil

Anexo 3

Encuesta

Anexo 4

Cálculo del VAN y TIR

Anexo 5

Estadísticas del INEC – 2011

Anexo 6

Fotografías

RESUMEN

El presente estudio se refiere a las necesidades que presenta la población de Balzar, en relación con el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Balzar – Guayaquil, para lo cual se propone un “Estudio de pre-factibilidad para la implementación de una cooperativa de transporte de pasajeros, ubicada en el Cantón Balzar, para el año 2013”.

El referido servicio de transporte de pasajeros, adolece de una serie de debilidades que han originado la insatisfacción de los usuarios con relación al mismo. La falta de unidades de transporte para cubrir la demanda actual y en crecimiento, el estado físico y el equipamiento de las unidades, los excesos de velocidad y de pasajeros con que viajan, que ponen en riesgo de accidentes a los mismos, la falta de control de pasajeros que pone en riesgo la integridad de las personas que viajan, la inadecuada infraestructura de las oficinas de atención a los usuarios y la falta de un estacionamiento de las unidades, han contribuido a que la población usuaria del servicio, califique al mismo como “regular”.

El proyecto propone la implementación de una cooperativa con mínimo 12 unidades, equipadas con tecnología de última generación, en las que se pueda monitorear entre otras cosas, la velocidad; con viajes directos y con la implementación de controles que minimicen el riesgo de la integridad física de los pasajeros.

Se busca dotar a la cooperativa de una adecuada oficina de atención a los usuarios y del estacionamiento de las unidades, que satisfagan las necesidades de los usuarios del servicio y que por ende, contribuirá al ornato de la ciudad, con lo cual se incrementaría la demanda de pasajeros, principalmente de aquellos que actualmente prefieren la utilización de otras cooperativas provenientes de El Empalme, Quevedo y Manabí, que ingresan a la población para cubrir la demanda no cubierta por la cooperativa domiciliada en el cantón .

ABSTRACT

The present study refers to the needs presented Balzar population in relation to the passenger service on the route Balzar - Guayaquil, for which we propose a "pre-feasibility study for the implementation of a cooperative passenger transport, located in Canton Balzar, for the year 2013 ".

The passenger service, suffers from a number of weaknesses that have caused the dissatisfaction of users in relation to the same. The lack of transport units to meet the current demand and growth, the physical condition and equipment units, the excesses of speed and of passengers with traveling. That put them at risk of accidents to the same, the lack of control of passengers that threatens the integrity of people traveling, inadequate office infrastructure care users and the lack of parking units have helped the service user population, rate the same as "Regular ".

The project proposes the implementation of a cooperative with at least 12 units, equipped with latest technology, which can be monitored among other things, the speed, with direct trips and with the implementation of controls that minimize the risk of the physical integrity of the passengers.

It aims to provide adequate cooperative office for a proper attention to the users and the parking lot of the units that meet the needs of service users and thus contribute to the beautification of the city, which would increase the demand of passengers, mainly of those who now prefer the use of other cooperatives from EI Empalme, Quevedo and Manabi, entering to the population to cover the demand uncovered by the cooperative domiciled in the canton.

INTRODUCCIÓN

El transporte es un elemento fundamental en el desarrollo de la economía, su mejoramiento contribuye a elevar la calidad de vida de la población.

Según las estadísticas del último censo INEC realizado en el año 2010, la población de Balzar, se ha incrementado en 11,28% (5.467 habitantes), en comparación con el penúltimo censo realizado en el año 2001. Debido a este crecimiento y otros factores, el sistema de transporte ha generado insatisfacción a los usuarios del servicio, por el déficit de unidades, los riesgos de accidentes, los asaltos, las pocas unidades renovadas, la contaminación ambiental, las vidas perdidas, los tiempos consumidos y malgastados. Todas estas situaciones tienen atravesar los usuarios al momento de movilizarse.

En el Ecuador el sistema de transportación pública ha estado tradicionalmente descuidado, por ende las autoridades, Gobiernos Autónomos Descentralizados (Municipio de Balzar) y los directivos de la cooperativa Rutas Balzareñas, no han demostrado interés en buscar mejoras con relación al servicio de transportación, es evidente los desacuerdos en decisiones de planificación y desarrollo del transporte, situación que se agrava por el hecho ya que la administración de la cooperativa no capacita a su personal de servicio, por una mejor atención a los usuarios.

El presente trabajo de investigación describirá, analizará el porqué el descontento de los usuarios, y se demostrará que brindar un servicio de calidad, con seguridad, comodidad, y directo que los usuarios aspiran, será factible con la implementación de una nueva cooperativa de transporte, que cubra la demanda, satisfaga las necesidades de los usuarios y contribuya al desarrollo socio económico de la población de Balzar.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

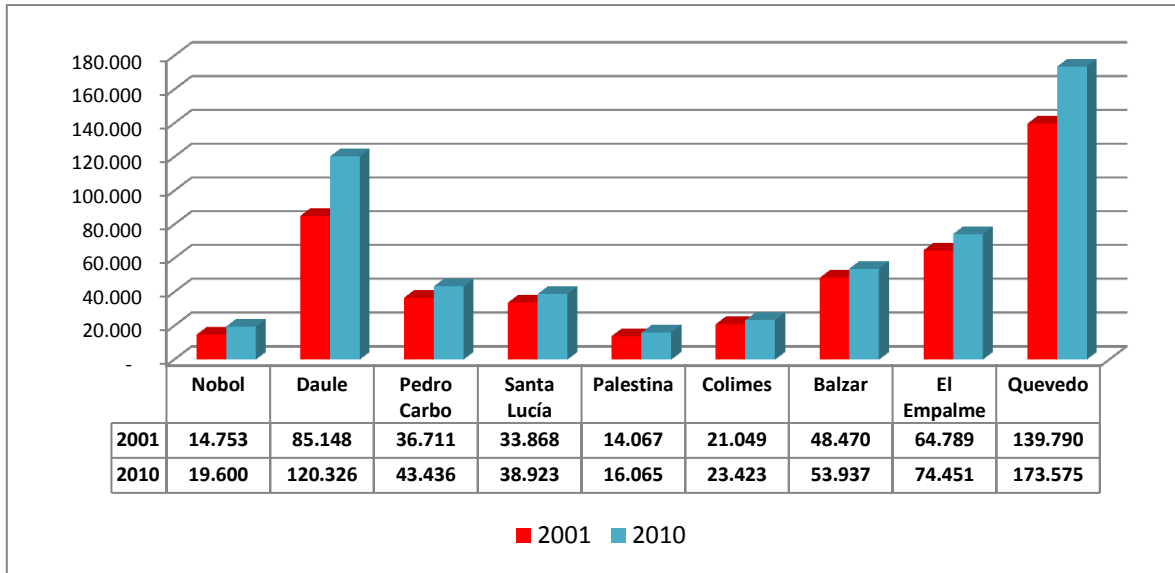
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1. Problematización

Desde que Balzar era parroquia civil del cantón Daule – 1847, y posteriormente en 1903 se convirtiera en cantón de la provincia del Guayas, su población, simultáneamente con su actividad agrícola y comercial ha venido creciendo paulatinamente, y por ende la demanda de transportación de la población, sin que a ésta se le haya dado la importancia que el caso amerita.

El Cantón Balzar tiene una extensión aproximada de 2.518 km² y una población de 53.937 habitantes según el último censo efectuado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos – INEC (2010). El aumento registrado en la población, en comparación con el penúltimo censo realizado en el año 2001 fue de aproximadamente 5.467 habitantes, equivalentes al 11,28 % de incremento. La población crece y con ello la demanda de transportación (véase Figura 1).

Figura 1.Habitantes de Balzar y población afeñas 2001-2010



Fuente: Reportes estadísticos del INEC, año 2010

Desde hace aproximadamente medio siglo, la cooperativa de transporte, “Rutas Balzareñas”, analizó la necesidad apremiante de transportar a la población, en la ruta Balzar – Guayaquil, logrando posesionarse en el cantón.

Los habitantes de Balzar, agricultores de maíz y arroz, tienen principalmente nexos comerciales con la ciudad de Guayaquil por la venta de sus productos. Además, una parte de la población viaja con frecuencia a ésta ciudad por asuntos profesionales y de estudios.

La cooperativa posesionada en Balzar, para brindar el servicio, posee actualmente 27 unidades de transporte con una capacidad de 45 pasajeros. Según fuentes secundarias, al mes se efectuarían un promedio de 218.700 viajes.

Desde tiempos de nuestros incas, surge la necesidad de transportación como algo indispensable del ser humano. Antiguamente la transportación era a pie o lomo de llama, con sistemas rudimentarios de caminos, a través de puentes de cuerdas en las montañas. Con la llegada de los españoles y portugueses a toda América

Latina, se producen grandes cambios en el sistema de transporte, vino entonces el caballo, la mula y el transporte en ruedas.

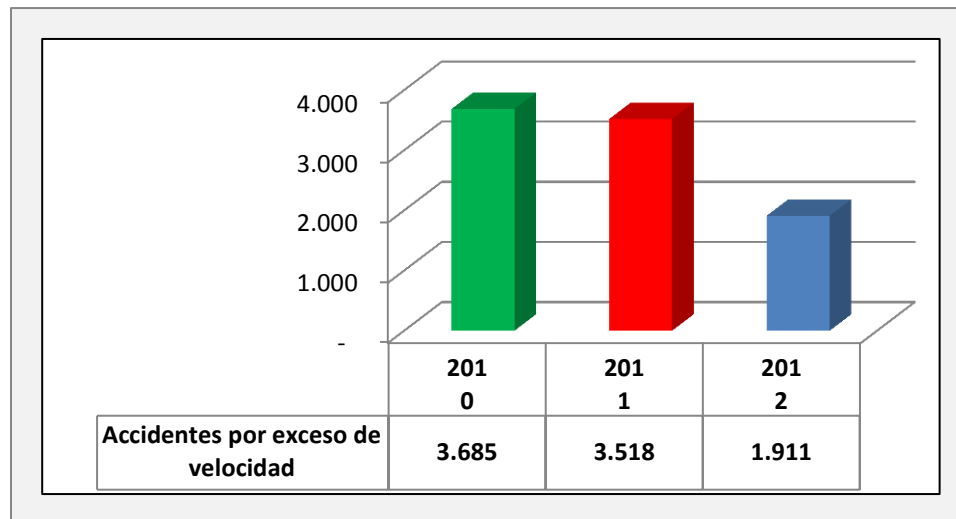
En 1895 Eloy Alfaro emite políticas de transporte y en 1929 el presidente Isidro Ayora crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. En el siglo XX, la instalación de grandes fabricantes de vehículos dio impulso al transporte. En estos últimos tiempos, los grandes núcleos urbanos y rurales del Ecuador han implementado diferentes tipos de transportación y la población de Balzar no ha sido la excepción y es parte de la historia del transporte en el Ecuador.

Desde entonces los usuarios del servicio de transporte en general atraviesan una serie de inconvenientes en la utilización del mismo, como ser: 1.) el desorden de la operación, 2.) la baja calidad del servicio, 3.) elevados costos de operación, 4.) la contaminación del ambiente, 5.) la falta de un ente que controle, regule y garantice el servicio; etc.

Es típico observar en la Av. Daule y calle Vinces, la misma que sirve de estacionamiento de los vehículos que brindan el servicio de transporte, “colas” de pasajeros a la espera de arribar la unidad que los llevará a su destino.

Los días viernes, lunes, fines de semana y feriados, la demanda de pasajeros se acentúa, razón por la cual los vehículos viajan con exceso de velocidad, situación que origina los accidentes (véase Figura 2).

Figura 2. Accidentes por exceso de velocidad a nivel nacional

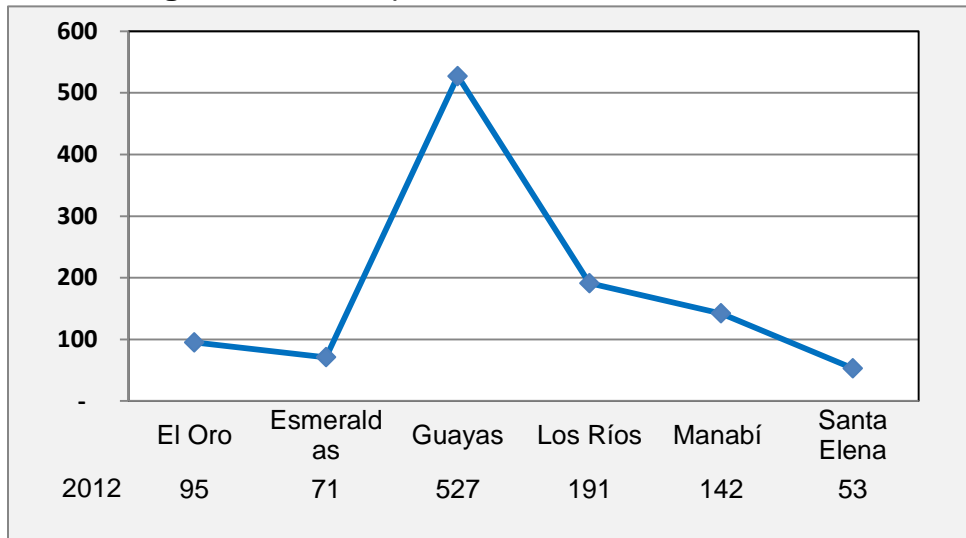


Fuente: Estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito a diciembre 2012

Sin embargo, existen otras cooperativas como: TIA, SUCRE y RUTAS EMPALMEÑAS provenientes de los cantones vecinos de El Empalme, Vinces y Quevedo, que en su transitar a Guayaquil, ingresan a la población de Balzar con el objetivo de cubrir la demanda de pasajeros no satisfecha.

Estas cooperativas, no ofrecen las seguridades y comodidades debidas a los pasajeros, en vista de que su “servicio no es directo”; así también porque viajan a alta velocidad con el propósito de captar la mayor cantidad de pasajeros de las poblaciones aledañas de Colimes, Palestina, Daule, Santa Lucía; originando accidentes de tránsito (véase Figura 3).

Figura 3. Muertes por accidentes zona Litoral. 2012



Fuente: Estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito, al diciembre del 2012

Debido a lo expuesto, los usuarios del servicio, han expresado su insatisfacción en relación con el servicio de transporte. Cabe señalar que las unidades pertenecientes a la cooperativa posesionada en el cantón, entraron hace aproximadamente 4 años al proceso de “chatarización”¹ ofrecido por el gobierno central, lo cual les permitió en algunos casos cambiar las unidades (chasis y carrocería) y en otros sólo mejorar las vetustas carrocerías de los vehículos. La ley actualmente, no les permite incrementar el número de unidades.

La población de Balzar, usuaria del servicio de transporte, manifiesta en la actualidad su preocupación por el servicio, los bosquejos realizados por los investigadores en las reuniones mantenidas con el gerente de la cooperativa que brinda el servicio, con la presidenta de la Junta Cívica y con los usuarios, así lo hacen saber.

Un gran número de la población utiliza para trasladarse, las unidades pertenecientes a las cooperativas TIA, SUCRE y RUTAS EMPALMEÑA, las

¹Se inició en el 2008, como parte del programa de disminución de la contaminación ambiental y racionalización del subsidio del combustible, y con él Ecuador reduce anualmente la emisión de 10.465 toneladas de dióxido de carbono.

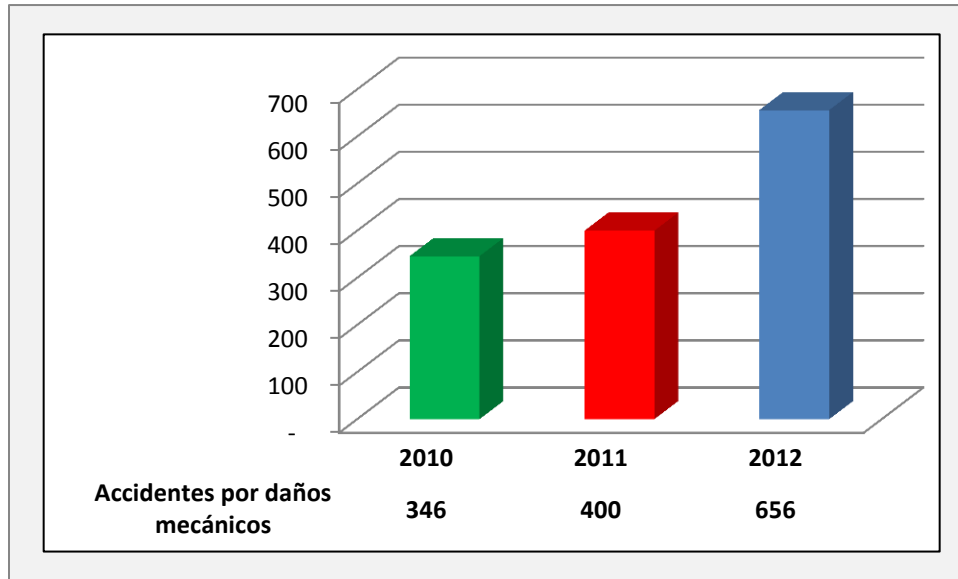
mismas que como indicado en párrafos anteriores, ingresan a Balzar para suplir la demanda insatisfecha.

El hombre, a través de los tiempos ha hecho conciencia de que el transporte público es fundamental para el desarrollo de los pueblos y que éste mejora la calidad de vida de la población, a su vez lo ha conceptualizado como un sector estratégico de la economía, por tal razón, consideramos que la situación actual del transporte público en el Cantón Balzar, atenta con su desarrollo, en vista de lo cual amerita que sea estudiado, planificado, diseñado e implementado todo un sistema de transportación pública, de manera que armonice y se modernice conforme al crecimiento del cantón.

Existe un sinnúmero de necesidades de la población de Balzar, usuaria del servicio de transporte de pasajeros en la ruta Balzar – Guayaquil, como ser, el tiempo empleado en el viaje, la seguridad integral de los pasajeros, la comodidad de las unidades, la amabilidad del personal que presta el servicio, el riesgo de accidentes, los excesos de velocidad y pasajeros con que viajan las unidades, situaciones éstas que han originado la insatisfacción de los usuarios del servicio, lo cual está siendo objeto de estudio por parte de los investigadores, a efectos de encontrar la solución conveniente.

El regular estado físico y el equipamiento de las unidades de transporte, es una de las causas de dicha insatisfacción; esto debido a que la mayoría de los vehículos no poseen equipos de aire acondicionado (A/A), baños, la tapicería de algunas unidades se encuentran en regular estado, lo cual hace incómodo el viaje(Véase figura 4).

Figura 4. Accidentes por daños mecánico a diciembre de 2012



Fuente: Estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito, diciembre de 2012

De otra parte, la infraestructura de la cooperativa que brinda el servicio adolece de deficiencias, como ser, la inexistencia de una adecuada oficina de atención a los usuarios (OAU), debido a que no posee, ni espacio, ni cómodos y suficientes asientos que puedan ser utilizados por los usuarios que van a comprar su ticket para el viaje y luego tienen que esperar la hora de partida, igualmente la falta de un equipo de aire acondicionado que haga más confortable la espera en la OAU.

Adicionalmente, los pasajeros arriban a las unidades de transporte en la Avda. Daule, como consecuencia de que la cooperativa no cuenta con un espacio suficiente para el estacionamiento de los vehículos. El hecho de tener que soportar altas temperaturas producto de los ardientes días de verano y las fuertes lluvias sencillamente en la calle, crea un malestar a los usuarios.

El número de unidades al servicio del transporte de pasajeros para la ruta Balzar – Guayaquil, que posee la cooperativa posesionada en el cantón (27 unidades), no es suficiente, en vista de que no abastece la demanda, ésta situación se hace notoria, debido a que, una gran mayoría de los usuarios utilizan para

transportarse las unidades pertenecientes a las Cooperativas TIA, SUCRE y RUTAS EMPALMEÑAS, las mismas que provenientes de los cantones vecinos, ingresan a la población de Balzar para abastecerse de pasajeros.

La falta de control a los pasajeros, al momento de abordar las unidades de transporte y en las paradas que efectúa el vehículo durante su recorrido, origina un riesgo en la integridad personal de los pasajeros, que es otra de las causas que provoca la insatisfacción de los usuarios respecto del servicio. Es conocido a nivel nacional de los constantes robos y asaltos a las rutas interprovinciales, debido a lo cual se hace imperativo que se implementen medidas de control que garanticen incluso la vida de los pasajeros.

La ausencia de una ruta directa es otra de las razones que contribuye a la insatisfacción de los usuarios, porque superado aquello, se terminarían las llegadas a destiempo al lugar de destino, porque el tiempo es dinero, y porque muchos de los pasajeros viajan a cumplir compromisos de negocios adquiridos en la ciudad de Guayaquil. Con los viajes directos se minimiza grandemente los riesgos de robos y asaltos, que son las preocupaciones constantes de los usuarios del servicio de transporte en la ruta Balzar – Guayaquil, lo cual afecta directamente la calidad del servicio.

Contribuye también al problema de insatisfacción, el irrespeto a los derechos de los usuarios, lo cual es consecuencia de la falta de capacitación al personal de servicio, la ausencia de manuales de atención a usuarios o la implementación de multas por quejas de los usuarios.

El transporte público debe ser considerado como un servicio a favor de toda la comunidad, porque es una prestación que ofrece la oportunidad de trasladarse de un lugar a otro a aquellas personas que no poseen medios propios de transportación y les permite satisfacer sus necesidades de compromisos laborales, sociales, de negocios e incluso recreacionales.

(MEAKIN) *El propósito general de la planificación es identificar qué tanto se están cumpliendo con las necesidades de los usuarios y potenciales usuarios del transporte público y éste se lo debe realizar con un horizonte de dos o tres años.*

Es decir que, con el propósito de que los sistemas de transportación no se vuelvan obsoletos y la mala calidad los haga colapsar, es importante que todos los entes y personas inmersas en el servicio de transporte, no descuiden éste principio de desarrollo y ejecuten una verdadera planificación, que garantice un buen servicio a los usuarios.

(HUBENTHAL, 2009) Diálogo Interministerial sobre el cambio climático de evaluación del sector transporte en Ecuador con miras a plantear medidas de mitigación al Cambio Climático”, se prioriza sectores como: seguridad alimentaria, transporte, entre otros, y se espera en primera instancia contar con las evaluaciones de estos sectores, para trabajar en equipo con todas las personas y entes inmersas en el transporte. Señalan como meta abordar la importancia que tiene el transporte y sus vínculos con el Cambio Climático; adicionalmente en su evaluación sostiene:

“El transporte tiene vínculos muy estrechos con el desarrollo económico. La expansión en el sector transporte va muy de la mano con el crecimiento económico. Así, un nivel mayor de ingresos abre a las personas la posibilidad de adquirir, por ejemplo, un vehículo particular y así ser más flexibles en la elección de donde vivir o en el acceso a fuentes de trabajo más distantes. Al mismo tiempo los servicios de transporte son importantes para el desarrollo económico. Por ejemplo, el transporte hace posible el acceso a recursos, bienes, insumos, etc., que de otra manera no serían asequibles por razones de distancia. Así, el transporte ayuda a diversificar y especializar la economía. Se puede considerar al transporte como un motor que literalmente “mueve” la economía. En la economía ecuatoriana el sector “transporte y almacenamiento” representa aproximadamente un 7% del PIB²”

² Banco Central del Ecuador, Boletín Anuario 2008

“En el Ecuador el transporte por tierra se solventa casi exclusivamente por medio de vehículos en carretas, calles, etc. El transporte por medio del ferrocarril es marginal en la actualidad. En cambio, el transporte por medio de carreteras, calles, etc., ha crecido de manera muy significativa en los últimos años. Esto puede ser denotado en el total de vehículos motorizados. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas

(MTO)3 indica que en 1990 había un total de 320.000 vehículos matriculados, en el año 1998 eran unos 590.000 y en el 2008 eran aproximadamente 990.000 (datos provisionales – casi un 70% más que diez años antes). Según información provista por el MTO, el crecimiento ha sido más fuerte por lado de los vehículos destinados al transporte de personas en comparación a los vehículos para el transporte de carga”.

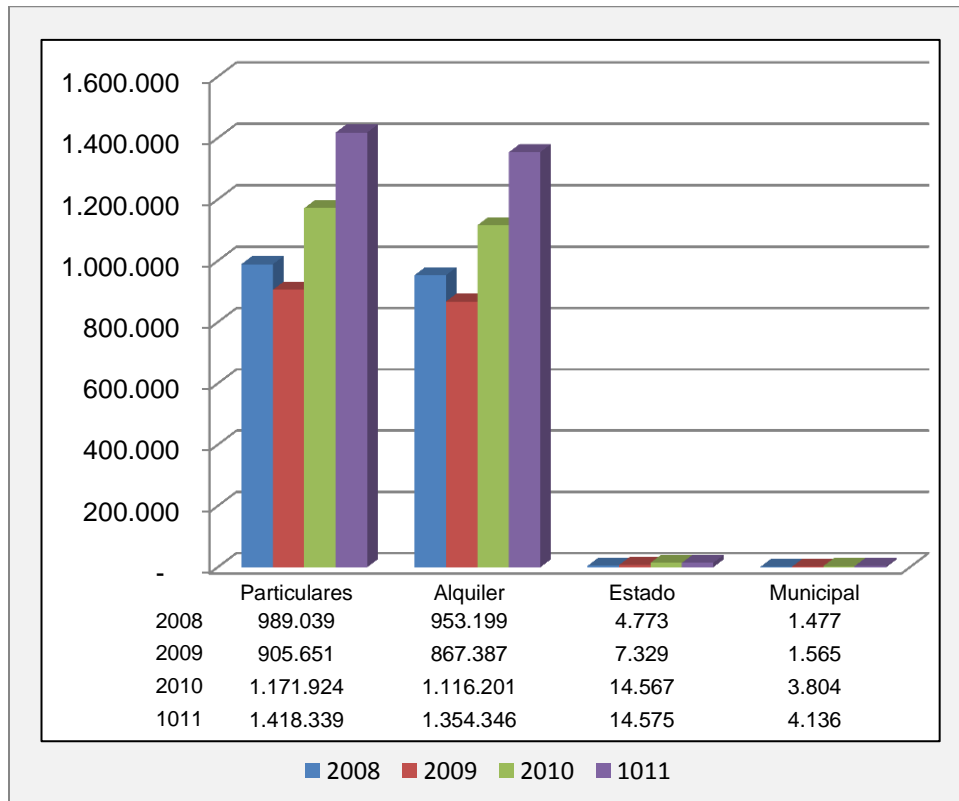
“Las provincias con mayor número de vehículos motorizados al 2007 eran Guayas (253.000) y Pichincha (290.000). Sobre un total de 920.000 vehículos en el 2007, estas dos provincias juntan casi un 60% del parque vehicular nacional (y el 40% de la población). Cabe recordar que las dos provincias albergan a los dos grandes urbes del país que también son los centros económicos de mayor importancia”

En vista del incremento histórico de la población de Balzar, conforme a las estadísticas del INEC, el aumento de la demanda del servicio de transporte de pasajeros y el número limitado de unidades que actualmente prestan el servicio, hacen necesario atender con profundidad este problema que afecta a la sociedad civil y al cantón.

La situación apunta a que la transportación sea siempre pública debido a que incentivar a la transportación privada implica: costos del vehículo, combustible, mantenimiento, seguro, etc.; además que, atascos en la circulación, dificultades en el aparcamiento de los vehículos, calles colapsadas, lo cual se traduce en pérdida de tiempo y dinero, que afecta silenciosamente en la economía (Véase Figura 5).

³ MTO (2009); Estadísticas de Transporte en el Ecuador

Figura 5. Número de vehículos matriculados por uso 2008 – 2011



Fuente: Estadísticas del INEN 2008-2009-2010-2011

Por ejemplo, en Lima – Perú, se pierden entre 3 y 4 horas diarias para trasladarse, desaprovechando aproximadamente USD 500 millones al año, desafortunadamente en el Ecuador datos como éstos no han sido cuantificados.

1.1.2. Delimitación del problema

La delimitación del problema es el siguiente:

País: Ecuador
 Zona: 5
 Provincia: Guayas
 Cantón: Balzar
 Área: Rural
 Tiempo de estudio: 5 meses

El presente estudio está enfocado, según su objetivo, en el tipo de investigación Descriptiva. Si consideramos el control de las variables, podemos considerar el mismo como no experimental y en base a su finalidad, como aplicada.

Nuestro objetivo en el presente estudio consiste en conocer las actitudes, costumbres, las diferentes situaciones que se presentan, efectuando una descripción de las actividades, procesos, personas, objetos, no sólo procederemos a la recolección de la información y tabulación de la misma, sino que pretendemos identificar las relaciones existentes entre las variables, en razón de lo cual nuestra investigación como comentado en el párrafo precedente, ha sido conceptualizada como Descriptiva.

“..... Los investigadores no son meros tabulares, sino que recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento”⁴

1.1.3. Formulación del problema

Las necesidades que presentan los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Balzar – Guayaquil, ocasionan insatisfacción en la población. Se requiere entonces, un estudio de esas necesidades que permita efectuar los correctivos pertinentes, a efectos de lograr la satisfacción de la población, usuaria del servicio.

La situación deseable, frente a la situación actual queda formulada de la siguiente forma: ¿ Cómo satisfacer las necesidades de los usuarios, en relación al servicio de transporte público de pasajeros, en la ruta Balzar – Guayaquil?.

⁴ Manual de Técnica de la investigación educacional de Deobold B. Van Dalen y William J. Meyer.

1.1.4. Sistematización del problema

1.- ¿Cómo afecta el estado físico y equipamiento de las unidades de transporte público en la satisfacción del usuario?

2.- ¿Por qué la inexistencia de una infraestructura adecuada para la atención al usuario y el estacionamiento de las unidades de transporte público, genera insatisfacción en el usuario?

3.- ¿En qué inciden las limitadas unidades de transporte público en la demanda de pasajeros de la ruta Balzar – Guayaquil?

4.- ¿Cómo la ausencia de controles a los pasajeros a su arribo a la unidad y en los paraderos, afecta a la seguridad integral de los usuarios?

5.- ¿En qué afecta la ausencia de una ruta directa al lugar de destino, en la calidad del servicio brindado por las unidades de transporte público?

1.1.5. Determinación del tema

“Estudio del servicio de transportación pública en el Cantón Balzar, año 2013”

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo General

Analizar la satisfacción de los usuarios, respecto al servicio de transporte público de pasajeros, brindado en la ruta Balzar – Guayaquil.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Identificar el estado físico y equipamiento de las unidades de transporte Público.

- Determinar las causas que no han permitido una infraestructura adecuada para la atención al usuario y el estacionamiento de las unidades de transporte público.
- Establecer los factores que intervienen en el limitado número de unidades de transporte público, para satisfacer la demanda de pasajeros en la ruta Balzar – Guayaquil.
- Identificar los riesgos que conlleva la ausencia de controles a los pasajeros, en su arribo a la unidad y en los paraderos, en la ruta Balzar – Guayaquil.
- Tabular los factores del servicio que inciden en la calidad, por la ausencia de una ruta directa Balzar – Guayaquil.

JUSTIFICACIÓN

1.2.3. Justificación de la investigación

Para quien transita recurrente u ocasionalmente por Balzar, la también llamada Capital Maicera del Ecuador, con facilidad percibe la insatisfacción que a diario experimentada la población de dicho cantón, en relación con el servicio de transporte de pasajeros que los lleva con destino principalmente a Guayaquil, porque el usuario se queja cuando habla con el personal dependiente de la cooperativa que presta el servicio, porque se observan “colas” en la Avda. Daule a la espera del vehículo que los transportará, soportando muchas veces las inclemencias del tiempo. (Véase Figura 6).

Figura6. Población de Balzar, usuaria del servicio



Fuente: Investigación realizada en Balzar– 2013

Tal situación nos conminó a situarnos temporalmente en el lugar de los hechos, a interactuar con los usuarios del servicio, aunque el pasajero no siempre tiene la facilidad de expresar las características que condicionan sus interacciones con el sistema de transporte actual.

En general, estudiantes, profesionales, comerciantes y turistas, viajan a realizar actividades académicas, laborales, comerciales y turísticas a la ciudad de Guayaquil, viendo afectadas sus actividades debido al servicio de transporte que presta la única cooperativa domiciliada en el cantón Balzar.

El Municipio del Cantón, actualmente se prepara para asumir la competencia del, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de Balzar, un diario de la localidad realizó el siguiente reporte periodístico:

(GONZÁLES TOMALÁ, 2013)El 26 de junio del 2013, el alcalde Cirilo Gonzàles Tomalá, participó la invitación a los Directivos y los miembros de varias instituciones (Cuerpo de Bomberos, Asociaciones de Transportistas y de Comerciantes, Directores de Planteles, Medios de Comunicación, etc.) de nuestro cantón, para que participen en la Socialización de los Lineamientos del Plan de Movilidad para asumir las competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la ciudad de Balzar; acto a realizarse el 4 de julio en el salón de Computación, ubicado en la planta baja del nuevo edificio municipal, en la Av. 26 de Septiembre y calle Olmedo. Es importante recordar que de acuerdo a la Constitución y al COOTAD, es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Para asumir ésta competencia, se han considerado tres grupos de gestión: A, B y C, divididos de acuerdo a criterios como tasa poblacional, superficie del cantón, y otros.

Balzar, al igual que la mayoría de los cantones, se encuentra dentro del modelo de gestión C que incluye 204 cantones del país, del total de 221 municipios” .Revista Nuevo Milenio, Vol.12 N.136,Balzar 2013, “p”

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1. MARCO TEÓRICO

2.1.1. Antecedentes históricos

Históricamente el transporte de servicio público de pasajeros ha sido un elemento fundamental para el desarrollo de las distintas civilizaciones y culturas de nuestro país, y del mundo.

Los medios de transporte son siempre necesarios para el desplazamiento de personas de un lugar a otro, ante las necesidades de los usuarios se han desarrollado varios medios de transportación, como son: tren, metro, auto tren, tranvía, ferrocarril, teleférico, autobús, trolebús, taxis, barco, avión etc, con la finalidad de mejorar el sistema de transporte.

En el Ecuador el servicio de transporte en general ha sido severamente cuestionado. En el año 1947 se constituyó la primera empresa municipal de transporte, la misma que fue cerrada en menos de un año, por su desatención; a raíz de lo cual, toma la administración la Municipalidad, con el propósito de mejorar el servicio.

Con el objetivo de perfeccionar el servicio de transporte público de pasajeros, que garantice los derechos a la vida de los seres humanos, detectar las infracciones que comenten los choferes, organizar y supervisar los operativos en las carreteras, en el año 1963 se promulga la primera Ley de Transporte Terrestre.

El servicio de transporte en el Ecuador empezó a tener lugar desde la administración del Dr. Isidro Ayora en el período (1929 - 1931), quien creó el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, que tiene como función el estudio

de construcción, explotación, comunicaciones, conservación y financiamiento de las obras públicas y vigilancia de las obras municipales. Desde un punto de vista general se buscaba el progreso en todas sus ramas y el fomento del transporte público vial terrestre.

Gracias a las gestiones visionarias del Dr. Carlos Julio Arosemena Tola, en el año 1945, se funda el Comité Ejecutivo de Vialidad. Institución que se encargó de ejecutar y mantener el sistema vial de la provincia del Guayas.

El 29 de enero de 1948 la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), hoy Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), mediante Decreto Ley de Emergencia No. 140, el mismo que fue publicado en el Registro Oficial 112 del 30 de enero del mismo año.⁵

El cantón Balzar se constituyó en el año 1903, siendo sus actividades principales los sembríos de maíz y arroz, así como también la ganadería. Según datos secundarios, éstas actividades han crecido sustancialmente en los últimos años en comparación con los años anteriores, situación que igualmente ha generado el aumento de la demanda de transporte público de pasajeros.

A inicios de la década de los años 60 los vehículos de transporte interprovinciales ingresaban a los diferentes cantones, creando un caos vehicular y de contaminación ambiental afectando a las poblaciones, posteriormente se fueron creando los llamados “bypass”, lo cual impidió el ingreso de las unidades a las poblaciones. Esta situación particularmente en el caso de Balzar que es nuestro objeto de estudio, no se dio, ya que las cooperativas provenientes de los otros cantones como Rutas Empalmeñas, Sucre y TIA, etc., si ingresaban e ingresan al cantón para cubrir la demanda de usuarios no cubierta por la cooperativa posesionada en el cantón, y que es causa del malestar imperante en la población.

⁵<http://revistabuenviaje.com.ec.cp-3.webh>

2.1.2. Antecedentes referenciales Mundial

Título de Tesis	Control de asistencia de transporte escolar
Autor	Sanabria Fernández Javier
Palabras Clave	Desarrollo de software transporte escolar. Desarrollo web
Fecha de publicación	Octubre 2011
Resumen	<p>Con relación a este proyecto, se propone controlar el acceso de los alumnos a los centros desde el momento en que se realiza el uso del sistema de transporte proporcionado por el mismo. De esta forma, se realizará una aplicación web, por lo cual se podrán acceder a las rutas de transporte correspondiente, pudiendo ser administradas por parte de los centros, y que posibilite la interacción por parte de los padres de los alumnos. De esta manera, los padres podrán avisar al centro, y, por consiguiente al sistema de transporte, de las posibles incidencias que puedan ocurrir y que afecten a la recogida de los alumnos en los puntos de ruta, tales como retraso o no asistencia de los mismos; pudiendo dar opción de elegir paradas alternativas de recogida, pedir que la ruta espere un poco de tiempo (dentro de un determinado margen), o que no espere a un determinado alumno en la parada. Así evitamos que los alumnos no utilicen el sistema de autobús de ruta, lo pierdan, o que el propio autobús espere de manera innecesaria cuando alumno no va asistir a las clases.</p>
URL	http://www.bibliodar.mppeu.gob.ve/?q=node/155493&backtocateg=doc_categoria/Desarrollo%20Web
Aparece en las colecciones	Proyectos de Fin de Carreras

Latinoamericano

Título de Tesis	Modelo de optimización para vehículos de transporte público colectivo urbano
Autor	Jaramillo Álvarez, Patricia
Palabras Clave	Transporte público; Programación; Rodamientos; Optimización; Algoritmos genéticos; Transporte urbano; Política y transporte urbano; Ingeniería de tránsito
(Jaramillo Álvarez, 2010) Fecha de Publicación	Mayo 2010
Resumen	<p>El transporte público en Colombia es bastante anticuado en cuanto a la planeación, operación y control del sistema, a tal punto que todos los procesos se efectúan en forma manual, afectando la calidad del servicio, el nivel de satisfacción de los usuarios y los ingresos de los transportadores. Los rodamientos (programación de despachos que debe cumplir un vehículo durante un día) son elaborados manualmente sin tener en cuenta ningún tipo de optimización. El problema de generación de rodamientos en Colombia es muy diferente del que existe en otros países porque los vehículos no son propiedad de la empresa y tienen un solo conductor.</p>
URL	http://www.bdigital.unal.edu.co/cgi/export/1164
Aparece en las colecciones	Universidad Nacional de Colombia-Sede Manizales Facultad de ingeniería y Arquitectura

Local

Antecedente 1

Título de Tesis	Difusión de una campaña de concienciación y orientación para mejorar el servicio de la transportación urbana de la cooperativa de buses "Ciudad de Milagro"
Autor	Vallejo Peñafiel, Javier
Palabras Clave	Unemi Milagro, Sociedad Concienciación Orientación Difusión
Fecha de Publicación	Agosto 2012
Resumen	Entre los diferentes aspectos que afectan la sociedad de Milagreña, nos enfocamos en el servicio que ofrece la transportación urbana la cooperativa "Ciudad de Miagro", dentro de la investigación realizada en este proyecto se pudo determinar que existen un sinnúmero de falencias que afectan directamente a los usuarios. Hablar de ofrecer un servicio de transportación urbana implica varias características que se deben de cumplir dentro de las unidades de transporte, que en relación de nuestras ciudad se incumplen en los parámetros de brindar capacitación a los conductores en materia de relaciones públicas y humanas, atención al usuario
URL	http://hdl.handle.net/123456789/587
Aparece en la colecciones	Licenciatura en Comunicación Social

Antecedente 2

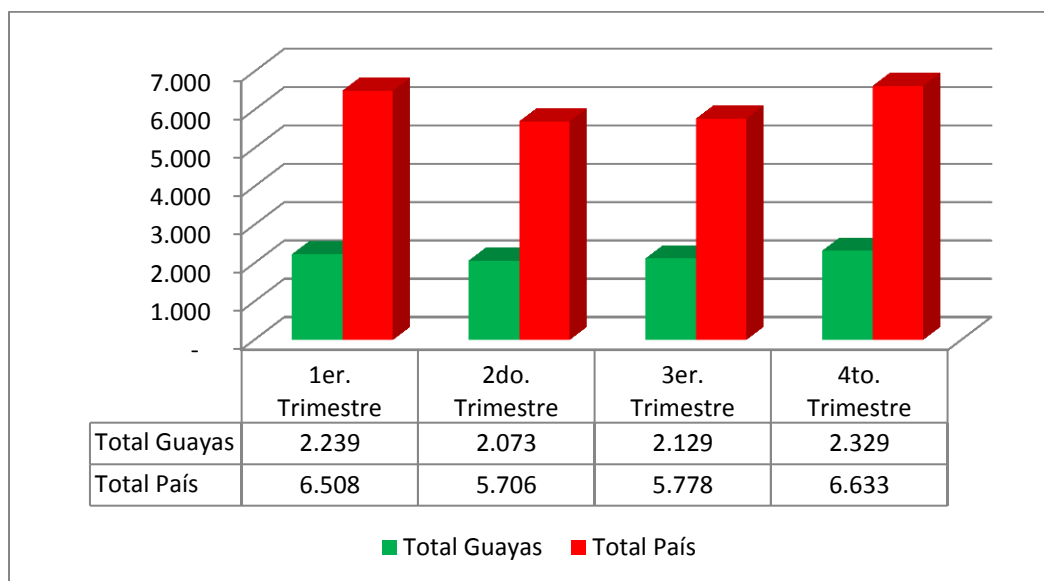
Título de Tesis	Proyecto de factibilidad para la implementación de una empresa de servicios de transporte interprovincial para ejecutivos de empresas en la ciudad de Latacunga
Autor	Carrillo Álvaro Canchignia B., Rocío
Palabra Clave	Ingeniería comercial, transporte interprovincial, transporte para ejecutivos, proyectos de factibilidad
Fecha de Publicación	Noviembre 2004
Resumen	<p>El presente proyecto consiste en determinar y evaluar la factibilidad operativa y financiera que producirá la creación de una compañía dedicada a realizar viajes diarios desde la ciudad de Latacunga a la ciudad de Quito, trasladando ejecutivos y empresarios de las distintas organizaciones ubicadas en esta ciudad. Brindando un servicio exclusivo de transporte en unidades tipo furgoneta, con la prestación de valores agregados como cafetería, aire acondicionado y calefacción, música, y principalmente la tranquilidad de un viaje seguro y a tiempo, sin realizar paradas del servicio del vehículo en el transcurso de la ruta (carretera) para recoger o dejar pasajeros.</p>
URL	http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21
Aparece en las colecciones	Tesis-Carrera de Ingeniería Comercial(ESPEL)

Accidentes de Tránsito Trimestrales Provincia del Guayas

Según las estadísticas de transporte del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC-2011), el número de accidentes a nivel nacional ascendieron a 24.625 en el 2011, y en la Provincia del Guayas alcanzaron la cifra de 8.770 en el mismo año, lo que representó un 35.6% en promedio del total nacional.

El siguiente gráfico muestra los accidentes de tránsito ocurridos trimestralmente en la Provincia del Guayas, año 2011 (Véase Figura 7).

Figura 7. Accidentes de tránsito provincias del Guayas



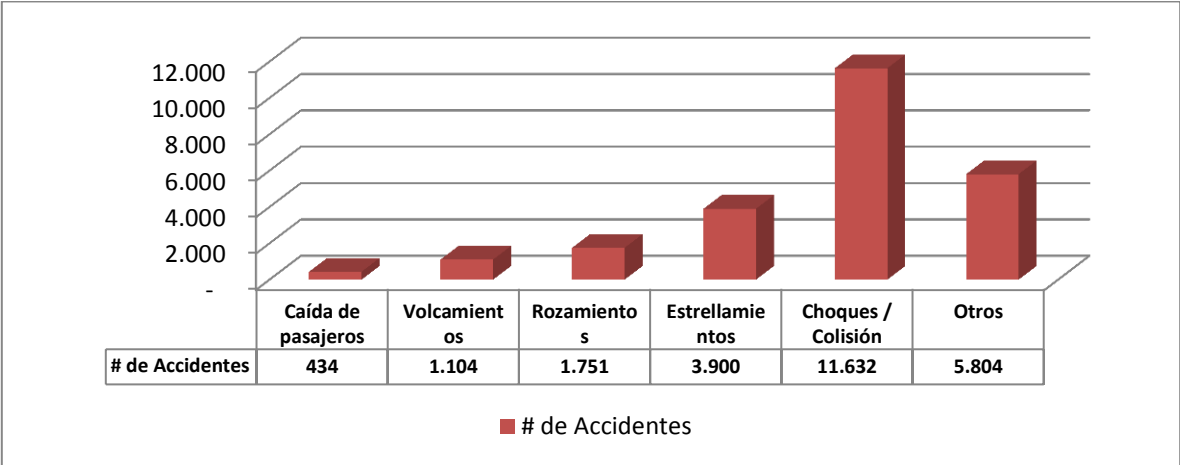
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)-Estadística de Transporte 2011

Clases de Accidentes de Tránsito en la Provincia del Guayas

En la figura que sigue, desglosamos los 24.625 accidentes experimentados a nivel país, según figura 7, por “clase”. El propósito es conocer las causas o motivos

que originaron los referidos accidentes. Destacan los choques / colisión con el 47% del total de accidentes, seguidos del estrellamiento con el 16% y luego los rozamientos con el 7%. Existen una serie de accidentes menores que representaron el 24% del total de accidentes, los cuales fueron considerados en otros.

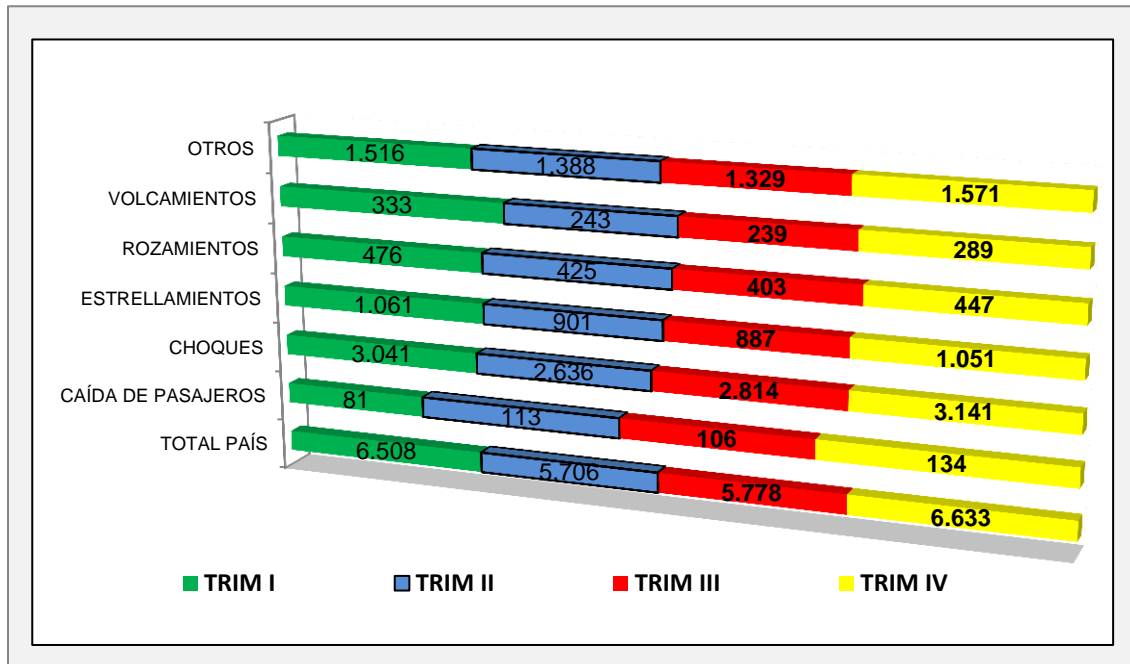
Figura 8. Clase de accidentes Provincias del Guayas



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)-Estadísticas de Transporte 2011

En los tres primeros meses del año 2011, los accidentes por estrellamientos representaron un 16% (1.061) de igual manera en este mismo primer trimestre, los accidentes por volcamientos representaron el 5% (333). En el cuarto trimestre del año 2011, los accidentes registrados por “caída!” ascendieron a 134 que representaron el 2%; en el mismo período, los accidentes por choques / colusión totalizaron 3.141 que representaron el 47%. (Véase Figura 9)

Figura9.Clase accidentes de tránsito trimestrales



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)-Estadísticas de Transporte 2011

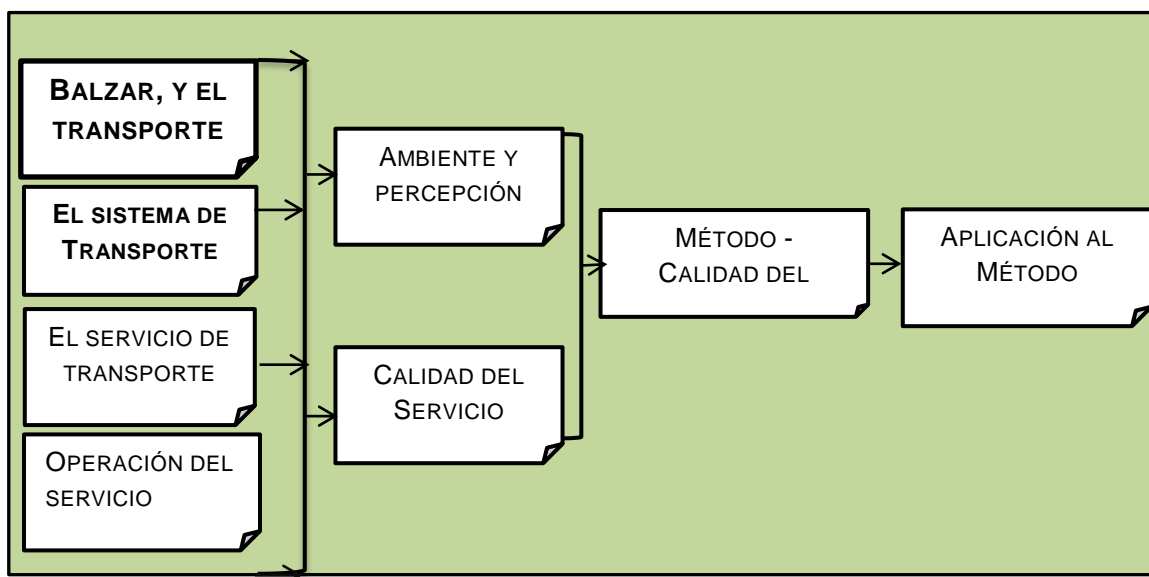
2.1.3. Fundamentación

Necesidades de transportación

Nuestro estudio se fundamenta en la búsqueda de las necesidades que presentan los usuarios al momento de desplazarse en la ruta Balzar - Guayaquil, con el objetivo de identificar éstas, para mejorar la calidad del servicio. Un ligero bosquejo efectuado para este estudio determina como necesidades, el insuficiente número de unidades de transporte público y como contraparte el incremento de la población, el estado físico y el equipamiento de los vehículos, que origina la insatisfacción de los usuarios, la infraestructura de que está dotada la cooperativa posesionada en el cantón, que igualmente provoca descontento: y, la seguridad integral de los pasajeros como consecuencia de la falta de control de éstos.

Las necesidades en la transportación pública de pasajeros comentadas ligeramente en el párrafo precedente, contribuyen al desmejoramiento de la calidad del servicio; y por ende a la calidad de vida de la población; y conforme hemos venido manifestado reiterativamente en éste estudio, afecta al desarrollo socio – económico de Balzar.

Cuadro 1.Característica del Sistema de Transportación Pública



Fuente: Investigación del proceso de transportación del Cantón Balzar-2013

Fundamentación Administrativa

En la actualidad, el sistema de transporte público en el Ecuador, está regulado en las leyes y reglamentos; así como por los entes estatales que a continuación se indican:

- La Constitución Política de la República del Ecuador
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Ley de Gestión Ambiental
- Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno y su Reglamento
- Agencia Nacional de Tránsito
- Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE)

Los entes estatales juegan un papel importante para: ejecutar, administrar, coordinar, supervisar, evaluar y garantizar el buen funcionamiento de la transportación, a los que por ley, tenemos derechos los ciudadanos.

“La administración es el proceso cuyo objeto es la coordinación eficaz y eficiente de los recursos de un grupo social para lograr sus objetivos con la máxima productividad” (Galindo, Lourdes Munch; García Martínez, José).

Fundamentación Comercial

En el ámbito comercial el sistema de transporte particular o público permite una disminución de la carga de trabajo y el aumento de la capacidad del transporte local, si se manejan de manera eficiente, y de acuerdo a su infraestructura, como son los motorizados, automóviles, taxi, autobús, camionetas, camiones, metro vías, que se utilizan para distancias largas y cargas pesadas.

Cuadro 2.Medios de Transportación

Transporte Particular	
Transporte Individual	Motorizados Automóviles
Transporte Semi Público	Taxi Individual Taxi Colectivo-Expresos
Transporte Público	
Transporte Colectivo	Micro Bus Bus Metro vías

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador (C.T.E.)

“Comercial es un adjetivo que se refiere a lo vinculado con el comercio o con personas que se dedican a comprar y/o vender bienes o servicios. El término comercio, por su parte, puede hacer mención a esta actividad o al espacio físico donde se desarrolla” Copyright c 2008-2013.

MARCO LEGAL

Antiguamente, el transporte no era considerado como es en la actualidad, un sector estratégico de la economía. Existían las denominadas cooperativas de transporte y también la proliferación de operadoras que actuaban de manera desordenada. Era visible la ausencia de un marco jurídico que organizara, regulara y controlara el servicio de transporte terrestre a nivel nacional.

La **Constitución Política de la República del Ecuador** dispone:

Artículo 14.- El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia. Los ecuatorianos gozarán de libertad para entrar y salir del Ecuador. En cuanto a los extranjeros, se estará a lo dispuesto por la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente de acuerdo con la Ley.

La **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, en los artículos que a continuación mencionamos, señala:

Artículo 1.- La presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio – económico del país, en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”

Artículo 2.- La presente ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del medio ambiente, desconcentración y descentralización.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

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

Otros artículos de la misma Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, disponen:

Artículo 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial una actividad económica estratégica del estado.

Consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico social de un país, interconectado con red vial internacional.

Artículo 51.- Reglamento de las clases de servicio de transporte terrestre

Para fines de aplicación de la presente Ley, se establece las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

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

Artículo 52.- El estado garantizará la prestación del servicio público en forma masiva y/o colectiva de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica

Artículo 53.- Prohíbese toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre. La Comisión Nacional regulará las formas de prestación del servicio conforme la clasificación prevista en la Ley. La prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación.

Artículo 54.- La prestación del servicio del transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental y;
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

Artículo 55.- El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

Artículo 56.- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgando mediante contratos de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

Para operar un servicio público de transporte deberá cumplirse con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

Artículo 73.- Los títulos habilitantes serán conferidos por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, según corresponda.

Artículo 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes:

- a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, usos de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;
- b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;
- c) El establecimiento de programa de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria;
- d) La información de los conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales;
- e) El establecimiento de ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación de cambios en el transito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosenométricas y física de los conductores;
- f) El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial;
- g) Disponer la implantación de requisitos mínimos de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa, pasiva y su régimen de utilización, de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial;
- h) La reducción de la contaminación ambiental, producida por los ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual

ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública;

- i) La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales; y,
- j) El establecimiento de programas de aseguramiento a los ciudadanos, atención a víctimas, rescate de accidentados y mejora en los servicios de auxilio.

Todos estos objetivos se establecen en la presente ley como marco teórico esencial y deberán ser desarrollados y regulados mediante las normativas respectivas que se aprobarán para el efecto.

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

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

Artículo 217.- El SOAT es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme a las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el reglamento.

Artículo 228.- A efectos de prestación de coberturas, el FONSAT será considerado como una aseguradora más, prestataria de coberturas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas.

La Ley de Gestión Ambiental señala:

Artículo 41- Con el fin de proteger los derechos ambientales, individuales o colectivos, concédese acción pública a las personas naturales, jurídicas o grupo humano para denunciar la violación de las normas del medio ambiente, sin perjuicios de la acción de amparo constitucional previsto en la Constitución Política de la República.

Artículo 42.- Toda persona natural, jurídica o grupo humano podrá ser oída en los procesos penales, civiles o administrativos, previa fianza de calumnia, que se inicien por infracciones de carácter ambiental, aunque no hayan sido vulnerados sus propios derechos.

El Impuesto a la Propiedad de los Vehículos motorizados de transporte terrestre y de carga, es un impuesto que debe ser pagado en forma anual por los propietarios de éstos vehículos, independientemente de la validez que tenga la matrícula del vehículo.

La base imponible para el cálculo del impuesto corresponde al avalúo del vehículo determinado por el SRI . Para el caso de los vehículos nuevos, el avalúo corresponde al mayor precio de venta al público, informado por los comercializadores, mientras que para vehículos de años anteriores, el avalúo corresponde al mayor precio de venta informado menos la depreciación anual del 20%, sin que el valor residual sea inferior al 10% del precio informado inicialmente.

2.2. MARCO CONCEPTUAL

Calidad: Conjunto de propiedades y características de un producto o servicio, con el objetivo de satisfacer las necesidades de los clientes.

Costos: Valorización monetaria que se invierte para producir un bien o servicio.

Control: Es un término muy general que nos permite verificar, ordenar, limitar, regular, para determinar las causas y poder tomar acciones correctivas.

Chatarrización: Es la destrucción de todos los elementos y componentes de un automotor hasta convertirla en chatarra, el gobierno nacional en año 2008 establece el plan renova, que consiste en recibir vehículos viejos como parte de pago de un vehículo nuevo, para reducir la contaminación del medio ambiente, demanda de combustible que generan los vehículos viejos.

Carrocería: Estructura exterior, el recubrimiento del vehículo como: Puertas, maletero, techo, asientos; es decir, todo lo que se observa por fuera del vehículo. El chasis, es la estructura metálica interior del vehículo es decir el esqueleto que soporta el motor, las ruedas y todas las partes del vehículo.

Demanda: Cantidad y calidad de bienes, servicios, que el consumidor adquiere a diferentes precios del mercado, representada gráficamente por la curva, como aumenta o disminuye la demanda ante la variación de precios.

Derecho: Son aquellas facultades que están obligadas jurídicamente, a garantizar la conducta humana de una sociedad.

Equipamiento: Instalaciones necesarias para brindar un mejor servicio.

Insatisfacción: Malestar o disgusto por el mal servicio brindado.

Necesidades: Carencia de objeto, servicio o recurso necesario para lograr el bienestar confort de una persona.

Oferta: Cantidad de producto, servicios, que un vendedor puede ofrecer.

Riesgo: Peligro, amenazas, a los que están expuestos los seres humanos.

Seguridad: Se refiere a la ausencia de riesgo, conjunto de leyes y organismos que nos garanticen el bienestar de las personas o comunidad.

Satisfacción: En términos generales es el cumplimiento de una necesidad, deseo, gusto, que los seres humanos experimentan, sienta por algo o alguien.

Socio económico: Medida económica y sociológica, tasas crecimiento del PIB, distribución de los ingresos y el nivel de ahorro de inversión de una población.

Transporte: Elemento esencial para las personas puedan desplazarse de un lugar a otro, poder cumplir sus actividades.

Velocidad: Rapidez realizada en la acción.

Movilidad: En la actualidad nuestra sociedad va continuamente en crecimiento, por ende la tendencia rápida del ser humano busca alternativas para desplazarse hacia otras ciudades o cantones, con la finalidad de que nazcan nuevos estudios para evitar catástrofes ambientales y humanas, con el propósito de mejorar el entorno de vida de los habitantes.

2.3. HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.3.1. Hipótesis General

El exceso de pasajeros, genera incomodidad a los usuarios del servicio público de transporte, en la ruta Balzar-Guayaquil.

2.3.2. Hipótesis Particulares

El estado físico y el equipamiento de las unidades de transporte público, satisface las necesidades de los usuarios.

Una infraestructura adecuada para la atención a los usuarios y el estacionamiento de las unidades de transporte público, mejora la calidad del servicio.

Las unidades actuales de transporte público, no satisface la demanda de pasajeros en la ruta Balzar - Guayaquil.

La falta de control a los pasajeros, afecta la seguridad integral de los usuarios.

El riesgo de la integridad personal y el tiempo, inciden en la calidad del servicio.

2.3.3. Declaración de Variables

VARIABLES DEPENDIENTES	VARIABLES INDEPENDIENTES
Insatisfacción de los usuarios	Las necesidades de los usuarios
Satisfacción de la necesidades de los usuarios	Estado físico y el equipamiento de las unidades
Calidad del servicio	Infraestructura
Demanda	Las unidades de transporte
Seguridad integral	Control a los pasajeros
Calidad del servicio	Factores del servicio

Elaborado por: Anastacio María y Ayala Taylor

HIPÓTESIS	TIPOS	VARIABLES
El exceso de pasajeros, genera incomodidad a los usuarios del servicio público de transporte, en la ruta Balzar-Guayaquil	V.D.	Insatisfacción de los usuarios
	V.I.	Las necesidades de los usuarios
El estado físico y el equipamiento de las unidades de transporte público, satisface las necesidades de los pasajeros	V.D.	Satisfacción de las necesidades de los usuarios
	V.I.	El estado físico y el equipamiento de las unidades
Una infraestructura adecuada para la atención a los usuarios y el estacionamiento de las unidades de transporte público, mejora la calidad del servicio	V.D.	Calidad del servicio
	D.I.	Infraestructura
Las unidades actuales de transporte público, no satisface la demanda de pasajeros en la ruta Balzar-Guayaquil	V.D.	Demanda
	V.I.	Unidades actuales de transporte
La falta de control a los pasajeros afecta la seguridad integral de los usuarios	V.D.	Seguridad integral
	V.I.	Control a los pasajeros
El riesgos de la integridad personal y el tiempo, inciden en la calidad del servicio	V.D.	Calidad del servicio
	V.I.	Factores del servicio

Elaborado por: Anastacio María y Ayala Taylor

.4. Operacionalización de las Variables

VARIABLES	DEFINICIÓN	INDICADOR	TÉCNICA / INSTRUMENTO
V.D. Insatisfacción de los usuarios	Usuarios no conformes con el servicio de transporte	Nivel de satisfacción de los usuarios	Encuesta/Cuestionario
V.I. Las necesidades de los usuarios	Son los distintos factores que afectan el servicio	Porcentaje de las necesidades de los usuarios	Encuesta/Cuestionario
V.D. Satisfacción de las necesidades de los usuarios	Usuarios conformes con el servicio	Grado de satisfacción de las necesidades de los usuarios	Encuesta/Cuestionario
V.I. Estado físico y equipamiento de las unidades	Vehículos averiados o en mal estado y unidades debidamente equipadas	Porcentaje de unidades de transporte, equipadas y en buen estado	Encuesta/Cuestionario
V.D. Calidad del servicio	Satisfacción con el servicio	Nivel de satisfacción	Encuesta/Cuestionario
V.I. Infraestructura	Inversión para mejorar la calidad del servicio	Porcentaje de representación de la infraestructura	Encuesta/Cuestionario
V.D. Demanda	Comportamiento de pasajeros	Porcentaje de representación en la demanda	Encuesta/Cuestionario
V.I. Unidades de transporte	Disponibilidad de vehículos para brindar el servicio	Porcentaje de representación de las unidades de transporte público de la localidad	Encuesta/Cuestionario
V.D. Seguridad integral	Tranquilidad emocional, para un viaje agradable	Porcentaje de percepción de la seguridad personal	Encuesta/Cuestionario
V.I. Control a los pasajeros	Aplicar un procedimiento, para disminuir riesgo de asaltos	Porcentaje del cumplimiento del control de pasajeros	Encuesta/Cuestionario
V.D. Calidad del servicio	Transformación del servicio, para satisfacer las necesidades de los usuarios	Nivel de satisfacción del servicio	Encuesta/Cuestionario
V.I. Factores del servicio	Determinar los factores, que afectan la calidad del sistema de transportación	Porcentaje de representatividad de los factores del servicio	Encuesta/Cuestionario

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN Y SU PERSPECTIVA GENERAL

Conscientes de que el tipo de investigación que escojamos nos proporcionará el enfoque adecuado de la investigación misma, las técnicas, los instrumentos, los métodos, hemos analizado cuidadosamente su elección.

En el caso del presente estudio que se refiere a las necesidades de transportación pública en el Cantón Balzar, buscamos desarrollar una solución al problema; de ahí que hemos conceptualizado nuestra investigación como Aplicada.

Según su finalidad

“Ambos tipos de investigación, pura y aplicada, se ocupan de un problema de investigación y una resolución al problema. La mayor parte de la investigación básica, es conducida por profesores en instituciones académicas, por el gobierno o firmas consultoras. Pocas empresas se involucran en la investigación pura para resolver problemas de negocios; sin embargo, el conocimiento del proceso y los métodos utilizados en la investigación pura y aplicada, son importantes para interpretar los resultados de la misma”.⁶

“Investigación aplicada, es aquella que parte de una situación problemática que requiere ser intervenida y mejorada. Comienza con la descripción sistemática del sistema deficitario, luego se enmarca en una teoría suficientemente aceptada, de la cual se exponen los conceptos más

⁶Encyclopedia of Small Business.

importantes y pertinentes; posteriormente, la situación descrita, se evalúa a la luz de ésta teoría y se proponen prototipos de soluciones.....”⁷

(Murillo, 2008 pág. 107) Afirma que un gran número de estudios participa de la naturaleza de la investigación básica y aplicada, puesto que toda investigación involucra problemas teóricos y práctico.

(CIVICO, 2007 pág. 2) Propone utilizar la triangulación para combinar métodos y hacer posible un tipo de “investigación total”, donde la persona que investiga “examine un problema (o unos problemas) desde tantas perspectivas metodológicas, epistemológicas y técnicas como le resulte posible. Cada método implica una línea de acción diferente hacia la realidad.

(PEDRON José G., 2006 pág. 3) La investigación aplicada, se propagó durante el siglo XX para hacer referencia, en general, a aquel tipo de estudios científicos orientados a resolver problemas de la vida cotidiana o a controlar situaciones prácticas.

⁷ Universidad de La Sabana. Comunicación social y periodismo.

Investigación Básica y Aplicada en Ciencias Económicas - Administrativas

INDICADORES	BÁSICA	APLICADA
Finalidad del estudio	Generar y/o ampliar conocimiento sobre un tema, área o disciplina	Solucionar o proponer soluciones a problemas prácticos.
Orientación epistemológica	Generalizar las conclusiones o elaborar teoría.	Particularizar las soluciones o desarrollar las tecnologías.
Ubicación en el tiempo	Aunque se estudia un período específico de tiempo, se pretenden resultados atemporales.	Se orienta a problemas actuales y por lo tanto propone soluciones actuales.
Ubicación en el espacio	Aunque se estudia un contexto particular, se buscan resultados válidos para cualquier contexto.	Los problemas se describen en un contexto específico y las soluciones son limitadas a tal contexto.
Metodología	Se construye bajo diversos métodos para generar conocimientos: inductivos, deductivos y dialécticos.	Se constituye generalmente en un contexto HIPOTÉTICO – DEDUCTIVO, bajo la características de los métodos:clínicos y de casos.
Validez del estudio	La validez está referida a la capacidad explicativa o comprensiva de los resultados	La validez está referida a la viabilidad de las soluciones.

Fuente: Universidad de La Sabana. COMUNICACIÓN SOCIAL Y PERIODISMO.

Según la naturaleza de los objetivos

Nuestra investigación es de tipo Descriptiva, debido a que nuestro estudio responde a las preguntas: ¿quién, qué, dónde, por que, cuándo y cómo?; es decir que efectuaremos una descripción de los datos, real, precisa y sistemática, y de las características del fenómeno objeto de nuestro estudio.

Este tipo de investigación nos permite conocer situaciones, actitudes, costumbres, efectuando una descripción de los objetos, procesos, personas, actividades. Los

investigadores no somos simple tabuladores de la información que recogemos, sino que sobre la base de las hipótesis formuladas, exponemos y resumimos la información de forma prolija, para luego analizar los resultados minuciosamente, a efectos de extraer generalizaciones que contribuyen al conocimiento.

“Este tipo de estudios busca únicamente describir situaciones o acontecimientos; básicamente no está interesado en comprobar explicaciones, ni en probar determinadas hipótesis, ni en hacer predicciones. Con mucha frecuencia las descripciones se hacen por encuestas (estudios y encuestas), aunque éstas también pueden servir para probar hipótesis específicas y poner a prueba explicaciones, ejemplo: 1.) un censo de población, 2.) determinar preferencias de los habitantes de una ciudad por ciertos programas de TV, 3.) determinar algunas características de las escuelas públicas de un país.”⁸

Para Deobol B.Dalen y Willian J. Mayer, define a la Investigación descriptiva como:

“El objetivo de la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables”

Determinaremos además, el grado de relación que pudiera existir entre “las necesidades de los usuarios del transporte”, como ser: la incomodidad, el estado físico de los vehículos y su confort, las instalaciones, el número de unidades al servicio, los riesgos de control, las rutas no directas, etc., con la “satisfacción o insatisfacción de esas necesidades por parte de los usuarios, evaluados en términos de calidad, seguridad, oportunidad del servicio, etc., por consiguiente, nuestra investigación ha sido conceptuada adicionalmente, como “correlacional”.

⁸ CIENFIM@efim.armada.mil.co.

(HERNÁNDEZ Sampier, 2004) *Investigación correlacional, es el tipo de investigación social que tiene como objetivo medir el grado de relación que existe entre dos o más conceptos o variables, en un contexto en particular. En ocasiones sólo se realiza la relación entre dos variables, pero frecuentemente se ubican en el estudio relaciones entre tres variables. La utilidad de este tipo de investigación es saber cómo se puede comportar un concepto o variable, conociendo el comportamiento de otra u otras variables relacionadas. En el caso de que dos variables estén correlacionadas, ello significa que una varía cuando la otra también varía y la correlación puede ser positiva o negativa. Si es positiva quiere decir que sujetos con altos valores en una variable tienden a mostrar altos valores en la otra variable. Si es negativa, significa que sujetos con altos valores en una variable, tenderán a mostrar bajos valores en la otra variable.*

Según su contexto

Con el propósito de inteligenciarnos en mejor forma y conocer a fondo el problema, de manera que podamos obtener información con un alto grado de confiabilidad, y lo más exacto posible; y, por consiguiente con un bajo margen de errores, realizaremos nuestra investigación “in situ”, es decir en el propio Cantón Balzar

(BOOCH Grady, JACOBSON Ivar, RUMBAUGH, 1999)El trabajo de campo es el conjunto de acciones encaminadas a obtener en forma directa datos de las fuentes primarias de información, es decir, de las personas y en el lugar y tiempo en que se suscita el conjunto de hechos o acontecimientos de interés para el investigador.

Según el control de las variables

Nuestro estudio será realizado de manera sistemática, sin que tengamos control sobre las variables independientes, debido a que los hechos ya se han suscitado; por tanto, nos limitaremos a la “observación” de las situaciones ya existentes, en

vista que no podemos influir sobre las variables. En razón de lo expuesto, nuestra investigación ha sido conceptualizada como “no experimental”.

(KERLINGER, 1979 pág. 116) La investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, es investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se da en su contexto natural, para después analizarlo. La investigación no experimental o ex post-facto es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o las condiciones.

Según su diseño

Los investigadores, hemos considerado que la cuantificación aumenta el entendimiento y comprensión del universo que nos rodea. La evolución del método científico al transcurrir de los años, ha hecho que en la actualidad sea más utilizado, porque a través del mismo, procederemos a obtener, procesar y analizar los datos numéricos respecto de las variables cuantificadas, de manera que realicemos una adecuada interpretación de los resultados; de ahí que hemos considerado para efectos de nuestro estudio, la investigación cuantitativa.

“El objetivo de cualquier ciencia es adquirir conocimientos y la elección del método adecuado que nos permita conocer la realidad, es por tanto fundamental”.⁹

“El problema surge al aceptar como ciertos los conocimientos erróneos o viceversa. Los métodos inductivos y deductivos tienen objetivos diferentes y podrían ser resumidos como desarrollo de la teoría y análisis de la teoría respectivamente. Los métodos inductivos están generalmente asociados con la investigación cualitativa, mientras que los métodos deductivos

⁹Alvarez Cáceres R. El método científico en las ciencias de la salud. Las bases de la investigación biométrica. Madrid: Díaz de Santos, 1996

están asociados frecuentemente con la investigación cuantitativa”¹⁰

“La investigación cuantitativa es aquella en la que se recogen y analizan datos cuantitativos sobre variables. La investigación cualitativa evita la cuantificación. Los investigadores cualitativos hacen registros narrativos de los fenómenos que son estudiados mediante técnicas como la observación participante y las entrevistas no estructuradas”¹¹

“La diferencia fundamental entre ambas metodologías es que la cuantitativa estudia la asociación o relación entre variables cuantificables y la cualitativa lo hace en contextos estructurales y situacionales”¹²

Nuestro estudio está siendo realizado en la propia cabecera cantonal de Balzar, como ser: la investigación misma del problema, su historia, sus antecedentes, de manera que podamos percibir las necesidades de los usuarios, las reuniones con el primer personero municipal, y los representantes de las entidades representativas del cantón; las entrevistas, y las encuestas, etc.; por tanto nuestra investigación es catalogada como “de campo”.

Adicionalmente, hemos considerado como información para el estudio, el censo último realizado a la población de Balzar y sus poblaciones aledañas, las estadísticas de accidentes en la zona y las causas que originaron éstos, reportados por la Agencia Nacional de Tránsito, entre otras.

(BOOCH Grady, JACOBSON Ivar, RUMBAUGH, 1999)El trabajo de campo es el conjunto de acciones encaminadas a obtener en forma directa datos de las fuentes primarias de información, es decir, de las personas y en el lugar y tiempo en que se suscita el conjunto de hechos o acontecimientos de interés para el investigador.

¹⁰ Calero JL . Investigación cualitativa y cuantitativa. Problemas no resueltos en los debates actuales. Rev. CubanaEndocrinol 2.000; 11 (3): 192 - 8

¹¹ Abdellah FG, Levine E. Preparing Nursing Research for the 21 st. Century Evolution Methodologies Chalgés. Springer. New York, 1994.

¹² Strauss al Qualitative Analysis For Social Scientifics. New York, Cambridge University Press, 1987

3.2. LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA

3.2.1. Características de la población

La población para el presente estudio, la constituye los propios habitantes del cantón Balzar, que según el último censo realizado por el INEC (2010) ascendía a 53.937 habitantes, sus actividades principales son la agricultura, como ser el cultivo del maíz , arroz ; el comercio y en menor escala la ganadería, su gente es mayoritariamente católica y conservadora. Los usuarios del servicio de transporte son por lo general, estudiantes adolescentes, profesionales, agricultores y comerciantes, que por razones de estudios, trabajos y negocios viajan con frecuencia principalmente a la ciudad de Guayaquil. La población balzareña crece aproximadamente el 1% anual, y ésta no registra migración importante hacia las principales ciudades del país.

(LEVIN & RUBIN, 1996)“Una población es un conjunto de todos los elementos que estamos estudiando, acerca de los cuales intentamos sacar conclusiones”

(CADENAS, 1974)“Una población es un conjunto de elementos que presentan una característica común”

3.2.2. Delimitación de la población

Nuestra población, como indicado desde el inicio de la redacción del presente estudio, comprende los habitantes de la Cabecera Cantonal de Balzar con 53.937 habitantes, por tanto nuestra investigación es “finita”.

(RAMIREZ T, 1999)“Población finita, es aquella cuyos elementos en su totalidad son identificables por el investigador”.

(ARIAS, Fidias, 2006)“Población infinita, es aquella cuyos elementos es imposible tener en un registro identificable”.

3.2.3 Tipo de muestra

La teoría sostiene que la muestra probabilística es la que, cuyos resultados representa mejor a la población, además que la referida muestra que se utilice no va a estar sujeta a la voluntad o arbitrariedad de los investigadores; en razón de lo cual nos hemos inclinado por aplicar éste tipo de muestra

Hemos considerado que nuestra fuente de información la constituirá los habitantes del Cantón Balzar, los cuales serán seleccionados al azar, de manera que cada usuario tendrá la posibilidad de ser seleccionado en la muestra. Esto permitirá tener conclusiones susceptibles de generalizarse a la población estudiada, con cierto grado de certeza.

Por lo expuesto nuestro tipo de muestra a utilizarse será probabilística aleatoria simple, ya que la misma garantiza la certeza de los datos con un rango de error menor en la muestra obtenida.

“Muestreo Aleatorio Simple, es el procedimiento probabilístico de selección de muestras más sencillo y conocido, no obstante, en la práctica es difícil de realizar debido a que requiere de un marco muestral y en muchos casos no es posible obtenerlo. Puede ser útil cuando las poblaciones son pequeñas y por lo tanto, se cuenta con listados. Cuando las poblaciones son grandes, se prefiere el muestreo en etapas. Se utiliza ampliamente en los estudios experimentales, además, de ser un procedimiento básico como componente de métodos más complejos (muestreo estratificado y en etapas). Se caracteriza por que otorga la misma probabilidad de ser elegidos a todos los elementos de la población. Para el cálculo muestral, se requiere de: El tamaño poblacional, si ésta es finita, del error admisible y de la estimación de la varianza. Si se pretende seleccionar de un grupo de 50 personas, 5 de ellas, lo primero que se piensa es seleccionarlos al azar, con el fin de que no haya sesgo en la información, una manera de hacerlo es usando una simple calculadora con la función RND o usando el hoy conocidísimo Excel”¹³

¹³ Universidad de Antioquía. Programa Integración de Tecnologías de la Información y la Comunicación a la Docencia.

(ARANU, Maurishio)“El muestreo aleatorio estratificado consiste en la división previa de la población de estudio en grupos o clases que se suponen homogéneos respecto a características a estudiar. A cada uno de éstos estratos se le asignaría una cuota que determinaría el número de miembros del mismo, que comprenderán la muestra”.

3.2.4. Tamaño de la muestra

Para efectos de nuestro estudio, la determinación de la muestra, fue calculada como sigue:

Número de unidades actualmente en servicio = 27

Capacidad de pasajeros por vehículo: 45

Número de vueltas diarias por vehículo: 6

Población: $27 \times 45 \times 6 = 7.290$ pasajeros

Debido a que nuestra población es finita y se conoce con certeza su tamaño, la fórmula aplicada es la siguiente:

$$n = \frac{Npq}{\frac{(N-1)E^2 + pq}{Z^2}}$$

Donde:

n: tamaño de la muestra

N: tamaño de la población

p: posibilidad de que ocurra un evento, $p = 0,5$

q: posibilidad de no ocurrencia de un evento, $q = 0,5$

E: error, se considera el 5%: $E = 0,05$

Z: nivel de confianza, que para el 95%. $Z = 1,96$

$$n = \frac{(7.290)(0,5)(0,5)}{\frac{(7.290 - 1)(0,05)^2}{(1,96)^2}} \quad 0,25$$

$$n = \frac{1822,5}{\frac{(7.289)(0,0025)}{3,8416}} \quad 0,25$$

$$n = \frac{1822,5}{4,743466264} \quad 0,25$$

$$n = \frac{1822,5}{4,99346626}$$

$$n = 364,98$$

$$n = \boxed{365}$$

Como consecuencia de lo indicado, nuestra muestra para efectos de la encuesta a realizarse a la población de Balzar, será de 365 usuarios del servicio de transporte de pasajeros.

3.2.5 Proceso de selección

El proceso de selección de la muestra, los investigadores la realizarán in situ; esto es que, al no haber un terminal general de transporte de pasajeros para el Cantón Balzar, ni particular para la cooperativa de transporte que está domiciliada en el mismo cantón, las encuestas se realizarán aleatoriamente en el sitio donde las unidades de transporte hacen de estacionamiento provisional, que es el sitio donde por lo general, el pasajero toma el vehículo para transportarse, el informante deberá responder a la entrevista, una sola vez, es decir que no se duplicará la información obtenida.

3.3. LOS MÉTODOS Y LAS TÉCNICAS

3.3.1 Métodos Empíricos

Para efectos de nuestra investigación hemos estimado conveniente emplear el método empírico de observación científica, dado que nuestra percepción del objeto será directa al igual que del problema. Durante todo el proceso investigativo de manera indirecta los investigadores hemos venido aplicando éste método.

Cabe señalar que los métodos de investigación empírica permiten a los investigadores efectuar una serie de investigaciones en relación con el problema, incluso tomando en consideración los estudios y experiencia de otros autores que sobre el mismo tema de investigación se han pronunciado de diferentes formas.

Como corolario podemos considerar que en el caso de nuestra investigación, a través del análisis del comportamiento del problema, va de lo empírico a lo teórico.

(DEMÓCRITO 460-370 Siglo V)“Es aquel que se transmite por medio de los sentidos en donde surgen las verdaderas ideas para lograr establecer el origen del conocimiento humano y la constitución psíquica del sujeto”

“La investigación empírica se puede definir como la investigación basada en la experimentación o la observación (evidencia). Este tipo de investigación es llevada a cabo para poner a prueba una hipótesis”.

“..... Entre los objetivos de la investigación empírica tenemos: 1.) ir más allá del simple reporte de observaciones, 2.) promover un ambiente para una mejor comprensión, 3.) combinar una amplia investigación con un estudio de caso detallado; y , 4.) Demostrar la relevancia de la teoría, trabajando en un ambiente real (contexto).....”¹⁴

3.3.Métodos Teóricos

Las teorías nos muestran los hechos o acontecimientos de una manera descriptiva, en la forma como éstos ocurrieron, también éstas mismas teorías nos proporcionan modelos conceptuales de éstos mismos hechos. En toda investigación científica, la teoría tiene un compromiso con la experiencia.

Los actos empíricos no están libres de ideas preconcebidas; lo que si es fundamental es que toda idea científica debe ser comprobada.

“Existe una estrecha vinculación entre los métodos de investigación teórica y los procesos del pensamiento, al igual que sucede entre la observación como método científico y la observación en el proceso empírico espontáneo del conocimiento. En el proceso individual del pensamiento para llegar a la formación de conceptos se puede señalar la existencia de los procesos de análisis, síntesis, comparación, abstracción y generalización. Estos mismos procesos, pero con un carácter diferenciado, dialéctico, consciente, integrado, sistemático, ordenado y orientado a un fin preconcebido,

¹⁴ Dr. Hani (septiembre 21, 2009). Investigación Empírica obtenida de Exportable.com: <http://exportable.com/es/investigación-empírica>.

*operan de forma interrelacionada como métodos del conocimiento teórico”.*¹⁵

3.3.3 Técnicas e instrumentos

Nuestra técnica a utilizar dado el objetivo que perseguimos, será la encuesta descriptiva – estructurada, con preguntas formuladas a los usuarios de forma cerrada, proporcionándoles una opción dentro de una gama de alternativas posibles, cuyos resultados nos permitirán verificar las hipótesis planteadas.

(STANTON Etzel y WALKER, Mc.Graw Hill, 2004)“La Encuesta es un método de la investigación de mercados que sirve para obtener información específica de una muestra de la población, mediante el uso de cuestionarios estructurados que se utilizan para obtener datos precisos de las personas encuestadas”.

*“Las encuestas descriptivas estructuradas, su objetivo principal consiste en describir las características de una determinada situación, mediante el análisis de diferentes variables, y obtener apreciaciones acerca del comportamiento que se trata de prever, describiendo el grado de asociación de dichas variables”.*¹⁶

3.4. TRATAMIENTO ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN

Para la tabulación de los datos obtenidos, luego de realizada la encuesta utilizamos el software estadístico SPSS versión 19, la encuesta, conforme a la muestra obtenida explicada anteriormente, fue realizada a 365 habitantes de la población de Balzar, usuaria del servicio de transporte. El equipo de encuestadores estuvo liderado por los investigadores, así como con el apoyo de la Lcda. Carmita Ochoa, docente del Colegio 26 de Septiembre, del Cantón Balzar y un equipos de 6 estudiantes del mismo colegio.

¹⁵ Universidad de Málaga. Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales. Pedro Manuel Zayas Agüero.

¹⁶ Universidad de Tarapaca. Encuesta de Campo Estructurada y Semiestructurada. González Mirtha, Valdebenito Paola y Munizaga Beatriz

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La población de Balzar en el transcurso de los años ha crecido un 11.28%, de acuerdo al último censo del INEC (2010), debido al crecimiento se ve afectado el aspecto social como lo económico, que demanda la comunidad en el uso del servicio de la transportación pública, así como también su actividad agrícola y comercial.

El resultado del análisis es de suma importancia para el proceso de mejoramiento de la transportación en el cantón Balzar.

El objetivo principal de nuestra investigación es medir el grado de satisfacción de los pasajeros, con el servicio brindado por la cooperativa de transporte en el cantón Balzar, conociendo las necesidades y expectativas de los usuarios.

La visión de los usuarios es tener un servicio de transportación que cumpla con los estándares de calidad, una infraestructura adecuada, que se respeten los derechos, garantizar la seguridad integral, incrementar unidades para satisfacer la demanda.

4.2. ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS

Para nuestro estudio de investigación hemos realizado un análisis de datos basados en un conjunto de métodos, técnicas, instrumentos, estudios descriptivos y correlacionales, donde se analizan cada una de las preguntas y de la relación que existe entre ellas.

Los datos obtenidos en el cuestionario para la encuesta, nos permite procesar los mismos para general la interpretación de la información, adquiriendo fundamentos técnicos, científico para sostener el problema estudiado.

Para hacer la tabulación de los datos hemos utilizados la herramienta del sistema estadístico SPSS versión 19, es un programa estadístico muy usado, que cuenta con grandes bondades para procesar bases de datos.

El proceso a implementarse para la elaboración de indicadores es el siguiente:

- a) Aplicación de los instrumentos
- b) Recolección de datos
- c) Selección de la información
- d) Tabulación de la información
- e) Diseño de cuadros, gráficas y tablas estadísticas
- f) Análisis e interpretación de resultados

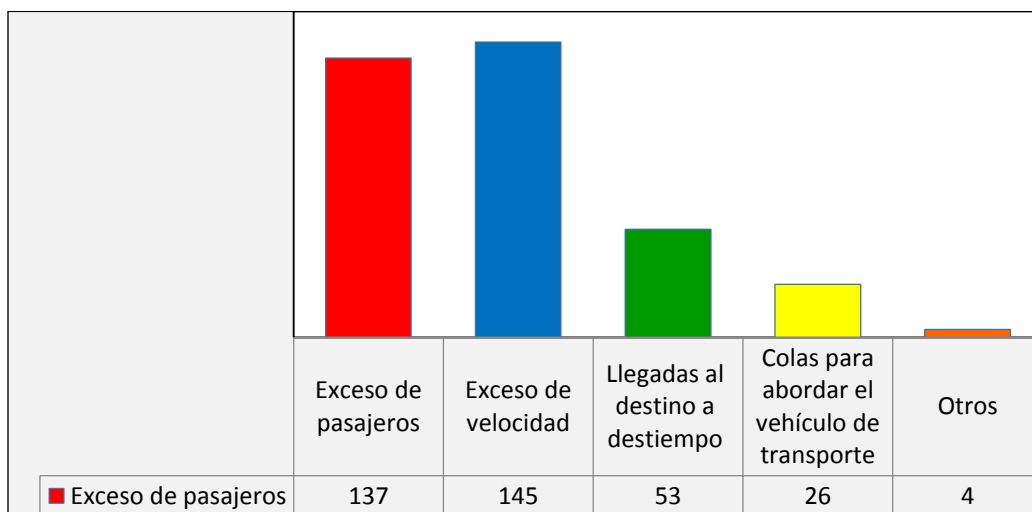
Pregunta 1. ¿Cuál (es) de las necesidades en el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Balzar-Guayaquil considera que debe (n) regularse?

Cuadro 3. Necesidades del servicio de transporte

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Exceso de pasajeros	137	37,5%
Exceso de velocidad	145	39,7%
Llegadas al destino a destiempo	53	14,5%
Colas para abordar el vehículo de transporte	26	7,1%
Otros	4	1,1%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura10. Necesidades del servicio de transporte



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, el 37,5% considera que las necesidades que se deben regular en el servicio de transporte, es el **Exceso de pasajeros**, el 39,7% **Exceso de velocidad**, en un menor porcentaje las **Llegadas al destino a destiempo** (14,5%), **Colas para abordar el vehículo de transporte** (7,1%) y **Otras** opciones (1,1%) se considera poco representativo para el análisis.

INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a la información obtenida al menos 77% informa que el exceso de pasajeros y velocidad, son las principales necesidades que tienen los usuarios en relación al servicio de transporte.

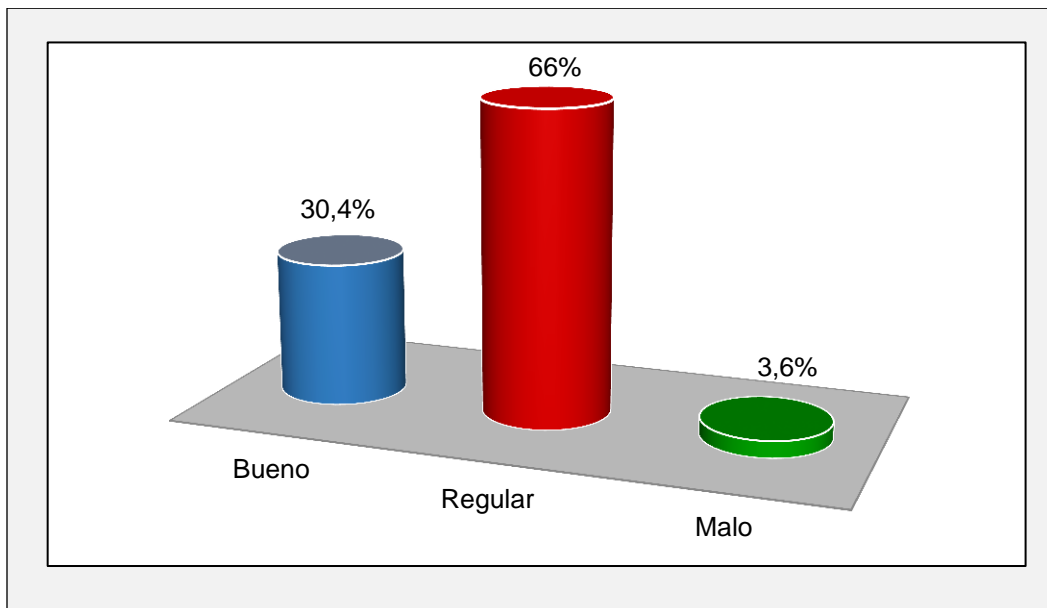
Pregunta 2. ¿Cómo califica el estado físico y el equipamiento de las unidades de transporte en la ruta Balzar-Guayaquil?

Cuadro 4. Estado físico y equipamiento de las unidades

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Bueno	111	30,4%
Regular	241	66,0%
Malo	13	3,6%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura 11. Estado físico y equipamiento de las unidades



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, el 30,4% califican que el estado físico y el equipamiento de las unidades de transporte en la ruta Balzar-Guayaquil y viceversa, como **Bueno**, **Regular** el 66% y **malo** el 3,6%.

INTERPRETACIÓN:

De los datos obtenidos por los usuarios podemos concluir, que el 66% califica como regular el estado físico y equipamiento de la unidades.

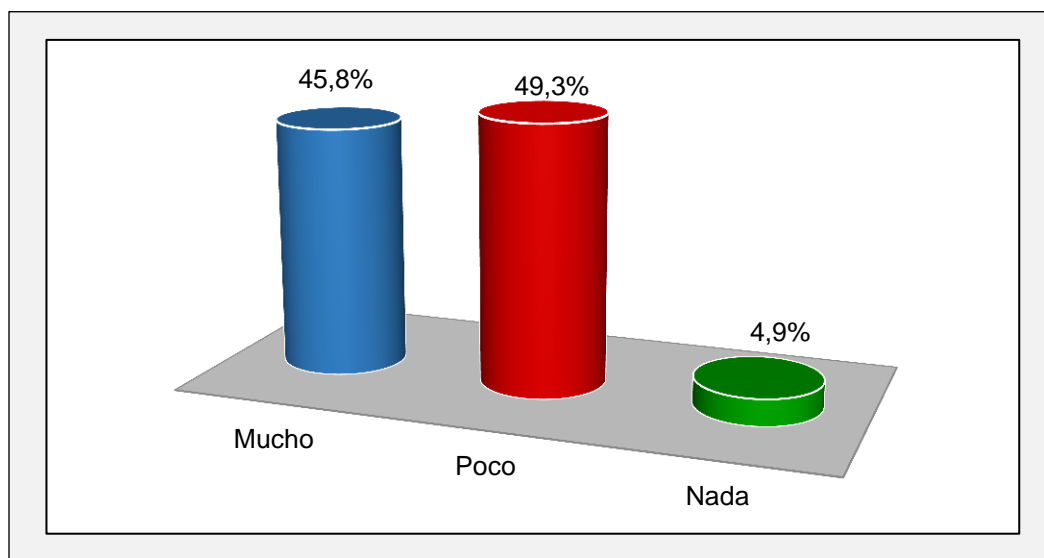
Pregunta 3 ¿Cuán necesario es para Usted la infraestructura del servicio de transporte en la ruta Balzar-Guayaquil, en cuanto a mejoras en las oficinas de “atención al usuario” y en el estacionamiento de las unidades?

Cuadro 5. Infraestructura adecuada

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Mucho	167	45,8%
Poco	180	49,3%
Nada	18	4,9%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura12. Infraestructura adecuada



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, el 45,8% de los informantes considera **Mucho**, que exista una infraestructura adecuada, y estacionamiento de las unidades para la atención al usuario, el 49,3% **Poco** y el 4,9% **Nada** por ende, este último es poco representativo para el análisis.

INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados, al menos el 46% de los informantes considera necesario una la infraestructura adecuada, en cuanto a mejorar las oficinas de atención, y en el estacionamiento de las unidades.

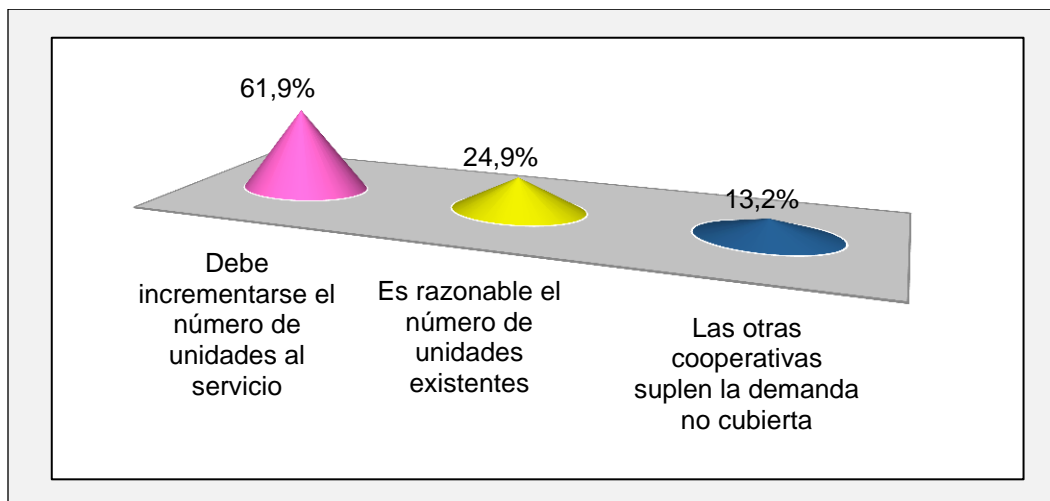
Pregunta 4 Considera que la demanda de pasajeros en la ruta Balzar-Guayaquil, está totalmente cubierta, o qué: ?

Cuadro 6. Demanda de pasajeros

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Debe incrementarse el número de unidades al servicio	226	61,9%
Es razonable el número de unidades existentes	91	24,9%
Las otras cooperativas suplen la demanda no cubierta	48	13,2%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura13. Demanda de pasajeros



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

El 61,9% de los encuestados, desean que se **Incrementen el número de unidades al servicio**; el 24,9% considera que es **Razonable el número de unidades existentes**; y el 13,2% dice que las **Otras cooperativas suplen la demanda no cubierta**.

INTERPRETACIÓN:

De los resultados obtenidos, al menos el 62% opina que se debe incrementarse el número de unidades, para cubrir totalmente la demanda de pasajeros.

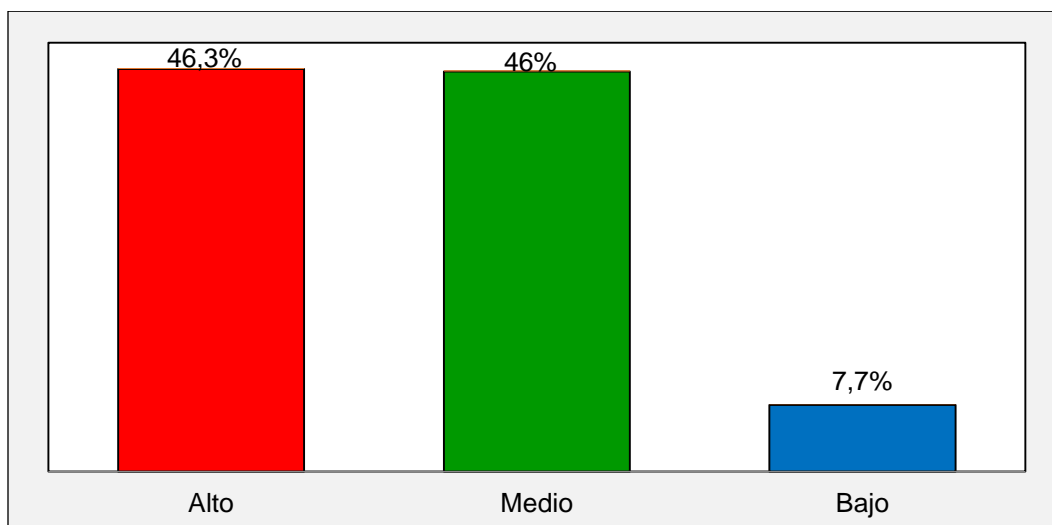
Pregunta 5. ¿En qué nivel de importancia, considera que debe efectuarse control a los pasajeros al arribo a la unidad de transporte; y en las paradas?

Cuadro 7. Control a los pasajeros

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Alto	169	46,3%
Medio	168	46,0%
Bajo	28	7,7%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura 14. Control de pasajeros



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, el 46,3% conceptúa como nivel **Alto** el control de pasajeros al arribo a la unidad de transporte, en las paradas, el 46% de nivel **Medio**, y el 7,7% de nivel **Bajo**.

INTERPRETACIÓN:

De los resultados obtenidos, el 46,3% considera un nivel de importancia alto, el control de los pasajeros al arribo a la unidad de transporte, en las paradas.

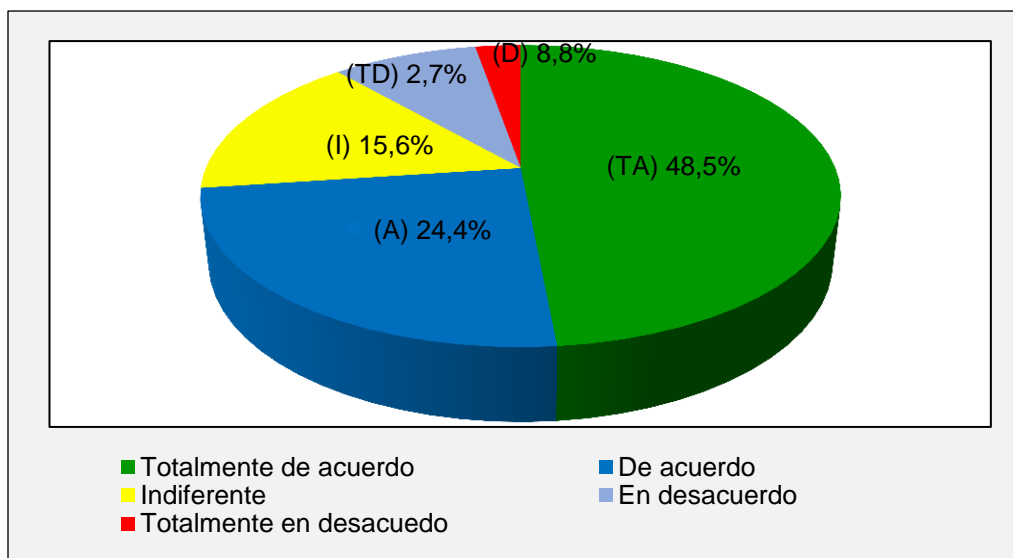
Pregunta 6. ¿La falta de control de los pasajeros, afecta la seguridad de los usuarios?

Cuadro 8. Seguridad Integral

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	177	48,5%
De acuerdo	89	24,4%
Indiferente	57	15,6%
En desacuerdo	32	8,8%
Totalmente en desacuerdo	10	2,7%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura 15. Seguridad Integral



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, el 48,5% están **Totalmente de acuerdo** en que la falta de control de los pasajeros afecta la seguridad de los usuarios, el 24,4% **De acuerdo**, el 15,6% **Indiferente**, **En desacuerdo**(8,8%), y el 2,7% **Totalmente en desacuerdo**.

INTERPRETACIÓN:

Los resultados obtenidos, el 73% de los informantes está totalmente de acuerdo que la falta de control de los pasajeros afecta la seguridad de los usuarios.

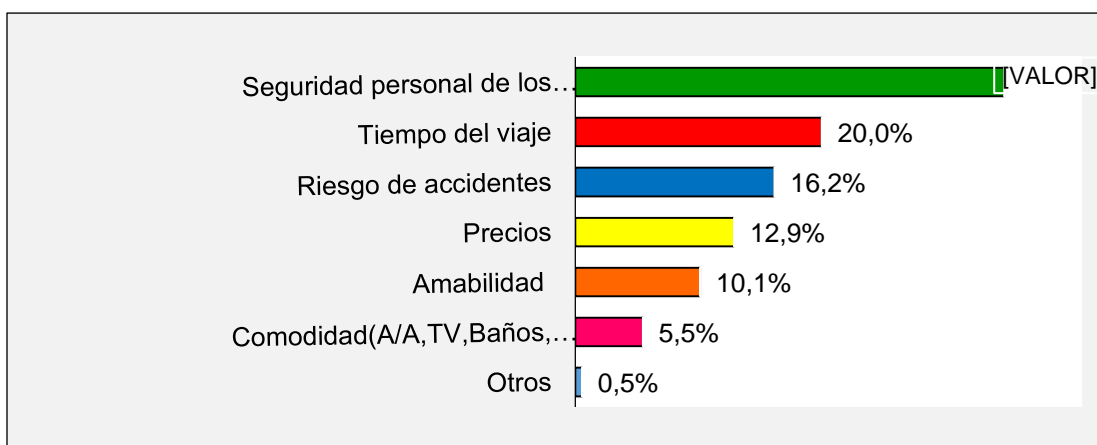
Pregunta 7 Considera que los viajes NO directos inciden en: ?

Cuadro 9. Viajes No directos

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Tiempo del viaje	73	20,0%
Seguridad personal de los pasajeros	127	34,8%
Comodidad(A/A,TV,Baños,etc)	20	5,5%
Amabilidad	37	10,1%
Riesgo de accidentes	59	16,2%
Precios	47	12,9%
Otros	2	0,5%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura 16. Viajes No directos



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, consideran que los viajes no directos inciden el 34,8% en la **Seguridad personal de los pasajeros**, el 20% en el **Tiempo del viaje**, el 16,2% en el **Riesgos de accidentes**, el 12,9% en los **Precios**, el 10,1% **Amabilidad**, el 5,5% Comodidad, y el 0,5% Otras opciones, por ende, este último es poco representativo para el análisis.

INTERPRETACIÓN:

De acuerdo a los resultados obtenidos, el 71% de los informantes considera los viajes no directos inciden en la seguridad, tiempo, riesgos de accidentes, a los que están expuestos los pasajeros.

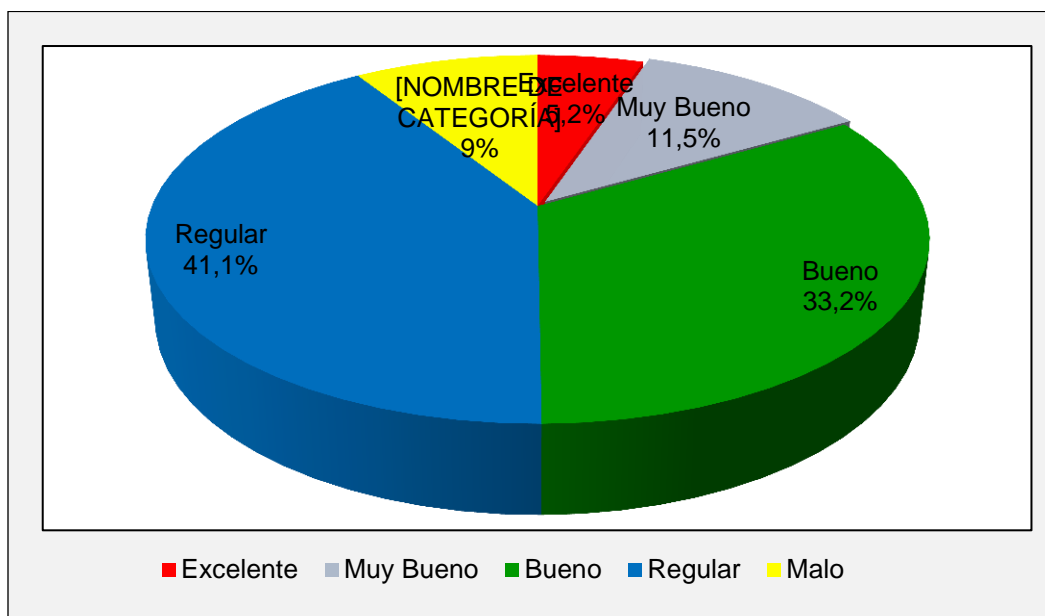
Pregunta 8. ¿Cómo califica el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Bazar-Guayaquil?

Cuadro 10. Calificación del servicio de transporte

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Excelente	19	5,2%
Muy Bueno	42	11,5%
Bueno	121	33,2%
Regular	150	41,1%
Malo	33	9,0%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura 17. Calificación del servicio de transporte



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, califican al servicio de transporte como **Excelente** el 5,2%, **Muy bueno** (11,5%), **Bueno** (33,2%), **Regular** (41,1%), **Malo** (9%)

INTERPRETACIÓN:

De los resultados obtenidos, al menos el 41,1% de los informantes opina que el servicio de transporte en la ruta Balzar-Guayaquil y viceversa es regular

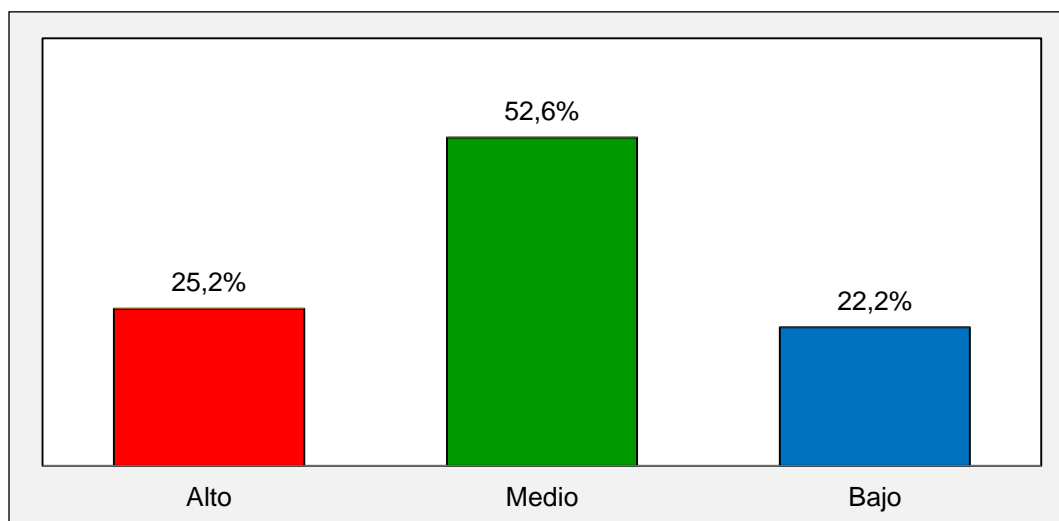
Pregunta 9. ¿En qué grado considera que el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Balzar-Guayaquil, afecta al desarrollo, cultural, social y económico de la población?

Cuadro 11. Grado del servicio de transporte

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Alto	92	25,2%
Medio	192	52,6%
Bajo	81	22,2%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura 18. Grado del servicio de transporte



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, el 25,2% opina que el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Balzar-Guayaquil y viceversa, afecta al desarrollo, cultural, social, y económico de la población, nivel **Alto**, el 52,6% **Medio**, el 22,2% **Bajo**.

INTERPRETACIÓN:

De los resultados obtenidos, al menos el 53% de los informantes considera que el servicio de transporte afecta al desarrollo cultural, social y económico de la población.

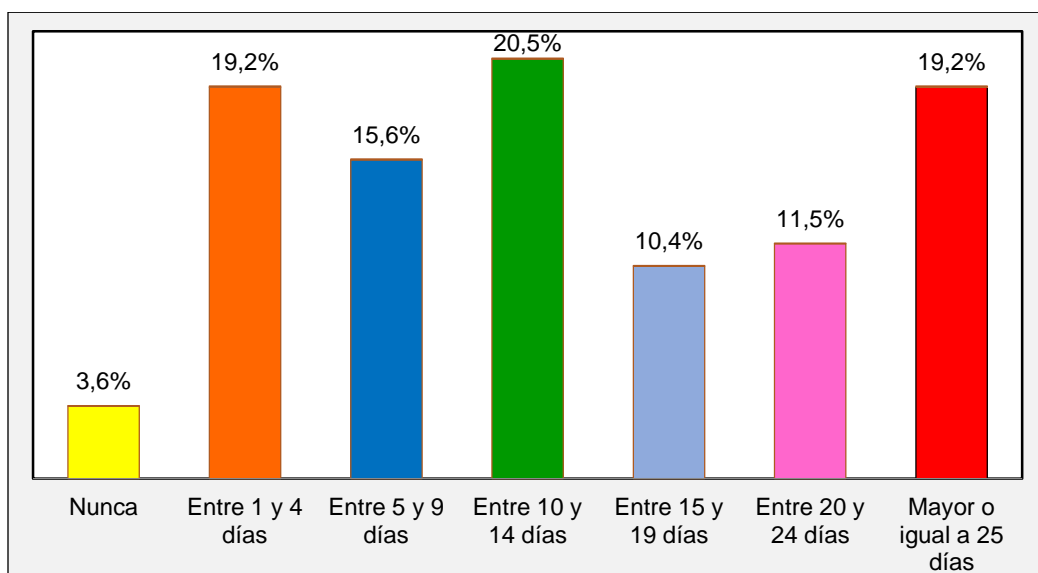
Pregunta 10. ¿Con qué frecuencia Usted se transporta de Balzar a Guayaquil y viceversa?

Cuadro 12. Frecuencia de transportación Balzar-Guayaquil y viceversa

Alternativas	Encuestados	Porcentaje
Nunca	13	3,6%
Entre 1 y 4 días	70	19,2%
Entre 5 y 9 días	57	15,6%
Entre 10 y 14 días	75	20,5%
Entre 15 y 19 días	38	10,4%
Entre 20 y 24 días	42	11,5%
Mayor o igual a 25 días	70	19,2%
TOTAL	365	100%

Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

Figura 19. Frecuencia de transportación Balzar - Guayaquil y viceversa



Fuente: Encuesta aplicada en la población del cantón Balzar-2013

ANÁLISIS:

De los 365 encuestados, el 3,6% considera que la frecuencia de transportarse en la ruta Balzar-Guayaquil y viceversa es **Nunca**, el 19,2% **Entre 1 y 4 días**, el 15,6% **Entre 5 y 9 días**, el 20,5% **Entre 10 y 14 días**, el 10,4% **Entre 15 y 19 días**, el 11,5% **Entre 20 y 24 días**, y **Mayor o igual a 25 días** el 19,2%

INTERPRETACIÓN:

De los resultados obtenidos, los usuarios informan que la frecuencia de transportarse en la ruta Balzar-Guayaquil y viceversa, es mayor a 25 días que representa el 59%.

4.3. RESULTADOS

Podemos concluir que mayoritariamente, la población de Balzar, manifestó que es necesario e indispensable mejorar el servicio. Las encuestas realizadas reflejaron que el 77% de los pasajeros opinó que debe mejorarse el servicio, para satisfacer las necesidades de los usuarios.

Por otra parte, la cooperativa de transporte debe renovar las unidades, según lo manifestaran el 66% de los entrevistados. El objetivo debe ser que los pasajeros se sientan cómodos y confortables al momento de viajar.

Es necesario que se dote a la población de Balzar, de una infraestructura adecuada, en relación con las oficinas y el estacionamiento de las unidades de transporte, para un mejor servicio a los usuarios.

El 62% de los informantes opinaron que la demanda de pasajeros no está totalmente cubierta, situación que origina malestar en los pasajeros, debido a aquello, en ocasiones los pasajeros viajan “parados”..

El 46,3% de los encuestados, considera que al no existir un control de pasajeros en la ruta Balzar - Guayaquil y viceversa, los usuarios se exponen a ser víctimas de los delincuentes, si se implementaran medios de controles, los pasajeros tendría mayor confianza y seguridad al momento de hacer uso de la unidades de transporte.

El 73% de los usuarios entrevistados están totalmente de acuerdo que la seguridad integral se ve afectada por la falta de control a los pasajeros.

El 71% de los Balzareños opina que al no existir una ruta “directa”, se ven afectados por el tiempo del viaje, seguridad personal y riesgo de accidentes, por ende nuestro estudio genera una gran expectativa para implementar un servicio directo, que garantice a los usuarios calidad, rapidez en su transportación.

Los Balzareños, opinan que el servicio de transporte en la ruta Balzar - Guayaquil y viceversa, es regular (41,1%), este resultado nos muestra que los usuarios están inconforme con el servicio; por lo tanto nuestro estudio de investigación es favorable para la incursión de una nueva cooperativa que supla las necesidades de los pasajeros.

Los medios de transporte en una sociedad son fundamentales para el desarrollo económico y cultural. Que exista un servicio competitivo aumenta los factores de productividad, turismo, educación, salud, vivienda, los que generan bienestar a la comunidad.

Finalmente el 59% de los Balzareños, opinan que la frecuencia con que se transportan en la ruta Balzar - Guayaquil y viceversa, está entre 1 y 4 días, o entre 10 y 14 días, o igual - superior a 25 días.. Este resultado nos genera una gran expectativa para implementar una nueva cooperativa.

4.4. VERIFICACIÓN DE HIPÓTISIS

Cuadro 13. Comparación y verificación de hipótesis

HIPÓTESIS	VERIFICACIÓN
El exceso de pasajeros, genera incomodidad a los usuarios del servicio público de transporte en la ruta Balzar-Guayaquil	De acuerdo a la información obtenida al menos 77% informa que el exceso de pasajeros y velocidad, son las principales necesidades que tienen los usuarios en relación al servicio de transporte
El estado físico y el equipamiento de las unidades de transporte público, satisface las necesidades de los usuarios	De los datos obtenidos por los usuarios podemos concluir, que el 66% califica como regular el estado físico y equipamiento de la unidades
Una infraestructura adecuada para la atención a los usuarios y el estacionamiento de las unidades de transporte público, mejora la calidad del servicio	De acuerdo a los resultados, al menos el 46% de los informantes considera necesario una la infraestructura adecuada, en cuanto a mejorar las oficinas de atención, y en el estacionamiento de las unidades
El número de unidades actuales de transporte público, incide en la satisfacción de la demanda de pasajeros en la ruta Balzar – Guayaquil	De los resultados obtenidos, al menos el 62% opina que se debe incrementarse el número de unidades, para cubrir totalmente la demanda de pasajeros
El control a los pasajeros, en los paraderos, infiere en la seguridad integral de los usuarios.	De los resultados obtenidos, el 46,3% considera un nivel de importancia alto, el control de los pasajeros al arribo a la unidad de transporte, en las paradas.
El riesgo de la integridad personal y el tiempo, inciden en la calidad del servicio.	Los resultados obtenidos, el 73% de los informantes está totalmente de acuerdo que la falta de control de los pasajeros afecta la seguridad de los usuarios.

Elaborado por: Anastacio María y Ayala Taylor

CAPÍTULO V

PROPUESTA

5.1 TEMA

Luego de efectuado el “Estudio de las necesidades de transportación pública del Cantón Balzar, para el año 2013”, nuestra propuesta, sobre la base de los resultados de las investigaciones realizadas es la “Implementación de una cooperativa de transporte de pasajeros para la ruta Balzar – Guayaquil”.

5.2. FUNDAMENTACIÓN

Con el propósito de fundamentar nuestra propuesta, compartimos algunos criterios y pensamientos vertidos por personas entendidas en la materia que ven el transporte público de pasajeros con una visión moderna, como un sistema que debe proporcionar a los usuarios, lo necesario para su transportación y como una actividad que está ligada a la productividad de los pueblos.

“ En una visión moderna del transporte, formulada no hace mucho en Uruguay por el Dr. Ricardo Gorosito Zuloaga desde el ámbito público, y sostenida en los países desarrollados desde hace algún tiempo, nos lleva a analizar dicho fenómeno con un criterio sistémico; esto es, desde un concepto de sistema de transporte. Así pues, el Glosario de Términos de Transporte de los Estados Unidos de América, en su edición de 1994, dice que sistema de transporte es 1 un sistema que provee lo necesario para la movilización de personas, de bienes o de ambos, 2 un sistema coordinado compuesto por una o varias modalidades que sirven un propósito común, la movilización de personas, bienes o ambos.

El transporte está a su vez claramente relacionado con actividades productivas, y posee efectos e impactos determinantes en la fijación de precios y tarifas, y consiguientemente sobre el consumo y comercio en general. Ni que hablar sobre el turismo.

Desde esa óptica, y en un mundo cada vez más globalizado, fundamentalmente desde el punto de vista tecnológico y comunicacional, deberá analizarse los elementos que integran una relación contractual que tiene por finalidad el desplazamiento de personas y cosas de un lugar a otro del planeta.

La evolución de los medios de transporte en las cinco últimas centurias, ha sido determinante en el desarrollo de la humanidad.....»¹⁷

Hacemos referencia en éste estudio a la “Propuesta para asumir las competencias en Transporte Terrestre y Tránsito en el Cantón Riobamba” efectuadas por el Ing. Mario Robalino, en la que señala las ventajas y desventajas de aquello. Hacemos hincapié en la ventaja de actuar para que el usuario tenga un buen servicio en el tránsito y transporte terrestre.

“Ventajas:

- Reordenar y descongestionar el transporte terrestre y tránsito.*
- Actuar para que el usuario tenga un buen servicio en el tránsito y transporte terrestre.*
- Habilitar las vías de entrada y salidas de la ciudad.*
- Evitar la proliferación de operadoras fantasmas.*
- Regular el trabajo de las operadoras, el buen trato al usuario, racionalizar las líneas y frecuencias.*
- Realizar estudios para descongestionar el tránsito vehicular en el cantón.*
- Mejorar el servicio al usuario.*
- Mejorar la señalética tanto horizontal como vertical.*

¹⁷ Algunas reflexiones sobre la Responsabilidad en el Transporte. Dr. Fernando Nin Real

Desventajas:

- *La falta de información por parte de la Comisión Provincial de Tránsito, o entrega de documentos incompletos.*
- *No se tiene una información actualizada de las operadoras y socios.*
- *Se continuaría con el caos vehicular en la ciudad.*
- *Seguiría siendo lento en los trámites que se requiere en el transporte.*
- *Continuaría la desorganización en el interior de las operadoras y sus socios.*
- *La falta de control del tránsito vehicular y peatonal por parte de la Policía Nacional, por lo que no desean recibir órdenes.*
- *La falta de implementación de equipos para el funcionamiento operacional de la Policía Nacional.*
- *Se debe contar con la asignación de una partida presupuestaria y asignación de fondos para el funcionamiento de la Unidad o Empresa de Transporte, para asumir las competencias”.¹⁸*

En un proyecto relacionado con el tema de nuestro estudio, en otro sector del Ecuador, se hace alusión a la situación actual de los usuarios del transporte, en razón de lo cual hemos considerado necesario traer a colación ciertos criterios vertidos sobre el tema.

“ La mayoría de los usuarios que utilizan este medio de transporte lo hacen a diario para dirigirse a sus lugares de trabajo o estudio, ellos no se sienten satisfechos con el servicio recibido por parte de los transportistas.

La falta de cumplimiento de la necesidad más básica de transportación, dirigirse de un lugar a otro, que se produce en muchos casos debido al mal estado de las unidades, y al menosprecio que son sujeto por parte de los choferes cuando presentan sus quejas, ha provocado que los usuarios acepten de manera forzosa todas las falencias de la transportación y se

¹⁸Propuesta para asumir las competencias en el Transporte Terrestre y Tránsito en el Cantón Riobamba. Ing Mario Robalino. Unidad de Tránsito y Transporte Terrestre. Ilustre Municipio de Riobamba. 11/03/2011.

conformen con el trato recibido, originando que esta situación sea entendida de manera formal, tanto en las oficinas como en las unidades de ambas cooperativas.

Actualmente ninguna institución o autoridad competente, como los Municipios o la Comisión de Tránsito del Guayas, hace respetar los derechos de los usuarios a pesar de estar al tanto de las condiciones en que se presta el servicio de transportación en estos cantones.

Se considera que en materia de tránsito, que el problema total del mismo es el congestionamiento causado básicamente por el exceso de vehículos particulares, el congestionamiento para el usuario representa un enorme costo de oportunidad, al calcular un excedente de 100 minutos diarios en el tiempo usual de su desplazamiento.....”¹⁹

Incluimos en ésta parte del presente capítulo, algunos conceptos que se han manejado en el desarrollo del presente estudio, como ser:

Necesidades:

El ser humano tiene múltiples necesidades, una de ellas es la de trasladarse de un sitio a otro utilizando el transporte público. Están implicados en dar solución a esta necesidad, las empresas de transporte, las federaciones de transporte público, las autoridades competentes. El objetivo debiera ser la creación de un equipo que se dedique exclusivamente a monitorear que se satisfaga eficientemente esta necesidad, y a lograr una buena comunicación con los usuarios para que exista una mayor confianza.

Hay múltiples usuarios con necesidad de transportarse, por ejemplo: personas de la tercera edad, discapacitados, estudiantes, niños. Las primeras son un grupo de usuarios cada vez más creciente y por tanto, importantes, cuyo objetivo es la

¹⁹Proyecto de desarrollo para mejorar el sistema de transportación interprovincial. Análisis de ruta Guayaquil – Salitre – Vinces. Tesis de Grado. Escuela Superior Politécnica del Litoral. Susana Illescas Ochoa. Año 2007

seguridad y la comodidad al momento de trasladarse a la hora de utilizar el transporte público.

Las Cooperativas de Transporte en Colombia (CONFECOOP) en su Boletín No. 18 de agosto del 2010, sostiene: *“.....Siendo el transporte una de las necesidades primarias de la población y un determinante del nivel de avance del país, sería ilógico no considerar a este sector como uno de los que mayor dinámica tiene en diferentes frentes. No obstante, la realidad ha sido otra, y diferentes documentos, así como la propia experiencia de los usuarios, dejan ver que el sector de transporte requiere cambios. Tales cambios representan retos importantes para todos los actores del transporte, incluidas las cooperativas, las cuales han ejercido sus actividades en un ambiente que es hoy objeto de crítica”.*

Satisfacción:

Las cooperativas de transporte de pasajeros, deben mantener vigentes sus políticas organizacionales, las cuales deben estar direccionadas a los usuarios y al propio personal de la cooperativa. Con la satisfacción de los usuarios, se logra una mayor competitividad.

Se considera fundamental para lograr la satisfacción de los usuarios, primeramente la identificación de las necesidades y expectativas de los distintos tipos de usuarios que se tengan, porque así conocemos en sus diferentes niveles de importancia, cuales son los que deben corregirse.

Como manifiesta:(PHILIP Kotler)*“satisfacción es el nivel de ánimo de una persona que resulta de comparar el rendimiento percibido de un producto o servicio con sus expectativas”.*

O como dijera (CHURCHILL, SUPRENANT, 1982 págs. 491-504)*“La satisfacción es la relación y la comparación entre las necesidades y expectativas cubiertas y el costo de los productos”.*

Para lograr la satisfacción de un bien o servicio, es importante considerar el diseño, tamaño, calidad, marca, tecnología, precio, colores, formas, etc.; así como

apoyarse en los llamados servicios post – venta, como ser: garantías, mantenimiento, retroalimentación, quejas, actitud frente a los problemas con el producto, encuestas y usuarios fantasmas, etc.

Calidad del servicio:

Para conceptuar la calidad del servicio público, debe conocerse primeramente, ¿cómo se produce el servicio?, ¿cómo se consume? , y ¿cómo se evalúa?.El confort ambiental, ya que es imperativo dotar de calidad a la espera, sobre todo en épocas de adversidades meteorológicas.

(European Foundation for Quality Management EFQM) Define el concepto de calidad como: *“todas las formas a través de las cuales la organización satisface las necesidades y expectativas de sus clientes, su personal, las entidades implicadas financieramente y toda la sociedad en general”*.

(La Aenor Asociación Española de Normalización - Certificación Servicio de Transporte Público de Pasajeros UNE-EN 13816) *Sostiene: El transporte público es un servicio fundamental en nuestra sociedad y una de las actividades más directamente relacionadas con la calidad de vida de los ciudadanos. La norma UNE-EN 13816 de transporte público de pasajeros proporciona directrices a los operadores para que asuman compromisos de calidad en la prestación de su servicio, con el fin de satisfacer las expectativas de sus clientes. Los compromisos de calidad deben asumirse en ocho ámbitos: tiempo, confort, información, accesibilidad, seguridad, servicio ofertado, atención al cliente e impacto ambiental.*

Seguidamente señala:

Para que una oferta de transporte público sea competitiva frente a otras posibles alternativas, es ineludible responder con regularidad a esas demandas y transmitirlo con convicción. Así la empresa operadora de transporte podrá además de mejorar su. Prestación del servicio, mejorar la percepción que del mismo tienen los usuarios.

5.3 JUSTIFICACIÓN

De las encuestas realizadas a la población de Balzar explicadas en el capítulo anterior, se concluye que el 50% de los entrevistados conceptúan el servicio de transporte en la ruta Balzar – Guayaquil, como “regular”, lo que equivaldría a decir que la mitad de la población no está conforme con el servicio.

Contribuyen a ésta calificación los “excesos de velocidad” y “excesos de pasajeros” con que viajan las unidades, lo cual pone en riesgo de accidentes de tránsito a los vehículos y por ende a los pasajeros; así también el estado físico y el equipamiento de las unidades, como ser la falta de equipos de aire acondicionado, TV, cambio de las tapicerías de los asientos, instalación de baños en los vehículos, etc. La población también se manifestó por que se realicen mejoras en las oficinas de atención a usuarios y estacionamiento de las unidades, infraestructura que la cooperativa actual no muestra la intención de mejorar. La falta de control a los pasajeros que garantice la integridad de los mismos, es otra de las causas por la que la población manifiesta su insatisfacción por el servicio.

La misma población entrevistada ha considerado de manera mayoritaria (61.9%) que debe incrementarse el número de unidades al servicio; sugerimos entonces como medida para superar el problema, la implementación de una nueva cooperativa de transporte que se adicione a la actualmente existente en Balzar, para que con un criterio de servicio integral, con viajes directos, que garanticen tiempo, confort y seguridad, corrija todas deficiencias que presenta el servicio actual.

En la figura siguiente, se muestra la relación de habitante por vehículo, considerando para ello las cooperativas que ingresan al cantón Balzar para abastecerse de pasajeros. Dicho análisis muestra que la Cooperativa SUCRE situada en Quevedo, tiene el promedio más alto de habitante / vehículo (4.339),

teniendo la Rutas Balzareñas un promedio medio 1.998: Las Rutas Empalmeñas que vienen desde El Empalme, tiene un promedio de 1.489 de habitantes / vehículo.

Cuadro 14. Cooperativas que ingresan a Balzar

Cooperativas provenientes de:			
	Quevedo	Empalme	Balzar
# Unidades al servicio	40	50	27
# Habitantes	173.575	74.451	53.937
Habitante por Vehículo	4.339	1.489	1.998

. . Fuente: Registros de las propias cooperativas

Otras cooperativas como la Santa Lucía, Santa Rosa de Colimes, Señor de los Milagros y Mi Piedacita, que transitan por lugares aledaños a Balzar, pero que por su situación geográfico, en su viaje de ida no ingresan al cantón, son las que a continuación se indican,

Cuadro 15. Cooperativas de poblaciones aledañas a Balzar

Cooperativas de poblaciones aledañas				
	Santa Lucía	Colimes**	Daule	Pedro Carbo
# Unidades al servicio	40	19	47	69
# Habitantes	38.923	39.488	120.326	43.436
Habitante por Vehículo	973	2.078	2.560	630

** incluye población de Palestina

Fuente: Registros de las propias Cooperativas

Sobre el tema de la transportación, en una entrevista realizada por un diario de la localidad de Balzar, el alcalde del cantón, manifestó:

*“ GAD Municipal de Balzar se prepara para asumir competencia del Tránsito en la ciudad. El 26 de junio del 2013, el alcalde Cirilo Gonzáles Tomalá, participó la invitación a los Directivos y los miembros de varias instituciones (Cuerpo de Bomberos, Asociaciones de Transportistas y de Comerciantes, Directores de Planteles, Medios de Comunicación, etc.) de nuestro cantón, para que participen en la Socialización de los lineamientos del Plan de Movilidad para asumir las competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la ciudad de Balzar, acto a realizarse el 4 de julio en el salón de Computación, ubicado en la planta baja del nuevo edificio municipal, en la Av. 26 de Septiembre y calle Olmedo. Es importante recordar que de acuerdo a la Constitución y al COOTAD, es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. Para asumir esta competencia, se han considerado tres grupos de gestión; A, B y C, divididos de acuerdo a criterios como tasa vehicular del cantón, tasa poblacional, superficie del cantón y otros. Balzar, al igual que la mayoría de cantones, se encuentra dentro del modelo de gestión C que incluye a 204 cantones del país, del total de 221 municipios”.*²⁰

El Observatorio Cooperativo de Agosto del 2010 de Las Cooperativas de Transporte en Colombia, haciendo alusión a la problemática actual del transporte en Colombia, manifiesta lo que a continuación señalamos, Traemos como referencia el mismo para nuestro estudio, porque consideramos que la realidad de Colombia, no dista mayormente de la nuestra, acá en el Ecuador y concretamente en Balzar.

“ El esquema empresarial existente es ineficiente al promover la competencia de los operadores en las vías recogiendo pasajeros (competencia en el mercado) y no por las rutas que prestarían el servicio bajo unos parámetros de calidad y servicio preestablecidos (competencia por el mercado). La autoridad local otorga permisos a las Empresas de Transporte Público para operar las rutas y éstas, a su vez, afilian los vehículos requeridos, sin ejercer mayor control durante la prestación del servicio y devengan de acuerdo a la cantidad de afiliados. Los propietarios de dichos vehículos afiliados

²⁰Diario Nuevo Milenio. Circulación Regional No. 136, del 5 de julio del 2013

perciben una renta fija por parte de los conductores, quienes ganan por pasajero recogido, provocando lo que comúnmente se conoce como la “guerra del centavo”. Además de congestión, bajo este modelo, el conductor no tiene estímulos claros para mejorar la técnica de conducción con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgo a los pasajeros, si no lo contrario. Según el Fondo de Prevención Vial, cerca del 40% de los accidentes de tránsito urbano involucran vehículos de transporte público”. Seguidamente comenta:

“Como consecuencia de lo anteriormente descrito, la ineficiente operación del transporte público genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana. Por ejemplo, la congestión reduce sensiblemente la productividad urbana; la contaminación ambiental genera efectos nocivos a nivel local e incluso global; y los accidentes implican pérdidas de vidas y daños a la salud y a la propiedad de las personas”.

“Según el documento de CONPES 3260, de persistir la situación actual del transporte público colectivo de pasajeros, sus deficiencias seguirán limitando los niveles de productividad urbana y de calidad de vida de las grandes ciudades. Por ello, el reto de las ciudades colombianas es reducir la tendencia a la utilización ineficiente del automóvil particular promoviendo que la movilidad de las personas se fundamente en la utilización de los vehículos de transporte público, y en los vehículos y modos de transporte no motorizados.....”²¹

5.4 OBJETIVOS

5.4.1. Objetivo general de la propuesta

Satisfacer las necesidades de la población, en relación con el servicio de transporte de pasajeros en la ruta Balzar – Guayaquil, brindando un servicio integral, ágil, de calidad y seguro.

5.4.2. Objetivos específicos de la propuesta

Entre los objetivos específicos que se lograría con la aplicación de la propuesta tenemos:

²¹www.dnp.gov.co/portals/0/archivos/documentos/.....

- Dotar a la cooperativa en su inicio, de 20 unidades de transporte, con vehículos nuevos (chasis y carrocería), equipados con alta tecnología (equipos de aire acondicionado, TV, asientos confortables, baños, detectores de humo, monitoreo de velocidad, etc.), con los cuales iniciará su operación, en beneficio de la población usuaria del servicio de transporte, en la ruta Balzar – Guayaquil.
- Adecuar para la cooperativa, previo al inicio de sus operaciones, de una amplia y cómoda oficina de atención a los usuarios y de un espacio para el estacionamiento de las unidades, en la ciudad de Balzar, en beneficio de los pasajeros, hecho que además contribuirá al ornato de la ciudad.
- Implementar al inicio de las operaciones, el “buzón de sugerencias” y el “monitoreo de quejas”, en las oficinas de atención a usuarios en Balzar y Guayaquil, como medida tendiente a la búsqueda de la satisfacción de los usuarios. Se encargará a la administración de la cooperativa el reporte y seguimiento de éstas situaciones.
- Implementar una política de control de “detección de metales y armas”, adquiriendo previo al inicio de las operaciones de la cooperativa, 3 detectores portátiles, tipo paleta, con vibración, a ser utilizados antes del arribo de los pasajeros al vehículo. Esta política minimizará el riesgo de asaltos y robos, en beneficio de todos los pasajeros.

5.5. UBICACIÓN

La cooperativa de transporte propuesta como resultado del presente estudio se ubica en el Cantón Balzar, perteneciente a la Provincia del Guayas, Zona 5, Área: Rural

Balzar limita al Norte con El Empalme, al Sur con Colimes, al este con la Provincia de Manabí y al Oeste con la Provincia de Los Ríos (Véase mapa de vía principal Balzar – Guayaqui, en Anexo 2)

Las unidades de transporte salen de Balzar, y en su trayecto hacia su destino Guayaquil, transitan por Colimes, Palestina, Santa Lucía, Lomas de Sargentillo y Nobol, en un recorrido de aproximadamente de 108 km (ver mapa a continuación).

5.6 FACTIBILIDAD

Con el propósito de demostrar la factibilidad de la propuesta, a continuación efectuamos una serie de análisis que permitirán corroborar la misma.

FODA

A efectos de realizar una adecuada toma de decisiones, es necesario conocer, entender y analizar el problema, para poder así darle la solución, *“sin problema no puede existir una solución”*.

De ahí la importancia del FODA, porque nos permite buscar y analizar las distintas variables, sean positivas o negativas, internas o externas, que intervienen en la solución al problema, de esa manera, tenemos más y mejor información al momento de tomar una decisión.

Las FORTALEZAS constituyen los factores positivos endógenos con lo que actualmente contamos. Las OPORTUNIDADES comprenden los aspectos positivos que podemos sacarle el mayor provecho tomando en consideración nuestras fortalezas. Las DEBILIDADES, son los factores negativos que debemos apuntar a eliminarlos o reducirlos, de manera que no tengan efecto en nuestro proyecto. Las AMENAZAS, son serios riesgos exógenos que podrían obstaculizar el logro de nuestro objetivo, los cuales hay que analizarlos detenidamente al momento de tomar una decisión.

El análisis FODA, es una “radiografía” actual de la situación que es objeto de nuestro estudio. La matriz nos permite analizar las variables que se presentan, de manera que podamos obtener un “diagnóstico” que nos va a permitir en función de aquello, tomar las decisiones estratégicas con el propósito de mejorar la situación actual en el futuro.

La Matiz FODA de nuestra propuesta, es la que a continuación se muestra:

MATRIZ FODA

Cuadro 16. Matriz FO – DA, DO - FA

<p>Estrategia</p>	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> . Demanda insatisfecha. . Competencia débil. . Cooperativa domiciliada en el cantón, sin visión de mejorar el servicio. . Repunte de pasajeros debido a la seguridad que ofrecen las vías. . Crecimiento de la población. 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> . Conflicto Gobierno – Transportistas por incremento de tarifas. . Incrementos en los costos de operación, principalmente repuestos. . Cambios en la regulación del transporte público. . Eliminación del subsidio a la gasolina.
<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> . Posibilidad de acceder a créditos con la banca pública. . Vehículos equipados con tecnología de última generación. . . Buen ambiente laboral. 	<p>ESTRATEGIAS FO</p> <p>Mejora de la calidad en la atención al usuario.</p> <ul style="list-style-type: none"> . Servicios cómodos. . Equipamiento tecnológico de las unidades. . Evaluar y mejorar continuamente, la infraestructura, los autobuses y el personal. 	<p>ESTRATEGIAS FA</p> <p>Generar alianzas estratégicas con asociaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> . Optimizar los recursos financieros. . Promover a la emisión de Ordenanzas Municipales para la construcción de una Terminal de Pasajeros.
<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> . Falta de capacitación al personal de servicio. . Servicio actual sin características que lo diferencien de la competencia. . Servicio calificado como regular. 	<p>ESTRATEGIAS DO</p> <ul style="list-style-type: none"> . Generar un Plan Anual de Capacitación (PAC). . Dar a conocer a la población, a través de los medios de comunicación en la ciudad y volantes, sobre la calidad del servicio que se ofrece. . Fomentar la confianza con los usuarios. 	<p>ESTRATEGIAS DA</p> <ul style="list-style-type: none"> . Elaborar una planificación estratégica plurianual. . Comunicación constante con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), sobre el tema tarifas y costos de transportación.

Fuente: Estudio de factibilidad del proyecto

MISIÓN

Mantener una buena relación con la comunidad, ofreciendo un servicio de calidad, para lo cual contamos con un equipo humano capacitado y una moderna flota de transporte, lo que hará de su viaje una experiencia en confort y seguridad.

VISIÓN

Ser líderes en la transportación pública a nivel nacional, buscando siempre la satisfacción de los usuarios, a través de una tecnología adecuada y con un personal con vocación de servicio.

VALORES CORPORATIVOS

Excelencia en el servicio

Ser competentes en satisfacer las expectativas de nuestros usuarios, atendiendo con actitud y agilidad sus necesidades.

Eficiencia

Optimizar al máximo la utilización de los recursos con que poseemos y el tiempo, con el propósito de alcanzar nuestras metas y objetivos programados.

Honestidad

Ser sinceros, coherentes y transparentes en nuestras acciones para con la Cooperativa y para con nosotros mismos.

Lealtad

Ser un equipo que trabaja respetando siempre los valores de la cooperativa. Ser consecuentes con la confianza depositada por nosotros por cada usuario al momento de arribar una unidad de transporte.

Responsabilidad

Nuestro compromiso es el servicio a los usuarios. Asumimos las consecuencias por nuestras acciones.

Marco Legal

En el aspecto legal, traemos a colación, una serie de leyes y reglamentos en vigencia, que norman, regulan y facilitan la conformación de una cooperativa de transporte.

“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”²².

“Asamblea Constitutiva, para constituir una de las organizaciones sujetas a la Ley, se realizará una asamblea constitutiva con las personas interesadas, quienes, en forma expresa, manifestarán su deseo de conformar la organización y elegirán un Directorio provisional integrado por un Presidente, un Secretario y un Tesorero, que se encargarán de gestionar la aprobación del estatuto social y la obtención de personalidad jurídica ante la Superintendencia”²³.

“Sector Cooperativo, es el conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido en forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social”.

“Las cooperativas, en su actividad y relaciones, se sujetarán a los principios establecidos en esta Ley y a los valores y principios universales del cooperativismo y a las prácticas de Buen Gobierno Corporativo”²⁴.

²²Constitución Política del Ecuador vigente. Título VII. Régimen del Buen Vivir. Capítulo Primero. Sección Duodécima. Transporte

²³Reglamento General de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria, versión actualizada a julio de 2013. Art. 2. Asamblea Constitutiva.

²⁴Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, actualizada a julio de 2013. Art. 21. Sector Cooperativo

*“Cooperativas de transporte, son las constituidas para prestar el servicio de transporte de personas o bienes, por vía aérea, terrestre, fluvial o marítima. No se podrán constituir sin el permiso de operación”.*²⁵

*“Grupos, las cooperativas según la actividad principal que vayan a desarrollar, pertenecerán a uno solo de los siguientes grupos: producción, consumo, vivienda, ahorro y crédito y servicios”.*²⁶

*“Cooperativas de servicios, son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.....”.*²⁷

PRESUPUESTARIO

Para cristalizar el proyecto, se gestionará ante la Corporación Financiera Nacional (CFN) el financiamiento del 65% (USD1`014.000) del costo de las 12 unidades importadas de la marca “King Long” de procedencia China, con que iniciará el mismo, a 5 años plazo, 3 meses de gracia y el 10,85% de interés anual. El 35% restante (USD 546.000), serán cubiertos con fondos propios de los socios.

En lo relacionado a lo Presupuestario, forman parte de la propuesta del presente estudio, los “Flujos de Efectivo Proyectados”, los “Estados de Resultados Integrales Proyectados” y la Tabla de Amortización,²⁸ elaborados por 8 años, 5 de los cuales corresponden al período en que deberá pagarse la deuda.

Las referidas herramientas financieras reflejan la liquidez del proyecto que permita cubrir los costos y gastos de operación y que garantice el pago de la deuda a su acreedor

²⁵Reglamento General de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, versión actualizada a julio de 2013. Art. 83 Definición y Clases.

²⁶ Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero y Popular Solidario, versión actualizada a julio de 2013. Art. 23 Grupos.

²⁷ Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, versión actualizada a julio del 2013. Art. 28. Cooperativas de Servicio.

²⁸Ver Anexo XX, Flujos de Efectivo Proyectados, Estado de Resultados Integrales Proyectados y Tabla de Amortización.

Al término del año 2020, la Cooperativa originará flujos de fondos, netos acumulados (en 86 meses) estimados en USD 2´403.867,29 (USD 2´949.867,29 flujo acumulado año 2020 – USD546.000 de aportes de socios), equivalentes a USD 27.951,95 mensuales o USD 2.329,33 mensual por unidad; y un margen de utilidad proyectada (antes del 15% de la participación de los trabajadores en la utilidades (PTU) e impuesto a la renta) del 20%, equivalente a USD 2´406.700,62, o USD 27.984.89 mensual

Cuadro 17. Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros - Presupuesto de Efectivo proyectado - Consolidado (expresado en USD)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totales
Ingresos:									
Ingresos por servicios	285.456,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	12.274.608,00
Efectivo en caja	546.000,00	-	-	-	-	-	-	-	546.000,00
Ingresos por servicios	831.456,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	12.820.608,00
Desembolsos operativos:									
Sueldos del Personal	43.936,00	263.616,00	274.160,64	285.127,07	296.532,16	308.393,41	320.729,14	333.558,33	2.126.052,74
Beneficios sociales y de ley	18.149,96	108.899,77	113.255,76	117.785,99	122.497,44	127.397,32	132.493,21	137.792,94	878.272,39
Combustibles y lubricantes	22.255,85	133.535,07	138.876,44	144.431,54	150.208,78	156.217,15	162.465,89	168.964,48	1.076.955,19
Peajes	17.280,00	103.680,00	107.827,20	112.140,29	116.625,85	121.290,87	126.142,47	131.188,14	836.174,83
Mantenimiento y reparaciones de vehículos	31.200,00	187.200,00	194.688,00	202.475,52	210.574,54	218.997,54	227.757,50	236.867,78	1.509.760,88
Alquileres de inmuebles	2.400,00	14.400,00	14.976,00	15.575,04	16.198,04	16.846,00	17.519,80	18.220,55	116.135,44
Matrícula, póliza de seguro y SOAT	93.055,56	93.055,56	96.777,78	100.648,89	104.674,85	108.861,84	113.216,31	117.744,96	828.035,76
Varios e imprevistos	14.272,80	85.636,80	85.636,80	85.636,80	85.636,80	85.636,80	85.636,80	85.636,80	613.730,40
Total desembolsos operativos:	242.550,17	990.023,20	1.026.198,63	1.063.821,13	1.102.948,46	1.143.640,94	1.185.961,12	1.229.973,98	7.985.117,62
Desembolsos por financiamiento:									
Amortización de la deuda	-	157.424,00	190.479,35	212.205,73	236.410,24	217.480,68	-	-	1.014.000,00
Intereses	18.336,50	103.030,23	83.650,81	61.924,43	37.719,92	10.961,20	-	-	315.623,09
Total desembolsos por financiamiento:	18.336,50	260.454,23	274.130,16	274.130,16	274.130,16	228.441,88	-	-	1.329.623,09
Desembolsos por Inversión:									
Compras de equipos & mobiliario de oficina	10.000,00								10.000,00
Cuota inicial por la adquisición de las unidades	546.000,00								546.000,00
Total Desembolsos por Inversión:	556.000,00								556.000,00
TOTAL DESEMBOLSOS	816.886,67	1.250.477,43	1.300.328,79	1.337.951,29	1.377.078,62	1.372.082,82	1.185.961,12	1.229.973,98	9.870.740,71
Saldo de efectivo del año	14.569,33	462.258,57	412.407,21	374.784,71	335.657,38	340.653,18	526.774,88	482.762,02	2.949.867,29
Saldo efectivo acumulado		476.827,90	889.235,12	1.264.019,82	1.599.677,20	1.940.330,39	2.467.105,27	2.949.867,29	

Fuente: Estudio de factibilidad.

Cuadro 18. Estados de Resultados Integrales Proyectados – Consolidados

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Ingresos por servicios	285.456,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	1.712.736,00	12.274.608,00
Desembolsos operativos:	242.550,17	990.023,20	1.026.198,63	1.063.821,13	1.102.948,46	1.143.640,94	1.185.961,12	1.229.973,98	7.985.117,62
Desembolsos por Financiamiento:	18.336,50	260.454,23	274.130,16	274.130,16	274.130,16	228.441,88	-	-	1.329.623,09
Desembolsos por Inversión:	10.000,00							-	10.000,00
Total de Desembolsos	270.886,67	1.250.477,43	1.300.328,79	1.337.951,29	1.377.078,62	1.372.082,82	1.185.961,12	1.229.973,98	9.324.740,71
Saldo de efectivo del año	14.569,33	462.258,57	412.407,21	374.784,71	335.657,38	340.653,18	526.774,88	482.762,02	2.949.867,29
Estado de Resultados Integrales:									
Superávit (déficit) de efectivo	14.569,33	462.258,57	412.407,21	374.784,71	335.657,38	340.653,18	526.774,88	482.762,02	2.949.867,29
(-) Depreciaciones de vehículos	(52.000,00)	(312.000,00)	(312.000,00)	(312.000,00)	(312.000,00)	(260.000,00)	-	-	(1.560.000,00)
(-) Depreciación de equipos & mobiliario	(166,67)	(1.000,00)	(1.000,00)	(1.000,00)	(1.000,00)	(1.000,00)	(1.000,00)	(1.000,00)	(7.166,67)
(+) Amortización de la deuda	-	157.424,00	190.479,35	212.205,73	236.410,24	217.480,68	-	-	1.014.000,00
(+) Compras de activos fijos	10.000,00	-	-	-	-	-			10.000,00
Utilidad (Pérdida) del período:	(27.597,33)	306.682,57	289.886,56	273.990,44	259.067,62	297.133,86	525.774,88	481.762,02	2.406.700,62

Fuente: Estudio de factibilidad.

5.7. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Históricamente en Balzar, como en el mundo, la transportación ha estado ligada al desarrollo de su pueblo, porque existiendo este servicio, se viabilizan las actividades, sean agrícolas, ganaderas, comerciales, profesionales, de estudios, etc., lo cual hace que las mismas se incrementen, originando una evolución económica favorable para el bienestar de la población y por ende del cantón.

En la década de los años 60, los vehículos de transporte interprovinciales, ingresaban a los diferentes cantones por donde transitaban, para abastecerse de pasajeros, originando un caos vehicular y de contaminación ambiental, afectando a dichas poblaciones. Luego con la construcción de las vías perimetrales, también denominadas “bypass”, se obligó a todas esas cooperativas a la utilización de esa vía, impidiendo así su ingreso a las ciudades, se exceptuaban de aquello, las cooperativas que tenían su domicilio en las mismas (ciudades). Balzar fue la excepción y se continuó permitiendo el ingreso de las cooperativas provenientes de Quevedo y EL Empalme, debido a que la cooperativa domiciliada en el cantón, no satisface la demanda, ni las necesidades de los usuarios en torno al servicio de transporte.

El pasajero, busca necesariamente satisfacer su necesidad de transportarse, con la utilización de éstas otras cooperativas que ingresan al cantón y como expresado reiterativamente, suplen la demanda no satisfecha por la única cooperativa domiciliada en Balzar.

Las entrevistas efectuadas a la población de Balzar, usuaria del servicio, conceptúan en un 50% al mismo, como regular, manifiestan además que los excesos de pasajeros y velocidad con que viajan; el estado físico de las unidades que prestan el servicio; las paradas constantes que realizan los vehículos, tanto en las poblaciones aledañas, como en las carreteras; la falta de una infraestructura adecuada de las oficinas de atención al público y del estacionamiento de las unidades, motivan tal calificación.

Manifiesta la población entrevistada que las unidades con que cuenta actualmente la cooperativa domiciliada en el cantón, no cubre la demanda de pasajeros, de ahí que las cooperativas TIA, SUCRE, RUTAS EMPALMEÑAS, ingresan a la ciudad para satisfacer a ésta demanda. Consideran que debe incrementarse el número de unidades que prestan el servicio.

Como parte de las actividades para concretar la propuesta, se procederá a citar a todos los interesados, para que en su calidad de socios fundadores, manifiesten su intención de conformar una cooperativa de transporte, a su vez en ésta reunión ya constituida en Asamblea, se efectuará la elección del Directorio provisional que dirigirá la cooperativa. Entre éstos socios fundadores se elegirá al Presidente, al Secretario y al Tesorero.

El Acta Constitutiva de la Cooperativa deberá contener todos los requisitos estipulados en el Art. 3.- Acta Constitutiva del Reglamento General de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria.

Luego, conforme lo determina el Art. 4.- Reserva de denominación del mismo cuerpo legal, se procederá a reservar en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria y Superintendencia de Compañías, el nombre de la cooperativa, luego de lo cual se deberá presentar toda la documentación para que dichos entes procedan a autorizar la personalidad jurídica.

La documentación a ser entregada a la Superintendencia, serán los indicados en el Art. 6.- Requisitos asociaciones EPS, estipulados en el Art. 6 del Reglamento General de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria.

Simultáneamente con la gestión que deberá realizarse indicada en los párrafos anteriores, el Presidente provisional, deberá preparar un estudio técnico, económico y financiero que demuestre la viabilidad de constitución de la cooperativa y su plan de trabajo. Este estudio deberá ser aprobado por la Agencia Nacional de Tránsito, quien emitirá el informe respectivo.

Corresponde luego a la contratación del personal que prestará servicios a la cooperativa, su consecuente afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, como determina la Ley.

Ver organigrama propuesto en el cuadro que sigue más adelante.

La obtención de la patente municipal y el permiso de operación que se deberá obtener en el Municipio correspondiente.

.Una vez obtenida la denominación jurídica y la documentación en regla, la administración de la cooperativa procederá a la gestión ante los organismos públicos o privados para el financiamiento de la adquisición de las doce unidades propuestas, dando preferencia a la CFN , organismo estatal que actualmente financia éste tipo de operaciones.

ORGANIGRAMA DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERCANTONAL DE PASAJEROS

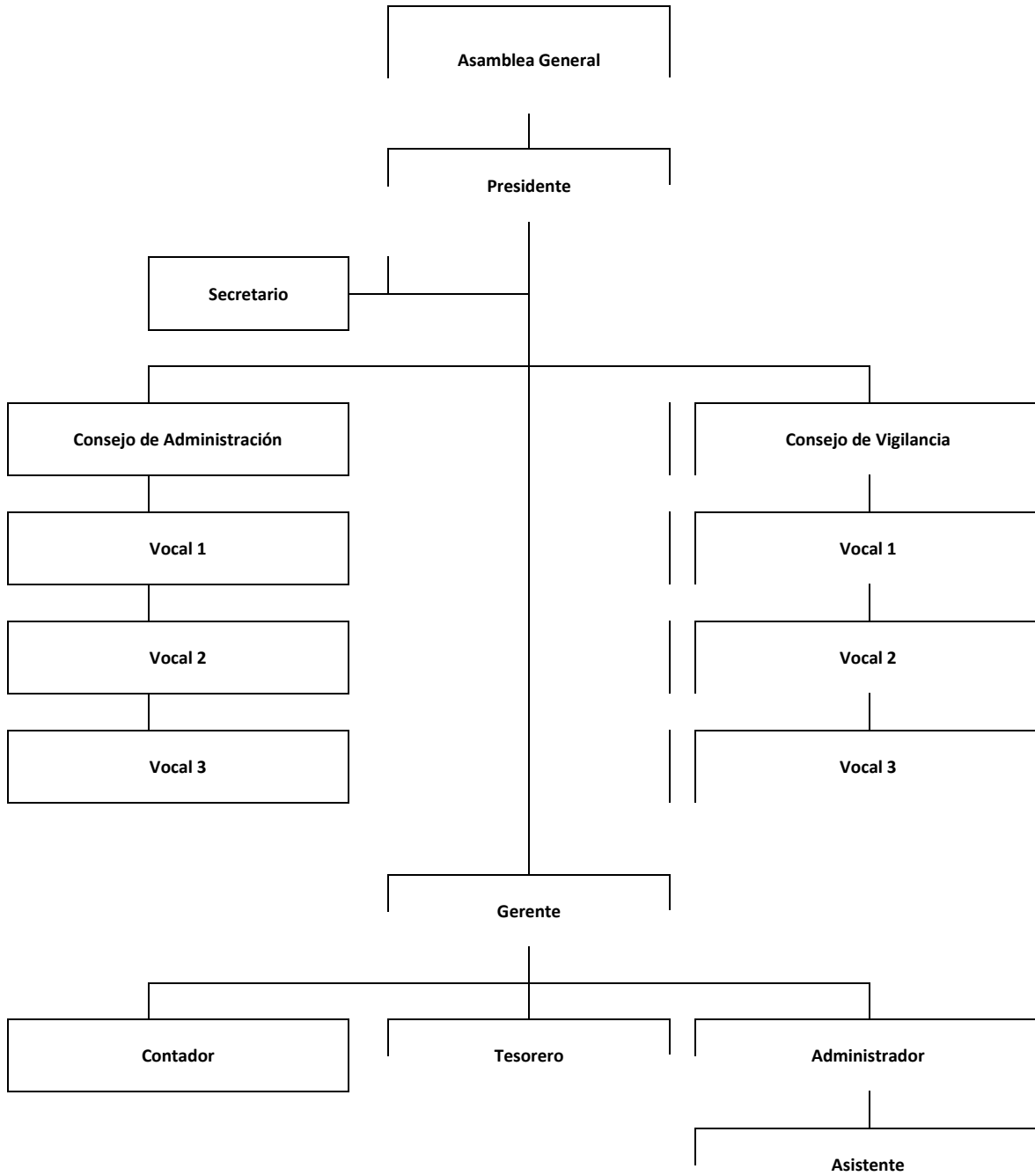


TABLA DE AMORTIZACION

Cia.: Cooperativa de Transporte		Operación No.: 1/1	
Deudor: Cooperativa de Transporte		Forma Pago: MENSUAL	
Moneda: US\$ DÓLAR		Fecha Inicio: 01-Nov-13	
Capital: 1.014.000,00		Plazo Años: 5,0	
% Int. Anual: 10,85		Meses: 57	
Frec. de Pago: 30		Fecha Vencito.: 08-Jul-18	
Dividendo: 22.844,18			

CUOTA	DIAS	FECHA DE PAGO	PAGO MENSUAL	INTERESES	AMORTIZACION		SALDO CAPITAL
		01-Nov-13					1.014.000,00
1	30	01-Dic-13	22.844,18	9.168,25	-		1.014.000,00
2	60	31-Dic-13	22.844,18	9.168,25	-		1.014.000,00
3	90	30-Ene-14	22.844,18	9.168,25	-		1.014.000,00
4	120	01-Mar-14	22.844,18	9.168,25	13.675,93		1.000.324,07
5	150	31-Mar-14	22.844,18	9.044,60	13.799,58		986.524,49
6	180	30-Abr-14	22.844,18	8.919,83	13.924,35		972.600,13
7	210	30-May-14	22.844,18	8.793,93	14.050,25		958.549,88
8	240	29-Jun-14	22.844,18	8.666,89	14.177,29		944.372,59
9	270	29-Jul-14	22.844,18	8.538,70	14.305,48		930.067,11
10	300	28-Ago-14	22.844,18	8.409,36	14.434,82		915.632,29
11	330	27-Sep-14	22.844,18	8.278,84	14.565,34		901.066,95
12	360	27-Oct-14	22.844,18	8.147,15	14.697,03		886.369,91
13	390	26-Nov-14	22.844,18	8.014,26	14.829,92		871.540,00
14	420	26-Dic-14	22.844,18	7.880,17	14.964,01		856.575,99
15	450	25-Ene-15	22.844,18	7.744,87	15.099,31		841.476,68
16	480	24-Feb-15	22.844,18	7.608,35	15.235,83		826.240,86
17	510	26-Mar-15	22.844,18	7.470,59	15.373,59		810.867,27
18	540	25-Abr-15	22.844,18	7.331,59	15.512,59		795.354,68
19	570	25-May-15	22.844,18	7.191,33	15.652,85		779.701,83
20	600	24-Jun-15	22.844,18	7.049,80	15.794,38		763.907,46
21	630	24-Jul-15	22.844,18	6.907,00	15.937,18		747.970,27
22	660	23-Ago-15	22.844,18	6.762,90	16.081,28		731.888,99
23	690	22-Sep-15	22.844,18	6.617,50	16.226,68		715.662,31
24	720	22-Oct-15	22.844,18	6.470,78	16.373,40		699.288,91
25	750	21-Nov-15	22.844,18	6.322,74	16.521,44		682.767,47
26	780	21-Dic-15	22.844,18	6.173,36	16.670,82		666.096,64
27	810	20-Ene-16	22.844,18	6.022,62	16.821,56		649.275,08
28	840	19-Feb-16	22.844,18	5.870,53	16.973,65		632.301,43
29	870	20-Mar-16	22.844,18	5.717,06	17.127,12		615.174,31
30	900	19-Abr-16	22.844,18	5.562,20	17.281,98		597.892,33
31	930	19-May-16	22.844,18	5.405,94	17.438,24		580.454,10
32	960	18-Jun-16	22.844,18	5.248,27	17.595,91		562.858,19
33	990	18-Jul-16	22.844,18	5.089,18	17.755,00		545.103,18
34	1.020	17-Ago-16	22.844,18	4.928,64	17.915,54		527.187,65
35	1.050	16-Sep-16	22.844,18	4.766,65	18.077,53		509.110,12
36	1.080	16-Oct-16	22.844,18	4.603,20	18.240,98		490.869,14
37	1.110	15-Nov-16	22.844,18	4.438,28	18.405,90		472.463,24
38	1.140	15-Dic-16	22.844,18	4.271,86	18.572,32		453.890,92

39	1.170	14-Ene-17	22.844,18	4.103,93	18.740,25	435.150,67
40	1.200	13-Feb-17	22.844,18	3.934,49	18.909,69	416.240,97
41	1.230	15-Mar-17	22.844,18	3.763,51	19.080,67	397.160,30
42	1.260	14-Abr-17	22.844,18	3.590,99	19.253,19	377.907,12
43	1.290	14-May-17	22.844,18	3.416,91	19.427,27	358.479,85
44	1.320	13-Jun-17	22.844,18	3.241,26	19.602,92	338.876,92
45	1.350	13-Jul-17	22.844,18	3.064,01	19.780,17	319.096,75
46	1.380	12-Ago-17	22.844,18	2.885,17	19.959,01	299.137,74
47	1.410	11-Sep-17	22.844,18	2.704,70	20.139,48	278.998,26
48	1.440	11-Oct-17	22.844,18	2.522,61	20.321,57	258.676,69
49	1.470	10-Nov-17	22.844,18	2.338,87	20.505,31	238.171,38
50	1.500	10-Dic-17	22.844,18	2.153,47	20.690,71	217.480,67
51	1.530	09-Ene-18	22.844,18	1.966,39	20.877,79	196.602,87
52	1.560	08-Feb-18	22.844,18	1.777,62	21.066,56	175.536,31
53	1.590	10-Mar-18	22.844,18	1.587,14	21.257,04	154.279,27
54	1.620	09-Abr-18	22.844,18	1.394,94	21.449,24	132.830,03
55	1.650	09-May-18	22.844,18	1.201,00	21.643,18	111.186,86
56	1.680	08-Jun-18	22.844,18	1.005,31	21.838,87	89.347,99
57	1.710	08-Jul-18	22.844,18	807,85	22.036,33	67.311,67
58	1.740	07-Ago-18	22.844,18	608,61	22.235,57	45.076,10
59	1.770	06-Sep-18	22.844,18	407,56	22.436,62	22.639,48
60	1.800	06-Oct-18	22.844,18	204,70	22.639,48	-0,00
Totales =>			1.370.650,80	315.623,01	1.014.000,00	

A continuación se muestran los presupuestos de efectivo proyectados por los años 2013 - 2020 y los estados de resultados integrales por los mismos años, los cuales constituyen el respaldo de los estados consolidados mostrados en el Presupuestario.

Dichos respaldos corresponden a los flujos y resultados mensuales, elaborados con el propósito de mostrar el movimiento financiero – económico, que permita a los administradores de la nueva cooperativa, visualizar los resultados, de manera que se puedan tomar las medidas necesarias, de manera oportuna.

Es de suma importancia que la administración vigile el cumplimiento de los estimados y supuestos, tanto de los ingresos, como de los costos y gastos de operación, para el éxito del estudio

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2013

(expresado en dólares)

	Noviembre	Diciembre	Total	%
Ingresos:				
Ingresos por servicios	142.728,00	142.728,00	285.456,00	34
Efectivo en caja	546.000,00		546.000,00	66
Ingresos por servicios	688.728,00	142.728,00	831.456,00	100
Desembolsos operativos:				
Sueldos del personal	21.968,00	21.968,00	43.936,00	18
Beneficios sociales y de ley	9.074,98	9.074,98	18.149,96	7
Combustibles y lubricantes	11.127,92	11.127,92	22.255,85	9
Peajes	8.640,00	8.640,00	17.280,00	7
Mantenimiento & reparación de vehículos	15.600,00	15.600,00	31.200,00	13
Alquileres de inmuebles	1.200,00	1.200,00	2.400,00	1
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	93.055,56		93.055,56	38
Varios e imprevistos	7.136,40	7.136,40	14.272,80	6
Total desembolsos operativos:	167.802,86	74.747,30	242.550,17	29
Desembolsos por financiamiento:				
Amortización de la deuda	-	-	-	
Intereses	9.168,25	9.168,25	18.336,50	
Total desembolsos por financiamiento:	9.168,25	9.168,25	18.336,50	2
Desembolsos por Inversión:				
Compras de equipos & mobiliario de oficina	5.000,00	5.000,00	10.000,00	
Cuota inicial por adquisición de las unidades	546.000,00		546.000,00	
Total desembolsos por inversión:	551.000,00	5.000,00	556.000,00	67
GRAN TOTAL DESEMBOLSOS	727.971,11	88.915,55	816.886,67	98
Saldo de efectivo del mes:	(39.243,11)	53.812,45	14.569,33	2
Saldo de efectivo mes anterior	-	(39.243,11)		
Saldo de efectivo acumulado	(39.243,11)	14.569,33		

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2014

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos:													
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.712.736
Efectivo en caja	14.569												14.569
Ingresos por servicios	157.297	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.727.305
Desembolsos operativos:													
Sueldos del Personal	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	263.616
Beneficios sociales y de ley	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	108.900
Combustibles y lubricantes	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	133.535
Peajes	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	103.680
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	187.200
Alquileres de inmuebles	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	14.400
Matrículas, SOAT & pólizas de seguros	93.056												93.056
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	167.803	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	990.023
Desembolsos por Financiamiento:													
Amortización de la deuda	-	13.676	13.800	13.924	14.050	14.177	14.305	14.435	14.565	14.697	14.830	14.964	157.424
Intereses	9.168	9.168	9.045	8.920	8.794	8.667	8.539	8.409	8.279	8.147	8.014	7.880	103.030
Total desembolsos por financiamiento:	9.168	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	260.454
GRAN TOTAL DESEMBOLSOS	176.971	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	1.250.477
Saldo de efectivo del mes:	(19.674)	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	476.828
Saldo efectivo acumulado		25.463	70.599	115.736	160.872	206.009	251.145	296.282	341.418	386.555	431.691	476.828	

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2015

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos:													
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.712.736
Efectivo en caja	476.828												476.828
Ingresos por servicios	619.556	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	2.189.564
Desembolsos operativos:													
Sueldos del Personal	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	274.161
Beneficios sociales y de ley	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	113.256
Combustibles y lubricantes	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	138.876
Peajes	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	107.827
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	194.688
Alquileres de inmuebles	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	14.976
Matrículas, SOAT & pólizas de seguros	96.778	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96.778
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	174.230	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	1.026.199
Desembolsos por Financiamiento:													
Amortización de la deuda	15.099	15.236	15.374	15.513	15.653	15.794	15.937	16.081	16.227	16.373	16.521	16.671	190.479
Intereses	7.745	7.608	7.471	7.332	7.191	7.050	6.907	6.763	6.618	6.471	6.323	6.173	83.651
Total desembolsos por financiamiento:	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	274.130
GRAN TOTAL DESEMBOLSOS	197.074	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	1.300.329
Saldo de efectivo del mes:	422.482	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	889.235
Saldo efectivo acumulado		464.914	507.346	549.778	592.211	634.643	677.075	719.507	761.939	804.371	846.803	889.235	

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2016

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos:													
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.712.736
Efectivo en caja	889.235												889.235
Ingresos por servicios	1.031.963	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	2.601.971
Desembolsos operativos:													
Sueldos del Personal	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	285.127
Beneficios sociales y de ley	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	117.786
Combustibles y lubricantes	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	144.432
Peajes	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	112.140
Mantenimiento & reparaciones de vehículos	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	202.476
Alquileres de inmuebles	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	15.575
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	100.649	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.649
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	180.913	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	1.063.821
Desembolsos por Financiamiento:													
Amortización de la deuda	16.822	16.974	17.127	17.282	17.438	17.596	17.755	17.916	18.078	18.241	18.406	18.572	212.206
Intereses	6.023	5.871	5.717	5.562	5.406	5.248	5.089	4.929	4.767	4.603	4.438	4.272	61.924
Total desembolsos por financiamiento:	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	274.130
GRAN TOTAL DESEMBOLSOS	203.757	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	1.337.951
Saldo de efectivo del mes:	828.206	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	1.264.020
Saldo efectivo acumulado		867.825	907.445	947.064	986.684	1.026.303	1.065.922	1.105.542	1.145.161	1.184.781	1.224.400	1.264.020	

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2017

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Dcbre.	Total
Ingresos:													
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.712.736
Efectivo en caja	1.264.020												1.264.020
Ingresos por servicios	1.406.748	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	2.976.756
Desembolsos operativos:													
Sueldos del Personal	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	296.532
Beneficios sociales y de ley	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	122.497
Combustibles y lubricantes	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	150.209
Peajes	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	116.626
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	210.575
Alquileres de inmuebles	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	16.198
Matricula, SOAT & pólizas de seguros	104.675		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104.675
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	187.864	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	1.102.948
Desembolsos por Financiamiento:													
Amortización de la deuda	18.740	18.910	19.081	19.253	19.427	19.603	19.780	19.959	20.139	20.322	20.505	20.691	236.410
Intereses	4.104	3.934	3.764	3.591	3.417	3.241	3.064	2.885	2.705	2.523	2.339	2.153	37.720
Total desembolsos por financiamiento:	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	274.130
GRAN TOTAL DESEMBOLSOS	210.708	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	1.377.079
Saldo de efectivo del mes:	1.196.039	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	1.599.677
Saldo efectivo acumulado		1.232.734	1.269.428	1.306.122	1.342.817	1.379.511	1.416.205	1.452.900	1.489.594	1.526.288	1.562.983	1.599.677	

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2018

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos:													
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.712.736
Efectivo en caja	1.599.677												1.599.677
Ingresos por servicios	1.742.405	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	3.312.413
Desembolsos operativos:													
Sueldos del Personal	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	308.393
Beneficios sociales y de ley	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	127.397
Combustibles y lubricantes	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	156.217
Peajes	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	121.291
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	218.998
Alquileres de inmuebles	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	16.846
Matricula, SOAT & pólizas de seguros	108.862	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	108.862
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	195.093	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	1.143.641
Desembolsos por Financiamiento:													
Amortización de la deuda	20.878	21.067	21.257	21.449	21.643	21.839	22.036	22.236	22.437	22.639	-	-	217.481
Intereses	1.966	1.778	1.587	1.395	1.201	1.005	808	609	408	205	-	-	10.961
Total desembolsos por financiamiento:	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	-	-	228.442
GRAN TOTAL DESEMBOLSOS	217.938	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	86.232	86.232	1.372.083
Saldo de efectivo del mes:	1.524.468	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	56.496	56.496	1.940.330
Saldo efectivo acumulado		1.558.120	1.591.772	1.625.424	1.659.077	1.692.729	1.726.381	1.760.033	1.793.685	1.827.338	1.883.834	1.940.330	

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2019

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos:													
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.712.736
Efectivo en caja	1.940.330												1.940.330
Ingresos por servicios	2.083.058	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	3.653.066
Desembolsos operativos:													
Sueldos del Personal	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	320.729
Beneficios sociales y de ley	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	132.493
Combustibles y lubricantes	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	162.466
Peajes	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	126.142
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	227.758
Alquileres de inmuebles	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	17.520
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	113.216	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	113.216
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	202.612	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	1.185.961
Desembolsos por Financiamiento:													
Amortización de la deuda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intereses	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total desembolsos por financiamiento:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GRAN TOTAL DESEMBOLSOS	202.612	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	1.185.961
Saldo de efectivo del mes:	1.880.447	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	2.467.105
Saldo efectivo acumulado		1.933.779	1.987.112	2.040.444	2.093.777	2.147.110	2.200.442	2.253.775	2.307.107	2.360.440	2.413.773	2.467.105	

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Presupuesto de Efectivo Proyectado

Año 2020

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos:													1.712.736
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	6
Efectivo en caja	2.467.105												2.467.105
	2.609.833												4.179.841
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	
Desembolsos operativos:													
Sueldos del Personal	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	333.558
Beneficios sociales y de ley	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	137.793
Combustibles y lubricantes	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	168.964
Peajes	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	131.188
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	236.868
Alquileres de inmuebles	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	18.221
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	117.745	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117.745
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	210.431	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	1.229.974
Desembolsos por Financiamiento:													
Amortización de la deuda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intereses	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total desembolsos por financiamiento:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Desembolsos: Operación + Financiamiento:	210.431	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	1.229.974
Saldo de efectivo del mes:	2.399.403	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	2.949.867
Saldo efectivo acumulado		2.449.445	2.499.487	2.549.529	2.599.572	2.649.614	2.699.656	2.749.698	2.799.741	2.849.783	2.899.825	2.949.867	

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Estado de Resultados Integrales - Proyectado

Año 2013

(expresado en dólares)

	Noviembre	Diciembre	Total
Ingresos:			
Ingresos por servicios	142.728	142.728	285.456
Efectivo en caja	546.000		546.000
Ingresos por servicios	688.728	142.728	831.456
Desembolsos operativos:			
Sueldos del personal	21.968	21.968	43.936
Beneficios sociales y de ley	9.075	9.075	18.150
Combustibles y lubricantes	11.128	11.128	22.256
Peajes	8.640	8.640	17.280
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	15.600	15.600	31.200
Alquileres de inmuebles	1.200	1.200	2.400
Matriculas, SOAT & refrigerios	93.056		93.056
Varios e imprevistos	7.136	7.136	14.273
Total desembolsos operativos:	167.803	74.747	242.550
Desembolsos por Financiamiento:			
Amortización de la deuda	-	-	-
Intereses	9.168	9.168	18.337
Total desembolsos por financiamiento:	9.168	9.168	18.337
Desembolsos por Inversión:			
Compras de equipos & mobiliario de oficina	5.000	5.000	10.000
Cuota inicial por la adquisición de las unidades	546.000		546.000
Total Desembolsos por Inversión:	551.000	5.000	556.000
Total Desembolsos: Operación + Financiamiento+ Inversión:	727.971	88.916	816.887
Saldo de efectivo del mes:	(39.243)	53.812	14.569
Saldo efectivo acumulado	-	14.569	
Estado de Resultados Integrales:			
Superávit (déficit) de efectivo	(39.243)	53.812	14.569
(-) Depreciaciones de vehículos	(26.000)	(26.000)	(52.000)
(-) Depreciación de equipos & mobiliario de oficina	(83)	(83)	(167)
(+) Amortización de la deuda	-	-	-
(+) Compras de activos fijos	5.000	5.000	10.000
Utilidad (Pèrdida) antes del 15% PTU e impuesto a la renta	(60.326)	32.729	(27.597)

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Estado de Resultados Integrales - Proyectados - 2014

(expresado en dólares)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septbre	Octubre	Nov.	Dcbre	Total
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.712.736
Efectivo en caja	14.569												14.569
Ingresos por servicios	157.297	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	1.727.305
Sueldos del Personal	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	21.968	263.616
Beneficios sociales y de ley	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	9.075	108.900
Combustibles y lubricantes	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	11.128	133.535
Peajes	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	8.640	103.680
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	15.600	187.200
Alquileres de inmuebles	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	14.400
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	93.056												93.056
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	85.637
Total desembolsos operativos:	167.803	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	74.747	990.023
Amortización de la deuda	-	13.676	13.800	13.924	14.050	14.177	14.305	14.435	14.565	14.697	14.830	14.964	157.424
Intereses	9.168	9.168	9.045	8.920	8.794	8.667	8.539	8.409	8.279	8.147	8.014	7.880	103.030
Total desembolsos por financiamiento:	9.168	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	260.454
Total Desembolsos: Operación + Financiamiento:	176.971	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	97.591	1.250.477
Saldo de efectivo del mes:	(19.674)	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	476.828
Saldo efectivo acumulado		25.463	70.599	115.736	160.872	206.009	251.145	296.282	341.418	386.555	431.691	476.828	
Estado de Resultados Integrales:													
Superávit (Déficit) de efectivo	(34.243)	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	45.137	462.259
(-) Depreciaciones de vehículos	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(312.000)
(-) Depreciación de equipos & mobiliario de oficina	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(1.000)
(+) Amortización de la deuda	-	13.676	13.800	13.924	14.050	14.177	14.305	14.435	14.565	14.697	14.830	14.964	157.424
Utilidad (Pèrdida) antes del 15% PTU e impuesto a la renta	(60.326)	32.729	32.853	32.978	33.103	33.230	33.359	33.488	33.619	33.750	33.883	34.017	306.683

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros
Estado de Resultados Integrales - Proyectados - Año 2015 - USD

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septbre	Octubre	Nvbre	Dcbre
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Efectivo en caja	476.828											
Ingresos por servicios	619.556	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Desemb. Operativos												
Sueldos del Personal	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847	22.847
Beneficios sociales y de ley	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438	9.438
Combustibles y lubricantes	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573	11.573
Peajes	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986	8.986
Mantenimiento & reparaciones	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224	16.224
Alquileres de inmuebles	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	96.778											
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136
Total desemb. oper.	174.230	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452	77.452
Desemb. Financ.												
Amortización de la deuda	15.099	15.236	15.374	15.513	15.653	15.794	15.937	16.081	16.227	16.373	16.521	16.671
Intereses	7.745	7.608	7.471	7.332	7.191	7.050	6.907	6.763	6.618	6.471	6.323	6.173
Total desemb. Por financ .	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844
TOTAL DESEMBOLSOS	197.074	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296	100.296
Saldo de efectivo del mes:	422.482	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432	42.432
Saldo efectivo acumulado		464.914	507.346	549.778	592.211	634.643	677.075	719.507	761.939	804.371	846.803	889.235
Estado de Resultados Integrales:												
Superávit (Déficit) de efectivo	(54.345,70)	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08	42.432,08
(-) Depreciaciones de vehículos	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)	(26.000,00)
(-) Depreciación de equipos & mobiliario	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)	(83,33)
(+) Amortización de la deuda	15.099,31	15.235,83	15.373,59	15.512,59	15.652,85	15.794,38	15.937,18	16.081,28	16.226,68	16.373,40	16.521,44	16.670,82
Utilidad (Pèrdida) antes del 15% PTU e I/R	(65.329,72)	31.584,58	31.722,34	31.861,34	32.001,60	32.143,13	32.285,93	32.430,03	32.575,43	32.722,15	32.870,19	33.019,57

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros
Estado de Resultados Integrales - Proyectados - AÑO 2016 - USD

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Efectivo en caja	889.235											
Ingresos por servicios	1.031.963	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Desembolsos operativos:												
Sueldos del Personal	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761	23.761
Beneficios sociales y de ley	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815	9.815
Combustibles y lubricantes	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036	12.036
Peajes	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345	9.345
Mantenimiento & reparaciones de vehículos	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873	16.873
Alquileres de inmuebles	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298	1.298
Matriculas, SOAT & pólizas de acumulación	100.649											
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136
Total desembolsos operativos:	180.913	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264	80.264
Desembolsos por Financiamiento:												
Amortización de la deuda	16.822	16.974	17.127	17.282	17.438	17.596	17.755	17.916	18.078	18.241	18.406	18.572
Intereses	6.023	5.871	5.717	5.562	5.406	5.248	5.089	4.929	4.767	4.603	4.438	4.272
Total desembolsos por financiamiento:	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844
TOTAL DESEMBOLSOS	203.757	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109	103.109
Saldo de efectivo del mes:	828.206	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619
Saldo efectivo acumulado		867.825	907.445	947.064	986.684	1.026.303	1.065.922	1.105.542	1.145.161	1.184.781	1.224.400	1.264.020
Estado de Resultados Integrales:												
Superávit (Déficit) de efectivo	(61.029)	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619	39.619
(-) Depreciaciones de vehículos	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)
(-) Depreciación de equipos & mobiliario	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
(+) Amortización de la deuda	16.822	16.974	17.127	17.282	17.438	17.596	17.755	17.916	18.078	18.241	18.406	18.572
Utilidad (Pérdida) antes del 15% PTU e I/R	(70.291)	30.510	30.663	30.818	30.974	31.132	31.291	31.452	31.614	31.777	31.942	32.108

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros
Estado de Resultados Integrales - Proyectados - AÑO 2017 - USD

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sptbre	Octubre	Nvbre	Dcbr
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Efectivo en caja	1.264.020											
Ingresos por servicios	1.406.748	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Desembolsos operativos:												
Sueldos del Personal	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711	24.711
Beneficios sociales y de ley	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208	10.208
Combustibles y lubricantes	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517	12.517
Peajes	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719	9.719
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548	17.548
Alquileres de inmuebles	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	104.675											
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136
Total desembolsos operativos:	187.864	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189	83.189
Desembolsos por Financiamiento:												
Amortización de la deuda	18.740	18.910	19.081	19.253	19.427	19.603	19.780	19.959	20.139	20.322	20.505	20.691
Intereses	4.104	3.934	3.764	3.591	3.417	3.241	3.064	2.885	2.705	2.523	2.339	2.153
Total desembolsos por financiamiento:	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844
TOTAL DESEMBOLSOS	210.708	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034	106.034
Saldo de efectivo del mes:	1.196.039	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694
Saldo efectivo acumulado		1.232.734	1.269.428	1.306.122	1.342.817	1.379.511	1.416.205	1.452.900	1.489.594	1.526.288	1.562.983	1.599.677
Estado de Resultados Integrales:												
Superávit (Déficit) de efectivo	(67.980)	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694	36.694
(-) Depreciaciones de vehículos	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)
(-) Depreciación de equipos & mobiliario	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
(+) Amortización de la deuda	18.740	18.910	19.081	19.253	19.427	19.603	19.780	19.959	20.139	20.322	20.505	20.691
Utilidad (Pèrdida) antes del 15% PTU e I/R	(75.324)	29.521	29.692	29.864	30.038	30.214	30.391	30.570	30.750	30.933	31.116	31.302

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros
Estado de Resultados Integrales - Proyectados - AÑO 2018 - USD

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sptbre	Octubre	Nvbre	Dcbr
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Efectivo en caja	1.599.677											
Ingresos por servicios	1.742.405	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Desembolsos operativos:												
Sueldos del Personal	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699	25.699
Beneficios sociales y de ley	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616	10.616
Combustibles y lubricantes	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018	13.018
Peajes	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108	10.108
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250	18.250
Alquileres de inmuebles	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	108.862											
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136
Total desembolsos operativos:	195.093	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232	86.232
Desembolsos por Financiamiento:												
Amortización de la deuda	20.878	21.067	21.257	21.449	21.643	21.839	22.036	22.236	22.437	22.639	-	-
Intereses	1.966	1.778	1.587	1.395	1.201	1.005	808	609	408	205	-	-
Total desembolsos por financiamiento:	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	22.844	-	-
TOTAL DESEMBOLSOS	217.938	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	109.076	86.232	86.232
Saldo de efectivo del mes:	1.524.468	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	56.496	56.496
Saldo efectivo acumulado		1.558.120	1.591.772	1.625.424	1.659.077	1.692.729	1.726.381	1.760.033	1.793.685	1.827.338	1.883.834	1.940.330
Estado de Resultados Integrales:												
Superávit (Déficit) de efectivo	(75.210)	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	33.652	56.496	56.496
(-) Depreciaciones de vehículos	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	(26.000)	-	-
(-) Depreciación de equipos & mobiliario	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
(+) Amortización de la deuda	20.878	21.067	21.257	21.449	21.643	21.839	22.036	22.236	22.437	22.639	-	-
Utilidad (Pèrdida) antes del 15% PTU e I/R	(80.415)	28.635	28.826	29.018	29.212	29.408	29.605	29.804	30.006	30.208	56.413	56.413

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros

Estado de Resultados Integrales - Proyectados - AÑO 2019 - USD

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sptbre	Octbre	Nov	Dic
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Efectivo en caja	1.940.330											
Ingresos por servicios	2.083.058	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Desembolsos operativos:												
Sueldos del Personal	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727	26.727
Beneficios sociales y de ley	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041	11.041
Combustibles y lubricantes	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539	13.539
Peajes	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512	10.512
Mantenimiento & reparaciones de vehículos	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980	18.980
Alquileres de inmuebles	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460	1.460
Matricula, SOAT & pólizas de seguros	113.216											
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136
Total desembolsos operativos:	202.612	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395
Desembolsos por Financiamiento:												
Total desembolsos por financiamiento:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DESEMBOLSOS	202.612	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395	89.395
Saldo de efectivo del mes:	1.880.447	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333
Saldo efectivo acumulado		1.933.779	1.987.112	2.040.444	2.093.777	2.147.110	2.200.442	2.253.775	2.307.107	2.360.440	2.413.773	2.467.105
Estado de Resultados Integrales:												
Superávit (Déficit) de efectivo	(59.884)	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333	53.333
(-) Depreciación de equipos & mobiliario	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
(+) Amortización de la deuda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilidad (Pèrda) antes del 15% PTU e I/R	(59.967)	53.249	53.249	53.249	53.249	53.249	53.249	53.249	53.249	53.249	53.249	53.249

Cooperativa de Transporte Interprovincial de Pasajeros
Estado de Resultados Integrales - Proyectados - AÑO 2020 - USD

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sptbre	Oct	Nov	Dic
Ingresos:												
Ingresos por servicios	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Efectivo en caja	2.467.105											
Ingresos por servicios	2.609.833	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728	142.728
Desembolsos operativos:												
Sueldos del Personal	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797	27.797
Beneficios sociales y de ley	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483	11.483
Combustibles y lubricantes	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080	14.080
Peajes	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932	10.932
Mantenimiento & reparaciones de vehiculos	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739	19.739
Alquileres de inmuebles	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518
Matriculas, SOAT & pólizas de seguros	117.745											
Varios e imprevistos	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136	7.136
Total desembolsos operativos:	210.431	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686
Desembolsos por Financ.												
Total desembolsos por financiamiento:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DESEMBOLSOS	210.431	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686	92.686
Saldo de efectivo del mes:	2.399.403	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042
Saldo efectivo acumulado		2.449.445	2.499.487	2.549.529	2.599.572	2.649.614	2.699.656	2.749.698	2.799.741	2.849.783	2.899.825	2.949.867
Estado de Resultados Integrales:												
Superávit (Déficit) de efectivo	(67.703)	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042	50.042
(-) Depreciación de equipos & mobiliario	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
(+) Amortización de la deuda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilidad (Pèrda) antes del 15% PTU e i/R	(67.786)	49.959	49.959	49.959	49.959	49.959	49.959	49.959	49.959	49.959	49.959	49.959

5.7.1 ACTIVIDADES

- Realización de Asamblea Constitutiva.
- Elección de Directorio provisional (Presidente, Secretario, Tesorero).
- Aprobación del estatuto social.
- Elaboración del estudio técnico, económico y financiero, que demuestre la viabilidad de constitución de la cooperativa y su plan de trabajo.
- Reservar en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, en coordinación con la Superintendencia de Compañías, el uso de una denominación.
- Obtención del Certificado de depósito, del aporte del capital social inicial, por el monto fijado por el Ministerio de Coordinación de Desarrollo Social.
- Elaboración de la declaración simple, efectuada y firmada por los socios, de no encontrarse incursos en impedimento para pertenecer a la cooperativa.
- Obtención del informe técnico favorable, emitido por la Agencia Nacional de Tránsito o la autoridad que corresponda.
- Obtención de personería jurídica ante la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.
- Inscripción de la cooperativa en el Registro Público.
- Gestión para la obtención de la autorización para el funcionamiento de la cooperativa.
- Elección del Órgano directivo.
- Elección del Órgano de control.
- Elección del administrador de la cooperativa.
- Inscripción en el Registro Único de Contribuyentes (RUC).
- Apertura de cuenta corriente bancaria.
- Obtención de la autorización para la impresión de Comprobantes de Ventas, los documentos complementarios y los comprobantes de retención.

- Tramitación para la obtención de los requisitos solicitados por la Corporación Financiera Nacional (CFN), para gestionar el crédito y puesta en marcha de la cooperativa.

.5.7.2 RECURSOS, ANÁLISIS FINANCIERO

Los ingresos por servicios de la cooperativa, han sido calculados sobre la base de unidades con una capacidad para 45 pasajeros, se estima que cada viaje tendrá una cobertura del 85% y 313 días de operación al año, ya que se calculan 52 días al año para el mantenimiento de las unidades. De una manera conservadora, los ingresos, no contemplan el subsidio que actualmente otorga el gobierno a los vehículos que prestan el servicio interprovincial. EL cálculo es el siguiente:

Días de operación:		365 días/año
Días de mantenimiento (1 día por semana)		52 días/año
Días efectivos de operación		313 días/año
Total vueltas x día (ida y regreso)		6
Capacidad máxima pasajeros		45
% de ocupación		85%
No de pasajeros por viaje		38
Tarifa pasaje US\$		2
Cálculo del ingreso por servicios:		
Total pasajeros día	38 pasajeros x 6 vueltas	228
Ingreso diario x unidad (US\$)	228 x tarifa \$ 2,00	456,00
Ingreso anual x unidad (US\$)	\$ 456.00 x 313 días/año	142.728,00
Ingreso anual x 12 unidades (US\$)	\$ 142,728 x 12 unidades	1.712.736,00
Ingreso mensual x unidad (US\$)		142.728,00

Los sueldos del personal que prestará el servicio a la cooperativa se han estimado conforme se indica en el cuadro que sigue. Los beneficios sociales y de ley (Décimo Tercer Sueldo, Décimo Cuarto Sueldo, Fondo de Reserva, Vacaciones, Aportes Patronales), han sido estimados en el 41,31% de los sueldos del

personal. Para el cálculo de los sueldos a partir del año 2015 hasta el 2020, se ha estimado un incremento por inflación del 4%.

Detalle	Costo x Unidad (US\$)	Costo Total (US\$)
Sueldos del Personal:		
2 Choferes por unidad	1.000,00	12.000,00
2 Azafatas o Auxiliares por unidad	636,00	7.632,00
1 Administrador		1.000,00
1 Contador – Financiero		700,00
2 Auxiliares de oficina		636,00
Total Sueldos		21.968,00
Beneficios sociales 41,31%		9.074,98
Total Sueldos + Beneficios		31.042,98

El costo del combustible y lubricantes ha sido calculado considerando 108 km de recorrido en la ruta Balzar – Guayaquil, así como el número de vueltas (6) que efectuará cada unidad. Igualmente, se considera a partir del año 2015, un incremento por inflación del 4%. El cálculo es el siguiente:

Distancia Guayaquil –Balzar	Km.	108
Rendimiento combustible	km x galón	25
Costo del galón de diesel	US\$	1,037
No de vueltas diarias	(ida y regreso)	6
Costo combustible x vuelta (US\$)		4,48
Costo combustible diarios (US\$)		26,88
Costo combustible/mes (US\$)		806,37
Lubricantes (US\$) 15%		120,96
Costo total combustible y lubricantes para 1 unidad		927,33
Costo total combustible y lubricantes para 12 unidades		11.127,92

El mantenimiento y las reparaciones de las unidades, así como los repuestos y materiales han sido calculados al 1% del costo de las unidades, sobre todo considerando que los vehículos son cero kilómetros. Además a partir del año 2015 al 2020, se ha estimado un incremento por inflación del 4%.

(Ref.: Costo de cada unidad)	130.000,00	US\$
Mantenimiento & reparaciones:		
Repuestos & materiales	1%	1.300,00
Total Mantenimiento & reparaciones para 1 unidad		1.300,00
Total Mantenimiento & reparaciones para 12 unidades		15.600,00

El costo de la matrícula y seguros, fue consultado a diversas compañías de seguros, y se ha estimado un incremento por inflación del 4% a partir del año 2015. Es importante además la contratación de seguros, como condicionante de la prestamista para acceder al crédito. Los cálculos son los siguientes::

Descripción	US \$
Costo de matrícula	600,00
SOAT	150,00
Seguro de Desgravamen (Ref.: - Cotización de Seguros Pichincha)	565,59
Seguro contra Todo Riesgo (Ref.: - Cotización Seguros Bolívar)	6.439,04
Total por Unidad	7.754,63
Total por las 12 Unidades	93.055,56

De una manera conservadora, se ha estimado el 5% de los ingresos por servicios, para varios e imprevistos, con el propósito de que cualquier desembolso que se presente en el desarrollo de las operaciones y que no estuviera presupuestado, se agrupe en éste rubro.

5.7.3 IMPACTO

El proyecto tiende a mejorar íntegramente el servicio de transporte en beneficio directo de la población de Balzar usuaria del servicio, en vista que contempla la dotación para la cooperativa, de una infraestructura adecuada para las oficinas y estacionamiento de las unidades, que además contribuirá a mejorar el ornato del cantón; así como contempla la adquisición de nuevos vehículos con tecnología de

última generación, ofreciendo un servicio: confortable, ágil y seguro, que permitirá cubrir además, la demanda no satisfecha por la cooperativa situada en el cantón.

Con la implementación de la cooperativa, se obviaría el ingreso de las unidades pertenecientes a las cooperativas: SUCRE, RUTAS EMPALMEÑAS y TIA que actualmente ingresan a la ciudad, para abastecerse de pasajeros, congestionando y contaminando la población.

El proyecto generará la creación de fuentes de trabajo para aproximadamente 52 familias, entre choferes, azafatas y oficinistas, contribuyendo así a disminuir los niveles de desocupación de la población.

En el aspecto económico – financiero, el proyecto es atractivo para inversionistas, ya que garantiza una rentabilidad sobre los ingresos por el servicio estimada en el 20% y una rentabilidad sobre la inversión de los socios estimada en el 61%.

Por constituir el transporte un servicio público estratégico, contribuye a mejorar los niveles social, económico y cultural de la población y por ende mejora la calidad de vida de sus habitantes.

5.7.4 CRONOGRAMA

Actividades	AÑO 2013												AÑO 2014						
	OCTUBR E				NOVIEMBR E				DICIEMBR E				ENERO				FEBRER O		
	SEMANA				SEMANA				SEMANA				SEMANA				SEMANA		
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
FASE 1																			
Realización de Asamblea Constitutiva																			
Elección de Directorio provisional (Presidente, Secretario, Tesorero)																			
Aprobación del estatuto social																			
Elaboración del estudio técnico, económico y financiero, que demuestra la viabilidad de constitución de la cooperativa y su plan de trabajo																			
FASE 2																			
Reservar en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, en coordinación con la Superintendencia de Compañías, el uso de una denominación																			
Obtención del Certificado de depósito, del aporte del capital social inicial, por el monto fijado por el Ministerio de Coordinación de Desarrollo Social																			
Elaboración de la declaración simple, efectuada y firmada por los socios, de no encontrarse incursos en impedimento para pertenecer a la cooperativa																			
Obtención del informe técnico favorable, emitido por la Agencia Nacional de Tránsito o la autoridad que corresponda																			
Obtención de personería jurídica ante la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria																			
Inscripción de la cooperativa en el Registro Público																			
Gestión para la obtención de la autorización para el funcionamiento de la Cooperativa																			
Elección del Órgano directivo																			
FASE 3																			
Elección del Órgano de control																			
Elección del administrador de la cooperativa																			
Inscripción en el Registro Único de Contribuyentes (RUC)																			
Apertura de cuenta corriente bancaria																			
FASE 4																			
Obtención de la autorización para la impresión de Comprobantes de Ventas, los documentos complementarios y los comprobantes de retención																			
Tramitación para la entrega de los requisitos solicitados por la Corporación Financiera Nacional (CFN), para la obtención del crédito y puesta en marcha de la Cooperativa.																			

7.5, LINEAMIENTO PARA EVALUAR LA PROPUESTA

El Valor Actual Neto (VAN), son los beneficios que nos proporcionará la inversión , en un período de tiempo determinado, descontando la inversión inicial entregada por los socios de la cooperativa.

El cálculo del VAN del proyecto, es el siguiente:

Σ de Flujos netos	1.794.406,66
Inversión inicial	546.000,00
Valor Actual Neto (VAN)	1.248.406,66

La Tasa Interna de Retorno (TIR), es el indicador de la rentabilidad del proyecto. La TIR para el proyecto se calculó en **37,13%** , porcentaje que supera el 10,85% que corresponde al costo del capital de la deuda.

CONCLUSIONES

Como resultado del estudio de las necesidades de transportación pública en el Cantón Balzar, nuestras conclusiones, son las siguientes:

- El servicio de transporte de pasajeros en la ruta Balzar – Guayaquil, fue calificado por el 50% de los usuarios entrevistados, como “Regular”.
- El número de unidades que posee la cooperativa domiciliada en el cantón, no cubre la demanda actual de pasajeros.
- Existe una falta de control a los pasajeros, que pone en riesgo la seguridad integral de los mismos.
- Los excesos de pasajeros (37% de los entrevistados) y velocidad (40% de los entrevistados), son las necesidades que preocupan mayormente a los usuarios.
- El presupuesto de efectivo proyectado de la cooperativa, generará de forma estimada USD 27.951 mensuales netos. La rentabilidad sobre los ingresos es del orden del 20% y la rentabilidad sobre la inversión de los socios del 61%.

RECOMENDACIONES

Nuestras sugerencias a la luz de los resultados, son las siguientes:

- Mejorar íntegramente el servicio, en términos de infraestructura, vehículos y personal que presta el servicio.
- Se sugiere satisfacer la demanda de pasajeros con al menos 12 unidades de transporte.
- Implementar el control a los pasajeros, a través de “detectores de metales y armas”, con la adquisición de mínimo 2 equipos para su uso.
- Adquirir los equipos necesarios que permitan el monitoreo de todas las unidades en términos de número de pasajeros y velocidad.
- Efectuar un seguimiento de los ingresos y costos que experimente la cooperativa, a efectos de conocer si se cumplen los montos presupuestados, y tomar las decisiones oportunas, en el evento de que aquello no ocurra.
- Monitorear el Plan Estratégico de Movilización 2013 – 2037 puesto en marcha por el gobierno, el mismo que contempla una inversión de USD 762 millones en el período 2013 – 2020, para el transporte público de pasajeros, de manera que se pueda aprovechar el mismo para Balzar.

BIBLIOGRAFIA

[Sección de libro] / aut. BOOCH Grady, JACOBSON Ivar, RUMBAUGH // El Lenguaje Unificado de Modelado. - [s.l.] : ADDISON-WESLEY, 1999. - Vol. 3.

[Sección de libro] / aut. CHURCHILL, SUPRENTANT // An investigation into the determinants of customer satisfaction. - [s.l.] : Journal of Marketing, 1982. - Vol. 29.

[En línea] / aut. KERLINGER. - 1979. - 20 de Julio de 2013. - <http://met-inv-ccf.blogspot.com/feeds/posts/default?orderby=updated>.

"GAD MUNICIPAL DE BALZAR SE PREPARA PARA ASUMIR COMPETENCIA DEL TRANSITO EN LA CIUDAD" [Artículo] / aut. GONZÁLES TOMALÁ Cirilo // Nuevo Milenio. - Balzar : Su alternativa circulación regional, 2013. - 05 Junio/05 Julio . - 136 : Vol. 12.

Cal Id - Scribd [En línea] / aut. European Foundation for Quality Management EFQM. - 27 de Agosto de 2013. - <http://es.scribd.com/doc/72783951/Cal-Id>.

Concepto de investigación aplicada [En línea] / aut. PEDRON José G.. - 18 de Abril de 2006. - 20 de Julio de 2013. - http://issuu.com/car-26/docs/investigaci__n_b__sica-aplicada.

Concepto de Población de Muestra [En línea] / aut. LEVIN & RUBIN. - 1996. - 20 de Julio de 2013. - http://estadisticashantalyleonardo.blogspot.com/2011/02/conceptos-basicos_10.html.

DIÁLOGO INTERMINISTERIAL SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO [Libro] / aut. HUBENTHAL Andrés. - Quito : Informe Nacional, 2009.

El Centro de Tesis, Documentos, Publicaciones y Recursos Educativos más amplio de la Red. [En línea] / aut. MEAKIN Richard. - Módulo 3C Normas y Planificación de Buses Publicado por la GTZ. - 20 de Julio de 2013. - <http://www.monografias.com/trabajos83/transporte-marco-teorico-y-metodologico/transporte-marco-teorico-y-metodologico.shtml>.

filosofia310 - El método empírico [En línea] / aut. DEMÓCRITO 460-370 Siglo V. - 13 de Agosto de 2013. - <http://filosofia310.wikispaces.com/El+m%C3%A9todo+emp%C3%ADrico>.

Investigación Correlacional [En línea] / aut. HERNÁNDEZ Sampier Roberto. - 2004. - 20 de Julio de 2013. - <http://prezi.com/rdpge7o8xiar/investigacion-correlacional/>.

ISSUU. Investigación básica aplicada by carolina tapia [En línea] / aut. Murillo. - 18 de Abril de 2008. - 20 de Julio de 2013. - http://issuu.com/car-26/docs/investigaci__n_b__sica-aplicada.

ISSUU. Investigación básica aplicada by carolina tapia [En línea] / aut. CIVICO Hernández. - 2007. - 20 de Julio de 2013. - http://issuu.com/car-26/docs/investigaci__n_b__sica-aplicada.

Metodología de la Investigación Científica [En línea] / aut. DEOBOL B. Van Dalen, WILLIAN.J. Mayer. - Noviembre de 2011. - 20 de Julio de 2013. - <http://metodologiaedwinquisperuddycastro.blogspot.com/2011/05/investigacion-descriptiva.html>.

Muestra Poblacion >> Grupo Tutoría II - ForosWebGratis.com [En línea] / aut. RAMIREZ T. - 1999. - 20 de Julio de 2013. - http://www.foroswebgratis.com/mensaje-re_muestra_poblacion-46285-305687-1-942889.htm.

Muestreo e inferencia estadística - Ematemáticas [En línea] / aut. ARANU, Maurishio. - Universidad Peruana de Ciencia e Informática Estadística. - 2013 de Julio de 2013. - <http://www.ematematicas.net/estadistica/muestreo/index.php?tipo=estratificado>.

Población y Muestra by Gabriela Romero on Prezi [En línea] / aut. ARIAS, Fidas. - Octubre de 2006. - 20 de Julio de 2013. - <http://prezi.com/wliu7k4bveyg/poblacion-y-muestra/>.

Técnica de Investigación Social [En línea] / aut. CADENAS. - 1974. - 20 de Julio de 2013. - http://www.edukanda.es/mediatecaweb/data/zip/940/page_07.htm.

Tipo de Estudio de Investigación [Libro] / aut. SELLRIZ. - México : Mc Graw Hill, 1980.

Tipos de Encuesta-Promonegocios.net-Mercadotecnia [En línea] / aut. STANTON Etzel y WALKER, Mc.Graw Hill. - 2004. - 19 de Agosto de 2013. - <http://www.promonegocios.net/mercadotecnia/encuestas-tipos.html>.

UNE EN 13816 - Entidad de Certificación de Sistemas de la ... [En línea] / aut. La Aenor Asociación Española de Normalización -Certificación Servicio de Transporte Público de Pasajeros UNE-EN 13816. - 29 de Agosto de 2013. - <http://www.aqacert.com/certificacion/certificado-une-en-13816.html>.

UVL Estrategias de Mercado [En línea] / aut. PHILIP Kotler. - 15 de Agosto de 2013. - <http://uvlestrategiasdemercado.blogspot.com/2012/02/definicion-satisfacciondel-cliente.html>.

www.bdigital.unal.edu.co/1164 [En línea] / aut. Jaramillo Álvarez Patrica // Universidad Nacional de Colombia - Sede Manizales > Facultad de Ingeniería y Arquitectura - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1164/#sthash.d2VWx18h.dpuf>. - 05 de Mayo de 2010. - 25 de Junio de 2013. - <http://www.bdigital.unal.edu.co/1164/>.

LINCOGRAFIA

<http://met-inv-ccf.blogspot.com/feeds/posts/default?orderby=updated>.

http://issuu.com/car-26/docs/investigaci__n_b__sica-aplicada.

http://estadisticashantalyleonardo.blogspot.com/2011/02/conceptos-basicos_10.html.

<http://www.monografias.com/trabajos83/transporte-marco-teorico-y-metodologico/transporte-marco-teorico-y-metodologico.shtml>.

<http://filosofia310.wikispaces.com/El+m%C3%A9todo+emp%C3%A9rico>

<http://prezi.com/rdpge7o8xiar/investigacion-correlacional/>.

<http://metodologiaedwinquisperuddycastro.blogspot.com/2011/05/investigacion-escritiva.html>.

http://www.foroswebgratis.com/mensaje-re_muestra_poblacion-46285-305687-1-942889.htm.

<http://www.ematematicas.net/estadistica/muestreo/index.php?tipo=estratificado>.

<http://prezi.com/wliu7k4bveyg/poblacion-y-muestra/>.

<http://www.promonegocios.net/mercadotecnia/encuestas-tipos.html>.

<http://www.aqacert.com/certificacion/certificado-une-en-13816.html>.

<http://uvlestrategiasdemercado.blogspot.com/2012/02/definicion-satisfacciondel-cliente.html>

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1164/#sthash.d2VWx18h.dpuf>.