“PROYECTO DE DESARROLLO PARA MEJORAR EL SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN INTERPROVINCIAL .- ANÁLISIS DE LA RUTA GUAYAQUIL – SALITRE – VINCES”

Susana del Carmen Illescas Ochoa[1], Ivonne Moreno Aguí[2]

[1] Ingeniera Comercial y Empresarial, especialización Finanzas, 2006

[2] Director de Tesis Ingeniera Comercial Universidad de Guayaquil, 1984, Master en Administración de Empresas, ESPAE-ESPOL, 2004, Diplomado en el Programa de Desarrollo Gerencial, Escuela de Negocios Alta Dirección, 2004 Master en Economía y Dirección de Empresas, Universidad de Chile en convenio con la ESPOL, 2000, Profesor de la ESPOL desde 1995

Resumen:

En el Ecuador el sector del transporte rural ha estado tradicionalmente descuidado, mostrando importantes déficit que parecen ser difícilmente manejados o simplemente ignorados, sin considerar los significativos costos sociales que esta situación genera.

El sistema de transportación que efectúa el recorrido de Guayaquil-Salitre-Vinces es proporcionado por dos cooperativas de transporte: Cooperativa de Transporte Salitre y Rutas Salitreñas; la calidad del servicio brindado por ambas cooperativas es de un mismo nivel y con un igual costo. El servicio se organiza a partir de estas 2 entidades cooperativas (Rutas Salitreñas y Cooperativa de Transporte de Salitre), propietarios de los buses, que por lo general no tienen individualmente una gran capacidad de decisión sobre el servicio.

Uno de los problemas más polémicos es el del análisis de los ingresos y egresos de las cooperativas de transporte público rural, ya que se debe conocer el comportamiento de los ingresos y de los egresos que este servicio genera.

En este proyecto la TIR es del 27.35%, tasa que es superior a la tasa de oportunidad del asociado inversionista (12%), por lo tanto el proyecto es viable y se justifica desde el punto de vista financiero.

La Cooperativa debe establecer alianzas estratégicas con empresas del sector de transportes, para evitar altos costos, creados por los intermediarios, que incrementan el valor de los pasajes que se ofrezcan en los puntos de distribución del servicio de ambas cooperativas.

Abstract:

In the Ecuador the sector of the rural transport has been traditionally careless, showing an important deficit that seems to be difficult managed or simply unknown, without considering the significant social cost that this situation generates.

The transport system that makes the journey between Guayaquil-Salitre-Vinces it is provided by two transport companies: Cooperativa de Transporte Salitre and Rutas Salitreñas; the quality of the service brought by both companies is the same level and same cost. The service is organized by these 2 companies (Cooperativa de Transporte Salitre and Rutas Salitreñas), proprietors of the buses that in general don't have a great capacity of decision individually about the service.

One of the most polemic problems comes from the analysis of the revenues and expenditures of the companies of rural public transportation, since one should know the behavior of the revenues and of the expenditures that this service generates.

In this project the final rate is the TIR is of 27.35%, it appraises that it is superior to the rate of the associate investor's opportunity (12%), therefore the project is viable and it is justified from the financial point of view.

The Company should establish strategic alliances with companies of the sector of transportation, to avoid high costs, created by the middlemen that increase the value of the tickets that are offered in the points of distribution of the service of both companies.

Introducción:

El transporte es un elemento constitutivo de la vida rural, y así como su mejoramiento contribuye a elevar la calidad de vida de la población en regiones distantes, su deterioro constituye un vector de degradación que deben pagar todos los ciudadanos en mayor o menor medida. Por esta razón, es preocupante constatar que los problemas del transporte rural en los cantones de Vinces y de Salitre se han agudizado en el último tiempo, sobre todo como resultado de un crecimiento rural desorganizado, de una expansión rápida e inusitada de la propiedad y el uso del automóvil privado y de un alto grado de desorganización del transporte público, todo lo que ha provocado adicionalmente significativos impactos ambientales negativos en las ciudades mencionadas. En el Ecuador el sector del transporte rural ha estado tradicionalmente descuidado, mostrando importantes déficit que parecen ser difícilmente manejados o simplemente ignorados, sin considerar los significativos costos sociales que esta situación genera. En realidad, estos costos sociales, expresados en vidas perdidas, en contaminación ambiental, en tiempos consumidos y en malgasto de recursos esenciales, son singularmente cuantiosos. Reparar las condiciones del transporte rural parece pues una tarea urgente que tiene por lo demás, una alta potencialidad de beneficios, lo que justifica emprender medidas de transformación cuanto antes. El evidente desacuerdo entre las decisiones de planificación del transporte y planificación del desarrollo rural es un elemento que agrava este hecho, lo que en muchas ocasiones genera un divorcio e incluso una contradicción entre estas variables tan estrechamente asociadas. En el presente trabajo se describirá el por qué del descontento de los usuarios y se demostrará que el brindar un buen servicio no disminuirá las ganancias de las cooperativas sino que por el contrario se pueden aumentar

Contenido:

Para comenzar el informe, se establece con datos proporcionados por la propia Municipalidad de Vinces y Salitre que el equipo rodante es viejo y en general se encuentra en mal estado. Adicionalmente, se dice que hace falta un escalonamiento de horarios de ingreso de los trabajadores a los lugares de empleo estatales y privados así como del ingreso de los estudiantes por las mañanas. Las flotas de transporte rurales mencionadas se desplazan a una baja velocidad de circulación, como resultado del congestionamiento vehicular colectivo y particular. A las flotas mencionadas les falta seguridad en el sistema como tal y en especial dentro de la unidad vehicular. Se denuncia la falta de terminales de pasajeros y de carga. Otro problema importante, según el estudio que realizamos, es el tipo de la oferta del servicio que caracteriza al mismo, especialmente en el aspecto empresarial de carácter oligopólico y articulado de las cooperativas o asociaciones que lo prestan.

1. Situación actual de los usuarios

La mayoría de los usuarios que utilizan este medio de transporte lo hacen a diario para dirigirse a sus lugares de trabajo o estudio, ellos no se sienten satisfechos con el servicio recibido por parte de los transportistas. La falta de cumplimiento de la necesidad más básica de transportación –dirigirse de un lugar a otro– que se produce en muchos casos debido al mal estado de las unidades, y al menosprecio que son sujeto por parte de los choferes cuando presentan sus quejas ha provocado que los usuarios acepten de manera forzosa todas las falencias de la transportación y se conformen con el trato recibido, originando que esta situación sea entendida de manera normal , tanto en las oficinas como en las unidades de ambas cooperativas.

2. Falencias del sistema actual

El servicio brindado por ambas cooperativas de transporte tiene muchas falencias, entre las cuales se destacan:

a) Mal estado de las unidades de transporte.

b) Deficiente mantenimiento de las unidades: no cuentan con llantas de repuestos.

c) Falta de aseo a las unidades.

d) Irrespeto en los horarios de salida y arribo de las unidades.

e) Poca seguridad en las unidades.

f) Negligencia en el trato a los usuarios.

g) Falta de equipamiento en las oficinas de atención al público.

3. Análisis de la Demanda

Las Cooperativas mencionadas deben ser operadores logísticos entre las ciudades de Vinces y Salitre teniendo en cuenta que la mayoría de compras especializadas se ubican en el cantón de Samborondón y la Provincia del Guayas y muchos de los clientes potenciales insisten en que si una Cooperativa como la que desea tener el consumidor, en que lleve a los usuarios a horas precisas, y exista un buen servicio en el envío de mercancías pequeñas la reducción en sus costos de operación disminuirían en un 15% , entre otros problemas.

4. Análisis de la Oferta

Las actuales condiciones económicas determinan de manera contundente la oferta y la demanda. Por esto, se debe tener en cuenta que la competencia es un actor importante en el desenvolvimiento de la actividad, por lo que hay que interactuar de manera consciente y rápida sin dar opción a desequilibrios en el mercado.

5. Inversiones fijas

A continuación se relacionarán todos los cuadros con el manejo de las futuras inversiones.

Cuadro 1

INVERSION INICIAL

Detalle	Inversión Neta
Alquiler de Oficinas	$ 9.600,00
Inversión Muebles y Enseres	$ 4.975,00
Inversión Equipos de Computo	$1.300,00
Inversion Vehículos	$ 1.006.360,00
Inversión Muebles de Oficina	$ 7.290,00
Gastos preoperativos	$ 7.531,80
Capital de Trabajo	$ 34.427,30
TOTAL INVERSION	**$ 1.071.484,10**

Elaboración: La Autora.

6. Financiación del proyecto

Existirán dos fuentes de financiamiento:

a) Aporte de socios: Teniendo en cuenta que la Cooperativa está constituida legalmente bajo la forma de empresa de economía solidaria, tendrá una fuente de financiación interna por parte de los socios al momento de iniciar el proyecto, complementada por una fuente externa de financiación y respaldada por los activos de la empresa que actualmente ascienden al millón de dólares.

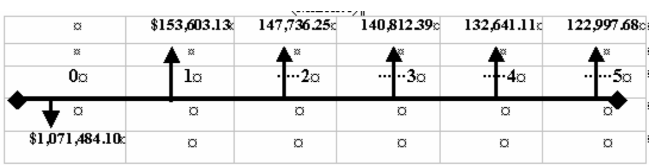
b) Préstamos bancarios: para reforzar la inversión de los socios, la Cooperativa adquirirá en la banca comercial un préstamo de US$ 180,000 al 13.39% efectivo anual, el cual se amortizará desde el 1 primer año durante un periodo de 5 años

7. Flujo de Efectivo Neto

En el Cuadro 2 se puede apreciar el flujo de efectivo neto del proyecto, con el cual se realiza un análisis que permite determinar la decisión de la viabilidad del proyecto desde el punto de vista financiero.

Cuadro 2

FLUJO DE EFECTIVO NETO



Elaboración: La Autora.

7. Valor Presente Neto, VPN

El valor presente neto a una tasa de interés de oportunidad del asociado que invertirá del 13.01%, es de $30,277.80. Dicho resultado es positivo, es decir, mayor que cero, por lo tanto, se puede afirmar que el proyecto es viable desde en punto de vista financiero, dado que se obtendrá una ganancia maravillosa o adicional en unidades monetarias en el año uno.

8. Tasa Interna de Retorno (TIR) (16,12%)

Para el proyecto , la TIR es del 16,12%, tasa que es superior a la tasa de oportunidad del asociado inversionista (13.01%), por lo tanto el proyecto es viable y se justifica desde el punto de vista financiero.

9. Modelo de Valoración de Activos (capm)

Según los supuestos anteriores, el modelo CAPM o CCPP requiere de la existencia del equilibrio en el mercado y de la presencia de portafolios eficientes. Se sabe que si existe equilibrio, los precios de todos los activos deben ajustarse hasta que todos sean sostenidos por los inversionistas, es decir, los precios deben establecerse de modo que la oferta de todos los activos sean iguales a la demanda por sostenerlos. En equilibrio, entonces no debe haber exceso de demanda y oferta de activos. La ecuación que resume el equilibrio de mercado y la existencia de portafolios eficientes es:

Cuadro 3

VALORACIÓN DE LOS ACTIVOS

CCPP		
Ccpp=rd(L)+re(1-l)		
rd= Tasa Actual de la Deuda	13,01%	0,13
Re= Tasa exigida por los accionistas	5,10%	0,0510
L = endeudamiento (nivel)	1,15	1,15
1 - l= nivel capital propio	12,00%	0,12
Tasa de Descuento (TMAR)		**13,01%**

Elaboración: La Autora.

CONCLUSIONES

a) Las Cooperativas de transporte Rutas Salitreñas y Cooperativa de Transporte de Salitre, durante los primeros dos años de la que se ejecute el proyecto las ventas se ven reflejadas de manera significativa, puesto que se incrementa año tras año, y esto se deberá al buen servicio de transporte que en el futuro debe brindar la cooperativa.

b) El proyecto presentado actualmente, es atractivo para los socios de las Cooperativas y para la comunidad en general, que en últimas es la beneficiaria del servicio de transporte de pasajeros y envío de mercancías; por ofrecer el mejor servicio en sus diferentes modalidades de transporte.

c) Los costos se afectan por las políticas del IVA, la inflación, el margen de ganancia y la competencia; factores que enmarcan el proyecto bajo una perspectiva realista de las condiciones del mercado. Estas variables se determinaron de acuerdo al estudio de mercado.

d) El punto de equilibrio de la Cooperativa que implemente este proyecto de mejoras, permite establecer el punto donde los ingresos por ventas son iguales a los costos de operación y de financiación y determina el volumen de ventas que debe alcanzar la Cooperativa que ejecute el proyecto ya sean: Cooperativas de Transporte de Salitre y Rutas Salitreñas sin ocasionar pérdidas pero también sin obtener utilidades.

RECOMENDACIONES

1. No es fácil tener una estadística exacta sobre las condiciones actuales del mercado, por lo tanto el inversionista debe crear nuevas e innovadoras estrategias de comercialización del servicio, exhibición de paquetes comerciales en cuanto al descuento en algunas tarifas del servicio que hagan aún más atractivo el proyecto.

2. La Cooperativa debe establecer alianzas estratégicas con empresas del sector de transportes, para evitar altos costos, creados por los intermediarios, que incrementan el valor de los pasajes que se ofrezcan en los puntos de distribución del servicio de ambas cooperativas.

3. El proyecto debe contemplar, en su etapa de ejecución, la posibilidad de disminución de gastos de operación; esto apoyado en la adquisición de tecnologías de punta, que garanticen la confiabilidad de los registros de salida y entrada de mercancías, paquetes, encomiendas y otros; así como también, la agilidad de los procesos de facturación, control de inventarios y registros estadísticos para la realización de análisis financieros y de ventas del servicio.

4. Es importante manejar adecuadamente los porcentajes de comercialización e incremento de la prestación del servicio ofrecido. Hoy en día, puede verse afectado el nivel de ventas en forma significativa, por la inestabilidad económica del país, cuyas reformas afectan de manera directa el negocio y por ende la rentabilidad del proyecto.

Referencias:

1. Álvaro Chávez.(2002),Colombia Transporte Terrestre y de Carga, por

2. INEC, cuadros Estadísticos

3. Página de Internet de la Gobernación del Guayas www.gobernacionguayas.gov.ec

4. GERMÁN ARBOLEDA, Proyectos formulación, evaluación y control (2003).

5. MAVESA, listado de precios.

6. EL BOSQUE, listado de precios.

7. CRÉDITOS ECONOMICOS, listado de precios.

8. MUNICIPIOS DE SALITRE Y VINCES, datos estadísticos de calidad del Aire

9. COMISION DE TRANSITO DEL GUAYAS, formularios y requisitos para la conformación de Cooperativas de Transportes