



TEMA:

**“PROPUESTA DE IMPLEMENTACION DE EMPRESA FLUVIO
MARINA DE PASAJEROS RUTA DURAN- GUAYAQUIL”**

AUTORES:

ALEX SANTIAGO BASANTES BRAVO

DAYSE ALEJANDRA BARROS MALDONADO

DIRECTOR:

CPNV. PATRICIO PADILLA MERA

GUAYAQUIL, DICIEMBRE 26 DE 2011

PLAN DE TRABAJO DE CONCLUSIÓN DE CARRERA (TCC)

ALEX SANTIAGO BASANTES BRAVO

DAYSE ALEJANDRA BARROS MALDONADO

**“PROPUESTA DE IMPLEMENTACION DE EMPRESA FLUVIO
MARINA DE PASAJEROS RUTA DURAN- GUAYAQUIL”**

Plan de Trabajo de Conclusión de Carrera (TCC) presentado como requisito parcial para la obtención del grado en Ingeniería de Administración y Desarrollo Portuario; Ingeniería en Administración de Empresas Turísticas .

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

GUAYAQUIL, DICIEMBRE 26 2011

FICHA CATALOGRÁFICA

ALEX BASANTES; DAYSE BARROS, **“PROPUESTA DE IMPLEMENTACION DE EMPRESA FLUVIO MARINA DE PASAJEROS RUTA DURAN- GUAYAQUIL”**

. Guayaquil: UPACIFICO,2011, 66 p.

Director: CMTE. PATRICIO PADILLA MERA (Trabajo de Conclusión de Carrera- TCC presentado a La Facultad del Mar y Turismo de la Universidad Del Pacífico).

Resumen: LA CIUDAD DES DE GUAYAQUIL Y DURAN SE ENCUESTRAN RODEADAS DE RECUERSOS HIDRICOS, PERMITIENDOLES UN NUEVO MODO DE TRANSPORTE PARA SU COMUNICION.

Palabras claves: Estrategia, competitividad, gestión, DIFERENCIACION.

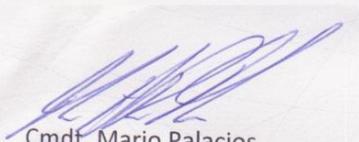
DOCUMENTO DE CONFIDENCIALIDAD

La Universidad Del Pacífico, se compromete a no difundir públicamente la información establecida en el presente Trabajo de Conclusión de Carrera **“PROPUESTA DE IMPLEMENTACION DE EMPRESA FLUVIO MARINA DE PASAJEROS RUTA DURÁN-GUAYAQUIL”**, de autoría de los estudiantes DAYSE ALEJANDRA BARROS MALDONADO; ALEX SANTIAGO BASANTES BRAVO, en razón que ésta ha sido elaborada con información confidencial.

Cinco copias digitales, de este Trabajo de Conclusión de Carrera quedan en custodia de la Universidad Del Pacífico, las mismas que podrán ser utilizadas para fines académicos y de investigación.

Para constancia de este compromiso, suscribe

Guayaquil, diciembre 26 del 2012.



Cmdt. Mario Palacios
Decano
Facultad del Mar
UNIVERSIDAD DEL PACIFICO

DECLARACION DE AUTORIA

Nosotros, Dayse Alejandra Barros Maldonado y Alex Santiago Basantes Bravo declaramos ser los autores exclusivos de la presente tesis.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendieren de la misma son de nuestra responsabilidad.

Por medio del presente documento cedo nuestros derechos de autor a la universidad del pacifico –Escuela de Negocios – para que puede hacer uso del texto completo de la Tesis de Grado **“PROPUESTA DE IMPLEMENTACION DE EMPRESA FLUVIO MARINA DE PASAJEROS RUTA DURAN-GUAYAQUIL”**.

Guayaquil, 26 de Diciembre del 2011

Dayse Alejandra Barros Maldonado

Alex Santiago Basantes Bravo

CERTIFICACION

Yo, Comandante Patricio Padilla de la Universidad Del Pacifico, como director de la presente Tesis de Grado, certifico que los señores Dayse Alejandra Barros Maldonado y Alex Santiago Basantes Bravo, Egresados de esta institución, son autores exclusivos del presente trabajo, el mismo que es auténtico, original e inédito.



CPNV Is. Patricio Padilla Mera

Guayaquil, 27 de Noviembre del 2011-11-27

INDICE

CAPITULO I

- 1.- RESUMEN EJECUTIVO
- 1.1. OBJETIVO - PROPOSITO DEL PROYECTO
- 1.2. MACROENTORNO
- 1.3. PROBLEMÁTICA DEL SECTOR, NUESTRA VENTAJA COMPETIVA.
- 1.4. MERCADOS OBJETIVOS
- 1.5. INFORMACIÓN MACROECONÓMICA DEL MERCADO ESTUDIADO
- 1.6. TAMAÑO Y POTENCIAL CRECIMIENTO DE LA EMPRESA

CAPÍTULO II

2. INVESTIGACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN PÚBLICA INTERPROVINCIAL Y CAPACIDAD DE MANEJO DE LA TERMINAL Y VÍAS DE ACCESO A GUAYAQUIL
- 2.1 CIUDAD DORMITORIO
- 2.2 VIAS DE ACCESO A GUAYAQUIL DESDE EL CANTON DURAN
- 2.3 PRINCIPALES DISTANCIAS
- 2.3.1 FRECUENCIA DE COOPERATIVAS INTERPROVINCIALES E INTERCANTONALES QUE ATRAVIESAN DURAN
- 2.3.2 FRECUENCIA DE PASAJEROS QUE LLEGAN A GUAYAQUIL A TRAVES DE LAS RUTAS INTERPROVINCIALES E INTERCANTONALES
- 2.4 CAPACIDAD DE CARGA DEL PUENTE RAFAEL MENDOZA AVILES

CAPÍTULO III

3. FACILIDADES HIDROGRÁFICAS PARA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL EN EL RÍO GUAYAS
- 3.1. RESULTADOS DEL ESTUDIO DE SEDIMENTACION Y BATIMETRIA DEL RIO GUAYAS.
- 3.1.1 CLASES DE SEDIMENTACION PRESECCION PRESENTES EN EL RIO GUAYAS

3.1.2 POSIBLES CAUSAS QUE ESTAN ORIGINANDO LA FORMACION DE BANCOS DE ARENA EN LA CUENCA BAJA DEL RIO GUAYAS

3.1.3 ESTRECHAMIENTO DEL RIO GUAYAS POR LOS CERROS SANTA ANA Y DURAN.

3.1.4 CONDICIONES ACTUALES DE NAVEGACION EN EL RIO GUAYAS.

3.2. VERIFICACION DEL ESTADO FISICO ACTUAL DE LOS PUNTOS DE RECEPCION Y TRANSFERENCIA DE PASAJEROS.

3.3. CAPACIDAD DE CARGA DE LAS LANCHAS.

CAPITULO IV

4.- MARCO LEGAL

4.1. MARCO LEGAL ESPECÍFICO AMBIENTAL

4.1.1 CONSTITUCION DEL ECUADOR

4.1.2 LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL

4.1.3 LEY DE PUERTOS

4.1.4 CODIGO DE POLICIA MARITIMA

4.1.5 ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL EN LAS ZONAS COSTERAS

4.1.6 TEXTO UNIFICADO DE LEGISLACIÓN AMBIENTAL SECUNDARIA (TULAS)

4.1.7 LEY DE AGUAS

4.2 CUERPOS JURIDICOS RELACIONADOS

4.3 CONSTITUCION DE LA EMPRESA

CAPITULO V

5.- DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO

5.1 HISTORIA DEL NEGOCIO

5.1.1 PROYECTO CAPITAN TOVAR VEGA

5.2 MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS DE LA EMPRESA

5.3 ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA EN GENERAL Y DEL NEGOCIO EN PARTICULAR

5.4 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO

- 5.5 ANÁLISIS FODA
- 5.6 CINCO FUERZAS DE PORTER

CAPITULO VI

- 6.- EQUIPO GERENCIAL
 - 6.1 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL
 - 6.2 FUNCIONES
 - 6.3 EXPERIENCIA PREVIA DE LOS MIEMBROS DEL EQUIPO GERENCIAL
 - 6.4 CULTURA EMPRESARIAL

CAPITULO VII

- 7.- ANALISIS DEL MERCADO
 - 7.1 ESTUDIO ESPECÍFICO DEL MERCADO
 - 7.2 IDENTIFICACIÓN DEL MERCADO POTENCIAL Y EMPRESARIAL
 - 7.3 DESCRIPCIÓN DEL SEGMENTO DE MERCADO
 - 7.4 ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA
 - 7.5 INVESTIGACIÓN DE MERCADO
 - 7.6 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN
 - 7.6.1 OBJETIVOS GENERALES
 - 7.6.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

CAPITULO VIII

- 8.- ESTRATEGIAS DE MERCADO
 - 8.1 ESTRATEGIAS DE PRODUCTO, PRECIO Y ESTACIONALIDAD
 - 8.2 ESTRATEGIAS DE PENETRACION Y VENTA PERSONAL.
 - 8.3 ESTRATEGIA DE PROMOCION, DISTRIBUCION Y GASTOS.
 - 8.4 ESTRATEGIA PUBLICITARIA Y DE COMERCIALIZACION.

CAPITULO IX

- 9.- OPERACIONES
- 9.1 RIESGOS INTERNOS
- 9.2 RIESGOS EXTERNOS
- 9.3 PLANES DE CONTINGENCIA
- 9.4 SEGUROS Y PROVISIONES

CAPITULO X

- 10.- ESTUDIO FINANCIERO
- 10.1 PRESUPUESTO E INVERSIONES
- 10.2 PROYECCIÓN A CINCO AÑOS
- 10.3 ANÁLISIS DEL PUNTO DE EQUILIBRIO
- 10.4 FLUJO DE CAJA
- 10.5 ESTADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS
- 10.6 BALANCES
- 10.7 TASA INTERNA DE RETORNO

CAPITULO XI

- 11.- ANALISIS FINANCIERO DEL PROYECTO
- 11.1 REQUERIMIENTOS DE CAPITAL
- 11.2 RAZONES FINANCIERAS

CAPITULO XII

- 12.- ECOLOGIA Y MEDIO AMBIENTE
- 12.1 PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO XII

- 13.- CONCLUSIONES

CAPITULO XIII

14.- RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

INTRODUCCION

JUSTIFICACIÓN

La concentración de la población en ciudades cercanas a ciudades satélites, ha puesto la necesidad de implementar un sistema de transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana.

La contaminación ambiental que generan los sistemas clásicos de transportación terrestre hace necesaria la búsqueda de sistemas alternativos que permitan utilizar las vías fluviales, en este caso la existente entre la ciudad de Guayaquil y el cantón Durán.

El cantón Durán cuenta con una población de 171.962 habitantes divididos en varios sectores de los cuales el 80% se dirige hacia la ciudad de Guayaquil para realizar diferentes actividades, siendo predominante la de carácter laboral, seguida por la educativa y por último la comercial.

Según datos proporcionados por el INEC, la población del cantón Durán crece en un 3% anualmente, situación que repercute drásticamente en la movilización debido a la alta densidad ocasionada por los automotores.

Esto nos indica que el puente “Rafael Mendoza Avilés” es la única vía de acceso más cercana hacia Guayaquil, soportando una sobrecarga de buses de transporte público y privado. Para aliviar en alguna manera el congestionamiento que sufre el puente “Rafael Mendoza Avilés” por parte de los buses interprovinciales e internacionales, se estableció que durante el lapso

de 14 horas comprendidas entre las 06H00 hasta las 18H00, la única vía de acceso hacia Guayaquil sería estrictamente por el PAN (Puente Alternativo Norte), lo cual perjudicó a los pasajeros con el tiempo de viaje añadiendo una hora más a su recorrido y a los transportistas elevando el costo de sus servicios. Actualmente los buses transitan nuevamente por el puente Rafael Mendoza A. Ciudades con menor cantidad de población y menor extensión territorial como Milagro, Salinas, cuentan con Terminales Terrestre. Aprovechando el recurso más cercano que es el río Guayas, lo ideal sería contar con una Terminal fluvial que funcione en conjunto con el transporte terrestre para llevar a cabo la transferencia de pasajeros hacia Guayaquil, partiendo desde el cantón Durán y viceversa. Es decir que trataremos a Durán y Guayaquil como dos polos que interactúan con gran movilidad poblacional debido a su cercanía y la facilidad que ofrece el Río Guayas como vía alterna entre estos dos puntos.

CAPITULO I

1.- RESUMEN EJECUTIVO

1.1. OBJETIVO - PROPOSITO DEL PROYECTO

El proyecto está enfocado en proponer el transporte fluvial como nueva alternativa para descongestionar el tráfico de vehículos entre las ciudades de Guayaquil y Durán.

Retomar un modo de transporte tradicional en nuestra localidad que se ha ido perdiendo con los años, que no se debe dejar olvidar. Siempre aprovechando la cuenca hidrográfica que posee estas ciudades en sus alrededores.

Este proyecto es tiene como objetivo es plantear lo importante que es tener un transporte fluvial y las grandes oportunidades que puede generar a estas poblaciones.

1.2. MACROENTORNO

Fuerzas externas del sector marítimo industrial. El éxito de un proyecto es poder prever las mismas y consecuentemente obtener aspectos positivos de su

desarrollo tomando variables como: Entorno demográfico; Factores de población, tamaño, crecimiento, edades, natalidad, mortalidad.

Guayaquil está ubicado en una zona donde las confluencias de las aguas salobres del golfo se mezclan con las dulces del río Guayas, lo que significa que es un sitio estratégico para el comercio. Es la única cuenca hidrográfica para el lado del océano Pacífico desde Alaska (EE.UU.) hasta la Patagonia (Argentina), de allí que nuestro destino como ciudad es ser iguales a las grandes capitales de las cuencas hidrográficas del otro lado del Pacífico como Singapur, Shanghái, Hong Kong.

Como anteriormente se menciona, en Guayaquil no se explota el transporte fluvial, a pesar de que cuenta con todas las facilidades hídricas para realizarlo. No se lo ha efectuado por falta de inversión hacia este sector.

1.3. PROBLEMÁTICA DEL SECTOR, NUESTRA VENTAJA COMPETIVA.

La problemática nace con el congestionamiento vehicular que viven día a día las ciudades de Guayaquil y Durán. Siendo su única alternativa de medio de transporte, son los buses quienes no completan la demanda de transportación diaria

Tanto Guayaquil como Durán está rodeada de recursos hídricos, que nos hace entender que estas ciudades deberían explotar las facilidades que les brinda la cuenca del Río Guayas. Sin embargo no se utiliza el modo de transporte fluvial, debido que no existe el lanzamiento de un proyecto ambicioso que de apertura a este emprendimiento que será conocido como el transporte del futuro.

Guayaquil y Durán las dos ciudades con mayor número de habitantes, ha tenido un crecimiento poblacional muy importante debido, que se ve en el día las falencias de la transportación publica dándose saturaciones en horas pico.

1.4. MERCADOS OBJETIVOS

Se ha escogido para las operaciones a las ciudades de Durán y Guayaquil, el mismo que está ubicado en la cuenca del Río Guayas en el sector centro-sur del Ecuador. Guayaquil cuenta con 2.350.915 habitantes y Durán tiene cerca de 235.769 habitantes.

También se incluyen a todos los turistas que ingresan anualmente a la ciudad de Guayaquil.

1.5. INFORMACIÓN MACROECONÓMICA DEL MERCADO ESTUDIADO

Cuadro# 1

Principales Indicadores Macroeconómicas del Ecuador 2011	
Variación PIB 2011	2.20 %
Producto Interno Bruto 2011	65.945 MDD
PIB per. Canasta Básica 2011	4.578 USD
Canasta Básica	571,09
Canasta Vital	367,07
Salario Unificado	307,83
Inflación mensual(Oct-11)	0.79%
Inflación mensual (NOV-11)	0,35%
Tasa de Interés activa (NOV-11)	9,19%
Tasa de Interés pasiva	5,44%
Tasa de desempleo (Mar 11)	8,60%
Subempleo (Oct.)	81,19%
Índice de Riesgo País prom. Oct-11	3.000 Puntos
Barril de Petróleo WTI	93,23 USD

1.6. TAMAÑO Y POTENCIAL CRECIMIENTO DE LA EMPRESA

Las ciudades de Guayaquil y Durán, son dos poblaciones más importantes en la provincia del Guayas, por ser vecinos estos cantones ante la creciente demanda de transporte da espacio a la implementación al modo de transporte fluvial.

Como empresa al no tener competencia directa alguna, tiene de por sí todas las facilidades para poder explotar las facilidades hidrográficas que nos da el Río Guayas, permitiendo no solo la creación de un modelo de transporte que solucione el tránsito vehicular, que día a día pierde espacio su infraestructura; sino como la visión del transporte masivo en la región.

CAPÍTULO II

2. INVESTIGACIÓN DE LA TRANSPORTACIÓN

PÚBLICA INTERPROVINCIAL Y CAPACIDAD DE MANEJO

DE LA TERMINAL Y VÍAS DE ACCESO A GUAYAQUIL

2.1. Ciudad Dormitorio

Una ciudad dormitorio es una comunidad urbana de carácter esencialmente residencial, cuyos habitantes en su mayoría viajan diariamente a trabajar a una localidad cercana.

La diferencia entre una ciudad dormitorio y una metrópolis no es siempre clara. Por lo general, se considera que una metrópolis se desarrolla en las áreas adyacentes a los principales centros de empleo, mientras que una ciudad dormitorio crece originalmente en una zona rural o semi-rural. Esta distinción se pierde cuando el crecimiento urbano une a las dos comunidades.

Aplicamos este concepto al Cantón Durán, puesto que el 75% de sus habitantes viajan a la ciudad de Guayaquil, teniendo como principal motivación para su desplazamiento el buscar empleo o asistir a sus lugares de trabajo, ya

que su lugar de residencia no cuenta con organismos, instituciones, empresas, entre otros, que ayuden a generar fuentes de ingresos económicas significativas para su población.

Por esta razón, el desarrollo de proyectos de tipo social que tengan como objetivo generar plazas de trabajo, debe ir directamente relacionado con las readecuaciones y mejoras significativas del entorno en el que vive una determinada comunidad, trayendo como resultado un elevado aumento de su autoestima y convirtiéndolo a su vez en parte del cambio tanto para sus habitantes como para el medio en el que se desenvuelve.

2.2. Vías de acceso a Guayaquil desde el cantón Durán

La puerta de entrada a Guayaquil es Durán. Las principales vías de acceso con las que cuenta el cantón Duran para trasladarse hasta la ciudad de Guayaquil son la vía terrestre y la vía fluvial.

En cuanto a la terrestre podemos decir que el cantón Durán carece de terminal de embarque. El Transporte Inter-cantonal es servido por cooperativas domiciliadas en la ciudad y en los cantones que van desde y hacia la ciudad de Guayaquil.

La distribución del uso de las vías de acceso con las que cuenta el cantón Duran está dada de la siguiente manera: Las personas que viven en el área urbana del cantón Durán usan como vía de acceso para desplazarse hasta Guayaquil los buses Inter-cantoniales cuyas Cooperativas son:

- Eloy Alfaro (Línea 17)
- 18 de Octubre (Línea 18)
- Panorama (Línea 81)

Anteriormente debido a la sobrecarga que soportaba el puente Rafael Mendoza Avilés, los buses de transporte Interprovincial e Inter-cantonal eran desviados por el PAN, dando paso a la denominada “Ruta de la Controversia” (Imagen #1), aumento una hora más al recorrido habitual de los turistas y costos de desplazamiento.

Imagen# 1



2.3. Principales Distancias

La distancia que separa el cantón Durán de Guayaquil es apenas de 6 km, el tiempo estimado de recorrido hacia la Terminal Terrestre “Dr. Jaime Roldos” es

de 30 minutos y hacia el centro de Guayaquil (Antepara y 9 de Octubre) oscila entre los 40 y 45 minutos.

2.3.1 Frecuencia Cooperativas Interprovinciales e Inter-cantoniales que atraviesan Durán

Tabla II.- Frecuencia Cooperativas Rutas Terrestres

COOPERATIVA	FRECUENCIA	SALIDA	RUTAS O DESTINOS
Aerotaxi	Cada hora	Desde 1:20 a.m. -Hasta 11:40 p.m.	GUAYAQUIL - QUITO - IBARRA - SAN LORENZO -ESMERALDAS
Alausi, CTA	3 Turnos.	Desde 6:15 a.m. -Hasta 1:00 p.m	- HUIGRA - ALAUSI GUAYAQUIL - EL TRIUNFO
ASOCIADOS NARANJAL, SAN	Cada 20 Minutos	Desde 5:45 a.m. - Hasta 8:05 p.m.	GUAYAQUIL - NARANJAL - PUERTO INCA
Atenas	2 Turnos	Desde 2:10 p.m Hasta las 04:00p.m	GUAYAQUIL - GUARANDA
Baños	4 Turnos	Desde 1:30 p.m Hasta 11:40 p.m	GUAYAQUIL - SHUSUFINDI - BAÑOS - RIOBAMBA -
Caluma	Cada 10 Minutos	Desde 4:00 a.m. -Hasta 7:10 p.m.	GUAYAQUIL - BABAHOYO -CATARAMA - CALUMA
Chimborazo	Cada 2 horas	Desde 5:30 a.m Hasta 7:30 p.m	GUAYAQUIL - RIOBAMBA
Chunchi	1 Turno	Solo 1 turno de 12:45 p.m.	GUAYAQUIL - CHUNCHI - RIOBAMBA
CIFA	Cada 30 Minutos	Desde 3:30 a.m Hasta 11:30 p.m	GUAYAQUIL - MACHALA - HUAQUILLAS - TUMBEZ
Cita Express	Cada 45 minutos	Desde 6:15 a.m. -Hasta 12:45 a.m.	GUAYAQUIL - TRIJILLO - PALLATANGA - RIOBAMBA
CITIM	Cada 10 Minutos	Desde 5:15 a.m. -Hasta 9:30 p.m.	GUAYAQUIL - MILAGRO - NARANJITO
Ciudad de Piñas	4 Turnos - 6 y 10 a.m. - 12:30 4:30p.m.	Desde 6:00 a.m. -4:30p.m.	GUAYAQUIL - SANTA ROSA - PIÑAS - PORTOVIEJO - ZARUMA
Ecuatoriano Pulman	Cada 30 Minutos	24 Horas	GUAYAQUIL - MACHALA - HUAQUILLAS

EJECUTIVO EXPRESS	Cada 15 Minutos	Desde 5:00 a.m. - Hasta 11:00 p.m	GUAYAQUIL – MILAGRO
Ejecutivo San Luis	. Cada 50 Minutos	Desde 4:00 a.m. -Hasta 1:30 a.m	GUAYAQUIL – CUENCA
El Dorado	Cada 2 Horas- 5 Turnos	Desde 2:30 a.m. - Hasta 2:00 p.m.	GUAYAQUIL - AMBATO – GUARANDA
Expreso Milagro	Cada 5 Minutos	Desde 5:00 a.m. -Hasta 11:00 p.m	GUAYAQUIL - MILAGRO – ROBERTO ASTUDILLO
Express Sucre	Cada 2 horas	Desde 7:00 a.m Hasta 12:00 a.m	GUAYAQUIL - CUENCA - QUITO - SANTO DOMINGO
F.B.I	. Cada 5 Minutos	Desde 5:00 a.m. -Hasta 10:30 p.m	GUAYAQUIL – BABAHOYO – BABA
FIFA	Cada 20 Minutos	Desde 5:00 a.m. -Hasta 6:40 p.m.	VINCES - PALENQUE – SOTOMAYOR
Flota Bolivar	Cada 30 Minutos	Desde 5:00 a.m. -Hasta 5:30 p.m.	GUAYAQUIL – GUARANDA
Flota Imbabura	Cada Hora -	Desde 8:15 a.m. Hasta 00:00 a.m.	GUAYAQUIL - QUITO - IBARRA – TULCAN
Flota Pelileo	Cada Hora -	Desde 7:00 a.m. Hasta 10:00 a.m.	GUAYAQUIL – AMBATO
Gran Colombiana	Cada Hora	Desde 6:00 a.m Hasta 6:00 p.m	GUAYAQUIL - RIOBAMBA –QUITO
La Mana	Cada 20 Minutos	Desde 4:15 a.m. -Hasta 6:30 p.m.	GUAYAQUIL - QUEVEDO - LA MANA
Loja	1 turno en la mañana y 14 en la tarde	Desde 9:00 a.m. Hasta 11:30 p.m.	GUAYAQUIL – LOJA
Mariscal Sucre	Cada 10 Minutos	Desde 6:00 a.m. Hasta 9:00 p.m.	GUAYAQUIL – SIMON BOLIVAR – PUEBLO
Milagro, CTM	Cada 15 Minutos	Desde 7:00 a.m -Hasta 6:00	GUAYAQUIL - KM 26 – MILAGRO
Nuca Llacta	2 Turnos	Solo turnos de 5 y 6 a.m.	GUAYAQUIL – RIOBAMBA
Occidentales	Cada Hora	Desde 6:00 a.m Hasta 12:00 a.m	GUAYAQUIL - ESMERALDAS – LAGO
Panamericana	Cada 15 Minutos	Desde 1:00 a.m. -Hasta 11:30 p.m.	GUAYAQUIL - ESMERALDAS – LOJA
Patria	Cada Hora	Desde 8:30 a.m. -Hasta 3:30 a.m.	GUAYAQUIL - RIOBAMBA –QUITO

Rio Paute	Lunes, martes, sábado	Solo 5:45 a.m.	GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - AZOGUES - CAÑAR - BIBLIAN - EL DESCANSO - PAUTE
Rircay	Cada 10 Minutos	Desde 5:55 a.m. Hasta las 7:55 p.m.	GUAYAQUIL - DURAN - KM 26 - LA TRONCAL - EL
Rutas de América (Internacional)	3 Frecuencias	Miércoles 11:00 a.m. Domingos	GUAYAQUIL - LIMA - PERU - CARACAS - VENEZUELA
Rutas Milagreñas	Cada 15 Minutos	Desde 5:00 a.m. -Hasta 11:00 p.m	GUAYAQUIL - MILAGRO - ROBERTO ASTUDILLO
Rutas Orenses	Cada 30 Minutos	Desde 1:30 a.m Hasta 10:00 p.m	GUAYAQUIL - MACHALA - SANTA ROSA -
San Cristóbal	Cada 2 Horas	Desde 7:20 a.m. Hasta 2:20 a.m.	GUAYAQUIL - QUITO - IBARRA - TULCAN
San Francisco Oriental	Cada 6 Horas	Desde 12:40 a.m. - Hasta 20:00 p.m.	GUAYAQUIL - RIOBAMBA - AMBATO - BAÑOS - PUYO - TENA
Santa	Cada Hora	Desde 9:00 a.m. Hasta 11:30 p.m.	GUAYAQUIL - AMBATO - LATACUNGA
Santa Martha	Cada 15 Minutos	Desde 5:45 a.m. -Hasta 7:30 p.m.	GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - BUCAY
Sucre	Cada 30 Minutos	Desde 2:30 a.m. -Hasta 8:15 p.m.	GUAYAQUIL - QUEVEDO - SANTO DOMINGO
Super Semeria	Cada 40 Minutos	Desde 2:00 a.m Hasta 10:40 p.m	GUAYAQUIL - AZOGUES - CUENCA
Super Taxi Cuenca	Cada 30 Minutos	Desde 5:00 a.m. -Hasta 10:00 p.m.	GUAYAQUIL - CUENCA
TAC	Cada 2 horas	Desde 05:30 a.m. Hasta 6:00 p.m.	GUAYAQUIL - ZARUMA
TIA	Cada 30 Minutos	Desde 04:30 a.m. Hasta 6:30 p.m.	GUAYAQUIL - QUEVEDO
Trans. Esmeraldas	Cada 45 minutos	Desde 7:00 a.m. -Hasta 11:50 p.m.	GUAYAQUIL - SANTO DOMINGO - ESMERALDAS
Transporte Atlántida	1 Turno cada fin de semana	Desde 11:15 a.m. -Solo Un Turno	GUAYAQUIL - RIOBAMBA

Transporte Ecuador	Cada Hora	Desde 00:15 - a.m. - Hasta 23:00	GUAYAQUIL – QUITO
Transporte Riobamba	5 Frecuencias al día	Desde 2:00 a.m Hasta 03:00 p.m	GUAYAQUIL – RIOBAMBA
Trasandina Express	Cada Hora	Desde 01:15 a.m. - Hasta 10:15 p.m.	GUAYAQUIL - AMBATO - QUITO – BAÑOS
Turismo Oriental	Cada 40 Minutos	Desde 1:00 a.m Hasta 11:30 p.m	GUAYAQUIL - LA TRONCAL - PUERTO INCA
Ventanas	Cada 10 Minutos	Desde la 4:40 a.m.- Hasta 8:00 p.m.	GUAYAQUIL - BABAHOYO - VENTANAS - CHANDIA -
Zaracay	Cada 15,20,25,30 Minutos	Desde las 3:15 a.m. - Hasta 22:00	GUAYAQUIL – SANTO DOMINGO – PEDERNALES

Fuente: Corporación Terminal Terrestre de Guayaquil/ Marzo 2008

2.4. Capacidad de Carga del Puente Rafael Mendoza Avilés

En el año 2002 llegaron a Guayaquil alrededor de 5'946.488 personas, debido a los grandes cambios que refleja la Perla del Pacífico. En los últimos años Guayaquil a tenido un incremento notable en su afluencia turística mostrando para el año 2009 la cifra de 12'933.909 personas, de los cuales el 90 % han cruzado el puente Rafael Mendoza Avilés y a la vez por el Cantón Durán.

Los puentes sobre los ríos Daule y Babaho fueron construidos desde agosto de 1968 hasta julio de 1970.

Tienen un ancho transversal de 20,80 m. con dos vías carrozables; longitudinalmente tienen un esquema isostático con un conjunto de vigas

Gerber con pilas y vigas en volado de 15 m. por lado de cada una de las pilas, y vigas intermedias las cuales son simplemente apoyadas de 45 m. de luz.

El puente sobre el río Daule tiene un desarrollo total de 870 m. con dos tramos a cada extremo de 60 m. y 10 tramos intermedios de 75 m; forma un ángulo de 80° con el eje del río y por lo tanto los tableros tienen una planta oblicua. El puente sobre el río Babahoyo tiene un desarrollo total de 1995 m. con dos tramos a cada extremo de 60 m. y 25 tramos intermedios de 75m; forma un ángulo de 90° con el eje del río y por lo tanto los tableros tienen una planta rectangular.

Las vigas de 45 m. tienen una sección variable con una altura al centro de 2.20 m. y una altura de 1.80 m. en la proximidad de los apoyos. . Para cada una de las vías se utilizan 3 vigas prefabricadas en hormigón armado post-tensado; las 3 vigas han sido primero colocadas en obra y luego fundidas monolíticamente con el complemento de una losa superior y las vigas transversales. . El post-tensado ha sido realizado en dos fases: la primera antes del desencofrado y la segunda después de la fundición de la losa y de las vigas transversales. Las pilas y las vigas en volado son también hechas de hormigón armado.

Para la cimentación se ha adoptado pilotes de 1.80 m. de diámetro con pilas de 12, 10 y 8 pilotes; para los muros de estribos se han adoptado pilotes de diámetro igual a 1.00 m. La longitud de los pilotes y la altura de las pilas son variables en función de la profundidad del lecho del río y del gálibo para permitir la navegación.

El diseño ha sido redactado asumiendo como peso específico del hormigón el valor de 2.5 ton/m². . Todas las cargas permanentes han sido incrementadas en un 10% para tener en cuenta las acciones sismo-vibratorias. Para la carga accidental se ha hecho referencia a las normas del código norteamericano AASHTO tipo H 20-S 16, también llamadas HS 20-44. Las acciones sísmicas han sido tomadas en cuenta adoptando una aceleración de diseño igual a 0.07g.

3. FACILIDADES HIDROGRÁFICAS PARA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL EN EL RÍO GUAYAS

Hasta la década de los años 1960 a 1970, el país utilizaba a lo largo de toda su costa las vías navegables para el transporte de pasajeros y carga; el advenimiento de las carreteras hizo que estos sistemas se eliminen sin comprender la necesidad de mantenerlos debido a sus condiciones estratégicas, económicas y en especial para casos de emergencia.

Desde San Lorenzo, Esmeraldas, Muisne, Bahía de Caráquez, Puerto Bolívar y el gran sistema del Estero Salado y del Río Guayas, los ríos y esteros servían de vías de transportación de pasajeros y carga que poco a poco se fueron eliminando. Los puentes sobre los ríos Daule y Babahoyo, llamados de la “Unidad Nacional”, cortaron el transporte fluvial hacia el interior del Litoral Ecuatoriano a este sumado la falta de dragado constante provocando la sedimentación.

Pero el intenso desarrollo del sistema de caminos y del transporte por autobús, ha ganado paulatinamente importancia relativa sobre el transporte fluvial, debido principalmente a que las actividades productivas dentro del área de influencia no generaban flujos significativos compatibles con el tipo, volumen y distancia de transporte que el sistema hidroviario requiere para ser económico.

En 1985 en La ciudad de Guayaquil, se reactivó la idea del transporte fluvial urbano y se llamó a concurso internacional para realizar los estudios y se suscribió contrato con TACTI Cía. Ltda. En el plazo de 5 meses fueron entregados los estudios completos a la Unidad Ejecutora de Transporte Masivo creada para estos fines. Los estudios incluían los Documentos de Contrato, Diseños en 65 planos, Justificación Económica, Etc.

Este sistema que fue concebido inicialmente en la ESPOL, hubiera sido una gran solución para el transporte masivo de pasajeros hacia la ciudad de Guayaquil, ya que por los ríos Daule y Babahoyo se hubiese transportando alrededor de 100.000 pasajeros por día y por la ruta del Estero Salado y del Muerto alrededor de 80.000 en el año de 1987. Este sistema, especialmente durante los feriados y durante las noches, implementaría cruceros turísticos.

Un estudio importante fue realizado por JICA, Agencia de Cooperación Internacional del Japón el cual era "Factibilidad del transporte urbano en la ciudad de Guayaquil" (Agosto de 1986).

Al realizar los estudios se determinó principalmente dos variables que fueron de destino y origen, estableciendo dos rutas diferentes:

- La línea de los Ríos (Río Daule y Río Babahoyo)
- La línea de los Esteros (Estero Salado y Estero del Muerto)

3.1 Resultados del estudio de sedimentación y Batimetría del Río Guayas

La provincia del Guayas está comprendida en la cuenca hidrográfica del mismo nombre, situada en la llanura central, y esta cruzada por caudalosos ríos que la hace el más importante sistema fluvial de la costa.

Es la única cuenca hidrográfica para el lado del océano Pacífico desde Alaska (EE.UU.) hasta la Patagonia (Argentina), de allí que nuestro destino como ciudad es ser iguales a las grandes capitales de las cuencas hidrográficas del otro lado del Pacífico como Singapur, Shanghái, Hong Kong.

Los numerosos ríos que conforman esta cuenca disminuyen sus caudales en verano, pero lo aumentan significativamente en invierno.

Las fuertes corrientes de marea mantienen canales profundos en el cauce del río, los cuales son utilizados para la navegación.

La marea penetra en el río Guayas, hasta aproximadamente 85 Km, dependiendo de la cantidad de agua que transporta el río

3.1.1 Clases de sedimentación presentes en el río Guayas

- **Sedimento Limoso**

Se localiza principalmente en el sector del río Babahoyo, comprendido entre el puente Rafael Mendoza hasta frente al Cerro de Duran, extendiéndose en una franca que cubre casi todo lo largo y ancho del sector mencionado.

- **Sedimento Arenoso**

Se localiza principalmente desde el puente Rafael Mendoza, en el río Daule, hasta frente al Cerro Santa Ana.

- **Sedimento Areno - Limoso**

Este material se localiza en pequeños parches en el área de confluencia del Río Daule y Babahoyo.

- **Sedimento Limo - Arenoso**

Este cuarto sedimento se localiza en el margen derecho del Río Daule, tomando como referencia la dirección de la corriente del río donde la dinámica del agua es moderada.

3.1.2 Posibles causas que están originando la formación de bancos de arena en la cuenca baja del río Guayas

La desembocadura de los ríos Daule y Babahoyo, son una importante descarga de agua con aportes sedimentarios, junto a las corrientes de marea entre otros factores han contribuido a la formación de un extenso complejo de canales e islas intermedias de forma alargada. En los últimos 25 años, el excesivo acarreo de sedimentos, especialmente durante un evento el niño, ha acelerado el proceso de sedimentación del estuario del Guayas, originando bancos de arena y lodo a lo largo de los mismos.

Pese a la sedimentación en el Río Daule y Babahoyo, los dos ríos que conforman el Guayas, este aún es navegable. Así lo explica el director de Seguridad Marítima de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (Dirnea), Mauricio Alvear, quien aclara que hay restricciones.

Por todo el canal, indica Alvear, hasta el Malecón Simón Bolívar se puede navegar las 24 horas con lanchas de hasta 2,50 metros de calado, como las que transportan a pasajeros en la isla Puná (Cocodrilo 1 y 2), que tienen 1,80 m de calado.

Alvear sostiene que estas lanchas las adquirió el Comité de Desarrollo Cacique Tumbalá para hacer turismo en Puná, isla que mediados del siglo XIX (1860) fue uno de los principales balnearios de Guayaquil, y que luego en el siglo XX fue reemplazado por los paseos a Posorja y Puerto El Morro, relata Gómez Iturralde.

El Comité Cacique Tumbalá actualmente utiliza las embarcaciones como un medio de transportación fluvial.

Otra de las rutas, según Alvear, es la del Buque Escuela Guayas, embarcación que vira en el puerto Santa Ana, pues hasta allí puede hacerlo ya que la sedimentación dificulta la navegación, lo mismo sucede al cruzar a la isla Santay. “Es una vía fluvial que permite el ingreso de embarcaciones de hasta 2,50 metros de calado”.

Posibles causas:

- **El evento del Niño**

Las torrenciales lluvias que se producen durante un evento EL NIÑO es una de las principales causas del azolvamiento del Rio Guayas, por el considerable arrastre de sedimentos.

Normalmente los ríos de la cuenca aportan al Rio Guayas una gran cantidad de sedimentos, por lo que al llegar a la parte baja de la cuenca, una considerable cantidad de ese material se deposita en sus orillas o en el centro, formando los bajos; mientras otra parte se va al mar.

- **La Deforestación**

La deforestación es otra de las principales causas del proceso de sedimentación que está experimentando el estuario del río Guayas. El impacto de la deforestación por efecto de la tala de árboles, la quema de la vegetación, la actividad maderera, la agricultura y la ganadería, se puede observar en la calidad de los suelos, la misma influye directamente en la economía nacional y en la productividad agrícola, forestal y ganadera.

- **Las Mareas**

Las mareas juegan un papel fundamental en el relleno del ríos, ya que al ingresar las aguas del mar hacia el estuario, el encuentro del agua salada con el agua dulce que transporta sedimentos en suspensión, hace que éstos flocculen, es agrupan formando partículas grandes, lo que hace que la concentración de estos sedimentos en la columna de agua sea considerable.

3.1.3 Estrechamiento del río Guayas por los cerros Santa Ana y Durán.

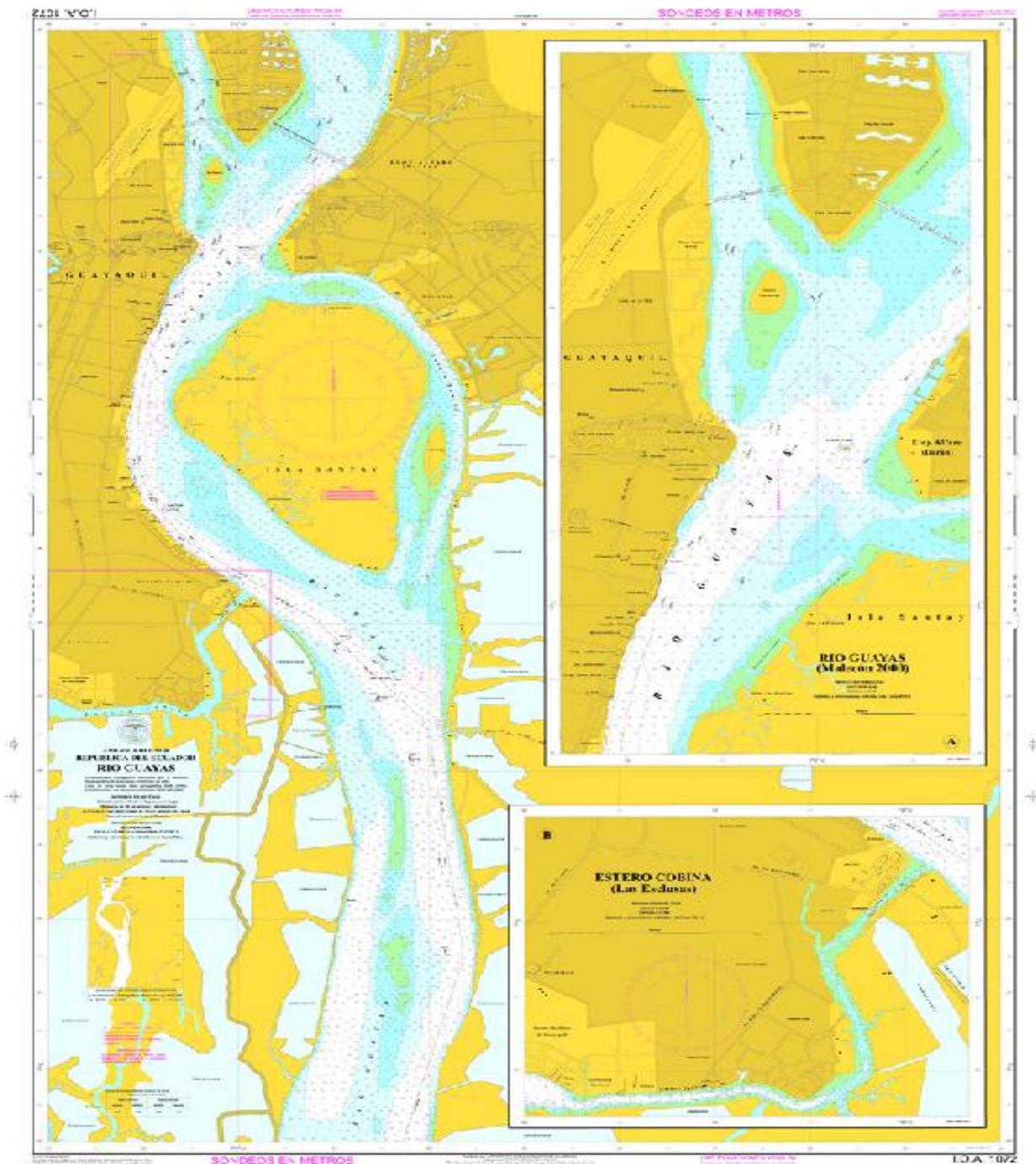
La posición de los cerros Santa Ana y Daule origina un estrechamiento del cauce del Río Guayas, que actúa como cuello de botella, frenando la velocidad de la corriente de los ríos Daule y Babahoyo y propiciando la deposición de sedimentos.

El sedimento que predomina en el área de estudio es un material limoso de grano medio, el mismo que se extiende desde el tramo del Puente Rafael Mendoza en el Rio Babahoyo, hasta frente al Cerro de Durán, cubriendo casi todo este sector. Le sigue en predominancia una arena de grano fino, también mal clasificada, la misma que se localiza desde el tramo del mencionado puente, en el Rio Daule, hasta frente al Cerro Santa Ana.

3.1.4 Condiciones actuales de navegación en el Río Guayas

En La actualidad mucho se puede decir sobre el calado del rio guayas para ser usado como elemento primordial en una propuesta de proyecto como el que se desea implementar. De acuerdo a Carta Náutica del INOCAR del 2008, queda comprobada la navegabilidad puesto que la profundidad del calado del rio tiene variaciones entre 3 y 5m., siendo dos el nivel más bajo y cinco la más alta.

Imagen # 2 Carta Náutica Navegabilidad río Guayas



3.2. Verificación del estado físico actual de los puntos de recepción y transferencia de pasajeros

- Muelles

La intensidad del tráfico fluvial ha desaparecido en el cantón Durán, debido a la inadecuada administración y a la falta de motivación y publicidad. La competencia del transporte por carretera, por su evidente ventaja de rapidez, fue paulatinamente reemplazándolo.

Algunos muelles que fueron muy activos en el pasado han ido perdiendo significado. Dentro de esa categoría se encuentran:

- Muelle Terminal Terrestre de Guayaquil (Norte)
- Muelle junto a Fabrica de La Universal (Sur)

El único muelle que cuenta con su debido mantenimiento es el ubicado en el Malecón 2000. (Ver Anexo 1)

Tras intensas negociaciones entre el gobierno del Presidente Correa y el Municipio de Guayaquil, finalmente se consiguió que el cabildo porteño entregue la administración del muelle ubicado en el Malecón Simón Bolívar a la empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, EFE, que fuera retirado de esta empresa cuando quedó olvidada.

A través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se pudo conseguir el manejo del muelle ubicado en el Malecón 2000. La administración del muelle de la ciudad de Guayaquil va a permitir que los futuros usuarios del sistema fluvial puedan acceder de manera directa a la estación ferroviaria de la ciudad de Durán que se encuentra en proceso de reconstrucción.

Pero existen otros beneficios en la entrega del muelle del Malecón a la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, EFE, con esto por ejemplo revive el sistema de transporte fluvial, ya que estudiantes, obreros, ciudadanos en general podrán abordar las lanchas en el muelles de Durán y llegar de manera directa a los muelles del Malecón y posiblemente al de la Terminal terrestre, lo que abarata sustancialmente los costos en la transportación de pasajeros a más de incentivar el turismo. (Ver Anexo # 2)

3.3. Capacidad de Carga de las lanchas

De acuerdo al estudio realizado y gracias a la información obtenida del Ing. Hugo Tobar Vega, donde incluye en su libro “¿Para que las doscientos millas?”, el análisis de una propuesta de transporte fluvial aplicado a la ciudad de Guayaquil. Se optó por embarcaciones modernas de aluminio con capacidad de transportar en dos pisos de 200 pasajeros ofertadas por la empresa China QINGDAO HEAD PRODUCT INT'L COMPANY. Ver anexo # 14

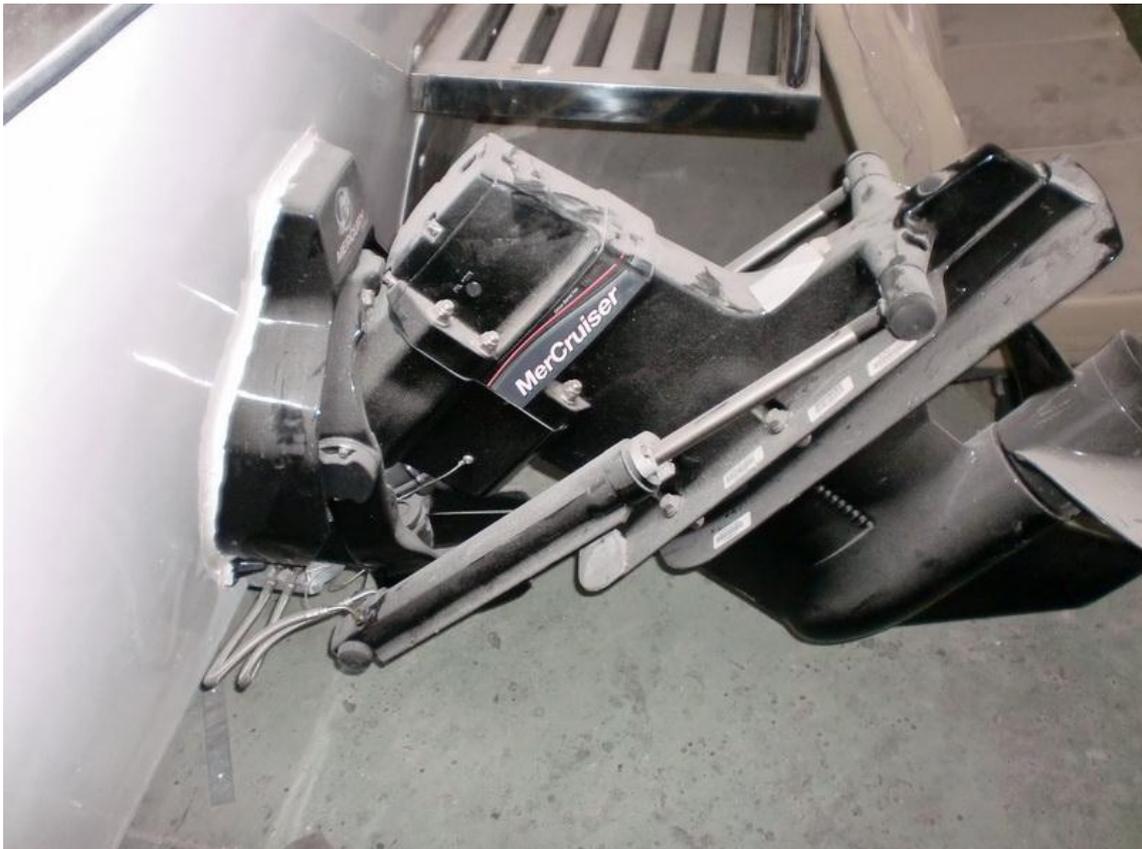
Características Principales:

Pasajeros sentados	200
Estructura	Aluminio
Eslora total	20.72 m. \pm 5%
Manga total	5.79 m. \pm 5%
Calado	1.40 m. \pm 5%
Capacidad de combustible	1.600 gal \pm 5%
Velocidad de crucero	30 nudos \pm 5%

Maquinaria Principal Y Auxiliar

- Motores diesel que dan una velocidad mínima de los 20 y máxima de 30 nudos en condición de servicio y control desde la cabina del piloto.
- Generador Eléctrico de 20 Kw
- Hélices de confección de metal conforme requiera la velocidad de servicio.(Ver Imagen #3)
- Sistema de Gobierno Hidráulico (Ver Imagen #4)
- Sistema electrónico incluyendo iluminación, distribución de poder, luces de emergencia, luz de navegación, baterías.(Ver Imagen #5)

Imagen# 3



Imagen# 4



Imagen# 5



Equipos (Ver Imagen #4)

Entre los equipos dispondrá de:

- Equipos de radio
- Equipos de navegación
- Sistemas de altavoces
- Instrumentos de cabina de pilotos y más controles.

Acomodación

- Los asientos son hechos a base esponja para mayor comodidad.(Ver Imagen#6)
- Asientos preferenciales para discapacitados y tercera edad (Ver Imagen #7)
- Aire Acondicionado (Imagen#8)
- Servicio higiénico tipo marino para tripulación incluyendo fuente de agua potable.

Imagen #6



Imagen #7



Imagen #8



Equipo Contra Incendio Y Salvavidas

Se proveerá de servicio contra incendio con mangueras en la cubierta principal y sala de máquinas; además del sistema de bióxido de carbono para máquinas. Se dispondrá también de extintores portátiles de CO2.

Como seguridad, habrá a bordo los chalecos salvavidas con equipos de poliuretano y boyas salvavidas. Ver Imagen #9

Imagen #9



4. MARCO LEGAL

4.1 MARCO LEGAL ESPECÍFICO AMBIENTAL

Las políticas aplicables en todos los países en vías de desarrollo coinciden en, “dar prioridad a las acciones de mejoramiento de las condiciones de vida de la población”. Se considera que la base de este progreso es la conservación de los ecosistemas, cuyo deterioro impedirá el cumplimiento de las metas propuestas; de otra parte, la integración del ambiente y el desarrollo conducirán a lo inscrito en el Registro Oficial No. 424 del 25 de abril de 1990 (“... el mejoramiento de los estándares de vida para todos, a ecosistemas mejor protegidos y manejados hacia un futuro más seguro y prospero”), el cual entre otros argumentos cita:

“El desarrollo económico y social del país será planificado, ejecutado y evaluado con criterios ambientales, a fin de que dicho desarrollo sea sostenido y no aniquile el medio ambiente y los recursos naturales”.

“Todo proyecto de desarrollo deberá dar especial atención al impacto que puede ocasionar en el entorno ambiental”.

Como norma jurídica básicamente se debe entender la totalidad del derecho positivo sobre un asunto determinado; es decir, el conjunto de las disposiciones legales y administrativas vigentes sobre el tema, así como la jurisprudencia de los tribunales de justicia.

Por ello, para el Estudio de Impacto Ambiental para la implementación del sistema de transporte fluvio-marino en la ruta Durán- Guayaquil se han considerado los siguientes cuerpos legales, principalmente:

- Constitución de la República del Ecuador
- Ley de Gestión Ambiental
- Ley de Puertos
- Código de Policía Marítima
- Estudios de Impacto Ambiental en Zonas Costeras
- Texto Unificado de Legislación Ambiental Secundaria (TULAS) del Ministerio del Ambiente. Decreto Ejecutivo 3516 del Registro Oficial E 2 del 30 de marzo de 2003. Libro VI De La Calidad Ambiental.
- Ley de Aguas

4.1.1 Constitución de la República del Ecuador

En La Constitución de la República del Ecuador se destacan las siguientes disposiciones que garantizan la protección del ambiente.

“Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado:

5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.

7. Proteger el patrimonio natural y cultural del país.”

“Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”

“Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto...”

“Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:

27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

“Art. 71.- La naturaleza o *Pacha Mama*, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos.

Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observaran los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda.

El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema.”

“Art. 72.- La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de Indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados.

En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas.”

Art. 73.- El Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales.

Se prohíbe la introducción de organismos y material orgánico e inorgánico que puedan alterar de manera definitiva el patrimonio genético nacional.

“Art. 74.- Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir.

Los servicios ambientales no serán susceptibles de apropiación; su producción, prestación, uso y aprovechamiento serán regulados por el Estado.”

“Art. 83.- Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley:

3. Defender la integridad territorial del Ecuador y sus recursos naturales.

6. Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible.”

4.1.2 LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL

Art. 1.- La presente Ley establece los principios y directrices de política ambiental; determina las obligaciones, responsabilidades, niveles de participación de los sectores público y privado en la gestión ambiental y señala los límites permisibles, controles y sanciones en esta materia.

Art. 2.- La gestión ambiental se sujeta a los principios de solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, coordinación, reciclaje y reutilización de desechos, utilización de tecnologías alternativas ambientalmente sustentables y respecto a las culturas y prácticas tradicionales.

Art. 19.- Las obras públicas privadas o mixtas y los proyectos de inversión públicos o privados que puedan causar impactos ambientales, serán calificados previamente a su ejecución, por los organismos descentralizados de control, conforme el Sistema Único de Manejo Ambiental, cuyo principio rector será el precautelatorio.

Art. 20.- La Participación Ciudadana en la gestión ambiental tiene como finalidad considerar e incorporar los criterios, comentarios y observaciones, de la ciudadanía especialmente de la población directamente afectada por la

ejecución y desarrollo de un proyecto, también trata sobre las variables ambientales relevante del estudio de impacto ambiental y planes de manejo ambiental, siempre y cuando sea técnica y económicamente viable, sin que cause daños negativos tanto a la comunidad del sector, ni a los ecosistema donde se desarrolle el proyecto.

Art. 21.- Los Sistemas de manejo ambiental incluirán estudios de línea base; evaluación del impacto ambiental, evaluación de riesgos: planes de manejo; planes de manejo de riesgo; sistemas de monitoreo; planes de contingencia y mitigación; auditorías ambientales y planes de abandono. Una vez cumplidos estos requisitos y de conformidad con la calificación de los mismos.

Art. 23.- La evaluación del impacto ambiental comprenderá:

- a) La estimación de los efectos causados a la población humana, la biodiversidad, el suelo, el aire, el agua el paisaje y la estructura y función del los ecosistemas presentes en el área previsiblemente afectada;

- b) Las condiciones de tranquilidad públicas, tales como: ruido, vibraciones, olores, emisiones luminosas, cambios térmicos y cualquier otro perjuicio ambiental derivado de su ejecución, y,

c) La incidencia que el proyecto, obra o actividad tendrá en los elementos que componen el patrimonio histórico, escénico y cultural.

4.1.2 LEY DE PUERTOS

Art. 1.- Todas las Instalaciones portuarias del Ecuador, marítimas y fluviales, así como las actividades relacionadas con sus operaciones, que realicen organismos, y personas naturales o jurídicas se regirán por las disposiciones contenidas en esta Ley.

Art. 4.- El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puerto es el más alto organismo de asesoramiento del gobierno en materia naviera y portuaria y le corresponde, las siguientes atribuciones:

b) Decidir sobre la conveniencia del establecimiento de nuevos puertos, de acuerdo con los intereses nacionales, tomando en cuenta las zonas de influencia, la política nacional de transporte y el plan de desarrollo.

c) Autorizar el uso con propósitos comerciales, de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, por parte de personas naturales o jurídicas privadas o públicas.

d) Determinar la jurisdicción de la entidad portuaria, entre otros.

2.1.4. CÓDIGO DE POLICIA MARÍTIMA

Art. 82.- En caso de derrumbamiento parcial o total de una obra de propiedad particular (muro o edificio) hacia el cauce del río o canal navegable, el capitán de puerto notificará al dueño, para que proceda a la extracción de los fragmentos y haga la limpieza del cauce navegable en un plazo no mayor de noventa días, a partir del cual, si no hubiere dejado expedito el canal, procederá a la remoción de los obstáculos por cuenta del dueño, y lo sancionará de conformidad con el Art. 370.

Art. 93.- Se prohíbe arrojar a los ríos, canales o esteros navegables, materiales que constituyan peligro u obstrucción a la navegación o provoquen embaucamiento.

Nadie podrá arrojar piedras, hierros, basuras, tamo, desechos de madera, ramas o materiales de los desmontes, ni algas ni otras plantas provenientes de las limpias, ni desechos o residuos de cualquier material. El infractor será sancionado por el capitán de puerto o por las autoridades que a este representen, con multa, según el Art. 370, en cada caso.

Art. 115-A.- Declarase de interés público el control de la contaminación producida por hidrocarburos, en las aguas territoriales, costas y zonas de playa, así como en los ríos y vías navegables y que se encuentran bajo la jurisdicción de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Art. 115-B.- Prohíbese descargar o arrojar a las aguas del mar, a las costas, o zonas de playa, así como a los ríos y vías navegables, hidrocarburos o sus residuos, así como otras sustancias tóxicas provenientes de hidrocarburos, perjudiciales a la ecología marina.

Art. 115-C.- Igualmente, prohíbese a las plantas industriales, refinerías, terminales marítimos o fluviales, instalaciones costaneras fijas o flotantes o instalaciones similares a verter hidrocarburos o sus residuos al mar, costas y zonas de playa, así como a los ríos y vías navegables, sin antes haber tratado tales elementos para convertirlos en inocuos, debiendo mantener permanentemente para estos efectos, equipos adecuados especiales debidamente aprobados y sujetos a inspecciones periódicas por parte de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, para el control, prevención y descontaminación de las aguas y riberas.

4.1.5. ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL EN ZONAS COSTERAS

Artículo 1.- Resuelve que toda industria establecida, con proyección de ampliación y las que se vayan a instalar en las zonas costeras y adyacentes a ríos y esteros navegables, deberán presentar para la revisión y aprobación por parte DIGMER, previa a su ampliación o instalación, los estudios, diseños y memorias técnicas de los tratamientos de sus efluentes industriales, así como los estudios de Impacto Ambiental y Planes Locales de Contingencia para enfrentar Derrames de Hidrocarburos y/o sustancias nocivas.

Anexo 3.- De dicha resolución, se presentan las directrices para la elaboración de planes locales de contingencia por derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas (químicas y radioactivas) en industrias, depósitos y terminales.

Las instituciones gubernamentales a cargo de la aprobación y supervisión de este EIA será para el Uso de Playas y Bahías, la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER).

4.1.6. TEXTO UNIFICADO DE LEGISLACIÓN AMBIENTAL SECUNDARIA (TULAS)

Art. 58.- Estudio de Impacto Ambiental

Toda obra, actividad o proyecto nuevo o ampliaciones o modificaciones de los existentes, emprendidos por cualquier persona natural o jurídica, públicas o privadas, y que pueden potencialmente causar contaminación, deberá presentar un Estudio de Impacto Ambiental, que incluirá un plan de manejo ambiental, de acuerdo a lo establecido en el Sistema Único de Manejo Ambiental (SUMA). El Estudio de impacto Ambiental deberá demostrar que la actividad estará en cumplimiento con el presente Libro VI De la Calidad Ambiental y sus normas técnicas, previa a la construcción y a la puesta en funcionamiento del proyecto o inicio de la actividad.

Art. 59.- Plan de Manejo Ambiental

El plan de manejo ambiental incluirá entre otros un programa de monitoreo y seguimiento que ejecutará el regulado, el programa establecerá los aspectos ambientales, impactos y parámetros de la organización, a ser monitoreados, la periodicidad de estos monitoreo, la frecuencia con que debe reportarse los resultados a la entidad ambiental de control. El plan de manejo ambiental y sus actualizaciones aprobadas tendrán el mismo efecto legal para la actividad que las normas técnicas dictadas bajo el amparo del presente Libro VI De la Calidad Ambiental.

4.1.7 LEY DE AGUAS

Art. 12.- El Estado garantiza a los particulares el uso de las aguas, con la limitación necesaria para su eficiente aprovechamiento en favor de la producción.

Art. 22.- Prohíbese toda contaminación de las aguas que afecte a la salud humana o al desarrollo de la flora o de la fauna. El Instituto Ecuatoriano de Recursos Hidráulicos, en colaboración con el Ministerio de Salud Pública y las demás Entidades Estatales, aplicará la política que permita el cumplimiento de esta disposición.

4.2. Cuerpos Jurídicos Relacionados

Las siguientes leyes, reglamentos y normas nacionales y seccionales se relacionan entre sí, permitiendo garantizar la protección y conservación del medio ambiente, como:

- Ley Reformatoria del Código Penal (Ley 99-49).
- Ley del Patrimonio Cultural.
- Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre; incluido su Reglamento
- Ley de Prevención y Control de La Contaminación Ambiental, Registro Oficial No. 97 de 31 de mayo de 1976 (Decreto Supremo No. 374).
- Reglamento para la Prevención y Control de La Contaminación Ambiental, en lo relativo al recurso agua. Registro Oficial No. 204 de 5 de junio de 1989(Acuerdo Ministerial No. 2144).
- Reglamento para La Prevención y Control de La Contaminación Ambiental, en lo relativo al recurso suelo. Registro Oficial No. 989 de 30 de julio de 1992 (Acuerdo Ministerial No. 14629).
- Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, en lo relativo a la emisión del ruido. Registro Oficial No. 560 12 de noviembre de 1990 (Acuerdo Ministerial No. 7789).
- Reglamento de las Normas de Calidad del Aire, Métodos de Medición, Registro Oficial No. 726 de 15 de junio de 1991, Acuerdo No. 11338-A.

- Acuerdo Ministerial No. 091, Registro Oficial No. 430 del 4 de enero de 2007.
- Ordenanzas Municipales.
- Políticas Básicas Ambientales, Registro Oficial No. 456 de 7 de junio de 1994(Decreto Ejecutivo No. 1802).

En la Ley Reformativa al Código Penal se agregan los Capítulos VII A y Capítulo X A para incorporar los Delitos Contra el Patrimonio Cultural y los Delitos Contra el Medio Ambiente, respectivamente. El Decreto 1802 sobre las Políticas Básicas Ambientales del Ecuador reconoce que: el principio fundamental que debe trascender el conjunto de políticas es el compromiso de la sociedad de promover el desarrollo sustentable; el desarrollo sustentable sólo puede alcanzarse cuando sus tres elementos –lo social, lo económico y lo ambiental- son tratados armónica y equilibradamente en cada instante y para cada acción; la gestión ambiental corresponde a todos en cada instante de la vida y que nadie puede sustituir la responsabilidad de cada quien en esta gestión en su campo de actuación; y, el ambiente tiene que ver con todo y está presente en cada acción humana.

4.3 CONSTITUCION DE LA EMPRESA

4.3.1 CARACTERISTICAS DE LA SOCIEDAD

El Puerto Artesanal estará bajo el marco legal de compañía de responsabilidad limitada, que es la que se contrae entre tres o más personas, que solamente responden por las obligaciones sociales hasta el monto de sus aportaciones individuales y hacen el comercio bajo una razón social o denominación objetiva, a la que se añadirá, en todo caso, las palabras "Compañía Limitada" o su correspondiente abreviatura. Si se utilizare una denominación objetiva será una que no pueda confundirse con la de una compañía preexistente, esta compañía se sujeta a las normas tributarias en la ley del Régimen Tributario Interno y demás normas instauradas por el Servicio de Rentas Internas.

.3.2 DEL CAPITAL

El capital de la compañía estará formado por las aportaciones de los socios y no será inferior al monto fijado por el Superintendente de Compañías. Estará dividido en participaciones expresadas en la forma que señale el Superintendente de Compañías.

Al constituirse la compañía, el capital estará íntegramente suscrito, y pagado por lo menos en el cincuenta por ciento de cada participación. Las aportaciones pueden ser en numerario o en especie y, en este último caso, consistir en bienes muebles o inmuebles que correspondan a la actividad de la compañía. El saldo del capital deberá integrarse en un plazo no mayor de doce meses, a contarse desde la fecha de constitución de la compañía.

4.3.3 DERECHOS Y OBLIGACIONES

El contrato social establecerá los derechos de los socios en los actos de la compañía, especialmente en cuanto a la administración, como también a la forma de ejercerlos, siempre que no se opongan a las disposiciones legales. No obstante cualquier estipulación contractual, los socios tendrán los siguientes derechos:

a) A intervenir, a través de asambleas, en todas las decisiones y deliberaciones de la compañía, personalmente o por medio de representante o mandatario constituido en la forma que se determine en el contrato. Para efectos de la votación, cada participación dará al socio el derecho de un voto;

b) A percibir los beneficios que le correspondan, a prorrata de la participación social pagada, siempre que en el contrato social no se hubiere dispuesto otra cosa en cuanto a la distribución de las ganancias;

c) A que se limite su responsabilidad al monto de sus participaciones sociales, salvo las excepciones que en esta Ley se expresan;

d) A no devolver los importes que en concepto de ganancias hubieren percibido de buena fe; pero, si las cantidades percibidas en este concepto no

correspondieren a beneficios realmente obtenidos, estarán obligados a reintegrarlas a la compañía;

e) A no ser obligados al aumento de su participación social.

Si la compañía acordare el aumento de capital, el socio tendrá derecho de preferencia en ese aumento, en proporción a sus participaciones sociales, si es que en el contrato constitutivo o en las resoluciones de la junta general de socios no se conviniere otra cosa.

La junta general, formada por los socios legalmente convocados y reunidos, es el órgano supremo de la compañía. La junta general no podrá considerarse válidamente constituida para deliberar, en primera convocatoria, si los concurrentes a ella no representan más de la mitad del capital social. La junta general se reunirá, en segunda convocatoria, con el número de socios presentes, debiendo expresarse así en la referida convocatoria.

4.3.4 DE LOS SOCIOS

a) Designar y remover administradores y gerentes;

b) Designar el consejo de vigilancia, en el caso de que el contrato social hubiere previsto la existencia de este organismo;

- c) Aprobar las cuentas y los balances que presenten los administradores y gerentes;
- d) Resolver acerca de la forma de reparto de utilidades;
- e) Resolver acerca de la amortización de las partes sociales;
- f) Consentir en la cesión de las partes sociales y en la admisión de nuevos socios;
- g) Decidir acerca del aumento o disminución del capital y la prórroga del contrato social;
- h) Resolver, si en el contrato social no se establece otra cosa, el gravamen o la enajenación de inmuebles propios de la compañía;
- i) Resolver acerca de la disolución anticipada de la compañía;

CAPITULO V PLAN ESTRATEGICO

5.- DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO

5.1 HISTORIA DEL NEGOCIO

5.1.1 PROYECTO CAPITAN TOVAR VEGA

EL TRANSPORTE FLUVIAL

CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA

En los Estudios anteriores se encuentra que aproximadamente el 75% del total de vehículos, lo constituyen automóviles y camionetas del uso privado, o sea

alrededor de 60.000 vehículos servían al 15% del total de la población de Guayaquil; por otro lado, 20.000 vehículos de uso público sirven al 85% restante de la población.

De los análisis efectuados también se encontró por encuestas que; el 95.7% de la gente de Guayaquil aceptará usar embarcaciones como medio de transporte; incluyendo en esto, un 10% de dudosos que estimaban que cuando el sistema se establezca, lo aceptarán sin restricciones.

Luego de realizar los estudios; principalmente de destino y origen se encontró, que se debería realizar el transporte por dos rutas diferentes o líneas como son:

- La línea de “Los Ríos” (río Daule y río Guayas)
- La línea de “los Esteros” (Estero Salado y Estero del Muerto).

En las encuestas encontró que, la Línea de Los Ríos, al momento del estudio tenía una demanda de 102.400 viajes diarios. La Línea de los Esteros tenía una demanda de 85.700 viajes diarios.

Las Estaciones a ser servidas, están indicadas en las figuras anteriores, ya que en la Línea de Los Ríos y en la Línea de Los Esteros, los lugares con demanda y condiciones para la instalación de un muelle y terminal (estaciones) son:

a) Línea del Río Guayas y Daule (de Sur a Norte)

- Guasmo Norte

- Pradera
- Caraguay
- Mercado Sur
- Centro
- Las Peñas - Cerro del Carmen
- Atarazana
- Terminal Terrestre
- Sauces – Guayacanes

b) Línea de los Esteros Salado y del Muerto (de Sur a Norte)

- Fertisa
- Malvinas
- Tres Bocas
- Plan Piloto
- Batallón
- Calle Portete
- Calle 17
- Puente 5 de Junio

Por conveniencias del proyecto, la implantación de las Estaciones en los lugares citados anteriormente se dividió en etapas. En la primera etapa, se determinó la instalación de cuatro (4) estaciones en la Línea de Los Ríos y tres (3) estaciones en la Línea de Los Esteros; las siguientes estaciones se

implementarían conforme el sistema se consolide y la población se acostumbre.

Las estaciones sobre las cuales se hizo el estudio y diseño definitivo, por lo tanto y de acuerdo a lo establecido en el contrato de los estudios son las siguientes:

c) Línea de los ríos:

- Guasmo Norte (Cooperativa 5 de Junio)
- Mercado Sur
- Centro (calle Sucre)
- Terminal Terrestre.

d) Línea de los esteros:

- Puente 5 de Junio
- Puente Portete
- Plan Piloto

Se instalarían además en la Línea de los Ríos, en la estación del Guasmo Norte un Terminal de Abrigo, donde descansen las tripulaciones y las embarcaciones y se abastezcan.

La factibilidad de este proyecto y luego del muy profundo análisis económico se encontró que el sistema es rentable a un precio de S/. 20,00 S/. 25,00 (1987); de las encuestas se encontró también lo siguiente:

El 95% de la población de Guayaquil estaría gustosa de usar este sistema; y de estos, más del 50% no tendría inconveniente en pagar más de S/. 20,00, lo que le hace al sistema totalmente rentable. Estos valores fueron determinados en octubre de 1987.

NAVES, ESTACIONES Y TERMINALES

Una vez realizado los estudios de: factibilidad, económicos, de ubicación; y determinados los sitios exactos donde se deben establecer los Muelles en la primera etapa de desarrollo; se procedió al diseño definitivo de los terminales y de las Naves con las siguientes características:

a) Naves

Las naves son unas embarcaciones modernas de aluminio de capacidad de transportar en dos pisos hasta 200 pasajeros sentados, el escogimiento de la embarcación fue hecho luego de un largo proceso y selección de naves; buses de agua que están en servicio similar.

Se optó por un modelo probado internacionalmente, ya que por tratarse del transporte masivo de personas se tiene que tomar todos los elementos de seguridad, ya que este tipo de lanchas dan un excelente servicio en muchos lugares del mundo y la capacidad es la que se encontró ser la ideal para esta lancha, se indica en la Figura 6.4.

Las unidades náuticas para la primera etapa de desarrollo constituyen una flota de 8 naves: 5 para la línea de los ríos y 3 para la línea de los esteros.

Características Principales:

Pasajeros sentados	200
Estructura	Aluminio
Eslora total	21.00 m. \pm 5%
Manga total	5.90 m. \pm 5%
Calado	1.00 m. \pm 5%
Capacidad de combustible	1.600 gal \pm 5%
Velocidad de crucero	20 nudos \pm 5%

b) Estaciones

Los terminales se diseñaron con una plataforma flotante que estará al mismo nivel de la puerta de salida de la lancha, llegando por medio de una pasarela articulada y luego de una fija hasta el terminal de pasajeros, que es un edificio funcional, moderno, con características atractivas para los usuarios; con salas de espera, sistemas de control de entrada y salida con torniquetes, pudiéndose a la salida de los terminales, establecer zonas de estacionamiento de los vehículos para quienes usen el sistema incluyendo interconexión con Las Líneas de buses de la ciudad.

Cada estación de pasajeros tendrá las facilidades para recibir pasajeros, atracar las naves y permitir el embarque y desembarque seguro de las personas de estas naves, considerando las características específicas de la ciudad de Guayaquil, que tiene una amplitud de marea en sus ríos como en sus esteros de alrededor de 4.0 metros, por este motivo cada estación constará de:

- Plataforma flotante de fibra de vidrio, con dispositivos para subir y bajar con la variación de mareas manteniendo un mismo nivel con la cubierta de la nave y su piso.
- Pasarela articulada que conectará a la parte flotante con la pasarela fija en tierra provista con elementos de rodadura apropiados.
- Pasarela Fija para conectar a la parte articulada con la estación en tierra, sala de espera de pasajeros.
- Estación en tierra conteniendo una sala de espera para 200 personas, servicios sanitarios, servicio telefónico, torniquetes de ingreso - salida, bar, boletería y zona de aproximación de pasajeros y vehículos.

Terminales

En cada una de las líneas, habrá un terminal de abrigo, donde estará ubicada la administración y los servicios de abastecimiento y mantenimiento de las embarcaciones. Tendrá además facilidades para descanso de las tripulaciones, suministro de agua, combustible y energía eléctrica.

Los terminales sirven para la administración de la línea y constarán de las siguientes facilidades:

- Muelle de Amarre para 8 embarcaciones
- suministro de combustible, agua,
- bodegas de materiales y herramientas,
- guardiana,
- oficina de administración y sala de radio.

COSTOS

El costo de ocho (8) embarcaciones y la construcción de los siete (7) terminales se estimaron en cuatro millones de dólares americanos.

El período de implantación del sistema, es de alrededor de ocho (8) meses, ya que las estaciones son fáciles de construir y las embarcaciones en Astilleros especializados pueden ser entregados a partir del cuarto mes de firmado el contrato.

Se puede también hacer la construcción de las lanchas, parte en el exterior y parte en el país, como ya la Armada lo hizo con las lanchas guardacostas que adquirió y luego construyó varias en ASTINAVE.

4. ADMINISTRACION

En lo que se respecta a la administración, se recomendó que la entidad que administrará este sistema sea la Autoridad Portuaria de Guayaquil, como es en todas las ciudades donde existe este sistema; la Ley General de Puertos y la Ley de Régimen de Administración Portuaria lo permiten.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones aplicables para la implementación de este sistema son:

- a) Implantar lo más pronto posible el sistema por su aceptación, comenzando primero con la Línea de Los Ríos y luego con la de Los Esteros.

- b) Las obras civiles y marítimas son simples y casi en su totalidad similar en las diferentes estaciones lo que hará posible una fácil acomodación, pudiendo ubicarse ya sea en bloques para la Línea de Los Ríos como la de Los Esteros.

- c) Las naves deben ser licitadas en forma separada.

- d) Formalizar con Autoridad Portuaria la administración del sistema; y visitar el sistema similar que está en operación en la ciudad de San Juan, Puerto Rico, administrado por la Autoridad Portuaria de ese país. También es factible que las naves sean privadas; no las estaciones.

IMPLEMENTACION

a) Plan De Implementación 1

Este plan considera que se cumpla las siguientes condiciones:

Los terminales sean construidos, operados y administrados por la Autoridad Portuaria de Guayaquil como se indica en el diseño original, por ser función de esta la administración de terminales.

Las naves podrían ser de carácter privado; ya que el mantenimiento económico es ventajoso. Estas naves deberían cumplir las normas y regulaciones establecidas.

b) Plan De Implementación 2

Este plan contempla el establecimiento de una Autoridad de transporte que opere y administre tanto los terminales como las naves.

c) Ejecución

Cualquiera que sea el plan de implementación de Transporte Náutico, es necesaria la creación de una unidad de coordinación y regulación para que se cumplan las siguientes funciones:

1. Dar los pasos necesarios para la reactivación de este proyecto actuando en forma, estudios y mas requerimientos.

2. Formular y escoger la forma de operación del sistema de Transporte Náutico, ya sea usando naves de propiedad privada o propiedad pública.
3. Establecer las normas, regulaciones, tarifas, organización de la prestación de servicios.

e) **Organización**

Esta unidad de implementación de Transporte Náutico podría estar adscrita a un organismo de la ciudad, conformada por un Directorio y administrada por un Gerente.

1. DIRECTORIO: El directorio estaría integrado por los siguientes miembros:

- 1 Presidente
- 2 Delegados Oficiales de organismos afines; y
- 2 Delegados de usuarios de la Empresa Privada.

2. ADMINISTRACION: La administración debería estar dirigida por un Gerente con 2 Departamentos, 1 Técnico y otra Financiero. Contará también con un Asesor Jurídico que hará de Secretario del Directorio, y en total la administración no deberá tener más de 10 empleados.

SITUACION ACTUAL

Al momento el Transporte Náutico está funcionando bajo condiciones y características diferentes al estudio original.

Las lanchas están sirviendo al transporte de Guayaquil a Duran, que no es el establecido en la primera fase de la implementación.

Por otro lado, se construyeron los embarcaderos de madera, diferentes a los de diseño; en el Guasmo, en la calle Cuenca y en el Terminal Terrestre.

El Gobierno Nacional en octubre de 1988, cuando el Proyecto estaba listo para ser llamado a Licitación, encargó directamente la ejecución a la Armada; la implementación de este transporte no tuvo los resultados esperados, a pesar de contar con todo el financiamiento necesario; siendo los defectos principales los siguientes:

1. No se construyeron los terminales adecuados; en especial el terminal de las calles Sucre y Malecón, siendo éste el Terminal Base que generaba la mayoría del tráfico a los otros lugares.
2. No se implementó ningún servicio en las rutas del Estero Salado, que servían a áreas extensamente pobladas, como ser la parroquia Febres Cordero.
3. Cuando se hizo el Estudio de Tráfico en 1987; se preveía una demanda de 100.000 pasajeros por día, en la ruta de Los Ríos con terminales en: Terminal Terrestre, Calle Sucre, Cuenca y Guasmo Sur. Por otro lado, en la ruta de Los Esteros, se preveía una demanda de 85.000 pasajeros diarios, con terminales en: Puente 5 de Junio, Calle Portete y Cisne 1. Se

había planeado un total de 7 estaciones en esta primera fase, que en el futuro iban a ser ampliadas a 12 ó 16. No se consideraron estos valores para el establecimiento de las estaciones.

4. Las embarcaciones en lugar de ser de aluminio, con una velocidad de 20 nudos y un desplazamiento de 30 ton.; se construyeron embarcaciones mucho más grandes, con una velocidad de 8 nudos y un desplazamiento de 90 ton. Esta fue la causa fundamental del fracaso de este sistema, incluyendo el hecho, que no podían ser utilizadas estas naves en los esteros, por no pasar en marea alta por los puentes.

COMENTARIOS

La movilización de los ciudadanos en una población en cualquier ciudad del mundo, incluyendo Guayaquil, es responsabilidad de la máxima autoridad de dicha ciudad, en este caso la Alcaldía. La Comisión de Tránsito y otras instituciones, tienen como única misión regular y controlar el Tráfico de los vehículos o naves, según el caso.

En los actuales momentos la ciudad de Guayaquil sufre un terrible congestionamiento de tránsito, debido a que geografía y geología no permiten la ubicación y construcción de pasos a desnivel o subterráneos en los lugares céntricos y de mayor movimiento vehicular; que con el devenir de los años se tornará más crítico, por el incremento del transporte terrestre público y privado; por el crecimiento de la población y la actividad comercial de la ciudad. Por estos motivos se estima que: la ciudad de Guayaquil debería insistir en el Proyecto de Tren Aéreo; y también el de Transporte Náutico. Guayaquil es una ciudad privilegiada para establecer el transporte náutico, por estar rodeados todos sus centros con mayor densidad de población por los ríos Daule, Babahoyo y Guayas por un lado; y por los esteros Salado, Santa Ana y del Muerto por el otro.

En la implementación del Sistema de Transporte Náutico en las rutas de los ríos, también se deben establecer rutas alternas o auxiliares al Sistema Central; una de éstas muy necesarias, es la ruta de Durán al terminal que debe construirse en la Calle Sucre. Otra puede ser desde Entre ríos a la Calle Sucre, que es el terminal Base o principal de todo el sistema.

La Municipalidad ni el Estrado ecuatoriano, deben hacer ningún tipo de inversión, sino entregar en CONCESION A LA EMPRESA PRIVADA; estableciendo normas, tarifas, regulaciones y más condiciones para la construcción y operación de naves y terminales.

5.2 MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS DE LA EMPRESA

MISION

Establecer el sistema de transporte fluvial ruta Durán -Guayaquil buscando eficiencia y calidad de servicio.

VISION

Ser una opción ágil, segura y confiable para transportación masiva entre estas dos ciudades.

OBJETIVOS DE LA EMPRESA

- Planificar y Controlar el servicio de transporte masivo entre las ciudades de Guayaquil y Durán.
- Mantener estándares de satisfacción al cliente a través de servicios eficientes;

- Incrementar el nivel de seguridad de los usuarios con infraestructura segura y equipo de monitoreo.

5.3 ESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA EN GENERAL Y DEL NEGOCIO EN PARTICULAR

La estructura de la industria se basa en dos ámbitos que son:

- Transporte Urbano
- Turismo

Dentro del transporte urbano, tenemos que a lo largo de la historia se consolidó como el principal modo de transporte masivo. Tomando en cuenta que antes existían medios de transporte como el ferrocarril y buques que navegaban a lo largo del Río Guayas

La única vía de comunicación entre Guayaquil y Durán, es el puente de la Unidad Nacional dependiendo únicamente de esta obra construida en los años 60 y 70. Diariamente transitan cerca de 51,480 vehículos, que en horas pico se ve completamente saturado por la excesiva demanda de transporte de la población entre estas dos ciudades.

Estructura del Negocio en particular

➤ **Estructura física**

Dentro de la estructura física analizamos donde van estar ubicadas las dos terminales Fluviales:

Cuadro# 3

Ciudad	Dirección
Guayaquil	Malecón 2000, altura de calle Sucre y Av. Malecón
Durán	Malecón Roberto Gilbert

En el caso del Malecón 2000 en la ciudad de Guayaquil, no tenemos problemas algunos en el uso del muelle en la calle Sucre, ya que es el único que cuenta con todas las seguridades y amplitud posible para poder operar como terminal fluvial. Si bien atraca el Buque Escuela Guayas, este solo lo hace cuando entra la pleamar, dando espacio por el resto del día.

Este muelle está bien ubicado, tiene espacio para embarcar y desembarcar cerca de tres embarcaciones, con una profundidad de cerca de 2,5 metros.

En el caso del malecón Roberto Gilbert en Durán, vemos que el muelle todavía está en construcción, y el malecón de Durán, da las facilidades para instalar una terminal fluvial de mejores condiciones, ya que hay el espacio suficiente

para realizarlo. Más adelante se explicará de forma más detallada los costos de la construcción de la nueva terminal fluvial.

➤ **Estructura de clientes**

Se consideran como clientes:

- Personas que diariamente se movilizan entre las ciudades de Guayaquil y Durán
- Personas que tienen el gusto o costumbre de viajar, visitar y conocer lugares de tradición turística como la Isla Santay.
- Personas de todas las edades que frecuenta visitar los malecones de las dos ciudades.

➤ **Estructura de proveedores**

Dividimos a nuestros proveedores de la siguiente manera:

- Proveedores de avituallamiento.
- Proveedores de equipos de Seguridad.
- Proveedores de la Infraestructura Fluvial.

5.4 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO

Como mencionamos anteriormente, en el detalle de infraestructura detallamos a continuación nuestro servicio:

Servicio de transporte masivo Fluvial:

- Servicio de transporte puerta a puerta en las terminales fluviales ubicadas en Malecón 2000 de Guayaquil y el Malecón Roberto Gilbert de Durán.
- Recorrido directo entre estas dos ciudades, a una velocidad de 25 a 30 nudos aproximadamente, con un tiempo de duración de cerca de 15 minutos.

Horarios

Los horarios para nuestros clientes empezarán desde las 6 y 30 a.m. en el muelle Roberto Gilbert, con una frecuencia de salidas de las lanchas de 15 minutos aproximadamente. Recordando que diariamente se transportan cerca de 180.000 personas entre estas dos ciudades. (Fuente Terminal Terrestre de Guayaquil).

Por la mañana existe el mayor caudal de pasajeros desde la ciudad de Durán hacia Guayaquil, por motivos de jornadas laborales y escolares.

Por la tarde el flujo de pasajeros se reduce mucho, y es muy limitado.

Por la noche es movimiento masivo, por el retorno de las personas que llegaron desde Durán a Guayaquil. Estas razones dieron luz verde para plantear salidas cada 15 minutos en la mañana y noche, mientras tanto en la tarde cada 45 minutos (Ver Cuadro).

Cuadro#4

Horario de recorridos			
	Mañana	tarde	Noche
lancha1	6:30 - 7:30-8:30-10:00	12:00-14:00	17:00-18:00-19:00-20:00
lancha2	6:45 - 7:45-8:45-10:30	13:15-15:00	17:15-18:15-19:15-20:30
lancha3	7:00 - 8:00-9:00-11:00	14:30-15:30	17:30-18:30-19:30-21:00
lancha4	7:15 - 8:15-9:15-11:30	13:30-16:30	17:45-18:45-19:45-21:30

Paquetes Turísticos

1. SERVICIO

- Venta de boletos Guayaquil-Duran-Guayaquil.
- Paquetes Turísticos.
- Actividades recreativas.

2. SERVICIOS DE INFORMACION Y ASISTENCIA

- Servicio de información turística al público sin ningún costo.
- Información de paquetes turísticos.
- Información acerca de los recursos y atractivos naturales de la zona.
- Trípticos con información sobre productos y datos importantes de la zona turística.

3. SERVICIOS ORGANIZADOS

Nuestra empresa vende 2 tipos de servicios

- Paquetes elaborados por la empresa.
- Servicio de transporte.

PAQUETES ELABORADOS POR LA EMPRESA

Servicios estandarizados para viajes individuales

- **Excursión al 6to humedal del Ecuador (Isla Santay)**

INCLUYE

Paseo en barcaza a través de la zona, alcanzando la Isla Santay.

Donde se aprecia 7 vegetaciones principales de bosque de manglar, bosque mixto de árboles y herbáceas. Entre la flora se destaca también el Guasmo, la palma real, el mangle negro, guachapelí y el samán. Mientras que por la fauna encontramos reptiles como la boa y la iguana, mamíferos como el mapache, el ocelote, el oso hormiguero y el murciélago.

Ver Anexo #3

Guía de turismo en español, inglés

RECORRIDO

Guayaquil-Santay-Duran-Guayaquil.

Fecha: cualquier día de la semana.

Duración: 3 horas.

Recorrido hacia el norte del Malecón 2000, hasta el mencionado Cerro Santa Ana

INCLUYE

La excursión parte al atardecer, ya que la ciudad iluminada desde la barcaza es inigualable. Además, a esa hora los rayos del sol son más tenues y agradables para los cuerpos, y la brisa y el aire del Guayas sobre la piel conforman una sensación de bienestar.

Guía de turismo en español, inglés

RECORRIDO

Guayaquil-Malecón 2000

Fecha: cualquier día de la semana

Duración: 2 horas

Recorrido Bailable por todo el malecón 2000

INCLUYE

El recorrido parte solo en las noches, para que la diversión y la música fluyan de una mejor manera. Al momento de ingresar a la barcaza un coctel de bienvenida para todos los pasajeros y con el transcurso de la noche se ofrecerá música en vivo, Dj, y un bar que ofrecerá gran variedad de licores.

RECORRIDO

GUAYAQUIL-MALECON 2000

Fecha: De jueves a sábado

Duración: 3 horas

Ver anexo # 4

5.5 ANÁLISIS FODA

FODA

Fortalezas (Interno)

- Pioneros en la implementación del transporte fluvial de pasajeros en la actualidad.
- Nuestro servicio se enfoca en el transporte de pasajeros y a la vez en turismo.
- Tener personal capacitado y apto para las distintas funciones que se desempeñan.
- **Oportunidades (Externo)**
- El puente de la Unidad Nacional al ser la única vía de comunicación en el transporte Duran-Guayaquil.
- Al existir saturación de transporte terrestre nace nuestra opción como empresa.
- Aprovechar los recursos naturales existentes en esta ruta.
- Existe gran vínculo entre las dos poblaciones debido a sus plazas de trabajo.
- **Debilidades (Interno)**
- Falta de experiencia en este servicio.
- Existe poca infraestructura, lo que requiere mayor inversión en los primeros años.
- Dependencia de los municipios de estos dos lugares al momento de ubicar nuestra empresa. Se alquilarían muelles y los espacios del malecón.

Amenazas (Externo)

- La Sedimentación constante que posee el río Guayas dificulta las maniobras por parte del capitán de la nave.
- Falta de conocimiento y costumbre de este tipo de servicio.
- Gran posicionamiento de mercado por parte del Morgan y Cruceros Discovery.
- Nueva apertura del puente de la unidad nacional.

5.6 CINCO FUERZAS DE PORTER

Cinco fuerzas de Porter

- Rivalidades entre los competidores existentes.

Hoy existe una rivalidad muy marcada por dos empresas que brindan este servicio en el ámbito turístico, que son el Morgan y Discovery. Ambos ya tienen copado este mercado, pero existe la ventaja de que nadie realiza el transporte de pasajeros vía fluvial.

Ver Anexo #5 y 6

- Poder de negociación de los clientes

El poder de negociación es relativamente bajo, ya que los precios son fijados con un valor establecido de acuerdo al

- Poder de negociación de los proveedores.

Los proveedores poseen un fuerte grado de negociación, ya que el mercado existente hay muy pocos capitanes que gobiernen las embarcaciones y conozcan el cauce del río.

También los proveedores de la infraestructura podrán su precio como es el caso del malecón, 2000 que cobra una tasa de habilitación para poder funcionar.

- Amenazas de nuevos competidores.

La amenaza de nuevos competidores se ha vuelto casi nula, debido que pocas personas o entidades jurídicas poseen el suficiente capital para invertir en este tipo de negocio.

- Amenazas de productos y servicios sustitutos.

Los productos sustitutos es la amenaza de mayor probabilidad, debido que el transporte terrestre posee un sin número de variedades para poder moverse a distintos puntos, uno de estos son las trici-motos, furgonetas, o taxis privados.

Pero en el sector turístico, tenemos una amenaza más directa que son las distintas obras que estén por estrenarse, que quitan el brillo y la lucidez a un atractivo tradicional.

CAPITULO VI

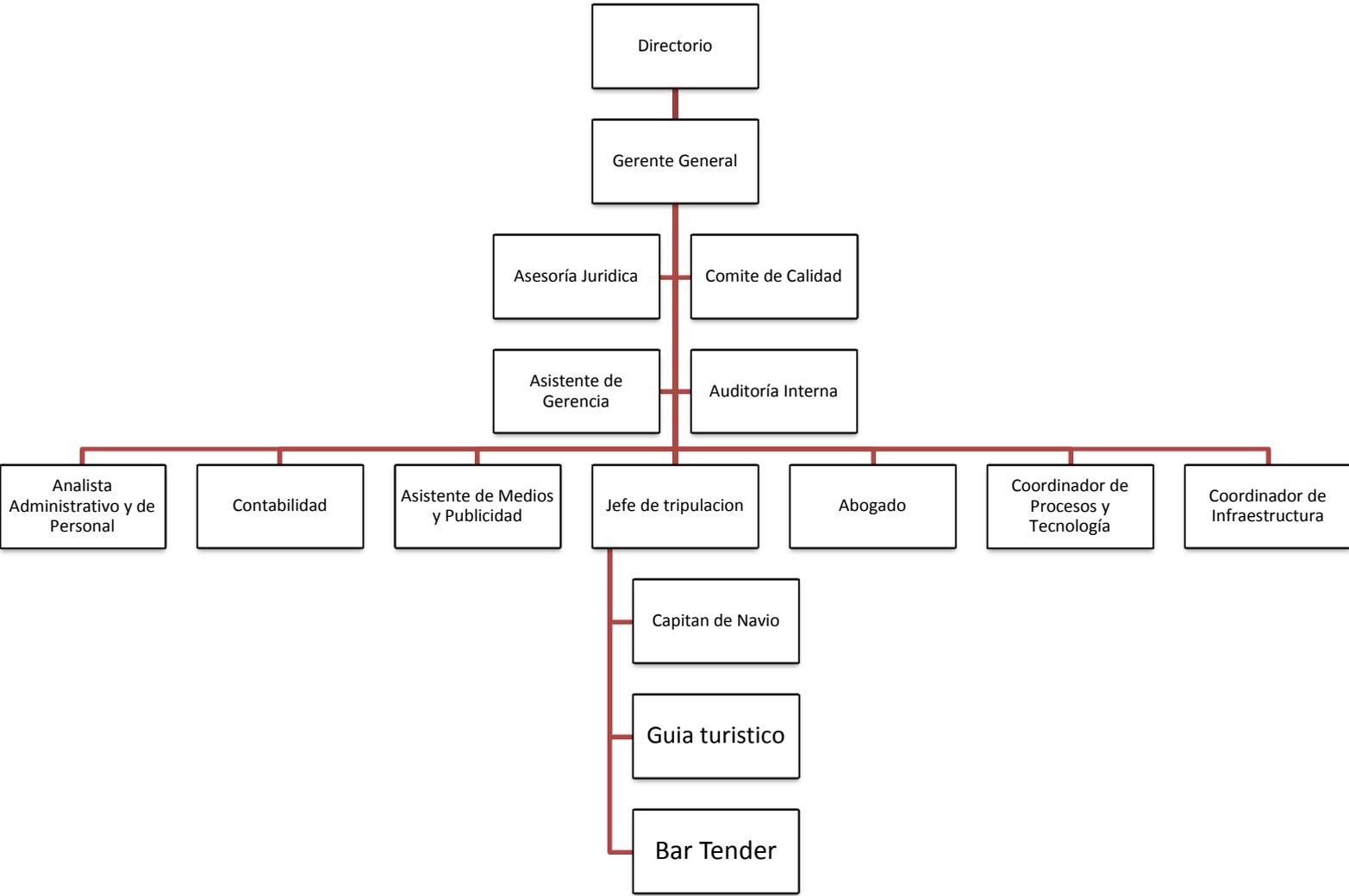
6.- EQUIPO GERENCIAL

6.1 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

6.1.2 Estructura Organizacional y Recursos Humanos

La entidad que será creada, debe ser una organización interna conformada por el municipio de Durán y en Conjunto con el Municipio de Guayaquil en la que cada miembro controla cada departamento administrativo, financiero de la nueva entidad. De modo que la organización a realizarse será un ente autónomo bien establecido, la estructura organizacional se basará en una jerarquía objetiva, con el fin de encontrar las soluciones a los problemas de manera rápida y minimizando los procedimientos, garantizando así una excelente administración.

5.1.2.1. Organigrama



6.2 FUNCIONES

Gerente General

Dirigir, planificar, organizar, coordinar, controlar, autorizar y evaluar los aspectos de la operación y funcionamiento, participando en forma activa con los Coordinadores y demás miembros de las áreas correspondientes.

- Representar legal, judicial y extrajudicialmente a la Empresa;
- Asistir a las reuniones del Directorio con voz, pero sin derecho a voto;
- Cumplir con las funciones de Secretario del Directorio y de la Asamblea General;
- Elaborar las actas de las sesiones de la Asamblea General y del Directorio:
- Llevar la correspondencia oficial de la Fundación, así como suscribir las comunicaciones a nombre de la Fundación.
- Celebrar los actos y contratos a nombre de la Empresa que fueren necesarios para el cumplimiento del objeto de la misma, de acuerdo con las limitaciones cuantitativas que establezca el Directorio, así como controlar permanentemente y con suma diligencia y cuidado el cumplimiento de los contratos celebrados para la operación de la empresa. En función de su calidad de administrador de la Fundación tendrá todas las atribuciones compatibles con su calidad de tal; así, podrá girar cheques, emitir recibos, facturas, órdenes de pago, órdenes de compra, etc., sujetándose en todo momento a las políticas institucionales que defina la Asamblea General y a la normatividad jurídica que en materia de contrataciones regule el Directorio.
- Presentar el informe anual de actividades al Directorio para que éste, una vez aprobado, lo someta a la Asamblea General para su conocimiento y aprobación;

- Poner a disposición del Directorio, de la Asamblea General, del Auditor Interno, del Auditor Externo el archivo y los libros de cuentas, el movimiento económico institucional y la contabilidad para su fiscalización
- Contratar o realizar los estudios de demanda y necesidades públicas de transporte urbano, proponiendo los medios tendientes a satisfacerlas, mediante la modificación y/o adecuación de la oferta de los servicios;
- Sistematizar la información relativa a reclamos y sugerencias de los usuarios a fin de posibilitar su tratamiento integral.
- Supervisar la infraestructura de la empresa: terminales, muelles, vías, sistema de señalización, etc. Para el buen funcionamiento de la misma.
- Proponer medidas que reduzcan el impacto que los proyectos de transporte producen en el medio ambiente;
- Difundir los mecanismos existentes para efectuar los reclamos y hacer efectivos los derechos de los usuarios;
- Optimizar en forma permanente los sistemas informáticos y todo otro procedimiento computacional que sirva de soporte a las tareas de las distintas áreas;
- Administrar los fondos de la Empresa eficientemente y con suma diligencia y cuidado.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Asistente de Gerencia

- Prestar apoyo a la Presidencia y a la Gerencia General de la empresa en la redacción, registro, archivo y control de la correspondencia y documentos del área a su cargo, velando por su confidencialidad y seguridad; así como atender y coordinar la agenda de trabajo de la Gerencia. Así también informar a la Gerencia General el cumplimiento de los objetivos fijados y otras necesidades.
- Coordinar y atender a los concesionarios vigentes y en perspectiva de las diferentes terminales de los locales comerciales.

- Atiende y coordina las comunicaciones telefónicas de la Presidencia y Gerencia, de acuerdo a las necesidades de las mismas, manteniendo actualizado el directorio de contactos.
- Coordina y controla la agenda de reuniones de la Presidencia y Gerencia, facilitando la obtención de los recursos, tales como información, documentos, equipos o suministros necesarios para su ejecución.
- Redacta e imprime, correspondencia y/o documentos o los elabora de acuerdo a las instrucciones de su Jefe, dentro de los estándares de comunicación establecidos.
- Organiza, controla y mantiene actualizado el archivo de documentos de Gerencia de acuerdo con los procedimientos de archivo de la Empresa.
- Ejecuta el procedimiento de Trámite Documentario con respecto a la estandarización, codificación, registro, clasificación y movimiento de los documentos y correspondencia general de las Gerencias y funcionarios asignados.
- Hace seguimiento a los documentos propuestos por la Gerencia de Supervisión, a ser tramitados a través de la gerencia General y presidencia de la Empresa.
- Preparar la documentación de sustentos y organizar sesiones de los diferentes comités de contrataciones.
- Preparar la documentación de sustento y organizar las sesiones de Directorio tanto ordinarias como extraordinarias.
- Realiza otras actividades que le sean asignadas por su Jefe inmediato y que permitan cumplir con los objetivos del puesto.
- Las demás actividades que, en razón a su profesión y cargo, sean necesarias dentro de la Fundación.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Contadora

- Desarrollar la contabilidad interna de la Empresa aplicando las normas y procedimientos legalmente constituidos y vigentes a fin de lograr información oportuna y confiable que produzca los elementos de análisis para la toma de decisiones en la evaluación, programación y control de los recursos financieros de la Empresa y en cumplimiento de obligaciones para con las entidades estatales. Así también informar a la Gerencia General el cumplimiento de los objetivos fijados y otras necesidades.
- Llevar los libros de contabilidad, cuentas, facturas, recibos, etc.;
- Llevar las cuentas bancarias a nombre de la Empresa;
- Elaborar el presupuesto de cada ejercicio, sus modificaciones y ajustes y someterlo al órgano competente para su aprobación.
- Elaborar los Estados Financieros mensuales y anuales con sus respectivos anexos.
- Elaborar las declaraciones de impuestos mensuales de retención en la fuente.
- Elaborar la declaración de IVA y velar por su oportuno pago y presentación.
- Elaborar y verificar el adecuado cumplimiento de obligaciones fiscales de la Declaración anual de Renta y Complementarios con sus respectivos anexos.
- Atender y tener a disposición de los asesores y diferentes organismos de control la información contable requerida para sus trabajos, así como colaborarles en lo que requieran en materia contable.
- Atender y dar respuesta en forma oportuna y con los soportes necesarios a los requerimientos que las entidades de control y vigilancia envíen.
- Velar por la adecuada conservación y archivo de los soportes de la información contable y los libros auxiliares y oficiales conforme a las normas legales vigentes.

- Elaborar y controlar los certificados de retención en la fuente, impuesto a las ventas, retención de industria y comercio que sean solicitados por los proveedores y/o terceros.
- Realizar análisis y proyecciones financieras con el fin de brindar información que ayude a evaluar los resultados, rentabilidad y recursos de la empresa en la toma de decisiones por parte de la Gerencia.
- Elaborar los presupuestos anuales de ingresos, costos y gastos, los flujos de caja.
- Elaborar el presupuesto de cada ejercicio, sus modificaciones y ajustes y someterlo al órgano competente para su aprobación.
- Estar permanentemente actualizado sobre las normas y políticas que en materia contable, tributaria, comercial, etc., sean establecidas por las entidades estatales de control y vigilancia y su implementación en la Empresa.
- Colaborar y evaluar la implementación de controles internos que conlleven a la salvaguardia de los bienes de la entidad, al cumplimiento de los procedimientos y al adecuado flujo de información soporte de contabilidad.
- Llevar un archivo de los documentos que representen el movimiento económico de la Empresa;
- Desarrollar las demás funciones relacionadas con su cargo sea necesario dentro de la Empresa.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Abogado

- Organizar, controlar y ejecutar las actividades legales de la Empresa; así como elaborar proyectos de normas y reglamentos correspondientes a la constitución de un marco normativo y regulatorio ordenado, sistemático y eficiente para una adecuada supervisión y fiscalización de los entes relacionados a la Empresa. Así también informar a la Gerencia General el cumplimiento de los objetivos fijados así como sus requerimientos.
- Brindar Asesoría legal al Gerente General de la Empresa.

- Participar en las sesiones de Directorio de la Empresa.
- Participar en las sesiones de Comité de Contrataciones de la Empresa
- Elaborar Contratos de la Empresa, como por ejemplo los contratos de concesión, tanto mercantil como publicitaria, contratos de prestación de servicios, contrato de trabajo del personal y demás.
- Elaborar las actas de los diferentes Comités.
- Transcribir las grabaciones magnetofónicas de las sesiones de Directorio y elaborar las actas respectivas.
- Custodiar los contratos que le competen por su función.
- Asesorar a los diferentes departamentos de la Empresa en la absolución de consultas, en el ámbito de sus funciones.
- Analizar las leyes y resoluciones que tengan relación con la Empresa.
- Presentar las recomendaciones legales que requiera el representante legal de la Empresa, en el ámbito de sus funciones.
- Las demás actividades que, en razón de su profesión y ámbito de asesoría, sean requeridas.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Asistente de Medios y Publicidad

- Dirigir, planificar, organizar, coordinar, controlar y evaluar los aspectos publicitarios y de comunicación con los medios, con relación a la difusión, análisis de artículos y noticias, eventos, ferias, y otros relacionados con la Empresa. Así también informar a la Gerencia General el cumplimiento de los objetivos fijados y demás requerimientos.
- Desarrollo, optimización de la comunicación de los eventos y actividades que realice la Empresa.
- Presentación de sugerencias al representante legal de la Empresa.
- Manejar las relaciones institucionales y de comunicación con medios de comunicación, ciudadanía, entidades gubernamentales y otras

entidades, de acuerdo con las políticas institucionales definidas por la Asamblea General.

- Monitorear la información publicada sobre la Empresa en los diferentes medios escritos del país.
- Atender y generar información para autoridades, funcionarios, empleados, y público en general que solicita información profesional e institucional.
- Organizar y planificar eventos y conferencias de prensa con los diferentes medios de comunicación.
- Difundir los mecanismos existentes para efectuar los reclamos y hacer efectivos los derechos de los usuarios;
- Preparar y procesar material informativo como folletos, volantes, textos, manuales, afiches, boletines, videos institucionales, videos publicitarios y otras publicaciones.
- Preparar y procesar en coordinación con el Departamento de Infraestructura la señalética en Paradas y Terminales.
- Las demás actividades que, en razón a su profesión y ámbito de asesoría, sean necesarias dentro de la Empresa.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Analista Administrativo y de Personal

Dirigir, planificar, organizar, coordinar, controlar y evaluar los aspectos administrativos y de control interno de la Empresa, así también salvaguardar el uso óptimo de los recursos de operación de la organización que tiene a cargo; Informar a la Gerencia General el cumplimiento de los objetivos fijados y demás necesidades.

- Organizar, controlar y mantener las carpetas personales del recurso humano de la Empresa.
- Evaluar la gestión del Recurso Humano de la Empresa.
- Controlar el Ingreso y Salida del Personal.

- Control y Revisión de las Actividades de Recepción y Mensajería.
- Actualizar, controlar, resguardar, vigilar y administrar el archivo histórico de la Empresa.
- Controlar la adquisición, distribución y mantenimiento del inventario de los suministros de limpieza, oficina, computación, seguridad industrial y demás necesarios para garantizar un óptimo ambiente de trabajo.
- Controlar y hacer cumplir las exigencias de los contratos de limpieza y mantenimiento de áreas verdes en las oficinas e instalaciones en general en coordinación con el Departamento de Infraestructura.
- Elaborar presupuesto anual del área administrativa.
- Custodiar los contratos de contratación del personal y los contratos de concesión de locales comerciales.
- Custodiar las garantías de cumplimiento de contrato, de anticipos, pólizas y demás.
- Administrar y actualizar la base de Datos de Proveedores de la Empresa.
- Llevar el control físico de los activos de la Empresa.
- Realizar la gestión de facturación y cobro a los diferentes concesionarios de locales comerciales.
- Desarrollar las demás funciones relacionadas con su cargo sea necesario dentro de la Empresa.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Recepcionista

Prestar apoyo al Analista Administrativo y de Personal de la Empresa en el archivo y control de ingreso y egreso de la correspondencia y documentos del área a su cargo, velando por su confidencialidad y seguridad, además de la recepción de llamadas, atención al cliente y el control del ingreso y salida del personal que labore en la Empresa. Así como también informar al Analista Administrativo el cumplimiento de los objetivos fijados y otras necesidades.

- Recibir y realizar llamadas telefónicas.
- Controlar el sistema de marcación electrónica.
- Llevar el archivo en lo competente a la actividad.
- Recepción y Envío de documentos y encomiendas.
- Atención al público en general.
- Las demás actividades que, en razón a su cargo, sean necesarias dentro de la Empresa.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Coordinador de Procesos y Tecnología

Dirigir, planificar, organizar, coordinar, controlar y evaluar los aspectos Tecnológicos y de Procesos de la institución, participando en forma activa con los funcionarios de las áreas correspondientes en la implementación de aplicaciones, sistemas, proyectos, plataformas y comunicación de medidas de control que permitan garantizar la seguridad de los procesos operativos así como la operación de los servicios informáticos y el buen uso de los recursos asignados; todo esto basado en normas y especificaciones técnicas requeridas para su buen funcionamiento.

- Desarrollo, optimización, automatización y actualización de los programas operativos y sistemas informáticos que sirvan de soporte a las tareas de las distintas áreas de la Empresa;
- Entrenamiento, capacitación y soporte técnico al personal de la Empresa respecto de los procesos y componentes de tecnología;
- Presentación de sugerencias al Gerente General de la Empresa;
- Implementación de decisiones relacionadas a procesos y tecnología previa consulta al representante legal de la Empresa;
- Manejo de la relación con los proveedores de servicios de tecnología y otros relacionados.

- Definir, implantar y coordinar la adquisición de componentes y elementos de tecnología.
- Definir, implantar y coordinar la definición de normas, bases, implementación y control de proyectos de tecnología y procesos.
- Mantener actualizado el sistema informático integral de la Empresa;
- Optimizar en forma permanente los sistemas informáticos y todo otro procedimiento computacional que sirva de soporte a las tareas de las distintas áreas;
- Participar y brindar apoyo en los proyectos de mejoramiento de la empresa y en el desarrollo de las iniciativas corporativas.
- Asegurarse de que se establezcan, implementen y mantengan los procesos necesarios para la vigencia del Sistema de Gestión de Calidad.
- Informar a la alta dirección sobre el desempeño del Sistema de Gestión de la Calidad y de cualquier necesidad de mejora.
- Asegurarse de que se promueva la toma de conciencia de los requisitos del cliente en todos los niveles de la organización.
- Garantizar la difusión continua del modelo.
- Coordinar actividades de auditoría interna y externa.
- Crear y desarrollar políticas orientadas al cumplimiento de los procedimientos implantados.
- Asistir a reuniones con los Jefes y Comité Corporativo de Aseguramiento de la Calidad.
- Actualizar todas las variaciones documentales una vez al mes.
- Cuidar la presentación de la documentación de todo el Sistema de Gestión de Calidad.
- Solicitar el cambio o inclusión de un Auditor Interno, en caso de considerarlo necesario.
- Las demás actividades que, en razón de su profesión y ámbito de asesoría, sean necesarias dentro de la Fundación.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Asistente de Procesos y Tecnología

Prestar apoyo a la Coordinación de Procesos y Tecnología en la planificación, control, revisión, mantenimiento, actualización, registro y archivo de los aspectos Tecnológicos y de Procesos de la institución. Así también informar a la Coordinación de Procesos y Tecnología el cumplimiento de los objetivos fijados y demás necesidades.

- Elaboración y actualización de los Manuales de Políticas de Procedimientos, Instructivos, Formatos y demás documentación relacionada a los procesos que sean necesarios en la Empresa.
- Levantamiento de Información, análisis de información y análisis de estructura organizacional.
- Establecer controles dentro de los procesos de la Empresa.
- Capacitación y soporte técnico al personal de la Empresa respecto de los procesos y componentes de tecnología
- Solución de eventualidades en los equipos de cómputo de la Fundación.
- Elaboración de Informes Técnicos
- Responsable de las Evaluaciones del Sistema de Gestión de Calidad de la Empresa.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución
- Las demás actividades que, en razón a su profesión y cargo, sean necesarias dentro de la Empresa.

Coordinador de Infraestructura

Dirigir, planificar, organizar, coordinar, controlar y evaluar los aspectos de Infraestructura y obra civil de la Empresa, elaborando diseños estructurales y arquitectónicos, fiscalizaciones, remodelaciones y adecuaciones de obra civil que permitan garantizar la seguridad y el funcionamiento de los servicios de obra civil y el buen uso de los recursos asignados; todo esto basado en normas y especificaciones técnicas requeridas para su buen funcionamiento. Así también informar a la Gerencia General el cumplimiento de los objetivos fijados y otras necesidades de Infraestructura.

- Coordinación de proyectos de construcción con los proyectos de implementación del sistema Fluviales.
- Aplicar y hacer cumplir las exigencias de los contratos de fiscalización, vigilancia, mantenimiento e higiene de las estaciones de transferencias y paradas de pre-embarque. correspondientes al sistema integrado de transporte masivo urbano de Guayaquil.
- Supervisar la infraestructura: terminales, paradas, vías, sistema de señalización vertical y horizontal, locales comerciales, etc.
- Conducir, supervisar e informar a la Gerencia General sobre la ejecución de los programas de inversiones, de mantenimiento de las obras, instalaciones y equipamiento de las infraestructuras
- Proponer, ejecutar y supervisar el plan de contingencias y de emergencia para la previsión o reconstrucción y rehabilitación de los daños de ser el caso de las infraestructuras.
- Las demás actividades que, en razón a su profesión y ámbito de asesoría, sean necesarias dentro de la Empresa.
- Cumplir y hacer cumplir con las políticas y procedimientos de la institución.

Guía Turístico

El rol que desempeña el guía turístico es de gran importancia, por ser la persona más indicada para atender las inquietudes del turista.

- Estará completamente capacitada en el arte de las relaciones humanas, la dinámica de grupo, las técnicas para la transmisión amena de información turística, cartografía, geografía, historia, arqueología, artes, la dinámica de los servicios y el turismo receptivo, folklore y prácticas de campo.
- Tendrá un dominio completo de 2 o más idiomas debido a que es una herramienta de trabajo sin la cual no sería posible entretener y atender debidamente a un turista durante su viaje.
- Dirigirá, orientará e informará a los turistas sobre el recorrido que se estará realizando.
- El guía turístico debe ser una persona completa en todo sentido de la palabra, sus valores éticos y morales deben ser muy arraigados dado que debe tratar con individuos con personalidades y características distintas.
- Es fundamental que haya participado de algún curso de primeros auxilios que incluya RCP

Meseros-Bar tender

La profesión de ser mesero es de gran importancia dentro del área de alimentos y bebidas puesto que, además de la presentación de un servicio, es parte importante en la presentación de la barcaza.

El perfil con el que contará el mesero estará detallado de la siguiente manera.

- Debe ser un vendedor estrella; ofrecer una amable atención al cliente y lograr cercanía es vital para la venta de los productos ofrecidos.

- Entre sus principales valores estarán los morales, la puntualidad no solo con sus jefes sino consigo mismo, la discreción, la cortesía, y la correcta presentación de las cuentas.

- Sus principales cualidades serán la humildad, la paciencia, el optimismo, el tacto y sobre todo la capacidad de saberse adaptar a diferentes situaciones.

CAPITULO VII

7.- ANALISIS DEL MERCADO

7.1 ESTUDIO ESPECÍFICO DEL MERCADO

El estudio de mercado que se lleva a cabo dentro del proyecto incluye la iniciativa empresarial con el fin de hacer una idea sobre la viabilidad de la implementación de un sistema de transporte fluvial de pasajeros entre Guayaquil y Durán.

Este sistema de transporte antes utilizado, por las facilidades que cuenta la vasta cuenca hidrográfica del Río Guayas, permitirá una nueva opción a la transportación masiva de pasajeros que conviven diariamente estas dos ciudades.

7.2 IDENTIFICACIÓN DEL MERCADO POTENCIAL

Nuestro mercado potencial está enfocado, en todas las personas que se transportan diariamente entre las ciudades de Durán y Guayaquil. Con el fin de dar usuario una nueva opción de transporte para su vida cotidiana.

7.3 DESCRIPCIÓN DEL SEGMENTO DE MERCADO

Hoy en día, la gran mayoría de empresas están conscientes de que no pueden servir de forma óptima a todos los posibles clientes que existen en un mercado determinado. Esta situación, se debe principalmente a los gustos, preferencias, estilos, capacidad de compra, ubicación, precio, etc., Estos factores varían de persona a persona o de organización a organización.

Nuestro segmento de mercado se enfoca las personas que diariamente se transportan entre estas dos ciudades, también considerando que el transporte turístico es un nicho de mercado muy peleado pero no copado en su totalidad. Debido a que solo dos empresas brindan dicho servicio.

7.4 ANALISIS DE LA COMPETENCIA

Corresponde en este punto describir a los competidores, quienes son, donde están, que tamaño tienen, cuanto usan de este tamaño y cuál es la participación en el mercado o volumen total de ventas. En nuestro caso tenemos dos tipos de competidores que son:

- **Líneas de transporte terrestre:** Son todos los buses de transporte urbano que brindan el servicio de trasladar a los pasajeros entre estas dos ciudades, trazando una ruta de recorrida establecida por la Comisión de transito del Ecuador. (Ver Anexo#7)

- **Cruceros Turísticos:** Para este mercado tenemos dos competidores directos que son EL Barco Morgan y Cruceros Discovery. Ambos dan un servicio de similares características que son:
 - Recorrido de una hora por el Rio Guayas
 - Servicio de Restaurante y bar
 - Servicio de reservaciones para eventos
 - Horarios de transporte de Tarde y Noche.

Ver Anexo# 8

7.5 INVESTIGACIÓN DE MERCADO

El propósito de la investigación de mercados es ayudar a las compañías en la toma de las mejores decisiones sobre el desarrollo y la mercadotecnia de los diferentes productos. La investigación de mercados representa la voz del consumidor al interior de la compañía.

En este caso el principal método utilizado fue obtener información mediante encuestas que son fundamentales para la investigación de mercado, ya que aportan información que ayudará a la comprensión del comportamiento y preferencias de los potenciales clientes, para esto se ha decidido realizar encuestas que contienen 10 preguntas, que darán información específica que acerca de la necesidades del consumidor con el transporte urbano y la propuesta de dar actividad al Rio Guayas como potencial turístico.

7.6 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN DE MERCADO

Nuestra investigación de mercado se basa en un diseño de investigación conclusivo basándose en la forma descriptiva.

7.6.1 **Objetivos generales:**

- Conocer la demanda de pasajeros que transitan por la ruta Duran-Guayaquil.
- Analizar nuestros competidores directos e indirectos que se manejen en el mismo mercado.

7.6.2 **Objetivos específicos:**

- Saber que necesidades tiene la población al momento de transportarse entre estas dos ciudades.
- Proponer nuestra alternativa como método de solución a la problemática de transporte entre estas dos ciudades.
- Dividir o segmentar el posicionamiento del mercado actual.
- Analizar las ventajas y desventajas que la competencia posee en su nicho de mercado.

1. ¿Con que frecuencia Usted se transporta a la Ciudad de Guayaquil?

- a) 1-3 veces a la semana
- b) 4-6 veces a la semana
- c) Toda la semana

2. Por lo regular, ¿Cuáles son las razones por la que te transportas para la ciudad de Guayaquil o Durán?

- a) Por motivo de trabajo
- b) Por Paseo
- c) Por compras
- d) Por visitas familiares.

e) Estudios

f) Otros

3. ¿En qué líneas o medios de transporte se trasladan a la ciudad de Guayaquil o Durán?

a) Línea 17 (Eloy Alfaro)

b) Línea 18 (18 de Octubre)

c) Línea 81 (Panorama)

d) Transporte privado

4. ¿Normalmente en que horarios realiza su visita a estas ciudades?

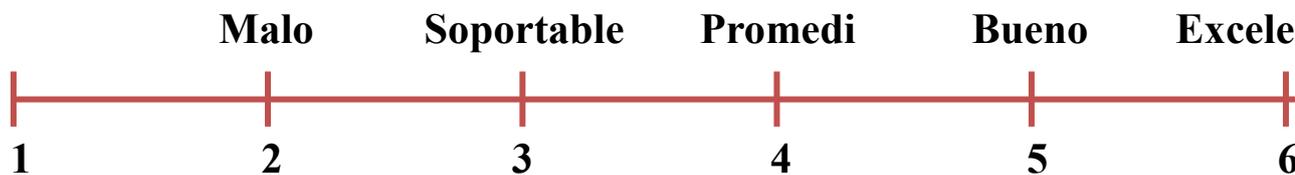
a) De 6 a.m. al Medio día

b) Del media hasta 6 p.m.

c) De 6 p.m. en adelante

5. ¿Como Usted Evalúa el servicio de transporte que brindas estas cooperativas? (Por favor escoja solo una respuesta, donde 7 es la calificación más alta y 1 es la más baja).

Pésimo



6. ¿Está usted a favor de que hubiera una Terminal Fluvial de Transporte de pasajeros?

SI

NO

7. Por favor marque con una X en el cuadro, acerca de los atractivos que le gustaría encontrar en la Terminal Fluvial (Por favor escoja una sola respuesta por cada literal).

Declaraciones	Definitivamente de acuerdo	Probablemente , de acuerdo	Probablemente en desacuerdo	Definitivamente en desacuerdo
Locales Comerciales	—	—	—	—
Patios de Comidas	—	—	—	—
Zonas de juegos para Niños	—	—	—	—
Acuario	—	—	—	—

8. ¿Le agradaría tener paseos turísticos fluviales, alrededor del ecosistema que hay en el Río Guayas?

SI

NO

9. Por favor escoja una opción que mejor exprese su opinión, acerca de las rutas de paseo turísticos.

Tipo de evento	Definitivamente me animaría a asistir	Probablemente me animaría a asistir	Probablemente no me animaría a asistir	Definitivamente no me animaría a asistir
Paseos a la Isla Santay	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Paseos Nocturnos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bar y Ambiente relajado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Música	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. ¿Cuánto estarías dispuesto a pagar como tarifa por este nuevo medio de transporte?

A. Entre \$0.25 a \$ 0.50

B. Entre \$0.50 a \$1.00

C. Entre \$1.00 a \$ 1.50

D. De \$1.50 en adelante

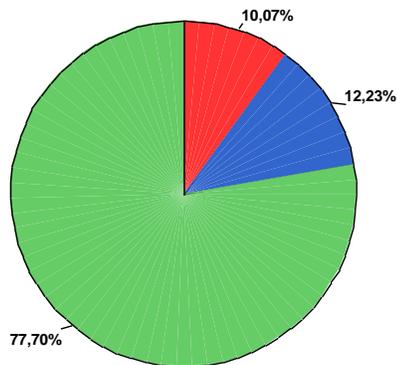
Edad: _____

Sexo: M F

Ocupación: _____

1. Con que frecuencia se transporta a la ciudad de Guayaquil

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	1-3 veces por semana	14	10,1	10,1	10,1
	De 4 a 6 veces por semana	17	12,2	12,2	22,3
	Toda la semana	108	77,7	77,7	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



Con que frecuencia se transporta a la ciudad de Guayaquil

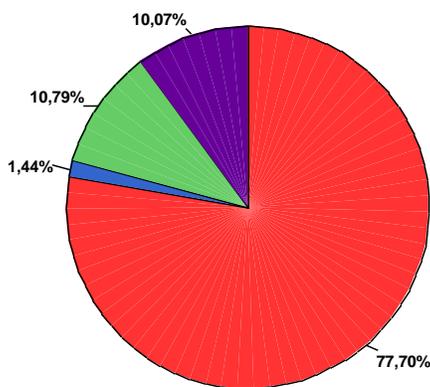
- 1-3 veces por semana
- De 4 a 6 veces por semana
- Toda la semana

Los sectores muestran porcentajes

La primera pregunta se basa fundamentalmente, en saber cuál es el flujo de pasajeros que se movilizan a la ciudad de Guayaquil. Por lo que el mayor flujo de pasajeros se moviliza diariamente entre estas dos ciudades.

2. Por lo regular, ¿Cuáles son las razones por la que te transportas para la ciudad de Guayaquil o Durán?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Por motivos de trabajo	108	77,7	77,7	77,7
	Por paseo	2	1,4	1,4	79,1
	Por compras	15	10,8	10,8	89,9
	Estudios	14	10,1	10,1	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



Por lo regular, ¿Cuáles son las razones por la que te transportas para la ciudad de Guayaquil o Durán?

- Por motivos de trabajo
- Por paseo
- Por compras
- Estudios

Los sectores muestran porcentajes

El Objeto de esta pregunta es saber cuáles son las razones principales, por la cual las personas se movilizan en mayor medida a la ciudad de Guayaquil.

El 77% de los encuestados afirmaron que el que su principal motivo para ir a Guayaquil es por trabajo. Las razones que le siguen son por estudios y por compras, ya que muchas personas a quienes encuestamos eran estudiantes universitarios en gran mayoría y también muchas personas se movilizan para realizar compras en general en la ciudad de Guayaquil.

3. ¿En qué líneas o medios de transporte se trasladan a la ciudad de Guayaquil o Durán?

			Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Línea 17 (Eloy Alfaro)	17	20	14,4	14,4	14,4
	Línea 18 (18 de Octubre)	18	35	25,2	25,2	39,6
	Línea 81 (Panorama)	81	84	60,4	60,4	100,0
	Total		139	100,0	100,0	

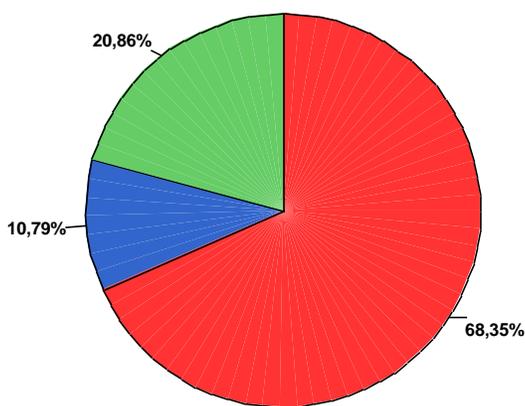


La finalidad de dicha pregunta es saber que líneas de buses de transporte urbano, mueven en gran medida a la población en sí. Para esto cada línea tiene su ruta, donde nos interesa saber que ruta frecuentan más la población con el fin de saber cuáles son los principales puntos críticos donde se concentran los consumidores.

Con el 60% la línea panorama, transporta la mayor cantidad de personas según nuestros resultados. Seguida con la línea 18 de octubre que mueve cerca del 25%. Y por último la línea 17 Eloy Alfaro mueve cerca del 14%, donde en cifras generales se reparten el mercado.

4. ¿Normalmente en que horarios realiza su visita a estas ciudades?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	De 6 a.m. al Medio día	95	68,3	68,3	68,3
	Del media hasta 6 p.m	11	7,9	7,9	76,3
	De 6 p.m. en adelante	29	20,9	20,9	97,1
	4,00	4	2,9	2,9	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



¿Normalmente en que horarios realiza su visita a estas ciudades?

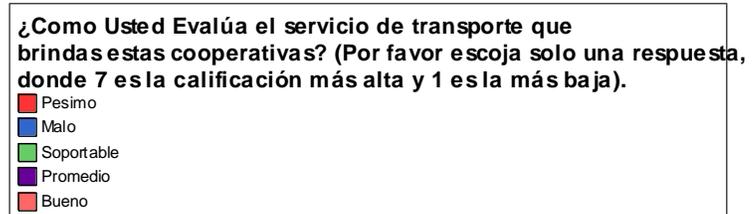
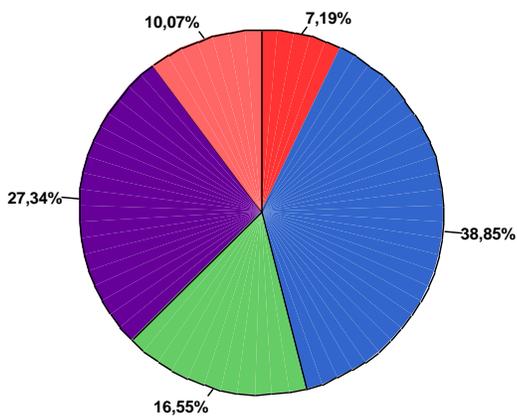
- De 6 a.m. al Medio día
- Del media hasta 6 p.m
- De 6 p.m. en adelante

Los sectores muestran porcentajes

La idea principal de esta pregunta es conocer los horarios en su mayor demanda son acogidos por la población entera. Siendo los horarios de mayor tránsito es la mañana, debido que las personas se movilizan a sus respectivos trabajos a esa hora. De forma similar las personas al salir de sus actividades diarias, retornan a su ciudad de destino en una hora promedio de 6 pm.

5. ¿Como Usted Evalúa el servicio de transporte que brindas estas cooperativas? (Por favor escoja solo una respuesta, donde 7 es la calificación más alta y 1 es la más baja).

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Pésimo	10	7,2	7,2	7,2
	Malo	54	38,8	38,8	46,0
	Soportable	23	16,5	16,5	62,6
	Promedio	38	27,3	27,3	89,9
	Bueno	14	10,1	10,1	100,0
	Total	139	100,0	100,0	

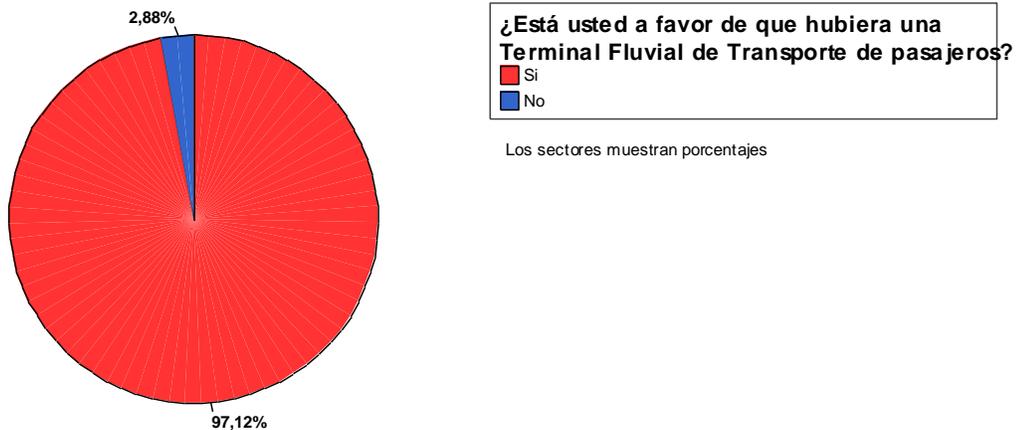


Los sectores muestran porcentajes

El objetivo de esta pregunta, es conocer acerca del grado de satisfacción que tiene el consumidor, en base al servicio que brinda los buses de transporte urbano. Una vez obtenidos los resultados, tenemos que cerca del 69% consideran que el servicio de transporte urbano es malo. Seguido con un 27% la calificación de promedio, debido a que el consumidor muestra su malestar a las bajas condiciones que brinda este tipo de servicio. Hay que considerar que no existe otra opción para los usuarios y se ven obligados a usarlo en su jornada diaria

6. ¿Está usted a favor de que hubiera una Terminal Fluvial de Transporte de pasajeros?

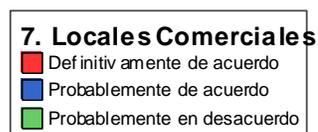
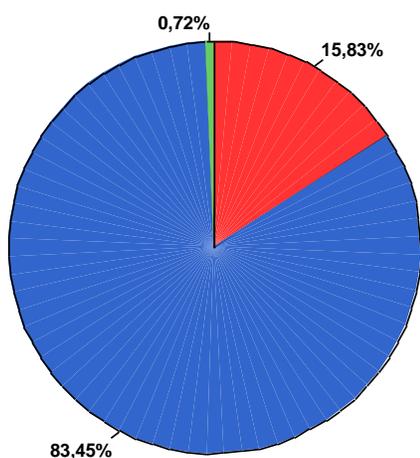
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	135	97,1	97,1	97,1
	No	4	2,9	2,9	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



Con el planteamiento de esta pregunta, podremos saber si el usuario esta de acuerdo o no con la propuesta de la creación de una terminal fluvial de pasajeros. Cerca del 97% de las personas afirmaron su aprobación de que exista una terminal fluvial.

7. Locales Comerciales

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente de acuerdo	22	15,8	15,8	15,8
	Probablemente de acuerdo	116	83,5	83,5	99,3
	Probablemente en desacuerdo	1	,7	,7	100,0
	Total	139	100,0	100,0	

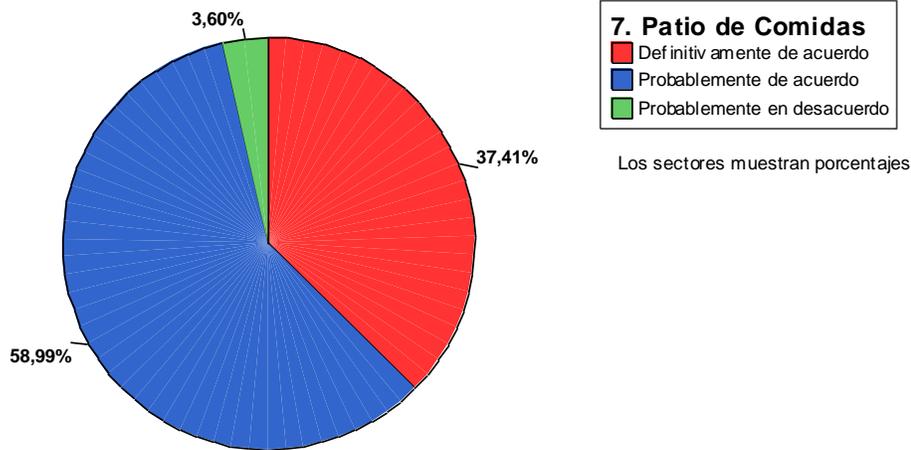


Los sectores muestran porcentajes

El fin de esta pregunta es proponer al usuario una serie de atractivos para hacer de la terminal fluvial más atractiva. Tomando los resultados tenemos que con un 83% las personas están probablemente de acuerdo, debido a que la terminal fluvial sería un lugar de tránsito de personas, por ende mostraron su aprobación.

7. Patio de Comidas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente de acuerdo	52	37,4	37,4	37,4
	Probablemente de acuerdo	82	59,0	59,0	96,4
	Probablemente en desacuerdo	5	3,6	3,6	100,0
	Total	139	100,0	100,0	

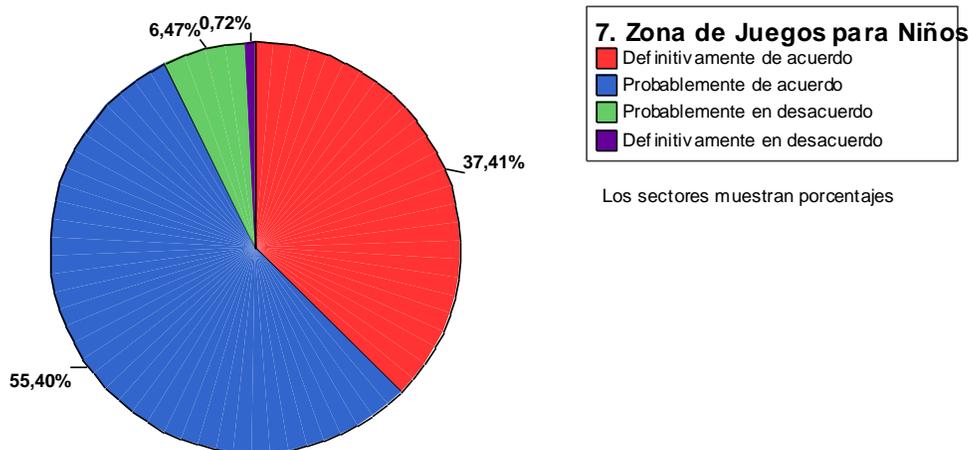


Con el mismo planteamiento tenemos el patio de comidas, donde existe un porcentaje de aceptación bien alto por parte de los encuestados. Que están probablemente de acuerdo con el 59% y totalmente de acuerdo con el 37%.

Reflejando claramente que si anhelan tener un patio de comidas en la terminal de pasajeros.

7. Zona de Juegos para Niños

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente de acuerdo	52	37,4	37,4	37,4
	Probablemente de acuerdo	77	55,4	55,4	92,8
	Probablemente en desacuerdo	9	6,5	6,5	99,3
	Definitivamente en desacuerdo	1	,7	,7	100,0
	Total	139	100,0	100,0	

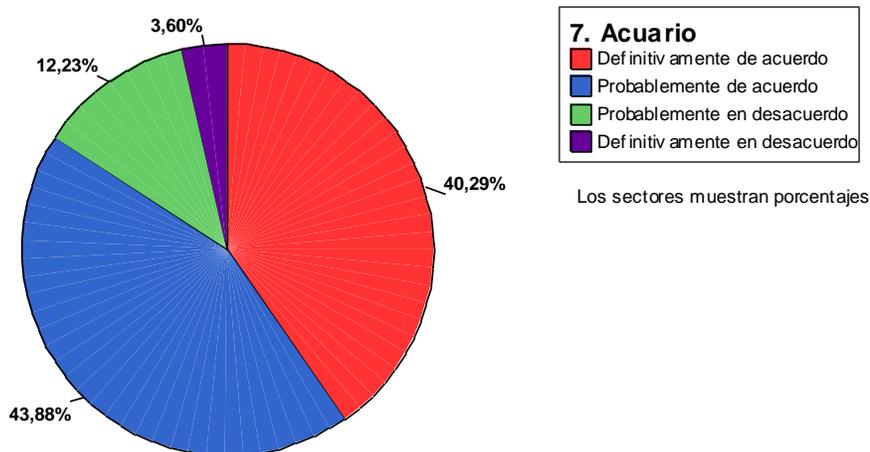


Al ser una terminal fluvial uno de los detalles que fue propuesto, la zona de juegos para niños tuvo una gran aceptación obteniendo porcentajes bien altos, estando probablemente de acuerdo con un 55% y totalmente de acuerdo con el 37%.

La terminal fluvial movería una gran cantidad de personas, dando sitios de recreación para muchos usuarios que esperan o mantienen su estancia dentro de la misma.

7. Acuario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente de acuerdo	56	40,3	40,3	40,3
	Probablemente de acuerdo	61	43,9	43,9	84,2
	Probablemente en desacuerdo	17	12,2	12,2	96,4
	Definitivamente en desacuerdo	5	3,6	3,6	100,0
	Total	139	100,0	100,0	

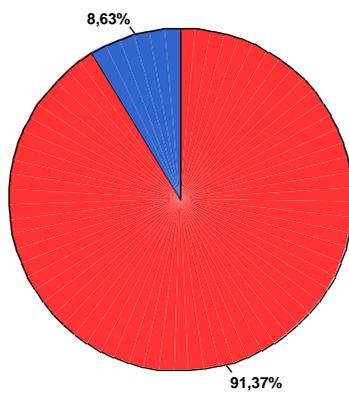


El acuario es un atractivo muy interesante, que le dará un toque especial a la terminal fluvial, teniendo la aprobación de los encuestados con un 44% que está probablemente de acuerdo y el 40% que está totalmente de acuerdo.

Esta idea nació tomando como modelos las terminales terrestres y aéreas que existen y sus atractivos que le dan un valor agregado a su decoración.

1. ¿Le agradaría tener paseos turísticos fluviales, alrededor del ecosistema que hay en el Rio Guayas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	127	91,4	91,4	91,4
	No	12	8,6	8,6	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



¿Le agradaría tener paseos turísticos fluviales, alrededor del ecosistema que hay en el Rio Guayas?

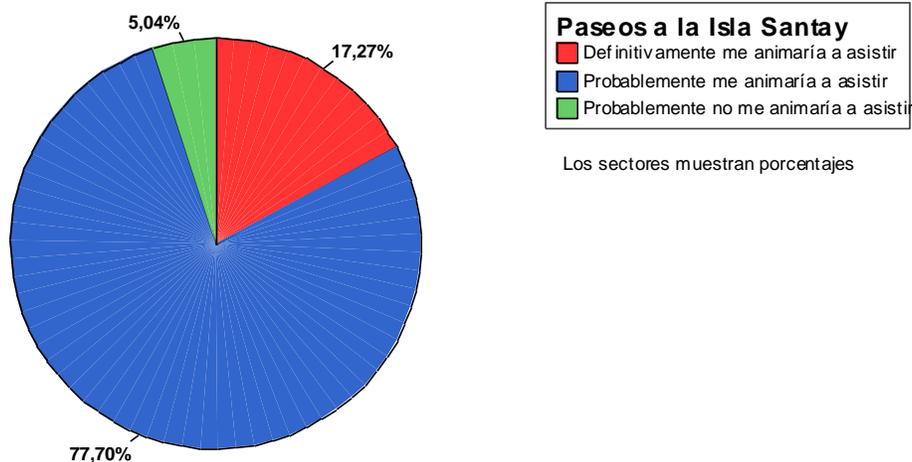
■ Si
■ No

Los sectores muestran porcentajes

La parte turística es uno de los ámbitos que se pretende abarcar dentro de nuestra propuesta, tomando esta pregunta como punto de iniciativa al lanzamiento de este servicio. Los resultados se dieron con una aprobación del 91%, dándonos luz verde para poder analizar un futuro emprendimiento para este sector.

1. Paseos a la Isla Santay

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente me animaría a asistir	24	17,3	17,3	17,3
	Probablemente me animaría a asistir	108	77,7	77,7	95,0
	Probablemente no me animaría a asistir	7	5,0	5,0	100,0
	Total	139	100,0	100,0	

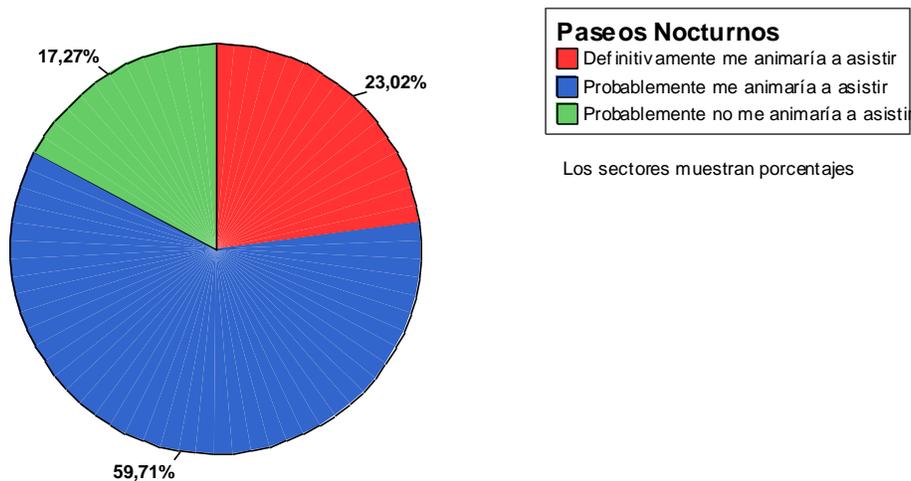


La idea de explotar el turismo fluvial, tenemos la propuesta hacer paquetes turísticos a la Isla Santay donde tenemos una aceptación muy fuerte con el 78% de los encuestados están de acuerdo con esta idea.

Tomando como referencia que muchas personas sienten la curiosidad de conocer y vivir un paseo de este tipo hacia la Isla Santay donde solo se la ve desde el malecón de cada ciudad

9. Paseos Nocturnos

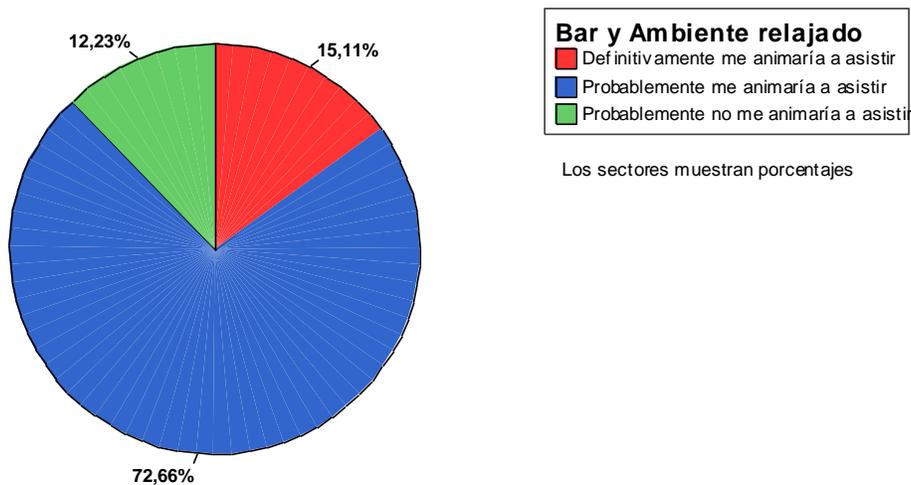
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente me animaría a asistir	32	23,0	23,0	23,0
	Probablemente me animaría a asistir	83	59,7	59,7	82,7
	Probablemente no me animaría a asistir	24	17,3	17,3	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



Una de las opciones que le damos al consumidor, es acerca de los paseos nocturnos dándole un paseo innovador y poco usual. Los encuestados en un 60% probablemente se animarían a asistir, en un 23% se animarían a ir y cerca con un 17% probablemente no se animarían a ir. Los resultados en un gran porcentaje son positivos dando una tendencia a un nuevo estilo de paseos turísticos por el Río Guayas.

9. Bar y Ambiente relajado

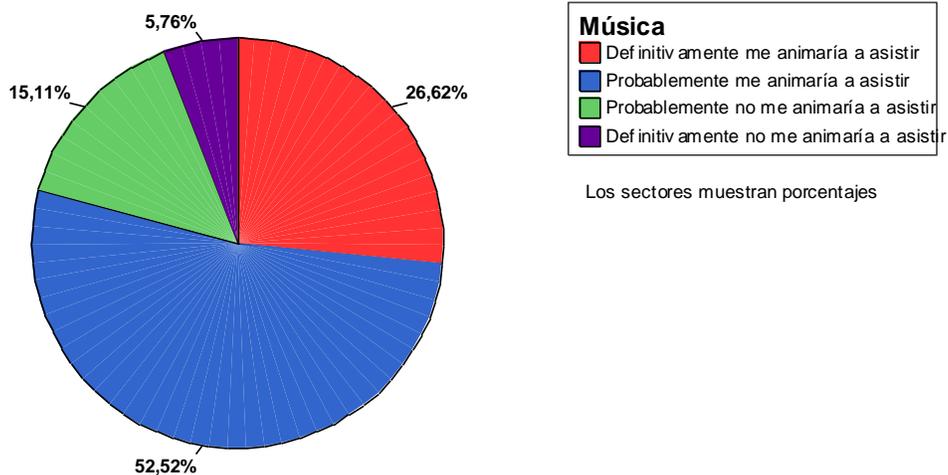
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente me animaría a asistir	21	15,1	15,1	15,1
	Probablemente me animaría a asistir	101	72,7	72,7	87,8
	Probablemente no me animaría a asistir	17	12,2	12,2	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



La opción de manejar un Bar y ambiente relajado durante el recorrido, para que así, la visita a distintos lugares turísticos sea más placentera. Con resultados del 73% probablemente se animarían a asistir a un paseo dichas comodidades, dándonos una idea clara de que es lo que quiere el consumidor para satisfacer sus necesidades.

9. Música

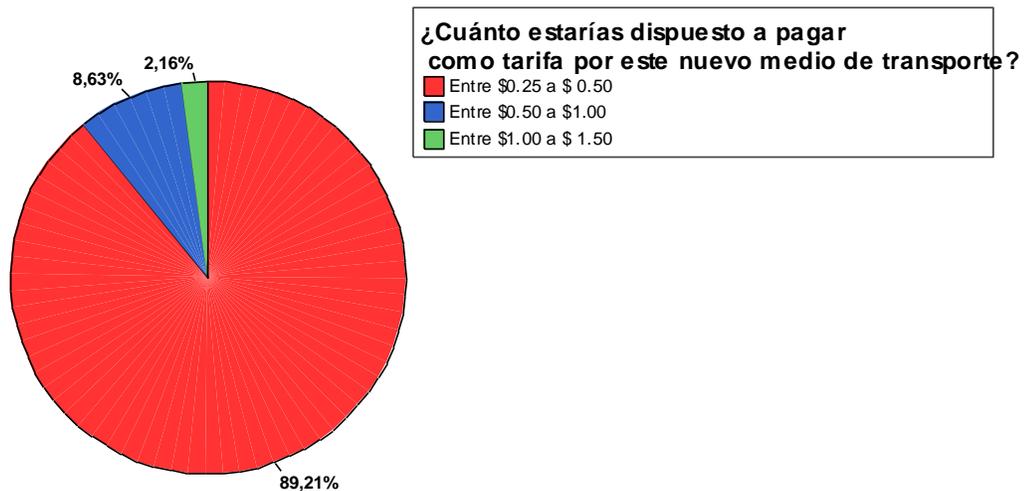
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Definitivamente me animaría a asistir	37	26,6	26,6	26,6
	Probablemente me animaría a asistir	73	52,5	52,5	79,1
	Probablemente no me animaría a asistir	21	15,1	15,1	94,2
	Definitivamente no me animaría a asistir	8	5,8	5,8	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



Para hacer los recorridos más alegres, la música es el detalle ideal para los paseos. Con resultados alentadores con un 53% de las personas encuestadas se animarían a ir paseos turísticos que contengan música. Obteniendo una idea clara y precisa acerca de los detalles que la población desea en los recorridos.

2. ¿Cuánto estarías dispuesto a pagar como tarifa por este nuevo medio de transporte?

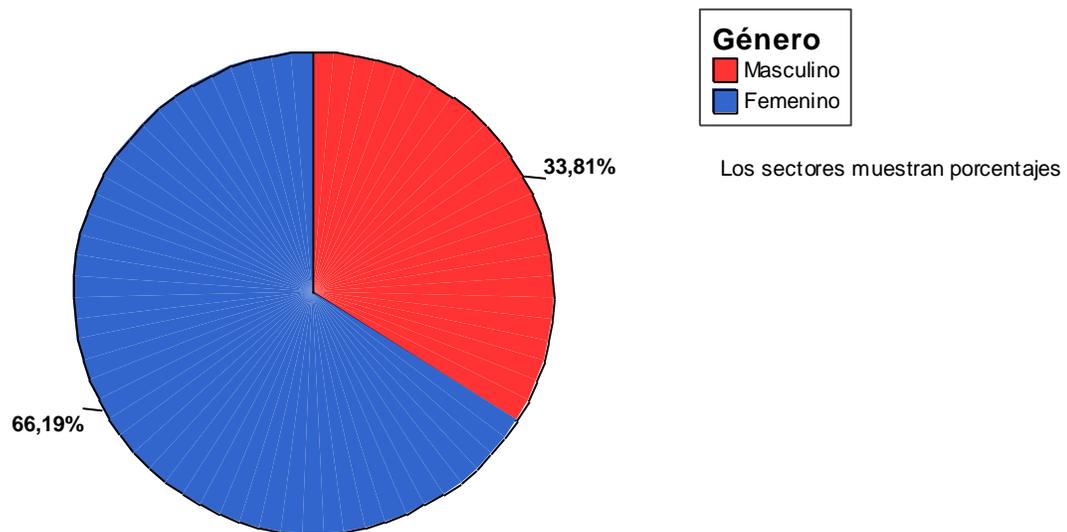
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Entre \$0.25 a \$ 0.50	124	89,2	89,2	89,2
	Entre \$0.50 a \$1.00	12	8,6	8,6	97,8
	Entre \$1.00 a \$ 1.50	3	2,2	2,2	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



El objeto de esta pregunta es conocer la elasticidad del presupuesto que maneja la población, para saber que tan dispuestos están para pagar por un viaje comodo y seguro. Se plantea con una serie de rangos de valores, dando el resultado más alto que es fue el 89% de las personas encuestadas, pueden pagar entre 25 a 50 centavos de dólar.

Género

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Masculin o	47	33,8	33,8	33,8
	Femenin o	92	66,2	66,2	100,0
	Total	139	100,0	100,0	



Es importante conocer como esta dividida la muestra asignada, tomando los resultados vemos que el género femenino predomina con un 66% y los hombres con el 34%.

CAPITULO VIII

8. ESTRATEGIAS MERCADO

8.1 ESTRATEGIAS DE PRODUCTO, PRECIO Y ESTACIONALIDAD

Servicio

La estrategia primordial será la incursión al mercado con precios accesibles y dar a conocer todos los beneficios y bondades que representa el transporte fluvial a la población. Dando una alternativa de descongestionamiento al transporte terrestre, que cada día crece a medida que la población se expande dejando a la infraestructura vial con serias deficiencias. La comodidad de las barcazas será una ventaja en el transporte en comparación a los buses urbanos que poseen muchas deficiencias en atención al cliente.

Precio

Los precios están detallados en la parte financiera de los productos y están basados al estudio de mercado, tomando en consideración la capacidad de pago que tiene el consumidor a cual nos vamos a dirigir. La estrategia primordial es que el precio no muestre una diferencia enorme comparándola con el transporte urbano, más bien sobre saltando el tiempo de transporte; ya que nuestro servicio es directo entre estas dos ciudades.

En aspecto turismo, tenemos un esquema competitivo con un mercado ya copado pero no bien desarrollado. La estrategia de penetración es entrar con precios bajos para poder ganar mercado, esto sumado al marketing y publicidad dar a conocer a toda la población que el eco-turismo está presente y vigente.

Estacionalidad

El transporte masivo no tiene un alto, este factor es fundamental debido que todo el año la demanda por transportarse será relativamente constante. En ciertos meses habrá menos demanda que en otros, ya que en la región costa el invierno es motivo de que muchos negocios en general disminuyan, como es de ejemplo la jornada escolar.

Dentro del turismo tenemos una estacionalidad marcada, Guayaquil en si tiene grandes ingresos por el turismo, por su infraestructura desarrollada que ha sido de modelo para muchas ciudades, pero el clima afecta mucho el turismo. De la misma forma reduce alarmante mente el turismo. En contraste al invierno, en verano Guayaquil posee muchas fechas consideradas feriados dentro del calendario, entre todas esas fechas destacamos la fundación e independencia de Guayaquil, días nacionales entre otros. Donde el turismo se aprovecha al 100%, dándonos un gran nicho de mercado.

8.2 Estrategias de penetración y venta personal

Las estrategias a implementarse serán básicamente:

- Al ser un producto nuevo en el mercado, el consumidor debe conocer y saber cómo es el servicio que vamos a brindar, para aquello proponemos que la primera semana de inauguración las rutas de viaje sean completamente gratis. Con el fin de que el usuario se familiarice con el recorrido y sepa cuáles son las ventajas de viajar en un estilo placentero y moderno.
- La venta personal se basa en dar a conocer nuestro nuevo servicio, si bien la estrategia anterior de la semana de prueba es muy buena, el complemento de la misma es proponer precios módicos para los estudiantes y personas de la tercera edad.
- Para mercado turístico, entraremos al mercado con precios bajos en comparación con la competencia. Si bien la competencia gana mucho por margen al ser un servicio casi exclusivo, nuestro enfoque en ventas será conseguir la mayor acogida de clientes. No solo se efectuarán salidas de las rutas turísticas en los muelles del malecón de Guayaquil, sino también darle movimiento económico al malecón de Durán.

8.3 Estrategia de promoción, distribución y gastos

- Como planteamos anteriormente, la estrategia de semana gratis, nos dará a conocer en el mercado, se propondrá crear la marca “” . Dicha marca nos permitirá entrar en la mente del consumidor , facilitándonos ser recordados de forma inmediata. No solo vende el servicio, el tener una marca posicionada en el consumidor ayuda a desarrollar de mejor manera nuestra propuesta.
- Nos distribuiremos en dos sectores primordiales que son:
 - Malecón 2000 altura de la calle Sucre
 - Malecón de Durán primavera 1

Estos dos sitios escogidos debido a la falta infraestructura de muelles, sin embargo estos dos sitios ubicados en las zonas céntricas de cada ciudad, es donde se mueve el mayor flujo de personas diariamente.

- Dentro de las lanchas se venderá publicidad, lo que nos permitirá obtener ingresos extras. Ubicados dentro de las instalaciones de las lanchas y en cubierta donde será más visible para las personas que esperen el abordaje en muelle.

Estrategia publicitaria y de comercialización

Las empresas del sector basan sus estrategias principalmente en resaltar la calidad del servicio y producto, las especificaciones técnicas, los beneficios que tiene.

- La publicidad para radio y televisión, será de gran importancia, debido a que por más medios nos demos a conocer las ventas se proyectan de mejor manera.
- Una de las estrategias más comunes dentro de la transportación masiva es el uso de tarjetas magnéticas recargables que permitirá agilidad en el servicio de transporte fluvial dentro de las terminales.
Estás tarjetas será emitidas al consumidor con un costo de \$5 dólares, listas para ser usadas en el momento y pueden ser recargadas en tiendas, supermercados y sitios establecidos.
- Para ganar mayor acogida en el campo turístico, convenios con los principales hoteles, que tengan un flujo constante de turistas extranjeros para que propongan nuestros servicios como una alternativa de confort y de distracción.
- La creación de nuestra página web, que brindará información más detallada acerca de nuestros servicios, así mismo presentarnos en Facebook y twitter que por vía de las redes sociales nos dará mayor acogida en los consumidores.

CAPITULO IX

9.- OPERACIONES

9.1 RIESGOS INTERNOS

El principal riesgo interno es en caso de que alguno de los dos muelles en funcionamiento sufra daños de avería, lo que provocaría una paralización temporal hasta su reparación retrasando las actividades y ocasionando lentitud en los servicios ofertados a los clientes.

En caso de contratar un Capitán de Navío sin la suficiente experiencia, que podría ocasionar daños a los muelles a la hora de atracar.

Y el muy usual riesgo que es desenfocarse de la misión y visión de la empresa.

9.2 RIESGOS EXTERNOS

Como riesgos externos se interpretan para este proyecto la aparición de nuevos bancos de arena en la trayectoria de las rutas.

El clima de los primeros meses del año, que son los más difíciles por la constante lluvia que dificulta la actividad económica de todos los sectores.

En cuanto a riesgos externos se toma en cuenta los siguientes factores:

1. Enfrentarse a situaciones fuera de control como lo son catástrofes naturales;
2. Escasez de combustible y avituallamiento;
3. No contar con los permisos a nivel legal para poder iniciar las operaciones;
4. No ser vistos como una necesidad de servicio.

9.3 PLANES DE CONTINGENCIA

En todo proyecto de negocio se debe tener planes de contingencia en caso de que ocurran actos inesperados para tomar soluciones a dichos incidentes, es por eso que se toman en cuenta las precauciones que a continuación se detallaran:

En caso de daños mecánicos de las lanchas, se enviara a reparación inmediatamente, ya que al contar con dos lanchas en cada muelle nos permitirá cubrir el desfase que deja la que se encuentre averiada.

En caso de que el muelle en la altura de la calle Sucre en la ciudad de Guayaquil este congestionado o averiado, está latente la alternativa del muelle de la calle Tomás Martínez, justo a tras del cine IMAX.

9.4 SEGUROS Y PROVISIONES

Contar con un seguro en caso de siniestro y que este cubra un gran porcentaje de su valor real (el más alto del mercado). Cubriendo en caso de incendio, robo catástrofes naturales, y daños a terceros que para este caso sería que el cliente sufra un siniestro dentro de las instalaciones.

CAPITULO X

10.- ESTUDIO FINANCIERO

10.1 PRESUPUESTO E INVERSIONES

El plan de inversiones detalla todo el aporte financiero que brinden los socios o con financiamiento con costo, que es a través de vía bancos. Para comenzar se propone a los socios con una aportación de socios de comité con un valor de 5.401.225 dólares americanos, y con un préstamo para el financiamiento de la inversión inicial como construcción de muelle, maquinaria y gastos de constitución inicial por una cantidad de \$ 397.985 por medio de La Corporación Financiera Nacional a un plazo de 5 años a una tasa fija anual del 10.50%. El monto total para la apertura y funcionamiento asciende a un valor total de \$ 5.497.275.

Imagen#10

Presupuesto e Inversiones		
Detalle De La Inversión		
Aporte De Los Socios		\$ 5.401.225,00
Financiamiento Bancario		\$ 397.985,00
Total De La Inversión		\$ 5.799.210,00
Distribución De La Inversión		
Descripción	Cantidad	Total
COSTRUCCION DE LA TERMINAL FLUVIAL Y MUELLES POR M2 (EDRORI S.A.)		\$ 4.365.000
EQUIPOS Y MAQUINARIAS		\$ 1.215.000
LANCHAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS	5	\$ 1.200.000
IMPREVISTOS POR INSTALACIONES		\$ 7.000
EQUIPOS DE PROTECCION		\$ 8.000
EQUIPOS DE COMPUTACION		\$ 4.500
MUEBLES Y SUMINISTROS DE OFICINA		\$ 78.000
MUEBLES DE OFICINA		\$ 75.000
ENSERES Y SUMINISTROS		\$ 3.000
VEHICULO	1	\$ 23.000
TOTAL INVERSION ACTIVOS FIJOS		\$ 5.685.500
TOTAL INVERSION OTROS ACTIVOS		
TOTAL INVERSION DISTRIBUIDA		\$ 5.685.500,00
SALDO EN CAJA		\$ 113.710,00

10.2 PROYECCIÓN A QUINCE AÑOS

Es oportuno y necesario la realización de las proyecciones de los estados financieros ya que de cierta forma se puede predecir cuán rentable y cuáles serían los puntos débiles donde se debe trabajar con mayor eficiencia, por ese motivo se ha realizado una proyección a 15 años, lo que se considera suficiente para observar los diferentes escenarios que se puedan presentar y determinar en qué momento se empieza a recuperar la inversión. En este proyecto empieza a suceder a partir del segundo año y seis meses de operación. (Ver Anexo # 9)

10.3 ANÁLISIS DEL PUNTO DE EQUILIBRIO

10.4 FLUJO DE CAJA

Es aquí donde se puede observar con mayor detalle las entradas y salidas de efectivo que se van generar. En los diferentes escenarios que se presentan en las proyecciones, se puede notar un incremento considerable debido a la aceptación que se obtenga por parte de los consumidores de parte de nuestro negocio. (Ver Anexo # 10)

10.5 ESTADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

El estado de Pérdidas y Ganancias nos darán una idea clara, sobre que tan bien es el negocio. Si se lo considera rentable o no, podemos ver en el anexo, que se obtienen utilidades del negocio. Las utilidades crecen según la proyección determinada en el primer año con \$183.658. Este significativo valor se lo nota como una cifra elevada, pero hay que saber cuál fue la inversión inicial cuyo valor estaba por \$ 5.497.275 (Ver Anexo # 11).

10.6 BALANCES

Se hace un resumen de los activos, pasivos y el patrimonio que se tiene, gracias al balance general se pueden obtener las razones financieras y realizar un análisis más profundo de la situación de la empresa.

Al observar la estructura del balance en los primeros 5 años, notamos que por la alta inversión se nota del lado del activo, una ventaja del activo fijo sobre el corriente. Pero a medida como transcurren los años, vemos que las dos partes del activo se van igualando. Ya que es una empresa que brinda servicio con infraestructura, decimos que siempre el activo fijo tendrá un peso muy considerable sobre el total de activos.

La estructura de financiamiento analizamos, que en los primeros años el pasivo es superior al patrimonio, debido que se busco financiamiento externo con costo para cubrir distintas actividades de inversión, si bien la estructura de inversión fue con el 95% por los accionistas y tan solo el 5% fue por vía bancos, en los primeros años se tuvo que pagar el préstamo inicial.

A partir del año 3 en adelante el financiamiento con costo que es el pasivo, disminuye y el patrimonio se consolida debido a la recapitalización que realiza la empresa.

(Ver Anexo # 12)

10.7 TASA INTERNA DE RETORNO

Con la TIR se puede medir la rentabilidad del proyecto en términos porcentuales. Con los datos del flujo de caja que se realizó se observa que la TIR de la empresa es del 24%, es decir que este proyecto presenta una óptima rentabilidad ya que al comparar con el 9,40% que se lo determinó como el porcentaje de rendimiento esperado se da una buena diferencia y esto se refleja como una mayor ventaja. (Ver Anexo # 13)

CAPITULO XI

11.- ANALISIS FINANCIERO DEL PROYECTO

11.1 REQUERIMIENTOS DE CAPITAL

Para poder empezar este negocio es necesario un financiamiento mediante una aportación de Socios con el 95% de la inversión de 4.973.725 dólares americanos para capital de trabajo, y con un préstamo para el financiamiento de la inversión inicial como lanchas, construcciones y gastos de constitución inicial por una cantidad de \$ 366.485 por medio de la Corporación Financiera Nacional a un plazo de 5 años a una tasa fija anual del 10.50%. Lo cual el monto total para la apertura de la microempresa asciende a un valor total de \$ 5.318.010 necesarios para su apertura. (Ver Anexo)

11.2 RAZONES FINANCIERAS

INDICES DE LIQUIDEZ

➤ RAZÓN CIRCULANTE

Este ratio es la principal razón, la intención de esta medida es dar a conocer si la empresa puede hacerle frente a las deudas a corto plazo y por eso concentra su atención en los activos y pasivos circulantes, de esta manera sabremos la situación del Proyecto. Vemos que por cada dólar de pasivo tenemos 3,23 dólares de activos para cumplir con las obligaciones a corto plazo en el 2012, este ratio va aumentando hasta el 2014.

El índice nos está indicando que nuestra empresa siempre tendrá una buena liquidez ya que en la partida de Activos Corrientes que posee se encuentran los rubros de Caja/Bancos e Inventarios, pero además cabe recalcar que la mayor concentración de dinero se encuentra en la cuenta de Caja Bancos. Debido que todos los ingresos son en efectivo.

➤ COBERTURA DE INTERES

Es la capacidad que tiene la empresa para cubrir sus obligaciones financieras con el banco, en este caso el servicio de la deuda que en el primer año llega a 35.16 es decir que existe 35.16 dólares en utilidad operativa por cada dólar de interés que existe.

➤ COEFICIENTE DE ENDEUDAMIENTO

Esta medida Indica la concentración que tienen los pasivos totales con entidades financieras sobre el patrimonio. Se puede observar que el primer año es de 0,05 veces para el quinto año terminar con un valor de 0 ya que se cancela en total de la deuda. Recordando que nuestro financiamiento se basó con el aporte de los accionistas.

➤ APALANCAMIENTO

Esta medida toma en cuenta todas las deudas, para todos los vencimientos y con todos los acreedores, como se puede observar el primer año es de 0.09 veces para el quinto año terminar con un valor de 0,07 veces. Esta tendencia a la baja nos da la pauta, que la empresa no necesita manejarse con financiamiento externo, ya que tiene la suficiente solvencia para cubrir sus operaciones.

➤ RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO (ROE)

Este rendimiento es una medida de la utilidad por unidad monetaria de activos, para nuestra empresa el primer año fue de 0.13 y en el 2014 es de 0,12.

La tendencia en el ROE se mantiene casi constante, a penas con la reducción de un punto dándonos la pauta, que el dinero se está manejando bien por el motivo de los activos invertidos se les está dando el rendimiento adecuado, para que se tengan el correcto manejo gerencial del proyecto.

CAPITULO XII

12.- ECOLOGIA Y MEDIO AMBIENTE

12.1 PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

El éxito de la industria pesquera y comercio marítimo, dependen del desarrollo de los puertos y bahías; por lo que es importante el correcto diseño, construcción y mantenimiento de estos recursos costaneros y marinos. El desarrollo marítimo suele generar problemas ambientales locales; sin embargo, puede producir problemas de escala regional.

Conscientes del cuidado al medio ambiente nuestro se preocupará de lo siguiente:

1. Optimizar todos los recursos.
2. Reciclaje
3. Utilizar focos ahorradores de energía.
4. No gastar innecesariamente electricidad dentro del puerto.
5. Comprar productos de limpieza que no afecten al medio ambiente o que sea en menor porcentaje que los demás.
6. Manejo cuidadoso de productos contaminantes como la gasolina.

CAPITULO XII

13.- CONCLUSIONES

Guayaquil al ser una ciudad privilegiada, que está rodeado de una de las cuencas hidrográficas mas bastas de la región, tiene que explotar al máximo este caudal que está inactivo por décadas.

El transporte terrestre actualmente tiene grandes deficiencias para poder satisfacer la demanda total. Por lo que existes mas vehículos de lo que la red vial puede soportar se ve congestionado el transito dentro de la ciudad y más en única vía de comunicación que es el puente de la unidad nacional. Guayaquil y duran mueven un gran flujo de personas diarias, a pesar de que se hizo una ampliación de dicho puente dentro de pocos años se verá saturado ante tanto movimiento de carros. Teniendo en cuenta que no existe el transporte fluvial teniendo las condiciones necesarias para que se cumpla esto.

Al analizar la creciente población en menos de diez años duran como ciudad ha incrementado considerablemente su densidad, provocando que la infraestructural vial para el parque automotriz se vea insuficiente para tanta demanda. La demanda crece en forma dispareja con la vial debido que la población creciente necesitará nuevas alternativas para descongestionar el tráfico vehicular en general.

Analizando la parte turística, tanto en el cantón Duran como la ciudad de Guayaquil recuperaran su identidad y se verá la esencia de cada atractivo turístico que estos poseen. Y por la poca distancia que las separa podrán venderse como producto compartido ofreciendo dos atractivos diferentes pero al mismo tiempo

muy interesante, aportando al país para que capital extranjero se vea reflejado en las nuevas oportunidades que este proyecto ofrece.

Guayaquil a lo largo de la historia fue y es considerada como el puerto principal del Ecuador, el río Guayas con su enorme caudal permitía la navegabilidad y daba paso al comercio con otros países o regiones. Guayaquil siempre ha tenido tradición naval y no se la debe perder por muchos factores que el río perdió sus grandes ventajas aun se puede sacar provecho como antes se lo hacía

CAPITULO XIII

14.- RECOMENDACIONES

Por las facilidades hidrográficas que brinda el Río Guayas, debe ser aprovechado al máximo como una nueva alternativa para la sociedad de esta región no solo, como un nuevo modo de transporte entre Guayaquil y Durán sino orientándose hacia una visión en el transporte masivo.

El movimiento de vehículos particulares o de servicio público, ya saturó la infraestructura vial debido al gran crecimiento de la población que de por sí crece de la mano con la demanda de transportarse. Para aquello se planteó este nuevo modo de transporte para dar un alivio al tránsito vehicular, que día a día da muestra la evidencia que no existe más infraestructura para soportar esta demanda.

Como analizamos la población crece y su demanda para movilizarse también, lo que motiva dar nuevas alternativas de transporte seguro para solucionar el problema del transporte terrestre.

Lo que se busca en el desarrollo de estos dos sectores gracias a las facilidades de conexión creadas, es el incremento de turismo receptor con personas extranjeras y nacionales. Vendiendo productos con diversidad de infraestructura y atractivos ya que a pesar de estar tan cerca la cultura, forma de vida, atractivos turísticos y más son completamente polos opuestos.

Guayaquil no debe olvidar su tradición naval, que por historia lo ha vivido. La introducción de este sistema recupera la tradición de navegabilidad del Río Guayas, dando nuevas plazas de trabajo.

BIBLIOGRAFIA

- MARIA CRISTINA RUVIOLA MOSQUERA, *Propuesta de desarrollo del Sistema de Transporte Fluvial como Potencial Turístico- Urbano de Durán para la transferencia de pasajeros*. Tesis de licenciatura de Turismo, Escuela Superior Politécnica del Litoral, 2009.

- Diario Expreso de Guayaquil, 19 de julio de 1993, “20 años de Desarrollo Marítimo”. Boletín Ing. Hugo Tovar Vega.

- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, “*Estudios y Diseño definitivo del Proyecto: Rehabilitación y Ampliación del Puente Rafael Mendoza Avilés*”. Guayaquil, 2004. Evaluación de Impacto Ambiental.

- Diario El Universo de Guayaquil, 16 de octubre de 2011, “*El rescate del turismo fluvial sigue en proyectos sin fechas*”. Boletín Juana von Buchwald.

- GUO, DAYLAN. dylan@headht.com. 28 de noviembre de 2011. Cotización de lanchas. diegoferromaquinas@hotmail.com

- Jianglong Shipbuilding, www.jianglong.cn , octubre de 2011
<http://www.jianglong.cn/En/Default.aspx>

- Armada del Ecuador, “*Estudio de sedimentación y batometría en el río Guayas*”. Guayaquil, 2002

- INEC Censo de Población y Vivienda 2010. Disponible en www.inec.gov.ec

- MARCO LEGAL ESPECÍFICO AMBIENTAL, Registro Oficial No. 424 del 25 de abril de 1990.

- Constitución de la República del Ecuador, Artículos 3, 14, 15, 66, 71, 72, 73,73 y 83.

- LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL, Artículos: 1, 2,19, 20, 21,23.

- LEY DE PUERTOS, Artículos: 1 y 4.

- CÓDIGO DE POLICIA MARÍTIMA, Artículos: 82, 93, 115-a, 115-b, 115-c,

ANEXOS

Anexo# 1 Muelles del Malecón 2000 Guayaquil



Muelles en el río Guayas



INHABILITADO



EN CONSTRUCCIÓN



EN FUNCIONAMIENTO



EL UNIVERSO

Anexo # 3 Paseos a la Isla Santay



Anexo # 4



Anexo# 5 Cruceros Discovery



Anexo# 6 Cruceros el Morgan



Anexo# 7 Buses de Transporte Urbano

Línea 81



Anexo # 8 Paquetes Turísticos Morgan y Discovery
Morgan:



**SERVICIO DE RESTAURANT Y BAR
A BORDO PASEO DE 1 HORA DE
RECORRIDO, EN LOS HORARIOS DE:**

MARTES, MIÉRCOLES, JUEVES 16:00 18:00 19:30	VIERNES 16:00 18:00 19:30 21:30	
SÁBADOS 12:30 14:00 16:00 18:00 19:30 21:30	DOMINGOS 12:30 14:00 16:00 18:00 19:30	FERIADOS 12:30 14:00 16:00 18:00 19:30 21:30

**NIÑOS MENORES DE 5 AÑOS GRATIS!!
NIÑOS DE 6 A 12 AÑOS Y MAYORES DE 65 AÑOS: \$4
ADULTOS: \$6**

**PASEO DE BARRA LIBRE
WHISKY-VODKA-RON-CERVEZA
2 HORAS DE RECORRIDO, HORARIOS:**

Celebra tu cumpleaños a bordo de nuestro velero!!!

JUEVES 21:30 a 23:30 HOMBRES \$12 MUJERES \$10	VIERNES - SÁBADOS - FERIADOS 23:30 a 02:00 HOMBRES \$15 MUJERES \$12
--	--



INFORMACIÓN: 2517228 - 091086172 - 094388313
email: elbarcomorgan@hotmail.com  /elbarcomorgan



Anexo # 9 PROYECCION DE VENTAS

INGRESOS POR SERVICIOS Y VENTAS					
	2012	2013	2014	2015	2016
Malecon de Durán	\$ 1.008.000,00	\$ 1.108.800,00	\$ 1.219.680,00	\$ 1.341.648,00	\$ 1.475.812,80
Malecon de Guayaquil	\$ 1.008.000,00	\$ 1.108.800,00	\$ 1.219.680,00	\$ 1.341.648,00	\$ 1.475.812,80
PASEOS TURISTICOS POR EL RIO GUAYAS	\$ 11.287,50	\$ 12.416,25	\$ 13.657,88	\$ 15.023,66	\$ 16.526,03
SERVICIO DE RECORRIDO Y CHIVA ACUATICA	\$ 135.450,00	\$ 148.995,00	\$ 163.894,50	\$ 180.283,95	\$ 198.312,35
PASEOS NOCTURNOS	\$ 284.445,00	\$ 312.889,50	\$ 344.178,45	\$ 378.596,30	\$ 416.455,92
ALQUILER DE LOCALES COMERCIALES	\$ 144.000,00	\$ 158.400,00	\$ 174.240,00	\$ 191.664,00	\$ 210.830,40
Suman	\$ 2.591.182,50	\$ 2.850.300,75	\$ 3.135.330,83	\$ 3.448.863,91	\$ 3.793.750,30

Anexo # 10 FLUJO DE CAJA PROYECTADO

FLUJO DE CAJA PROYECTADO					
En Dólares					
INICIAL	2012	2013	2014	2015	2016
FUENTES / ENTRADAS	\$ 2.591.182,50	\$ 2.850.300,75	\$ 3.135.330,83	\$ 3.448.863,91	\$ 3.793.750,30
Ingresos Operacionales	\$ 2.591.182,50	\$ 2.850.300,75	\$ 3.135.330,83	\$ 3.448.863,91	\$ 3.793.750,30
APLICACIONES / USOS	\$ 1.285.327,74	\$ 1.822.102,54	\$ 1.997.189,74	\$ 2.190.734,14	\$ 2.404.423,02
Compras	\$ 976.359,65	\$ 1.073.995,62	\$ 1.181.395,18	\$ 1.299.534,69	\$ 1.429.488,16
Por Sueldos y Salarios	\$ 85.392,30	\$ 92.223,68	\$ 99.601,58	\$ 107.569,71	\$ 116.175,28
Por Beneficios Sociales, Otros	\$ 13.949,60	\$ 19.265,57	\$ 20.806,81	\$ 22.471,36	\$ 24.269,07
Gastos Basicos	\$ 125.583,00	\$ 135.629,64	\$ 146.480,01	\$ 158.198,41	\$ 170.854,29
Seguros	\$ 3.963,44	\$ 1.963,44	\$ 2.120,52	\$ 2.290,16	\$ 2.473,37
Permisos Por Funcionamiento	\$ 482,75	\$ 482,75	\$ 521,37	\$ 563,08	\$ 608,13
Por Pago del 15% Trabajadores	0	\$ 156.064,72	\$ 179.270,29	\$ 205.008,28	\$ 233.479,60
Por Pago del 25% Impuesto a la Renta	0	\$ 221.091,69	\$ 253.966,25	\$ 290.428,40	\$ 330.762,76
Capital	\$ 79.597,00	79.597,00	\$ 79.597,00	\$ 79.597,00	\$ 79.597,00
Interes		\$ 41.788,43	\$ 33.430,74	\$ 25.073,06	\$ 16.715,37
Gastos de Construccion y de funcionamiento Por Adquisición de Activos Fijos					
FLUJO DE CAJA	\$ 1.305.854,76	\$ 1.028.198,21	\$ 1.138.141,08	\$ 1.258.129,77	\$ 1.389.327,28
Saldo Inicial					
TESORERIA ACUMULADA	\$ 1.419.564,76	\$ 2.447.762,97	\$ 3.585.904,06	\$ 4.844.033,82	\$ 6.233.361,10

Anexo# 11 ESTADOS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

ESTADO DE P & G PROYECTADO					
En Dólares					
INICIAL	2012	2013	2014	2015	2016
UTILIDAD BRUTA	1.665.401,00	1.831.941,10	2.015.135,21	2.216.648,73	2.438.313,60
INGRESOS	2.591.182,50	2.850.300,75	3.135.330,83	3.448.863,91	3.793.750,30
COSTO DE VENTAS	925.781,50	1.018.359,65	1.120.195,62	1.232.215,18	1.355.436,69
GASTOS ADMINISTRATIVOS	583.181,09	603.375,08	623.340,29	643.402,71	666.690,13
Por Sueldos y Salarios	85.392,30	92.223,68	99.601,58	107.569,71	116.175,28
Por Beneficios Sociales, Otros	13.949,60	19.265,57	20.806,81	22.471,36	24.269,07
Gastos Basicos	125.583,00	135.629,64	146.480,01	158.198,41	170.854,29
Depreciaciones y Amortizaciones	353.810,00	353.810,00	353.810,00	352.310,00	352.310,00
Seguros	3.963,44	1.963,44	2.120,52	2.290,16	2.473,37
Permisos Por Funcionamiento	482,75	482,75	521,37	563,08	608,13
UTILIDAD OPERATIVA	1.082.219,91	1.228.566,02	1.391.794,92	1.573.246,02	1.771.623,48
Intereses Bancarios	41.788,43	33.430,74	25.073,06	16.715,37	8.357,69
Utilidad Antes de Impuestos	1.040.431,49	1.195.135,28	1.366.721,87	1.556.530,65	1.763.265,79
15% Trabajadores	-156.064,72	-179.270,29	-205.008,28	-233.479,60	-264.489,87
25% Impuesto a la Renta	-221.091,69	-253.966,25	-290.428,40	-330.762,76	-374.693,98
Utilidad Despues de Impuestos	663.275,07	761.898,74	871.285,19	992.288,29	1.124.081,94
Reserva Legal	66.327,51	76.189,87	87.128,52	99.228,83	112.408,19
Utilidad del Ejercicio	596.947,57	685.708,87	784.156,67	893.059,46	1.011.673,75

Anexo# 12 Balances

BALANCE GENERAL PROYECTADO						
En Dólares						
INICIAL	2012	2013	2014	2015	2016	
ACTIVOS						
ACTIVO CORRIENTE	113.710,0	\$ 1.470.142,91	\$ 2.553.977,09	\$ 3.753.317,73	\$ 5.078.767,02	\$ 6.542.145,76
Caja - Bancos	113.710,00	\$ 1.419.564,76	\$ 2.447.762,97	\$ 3.585.904,06	\$ 4.844.033,82	\$ 6.233.361,10
Inventario		\$ 50.578,15	\$ 106.214,12	\$ 167.413,68	\$ 234.733,19	\$ 308.784,66
ACTIVO FIJO	5.662.500,00	\$ 5.331.850,00	\$ 4.978.200,00	\$ 4.624.550,00	\$ 4.272.400,00	\$ 3.920.250,00
EDIFICIOS(PUERTO E INSTALACIONES)	4365000	\$ 4.365.000,00	\$ 4.365.000,00	\$ 4.365.000,00	\$ 4.365.000,00	\$ 4.365.000,00
EQUIPOS Y MAQUINARIA	1215000	\$ 1.215.000,00	\$ 1.215.000,00	\$ 1.215.000,00	\$ 1.215.000,00	\$ 1.215.000,00
EQUIPOS DE COMPUTACION	4500	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00
MUEBLES DE OFICINA Y ENSERES	78000	\$ 78.000,00	\$ 78.000,00	\$ 78.000,00	\$ 78.000,00	\$ 78.000,00
VEHICULO		\$ 23.000,00	\$ 23.000,00	\$ 23.000,00	\$ 23.000,00	\$ 23.000,00
(-) Depreciación Acumulada	0	-\$ 353.650,00	-\$ 707.300,00	-\$ 1.060.950,00	-\$ 1.413.100,00	-\$ 1.765.250,00
ACTIVO DIFERIDO	800,00	\$ 640,00	\$ 480,00	\$ 320,00	\$ 160,00	\$ 0,00
Gastos de Organización y Constitución	800	\$ 800,00	\$ 800,00	\$ 800,00	\$ 800,00	\$ 800,00
(-) Amortización Acumulada	0	-\$ 160,00	-\$ 320,00	-\$ 480,00	-\$ 640,00	-\$ 800,00
TOTAL DEL ACTIVO	5.777.010	\$ 6.802.633	\$ 7.532.657	\$ 8.378.188	\$ 9.351.327	\$ 10.462.396

PASIVOS Y PATRIMONIO						
PASIVO CORRIENTE	-	\$ 418.944,84	\$ 466.667,28	\$ 520.509,73	\$ 580.957,73	\$ 647.541,53
Interes Por Pagar		\$ 41.788,43	\$ 33.430,74	\$ 25.073,06	\$ 16.715,37	\$ 8.357,69
Obligaciones con Empleados		\$ 156.064,72	\$ 179.270,29	\$ 205.008,28	\$ 233.479,60	\$ 264.489,87
Obligaciones con el fisco		\$ 221.091,69	\$ 253.966,25	\$ 290.428,40	\$ 330.762,76	\$ 374.693,98
PASIVO LARGO PLAZO	397.985,00	\$ 318.388,00	\$ 238.791,00	\$ 159.194,00	\$ 79.597,00	\$ 0,00
Deuda a Largo Plazo	397.985,00	\$ 318.388,00	\$ 238.791,00	\$ 159.194,00	\$ 79.597,00	\$ 0,00
PATRIMONIO	5.401.225,00	\$ 6.064.500,07	\$ 6.826.398,81	\$ 7.697.684,00	\$ 8.689.972,29	\$ 9.814.054,23
Aporte de Socios	5.401.225,00	\$ 5.401.225,00	\$ 5.401.225,00	\$ 5.401.225,00	\$ 5.401.225,00	\$ 5.401.225,00
Reserva Legal		\$ 66.327,51	\$ 142.517,38	\$ 229.645,90	\$ 328.874,73	\$ 441.282,92
Utilidad del Ejercicio		\$ 596.947,57	\$ 685.708,87	\$ 784.156,67	\$ 893.059,46	\$ 1.011.673,75
Utilidad Acumulada		\$ 0,00	\$ 596.947,57	\$ 1.282.656,43	\$ 2.066.813,10	\$ 2.959.872,56
TOTAL DEL PASIVO Y PATRIMONIO	5.799.210	\$ 6.801.833	\$ 7.531.857	\$ 8.377.388	\$ 9.350.527	\$ 10.461.596

Anexo# 13 TIR

TIR Y VAN		0	1	2	3	4	5
UTILIDAD NETA			\$ 596.947,57	\$ 685.708,87	\$ 784.156,67	\$ 893.059,46	\$ 1.011.673,75
+ GASTOS VIRTUALES			\$ 353.810,00	\$ 353.810,00	\$ 353.810,00	\$ 352.310,00	\$ 352.310,00
INVERSION INICIAL	-\$ 5.799.210,00						
ABONO A CAPITAL			-\$ 79.597,00	-\$ 79.597,00	-\$ 79.597,00	-\$ 79.597,00	-\$ 79.597,00
FLUJO NOMINAL	-\$ 5.799.210,00	\$ 950.757,56	\$ 1.039.518,87	\$ 1.137.966,67	\$ 1.245.369,46	\$ 1.363.983,75	
TASA DE DESCUENTO	9,40%						
CALCULO DEL VAN	\$ 7.229.837,56						
TIR NOMINAL	23%						

Anexo# 15 Logotipo Terminal fluvial

