



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES

PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LOS
CURSOS DE CONDUCCIÓN PARA LAS LICENCIAS DE TIPO D Y
E, EN EL SINDICATO DE CONDUCTORES PROFESIONALES DE
ORELLANA.

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de investigación

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES

AUTOR: PORFIRIO CASTRO RAMOS

DIRECTOR: ING. NORBERTO HERNÁN MORALES MERCHÁN

Orellana-Ecuador

2022

©2022, Porfirio Castro Ramos

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho de Autor.

Yo, Porfirio Castro Ramos, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y los resultados del mismo son auténticos. Los textos en el documento que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autor asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación; el patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 06 de enero de 2022



Firmado electrónicamente por:

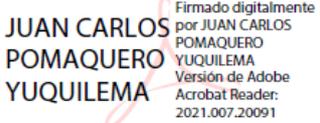
**PORFIRIO
CASTRO**

Porfirio Castro Ramos

C.I. 1706105580

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
CARRERA INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES

El Tribunal del trabajo de titulación certifica que: El trabajo de titulación: Tipo: Proyecto de investigación, **PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LOS CURSOS DE CONDUCCIÓN PARA LAS LICENCIAS DE TIPO D Y E, EN EL SINDICATO DE CONDUCTORES PROFESIONALES DE ORELLANA**, realizado por el señor: **PORFIRIO CASTRO RAMOS**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del trabajo de titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
<p>Ing. Juan Carlos Pomaquero Yuquilema PRESIDENTE DEL TRIBUNAL</p>	<p style="text-align: center;">  JUAN CARLOS POMAQUERO YUQUILEMA </p>	<p>2022/01/06</p>
<p>Ing. Norberto Hernán Morales Merchán DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN</p>	<p style="text-align: center;">  NORBERTO HERNAN MORALES MERCHAN </p>	<p>2022/01/06</p>
<p>Ing. Gustavo Javier Aguilar Miranda MIEMBRO DEL TRIBUNAL</p>	<p style="text-align: center;">  GUSTAVO JAVIER AGUILAR MIRANDA </p>	<p>2022/01/06</p>

DEDICATORIA

El presente proyecto se lo dedico a mi amada familia, la cual me ha brindado su apoyo incondicional para que pueda cumplir mi mayor anhelo que ha sido poder ser un profesional.

Todo el esfuerzo realizado en la ejecución de este sueño ha sido un regalo de Dios, quien ha sido el que ha dirigido mi guía y camino, y me ha regalado la fortaleza, perseverancia, amor, voluntad y la fuerza para llegar a terminar esta etapa de formación profesional.

Este trabajo va dedicado a todas las personas que por uno u otro motivo no han podido cumplir sus sueños de formación profesional, y decirles que, si nos proponemos algo, con esfuerzo y perseverancia lo podemos cumplir, no importa el tiempo ni la edad sino la voluntad que cada uno de nosotros ponemos en las cosas importantes que queremos en la vida.

Porfirio

AGRADECIMIENTO

Quisiera realizar un agradecimiento muy especial a mi familia, mi esposa y mis hijos quienes han sido el pilar fundamental y me han brindado todo su apoyo de forma incondicional para que pueda cumplir con este sueño, de ser un profesional al servicio del país.

Al Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, institución de la cual orgullosamente he formado parte por más de 20 años, y que me ha permitido realizar mi proyecto de titulación; estoy seguro que la ejecución de este proyecto será un gran aporte a la ciudadanía de la provincia y fomentará el crecimiento y prestigio de nuestro Sindicato.

A la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, por haberme formado durante este tiempo y permitirme enfrentar a nuevos retos ante la sociedad de manera profesional, y a su personal docente quienes han sabido impartir sus conocimientos con esmero y dedicación.

De igual manera expreso un agradecimiento especial al Ing. Norberto Morales Merchán director de tesis, quien me ha sabido orientar y con paciencia ha permitido que el desarrollo del presente sea de manera eficiente. Así también expreso un agradecimiento al Ing. Gustavo Aguilar Miranda, el cual ha brindado sus conocimientos y guía en la formulación del presente proyecto.

Porfirio

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	xi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiv
ÍNDICE DE ANEXO	xv
RESUMEN.....	xvi
ABSTRACT.....	xvii
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	2
1.1. Antecedentes investigativos.....	2
1.1.1. Antecedentes Históricos.....	2
1.2. Fundamentación Teórica	2
1.2.1. Proyecto.....	2
1.2.2. Factibilidad	3
1.2.3. Tipos de Factibilidad	3
1.2.4. Licencia de Conducir.....	4
1.2.5. Tipos de Licencia	4
1.2.6. Sindicatos	6
1.2.7. Conductores	7
1.2.8. Importancia de las escuelas de conducción	7
1.2.9. Movilidad.....	8
1.2.10. Estudio de factibilidad	8
1.2.11. Proyecto.....	9
1.2.12. Tipos de proyecto	9
1.2.13. Ciclo de un proyecto	10
1.2.14. Evaluación de proyectos	11
1.2.15. Etapas del proyecto de inversión	12
1.2.16. Estudio de Mercado	12
1.2.16.1. Estructura del análisis de mercado	12
1.2.16.2. Demanda.....	13
1.2.16.3. Demanda insatisfecha.....	13
1.2.16.4. Ley de la demanda	14

1.2.16.5.	<i>La oferta</i>	15
1.2.16.6.	<i>Ley de la oferta</i>	15
1.2.16.7.	<i>Análisis de la oferta</i>	16
1.2.16.8.	<i>Estudio de la oferta</i>	17
1.2.16.9.	<i>Precio</i>	18
1.2.16.10.	<i>La comercialización</i>	19
1.2.17.	<i>Estudio Técnico</i>	19
1.2.17.1.	<i>Tamaño del proyecto</i>	20
1.2.17.2.	<i>Enfoque del estudio técnico</i>	21
1.2.17.3.	<i>Localización del proyecto</i>	21
1.2.17.4.	<i>Ingeniería del proyecto</i>	22
1.2.18.	<i>Estudio económico y financiero</i>	22
1.2.18.1.	<i>Inversiones de un proyecto</i>	23
1.2.18.2.	<i>Determinación de los ingresos, costos y gastos</i>	23
1.2.18.3.	<i>Capital de trabajo inicial</i>	24
1.2.18.4.	<i>Costos del proyecto</i>	24
1.2.18.5.	<i>Elaboración de estados financieros</i>	25
1.3.	Estado de resultados	25
1.4.	Estado de situación financiera (balance general)	26
1.5.	Flujo de efectivo.	27
1.5.1.	<i>Punto de equilibrio</i>	28
1.5.2.	<i>Evaluación del proyecto</i>	28
1.5.2.1.	<i>Valor actual neto (VAN) o Valor presente neto (VPN)</i>	30
1.5.2.2.	<i>Tasa interna de rendimiento (TIR)</i>	31
1.6.	Idea a defender	32

CAPÍTULO II

2.	MARCO METODOLÓGICO	33
2.1.	Planteamiento del problema	33
2.2.	Formulación del Problema	33
2.3.	Delimitación del problema	34
2.4.	Justificación	34
2.4.1.	<i>Justificación Teórica</i>	34
2.4.2.	<i>Justificación Metodológica</i>	34
2.4.3.	<i>Justificación Académica</i>	34
2.4.4.	<i>Justificación Práctica</i>	34

2.5.	Objetivos	35
2.5.1.	Objetivo General	35
2.5.2.	Objetivos Específicos	35
2.6.	Modalidad de la investigación	35
2.6.1.	Enfoque cuantitativo	35
2.6.2.	Enfoque cualitativo	35
2.7.	Tipos de investigación	36
2.7.1.	De campo	36
2.7.2.	Descriptivo	36
2.7.3.	Explicativa	36
2.8.	Población y muestra	36
2.8.1.	Población	36
2.8.2.	Muestra	37
2.8.2.1.	<i>Cálculo de la muestra.</i>	37
2.8.2.2.	<i>Para obtener el tamaño de la muestra se aplicó la siguiente fórmula:</i>	37
2.9.	Métodos, técnicas e instrumentos	38
2.9.1.	Métodos	38
2.9.1.1.	<i>Método deductivo</i>	38
2.9.1.2.	<i>Método inductivo</i>	38
2.9.2.	Técnicas	38
2.9.2.1.	<i>Observación</i>	38
2.9.2.2.	<i>Encuestas</i>	39
2.9.3.	Instrumentos de investigación	39
2.9.3.1.	<i>Encuestas</i>	39
2.9.3.2.	<i>Encuestas y entrevista</i>	39
2.9.3.3.	<i>Aplicación de la entrevista</i>	40
2.9.3.4.	<i>Aplicación de encuestas</i>	41
2.9.4.	Verificación de la idea a defender	51

CAPÍTULO III

3.	RESULTADOS	52
3.1.	Sindicato Provincial de Conductores Profesionales de Orellana	52
3.1.1.	Estratégica empresarial del Sindicato Provincial de Conductores Profesionales de Orellana	52
3.1.1.1.	<i>Misión</i>	52
3.1.1.2.	<i>Visión Propuesta</i>	53

3.1.1.3.	<i>Valores y Principios</i>	53
3.1.1.4.	<i>Objetivos</i>	55
3.1.1.5.	<i>Estrategias</i>	56
3.1.1.6.	<i>Estructura Organizacional</i>	56
3.2.	Estudio de Mercado	58
3.2.1.	Análisis de la demanda	58
3.2.1.1.	<i>Demanda Histórica</i>	58
3.2.1.2.	<i>Demanda Proyectada</i>	58
3.2.2.	Análisis de la oferta	59
3.2.2.1.	<i>Oferta Proyectada</i>	59
3.2.3.	Análisis de la Demanda Insatisfecha	60
3.3.	Comercialización	60
3.3.1.	Producto	60
3.3.2.	Promoción	61
3.3.3.	Instrumentos de Publicidad	61
3.3.4.	Plaza	65
3.3.5.	Competencia	66
3.3.6.	Precio	67
3.3.7.	Personal Docente	67
3.4.	Ingeniería del Proyecto	67
3.4.1.	Localización	67
3.4.1.1.	<i>Macrolocalización</i>	67
3.4.1.2.	<i>Aspectos Geográficos</i>	68
3.4.1.3.	<i>Aspectos Socioeconómicos</i>	68
3.4.1.4.	<i>Microlocalización</i>	69
3.4.1.5.	<i>Factores que Condicionan la Ubicación del Proyecto</i>	69
3.4.1.6.	<i>Tamaño y capacidad del proyecto</i>	69
3.4.1.7.	<i>Distribución y diseño de las Instalaciones</i>	70
3.5.	Presupuesto de Inversión	71
3.5.1.	Activos Fijos	71
3.5.2.	Gastos	72
3.5.3.	Talento Humano	77
3.5.4.	Estudio Financiero	77
3.5.4.1.	<i>Inversión</i>	77
3.5.5.	Proyección de Ingresos	80
3.5.6.	Proyección de Egresos	80
3.5.7.	Estado de Pérdidas y Ganancias	82

3.5.8.	<i>Flujo de Efectivo Proyectado</i>	83
3.6.	Evaluación Financiera del Proyecto	84
3.6.1.	<i>Valor Actual Neto</i>	84
3.6.2.	<i>Relación Beneficio Costo</i>	84
3.6.3.	<i>Punto de Equilibrio</i>	85
3.6.4.	<i>Periodo de Recuperación de la Inversión (PRIA)</i>	86
	CONCLUSIONES	88
	RECOMENDACIONES	89
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-3:	Posee usted una licencia de conducir.....	41
Tabla 2-3:	Tipo de licencia de conducir posee	42
Tabla 3-3:	Cuántas escuelas de conducción profesional existen en la provincia	43
Tabla 4-3:	Para seleccionar una escuela de conducción que toma en cuenta.....	44
Tabla 5-3:	Le interesa obtener una licencia de conducción profesional.....	45
Tabla 6-3:	Oferta de licencias de la Escuela de Conducción del SCPO.....	46
Tabla 7-3:	Tipo de licencia por la que optaría.....	47
Tabla 8-3:	Mejores oportunidades laborales	48
Tabla 9-3:	Horario de preferencia	49
Tabla 10-3:	Disponibilidad de pago	50
Tabla 17-3:	Equipo Operativo.....	71
Tabla 1-3:	Preguntas y respuestas para elaboración de la misión	52
Tabla 2-3:	Preguntas para la elaboración de la Visión	53
Tabla 3-3:	Demanda Histórica.....	58
Tabla 4-3:	Demanda Proyectada.....	58
Tabla 5-3:	Análisis de la oferta	59
Tabla 6-3:	Oferta histórica.....	59
Tabla 7-3:	Oferta Proyectada.....	59
Tabla 8-3:	Demanda Insatisfecha	60
Tabla 9-3:	Escuelas de Conducción Profesional Autorizadas en la Prov. De Orellana.....	66
Tabla 10-3:	Costo por tipo de licencia.....	67
Tabla 11-3:	Cupos destinados para las licencias tipo D y E.....	70
Tabla 12-3:	Vehículos	71
Tabla 13-3:	Equipo de Computo	71
Tabla 14-3:	Muebles y Enseres	72
Tabla 15-3:	Sueldos Administrativos	73
Tabla 16-3:	Sueldos Operativos Tipo D.....	74
Tabla 17-3:	Sueldos Operativos Licencia Tipo E.....	74
Tabla 18-3:	Combustibles y Lubricantes.....	75
Tabla 19-3:	Útiles de Oficina	75
Tabla 20-3:	Material Didáctico	75
Tabla 21-3:	Vestuario Docentes y Estudiantes.....	75
Tabla 22-3:	Servicios Básicos	76
Tabla 23-3:	Gastos Operativos	76

Tabla 24-3:	Publicidad	76
Tabla 25-3:	Materiales de Aseo.....	76
Tabla 26-3:	Mantenimiento del Edificio	76
Tabla 27-3:	Detalle de Sueldos.....	77
Tabla 28-3:	Activos Fijos	78
Tabla 29-3:	Depreciación de Activos Fijos	78
Tabla 30-3:	Inversión Inicial	79
Tabla 31-3:	Inversión Total	79
Tabla 32-3:	Estudiante Proyectados	80
Tabla 33-3:	Ingresos Proyectados (USD).....	80
Tabla 34-3:	Remuneraciones Administrativas y Operativas	80
Tabla 35-3:	Proyección de Gastos Operativos	80
Tabla 36-3:	Proyección de Gastos Generales	81
Tabla 37-3:	Proyección Depreciaciones	81
Tabla 38-3:	Proyección de Seguro.....	81
Tabla 39-3:	Total de Egresos Proyectados	81
Tabla 40-3:	Estado de Pérdidas y Ganancias Proyectadas	82
Tabla 41-3:	Valor Actual Neto	84
Tabla 42-3:	Relación Beneficio Costo.....	85
Tabla 43-3:	Punto de Equilibrio	86
Tabla 44-3:	Periodo de la Recuperación de la Inversión.....	87

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1: Etapas del proyecto de inversión.....	12
Figura 2-1: Estructura del análisis del mercado.....	13
Figura 3-1: Procedimiento de evaluación.....	27
Figura 4-1: Etapas de evaluación de proyectos.....	29
Figura 1-2: Población Económicamente Activa - PEA.....	37

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-3:	Posee usted una licencia de conducir	41
Gráfico 2-3:	Tipo de licencia de conducir posee	42
Gráfico 3-3:	Cuántas escuelas de conducción profesional existen en la provincia	43
Gráfico 4-3:	Condiciones para seleccionar una escuela	44
Gráfico 5-3:	Le interesa obtener una licencia de conducción profesional	45
Gráfico 6-3:	Oferta de licencias de la Escuela de Conducción del SCPO	46
Gráfico 7-3:	Tipo de licencia por la que optaría.....	47
Gráfico 8-3:	Mejores oportunidades laborales	48
Gráfico 9-3:	Horario de preferencia	49
Gráfico 10-3:	Disponibilidad de pago	50

ÍNDICE DE ANEXO

ANEXO A: GUÍA DE ENTREVISTA REALIZADA AL SR. CARLOS VALLADOLID,
SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO PROVINCIAL DE
CONDUCTORES PROFESIONALES DE ORELLANA

ANEXO B: ENCUESTA

RESUMEN

El presente proyecto de factibilidad para la creación de cursos de conducción para licencias de conducir tipo D y E en el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, mediante la implementación de estrategias en la oferta de cursos para la captación de recursos económicos de manera eficiente, está encaminado a verificar su viabilidad. Durante la investigación se realizó la aplicación de encuestas a una parte de la población económicamente activa de la provincia de Orellana, en donde los resultados y diversos criterios obtenidos permitirán fortalecer las decisiones a considerar por parte del ente directivo. Para determinar la factibilidad del proyecto se desarrolló estudio de mercado donde se midió la demanda insatisfecha ya que en El Coca no existe una institución que ofrezca este tipo de servicios. Se realizó el análisis de comercialización mediante la aplicación del mix de marketing como también mediante la ingeniería del proyecto se analiza la macro y micro localización y fundamentalmente el tamaño óptimo del proyecto, al analizar el presupuesto de inversión consideramos los recursos con los que cuenta la institución. La evaluación financiera del proyecto, analizó el VAN, TIR, el punto de equilibrio entre otros aspectos que permiten saber si es o no viable el proyecto, en este caso los resultados obtenidos nos señalan que el proyecto es factible para ejecutarlo. En la ingeniería del proyecto se determinó la ubicación y distribución de las instalaciones, para brindar un servicio con calidad y calidez a los futuros estudiantes. Se puede concluir que hay factibilidad para la apertura de cursos de conducción de las licencias de tipo D y E; el presupuesto operacional para el primer año es de USD 167.756.53 dólares para una oferta de 300 cupos, lo cual nos dará una utilidad neta de 104.727,14 en el primer año, lo que nos permite una óptima recuperación del capital, la cual va mostrando un incremento durante los años de vida útil del proyecto. De igual manera la Evaluación Financiera del proyecto muestra un VAN de 38.33%, TIR de 1,23 y la recuperación del capital en un año, por estos motivos es recomendable ejecutar el proyecto en virtud que existe acogida y que los indicadores financieros son favorables.

Palabras Clave: <CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS>, <PROYECTO DE FACTIBILIDAD>, <TASA DE INTERNA DE RETORNO (TIR)>, <RELACIÓN BENEFICIO COSTO>, <VALOR ACTUAL NETO (VAN)>, <ESCUELA DE CONDUCCIÓN>, <FRANCISCO DE ORELLANA (CANTÓN)>



Elaborado, administrado y controlado por:
JHONATAN RODRIGO
PARREÑO UJILLAS



16-03-2022

0479-DBRA-UTP-2022

ABSTRACT

The present feasibility project to create driving courses for driving licenses type D and E in the Professional Drivers Union of Orellana, through the implementation of strategies to offer courses for the collection of economic resources efficiently was aimed to verify its viability. During the investigation, surveys were applied to a part of the economically active population of the province of Orellana, where the results and various criteria obtained will allow strengthening the decisions to be considered by the governing body. To determine the feasibility of the project, a market study was developed where the unsatisfied demand was measured since in El Coca there is no institution that offers this type of services. The commercialization analysis was carried out through the application of the marketing mix as well as through the engineering of the project, the macro and micro location and fundamentally the optimal size of the project are analyzed, when analyzing the investment budget we consider the resources that the institution has. The financial evaluation of the project, analyzed the NPV, IRR, the balance point among other aspects that allow us to know if the project is viable or not, in this case the results obtained indicate that the project is feasible to execute it To design the project, the location and distribution of the facilities were determined, to provide a service with quality and warmth to future students. It can be concluded that there is feasibility for the opening of driving courses for type D and E licenses; The operating budget for the first year is USD 167,756.53 dollars to offer 300 places , which will give us a net profit of 104,727.14 in the first year, which allows us an optimal recovery of capital, which shows an increase during the years of useful life of the project. Besides, the Financial Evaluation of the project shows a NPV of 38.33%, IRR of 1.23 and the recovery of the capital in one year. For these reasons, it is advisable to execute the project due to the fact that there is acceptance and that the financial indicators are optimal.

Keywords: <ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE SCIENCES>, <FEASIBILITY PROJECT>, <INTERNAL RATE OF RETURN (IRR)>, <COST BENEFIT RATIO>, <NET PRESENT VALUE (NPV)>, <DRIVING SCHOOL>, <FRANCISCO DE ORELLANA (CANTON)>

LUIS
FERNANDO
BARRIGA FRAY

Firmado digitalmente
por LUIS FERNANDO
BARRIGA FRAY
Fecha: 2022.03.23
13:32:36 -05'00'

INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como propósito verificar la factibilidad para la creación de los cursos de conducción para las licencias de tipo D y E, en la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana con lo cual se busca cubrir las necesidades de la población que desea adquirir este tipo de servicio, en vista que en la cabecera provincial no existe una institución que oferte este tipo de licencias de conducción, por lo que las personas que desean optar por realizar estos cursos deben trasladarse al lugar más cercano que es en el cantón La Joya del Sacha.

Para la formulación del proyecto se realizará una ingeniería determinando la ubicación y distribución de las instalaciones con lo cual se puede brindar un servicio eficiente a sus alumnos.

El estudio de mercado determina la existencia de una demanda insatisfecha, la cual se convertirá en nuestro nicho de mercado, determinando la factibilidad de la apertura de los cursos de conducción de las licencias de tipo D y E. La comercialización y evaluación económica financiera son análisis fundamentales en la realización del proyecto ya que nos permite llegar a los potenciales clientes como también saber si el proyecto es viable y los beneficios económicos que se espera llegar a obtener.

En la formulación del proyecto consideramos cuatro etapas de estudio que se detallan a continuación:

Capítulo I: Identifica el tema, diagnóstico, planteamiento, formulación y delimitación del problema, justificación, y establecimiento de objetivos generales y específicos.

Capítulo II: Se refiere al estudio del marco teórico, principalmente a los antecedentes investigativos, marco conceptual, hipótesis o idea a defender, planteamiento de variables.

Capítulo III: Consiste en la formulación del Marco Metodológico, se enfoca especialmente en las modalidades de la investigación, determina la población y aplica el muestreo de ser el caso, así también formulamos los métodos, técnicas e instrumentos, de investigación y analizamos los resultados. En la última etapa de la investigación determinamos la viabilidad de la propuesta, una vez realizado el estudio de mercado, comercialización, estudio técnico y estudio económico financiero formulamos conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1. Antecedentes investigativos

1.1.1. *Antecedentes Históricos*

En el Ecuador las escuelas de conducción tienen como uno de sus objetivos proporcionar los conocimientos necesarios sobre leyes, puesta en marcha del vehículo, mecánica básica y primeros auxilios. Las escuelas de conducción profesional cumplen un rol importante en la sociedad que es la de reducir el índice de mortalidad en las vías del Ecuador.

Es por esa razón que solo hasta el año 2007, en el Ecuador existían solo dos Escuelas de Conducción para formar conductores no profesionales en todo el país, a partir de esta fecha y ante la presión de empresarios y educadores, la Comisión Nacional de Tránsito con ayuda del proyecto de ley de tránsito llevada a cabo en el pleno de la Asamblea Nacional se dio paso a los permisos de funcionamiento de las escuelas de conducción de conductores no profesionales. En la actualidad existen 102 centros de capacitación (ANT, 2014).

Poco a poco se fueron conformando las Escuelas de Conducción en las diferentes ciudades y provincias sin cumplir a cabalidad los procedimientos técnicos que permiten una mejor seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito en las carreteras del país.

Uno de los principales factores para que se pueda llevar a cabo esta investigación es la alta demanda por parte de la ciudadanía quienes son los principales interesados en obtener una licencia de conducir. Esto le permitirá a las escuelas y sindicatos de la provincia de Orellana recaudar recursos económicos importantes, lo cual les ayudará a mejorar su infraestructura.

1.2. Fundamentación Teórica

1.2.1. *Proyecto*

La definición de proyecto afirma que es una búsqueda para dar una solución de una forma inteligente, en si el planteamiento de un problema tendiente a resolverse, entre tantas, las necesidades humanas. (Chain, 2015), sin embargo, para Pacheco, E., Pérez, G. (2016) “el proyecto surge como respuesta a una idea que busca la solución de un problema o la forma para aprovechar una oportunidad de negocio que, por lo general, corresponde a la solución de un problema de

terceros” (p. 8); entendiéndose entonces que el proyecto busca dar soluciones prácticas a los problemas que se presentan en el diario vivir se busca la forma de facilitar la vida de las personas.

1.2.2. Factibilidad

La factibilidad se centra en los productos de micro cadena, sus mercados actuales y potenciales, su calidad, su capacidad para satisfacer a los consumidores y su competitividad. Ministerio de Industrias y Productividad, (2018). En cambio, para Duvergel, Y. & Argorta, E. (2017) afirman que factibilidad son las posibilidades que tienen de lograrse un determinado proyecto. (p. 5); es decir que la factibilidad nos ayuda a determinar si un proyecto o negocio va a ser bueno o malo, es decir si tendremos rentabilidad en el corto y mediano plazo.

1.2.3. Tipos de Factibilidad

Para Quiroa, A. (2020). Estudio de factibilidad. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/estudio-de-factibilidad.html#referencia> afirma que:

Al hacer un correcto estudio de factibilidad se deben considerar los siguientes tipos de factibilidad:

Factibilidad operativa. Por un lado, la factibilidad operativa se relaciona con el personal que tiene que realizar el proyecto. Por eso se analiza si el personal posee las competencias laborales necesarias para desarrollarlo y llevarlo a cabo

Factibilidad técnica. De la misma forma, este aspecto evalúa si la infraestructura técnica que posee la empresa puede responder de manera favorable y eficiente para desarrollar el proyecto o negocio que se tiene planeado. También se debe verificar si las personas poseen los conocimientos técnicos necesarios para poder utilizar el equipo y el software necesario.

Factibilidad económica. En cuanto a la factibilidad económica, se debe realizar un análisis exhaustivo de la relación costo beneficio del negocio o del proyecto y sopesar ambos aspectos. Si en la evaluación se observa que los costos superan a los beneficios sería mejor no desarrollarlo. Mientras que, si el beneficio supera los costos, la decisión de la implementación del proyecto se vuelve menos arriesgada, aunque no implica que no existan riesgos.

De igual manera Pacheco, J. (21-08-2020). ¿Qué es el estudio de factibilidad de un proyecto? Recuperado de: <https://www.webyempresas.com/estudio-de-factibilidad/> expresa que:

Al realizarse este tipo de estudio de forma eficiente, es necesario tener en cuenta cuáles son los tipos de factibilidad, estos son:

Factibilidad operativa. Se relaciona con el nivel que encaja con el sistema operacional y los objetivos estratégicos, según el cronograma, la fecha de entrega, los procesos de negocios y la cultura empresarial.

Factibilidad técnica. Comprende el orden tecnológico que debe realizar una empresa, ya que se basa en la adquisición de los recursos tecnológicos que actualmente se encuentran disponibles para ser aplicados en las necesidades que tenga el proyecto.

Factibilidad económica. La finalidad del estudio económico, es indicar cuáles son las ventajas económicas que tiene el proyecto para la empresa. Mayormente comprende un análisis de los costos relacionados con los diferentes tipos de negocios de un proyecto.

Es así que podemos que el estudio de factibilidad realiza el análisis de los factores relevantes de un proyecto, en donde se considera principalmente el aspecto económico, técnico y operativo; para poder determinar la probabilidad de que el proyecto tenga éxito

1.2.4. Licencia de Conducir

Según el portal web Virtual, (2016) la licencia de conducir es el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública. Cada ciudad o país tiene sus propios para otorgar estas licencias. En cambio, para el autor de WordPress.com (2017) menciona que la licencia de conducir es un documento emitido por el departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional, que autoriza a una persona para conducir un vehículo. Entonces entiéndase que la licencia de conducir constituye un requisito indispensable para que cualquier persona indistinta de su edad y sexo pueda conducir un vehículo, para lo cual se deberá tener en cuenta que clase de vehículo está autorizado a conducir.

1.2.5. Tipos de Licencia

Para EcuadorEc (2020) ¿Qué tipos de Licencia de Conducir existen en Ecuador? Recuperado de: <https://ecuadorec.com/que-tipos-de-licencia-de-conducir-existen-en-ecuador/#:~:text=Licencia%20Tipo%20A%3A%20Permite%20conducir,con%20alg%C3%BAAn%20tipo%20de%20discapacidad manifiesta que:>

La Agencia Nacional de Tránsito (ANT Ecuador) emite licencias de conducir profesionales y no profesionales de diferentes tipos.

LICENCIAS NO PROFESIONALES

Licencia Tipo A: Permite conducir ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.

Licencia Tipo B: Permite conducir automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil.

Licencia Tipo F: Permite conducir automotores especiales adaptados para personas con algún tipo de discapacidad.

LICENCIAS PROFESIONALES

Licencia Tipo A1: Permite conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial.

Licencia Tipo C: Permite conducir taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos.

Licencia Tipo C1: Permite conducir vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano.

Licencia Tipo D: Permite conducir automotores de servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intra – provinciales, intraregionales y por cuenta propia).

Licencia Tipo D1: Permite conducir automotores escolares, institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.

Licencia Tipo E: Permite conducir camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y los vehículos estatales con estas características.

Licencia Tipo E1: Permite conducir ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o sustancias peligrosas y otros vehículos especiales.

Licencia Tipo G: Permite conducir maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, motos niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).

De igual manera para Linares, A. (2020) Conoce los tipos de licencia que existen en Ecuador. Recuperado de: <https://entregestiones.com/ecuador/tipos-de-licencia-en-ecuador/> manifiesta que,

Son documentos otorgados por las autoridades de tránsito en Ecuador, todo ciudadano ecuatoriano que quiera manejar un vehículo deberá solicitar una, estas serán emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito. Existen varios tipos de licencias entre ellas tenemos:

Licencias profesionales.

Licencias No Profesionales.

Licencias profesionales

Este tipo de licencias de conducir incluye ocho subtipos, que van desde conducir una moto hasta maquinaria pesada.

Licencia tipo A1: este tipo de permisos son lo que se les otorga a las personas que conducirán, con poco eso, es decir, aquellos que tienen motos, tricimotos, motocicletas, cuadrones.

Licencia tipo C: esta se le otorga aquellas personas que conducían taxis, camionetas de bajo peso o mixtas que puedan soportar hasta 3500 kg, con una capacidad de 8 pasajeros.

También para aquellos vehículos con 25 puestos y casas rodantes y todos aquellos vehículos que puedan pesar hasta 1,75 toneladas.

Licencia tipo C1: es aquella que se les otorga a los profesionales como policías, militares y los cuerpos de emergencia y seguridad, es decir patrullas, ambulancias, vehículos militares.

Licencia tipo D: es otorgada para aquellas personas que trabajan como transportistas públicos y propios, que se encargan de llevar pasajeros. También los que se consideran en la C1 y B.

Licencia D1: se emite para aquellos que utilizaran transportes escolares, institucionales o de turismo que tengan una capacidad máxima de cuarenta y cinco pasajeros.

Licencia E: Esta se usa para transportes pesados y extra pesados de aproximadamente 4 toneladas, que utilicen o no remolque.

Licencia E1: este tipo de licencia se utiliza para ferrocarriles, motobombas, autos ferros y para el transporte de sustancias peligrosas, pero se encuentran suspendidas.

Licencia G: se les otorga a todas aquellas personas que conducirán alguna maquinaria agrícola, pesada, tractores, motoniveladoras, retroexcavadoras y cualquier otra maquinaria pesada.

Licencias No Profesionales

Licencias tipo A: se utilizan para conducir vehículos pequeños y livianos como motos, ciclomotor, motocicletas, cuadrones.

Licencia B: se emiten para aquellos que tienen vehículos y camionetas acoplados hasta 1,75 toneladas, es decir todos aquellos que lleven una carga útil o casas rodantes.

Licencias tipo F: son otorgadas para aquellos conductores que tienen vehículos adaptados de acuerdo las capacidades del que los conduce.

De acuerdo a la información revisada determinamos que las licencias de conducir dependen del tipo de vehículo que se vaya a conducir, esto es si son motos, autos, buses o camiones, entre otros. La licencia de conducción es el documento habilitante de uso obligatorios para poder conducir y este va de acuerdo al tipo del vehículo que estemos utilizando.

1.2.6. Sindicatos

Para la autora Roldan, P. (07-01-2017) Sindicato. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/sindicato-de-trabajadores.html> manifiesta que un sindicato de trabajadores es una agrupación de empleados que tiene como objetivo promover y defender los derechos de sus miembros en cuestiones relacionadas con su actividad laboral. De igual manera el autor Rentería, J. (24-11-2014) ¿Qué son los sindicatos y cómo se constituyen? [Entrada de blog] Recuperado de: <https://www.misabogados.com/blog/es/que-son-los-sindicatos->

y-como-se-constituyen Expresa que Los sindicatos son organizaciones libremente constituidas por trabajadores del sector privado y/o de las empresas del Estado, cualquiera sea su naturaleza jurídica. De esta podemos determinar que los sindicatos son organizaciones constituidas de manera legal, que buscan que los derechos de sus adherentes no sean vulnerados entre otros aspectos que podrían perjudicarlos.

1.2.7. Conductores

Según la Real Academia Española RAE, (2020) Son todas las personas que manejan el mecanismos o dirección de un vehículo, Cuenta con las capacidades para conducir el mecanismo de dirección.

De igual manera para Fundación MAPFRE (23-11-2014) ¿Qué se considera un conductor profesional? Recuperado de: <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/que-se-considera-un-conductor-profesional.jsp> manifiesta que, conductores profesionales son aquellos que se dedican a utilizar un vehículo para transportar ciertas materias o personas a cambio de una retribución dineraria, y que no tienen la consideración de conductores profesionales aquellos trabajadores que por ejemplo utilizan el coche en el desempeño de sus funciones, como los agentes comerciales, o incluso aquellos que lo usan para acudir al centro de trabajo en su propio vehículo.

De esta manera podemos determinar que conductor es la persona que realiza actividades de manejo y va al mando o control de un vehículo sea este mecánico o se movilice por otro agente como un animal.

1.2.8. Importancia de las escuelas de conducción

Para el autor Riquelme, C. (29-08-2016) Importancia de las escuelas de conducción. Recuperado de: <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/suplementos/escolar/importancia-de-las-escuelas-de-conduccion-1513621.html> Manifiesta que:

Las escuelas de conducción buscan formar conductores profesionales en todas sus categorías mediante la implementación de equipos y procesos adecuados, a fin de fijar destrezas, habilidades, aptitudes y actitudes que permitan mejorar aspectos referentes al tránsito, transporte y seguridad vial, con el objetivo de disminuir el riesgo en la conducción.

De igual manera para el autor Alvarado, D. (17-06-2020) La importancia de la escuela de manejo para los jóvenes Recuperado de: <https://www.nitro.pe/el-urbano/la-importancia-de-la-escuela-de-manejo-para-los-jovenes.html> Manifiesta que:

En las escuelas de conductores los aprendices están acompañados de un instructor. Hay personas también que aprenden de manera artesanal con sus familiares, también es una posibilidad, pero los instructores de manejo tienen metodología, capacidad y sobre todo experiencia para poder enseñar

De este modo podemos determinar que las escuelas de conducción son muy importantes debido a que los conductores pueden tener una formación adecuada debido a que los instructores son personas con capacitación adecuada para poder formar a los conductores y así evitar inconvenientes a los que se podrían enfrentar.

1.2.9. Movilidad

Para el autor Velásquez, C. (2015). Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). (Tesis Doctoral, Universidad de Barcelona). Recuperado de: https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf?sequence=1 manifiesta que:

Cuando se habla de movilidad, se hace referencia a las personas que se desplazan para facilitar la realización de estos desplazamientos. Aunque, la eficacia de las nuevas tecnologías, redefinen el concepto de distancia espacial, accesibilidad y localización y por lo tanto proporcionan un nuevo concepto de movilidad

De igual manera para Ecologistas en Acción. (16-11-2007) ¿Qué entendemos por movilidad? Recuperado de: <https://www.ecologistasenaccion.org/9844/que-entendemos-por-movilidad/> manifiestan que se entiende por movilidad al conjunto de desplazamientos y movimientos, de personas, que se producen en un entorno físico. Por lo que podemos determinar que movilidad es una necesidad que tenemos las personas al tener que movernos de un lugar a otro para realizar nuestras actividades diarias.

1.2.10. Estudio de factibilidad

De acuerdo al autor Quiroa, M. (2020). Estudio de factibilidad. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/estudio-de-factibilidad.html>, manifiesta que:

El estudio de factibilidad es realizado por una empresa para determinar la posibilidad de poder desarrollar un negocio o un proyecto que se espera implementar. No obstante, este tipo de estudio le permite a la empresa conocer si el negocio o proyecto que espera emprender le pueda resultar favorable o desfavorable. También le ayuda a establecer el tipo de estrategias que le pueden ayudar para que pueda llegar a alcanzar el éxito.

En este mismo sentido Méndez, R. (2020), manifiesta que el “estudio de factibilidad realiza el análisis detallado de un proyecto desde las perspectivas de mercado técnicas, legales, organizativas, fuentes de financiamiento, costos, gastos, ingresos, impacto socioeconómico y bondades financieras” (p. 37) Es así que hemos podido manifestar que con el estudio de factibilidad podemos analizar si un proyecto puede alcanzar los resultados esperados y si este proyecto nos va a ser rentable para poder ejecutarla

1.2.11. Proyecto

Los autores Moreno, N. Sánchez, L. & Velosa, J. (2018), expresan que “proyecto se puede definir como actividades enfocadas a determinar el cumplimiento de un objetivo específico. En este sentido se ha podido apreciar que algunos autores toman este concepto en sus definiciones incorporando las variables como los recursos, el alcance y el tiempo”. (p. 17) En el mismo sentido Vigo, V. Vigil, S. Sánchez, M. & Medianero, D. (2018) define a un proyecto como una acción de carácter temporal, la cual va de manera organizada de acuerdo a sus componentes y actividades interrelacionadas, este utiliza recursos económicos con lo cual busca mejorar la provisión de bienes y servicios que la población requiere y que contribuyen al desarrollo del país. (p. 15) Podemos manifestar que un proyecto son un conjunto de actividades que se relacionan unas con otras para poder ejecutar actividades en base a los costos y tiempos adecuados.

1.2.12. Tipos de proyecto

Hacemos referencia a lo manifestado por los autores Viñán, J. Puente, M. Ávalos, J. & Córdova, J. (2018). *Proyectos De Inversión: Un Enfoque Práctico*. Recuperado de: <http://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2019091921132963%20Libro%20Proyectos%20de%20inversio%CC%81n%20un%20enfoque%20pra%CC%81ctico.pdf>, en donde señalan que:

Los proyectos se dividen en dos grupos, los proyectos de inversión privada se impulsan con capital privado y están orientados a buscar beneficios económicos; mientras que los proyectos de inversión social, denominados de desarrollo local, tienen iniciativa gubernamental y buscan el desarrollo o satisfacción de las necesidades sociales. (pp. 10-11).

En este mismo sentido, OBS Business School. (21-04-2021). *Tipos de proyectos y sus principales características*. [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.obsbusiness.school/blog/tipos-de-proyectos-y-sus-principales-caracteristica> señala que:

Tipos de proyectos según la procedencia del capital

Proyectos públicos: se financian en su totalidad con fondos públicos o que provengan de instituciones gubernamentales.

Proyectos privados: sus aportes provienen exclusivamente de la iniciativa privada o de empresas con capital particular.

Proyectos mixtos: combinan las dos formas de financiación: la pública o de entidades estatales y la privada.

De esta manera podemos manifestar los tipos de proyecto se enfocan de acuerdo a las necesidades que se desea solventar y al financiamiento con el cual contamos para poder desarrollo del mismo.

1.2.13. Ciclo de un proyecto

De acuerdo al autor Viñán et al, (2018). *Proyectos De Inversión: Un Enfoque Práctico*. Recuperado de: http://cimogsys.esepoch.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2019-09-19-2113296_3%20Libro%20Proyectos%20de%20inversio%CC%81n%20un%20enfoque%20pra%CC%81ctico.pdf, expresa que:

El ciclo de un proyecto de inversión está conformado por tres elementos. Todo proyecto inicia con la etapa de preparación o preinversión que está conformada por la idea, el perfil, el estudio de prefactibilidad y la factibilidad del proyecto. La inversión es la fase en la cual se ejecuta el proyecto y la operación es la fase de administración y evaluación de las acciones del proyecto (p. 11).

En este mismo sentido la autora Mondragón, D. (2017), manifiesta que:

El ciclo de vida contempla las siguientes fases:

Preinversión. - Para el desarrollo de esta etapa lo importante es seleccionar una serie de anteproyectos. Para ello deben utilizarse, en lo posible, los medios existentes como son los estudios sectoriales, los programas globales de desarrollo y los diferentes objetivos que desde el punto de vista nacional o empresarial deben tratar de lograrse mediante el desarrollo del proyecto.

Inversión. - Esta etapa se refiere fundamentalmente a la evaluación macro y microeconómica, la cual permite establecer las ventajas que el proyecto ofrece tanto para la economía nacional como desde el punto de vista privado. Puede ser desarrollada por una sociedad promotora que se encargue de realizar todos los estudios necesarios para determinar en forma profunda y detallada los diferentes aspectos del proyecto que se piensa realizar.

Operación. - Conocida también como etapa de montaje o puesta en marcha. Esta fase debe ser desarrollada por la sociedad o entidad responsable de la nueva empresa. La entidad que se encargue del montaje y puesta en marcha de la nueva unidad de producción, deberá responder por todos los aspectos referentes a financiación, compra de equipos, programa de trabajo para el desarrollo de las obras, etc. (pp. 29-30)

De igual manera podemos determinar que un proyecto está determinado por tres ciclos que se desarrollan de manera sistemática y van desde la transformación o ejecución y entrega de productos o final, en donde determinamos el inicio del proyecto de acuerdo a las necesidades de los consumidores.

1.2.14. Evaluación de proyectos

Para Economipedia (2019). Evaluación de proyectos de inversión. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/evaluacion-proyectos-inversion.html> expresa que:

La evaluación de proyectos de inversión consiste en tener en cuenta un conjunto de decisiones estructuradas y variables para lograr que un proyecto tenga probabilidades de éxito. No existe una pauta común de evaluación de proyectos de inversión ni un manual perfecto acerca de cómo generar un proyecto rentable. Ahora bien, sí que existen una serie de líneas de actuación y de evaluación que pueden permitir tener una visión más objetiva respecto a la decisión de inversión que se quiere llevar a cabo y que va a determinar a lo largo del desarrollo del proyecto si éste exitoso o no.

En este sentido el autor Lira, P. (2013). Expresa que la evaluación de proyectos implica tomar decisiones adecuadas de inversión cuyos ingresos y egresos serán reflejados en el futuro; si se realiza sin aplicar la evaluación de proyectos existe la posibilidad de un fracaso y si se aplica esta evaluación la posibilidad de perder va a disminuir, aunque no se elimina por completo (p. 14), con este antecedente podemos manifestar que la evaluación del proyecto es una parte fundamental en la formulación y ejecución del proyecto, ya que nos permite obtener datos y analizarlos de manera continua y oportuna.

1.2.15. *Etapas del proyecto de inversión*



Figura 1-1: Etapas del proyecto de inversión.
Fuente: Barbosa, L. 2017

1.2.16. *Estudio de Mercado*

De acuerdo a los autores Tapia, M. Granizo, S. & Granizo, L. (2017) Estudio de Pre-Factibilidad de Proyectos Sociales y Productivos. Recuperado de:

<https://www.eumed.net/rev/caribe/2017/01/pre-factibilidad.html> expresan que:

Comprende el análisis de la oferta y la demanda. La Oferta, se debe identificar y analizar el comportamiento y evolución de todas las entidades oferentes del bien o servicio en el área de influencia del proyecto. Una vez identificados los oferentes se debe estimar su capacidad actual de producción del bien que el proyecto producirá.

De igual manera para el autor Rodríguez, F. (2018), menciona que el “estudio de mercado es el resultado del estudio de la demanda, que el bien o el servicio tendrá entre su meta de mercado. de no existir una demanda suficiente de los productos de un proyecto, se dice que carece de base económica” (p. 17), por lo que podemos considerar que el estudio de mercado es el proceso de recolección y análisis de información, donde podemos analizar el ámbito en el cual nos vamos a desenvolver.

1.2.16.1. *Estructura del análisis de mercado*

Para Mondragón, D. (2017), manifiesta que para el análisis de mercado se reconocen cuatro variables fundamentales que conforman la estructura evidenciada en la siguiente figura (p. 39).

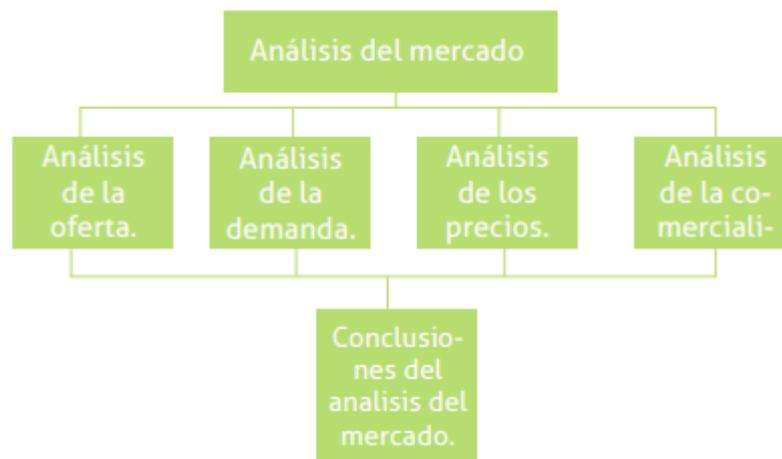


Figura 2-1: Estructura del análisis del mercado.
Fuente: Barbosa, L. 2017

De igual manera Consultoría Estratégica Directiva, S.C. (2016). La Importancia del Estudio de Mercado. Recuperado de: <http://cedconsultoria.net/2016/08/09/estudio-de-mercado/> señala que

La investigación de mercados que se realice debe proporcionar información que sirva de apoyo para la toma de decisiones, y en este tipo de estudios la decisión final está encaminada a determinar si las condiciones del mercado no son un obstáculo para llevar a cabo el proyecto.

De esta manera podemos determinar la estructura del estudio de mercado, analizando la oferta, demanda, precio y la comercialización. Al realizar el análisis de estos aspectos nos ayudará a tomar decisiones adecuadas.

1.2.16.2. *Demanda*

De acuerdo al autor Flores, J. (2017), expresa que “la demanda es el proceso con el cual se pueden determinar y establecer las condiciones que influyen de manera negativa al consumo de un bien o servicio” (p. 59), de igual manera para los autores Vigo, V. et. al (2018), manifiesta que se denomina demanda a la cantidad de un bien que los consumidores desean adquirir. Existen factores que determinan la cantidad de cada bien por una unidad de tiempo que los consumidores desean adquirir, sea el caso pueden ser tanto las preferencias, ingreso en ese período y el precio de los bienes (p. 108).

De esta manera podemos determinar que la demanda es la cantidad de bienes o servicios que los consumidores pretenden adquirir para poder satisfacer sus necesidades.

1.2.16.3. *Demanda insatisfecha*

De acuerdo a Burbano, V. (2015). Estudio de la demanda insatisfecha de los productos alimenticios para personas hipertensas y diabéticas y la viabilidad de la creación de un centro de

distribución dirigido a este mercado en la ciudad de Tulcán. (Tesis de grado, Universidad Politécnica Estatal del Carchi). Recuperado de: <http://repositorio.upec.edu.ec/bitstream/123456789/316/1/282%20Estudio%20de%20la%20demanda%20insatisfecha%20de%20los%20productos%20alimenticios%20para%20personas%20hipertensas%20y%20diab%C3%A9ticas%20y%20la%20viabilidad.pdf>, manifiesta que:

Se refiere aquella demanda que no ha sido cubierta en el mercado y puede ser cubierta con una oferta pensada para ese mercado desatendido. La demanda insatisfecha puede presentarse cuando la demanda es mayor a la oferta en un mercado, por la dificultad de acceder a los productos o servicios, la falta de satisfacción con los beneficios de los productos o servicios actuales, problemas con los precios, localización no adecuada, ente otros. (p. 19)

De igual manera para Andía Valencia, W. (2011). La demanda insatisfecha en los proyectos de inversión pública. *Industrial Data*, 14(2), 067-072 Doi: <https://doi.org/10.15381/idata.v14i2.6226> manifiesta que:

Es aquella en donde parte de una población o un conjunto de instituciones no reciben el servicio y/o producto que requieren, por lo tanto, la demanda es mayor que la oferta. El proyecto cubrirá una porción o la totalidad de la brecha identificada.

De este modo determinamos que la demanda insatisfecha se da cuando los consumidores no tienen la facilidad de adquirir sol servicios o los bienes que necesitan, así mismo la demanda insatisfecha es cuando la oferta en menor que la demanda.

1.2.16.4. *Ley de la demanda*

De acuerdo a Vigo, V. et. al (2018), manifiestan que la “ley de la demanda se refiere al enlace opuesto existente entre el precio de un bien y la cantidad demandada, en el sentido de que al aumentar el precio disminuye la cantidad demandada, y cuando se reduce el precio ocurre lo contrario” (p. 109)

En este mismo sentido para el autor Sánchez, J. (2015). Ley de demanda. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/evaluacion-proyectos-inversion.html> expresa que:

La ley de demanda refleja la relación entre la demanda que existe de un bien en el mercado y la cantidad del mismo que es ofrecido en base al precio que se establezca.

Su estudio permite deducir de modo sencillo las cantidades de los productos que en un mercado son accesibles para los consumidores a varios niveles de precios. Existen además otras variables condicionantes de la demanda. Estas son, por ejemplo, la renta, las

preferencias o conductas de los individuos, las modas y la existencia de bienes sustitutivos o complementarios.

Por lo general, esta relación entre precio y cantidad es inversamente proporcional. Habitualmente se representa la cantidad demandada como una variable dependiente del precio, pero, de hecho, depende además de la renta de los individuos, los precios de otros bienes y otros factores diversos.

La ley de la demanda nos muestra que si el precio de un bien es alto la adquisición por parte de los consumidores o compradores baja, es decir que si su precio sube la demanda baja.

1.2.16.5. *La oferta*

Para Mondragón, D. (2017), manifiesta que:

La oferta hace referencia a la cantidad de unidades de un producto, bien o servicio que cierto número de oferentes (productores) está dispuesto a poner a disposición del mercado con precio determinado. El propósito de la oferta es medir las condiciones y cantidades en que la economía puede intervenir y poner a disposición del mercado un bien o un servicio. La oferta depende de los precios en el mercado del producto, los apoyos gubernamentales de la producción, la investigación de campo que se realice deberá tener en cuenta todos esos factores (pp. 42-43)

De igual manera Burbano, V. (2015). Estudio de la demanda insatisfecha de los productos alimenticios para personas hipertensas y diabéticas y la viabilidad de la creación de un centro de distribución dirigido a este mercado en la ciudad de Tulcán (Tesis de grado, Universidad Politécnica Estatal del Carchi). Recuperado de: <http://repositorio.upec.edu.ec/bitstream/123456789/316/1/282%20Estudio%20de%20la%20demanda%20insatisfecha%20de%20los%20productos%20alimenticios%20para%20personas%20hipertensas%20y%20diab%C3%A9ticas%20y%20la%20viabilidad.pdf> manifiesta que, la oferta es la cantidad de unidades de un producto que están a disposición de los compradores en el mercado donde serán intercambiados a un precio establecido. Es así que para la demanda existirá una oferta, por lo tanto, para ofertar un producto es necesario conocer el mercado y sus necesidades. (p.20)

De esta manera podemos determinar que la oferta es cuando existe una gran cantidad de productos en el mercado a disposición de los consumidores a un precio razonable de adquisición.

1.2.16.6. *Ley de la oferta*

De acuerdo a Vigo, V. et al, (2018), manifiestan que “La ley de la oferta expresa la relación directa que existe entre el precio y la cantidad ofrecida: al aumentar el precio se incrementa la cantidad ofrecida” (p. 113). De igual manera para Sánchez, J. (2015). Ley de oferta. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/ley-de-oferta.html> expresa que la ley de oferta refleja la

relación entre la cantidad ofrecida de un bien y su precio de venta en el mercado. La ley de la demanda es la cantidad de un bien puesto a disposición de los consumidores en base a un precio accesible para su adquisición.

1.2.16.7. *Análisis de la oferta*

Para el autor Sy Corvo, H. (2021). Análisis de la oferta. Recuperado de: <https://www.lifeder.com/analisis-oferta/> en su análisis manifiesta que:

El análisis de la oferta tiene como finalidad establecer las condiciones y cantidades de un bien o servicio que se pretende vender en el mercado. La oferta es la cantidad de productos que se colocan a disposición del público consumidor en determinadas cantidades, precios, tiempos y lugares.

El análisis de la oferta permite evaluar fortalezas y debilidades e implementar estrategias para mejorar la ventaja competitiva. Debe efectuarse una revisión histórica, actual y futura de la oferta para establecer cuántos bienes han entregado los competidores, cuántos están entregando y cuántos podrán ofrecer al mercado.

También deben analizarse las condiciones con las que se maneja dicha oferta, para disponer así de los elementos mínimos necesarios para establecer las posibilidades que tendrá el bien o servicio del proyecto, en función de la competencia existente.

De igual manera para los autores Morales, J. & Morales, A. (2009) expresan que:

La oferta se puede clasificar según el grado de dominio que los fabricantes o productores tengan sobre el mercado:

Oferta mercado libre. En este caso existe un gran número de compradores y vendedores y el producto está tipificado, de tal manera que la participación de mercado es determinada por la calidad, el precio y el servicio que ofrecen los productores. También se caracteriza porque generalmente ningún productor domina el mercado, es decir, los consumidores eligen al productor que más conviene a sus necesidades.

Oferta oligopólica. Esta situación se caracteriza porque el mercado se encuentra dominado por pocos productores.

Oferta monopólica. En este caso existe un solo productor del bien o servicio que, por tal motivo, domina totalmente el mercado e impone calidad, precio y cantidad del producto o servicio que ofrece. (p. 69)

El análisis de la oferta busca obtener las condiciones y cantidades adecuadas de un bien o servicio el cual se va a poder a consideración de los consumidores en el mercado, estos bienes o servicios buscan cubrir las necesidades de los consumidores.

1.2.16.8. *Estudio de la oferta*

De acuerdo al autor Flores, J. (2017), manifiesta que para el estudio de la oferta se debe tener en cuenta aspectos tales como:

Los proveedores: una buena herramienta es la identificación de un número amplio de competidores y la indicación de datos como nombre de la empresa, qué proceso tecnológico aplica en su proceso de producción, su capacidad utilizada, estructura de costos y precios, sistemas de ventas (crédito, contado), canales de comercialización, localización, etc.

Comportamiento del mercado de insumos: hace referencia a la identificación respecto al comportamiento de las empresas que suministran los insumos, si estas son de carácter monopolístico, oligopolístico, etc. Pues, dependiendo del tipo de empresa que atiende los suministros al mercado, así será el manejo de políticas de precios, oportunidades de entrega de la materia prima, política de ventas, etc. (p. 71)

De igual manera Sy Corvo, H. (20 de February de 2021). Análisis de la oferta. Recuperado de <https://www.lifeder.com/analisis-oferta/>.

El análisis de la oferta tiene como finalidad establecer las condiciones y cantidades de un bien o servicio que se pretende vender en el mercado. La oferta es la cantidad de productos que se colocan a disposición del público consumidor (mercado) en determinadas cantidades, precios, tiempos y lugares.

El análisis de la oferta permite evaluar fortalezas y debilidades e implementar estrategias para mejorar la ventaja competitiva. Debe efectuarse una revisión histórica, actual y futura de la oferta para establecer cuántos bienes han entregado los competidores, cuántos están entregando y cuántos podrán ofrecer al mercado.

También deben analizarse las condiciones con las que se maneja dicha oferta, para disponer así de los elementos mínimos necesarios para establecer las posibilidades que tendrá el bien o servicio del proyecto, en función de la competencia existente.

El estudio de la oferta establece la cantidad del bien que los productores ponen en el mercado a disposición de los consumidores, de este modo la oferta en el mercado nos ayuda a conocer acerca de nuestros competidores y poder mejorar nuestro producto para su comercialización.

1.2.16.9. *Precio*

Para Morales, J. & Morales, A. (2009), manifiesta que:

El precio es el valor de los productos expresado en términos monetarios. El comprador normalmente quiere que los precios de los productos sean bajos, aunque en algunos casos prefiere que sean muy similares, debido a que, si son más bajos que los otros productos similares se pueden poner en duda la calidad del producto, o tener la percepción de que los materiales que lo conforman son de menor calidad, o que no cumplen con los mínimos requisitos legales. El precio puede adquirir diversas formas; por ejemplo, la colegiatura es el precio por los servicios educativos, mientras que los honorarios corresponden a la consulta realizada a un médico, un contador, un abogado, un experto en finanzas, etc. El precio se expresa en los honorarios que se pagan por los servicios que se reciben de estos profesionales; las tarifas que se pagan en los taxis, ómnibus, aviones, barcos, trenes o cualquier otro medio de transporte representa el precio por los servicios que se reciben de ellos. (p. 71)

De acuerdo a Viñán, J. et al. (2018). *Proyectos De Inversión: Un Enfoque Práctico*. Recuperado de: <http://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2019-09-1921132963%20Libro%20Proyectos%20de%20inversio%CC%81n%20un%20enfoque%20pra%CC%81ctico.pdf>, manifiesta que:

En el estudio de mercado del proyecto se deben analizar los precios que tienen los bienes y servicios que se espera producir:

Precio existente en el mercado interno (mínimos, promedios y máximos).

Precio de productos similares importados.

Precios fijados por el gobierno.

Precios estimados en función del costo de producción.

Precios que se pueden obtener de fuentes primarias de información como los existentes en el mercado y supermercados de la localidad. Será importante analizar además las fuentes secundarias; es decir, aquellas fuentes donde la información la encontramos ya elaborada por personas o entidades, en las cuales se puede confiar, tales como: publicaciones especiales, estudios de instituciones privadas y públicas, BCE, INEC, ministerios, universidades, etc. (pp. 25-26)

De este modo podemos determinar que el precio es el valor que se recibe a cambio de brindar un bien o un servicio. El precio va de acuerdo a la oferta, es así que si el precio es bajo se habrá más capacidad de compra por parte de los consumidores.

1.2.16.10. *La comercialización*

De acuerdo al autor Flores, J. (2017), manifiesta que “la comercialización considera el almacenamiento, la transportación y presentación del producto o del servicio de igual manera la asistencia técnica que se brindará a los consumidores, así como también los mecanismos de producción y publicidad” (p. 71); de igual manera para el autor Caurin, J. (21-feb-2018) Comercialización. Recuperado de: <https://www.emprende pyme.net/comercializacion> manifiesta que la comercialización consiste en poner a la venta un producto o servicio con las condiciones adecuadas para su venta teniendo las vías de distribución que permitan que llegue al consumidor final. En otras palabras, son las técnicas enfocadas a vender un producto con los mejores resultados posibles. En este sentido podemos definir que la comercialización nos ayuda a determinar los factores a utilizar con el fin de que un bien o un servicio llegue al consumidor final de manera adecuada.

1.2.17. *Estudio Técnico*

De acuerdo a de igual manera para el autor Rodríguez, F. (2018), expresa que:

El estudio técnico consiste en la selección de los medios de producción, así como de la organización de la actividad productiva, e implica los requerimientos de materias primas e insumos. Su objeto básico es demostrar la viabilidad del proyecto, justificando seleccionare la mejor alternativa para abastecer el mercado de acuerdo con las restricciones de recursos, ubicación y tecnologías accesibles. (p. 20)

De acuerdo a Mondragón, D. (2017), manifiesta que:

Formular un proyecto significa definir y trabajar una serie de variables relacionadas directa e indirectamente con los ingresos y los egresos asociados durante el proceso del desarrollo del proyecto. Lo que siempre se quiere lograr a la hora de realizar un proyecto es que sea viable, y un proyecto puede ser viable desde varias perspectivas, en el punto de vista técnico significa que el bien o servicio que se ofrece pueda ser producido o comercializado con la tecnología disponible y asequible para el inversionista, en la cantidad y la calidad proyectada y en la localización seleccionada a un costo competitivo (p. 50).

En atención a lo revisado anteriormente podemos expresar que el estudio técnico revisa el uso de los recursos disponibles para realizar la producción de un bien o de un servicio, al igual que busca determinar el tamaño adecuado del lugar de producción y localización.

1.2.17.1. *Tamaño del proyecto*

De acuerdo al autor Vigo, V. et al, (2018), “hace referencia a la capacidad del proyecto de producir bienes y servicios, e donde se determinan la dimensión de las instalaciones, al igual que la capacidad de la maquinaria y equipos requeridos para alcanzar una capacidad de producción óptimo” (p. 143).

En este mismo sentido para a Viñán, J. et al. (2018). *Proyectos de Inversión: Un Enfoque Práctico*. Recuperado de: <http://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2019-09921132963%20Libro%20Proyectos%20de%20inversio%CC%81n%20un%20enfoco%20pra%CC%81ctico.pdf>, manifiesta que:

El tamaño del proyecto es la capacidad instalada de producción y se expresa en número de unidades del producto medido en función de peso, volumen, área, etc. que se puede elaborar en un período definido de tiempo que puede ser: año, mes, día, horas. Dentro de los factores que determinan el tamaño de un proyecto se pueden mencionar los siguientes:

Demanda. - Es un factor de vital importancia para determinar el tamaño de una planta: el tamaño propuesto solo se puede aceptar si la demanda es muy superior a dicho tamaño; en este caso, el tamaño deberá cubrir entre el 10 y 20 % de la demanda. Si el tamaño propuesto es igual a la demanda se recomienda llevar a cabo el proyecto.

Suministros e insumos. - La existencia de materias primas en volúmenes suficientes en sus alrededores son vital para el proyecto. Si existen materias primas a distancias considerables, esto será una limitante para el proyecto e incidirá en los costos del mismo.

Tecnología y equipos. - Hay proyectos donde la tecnología es vital para determinar el tamaño, ya que si no se producen a una escala mínima se elevan los costos y la rentabilidad disminuye. Se debe elegir entre maquinaria y equipos automáticos, semiautomáticos y manuales; su decisión influirá en el costo de producción, rentabilidad y generación de utilidades.

Financiamiento. - Si los recursos financieros no existen para cubrir las necesidades de inversión será imposible la relación del proyecto en el tamaño propuesto. De ahí se debe escoger el tamaño óptimo del proyecto.

Organización. - Luego de haber determinado el tamaño óptimo, es necesario asegurar el personal suficiente para el funcionamiento del proyecto (pp. 30-31).

De esta manera podemos observar que el tamaño del proyecto es la capacidad que tenemos para producir bienes o servicios que van a estar a disposición de los consumidores, de acuerdo a la

1.2.17.2. *Enfoque del estudio técnico*

La autora Echeverría, C. (2017) Metodología para determinar la factibilidad de un proyecto. Revista Publicando, 4 No 13. No. 2. 2017, 172-188 Recuperado de: https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/836/pdf_604 manifiesta que:

El estudio técnico se desarrolla la cuantificación del monto que se requiere para la inversión del proyecto. El estudio técnico se enfoca principalmente en:

LOCALIZACIÓN ÓPTIMA: Determinar la ubicación geográfica más óptima para el negocio.

TAMAÑO DEL PROYECTO: Determinar la capacidad máxima de producción del negocio.

INGENIERÍA DEL PROYECTO: Determinar los procesos que se requieren para generar el producto o servicio.

REQUERIMIENTO DE RECURSOS: Establecer los requerimientos de recursos que se necesitan en el negocio para su operar. (p. 181)

1.2.17.3. *Localización del proyecto*

De acuerdo al autor Domínguez, N. (2018) Estudio técnico: herramienta indispensable para la efectividad del desarrollo de un proyecto de inversión. (Examen complejo. Universidad Técnica de Machala) Recuperado de: <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12037/1/ECUACE-2018-AE-CD00265.pdf> manifiesta que la localización del proyecto es poder identificar el lugar en donde el proyecto puede tener costos mínimos; es indagar los diferentes lugares disponibles para la ubicación y ubicación geográfica del proyecto, este debe brindar una serie de beneficios, tendientes a la reducción del riesgo de los inversores, y de esta manera utilizar adecuadamente los recursos que se encuentran disponibles para conseguir de manera efectiva la ejecución del proyecto. (p. 20) De igual manera menciona el autor Moncayo, C. (2018) Estudio de factibilidad para la creación de una empresa que brinde el servicio de gestión documental en la ciudad de Guayaquil. (Tesis de grado, Universidad Católica Santiago de Guayaquil) Recuperado de: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/10412/1/T-UCSG-PRE-ECO-ADM-460.pdf> M que la localización determina el éxito o fracaso de un proyecto, debido a esto de la ubicación depende la valoración económica, estratégicas, legales y de aspectos emocionales. En este sentido debemos optar por una opción nos dé mayor rentabilidad. Este estudio incluye tanto las unidades de producción como las administrativas. (p. 96) En este sentido la localización del proyecto busca que el proyecto sea adecuado en vista que permite reducir costos y brinda beneficios tanto a los inversionistas como para los consumidores.

1.2.17.4. *Ingeniería del proyecto*

Para el autor Briones, L. (2020) Estudio técnico económico para crear una planta de sillas de ruedas en la provincia del Guayas. (Tesis de grado, Universidad de Guayaquil) Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/51267> menciona que la ingeniería del proyecto se considera a todo lo relacionado con la ejecución del producto o prestación del servicio, en esta fase se establece los aspectos como son el diseño del producto o servicio; diseño procesos de producción, organización administrativa, legal y técnica. Estos aspectos forman la ingeniería de proyectos en donde se debe evaluar con el fin de seleccionar técnicas efectivas tanto en lo productivo como en lo económico.

En este mismo sentido para HLCSISTEMAS (06-01-2020) ¿Qué es ingeniería de proyectos? Recuperado de: <https://www.hlcsac.com/noticias/que-es-ingenieria-de-proyectos/> expresa que la ingeniería de proyectos da a conocer la información necesaria con la cual se puede armar el presupuesto del proyecto como también el flujo de caja. Es así que la ingeniería de proyecto considera los distintos elementos con los cuales cuenta el proyecto, como recursos humanos, equipos, instalaciones, entre otras.

1.2.18. *Estudio económico y financiero*

La autora Echeverría, C. (2017) Metodología para determinar la factibilidad de un proyecto. Revista Publicando, 4 No 13. No. 2. 2017, 172-188 Recuperado de: https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/836/pdf_604 expresa que el estudio económico es la determinación de los costos totales, así como la inversión inicial en la que se va a incurrir. Es aquí donde se busca determinar cuál es el monto total que se necesitará para que la ejecución del proyecto se la realice sin ningún problema. Lo que en este estudio se analizará es:

Inversión total del proyecto. - implica determinar los dos tipos de inversiones que debe tener todo negocio en marcha: inversión en activos a largo plazo (activos fijos), e inversión a corto plazo (capital de trabajo).

Financiamiento de la inversión total. -Se debe determinar el financiamiento más adecuado para el negocio, así hay que analizar qué porcentaje es recomendable financiarse con el sistema financiero y qué porcentaje con capital propio.

De igual manera las autoras Tapia, M. Granizo, S. & Granizo, L. (2017) Estudio de pre-factibilidad de proyectos sociales y productivos, Revista Caribeña de Ciencias Sociales. Recuperado de: <http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/01/pre-factibilidad.html> manifiestan que el estudio económico financiero comprende, todo lo relacionado con la información financiera y monetaria que se genera en todas las etapas del proyecto, empezando por los montos asignados

para la inversión del proyecto; y de cada rubro que se utilizará en la ejecución y puesta en marcha del proyecto. De este modo determinamos que el estudio financiero es la consecuencia de realizar el análisis de los datos económicos y financieros que se van aplicando durante el proceso de la composición del proyecto.

1.2.18.1. *Inversiones de un proyecto*

De acuerdo a Pérez, A. (02-02-2015). Elementos claves en el estudio económico de un proyecto. Recuperado de <https://www.obsbusiness.school/blog/elementos-claves-en-el-estudio-economico-de-un-proyecto> expresa que,

En todo proyecto existen tres tipos de inversiones, cuya suma proporcionará el total de inversiones necesario para poner en marcha el proyecto. Inversiones en Activos fijos. Son aquellas destinadas a recursos de tipo tangible, como la maquinaria o el mobiliario preciso, intangible, es decir, que no se pueden “tocar”, como los estudios, las relaciones con los proveedores, derechos y permisos. Inversiones en Capital de trabajo o activos circulantes. Se trata de determinar los recursos necesarios para poner en funcionamiento el proyecto (materias primas, mano de obra, etc).

De igual manera para Morales, J. & Morales, A. (2009), expresan que:

Inversión Es preciso realizar la búsqueda de recursos financieros para adquirir los activos necesarios para implementar el proyecto de inversión. Es común designar como inversión al proceso cuyo objetivo es reunir y poner en acción todos los elementos para que el proyecto de inversión comience a generar los productos o servicios planteados en el nivel de proyecto. Entre las principales actividades se encuentra la obtención del financiamiento respectivo (pp. 36-37)

Se puede establecer que la inversión en un proyecto, busca cubrir todos los costos y gastos que se van a realizar en un tiempo establecido, estos van enfocados a cubrir la adquisición de los factores a utilizar en la ejecución del proyecto.

1.2.18.2. *Determinación de los ingresos, costos y gastos.*

De acuerdo a los autores Morales, J. & Morales, A. (2009), expresan que:

Es el estado financiero que cuantifica el importe de los recursos monetarios que se reciben en razón de las operaciones del proyecto de inversión. Para elaborarlo se utilizan el estudio de mercado y los estudios técnicos, que sirven de base para realizar las estimaciones sobre las ventas que se considera que es posible realizar durante el periodo de duración de la inversión.

Los costos de producción representan todas las erogaciones realizadas desde la adquisición de la materia prima hasta su transformación en artículos finales para el consumo. También incluyen a los servicios que se venden a los consumidores, como es el caso de la energía eléctrica, servicio de televisión, servicio de telefonía, etc. Los costos de producción se dividen en gastos directos y gastos indirectos (pp. 166-167).

En este mismo sentido la autora Mondragón, D. (2017), manifiesta que:

Costo es un desembolso en efectivo o en especie hecho en el pasado (costos hundidos), en el presente (inversión), en el futuro (costos futuros), o en forma virtual (costo de oportunidad). Es importante señalar que la evaluación de proyectos es una técnica de planeación y la forma de tratar el aspecto contable no es tan rigurosa, lo que quiere decir es que se trata de predecir qué sucederá en el futuro, es necesario redondear cifras a miles para que estas no afecten en absoluto la evaluación económica. Al hacer el estudio en el análisis de prefactibilidad o de factibilidad se deben determinar los ingresos como los costos y los gastos asociados al periodo que corresponde la fase operativa o de funcionamiento del proyecto y este es un requisito para la evaluación financiera del proyecto (p. 71).

En este sentido analizamos todos los gastos realizados, tanto en el pasado los cuales son considerados como hundidos, los gastos actuales son inversión, consideramos los costos futuros y tenemos los costos de oportunidad. Al realizar el análisis de factibilidad, determinamos los ingresos, los costos y los gastos generados en la fase operativa.

1.2.18.3. *Capital de trabajo inicial*

De acuerdo a Vigo, V. et. al (2018), manifiesta que la inversión inicial, son aquellos gastos que se debe realizar para obtener una capacidad operativa adecuada del proyecto. Normalmente son los gastos que se ocasionan entre el primer desembolso y la ejecución del proyecto; es decir, cuando el proyecto presenta las condiciones adecuadas para iniciar su funcionamiento. (p. 168) en este mismo sentido de acuerdo a Westreicher, G. (2020). Capital inicial. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/capital-inicial.html> manifiesta que, el capital inicial es el fondo de dinero necesario para que una empresa pueda iniciar sus operaciones. Con dichos recursos, podrá adquirir los activos y realizar todos los trámites obligatorios para comenzar su actividad. Podemos considerar que el capital inicial de trabajo o inversión inicial nos ayuda para poder empezar con la ejecución del proyecto y su funcionalidad adecuada.

1.2.18.4. *Costos del proyecto*

De acuerdo a García, O. (2015). Gestión de los Costos del Proyecto. [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.proyectum.com/sistema/blog/gestion-de-los-costos-del-proyecto/> manifiesta que las tareas que se deben ejecutar para cumplir los objetivos del proyecto en donde

se involucran los recursos humanos y recursos materiales, estos al final, se convierten en costos para el proyecto. Estos costos deben tener una buena planificación y deben ser bien llevados, con la finalidad de que no se pueda sobrepasar al presupuesto asignado. En este mismo sentido Vigo, V. et. al (2018), expresa que “son los gastos generados para el funcionamiento del proyecto, estos incluyen los costos de operación como la adquisición de insumos y el pago de los salarios a trabajadores, como también los gastos de mantenimiento de maquinaria y equipo” (p. 168) En este sentido, podemos determinar los costos del proyecto van de acuerdo a cada uno de los pasos a realizar en el cumplimiento de los objetivos del proyecto, esto es los recursos que vamos a utilizar sean humanos como también recursos materiales.

1.2.18.5. *Elaboración de estados financieros.*

Para Morales, J. & Morales, A. (2009), expresan que la información financiera es la que se refleja en los diferentes estados financieros, los cuales son utilizados para realizar la evaluación a los movimientos financieros. Entre los principales estados financieros tenemos:

- Estado de resultados.
- Estado de situación financiera o balance general.
- Estados de flujos de efectivo (p. 164).

De igual manera la autora, Mondragón, D. (2017), manifiesta que los estados financieros son los medios de comunicación que son utilizados por las empresas para poder obtener los cambios económicos y financieros que se dan en un periodo determinado. Son el resultado de todo el proceso contable en un período determinado, estos son elaborados en base a los saldos de los libros de contables. Estos estados financieros muestran la realidad económica de la empresa durante un periodo contable como resultado de las decisiones tomadas por sus directivos. (p. 72) de este modo determinamos que los estados financieros nos muestran los resultados económicos del ejercicio contable dentro de un período determinado o del período del cual se requiera la información Esta información ayuda para que sus directivos puedan tomar decisiones y acciones de manera adecuada y a tiempo.

1.3. Estado de resultados

De acuerdo a Morales, J. & Morales, A. (2009), expresa que el estado de resultados es un estado financiero dinámico, en vista que la información que este proporciona es correspondiente a un periodo determinado y que por lo general el período de revisión es de un año. Los costos y los gastos se deducen de los ingresos, en donde obtenemos la utilidad o de ser el caso la pérdida del ejercicio, así también el monto de los impuestos y el reparto sobre utilidades a los trabajadores (p. 164).

En el mismo sentido para Según Calvo, M. (30-10-2019). Los estados financieros básicos. [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.captio.net/blog/los-estados-financieros-basicos>, expresa que el estado de resultados también conocido como el estado de pérdidas y ganancias, en donde se resumen las operaciones que se derivan de las actividades económicas de una empresa durante un determinado periodo. El resultado final de la operación se obtiene al restar los ingresos durante un determinado período, los gastos, efectivos y futuros. En este sentido el estado de resultados, refleja la información financiera y el rendimiento del ejercicio en un periodo determinado ordenadamente, el estado de resultados o de pérdidas y ganancias recopila los datos de ingresos y gastos que ha tenido una empresa durante un periodo de tiempo

1.4. Estado de situación financiera (balance general)

De acuerdo a Morales, J. & Morales, A. (2009), expresa que el balance general es un estado financiero que presenta la situación financiera de la empresa en un período o fecha determinada. En este reporte se muestran las inversiones realizadas y las fuentes de financiamiento que se ha empleado en una entidad. En un proyecto de inversión se requiere formular el estado de situación financiera con el fin de conocer el monto de la inversión realizada, determina la cantidad de recursos requeridos y establece el origen de los recursos para adquirir los activos que necesita el proyecto de inversión; incluso, se nos ayuda a analizar el costo de financiamiento más conveniente y ayuda a establecer la estructura financiera combinando los pasivos con el capital. (p. 175)

En este sentido Raffino, M. (2020). Estados financieros. Recuperado de: <https://concepto.de/estados-financieros/> manifiesta que,

Este es un informe de carácter financiero que pone en manifiesto la situación económica de una entidad en un momento específico de su vida. Este elemento está conformado por tres conceptos muy usados dentro de los estados financieros: el activo, el pasivo y el patrimonio neto:

El activo. Está conformado por los bienes económicos de una empresa, documentos con fecha de obra y todo tipo de erogaciones que le propinen un beneficio futuro a dicha empresa; en un balance contable el activo se encuentra dentro del haber.

El pasivo. Es toda deuda o compromiso que adquiere una empresa para su propia financiación o para con terceros; en un balance contable el pasivo se encuentra dentro del debe.

El patrimonio neto. El PN son los recursos residuales del activo, luego de deducir el pasivo. El patrimonio neto entonces se calcula mediante la siguiente ecuación:

$$\text{Activo} - \text{Pasivo} = \text{Patrimonio Neto}$$

De acuerdo a lo revisado el estado de situación financiera o también conocido como balance general es un documento que refleja la situación financiera de una empresa en un tiempo

determinado. Nos presenta esta información de forma precisa y clara, refleja el estado del patrimonio de la empresa, y de los activos y pasivos como también de los derechos y obligaciones que tiene la empresa.

1.5. Flujo de efectivo.

De acuerdo a Saavedra García, M. L. & Uribe, J. L. (2018) Flujo de efectivo para las pymes: una propuesta para los sectores automotores y de tecnologías de la información en México. Revista Finanzas y Política Económica, 10(2),287-308. DOI: 10.14718/revfinanzpolitecon.2018. 10.2.3, manifiestan que, “el flujo de efectivo está diseñado para mostrar qué tan bien se está administrando el dinero la empresa; para estos, se calcula la liquidez y se restan los ingresos y las salidas de dinero que la empresa ha realizado” (p. 291), en este sentido para Vigo, V. et. al (2018). Manual de Diseño de Proyectos de Desarrollo Sostenible. 2ª ed. Cajamarca: Publiser Comunicaciones S.R.L, manifiesta que:

Para evaluar un proyecto es necesario presentar en forma ordenada, numérica y lógica, todos los costos y beneficios relevantes, a fin de que en un paso posterior éstos puedan ser resumidos en una única cifra, que constituye el indicador de rentabilidad del proyecto. De este modo, el proyecto bajo análisis podrá ser comparado con inversiones alternativas, tanto en el mismo sector como en otros sectores de la actividad pública. Para ello es necesario construir un flujo de caja o flujo de fondos, el cual constituye el principal instrumento de análisis cuantitativo en la metodología de diseño de proyectos. (p. 229)

Podemos expresar que el estado de flujo de efectivo tiene la finalidad de mantener informado a los interesados sobre las entradas y salidas de efectivo de su equivalente, al igual que las variaciones, cambios y movimientos de efectivo que ha tenido la empresa.

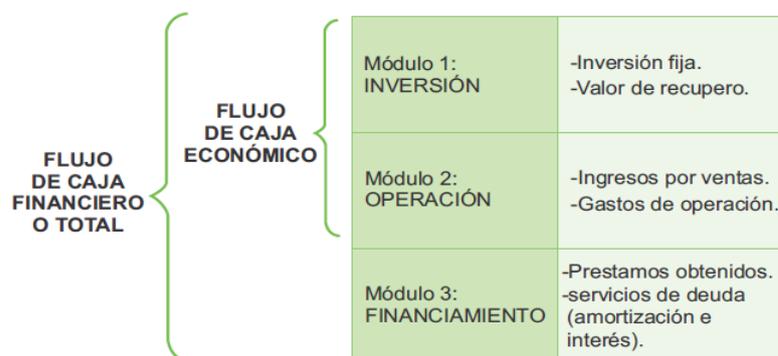


Figura 3-1: Procedimiento de evaluación.
Fuente: Barbosa, L. 2017

1.5.1. Punto de equilibrio

De acuerdo a Flores, J. (14-05-2021). Punto de equilibrio en una empresa: qué es y cómo se calcula. [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://blog.hubspot.es/sales/punto-equilibrio-empresa> manifiesta que, el punto de equilibrio sirve para definir el instante en que una empresa tiene la capacidad de cubrir sus costos fijos y variables. Es decir, cuando los ingresos y los egresos están al mismo nivel y, por lo tanto, no existen ni pérdidas ni ganancias. En este mismo sentido, Morales, J. & Morales, A. (2009), expresan que, el punto de equilibrio es la cantidad de ingresos que son iguales a la totalidad de costos y gastos en los que incurre una empresa. En los proyectos de inversión es la cantidad de ingresos que provienen de la venta de los productos y/o servicios. Es necesario realizar el cálculo del punto de equilibrio cada año con la finalidad de conocer si las ventas alcanzan a cubrir los costos y gastos del proyecto.

La fórmula para determinar el punto de equilibrio es:

$$Pe = \frac{CF}{PV - CV}$$

Donde:

Pe = Punto de equilibrio

CF = Costos fijos totales

PV = Precio de venta

CV = Costo variable unitario (P. 74)

El punto de equilibrio, es el punto en donde los ingresos son iguales a los costos o egresos, es decir es el punto donde no existen pérdida o ganancias para la empresa.

1.5.2. Evaluación del proyecto

De acuerdo a Mondragón, D. (2017), la evaluación es la parte final del estudio de factibilidad de un proyecto, en la evaluación del proyecto se determina la existencia de un mercado potencial, también se determinará un lugar adecuado, se domina el proceso de producción, y se realiza el cálculo de la inversión para que el proyecto se lleve a cabo. Sin embargo, a pesar de determinar la utilidad no se ha demostrado si es rentable o no. (p. 84)

En este contexto Pérez, A. (29-04-2021) La evaluación de un proyecto. Herramienta clave para evitar el fracaso. [Entrada de blog] Recuperado de: <https://www.obsbusiness.school/blog/la-evaluacion-de-un-proyecto-herramienta-clave-para-evitar-el-fracaso> manifiesta que, la evaluación de los proyectos es un proceso en el cual valoramos y analizamos los elementos que intervienen en el proyecto, con la finalidad de saber su viabilidad y eficacia, determinar los riesgos

y obtener respuestas. La evaluación es una fase fundamental, con independencia del tamaño del proyecto y sus características.



Figura 4-1: Etapas de evaluación de proyectos.
Fuente: Reyes, T. 2018

1.2.18.1 Ciclo de evaluación del proyecto

De acuerdo al autor Mondragón, D. (2017), la evaluación del ciclo de un proyecto, se evidencian tres fases diferentes, en donde la evaluación presenta características propias diferentes.

En la fase I o de pre inversión, la evaluación tiene como objetivo fundamental determinar las bondades del proyecto con base en la información obtenida desde dos perspectivas la evaluación privada y la evaluación socioeconómica, se trata de una evaluación previa a la decisión de invertir o no en un proyecto, conocido también como evaluación ex-ante.

En la fase II o de implantación del proyecto, tiene como objetivo determinar el nivel de cumplimiento de cada una de las actividades programadas en esta fase en términos de tiempo, calidad de los trabajos y optimización en la aplicación de los recursos, suelen los recursos de inversión.

La evaluación ex-post se efectúa en la fase III o de funcionamiento del proyecto, el objetivo es determinar si el proyecto cumple la filosofía bajo la cual fue concebido, se aplican técnicas de control interno, de desempeño y de gestión. (p. 84)

Para Pérez, A. (29-04-2021). La evaluación de un proyecto. Herramienta clave para evitar el fracaso [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.obsbusiness.school/blog/la-evaluacion-de-un-proyecto-herramienta-clave-para-evitar-el-fracaso> manifiesta que,

La evaluación de los proyectos es un proceso de valoración en el cual se analizan todos los elementos que intervienen en el proyecto con el fin de determinar su viabilidad y eficacia, calcular los posibles riesgos y determinar las respuestas. Se trata de una fase fundamental, con independencia de sus características y tamaño del proyecto en cuestión.

No obstante, el término evaluar implica mucho más que valorar. Este concepto supone la recogida y análisis de datos de manera continua.

De este modo la evaluación del proyecto determina actividades de seguimiento y de control, las cuales nos permiten evaluar el proyecto, de igual manera nos permite detectar necesidades para establecer acciones de mejora.

1.5.2.1. Valor actual neto (VAN) o Valor presente neto (VPN)

De acuerdo a García, I. (2017). Definición de Valor Actual Neto (VAN). Recuperado de: <https://www.economiasimple.net/glosario/valor-actual-neto> manifiesta que, el Valor Actual Neto, o VAN, se refiere a un criterio de inversión, el cual pasa por actualizar los cobros y pagos de un proyecto para determinar si la inversión puede resultar rentable o no.

De igual manera para Morales, J. & Morales, A. (2009) manifiestan que, es la diferencia del valor presente neto de los flujos de efectivo y el valor de la inversión, cuyo resultado se expresa en dinero. Se define como la suma de los valores presentes de los flujos netos de efectivo, restando la suma de los valores de las inversiones. Es decir, los flujos netos de efectivo se descuentan de la tasa mínima de rendimiento requerida. (pp. 186-187).

La fórmula utilizada para calcular el valor presente neto es:

$$VPN = VAN = -I_0 + \sum_0^n \frac{FNE}{(1+i)^n}$$

Donde:

FNE = Flujo neto de efectivo

I = Tasa de interés a la que se descuentan los flujos de efectivo

n = Corresponde al año en que se genera el flujo de efectivo de que se trate

I_0 = Inversión

El valor actual neto VAN o NPV, nos ayuda a determinar el cálculo del valor presente de efectivo generada por una inversión, considerando que el valor real varía con el tiempo. El VAN, se utiliza para realizar la evaluación de proyectos.

1.5.2.2. Tasa interna de rendimiento (TIR)

De acuerdo a los autores Rene, A., Muñoz, F., & Álzate, L. (2017). La evaluación financiera de proyectos y su aporte en la generación de valor corporativo. *Ciencia y Poder Aéreo*, 12, 144-155. Doi: <http://dx.doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.567>, expresan que, la tasa interna de retorno es un método que realiza el cálculo de la tasa de descuento, cuando el VAN sea igual a cero. Se refiere al rendimiento del proyecto que involucra a los ingresos como también a los egresos de efectivo a lo largo de su vida. (p. 147)

En este mismo contexto los autores Morales, J. & Morales, A. (2009), manifiestan que:

Ésta es la tasa de descuento a la que el valor presente neto de una inversión arroja un resultado de cero, o la tasa de descuento que hace que los flujos netos de efectivo igualen el monto de la inversión. Esta tasa tiene que ser mayor que la tasa mínima de rendimiento exigida al proyecto de inversión. En términos generales también se interpreta como la tasa máxima de rendimiento que produce una alternativa de inversión dados ciertos flujos de efectivo.

Es importante señalar que debido a que los proyectos de inversión presentan dos tipos de flujos de efectivo, (constantes o desiguales por cada año de duración de la inversión), y de acuerdo con el tipo de flujos de efectivo, la tasa interna de rendimiento se obtiene mediante las siguientes fórmulas.

En el método de interpolación se utiliza la fórmula:

$$0 = -I_0 + \sum_{t=0}^n \frac{S_t}{(1 + i^*)^t}$$

Donde:

S_t = Flujo de efectivo neto del periodo

i^* = Tasa de interna de rendimiento

n = Vida de la propuesta de inversión

I_0 = Inversión

Es así que podemos determinar que la tasa interna de retorno o conocida como TIR es el interés que nos ofrece una inversión, de igual manera podemos manifestar que la Tasa Interna de Retorno es un porcentaje de utilidad o perjuicio que nos da dicha inversión.

1.6. Idea a defender

La realización de un proyecto de factibilidad para la creación de los cursos de conducción para las licencias de tipo D y E, en el sindicato de conductores Profesionales De Orellana, permite la implementación de estrategias en la oferta de cursos para la captación de recursos económicos de manera eficiente.

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLÓGICO

2.1. Planteamiento del problema

En el Ecuador las escuelas de conducción tienen como uno de sus objetivos proporcionar los conocimientos necesarios sobre leyes, puesta en marcha del vehículo, mecánica básica y primeros auxilios. Las escuelas de conducción profesional cumplen un rol importante en la sociedad que es la de reducir el índice de mortalidad en las vías del Ecuador.

Es por esa razón que solo hasta el año 2007, en el Ecuador existían solo dos Escuelas de Conducción para formar conductores no profesionales en todo el país, a partir de esta fecha y ante la presión de empresarios y educadores, la Comisión Nacional de Tránsito con ayuda del proyecto de ley de tránsito llevada a cabo en el pleno de la Asamblea Nacional se dio paso a los permisos de funcionamiento de las escuelas de conducción de conductores no profesionales. En la actualidad existen 102 centros de capacitación (ANT, 2014).

Poco a poco se fueron conformando las Escuelas de Conducción en las diferentes ciudades y provincias sin cumplir a cabalidad los procedimientos técnicos que permiten una mejor seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito en las carreteras del país.

Uno de los principales factores para que se pueda llevar a cabo esta investigación es la alta demanda por parte de la ciudadanía quienes son los principales interesados en obtener una licencia de conducir. Esto le permitirá a las escuelas y sindicatos de la provincia de Orellana recaudar recursos económicos importantes, lo cual les ayudará a mejorar su infraestructura.

2.2. Formulación del Problema

¿De qué manera la realización de un proyecto de factibilidad para la creación de los cursos de conducción para las licencias de tipo D y E, en el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, permite la implementación de estrategias en la oferta de cursos para la captación de recursos económicos de manera eficiente?

2.3. Delimitación del problema

El trabajo de investigación se delimitará bajo los siguientes parámetros:

Área: Gestión de Gobiernos Seccionales

Campo de Acción: Proyecto de Factibilidad

Temporal: Periodo enero – diciembre 2020

Especial: Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana

2.4. Justificación

2.4.1. Justificación Teórica

La presente investigación se justifica desde el punto de vista teórico tomando en consideración que se hace uso de la base científica de reconocidos autores y tratadistas, contenidos en: libros, revistas, artículos científicos, internet y hemerotecas actualizadas y especializadas, relacionada con el incremento de la demanda de los cursos de conducción para conductores profesionales.

2.4.2. Justificación Metodológica

El desarrollo del tema investigativo se justifica desde el punto de vista metodológico, ya que hace uso de diferentes tipos, métodos, instrumentos y técnicas de investigación, tendientes a recopilar la información necesaria, pertinente y oportuna de tal forma que los resultados sean veraces y confiables.

2.4.3. Justificación Académica

El tema de investigación, justifica su realización desde la parte académica, porque permite poner en práctica los conocimientos adquiridos durante el proceso de aprendizaje en la Unidad de Educación a Distancia, de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, es así que la teoría y la práctica se fusionan al realizar el proyecto de factibilidad en el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana. De este modo se ejecuta y se pone en práctica los conocimientos adquiridos en una institución real y legalmente constituida; paralelamente, este trabajo genera nuevos conocimientos que en la vida profesional permiten un mejor desempeño.

2.4.4. Justificación Práctica

Desde la perspectiva de la práctica, el presente trabajo de titulación se justifica, ya que el realizar un proyecto de factibilidad para la creación de los cursos de Conducción para las licencias de tipo D y E, en el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, permite evaluar las condiciones

de la institución como también los costos en los que incurrirá en caso de ser necesario durante la aplicación.

2.5. Objetivos

2.5.1. *Objetivo General*

Realizar un proyecto de factibilidad para la creación de los cursos de conducción para las licencias de tipo D y E, en el sindicato de conductores profesionales de Orellana, mediante la implementación de estrategias en la oferta de cursos para la captación de recursos económicos de manera eficiente.

2.5.2. *Objetivos Específicos*

- Definir el marco teórico con base en las diferentes fuentes bibliográficas acerca de los cursos de capacitación y conducción profesional y sus diversos autores, que permitan la sustentación de la presente investigación.
- Estructurar el marco metodológico, mediante el uso de los diferentes métodos e instrumentos de investigación que permita la recopilación de la información existente y relevante para que los resultados obtenidos durante la investigación sean los más reales posibles.
- Elaborar un informe final de la investigación con sus respectivas conclusiones y recomendaciones que permita demostrar la viabilidad y sostenibilidad los cursos de capacitación y conducción profesional de las licencias tipo D y E.

2.6. Modalidad de la investigación

El presente tema de investigación se desarrollará bajo las siguientes modalidades de investigación.

2.6.1. *Enfoque cuantitativo*

El enfoque cuantitativo recoge y analiza los datos sobre las variables, se enfoca a la tabulación, interpretación y comprobación de los datos estadísticos de la investigación, en donde se obtendrá información de importancia con la cual se puede determinar las causas del problema, de acuerdo a los resultados obtenidos se puede llevar a cabo el tema de investigación con la aplicación de la encuesta para la verificación de la idea a defender

2.6.2. *Enfoque cualitativo*

Se aplicada el enfoque cualitativo para la realización del levantamiento de información bibliográfica existente, para el correcto desarrollo desde la perspectiva científica y metodológica,

la cual busca acceder a información oportuna que sirva para que los resultados de esta investigación sean óptimos en la construir el planteamiento de problema.

2.7. Tipos de investigación

2.7.1. *De campo*

La investigación de campo ayuda en la recolección de información eficiente al tener contacto directo con el entorno objeto de estudio, la presente investigación se realizó mediante visitas a las instalaciones del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, con lo cual se pudo obtener información para el desarrollo de la investigación.

2.7.2. *Descriptivo*

Mediante la aplicación de encuestas se obtiene información adecuada para la realización del proyecto para la creación de los cursos de conducción para las licencias de tipo D y E, en el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana

2.7.3. *Explicativa*

En el proceso de la investigación este método de investigación nos ayuda a interpretar la realidad de las cosas que ocurre en torno al fenómeno u objeto de estudio, con el propósito de establecer las causas del porqué de las cosas.

2.8. Población y muestra

2.8.1. *Población*

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC, 2017) la población de la provincia de Orellana en el año 2017 bordeaba los 136.396 habitantes, que representa el 4% de la población nacional de los cuales el 49,4% son mujeres y el 50,6% varones. De la población total 57,5% residen en el área rural y el 42,5% reside en el área urbana. Esto quiere decir que la provincia de Orellana tiene una tasa de crecimiento poblacional del 3,3%.

La población económicamente activa (PEA) (INEC, gporellana.gob.ec, 2017) está formada por las 16.726 mujeres y los 37.706 hombres con una edad promedio de 23 – 25 años de edad.

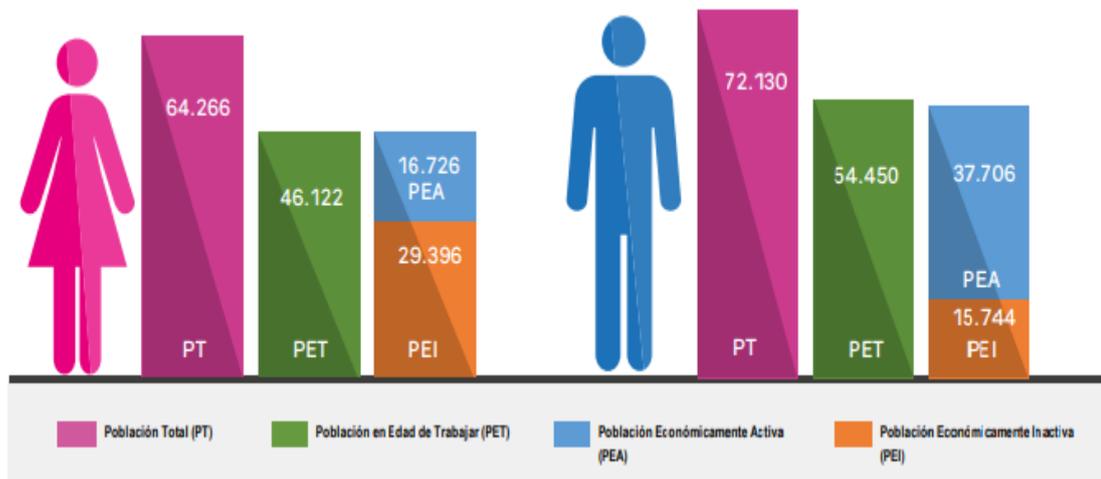


Figura 1-2: Población Económicamente Activa - PEA.

Fuente: (INEC I. N., 2017)

2.8.2. Muestra

2.8.2.1. Cálculo de la muestra.

Para el cálculo de la muestra, hemos considerado la oferta del año 2020, que corresponde a 720 cupos para licencias tipo D y E en la provincia de Orellana, mismo que detallamos a continuación.

Oferta	720
Sindicato de Conductores	4
Frecuencias del curso al año	2
Estudiantes por curso	30
Número de cursos	3

Para esta proyección hemos usado la fórmula de Funcional Lineal que reemplaza a los mínimos cuadrados, esta función se halla en la hoja de cálculo Excel.

2.8.2.2. Para obtener el tamaño de la muestra se aplicó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{z^2(p * q)N}{e^2N + z^2(p * Q)}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra.

z = Margen de Confiabilidad, según la tabla de distribución normal (Confianza=95%; $Z=1,96$).

e = Error admisible.

N = Tamaño de la población.

p = Éxito del evento

q = Fracaso del evento.

Ahora, sustituyendo en la fórmula:

$$n = \frac{(1,96)^2(0,50 \times 0,50)720}{(0,05)^2 720 + (1,96)(0,50 \times 0,50)}$$

$$n = \frac{(3,8416)(180)}{(1,80) + (0,49)}$$

$$n = \frac{(691,488)}{(2,29)}$$

$$n = 301$$

Se requiere encuestar no a menos de 301 conductores profesionales y no profesionales para alcanzar una efectividad del 95%.

2.9. Métodos, técnicas e instrumentos

Las metodologías a implementar es este trabajo de investigación son: Deductiva y Analítica.

2.9.1. Métodos

2.9.1.1. Método deductivo

Este método ayudará a llegar a conclusiones mucho más claras como detallar los diferentes criterios específicos en cuanto a las mejoras en infraestructura, diseño de estrategias para optimizar los recursos y desempeño de la institución

2.9.1.2. Método inductivo

Se refiere al análisis de los fenómenos que se van presentando en la institución, a medida avanza la investigación hasta comprender su funcionamiento. El soporte del método analítico será la información que la institución le proporcione como tal y en base a ello se podrá diseñar un informe que refleje la situación real de la institución para que se pueda tomar medidas.

2.9.2. Técnicas

2.9.2.1. Observación

Ayuda observar detenidamente al fenómeno o sujeto de investigación con el propósito de tomar la información más relevante y posteriormente analizarla. Una ventaja es que sé que se puede tener un acercamiento con el sujeto de estudio mediante las visitas frecuentes para recabar más información de ser necesario.

2.9.2.2. Encuestas

Se usa este método para obtener la opinión de los involucrados en la investigación y a su vez son de interés por parte del investigador. Esta consiste en diseñar un cuestionario de preguntas que se aplicará al sujeto de estudio para tabularla y analizarla.

2.9.3. Instrumentos de investigación

2.9.3.1. Encuestas

- Las encuestas se aplicarán en la provincia de Orellana con la finalidad de obtener información confiable.
- En cuanto a las guías de entrevistas ayudarán a tener un diálogo fluido con los jefes de departamentos o funcionarios de la institución del Sindicato de Choferes de Orellana.

El análisis de datos permitirá definir la orientación de la investigación y una vez que concluya la investigación se podrá emitir un informe final en el cual se reflejarán los resultados obtenidos durante el proceso de la investigación.

2.9.3.2. Encuestas y entrevista

- Las encuestas se aplicarán en la provincia de Orellana con la finalidad de obtener información confiable.
- En cuanto a las guías de entrevistas nos permite tener un diálogo fluido con funcionarios de la institución; en donde para el desarrollo adecuado del proyecto se realizará la entrevista al Secretario General del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana.

El análisis de datos permitirá definir la orientación de la investigación y una vez que concluya la investigación se podrá emitir un informe final en el cual se reflejarán los resultados obtenidos durante el proceso de la investigación.

2.9.3.3. Aplicación de la entrevista

1.- ¿Qué tipo de licencia de conducir oferta la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana?

En la actualidad la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, oferta la licencia de conducir profesional tipo C, con la cual los conductores en su mayoría realizan actividades de taxismo.

2.- ¿Cuál es el cupo actual de alumnos que oferta la escuela de conducción?

El cupo actual que la escuela de conducción oferta es de máximo 150 alumnos, los cuales se distribuyen en 5 cursos de 30 alumnos de acuerdo a lo que determina la ley.

3.- ¿Existe una metodología utilizada para impartir los cursos de conducción?

La escuela de conducción imparte conocimientos a los alumnos de acuerdo a las materias que la ANT ha determinado, lo primordial es que exista la interacción entre el estudiante y el docente, como también se realizan prácticas de conducción con personal capacitado y con experiencia para que el alumno se sienta con la capacidad y confianza adecuada.

4.- ¿De qué manera se realiza el cobro a los estudiantes por los cursos de conducción?

El pago por los cursos de conducción se los realiza con un solo pago de la matrícula, y se permite realizar un solo pago por el total del curso o también de manera mensual por el tiempo estimado de duración del curso, y si existe disponibilidad del estudiante puede realizar abonos hasta cubrir el total del valor del curso antes de terminar el mismo.

5.- ¿Con cuántas aulas cuentan la escuela de conducción?

La Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana cuenta con 12 aulas distribuidas en dos bloques, de estas solo 5 se encuentran en uso para la emisión de la licencia de conducir tipo C, por lo que contamos con 7 aulas para ampliar nuestra oferta.

6.- ¿En dónde se imparte las clases de conducción práctica?

El Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana cuenta con terrenos propios adaptados para que los estudiantes realicen sus prácticas de conducción. Pero también se realiza prácticas de conducción por las calles del cantón y calles aledañas.

7.- ¿De ser el caso en donde la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, pueda ampliar su oferta de licencias tipo D y E, cuantos cupos y cursos se abriría para impartir las mismas?

Concedores de la aceptación que existe por parte de la comunidad de la provincia en poder adquirir licencias de conducción profesionales de tipo D y E; se cree conveniente ofertar 300 cupos, de los cuales se destinarían 180 cupos para licencia tipo E distribuidos en 3 cursos en el horario de lunes a viernes y 3 para los fines de semana de 30 estudiantes cada uno y 120 cupos para licencia tipo D, 2 para los cursos de lunes a viernes y 2 para los fines de semana con 30 estudiantes cada uno.

2.9.3.4. Aplicación de encuestas

1. ¿Posee usted una licencia de conducir?

Tabla 1-3: Posee usted una licencia de conducir

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
SI	178	59%
NO	123	41%
TOTAL	301	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada
Realizado por: Investigación propia

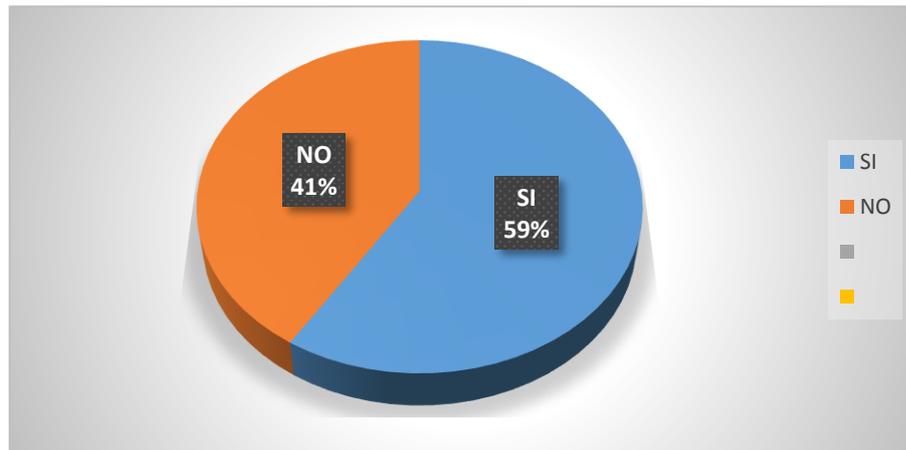


Gráfico 1-3: Posee usted una licencia de conducir
Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

Se determinó que de los 301 encuestados, 178 que representan el 59% poseen licencia de conducir mientras que el 41% no cuenta con licencia de conducir.

2. ¿Qué tipo de licencia de conducir posee?

Tabla 2-3: Tipo de licencia de conducir posee

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
Motos (A)	89	23%
Sportman(B)	92	23%
Vehículos Livianos (C)	67	17%
Buses (D)	13	3%
Furgonetas (D1)	13	3%
Camiones Pesados (E)	7	2%
Trolebús (E1)	0	0%
Tractores (G)	2	1%
Ninguna de las anteriores	123	31%
TOTAL	383	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada
Realizado por: Investigación propia

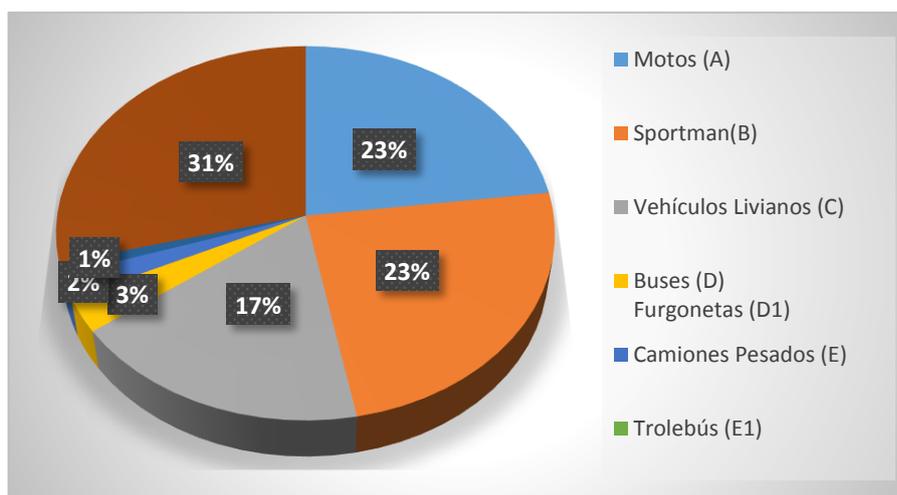


Gráfico 2-3: Tipo de licencia de conducir posee
Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

De acuerdo a los resultados obtenidos en la aplicación de las encuestas se pudo determinar que las licencias de conducir que la población en su mayoría posee son de tipo A en una cantidad de 89, tipo B 92 y 67 de tipo C. De igual manera el 31% de encuestados no poseen licencia de conducir; y en una cantidad muy reducida poseen licencias de conducir profesionales tipo D y E.

3. ¿Sabe usted cuantas escuelas de conducción profesional existen en la provincia de Orellana?

Tabla 3-3: Cuantas escuelas de conducción profesional existen en la provincia

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
Si	176	58 %
No	125	42 %
TOTAL	301	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada

Realizado por: Investigación propia

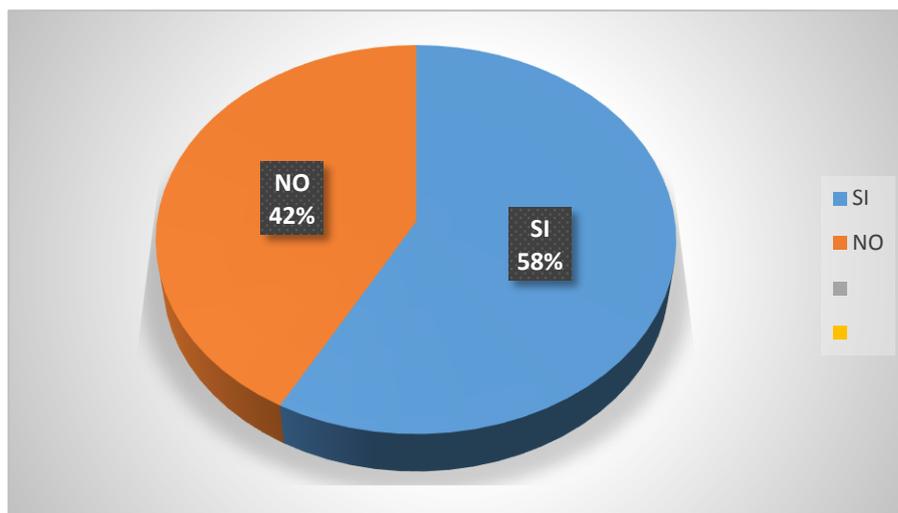


Gráfico 3-3: Cuantas escuelas de conducción profesional existen en la provincia
Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

Se realizó la consulta sobre si tienen conocimiento de cuáles son las instituciones que dan el servicio de capacitación para la obtención de licencias de conducir profesionales tipo D y E en la provincia de Orellana, los cuales en un 42% respondieron que no tienen conocimiento y el 58 % dijeron conocer que el único lugar de capacitación para la obtención de la licencia de conducción profesional tipo D y E es la Escuela de Conducción del Sindicato de Choferes Profesionales de La Joya del Sacha.

4. Al momento de seleccionar una escuela de conducción, ¿qué es lo primero que toma en cuenta?

Tabla 4-3: Para seleccionar una escuela de conducción que toma en cuenta

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
Instalaciones	19	6 %
Docentes	14	5%
Instructores capacitados	13	4%
Vehículos	17	6%
Todos los anteriores	238	79%
TOTAL	301	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada

Realizado por: Investigación propia

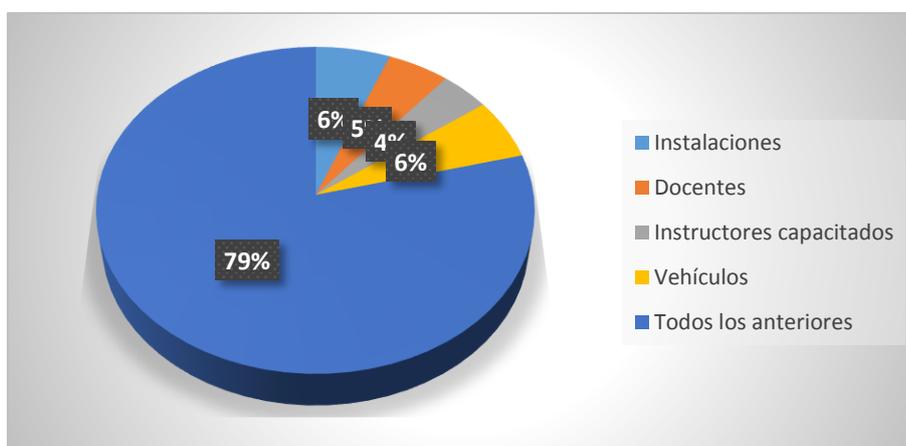


Gráfico 4-3: Condiciones para seleccionar una escuela

Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

Podemos determinar que, al momento de seleccionar una escuela de conducción, los encuetados toman en cuenta las instalaciones, los docentes, que sus instructores sean capacitados, también es importante los vehículos con los que cuenta la institución.

5. ¿Estaría interesado en obtener su licencia de conducción profesional tipo D o E?

Tabla 5-3: Le interesa obtener una licencia de conducción profesional

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
SI	245	81 %
NO	56	19 %
TOTAL	301	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada

Realizado por: Investigación propia

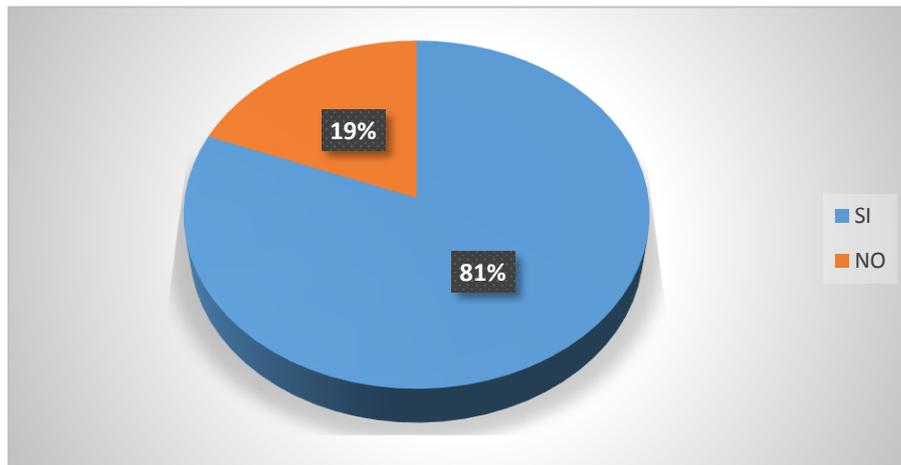


Gráfico 5-3: Le interesa obtener una licencia de conducción profesional

Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

Se pudo determinar que el 81% de los encuestados si le interesa obtener una licencia de conducir profesional, sea esta de tipo D o E. y en un 19 % no se ve interesado por adquirir este tipo de licencia de conducción.

6. ¿Conoce la oferta de licencias de conducir que la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana tiene a disposición?

Tabla 6-3: Oferta de licencias de la Escuela de Conducción del SCPO

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
SI	122	41 %
NO	179	59 %
TOTAL	301	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada

Realizado por: Investigación propia

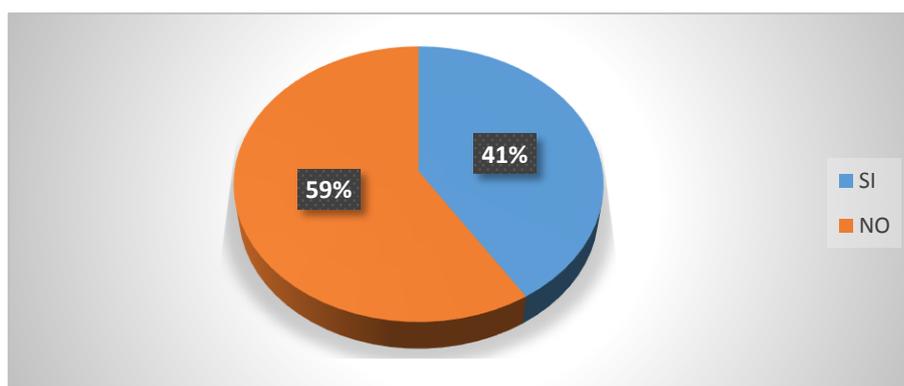


Gráfico 6-3: Oferta de licencias de la Escuela de Conducción del SCPO

Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

En la aplicación de las encuestas se pudo determinar que el 59 % de los encuestados no tiene conocimiento sobre la oferta académica que tiene la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, mientras que el 41 % sabe que solo cuenta con la emisión de licencias profesionales tipo C.

7. Si la Escuela de Conducción Profesional del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana ofertara las licencias de conducir tipo D y E. ¿Por cuál optaría?

Tabla 7-3: Tipo de licencia por la que optaría

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
Tipo D	180	60 %
Tipo E	121	40 %
TOTAL	301	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada

Realizado por: Investigación propia

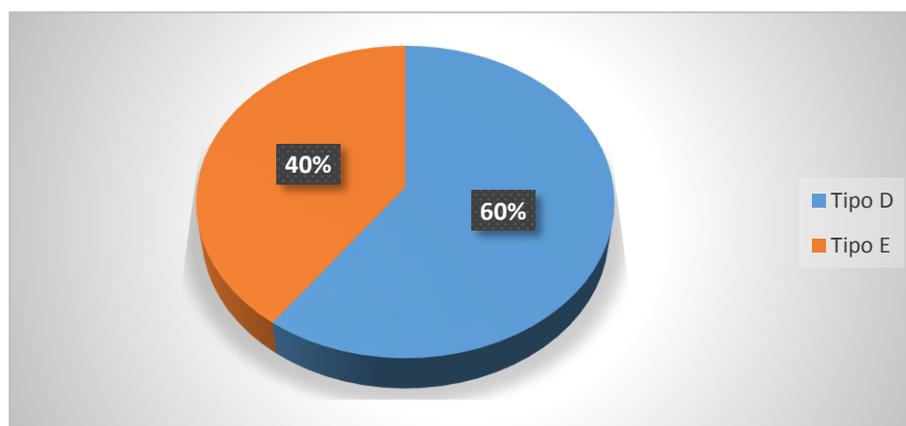


Gráfico 7-3: Tipo de licencia por la que optaría

Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

Se determinó que, si la Escuela de Conducción Profesional del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana ofertara las licencias de conducir profesionales tipo D y E, el 60 % de los encuestados optarían por la licencia tipo D y el 40 % por la licencia tipo E.

8. ¿Cree Ud. que el poseer una licencia profesional tipo D o E, mejora notoriamente sus oportunidades laborales?

Tabla 8-3: Mejores oportunidades laborales

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
SI	249	83%
NO	52	17%
TOTAL	301	100

Fuente: Resultados de la encuesta realizada
Realizado por: Investigación propia

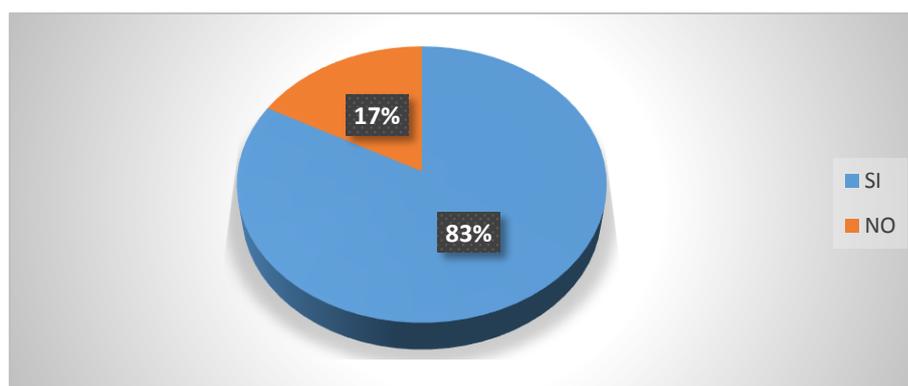


Gráfico 8-3: Mejores oportunidades laborales
Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

Se determinó que el 83% de los encuestados consideran que el obtener una de las licencias profesionales tipo D o E mejoraría sus oportunidades de poder tener una oferta laboral; en vista que en la provincia de Orellana existe una alta actividad en el tema de transporte pesado por ser una zona dedicada a la actividad petrolera.

9. Si decidiera realizar el curso de conducción tipo D o E, ¿cuál sería el horario de su preferencia?

Tabla 9-3: Horario de preferencia

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
Lunes a viernes 18h30 a 21h30	168	56%
Fin de semana 07h30 a 14h45	133	44%
TOTAL	301	100

Fuente: Resultados de la encuesta realizada

Realizado por: Investigación propia

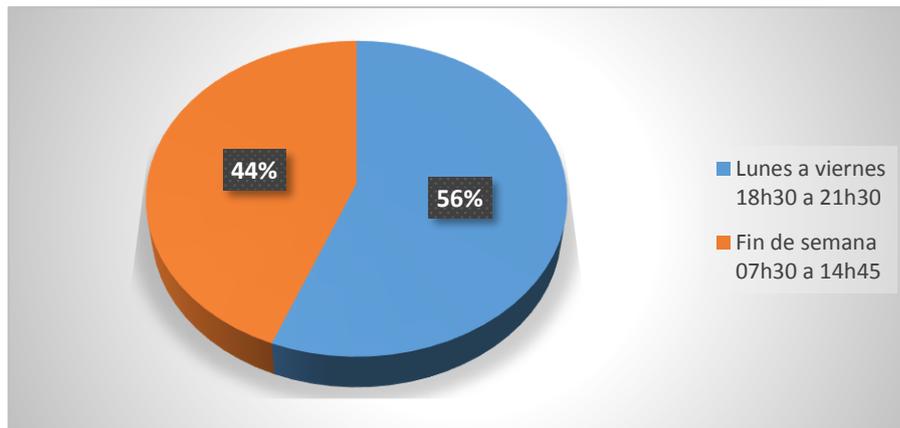


Gráfico 9-3: Horario de preferencia

Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

De acuerdo a los resultados obtenidos en la aplicación de las encuestas al consultar sobre el horario de preferencia, el 56% está dispuesto a asistir en el horario de lunes a viernes de 18h30 a 21h30, y el 44% considera realizar el curso de conducción en el horario del fin de semana.

10. ¿Cuál sería el modo de pago que se ajuste a su disponibilidad y preferencia?

Tabla 10-3: Disponibilidad de pago

Respuesta	Frecuencia	Frecuencia Relativa
Un solo pago	69	23 %
Cuotas mensuales	227	75 %
Tarjeta de crédito	5	2%
TOTAL	301	100 %

Fuente: Resultados de la encuesta realizada

Realizado por: Investigación propia

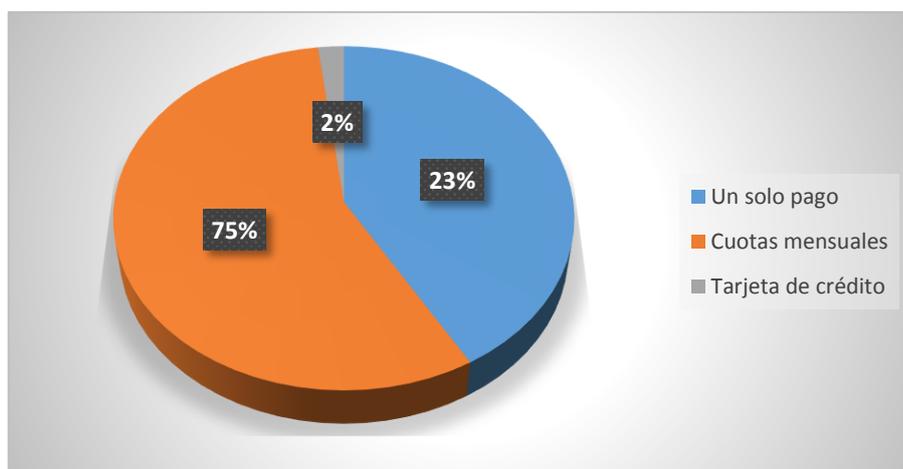


Gráfico 10-3: Disponibilidad de pago

Realizado por: Investigación propia

Análisis e interpretación de resultados

De acuerdo a los resultados obtenidos en la aplicación de encuestas, podemos determinar que el modo de pago del curso de conducción de mayor preferencia el 75% de los encuestados cree prudente realizar pagos mensuales, mientras que el 23% realizaría un solo pago inicial.

2.9.4. Verificación de la idea a defender

De los resultados obtenidos en la aplicación de las encuestas, se derivan las siguientes conclusiones parciales:

El 59% de los encuestados poseen licencia de conducir mientras que el 41% no cuenta con licencia de conducir. De igual manera se determinó que la población en su mayoría posee licencias de conducir no profesionales tipo A y B, y 67 cuentan con licencia profesional de tipo C. De igual manera el 31% de los encuestados no poseen licencia de conducir; y en una cantidad muy reducida poseen licencias de conducir profesionales tipo D y E.

Se pudo determinar que en su mayoría de los encuestados tienen conocimiento que el único lugar de capacitación para la obtención de la licencia de conducción profesional tipo D y E es la Escuela de Conducción del Sindicato de Choferes Profesionales de La Joya del Sacha. Dentro de los resultados a considerar es que la población toma en cuenta antes de optar por una decisión es las instalaciones, los docentes, que sus instructores sean capacitados, y también los vehículos con los que cuenta la institución. Uno de los aspectos que se debe considerar es que en un 81% de los encuestados tienen interés en obtener una licencia de conducir profesional, sea esta de tipo D o E. De igual manera una población considerable tiene conocimiento que la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana cuenta con la oferta académica de licencia profesional tipo C, pero existen personas desconocen el servicio que oferta la escuela de conducción.

Un indicador importante que se debe tener en cuenta es que existe un interés mayor por parte de la ciudadanía en adquirir la licencia de conducción profesional tipo D pero también hay una aceptación considerable por la obtención de la licencia tipo E. También se considera que la obtención de una licencia profesional de conducción mejoraría las oportunidades laborales para la población; en vista que en la provincia de Orellana existe una alta actividad en el tema de transporte pesado por ser una zona dedicada a la actividad petrolera. En lo referente a los horarios del curso de conducción existe un interés de poder asistir en horarios de lunes a viernes de 18h30 a 21h30, y de similar aceptación en el horario del fin de semana. Así también el modo de pago con mayor aceptación es de poder cancelar el curso de conducción en cuotas mensuales.

CAPÍTULO III

3. RESULTADOS

3.1. Sindicato Provincial de Conductores Profesionales de Orellana

3.1.1. *Estratégica empresarial del Sindicato Provincial de Conductores Profesionales de Orellana.*

El Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, no cuenta con una Planificación Estratégica, motivo por el cual he desarrollado la siguiente propuesta.

3.1.1.1. *Misión*

Para el desarrollo de la misión se debe considerar las siguientes preguntas:

Tabla 1-3: Preguntas y respuestas para elaboración de la misión

PREGUNTAS	REPUESTAS
¿Quiénes somos?	Somos una organización que forma conductores profesionales.
¿Qué Buscamos?	Ser líderes en la enseñanza de conducción.
¿Por qué lo hacemos?	Para participar en el desarrollo de la conducción vial y en el respeto de las leyes y normas.
¿Para quién trabajamos?	Para los habitantes de la provincia de Orellana.

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Misión Propuesta

Formar conductores profesionales consistentes de su identidad, con gran sentido de responsabilidad y solidaridad; de formación humanística, con actitud técnica y científica, pensamiento crítico, comprometidos con el cambio social y sobre todo transformando con nuevos marcos conceptuales, que permita al nuevo conductor profesional tomar conciencia del rol que desempeña en la sociedad considerando las normas y leyes establecidas.

Visión

Para el desarrollo de la visión he desarrollado las siguientes preguntas:

Tabla 2-3: Preguntas para la elaboración de la Visión

PREGUNTAS	REPUESTAS
¿Cómo contribuye la institución al bienestar de la población objetiva?	Dándoles una oportunidad de profesión.
¿Cuál es la situación futura deseada para los usuarios o beneficiarios?	Que sean conductores profesionales con conocimientos sólidos.
¿Qué se quiere de la institución?	Que sea reconocida a nivel de la provincia y país gracias a sus amplios conocimientos que brinda la institución.
¿Cómo puede lograr la institución ese futuro?	Con la aplicación de un plan de capacitación.

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.1.1.2. Visión Propuesta

El Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana y su escuela de formación de conductores profesionales, promueve la capacitación de conductores profesionales, con conocimientos técnicos y valores, con un pensum de estudios de acuerdo a la realidad social y la participación directa de todos los organismos involucrados.

3.1.1.3. Valores y Principios

Valores

Es necesario que directivos, socios, administrativos y estudiantes del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana se caractericen por la formación y puesta en práctica de los siguientes valores:

✓ **Responsabilidad**

Ser responsables para poder cumplir a cabalidad todas las tareas encomendadas y responder por ello, dentro de las organizaciones es un factor primordial el cual nos permite alcanzar con éxitos.

✓ **Respeto**

Todas las personas involucradas en el Sindicato de Conductores de Orellana, tienen los mismos derechos, ya que suele ser discriminados entre personas.

✓ **Honestidad**

Cada uno de nuestros empleados realiza las actividades basados en la verdad de sus acciones, procurando no perjudicar a los individuos.

✓ **Puntualidad y disciplina**

Todo ser humano para alcanzar el éxito debe enfocar su accionar en la puntualidad con la finalidad de realizar sus actividades en el tiempo previsto; la disciplina enfoca los esfuerzos para alcanzar el éxito.

✓ **Igualdad de oportunidades**

Los clientes internos y externos cuentan con las mismas oportunidades y pueden participar activamente en los eventos que se realizan en la organización, siendo evaluados de forma imparcial.

✓ **Liderazgo y emprendimiento**

Los funcionarios deberán participar activamente en diferentes emprendimientos con la finalidad de que la entidad sea líder en la capacitación de Conductores Profesionales a nivel provincial y nacional.

✓ **Pensamiento crítico**

Cada uno de los funcionarios del Sindicato deberá ser crítico con su accionar, enfocado en la mejora continua. Llegando a la excelencia en la aplicación de los procesos y servicios que oferta la entidad.

Principios

✓ **Equidad**

Que todas las personas son iguales, sin discriminación alguna que tengan acceso a los servicios, beneficios, información y capacitación ofertados por el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana.

✓ **Eficiencia**

Es una entidad que garantice la utilización de los recursos con que cuenta el Sindicato en beneficio de los socios y de la colectividad a quien va dirigida.

✓ **Calidad**

Es la calidad con la que los funcionarios del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, brindan el servicio tanto a las personas internas como externas.

✓ **Participativo**

En las organizaciones el trabajo en equipos es primordial, ya que permiten que participen todos en conjunto de acuerdo a sus capacidades para alcanzar un mismo objetivo en beneficio de la organización.

3.1.1.4. *Objetivos*

Objetivo General

Fortalecer la gestión administrativa del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, a través de la implementación de una Estructura Organizaciones para el logro de la sostenibilidad al trabajo que desarrolla cada departamento mejorando la coordinación efectiva de las funciones y la optimización de los recursos.

Objetivos Específicos

Promover el clima laboral, comunicación efectiva, aplicación de valores éticos, para la entrega de un trabajo eficiente y responsable.

Aplicar estrategias que resultaron a través del análisis FODA, para el establecimiento de acciones que permitan cumplirlas a cabalidad con el ánimo de sobresalir del mercado competitivo.

Motivar a los empleados y socios a trabajar en equipo con la aplicación de técnicas grupales, y de manejo de personas a todo nivel, para mantener una coordinación efectiva que direcciona al buen desempeño de las funciones laborales.

Capacitar permanentemente al personal administrativo con el afán de brindarles a los clientes un servicio de calidad, satisfacer sus necesidades y por ende optimizar el buen desempeño de las funciones y manejo de los recursos.

Diseñar un Estructura Organizaciones, especificando claramente los niveles jerárquicos del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, y la aplicación de la proyección estratégica propuesta para el reconocimiento y mejoramiento del mismo.

3.1.1.5. *Estrategias*

Las estrategias que se formularon para el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana son las siguientes:

- Contar con el recurso humano calificado y capacitado para que realice todas las actividades administrativas y operativas necesarias con eficiencia y eficacia.
- Diseñar internamente un sistema de comunicación con todos los integrantes del Sindicato que le permita examinar la información pertinente en el momento oportuno para la toma de decisiones.

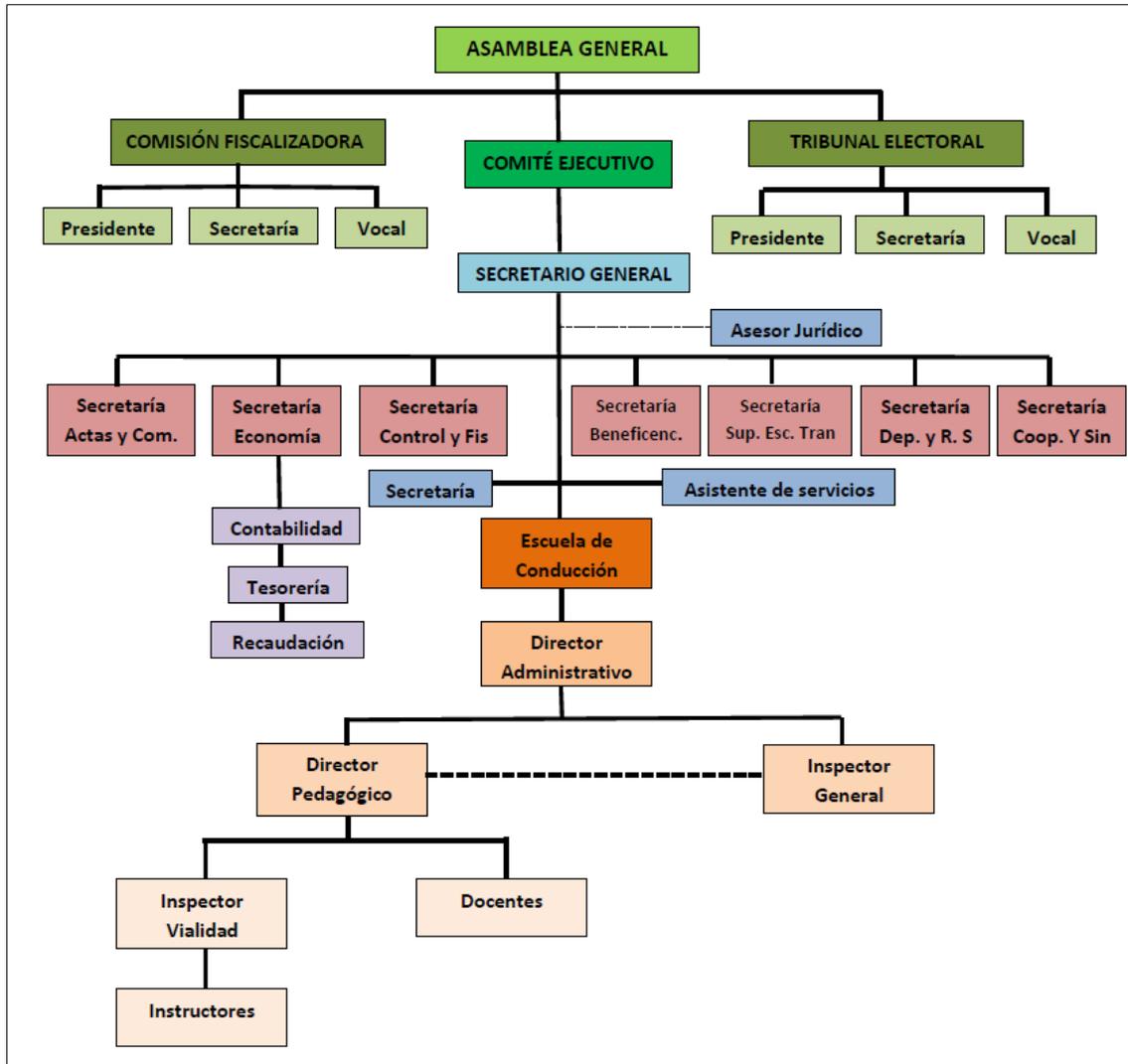
3.1.1.6. *Estructura Organizacional*

El Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, determina su estructura organizacional y administrativa dependiendo de la cantidad de empleados que colaboran en ella, designando responsabilidades, funciones y cargos que viabilicen su coordinación.

El Sindicato deberá organizarse para optimizar sus recursos, y que sus labores puedan ejercerse en un determinado periodo y espacio, sin olvidar la importancia, que debe existir en la relación directa e indirecta entre los departamentos y su personal.

La Estructura para dicha institución refleja las relaciones formales de autoridad, canales de comunicación, departamentos y líneas formales de responsabilidad en cada área. Para realizar el organigrama se consideró las necesidades del Sindicato de tal manera se aplicó un organigrama vertical o de tipo clásico, es decir representa casi una Estructura plana; las unidades se desplazan según su jerarquía de arriba (Asamblea General) hacia abajo (Cargos Operativos).

Este posee líneas sin interrupciones, las cuales indican autoridad formal, relación de niveles jerárquicos de mando a lo largo de la pirámide, así como se describe en la siguiente Estructura ya establecida:



Fuente: Investigación propia
 Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.2. Estudio de Mercado

3.2.1. Análisis de la demanda

3.2.1.1. Demanda Histórica

Según la base de datos la ANT de la ciudad de Quito desde el 2016 hasta el año 2020, se han emitido 10,966 licencias profesionales correspondientes a los cuatro cantones de la provincia de Orellana (Aguarico, Orellana, La joya de los sachas, Loreto).

Tabla 3-3: Demanda Histórica

Año	Licencias Emitidas
2016	676
2017	1,445
2018	1,560
2019	3,580
2020	3,705
Total	10,966

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Elaborado por: Investigación propia

3.2.1.2. Demanda Proyectada

Una vez conocida la demanda histórica para la obtención de la demanda proyectada procedemos a utilizar la fórmula de pronóstico lineal para proyectar hasta el 2025, como se puede observar en la tabla.

Tabla 4-3: Demanda Proyectada

Años	Proyección de la Demanda
2021	4,651
2022	5,556
2023	6,529
2024	7,129
2025	8,132
Total	31,998

Fuente: Fórmula de Pronóstico Lineal

Elaborado por: Investigación propia

3.2.2. Análisis de la oferta

Para determinar la oferta de las licencias tipo D y E, he considerado las licencias que pueden ser ofertadas por los Sindicatos de Conductores del año 2020, legalmente autorizados por la ANT en la provincia de Orellana, así como lo describimos en la siguiente tabla.

Tabla 5-3: Análisis de la oferta

Oferta	720
Sindicato de Conductores	4
Frecuencias del curso al año	2
Estudiantes por curso	30
Número de cursos	3

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Investigación propia

Tabla 6-3: Oferta histórica

AÑOS	OFERTA HISTÓRICA
2016	279
2017	275
2018	358
2019	520
2020	720
Total	2,152

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Investigación propia

3.2.2.1. Oferta Proyectada

Una vez obtenida la oferta histórica para la proyección se utilizó la fórmula de pronóstico lineal.

Tabla 7-3: Oferta Proyectada

AÑO	OFERTA PROYECTADA
2021	769
2022	933
2023	1,079
2024	1,204
2025	1,324
Total	5,309

Fuente: Fórmula de Pronóstico Lineal

Elaborado por: Investigación propia

3.2.3. *Análisis de la Demanda Insatisfecha*

La demanda insatisfecha se la obtiene de la diferencia entre la demanda proyectada y la oferta proyectada.

Tabla 8-3: Demanda Insatisfecha

Año	Oferta Proyectada	Demanda Proyectada	Demanda Insatisfecha
2021	769	4,651	3,883
2022	933	5,556	4,623
2023	1,079	6,529	5,450
2024	1,204	7,129	5,925
2025	1,324	8,132	6,807
Total	5,309	31,998	26,689

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Al realizar este análisis se puede observar que existe un porcentaje considerable de Demanda Insatisfecha por lo que el estudio podrá llevarse a cabo.

3.3. **Comercialización**

Para influir en futuros clientes, el desarrollo de un adecuado Mix de Marketing es una parte fundamental en la ejecución del proyecto. Para lo cual aplicamos estrategias en los canales comerciales de influencia del cantón Francisco de Orellana, con el objetivo de informar a la comunidad y cumplir el objetivo de informar el incremento la oferta de nuevos cursos de conducción con categorías de licencias D y E.

3.3.1. *Producto*

En la actualidad la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana oferta el curso de conducción profesional de licencia tipo C. En vista de la aceptación que ha tenido la propuesta de incrementar la oferta en la entrega de licencias tipo D y E, para conducir tanto bus de transporte público y camiones de carga pesada por la necesidad que existe en el cantón al ser un sector industrial y petrolero, se ha determinado realizar análisis para determinar la factibilidad del proyecto.

Al contar con una infraestructura adecuada, personal administrativo y docentes capacitados, se considera que las características son óptimas para ejecutar el proyecto y cubrir la demanda insatisfecha existente en el mercado del cantón y de la provincia, por tal motivo se establece que la innovación tecnológica y mejoramiento continuo debe ser fundamental para el desarrollo

adecuado de las actividades al servicio de la ciudadanía que realiza el curso para obtener la licencia de conducción profesional en sus diferentes categorías.

3.3.2. Promoción

Para promocionar los cursos que la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana oferta, en la actualidad se realiza publicidad en los medios de comunicación locales tanto de radio y televisión, es así que se realiza comerciales de televisión en Coca Visión y en radios de interés popular.

De igual manera en la actualidad se va a realizar publicidad en las redes sociales, ya que es uno de los medios de mayor acogida en la ciudadanía. Todo esto con el objetivo de informar a la población sobre la nueva oferta académica que la escuela de conducción tiene para la ciudadanía del cantón y la provincia.

3.3.3. Instrumentos de Publicidad

La Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, con el fin de dar a conocer a la ciudadanía su oferta académica, realizará publicidad en diferentes canales de comunicación como:

1. Medios de televisión local
2. Radio
3. Redes sociales
4. Página web institucional
5. Flyers informativos

En donde se informará a la ciudadanía sobre la apertura de nuevos cursos de conducción, para la obtención de licencias profesionales tipo D y E para conducir buses y camiones respectivamente.

Av. Alejandro Labaka, Francisco de Orellana (06) 288-0476 sindicato_choferes_orellana@hotmail.es 9:00 AM a 6:00 PM / 6 Dias

Sindicato Provincial de Conductores Profesionales DE ORELLANA

INICIO NOSOTROS LICENCIAS AULA VIRTUAL INSCRIPCIÓN CONTACTO

+80 PROFESORES +6 VEHÍCULOS DE APRENDIZAJE 40 AÑOS TRABAJANDO +6000 GRADUADOS

Tipos de Licencia



1

Tipo C

LEER MÁS



2

Tipo D

LEER MÁS



3

Tipo E

LEER MÁS

Serás **Un conductor Profesional con Nosotros**
 Educación 100% garantizada con instructores capacitados.
 (06) 288-0476

Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
 Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021



Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
 Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021



Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
 Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021



Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

La adquisición de licencias de conducir profesionales se ha vuelto un recurso para la población con el cual pueden acceder a fuentes de empleo, por este motivo la oferta de este servicio se ha incrementado en los últimos tiempos, por lo que nos encontramos en un mercado competitivo, en la actualidad el Sindicato de Choferes Profesionales del cantón Joya de Los Sachas, es el único que oferta la entrega de licencias profesionales tipo D y E en la provincia de Orellana, por tal motivo una gran parte de sus estudiantes provienen de los cantones El Coca, Loreto y Aguarico, considerando que La Joya de Los Sachas es un cantón alejado de los antes mencionados.



Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

En este contexto la realización de actividades que vinculan con la colectividad y la utilización de una estrategia de comunicación publicitaria donde se muestre las actividades realizadas por la escuela de conducción como cuidado del medio ambiente, educación vial a la colectividad, ciclo paseos y mostrar los vehículos con los que cuenta la institución será un atractivo para los potenciales estudiantes.



Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021



Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Durante la aplicación del procedimiento de marketing con todos los insumos que hemos recopilado anteriormente realizaremos una campaña publicitaria eficiente a nivel provincial con el fin de informar a la ciudadanía la ampliación de la oferta de licencias profesionales de conducir, de este modo también se realizara la invitación a la ciudadanía a poder optar por los cupos a disposición. Esta información se la realizará mediante medios de comunicación, se buscará realizar entrevistas en los noticieros locales y con mayor potencia en redes sociales y pagina web institucional en donde se puede brindar información más amplia sobre el servicio ofertado.

También se realizará visitas y recorridos con perifoneo y entrega de afiches informativos en los cantones y parroquias aledañas, con la finalidad de cubrir con información la mayor cantidad territorio, para que las poblaciones tengan conocimiento de la nueva oferta de licencias profesionales de conducción tipo D y E.



Sindicato Provincial de Conductores Profesionales
DE ORELLANA

MATRICÚLATE YA!!!

Licencia Profesional



1

Tipo C

Autos nuevos y seguros
Precios regulados por la ANT
Cómodas cuotas de pago



2

Tipo D

Instructores Profesionales
Horarios flexibles a elección
No necesitas título de Bachiller



3

Tipo E

Iniciamos clases en **SEPTIEMBRE**

ÚLTIMOS
CUPOS

Requisitos

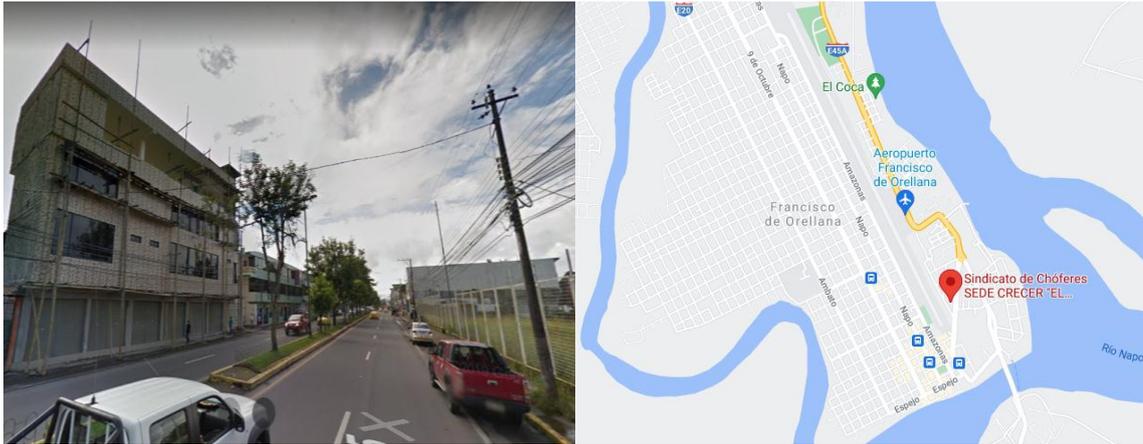
- Aprobar examen psicosenométrico:
 - Evaluación médica
 - Evaluación psicológica
 - Pruebas de aptitudes y coordinación
- 2 fotos tamaño carnet.
- 1 copia a color notarizada del título de bachiller o certificado de aprobación del 1er año de bachillerato
- 2 copias a color de cédula de identidad
- 2 copias a color de certificado de votación
- 2 copias a color del certificado de tipo sanguíneo (Cruz Roja)

Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.3.4. Plaza

Al analizar la plaza nos referimos a la ubicación de la escuela de conducción, la cual tiene una gran accesibilidad tanto para personas residentes de El Coca como para potenciales y futuros estudiantes de las parroquias San Sebastián del Coca, Dayuma, Taracoa y la Belleza, de igual manera para habitantes del cantón Loreto y del cantón Aguarico por la cercanía al puerto fluvial del Río Payamino.

Así mismo la escuela de conducción se encuentra en la Avenida Alejandro Labaka la cual es una de las principales vías del cantón Francisco de Orellana.



Fuente: <https://sindicatodeconductoresdeorellana.com/>
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.3.5. Competencia

Dentro del plan de marketing vemos conveniente realizar un análisis de los competidores directos que tiene la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, para esto nos basamos en la información del siguiente cuadro:

Tabla 9-3: Escuelas de Conducción Profesional Autorizadas en la Prov. De Orellana

PROVINCIA	CANTÓN	NOMBRE DE LA ESCUELA DE CAPACITACIÓN	CATEGORÍA	TIPO DE CURSOS
ORELLANA	EL COCA	ESCUELA DE CONDUCCIÓN DEL SINDICATO DE CONDUCTORES PROFESIONALES DE ORELLANA	PROFESIONAL	C
ORELLANA	FRANCISCO DE ORELLANA	ESCUELA DE CAPACITACIÓN DEL SINDICATO DE OPERADORES Y MECÁNICOS DE EQUIPOS CAMINEROS DELA PROVINCIA DE ORELLANA	PROFESIONAL	C
ORELLANA	LA JOYA DE LOS SACHAS	ESCUELA DE CAPACITACIÓN DEL SINDICATO DE CHÓFERES PROFESIONALES JOYA DE LOS SACHAS	PROFESIONAL	C
ORELLANA	LA JOYA DE LOS SACHAS	ESCUELA DE CAPACITACIÓN DEL SINDICATO DE CHÓFERES PROFESIONALES JOYA DE LOS SACHAS	PROFESIONAL	D
ORELLANA	LA JOYA DE LOS SACHAS	ESCUELA DE CAPACITACIÓN DEL SINDICATO DE CHÓFERES PROFESIONALES JOYA DE LOS SACHAS	PROFESIONAL	E

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Como podemos observar la Escuela de Conducción del Sindicato de Chóferes Profesionales de la Joya de los Sachas es su principal competidos en vista que en la Provincia de Orellana es la única escuela de conducción que oferta las licencias profesionales Tipo D y E.

Por tal motivo, se pudo evidenciar en la aplicación de las encuestas que existen varios habitantes de El Coca que deben asistir al Cantón Joya del Sacha para poder obtener la licencia profesional tipo D o E.

Por este motivo se debe potenciar con mayor énfasis el contar con los recursos en excelente estado para poder ofrecer un servicio de capacitación de calidad y que estos beneficios sean de conocimiento general de la ciudadanía mediante los medios de comunicación adecuados para poder tener mayor acogida en la colectividad y poder posicionarnos como la escuela de conducción profesional No. 1 en la Provincia de Orellana.

3.3.6. Precio

La Agencia Nacional de Tránsito, mediante Resolución No. 586-DE-ANT-2015 emitida el 24 diciembre 2015, emite normas con las cuales regula el cobro por servicios brindados por parte de las escuelas de conducción profesionales del país. En donde se determinan los valores de cobro por tipo de licencia profesional de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla 10-3: Costo por tipo de licencia

Tipo de Licencia	Valor	Horas de Curso	Valor Curso Especial	Horas Curso
Licencia C	\$ 958,35	480	\$ 363,00	160
Licencia D	\$ 1.026,50	560	\$ 717,00	240
Licencia E	\$ 1.126,63	720	\$ 842,00	400

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.3.7. Personal Docente

El personal docente de la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, cumple con lo establecido en el Artículo No. 39 del Reglamento de las Escuelas de Capacitación para Conductores Profesionales, el cual manifiesta que el personal docente de las escuelas de capacitación para conductores profesionales es el responsable de impartir la enseñanza académica en los cursos de capacitación y de formación, los cuales serán profesionales en el área de su especialidad, y que contarán con títulos de tercer nivel debidamente certificados y con experiencia laboral en el área de su especialidad.

3.4. Ingeniería del Proyecto

3.4.1. Localización

3.4.1.1. Macrolocalización

El cantón Francisco de Orellana conocida popularmente como “El Coca”, desarrolla su economía en tres ejes: la industria petrolera, el turismo y la agricultura. Siendo la explotación petrolera su principal fuente de desarrollo económico, actividad que inició en los años 70, y que en los últimos

40 años ha logrado generar un crecimiento económico local. Con lo cual, Puerto Francisco de Orellana, se fomenta como un espacio de intercambio comercial y de prestación de servicios vinculados de manera directa o indirecta con la actividad petrolera nacional e internacional.

Estos factores influyen para que la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, se encuentre en una ubicación estratégica al ofertar nuevas licencias tipo profesionales en el Cantón Francisco de Orellana.



Fuente: Dirección de Planificación – GADPO, 2020.
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.4.1.2. Aspectos Geográficos

La provincia de Orellana, se encuentra dividida políticamente en cuatro cantones los cuales son: Joya de los Sachas, Loreto, Aguarico y su capital provincial Francisco de Orellana, la cual se encuentra a una altura promedio de 254 a 300 metros sobre el nivel del mar, el cual presenta un clima tropical, cálido y húmedo con una temperatura promedio de 26° C.

3.4.1.3. Aspectos Socioeconómicos

La Provincia de Orellana actualmente posee una población total de 163.763 habitantes, según datos proporcionados por el INEC proyectado para el año 2021.

Los cuatro cantones de la provincia de Orellana tienen como actividad económica la explotación petrolera, la ganadería, el comercio, el transporte y el turismo, los cuales son pilares que sustentan el desarrollo económico de la provincia.

3.4.1.4. *Microlocalización*

La Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, se encuentra ubicada en la Avenida Alejandro Labaka, entre Padre Miguel de Huarte y Antonio Cabrera en el cantón Francisco de Orellana.



Fuente: Google Map, 2001.

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.4.1.5. *Factores que Condicionan la Ubicación del Proyecto*

La Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, cuenta con una infraestructura propia y adecuada para la ejecución del proyecto, esta cumple con las especificaciones técnica y legales para su adecuado funcionamiento, se encuentra ubicada estratégicamente en una zona comercial e industrial, muy concurrida por personas que laboran en las diferentes empresas petroleras de la zona.

3.4.1.6. *Tamaño y capacidad del proyecto*

La Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana en cumplimiento al Artículo 8 del Reglamento de las Escuelas de Conducción e Institutos Superiores de Capacitación para Conductores Profesionales dio cumplimiento a los requisitos establecidos por la ANT, el cual solicita dar cumplimiento a:

- a) Área administrativa
- b) Aulas
- c) Laboratorio psicosensométrico
- d) Baños
- e) Área de instrucción práctica
- f) Parqueadero

- g) Simulador de conducción virtual
- h) Laboratorio de cómputo
- i) Personal administrativo
- j) Personal docente
- k) Documentación

Por tal motivo la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana cumple con la capacidad y el tamaño adecuado para ofrecer el servicio de capacitación, al contar con una infraestructura con 12 aulas distribuidas en dos bloques.

La capacidad máxima de alumnos será de 300 estudiantes distribuidos en 5 aulas; 3 para la licencia tipo E y 2 para la licencia tipo D, en donde 150 recibirán clases de lunes a viernes y 150 los fines de semana; en teniendo en cuenta lo que dispone la Agencia Nacional de Tránsito debe haber 30 personas por aula en cada curso impartido en horarios de lunes a viernes y fines de semana.

Para lo cual detallamos los cupos que se pondrán a disposición de acuerdo al tipo de licencia:

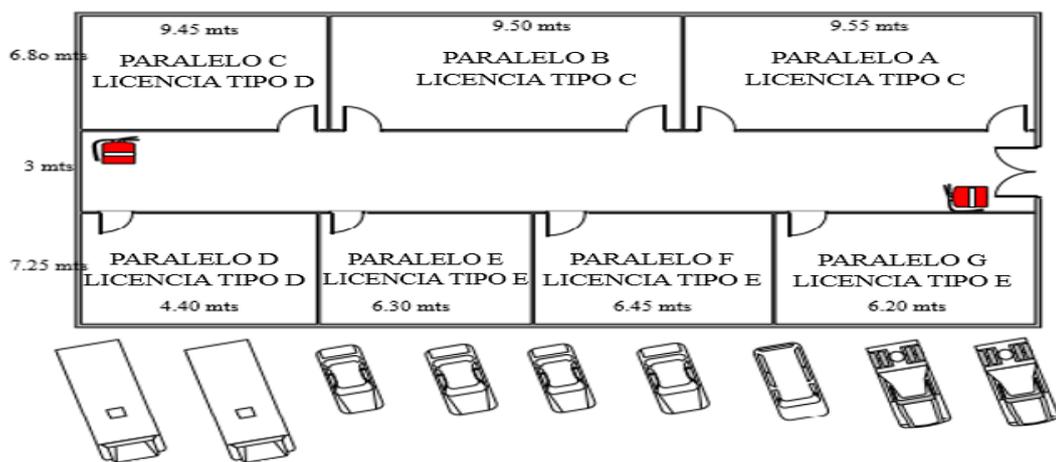
Tabla 11-3: Cupos destinados para las licencias tipo D y E

Tipo de Licencias	Cupos
D	150
E	150
Total	300

Fuente: Investigación propia
 Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.4.1.7. Distribución y diseño de las Instalaciones

La distribución de las aulas de la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana es de la siguiente manera:



Fuente: Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana
 Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5. Presupuesto de Inversión

Para la ejecución de un presupuesto de inversión se debe tomar en cuenta el monto de los recursos, los cuales comprenden activos fijos, activos diferidos y el capital de trabajo esto ayudará a prevenir los gastos, ingresos y compras que la escuela de conducción profesional realizará durante los siguientes periodos.

A continuación, se detalla los equipos que se utilizaran para poder ejecutar el proyecto.

3.5.1. Activos Fijos

Los activos fijos se definen como los bienes que una empresa utiliza de manera continua en el curso normal de sus operaciones.

Tabla 12-3: Vehículos

Detalle	Unidad de Medida	Precio Unitario	Cantidad	Valores USD
CAMIÓN FTR CHEVROLET (segunda mano)	Unidad	70,000.00	1	70,000.00
BUS FTR A DIESEL 40 PAX (segunda mano)	Unidad	93,000.00	1	93,000.00
TOTAL				163,000.00

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 11-3: Equipo Operativo

Detalle	Unidad de Medida	Precio Unitario	Cantidad	Valores USD	Dividido /3
TV 32" HD LED / Procesador Quard Core / 3 Puerto	Unidad	15000.00	1	15000.00	5000.00
Simulador de Conducción Jarlec	Unidad	1200.00	5	6000.00	2000.00
LCD Sony 32 pulgadas	Unidad	430.00	1	430.00	143.33
Cámara Fotográfica Canon Profesional T6	Unidad	600.00	1	600.00	200.00
TOTAL					7,343.33

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 13-3: Equipo de Computo

Detalle	Unidad de Medida	Precio Unitario	Cantidad	Valores USD	Dividido /3
Laptop HP	Unidad	750,00	5	3.750,00	1.250,00
Computadoras de Escritorio HP	Unidad	420,00	7	2.940,00	980,00
Impresora Láser multifunción	Unidad	480,00	10	4.800,00	1.600,00
Escáner	Unidad	470,00	2	940,00	313,33
TOTAL					4.143,33

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 14-3: Muebles y Enseres

Detalle	Unidad de Medida	Precio Unitario	Cantidad	Valores USD	Dividido /3
Estaciones de trabajo	Unidad	220,00	5	1.100,00	366,67
Silla Secretaria	Unidad	100,00	5	500,00	166,67
Sillas visitas	Unidad	80,00	10	800,00	266,67
Archivador metálico	Unidad	70,00	5	350,00	166,67
				TOTAL	866,68

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5.2. Gastos

Se define el gasto como la inversión necesaria para administrar la empresa o negocio, ya que, sin eso sería imposible que funcione cualquier ente económico:

Tabla 15-3: Sueldos Administrativos

No.	CARGO	SALARIO MENSUAL UNIFICADO	SALARIO ANUAL UNIFICADO	DÉCIMO TERCER SUELDO	DÉCIMO CUARTO SUELDO	APORTE PATRONAL	FONDE DE RESERVA	VACACIONES	TOTAL
1	Director Administrativo	216.67	2,600.00	216.67	216.67	315.90	216.58	216.67	3,782.48
2	Director Pedagógico	300.00	3,600.00	300.00	300.00	437.40	299.88	300.00	5,237.28
3	Contadora	233.33	2,800.00	233.33	233.33	340.20	233.24	233.33	4,073.44
4	Inspector	242.67	2,912.00	242.67	242.67	353.81	242.57	242.67	4,236.38
5	Secretaría de Escuela	133.33	1,600.00	133.33	133.33	194.40	133.28	133.33	2,327.68
6	Director Vial	246.67	2,960.00	246.67	246.67	359.64	246.57	246.67	4,306.21
7	Tesorero	216.67	2,600.00	216.67	216.67	315.90	216.58	216.67	3,782.48
8	Conserje	133.33	1,600.00	133.33	133.33	194.40	133.28	133.33	2,327.68
TOTAL									30,073.63

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 16-3: Sueldos Operativos Tipo D

Materias	# Horas	# De Paralelos	Valor de hora clase
		4	8.00
Educación vial	40	160	1280.00
Ley y Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	60	240	1920.00
Seguridad vial	40	160	1280.00
Mecánica Básica	40	160	1280.00
Relaciones Humanas	20	80	640.00
Primeros auxilios	20	80	640.00
Geografía del Ecuador	40	160	1280.00
Computación	20	80	640.00
Inglés I	40	160	1280.00
Teoría de Conducción	20	80	640.00
Prácticas de Conducción	60	240	1920.00
Psicología Aplicada D	40	160	1280.00
Atención al cliente D	40	160	1280.00
Mecánica de buses	40	160	1280.00
Administración	40	160	1280.00
Totales	560	2240	17,920.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 17-3: Sueldos Operativos Licencia Tipo E

Materias	# Horas	# De Paralelos	Valor de hora clase
		6	8.00
Educación vial	40	240	1920.00
Ley y Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	60	360	2880.00
Seguridad vial	40	240	1920.00
Mecánica Básica	40	240	1920.00
Relaciones Humanas	20	120	960.00
Primeros auxilios	20	120	960.00
Geografía del Ecuador	40	240	1920.00
Computación	20	120	960.00
Inglés I	40	240	1920.00
Teoría de Conducción	80	480	3840.00
Prácticas de Conducción	80	480	3840.00
Psicología Aplicada E	40	240	1920.00
Atención al Cliente E	40	240	1920.00
Mecánica Camión / tráiler	40	240	1920.00
Administración E	40	240	1920.00
Reglamentos Especiales	40	240	1920.00
Seguridad y Protección ambiental	40	240	1920.00
Totales	720	4320	34,560.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 18-3: Combustibles y Lubricantes

Descripción	Unidad de Medida	Precio Unitario	Cantidad	Valor Mensual
Diésel	Galón	1.60	36000	57,600.00
Cambio de aceite	Caneca	78.00	10	780.00
Total				58,380.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 19-3: Útiles de Oficina

Descripción	Unidad de medida	Precio Unitario	Cantidad	Total
Resmas de papel bond	Unidad	2.80	20	56.00
Perforadora	Unidad	2.50	10	25.00
Grapadora	Unidad	2.30	10	23.00
Folder Colgante	Unidad	0.45	400	180.00
Sacagrapas	Unidad	0.40	10	4.00
Total				288.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 20-3: Material Didáctico

Descripción	Unidad de medida	Precio Unitario	Cantidad	Total
3 Módulos	Unidad	40.00	300	12000.00
Material para carnetización	Unidad	2.50	300	750.00
Conos PVC	Unidad	2.30	10	23.00
Material didáctico para primeros auxilios	Unidad	0.45	300	135.00
TOTAL				12,908.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 21-3: Vestuario Docentes y Estudiantes

Descripción	Unidad de medida	Precio Unitario	Cantidad	Total
Chompas para instructores	Unidad	15.00	5	75.00
Camisas para alumnos (2)	Unidad	24.00	300	7200.00
Chalecos reflectivos	Unidad	1.80	50	90.00
TOTAL				7,365.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 22-3: Servicios Básicos

Descripción	Unidad de medida	Precio Unitario	Cantidad	Valor Mensual	Valor Anual
Luz	Unidad	100.00	1	100.00	1,200.00
Agua	Unidad	50.00	1	50.00	600.00
Internet	Unidad	60.00	1	60.00	720.00
Teléfono	Unidad	80.00	1	80.00	960.00
TOTAL				290.00	3,480.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 23-3: Gastos Operativos

Descripción	Valor Total
Seguro Vehicular	1500.00
Matriculación Vehicular	400.00
TOTAL	1900.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 24-3: Publicidad

Descripción	Unidad de medida	Precio Unitario	Cantidad	Valor Mensual
Radio	Unidad	4.00	42	168.00
Volantes	Unidad	0.08	2000	160.00
Perifoneo (gasolina)	Unidad	50.00	1	50.00
Televisión (Cocavisión)	Unidad	2.25	28	63.00
TOTAL				441.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 25-3: Materiales de Aseo

Descripción	Unidad de medida	Cantidad	Precio Unitario	Valor Total
Escobas	Unidad	5	1.20	6.00
Trapeadores	Unidad	5	1.80	9.00
Paños de Limpieza (Rollo)	Unidad	8	3.80	30.40
Franelas	Unidad	30	0.80	24.00
Alcohol	Unidad	10	4.00	40.00
Cloro	Unidad	10	2.25	22.50
Desinfectantes	Unidad	10	0.9	9.00
TOTAL				140.90

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 26-3: Mantenimiento del Edificio

Descripción	Unidad de medida	Cantidad	Precio Unitario	Valor Anual
Mantenimiento Edificio	Unidad	2	150.00	300.00
TOTAL				300.00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5.3. Talento Humano

Estructura Administrativa de la Escuela de Conducción Profesional de Orellana.

La Escuela de Conducción Profesional de Orellana cuenta con personal Administrativo, 15 docentes y 5 instructores a continuación se detalla el salario que perciben.

Tabla 27-3: Detalle de Sueldos

Cargo	Número	Salarios
Director Administrativo	1	3782.48
Director Pedagógico	1	5237.28
Contadora	1	4073.44
Inspector	1	4236.38
Secretaría de Escuela	1	2327.68
Director Vial	1	4306.21
Tesorero	1	3782.48
Conserje	1	2327.68
Docentes e Instructores	20	52,480.00
TOTAL	28	82,553.63

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5.4. Estudio Financiero

3.5.4.1. Inversión

Se denomina inversión a todos los desembolsos de dinero que se efectúan por unidad de tiempo para poder adquirir los bienes necesarios e implementar el proceso productivo del bien o servicio, el mismo que generará beneficios, en el periodo establecido como vida útil del proyecto. Dentro de la inversión del proyecto estudiando se utilizarán activos fijos, tangibles y una adecuada capital de trabajo.

Activos Fijos

Se denomina activo fijo a los recursos que posee una empresa para poder realizar sus operaciones productivas.

Para considerar a un bien como un activo fijo debe cumplir con las siguientes condiciones:

- Ser físicamente tangible
- Tener una vida útil larga que sea mayor a un año del ciclo de operación de la empresa.
- Ser utilizado en la comercialización o producción de un bien o servicio.

Los activos fijos que se van utilizar para el proyecto establecido se detallan a continuación:

Tabla 28-3: Activos Fijos

Rubros	Valor
Terrero	74,627.33
Construcción	50,000.00
Vehículos	163,000.00
Equipos Operativos	7,343.33
Equipos de Cómputo	4,143.33
Muebles y Enseres	866.68
TOTAL	299,980.68

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Depreciación de los Activos Fijos

Según el reglamento de la Ley de Régimen Tributario Interno en su numeral 6, literal c, “la depreciación de los activos fijos se realizará de acuerdo a la naturaleza de los bienes, a la duración de su vida útil y la técnica contable.

A continuación, se detalla el porcentaje de valor de rescate, tasa de depreciación y vida útil de los activos fijos que se utilizaron para el estudio financiero.

Tabla 29-3: Depreciación de Activos Fijos

DETALLE	FÓRMULA DEPRECIACIÓN	VALOR
Construcción	$50,000.00/5$	10,000.00
Vehículos	$163,000.00/20$	8,150.00
Equipos Operativos	$7,343.33/10$	734.33
Equipos de Cómputo	$4,143.33/33$	125.56
Muebles y Enseres	$866.68/10$	86.67

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Para el cálculo de la depreciación de los activos fijos se utilizó el método de línea recta.

Inversión Total

En cuanto a la estructura del financiamiento, el total de la inversión es de USD 299,980.68, donde el 91 % se la realizará por medio de capital propio del Sindicato y el 9% de la inversión se realizará bajo crédito el mismo que será de 28.000 dólares para cubrir una parte la adquisición de los vehículos (camión y bus).

Tabla 30-3: Inversión Inicial

FINANCIAMIENTO	VALOR	TOTAL
SINDICATO PROVINCIAL DE CONDUCTORES DE ORELLANA		271,980.68
Construcción	50,000.00	
Terreno	74,627.33	
Muebles y equipo	866.68	
Vehículo (Camión y bus)	135,000.00	
Equipos Operativos	7,343.33	
Equipo de Cómputo	4,143.33	
CRÉDITO		28,000.00
Vehículo (Camión y bus)	28,000.00	
TOTAL INVERSIÓN		299,980.68

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Inversión Total

El crédito se solicitará a 3 años con 1 semestre de gracias al 8% anual, como podemos observar en la tabla.

Tabla 31-3: Inversión Total

Monto:	28,000.00			Interés:	8%	
Plazo:	3 años, 1 semestre de gracia			Pagos:	Semestrales	
				Amortización:	Semestrales	
Año	Semestre	Préstamo	Interés	Amortización	Amortización + Interés	Saldo
1	1	28,000.00	2,240.00		2,240.00	28,000.00
	2	28,000.00	2,240.00	5,600.00	7,840.00	22,400.00
2	1	22,400.00	1,792.00	5,600.00	7,392.00	16,800.00
	2	16,800.00	1,344.00	5,600.00	6,944.00	11,200.00
3	1	11,200.00	896.00	5,600.00	6,496.00	5,600.00
	2	5,600.00	448.00	5,600.00	6,048.00	-

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5.5. Proyección de Ingresos

Para la proyección de los ingresos se tomó en cuenta los cupos destinados para las licencias tipo D y E.

Tabla 32-3: Estudiante Proyectados

Años	Licencias		Total
	D	E	
2021	120	180	300
2022	126	189	315
2023	132	198	330
2024	139	208	347
2025	146	219	365

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 33-3: Ingresos Proyectados (USD)

Licencias	Precios (establecidos por la ATN)	Años				
		2021	2022	2023	2024	2025
D	1,026.00	123,120.00	129,276.00	135,739.80	142,526.79	149,653.13
E	1,126.63	202,793.40	212,933.07	223,579.72	234,758.71	246,496.65
Total		325,913.40	342,209.07	359,319.52	377,285.50	396,149.77

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5.6. Proyección de Egresos

Tabla 34-3: Remuneraciones Administrativas y Operativas

Rubros	2021	2022	2023	2024	2025
Administrativos	30,073.63	30,675.10	31,288.60	31,914.37	32,552.66
Docentes e Instructores	93,440.00	93,440.00	93,440.00	93,440.00	93,440.00
Total	123,513.63	124,115.10	124,728.60	125,354.37	125,992.66

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Para el cálculo de las proyecciones de los gastos operativos para uniformes, material didáctico, suministros de oficina y aseo se tomó en cuenta el porcentaje del 3%.

Tabla 35-3: Proyección de Gastos Operativos

Rubros	2021	2022	2023	2024	2025
Combustibles y Lubricantes	58380.00	60131.40	61935.34	63793.40	65707.20
Uniformes	7365.00	7585.95	7813.53	8047.93	8289.37
Sueldos Operativos	93440.00	93440.00	93440.00	93440.00	93440.00
Material Didáctico	12908.00	13295.24	13694.10	14104.92	14528.07
Suministros de Oficina	288.00	296.64	305.54	314.71	324.15
Suministros de Aseo	140.90	145.13	149.48	153.97	158.58
Total	172521.90	177697.56	183028.48	188519.34	194174.92

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 36-3: Proyección de Gastos Generales

Rubros	2021	2022	2023	2024	2025
Servicios Básicos	5400.00	5562.00	5728.86	5900.73	6077.75
Mantenimiento Edificio	300.00	309.00	318.27	327.82	337.65
Publicidad	441.00	454.23	467.86	481.89	496.35
Total	6141.00	6325.23	6514.99	6710.44	6911.75

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 37-3: Proyección Depreciaciones

Rubro	2021	2022	2023	2024	2025
Construcción	10,000.00	10,000.00	10,000.00	10,000.00	10,000.00
Vehículos	6,400.00	6,400.00	6,400.00	6,400.00	6,400.00
Equipos Operativos	734.33	734.33	734.33	734.33	734.33
Equipo de Computo	125.56	125.56	125.56	125.56	125.56
Muebles y Enseres	86.67	86.67	86.67	86.67	86.67
Total	17,346.56	17,346.56	17,346.56	17,346.56	17,346.56

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 38-3: Proyección de Seguro

Rubros	2021	2022	2023	2024	2025
Seguro	1500.00	1545.00	1591.35	1639.09	1688.26
Matriculación Vehicular	400.00	400.00	400.00	400.00	400.00
Total	1900.00	1945.00	1991.35	2039.09	2088.26

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Tabla 39-3: Total de Egresos Proyectados

Rubros	2021	2022	2023	2024	2025
Remuneración Operativa	93,440.00	93,440.00	93,440.00	93,440.00	93,440.00
Gastos Operativos	172,521.90	177,697.56	183,028.48	188,519.34	194,174.92
Gastos Generales	6,141.00	6,325.23	6,514.99	6,710.44	6,911.75
Seguros	1,900.00	1,945.00	1,991.35	2,039.09	2,088.26
Total	274,002.90	279,407.79	284,974.82	290,708.87	296,614.93

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5.7. Estado de Pérdidas y Ganancias

El Estado de Pérdidas y Ganancias presenta en forma resumida el comportamiento de los ingresos y egresos durante un ejercicio económico, en este caso anual y durante la vida útil del proyecto, y permite a la vez determinar relaciones que conducen al conocimiento de la rentabilidad en algunas formas que serán indicadas a continuación, por otro lado, permite determinar la utilidad que se obtendrá cada año. Se lo calcula tomando en cuenta los ingresos por las ventas, esto menos el costo de producción, nos da como resultado la utilidad, se le resta los costos de operación dentro de los cuales tenemos los gastos administrativos y de ventas, obteniendo la utilidad bruta y sobre esta se calcula el 15% de reparto de utilidades para los trabajadores.

Luego de distribuir este 15% se obtiene la utilidad antes de impuestos, de la misma manera se calcula el 25% de impuestos a la renta, y obtenemos la utilidad antes de la Reserva Legal, y de esta forma se logra el cálculo de la utilidad neta del año. El estado de pérdidas y ganancias se lo ha proyectado para los 5 años de vida útil del proyecto.

Tabla 40-3: Estado de Pérdidas y Ganancias Proyectadas

	RUBROS	2021	2022	2023	2024	2025
	Ingresos por Servicios	325,913.40	342,209.07	359,319.52	377,285.50	396,149.77
-	Egresos Operativos	172,521.90	177,697.56	183,028.48	188,519.34	194,174.92
=	UTILIDAD OPERACIONAL	153,391.50	164,511.51	176,291.04	188,766.16	201,974.85
-	Gastos Administrativos	30,073.63	30,675.10	31,288.60	31,914.37	32,552.66
-	Gastos Generales	6,141.00	6,325.23	6,514.99	6,710.44	6,911.75
-	Seguros	1,900.00	1,945.00	1,991.35	2,039.09	2,088.26
-	Depreciaciones	19,096.56	19,096.56	19,096.56	19,096.56	19,096.56
=	UTILIDAD NETA	96,180.32	106,469.63	117,399.54	129,005.71	141,325.62

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.5.8. Flujo de Efectivo Proyectado

AÑO	INGRESOS				EGRESOS			UTILIDAD	FLUJO NETO	SERVICIO DE		
	APORTE	PRÉSTAMO	VENTAS	TOTAL	COSTO	INVERSIÓN	TOTAL	ANTES DE		LA DEUDA	FLUJO	
								PARTICIPACION		(AMORTIZA.	EFFECTIVO	
					TOTAL (1)	TOTAL	E IMPUESTOS	+ INTERÉS)				
0	236,980.68	28,000.00		264,980.68		264,980.68			-264,980.68		- 264,980.68	
1			325,913.40	325,913.40	229,733.08		229,733.08	96,180.32	96,180.32	4,480.00	91,700.32	
2			342,209.07	342,209.07	235,739.44		235,739.44	106,469.63	106,469.63	3,136.00	103,333.63	
3			359,319.52	359,319.52	241,919.98		241,919.98	117,399.55	117,399.55	1,344.00	116,055.55	
4			377,285.50	377,285.50	248,279.79		248,279.79	129,005.71	129,005.71	-	129,005.71	
5			396,149.77	396,149.77	254,824.15		254,824.15	141,325.63	141,325.63	-	141,325.63	
(1)	EXCLUYE DEPRECIACIÓN, AMORTIZACIÓN Y GASTOS FINANCIEROS.											

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

3.6. Evaluación Financiera del Proyecto

3.6.1. Valor Actual Neto

El valor presente es un enfoque de flujo de efectivo descontado en relación con el presupuesto de gastos de capital. El valor presente neto (VPN) de una propuesta de inversión es el valor presente de los flujos de efectivo netos de dicha propuesta, menos su inversión inicial.

Si el valor actual neto de un proyecto es positivo la inversión deberá realizarse, si es negativa deberá rechazarse y si es igual a cero se aplica el criterio del inversionista.

Tabla 41-3: Valor Actual Neto

PERIODO	INVERSION	FLUJO NETO	TASA REFERENCIAL	8.00%
0	-	- 264,980.68		
			TASA REFERENCIAL	14.00%
1		91,700.32		
2		103,333.63		
3		116,055.55		
4		129,005.71		
5		141,325.63		

T.I.R. 30.50%

VAN \$ 177,457.85

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

El valor presente neto calculado es mayor a cero, es por eso que fue aceptado el proyecto. Al final de los 5 años que se ha proyectado este proyecto tendrá una utilidad de USD 177,457.85, la TIR resultante es del 30.50%.

3.6.2. Relación Beneficio Costo

Este indicador se interpreta como la cantidad obtenida en calidad de beneficio por cada dólar invertido en el proyecto.

Los criterios de decisión se expresan en los siguientes términos:

B/C > 1 Se debe ejecutar el proyecto

B/C = 1 Es indiferente ejecutar el proyecto

B/C < 1 Se debe rechazar el proyecto

Se inicia renovando los ingresos y los egresos, con ayuda del factor de actualización. El procedimiento matemático utilizado para su cálculo se indica en el cuadro siguiente:

Tabla 42-3: Relación Beneficio Costo

AÑOS	INGRESOS ACTUALIZADOS	EGRESOS ACTUALIZADOS
0		264,980.68
1	325,913.40	274,002.90
2	342,209.07	279,407.79
3	359,319.52	284,974.82
4	377,285.50	290,708.87
5	396,149.77	296,614.93
	1,800,877.27	1,690,689.98

Fórmula:

$$\mathbf{RBC} = \frac{\mathbf{INGRESOS ACTUALIZADOS}}{\mathbf{COSTOS ACTUALIZADOS + INVERSIÓN}}$$

$$\mathbf{RBC} = \frac{1,800,877.27}{1,690,689.98}$$

$$\mathbf{RBC} = 1.07$$

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Castro, Porfirio. 2021

Este valor significa que, por cada dólar invertido, se obtendrá un beneficio de 7 centavos.

3.6.3. Punto de Equilibrio

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

Análisis. - El Sindicato Provincial de Conductores de Orellana, para alcanzar el punto de equilibrio deberá tener vender 140.927,25 dólares.

Tabla 43-3: Punto de Equilibrio
RUBROS

RUBROS	COSTOS		PUNTO DE EQUILIBRIO	
	FIJOS	VARIABLES		
Combustibles y Lubricantes	-	58,380.00	$Pe = \frac{C.F}{1 - \frac{Cv}{V}}$	
Útiles de Oficina	-	288.00		
Material Didáctico	12,908.00	-		
Vestimenta Docentes y Estudiantes	-	7,365.00		
Servicios Básicos	-	3,480.00		
Gastos Operativos	1,900.00	-		
Gasto Publicidad	-	441.00		
Gastos Financieros	2,240.00	-		
Materiales de Aseo	-	140.90		
Mantenimiento Edificio	-	300.00		
Docentes e Instructores	93,440.00	-		
				$= 1 \frac{Pe}{10,000}$
				70,394.90
			325,913.40	
			$Pe = 110,488.00$	
			0.78	
			$Pe = 140,927.25$	
			$\% C = \frac{140,927.25}{325,913.40}$	
			43.24%	
TOTAL	110,488.00	70,394.90		
Ingresos de Equilibrio	= 140,927.25	134,216.43		
Capacidad utilizada de equilibrio	=	43.24%		

3.6.4. *Periodo de Recuperación de la Inversión (PRIA)*

El periodo de recuperación de la inversión comprende el tiempo que requiere la empresa para recuperar la inversión original; es una medida de la rapidez en que el proyecto reembolsará el desembolso original de capital.

Las mejores inversiones son aquellas que tienen un periodo de recuperación más corto. Para calcular el periodo de recuperación del capital entre una de las formas de hacerlo, y tomando como base el flujo de caja se aplica el procedimiento siguiente:

Donde podemos observar que la inversión del proyecto se recuperará en 1 año.

Tabla 44-3: Periodo de la Recuperación de la Inversión

AÑOS	0	1	2	3	4	5
FNC	- 264,980.68	115,952.70	123,315.00	131,018.42	139,221.37	147,903.45
FNC (1+r)^n	- 264,980.68	83,822.29	64,442.62	49,495.79	38,020.73	29,199.24
SFNC	- 264,980.68	- 181,158.39	- 116,715.77	- 67,219.97	- 29,199.24	- 0.00

38.33% Tasa aplicada en función de la TIR.

Fórmula:	$PRIA = T1 + \frac{SFNC1 (T2 - T1)}{SFNC1 + SFNC2}$
-----------------	---

$$SFNC1 = - 29,199.24 \quad T1 = 0$$

$$SFNC2 = - 0.00 \quad T2 = 1$$

Donde: T1= año anterior a la recuperación total.
T2= año en que se recupera la inversión.
SFNC1= Suma del flujo neto de caja actualizado hasta el año T1.
SFNC2= Suma del flujo neto de caja actualizado hasta el año T2, siendo T2 > T1.

Aplicamos la fórmula:

$$PRIA = 0 + \frac{29,199.24 (1 -)}{29,199.24 + - 0.00}$$

$$PRIA = 1 \text{ Años}$$

CONCLUSIONES

- En relación al estudio de mercado se ha determinado que existe una demanda insatisfecha, la cual se convierte en nuestro nicho de mercado, concluyendo la factibilidad de la apertura de cursos de conducción de las licencias de tipo D y E, en virtud que se cuenta con la infraestructura necesaria para brindar el servicio.
- El presupuesto de Operaciones para el primer año es de USD 167.756,53 dólares en la oferta de 300 cupos para las licencias tipo D y E, con una utilidad neta para el primer año de vida útil es de 104.727,14 que se va incrementando durante los restantes años de vida útil del proyecto llegando a ser de 137.395,94 el quinto año.
- En cuanto a la Evaluación Financiera, el presente proyecto tiene los siguientes indicadores: Valor Actual Neto de 38.33%, Tasa Interna de Retorno de 1,23 y la Relación Beneficio Costo de, Periodo de Recuperación del capital es de 1 año.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda ejecutar el proyecto en virtud que existe acogida y que los indicadores financieros aplicados son favorables.
- La incrementación de la oferta de los cursos de tipo D y E, permitirá el desarrollo económico del Sindicato Provincial de Conductores Profesionales de Orellana y de la provincia.
- Al tener una demanda insatisfecha es necesario desarrollar el proyecto porque permitirá que las personas que obtengan las licencias tipo D y E, mejoren sus condiciones de vida.

BIBLIOGRAFÍA

- Andía, V. W. (2011). *La demanda insatisfecha en los proyectos de inversión pública. Industrial Data*. Doi: <https://doi.org/10.15381/idata.v14i2.6226>
- Alvarado, D. (2020) *La importancia de la escuela de manejo para los jóvenes*. Recuperado de: <https://www.nitro.pe/el-urbano/la-importancia-de-la-escuela-de-manejo-para-los-jovenes.html>
- Briones, Ch. L. (2020) *Estudio técnico económico para crear una planta de sillas de ruedas en la provincia del Guayas*. (Tesis de grado, Universidad de Guayaquil) Recuperado de: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/51267>
- Burbano, H. V. (2015). *Estudio de la demanda insatisfecha de los productos alimenticios para personas hipertensas y diabéticas y la viabilidad de la creación de un centro de distribución dirigido a este mercado en la ciudad de Tulcán*. (Tesis de grado, Universidad Politécnica Estatal del Carchi).
- Calvo, M. (2019). *Los estados financieros básicos*. [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.captio.net/blog/los-estados-financieros-basicos>,
- Consultoría Estratégica Directiva, S.C. (2016). *La Importancia del Estudio de Mercado*. Recuperado de: <http://cedconsultoria.net/2016/08/09/estudio-de-mercado/>
- Domínguez, C. N. (2018) *Estudio técnico: herramienta indispensable para la efectividad del desarrollo de un proyecto de inversión*. (Examen complejo. Universidad Técnica de Machala) Recuperado de: <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12037/1/ECUACE-2018-AE-CD00265.pdf>
- Echeverría, C. (2017) *Metodología para determinar la factibilidad de un proyecto*. Revista Publicando, 4 No 13. No. 2. 2017, 172-188 Recuperado de: https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/836/pdf_604
- Economipedia (2019). *Evaluación de proyectos de inversión*. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/evaluacion-proyectos-inversion.html>
- Ecologistas en Acción. (2007) *¿Qué entendemos por movilidad?* Recuperado de: <https://www.ecologistasenaccion.org/9844/que-entendemos-por-movilidad/EcuadorEc>
- Flores, U. J. (2017) *Proyecto de Inversión para PYME* 4ª ed. Bogotá: La imprenta Editores.
- Fundación MAPFRE (23-11-2014) *¿Qué se considera un conductor profesional?* Recuperado de: <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/que-se-considera-un-conductor-profesional.jsp>
- García, O. (2015). *Gestión de los Costos del Proyecto*. [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.proyectum.com/sistema/blog/gestion-de-los-costos-del-proyecto/>

- HLCSISTEMAS (2020) *¿Qué es ingeniería de proyectos?* Recuperado de: <https://www.hlcsac.com/noticias/que-es-ingenieria-de-proyectos/>
- Linares, A. (2020) *Conoce los tipos de licencia que existen en Ecuador*. Recuperado de: <https://entregestiones.com/ecuador/tipos-de-licencia-en-ecuador/>
- Lira, B. P. (2013) *Evaluación de proyectos de inversión: herramientas financieras para analizar la creación de valor*. 1ª ed. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas
- Méndez, L. R. (2020) *Formulación y Evaluación de proyectos: enfoque para emprendedores*. 10ª. ed. Bogotá: Ecoe Ediciones
- Mondragón, P. D. (2017). *Formulación y Evaluación de Proyectos*. 1ª ed. Bogotá: Fondo editorial Areandino.
- Morales, C. J. & Morales, C. A. (2009) *Proyectos de Inversión. Evaluación y Formulación*. 1ª ed. México: McGraw-Hill/Interamericana Editores, S.A. de C.V
- Moreno, N. Sánchez, L. & Velosa, J. (2018) *Introducción a la Gerencia de Proyectos Conceptos y Aplicación*. 1ª ed. Bogotá: Digiprint Editores EU
- OBS Business School. (2021). *Tipos de proyectos y sus principales características*. [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.obsbusiness.school/blog/tipos-de-proyectos-y-sus-principales-caracteristica>
- Pacheco, J. (2020). *¿Qué es el estudio de factibilidad de un proyecto?* Recuperado de: <https://www.webyempresas.com/estudio-de-factibilidad/>
- Pérez, A. (2021). *La evaluación de un proyecto. Herramienta clave para evitar el fracaso* [Entrada de blog]. Recuperado de: <https://www.obsbusiness.school/blog/la-evaluacion-de-un-proyecto-herramienta-clave-para-evitar-el-fracaso>
- Pérez, A. (2015). *Elementos claves en el estudio económico de un proyecto*. Recuperado de <https://www.obsbusiness.school/blog/elementos-claves-en-el-estudio-economico-de-un-proyecto>
- Quiroa, A. (2020). *Estudio de factibilidad*. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/estudio-de-factibilidad.html#referencia>
- Raffino, M. (2020). *Estados financieros*. Recuperado de: <https://concepto.de/estados-financieros/>
- Rene, A., Muñoz, F., & Álzate, L. (2017). *La evaluación financiera de proyectos y su aporte en la generación de valor corporativo*. *Ciencia y Poder Aéreo*, Doi: <http://dx.doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.567>,
- Rentería, J. J. (2014) *¿Qué son los sindicatos y cómo se constituyen?* [Entrada de blog] Recuperado de: <https://www.misabogados.com/blog/es/que-son-los-sindicatos-y-como-se-constituyen>

- Riquelme, C. (2016) *Importancia de las escuelas de conducción*. Recuperado de: <https://www.abc.com.py/edicion-impres/suplementos/escolar/importancia-de-las-escuelas-de-conduccion-1513621.html>
- Rodríguez, A. F. (2018) *Formulación y evaluación de proyectos de inversión*. Una propuesta metodológica. 1ª ed. México: instituto Mexicano de Contadores Públicos.
- Roldan, P. N. (2017) *Sindicato*. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/sindicato-de-trabajadores.html>
- Saavedra García, M. L. & Uribe, J. L. (2018) *Flujo de efectivo para las pymes: una propuesta para los sectores automotor y de tecnologías de la información en México*. Revista Finanzas y Política Económica, DOI: 10.14718/revfinanzpolitecon.2018.
- Sánchez, J. (2015). *Ley de demanda*. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/evaluacion-proyectos-inversion.html>
- Sy Corvo, H. (2021). *Análisis de la oferta*. Recuperado de: <https://www.lifeder.com/analisis-oferta/>
- Tapia, M. Granizo, S. & Granizo, L. (2017) *Estudio de pre-factibilidad de proyectos sociales y productivos*. Revista Caribeña de Ciencias Sociales. Recuperado de: <http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/01/pre-factibilidad.html>
- Velásquez, M. C. (2015). *Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*. (Tesis Doctoral, Universidad de Barcelona). Recuperado de: https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf?sequence=1
- Vigo, V. Vigil, S. Sánchez, M. & Medianero, D. (2018). *Manual de Diseño de Proyectos de Desarrollo Sostenible*. 2ª ed. Cajamarca: Publiser Comunicaciones S.R.L
- Viñán, J. Puente, M. Ávalos, J. & Córdova, J. (2018). *Proyectos De Inversión: Un Enfoque Práctico*. Recuperado de: <http://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2019091921132963%20Libro%20Proyectos%20de%20inversio%CC%81n%20un%20enfoque%20pra%CC%81ctico.pdf>,



Impreso y autorizado por:
JONATAN RODRIGO
PARRENO UQUILLAS



16-03-2022

0479-DBRA-UTP-2022

ANEXOS

ANEXO A: GUÍA DE ENTREVISTA REALIZADA AL SR. CARLOS VALLADOLID, SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO PROVINCIAL DE CONDUCTORES PROFESIONALES DE ORELLANA

- 1.- ¿Qué tipo de licencia de conducir oferta la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana?
- 2.- ¿Cuál es el cupo actual de alumnos que oferta la escuela de conducción?
- 3.- ¿Existe una metodología utilizada para impartir los cursos de conducción?
- 4.- ¿De qué manera se realiza el cobro a los estudiantes por los cursos de conducción?
- 5.- ¿Con cuántas aulas cuentan la escuela de conducción?
- 6.- ¿En dónde se imparte las clases de conducción práctica?
- 7.- ¿De ser el caso en donde la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana, pueda ampliar su oferta de licencias tipo D y E, cuantos cupos y cursos se abriría para impartir las mismas?

ANEXO B: ENCUESTA

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO FACULTAD DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS CARRERA DE GESTION DE GOBIERNOS SECCIONALES	
Proyecto de factibilidad para la creación de los cursos de conducción para las licencias de tipo D y E, en el Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana.	
Estimado encuestado, su colaboración es importante por lo que solicitamos responder con la mayor seriedad posible.	
1. ¿Posee usted una licencia de conducir?	
SI	
NO	
2. ¿Qué tipo de licencia de conducir posee?	
Motos (A)	
Sportman(B)	
Vehículos Livianos (C)	
Buses (D)	
Furgonetas (D1)	
Camiones Pesados (E)	
Trolebús (E1)	
Tractores (G)	
Ninguna de las anteriores	
3. ¿Sabe usted cuantas escuelas de conducción profesional existen en la provincia de Orellana?	
Si	
No	
4. Al momento de seleccionar una escuela de conducción, ¿qué es lo primero que toma en cuenta?	
Instalaciones	
Docentes	
Instructores capacitados	
Vehículos	
Todos los anteriores	
5. ¿Estaría interesado en obtener su licencia de conducción profesional tipo D o E?	
SI	
NO	

6. ¿Conoce la oferta de licencias de conducir que la Escuela de Conducción del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana tiene a disposición?

SI	
NO	

7. Si la Escuela de Conducción Profesional del Sindicato de Conductores Profesionales de Orellana ofertara las licencias de conducir tipo D y E. ¿Por cuál optaría?

Tipo D	
Tipo E	

8. ¿Cree Ud. que el poseer una licencia profesional tipo D o E, mejora notoriamente sus oportunidades laborales?

SI	
NO	

9. Si decidiera realizar el curso de conducción tipo D o E, ¿cuál sería el horario de su preferencia?

Lunes a viernes 18h30 a 21h30	
Fin de semana 07h30 a 14h45	

10. ¿Cuál sería el modo de pago que se ajuste a su disponibilidad y preferencia?

Un solo pago	
Cuotas mensuales	
Tarjeta de crédito	

Gracias por su colaboración.