



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

TRABAJO DE TITULACIÓN:

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA COMPRA DE UNA
EMBARCACIÓN DE TRANSPORTE TURÍSTICO UBICADA EN GALÁPAGOS:
CRUISING GALÁPAGOS S.A.”**

Previa a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y
Economía Empresarial

ELABORADO POR:

Petter Darwin Echeverría Maggi

TUTOR:

Ing. Rolando Farfán Vera, MSc

Guayaquil, 9 de enero de 2018



SISTEMA DE POSGRADO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por el Ing. Petter Darwin Echeverría Maggi, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial

Guayaquil, 9 de enero de 2018

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Ing. Rolando Farfán Vera, MSc.

REVISORES:

Ing. Julio Ricardo Villacrés Roca, Mcs

Lcdo. Luis Renato Garzón, Mgs

DIRECTOR DEL PROGRAMA

Econ. María Teresa Alcívar Avilés, PHD.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, Petter Darwin Echeverría Maggi

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “Estudio de Factibilidad para la compra de una embarcación de transporte turístico ubicado en Galápagos: Crusing Galápagos S.A.” previa a la obtención del Grado Académico de Magíster, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico de la tesis del Grado Académico en mención.

Guayaquil, 9 de enero de 2018.

EL AUTOR

Petter Darwin Echeverría Maggi



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

SISTEMA DE POSGRADO

AUTORIZACIÓN

YO, Petter Darwin Echeverría Maggi

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación de Maestría titulada: “Estudio de Factibilidad para la compra de una embarcación de transporte turístico ubicada en Galápagos: Cruising Galápagos S.A.”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 9 de enero de 2018

EL AUTOR

Petter Darwin Echeverría Maggi

AGRADECIMIENTO

Gracias a Jesús, por esa fortaleza y bendiciones que me han permitido sortear los obstáculos que se presentan en el camino y hacer frente a los nuevos retos profesionales.

A mi gran amor, Jessica Carlier, la esposa que estuvo en todo momento junto a mí brindándome el apoyo y amor necesario para seguir luchando en esta ardua tarea.

A mi razón de ser, mis hijos Michael y Emily Echeverría, que son el motor de mi vida, ya que a través de su comprensión, me brindaron la tranquilidad e impulso para el éxito de este trabajo.

A mi Madre, guardo un profundo agradecimiento, por tenerme en todo momento en sus oraciones alentándome a conquistar un peldaño más.

Mis hermanos, Eddie, Xavier y Andrea Echeverría, por el apoyo y respaldo en el caminar de una nueva oportunidad de crecimiento competitivo.

A un gran amigo, Alan Cabello, por su confianza, que jugó un papel trascendental para el avance y desarrollo de este proyecto, guardando armonía con la probidad que caracteriza a los hombres y personas de bien.

DEDICATORIA

Son mínimas las acciones que por lo general un esposo, un padre e hijo, pueden realizar o entregar a sus seres queridos, por lo que aprovecho la oportunidad para que todo el esfuerzo y dedicación puestos en este trabajo, tengan la acogida necesaria en los corazones de mi familia.

El principio del Amor es darlo todo a cambio de nada, entrego y dedico el presente trabajo a mi esposa Jessica Carlier, mis hijos Michael y Emily Echeverría y a mi Madre Gladys Maggi, que aunque es poco lo que en estas líneas dejo asentado para ellos, deseo que a través de la presente escritura sepan que cada paso que doy es pensando en el gran Amor que les guardo y que el éxito de este trabajo es para ellos y por ellos.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO	I
DEDICATORIA.....	II
ÍNDICE.....	III
ÍNDICE DE TABLAS.....	VI
ÍNDICE DE figuras	VIII
RESUMEN	IX
CAPÍTULO I.....	1
Introducción.....	1
Antecedentes.....	2
Justificación	3
Planteamiento del Problema	4
Formulación del Problema.....	5
CAPITULO II.....	7
MARCO TEORICO	7
Antecedentes de la investigación/ Estado del arte/ Marco referencial	7
Turismo en el Ecuador – Galápagos.....	8
Beneficios del turismo	10
Impacto de la preservación del medio ambiente (responsabilidad ambiental) en el comportamiento del consumidor.	10
Definición de Términos	13
Embarcaciones.....	13
Factibilidad	14
Marco Legal.....	15
CAPÍTULO III	24
Marco Metodológico	24

Metodología:.....	24
Diseño de la Investigación.....	24
Enfoque de la investigación.....	25
Alcance	27
Población y Muestra	27
Instrumento de Recolección de Información.....	29
Resultados del Estudio de Mercado	29
Análisis de la Oferta	29
Análisis de la Demanda	30
Resultados de las encuestas	39
Encuesta.....	42
Escala de Intensidad	42
CAPÍTULO IV	46
PROPUESTA DE NEGOCIOS.....	46
Análisis PEST O PESTEL.....	48
Análisis de la Industria	56
Análisis FODA	58
Inversión Inicial.....	60
Ingresos.....	61
Capital de Trabajo	65
Financiamiento.	66
Gastos de Personal.....	68
Personal Operativo	68
Personal Administrativo	69
Depreciación.....	71
Estado de Resultado Integral	71
Estado de Situación Financiera.....	72

Valor Actual Neto (VAN)	72
Tasa Interna de Retorno (TIR).....	73
Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento (TMAR)	73
Primer Escenario.....	73
Flujo de Caja – Apalancado.....	73
PAYBACK	74
Análisis de Sensibilidad	75
Análisis de Sensibilidad en relación a los Ingresos	75
Análisis de Sensibilidad en relación a los Gastos Operativos.	76
Segundo Escenario	77
Tercer Escenario	79
Consolidado.....	82
CONCLUSIONES.....	83
RECOMENDACIONES	85
BIBLIOGRAFÍA	86
ANEXOS	94

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017</i>	16
Tabla 2. <i>Marpol</i>	23
Tabla 3. <i>Tipos de Fuentes de Información y su Aplicación</i>	25
Tabla 4. <i>Número de pasajeros que llegaron a Galápagos</i>	27
Tabla 5. <i>Competencia Directa</i>	29
Tabla 6. <i>Frecuencias y precios del transporte marítimo en Galápagos</i>	30
Tabla 7. <i>Promedio de visitantes en temporada Altas y Bajas</i>	31
Tabla 8. <i>Porcentaje de Hospedaje</i>	33
Tabla 9. <i>Arribos de llegadas de turistas</i>	33
Tabla 10. <i>Días de Estadía en Galápagos por Aeropuerto</i>	35
Tabla 11. <i>Turismo de Países Tradicionales y no Tradicionales.</i>	38
Tabla 12. <i>Número de Turistas a Galápagos</i>	39
Tabla 13. <i>¿Usted aprueba la seguridad, el respeto al ecosistema y el confort?</i>	42
Tabla 14. <i>¿Qué opina sobre la calidad del servicio?</i>	42
Tabla 15. <i>¿Qué opina sobre el funcionamiento y acondicionamiento de las embarcaciones?</i>	43
Tabla 16. <i>¿La renovación de las embarcaciones en función del cuidado del ecosistema sería un aporte para el turismo de las islas?</i>	43
Tabla 17. <i>¿Estaría dispuesto a elegir embarcaciones modernas confortables?</i>	44
Tabla 18. <i>¿Estaría dispuesto a pagar hasta \$30,00 USD por navegar?</i>	44
Tabla 19. <i>Especificaciones técnicas.</i>	47
Tabla 20. <i>Inversión Inicial</i>	60
Tabla 21. <i>Valores detallados para la Adquisición de una embarcación</i>	60
Tabla 22. <i>Capacidad y precio del Pasaje</i>	61
Tabla 23. <i>Número de Visitantes por día</i>	62
Tabla 24. <i>Detalle de Ingresos.</i>	62
Tabla 25. <i>Tabla mensual y anual</i>	63
Tabla 26. <i>Detalle de Ingresos hasta el año cinco</i>	63
Tabla 27. <i>Tasa representativa del Salario Básico Unificado</i>	64
Tabla 28. <i>Tasa representativa Inflación Anual.</i>	64
Tabla 29. <i>Tasa de representativa de arribos a la provincia de Galápagos</i>	65
Tabla 30. <i>Capital de Trabajo</i>	65

Tabla 31. <i>Datos del Préstamo</i>	66
Tabla 32. <i>Tabla de Amortización Trimestral</i>	67
Tabla 33. <i>Tabla de Resumen Anual de Pagos.</i>	67
Tabla 34. <i>Personal Operativo</i>	68
Tabla 35. <i>Desglose de Sueldo y Beneficios Sociales</i>	68
Tabla 36. <i>Gastos Anuales del Personal Operativo sin variación.</i>	69
Tabla 37. <i>Gastos Anuales del Personal Operativo con variación.</i>	69
Tabla 38. <i>Personal Administrativo</i>	70
Tabla 39. <i>Remuneración Personal Administrativo</i>	70
Tabla 40. <i>Tabla de Depreciación</i>	71
Tabla 41. <i>Estado de Resultado</i>	71
Tabla 42. <i>Estado de Situación Financiera</i>	72
Tabla 43. <i>Tasa Mínima aceptable de Rendimiento</i>	73
Tabla 44. <i>Flujo de Caja proyectado primer escenario</i>	74
Tabla 45. <i>Análisis de Sensibilidad primer escenario - Ingresos</i>	75
Tabla 46. <i>Análisis de Sensibilidad primer escenario – Gastos Operativos</i>	76
Tabla 47. <i>Flujo de Caja proyectado segundo escenario</i>	77
Tabla 48. <i>Análisis de Sensibilidad segundo escenario - Ingresos</i>	78
Tabla 49. <i>Análisis de Sensibilidad segundo escenario – Gastos Operativos.</i>	79
Tabla 50. <i>Flujo de Caja proyectado tercer escenario</i>	80
Tabla 51. <i>Análisis de Sensibilidad tercer escenario – Ingresos.</i>	81
Tabla 52. <i>Análisis de Sensibilidad tercer escenario – Gastos Operativos</i>	82
Tabla 53. <i>Consolidado</i>	82

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1:</i> Enfoques de la investigación	26
<i>Figura 2:</i> Temporadas turísticas en las Islas Galápagos	31
<i>Figura 3:</i> Llegadas mensuales de visitantes 2015	31
<i>Figura 4:</i> Llegadas en 2015	32
<i>Figura 5:</i> Días de Estadía en Galápagos	32
<i>Figura 6:</i> Llegadas por Aeropuertos	34
<i>Figura 7:</i> Comparación de arribos con respecto 2014	34
<i>Figura 8 :</i> Tipos de Aerolíneas para llegar a Galápagos	35
<i>Figura 9 :</i> Crecimiento Aéreo	36
<i>Figura 10 :</i> Origen de los turistas de Galápagos	36
<i>Figura 11 :</i> Países emisores de visitantes con mayor crecimiento en 2015	37
<i>Figura 12 :</i> Ritmo de crecimiento del mercado entre 2007 y 2015.....	38
<i>Figura 13 :</i> Género	39
<i>Figura 14 :</i> Tipo de turista.....	40
<i>Figura 15 :</i> Continente de Origen.....	40
<i>Figura 16 :</i> Tiempo de visita	41
<i>Figura 17:</i> Imagen de un Catamarán	46
<i>Figura 18:</i> Operadores de Turismo	47
<i>Figura 19:</i> Organigrama Cruising Galápagos S.A.	57

RESUMEN

El presente proyecto se basó en el análisis de factibilidad financiero para la compra de una embarcación de transporte turístico de pasajeros para la provincia de Galápagos para la empresa Cruising Galápagos S.A; con el propósito de hacer diferencia en el turismo de la isla, se realizó una investigación No Experimental transeccional en base a la observación, donde se obtuvo una muestra representativa de turistas, se utilizó el método cualitativo y cuantitativo para la recolección de datos mediante la entrevista a empresarios y la encuesta a los turistas.

De la revisión de la literatura se pudo obtener trabajos que sirvieron de referencia para el desarrollo de este, tales como el “Análisis de los procesos de licenciamiento ambiental para los buques de turismo”, (2015) en base a quince estudios de impacto ambiental que operan en la Reserva Marina de Galápagos.

Los resultados del análisis del entorno de mercado indicaron que es favorable para la inversión debido a que la demanda de turista tanto nacionales como extranjeros está en crecimiento, además el 90% de las personas encuestadas están de acuerdo al valor planteado del paseo de una isla a la otra, existe poca competencia, las políticas legales y ambientales son adaptables.

En cuanto al requerimiento necesario para la implementación del proyecto se pudo determinar que se requiere una inversión de\$ 1.217.907,36 de acuerdo al análisis técnico y capital de trabajo.

Los resultados del análisis de factibilidad evidenciaron que el proyecto es viable puesto que TIR Y VAN son positivos, siendo la TIR mayor a la TMAR en los tres escenarios propuestos.

Palabras Claves

Embarcación de turistas

VAN: Valor Actual Neto

TIR: Tasa Interno de Retorno

TMAR: Tasa Mínima de Rendimiento

ABSTRACT

This project was based on the financial feasibility analysis for the purchase of a tourist passenger transport vessel for the province of Galapagos for the company Cruising Galápagos S.A; With the purpose of making a difference in the tourism of the island, a non-experimental transectional research was carried out based on the observation, where a representative sample of tourists was obtained, the qualitative and quantitative method was used for the data collection through the interview to entrepreneurs and the survey of tourists.

From the literature review he was able to obtain works that served as a reference for the development of this, such as the "Analysis of environmental licensing processes for tourist vessels", (2015) based on fifteen environmental impact studies that operate in Galapagos Marine Reserve.

The results of the analysis of the market environment indicated that it is favorable for investment because the demand of both national and foreign tourists is growing, in addition 90% of the people surveyed are in agreement with the proposed value of the walk of an island to the other, there is little competition, legal and environmental policies are adaptable.

Regarding the necessary requirement for the implementation of the project, it was determined that an investment of \$ 1,217,907.36 is required according to the technical analysis and working capital.

The results of the feasibility analysis showed that the project is viable since TIR and VAN are positive in the three proposed scenarios.

Keywords

Embarcación de turistas

VAN: Valor Actual Neto

TIR: Tasa Interno de Retorno

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

El turismo en el Ecuador está en constante crecimiento ocupando el tercer lugar en la escala de ingresos no petroleros para el país, según datos proporcionados por el Banco Central del Ecuador en el 2014, además de generar empleo, en un promedio de 10 visitantes extranjeros que ingresan al país, se genera 1 empleo de asalariado en la economía nacional, según (Ministerio de Turismo, 2015).

El turismo en las islas Galápagos creció en un 6% con respecto al año 2014, donde ingresaron 215,291 personas de las cuales el 70% son extranjeros.

Según el Plan Regional para la conservación y el Desarrollo Sustentable en Galápagos, el archipiélago está constituido por 233 unidades terrestre emergidas (13 islas grandes que corresponden 10 Km^2 de superficie, 5 islas medianas que corresponden entre 1 a 10 km^2 y 215 islotes o rocas que corresponden a pocos metros cuadrados); la superficie total emergida es de aproximadamente 7.995,4 Km^2 , siendo las isla de mayor tamaño: Isabela, SANTA Cruz, Fernandina, Santiago y San Cristóbal ocupando el 93.2% del total del Archipiélago.

El propósito que se desarrolla en este proyecto es determinar la viabilidad para la adquisición de una embarcación y de esa forma contribuir al turismo sustentable, promocionando servicios de calidad a una demanda que se encuentra en crecimiento.

En los primeros capítulos se describe el marco referencial y metodología del estudio, se analizarán los conceptos más relevantes para este proyecto de factibilidad, utilizando el método cualitativo, donde se realizará un análisis de información, mediante la búsqueda de estudios ya realizados de la DPNG, entrevistas con expertos y fuentes secundarias que aporten asertivamente a esta investigación; además se utilizará el método cuantitativo que ayudará esclarecer de forma numérica los resultados del estudio, en los dos últimos capítulos se describe la factibilidad del proyecto donde se presentan tres escenarios: Primero. Inversión inicial por los accionistas 50% (\$608.953, 68) y el 50% restante será propuesto a otra entidad financiera del mercado local, como resultado el inversionista tendrá un VAN de \$585.984,83 y una TIR del 40,12%; Segundo. Inversión inicial 50% (accionistas) y el 50% restante será propuesto a otra entidad del mercado local, con la particularidad que en el año

5 la embarcación sea vendida, donde, como resultado el inversionista tendrá un VAN de \$1,191.365,44 y una TIR del 52,96%; Tercero. Los accionistas proporcionarán la Inversión inicial en su totalidad (\$1,217.907.36) teniendo como resultado un VAN de \$ 531.105,72 y una TIR de 23.37%.

Antecedentes

El turismo considerado como uno de los sectores potenciales para mejorar los ingresos de un país por la variedad de servicios y atractivos turísticos que ofrece. Uno de los sectores de mayor explotación turística, es la provincia de Galápagos(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)por contar con una diversidad de especies marinas, flora y fauna que son de fácil acceso para las personas locales y extranjeros.

Esto se lo puede observar debido a que las cifras del turismo en Galápagos indican que la demanda anual de visitantes fue alrededor de 224.755, información obtenida de los registros del (Observatorio de Turismo de Galápagos, 2015)

No obstante, el ingreso de turistas representa además una preocupación importante con respecto a la preservación del medio ambiente. Esto ha permitido que los gobiernos de turno tomen la iniciativa de generar constantes eventos y campañas con el fin de conservar y proteger lo existente en la provincia de Galápagos, dando paso a la obtención de reconocimientos a nivel mundial.(Diario el Comercio, 2016)

Por consiguiente, esto ha motivado a cambiar la esencia del turismo convirtiéndolo en un turismo responsable en el que prevalezca el cuidado de las especies que habitan en Galápagos, invitando a empresarios e inversionistas a considerar este aspecto fundamental al momento de invertir.

A renglón seguido, las empresas sin descuidar lo antes mencionado, tienen como objetivo la obtención de valor, esto implica la búsqueda de un plan estratégico para competir en el mercado y marcar la diferencia para los consumidores. Una herramienta que las empresas desarrollan en la actualidad es la innovación, esta estrategia depende de la alta gerencia, decida invertir en capacitación del talento humano, adquisición de nueva y mejorada imagen corporativa y tecnología de punta, esta última genera muchas veces una fuerte inversión en la cual las empresas se arriesgan a fracasar y salir del mercado.

En este contexto, la empresa Cruising Galápagos S.A busca invertir en el sector turístico como es la adquisición de un barco que brindará a los visitantes confort y dinamismo con el medio ambiente y esa forma contribuir a un turismo responsable. Para lo cual el presente trabajo busca realizar la investigación que determine la factibilidad de la inversión que cumpla con las necesidades del empresario.

La importancia de la inversión en tecnología es una disyuntiva que busca identificar las variables que impactan la eficacia y eficiencia de la gestión financiera, mediante la liquidez, la rentabilidad, el financiamiento y la toma de decisiones, que son factores determinantes en la obtención de recursos, de manera oportuna según(Solís, y otros, 2012). Para este proyecto se toma en cuenta que la inversión en un barco a propulsión es más costosa que el barco tradicional que cuenta con hélices para su funcionamiento, sin embargo el beneficio de adquirir el barco de mejor tecnología se ve evidenciado en el largo plazo.

Por tal motivo es necesario realizar una visión prospectiva que analice los sucesos históricos para la toma de decisiones sin perder la realidad actual del mercado. Esto implica una serie de estudios de mercados, análisis técnicos y financieros donde se evalúa la factibilidad y viabilidad de un proyecto.

Un análisis financiero adaptado a la realidad de la empresa y del mercado, propondrá una proyección a mediano plazo que evaluará la factibilidad financiera del proyecto, considerando los factores y variables que enmarcan el entorno de la empresa en contraste con el mercado.

Para los inversores y accionistas de las empresas familiares con mediana experiencia en el mercado es muy difícil aceptar el avance tecnológico, puesto que implica un cambio integral y un elevado costo financiero, conllevando a que los gerentes no puedan tomar las mejores decisiones, abriendo una puerta para la inestabilidad financiera y un paso para desaparecer del mercado. (Soto & Paez, 1998).

Justificación

La presente investigación es conveniente en la medida que permita mejorar el turismo sustentable en la isla, que beneficiará a los habitantes de la provincia de Galápagos en nuevas plazas de empleo, los mismos que darán resultados que permitirán obtener ganancias en base al turismo ecológico, donde todos y todas sean favorecidos.

La pertinencia de este trabajo se fundamenta en el objetivo de “Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad Ambiental territorial y global del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017.

El servicio de transporte turístico en la provincia de Galápagos cuenta con un alto grado de competencia formal e informal que no consideran en su actividad de servicio, el cuidado de las especies marinas, situación que es aprovechada por Cruising Galápagos S.A., en el que presenta la propuesta de una nueva embarcación, sin el uso de hélices, contribuyendo a la preservación de la vida marina y a un turismo responsable.

Adicional, debido a la necesidad imperante de mejorar un servicio que está latente en la provincia de Galápagos, en que tanto turistas locales y extranjeros revelan el deseo de ser atendidos por un transporte marítimo que brinde seguridad en el traslado interno de pasajeros y que permita disfrutar de ese bienestar emocional, transportando al usuario a una experiencia inolvidable y sobre todo que sea amigable con el medio ambiente, de acuerdo con el Informe del Ministerio del Ambiente, indica que entre las principales modalidades de Operación de Turismo es el Tour Navegable (Servicios del Parque Nacional Galapagos, 2015). Combinación perfecta para pensar en un navío que cumpla con todas estas características y de paso a un cambio en las inversiones comunes, contribuyendo en todo momento a la preservación de la vida marina y a un turismo responsable.

Por consiguiente, para aprovechar al máximo el potencial turístico de la provincia de Galápagos se apostó, en aventurarse en esta importante inversión en beneficio de toda una comunidad creando fuentes de trabajo y sumándose a la conservación de las especies marítimas de la provincia de Galápagos, garantizando la recuperación de la inversión y maximizando las riquezas de los accionistas.

Planteamiento del Problema

El ministerio de ambiente en el afán de contribuir a la preservación de las especies marinas inició una campaña de “*Monitoreo de Tortuga Marinas inició en Galápagos*” en que tanto el personal de DPNG¹ y el MAE² empezaron un seguimiento a esta especie ya que su proceso de reproducción se realiza cerca del perfil costero en el que su desarrollo se ve afectado por una serie de factores como las hélices de los barcos.(Ambiente, 2014), además

¹DPNG: Dirección Parque Nacional Galápagos

²MAE: Ministerio del Ambiente Ecuador

las embarcaciones comunes están propensas a derrame de combustible, emisión de dióxido de carbono donde trae consecuencias inmediatas a la contaminación del ecosistema marino.

Por ende al no existir un barco que minimice el impacto ambiental y cubra la necesidad de un servicio de transporte que llene las expectativas de los turistas, CRUISING GALÁPAGOS S.A. da un giro a la inversión común y presenta la propuesta de adquisición de una Embarcación a propulsión, en la que aportará al cuidado de las especies marinas y será parte de un turismo socialmente responsable con el medio ambiente, sin perder el horizonte de ser financieramente rentable en el largo plazo.

Las bondades que ofrece la provincia de Galápagos a sus turistas nacionales y extranjeros ha hecho que las cifras de visitantes estén en constantes crecimiento, el año 2014 en comparación con el año 2013 cerró con un saldo positivo de + 6% (2015) y del 2014 al 2015 con un saldo de + 4% (2015) en promedio existe un crecimiento del 5% .

Las Islas Galápagos a más de ser consideradas como una zona de alto turismo nacional e Internacional, son consideradas también un sector de alto riesgo ambiental por la afluencia de personas que pernoctan en la zona, los inversionistas que sin medir las consecuencias futuras ofrecen un servicio de transporte marítimo que atenta de manera directa e indirecta al medio ambiente y por ende al ecosistema, al usar un transporte que no cumple con las condiciones del cuidado del medio ambiente, refiriéndose a la estructura en sí, con el uso de hélices que lastiman a las especies marinas y cuyo espacio físico no cumple con las seguridades para el transporte de pasajeros.

Formulación del Problema

¿Cuál es la viabilidad de invertir en la adquisición de una embarcación de transporte turístico a propulsión para la empresa Cruising Galápagos S.A?

¿Cuál sería la incidencia para el sector turístico en la Provincia de Galápagos con la inversión en una nueva embarcación de pasajeros?

Objetivos

Objetivo General

Analizar la viabilidad para la adquisición de una embarcación de transporte turístico de Galápagos para la empresa Cruising Galápagos S.A.

Objetivos Específicos

- Determinar las bases teóricas y los trabajos referenciales de soporte para el desarrollo del componente investigativo del proyecto.
- Analizar la situación del mercado turístico 2014 - 2015, a fin de determinar las preferencias y el nivel de aceptación de los turistas con respecto a los servicios de transporte marítimo de pasajeros e identificar las características de la oferta de servicios de los competidores en el sector.
- Diseñar una propuesta de negocios en base a los resultados del estudio del proyecto.

Hipótesis

Una inversión como la adquisición de una nueva embarcación para el transporte marítimo de personas genera una oportunidad factible para la empresa.

La inversión en esta embarcación tendría una incidencia positiva para el sector turístico en la Provincia de Galápagos.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

Antecedentes de la investigación/ Estado del arte/ Marco referencial

Según (Torre, 1992) el turismo es un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que, fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejercen ninguna actividad lucrativa ni remunerada.

Según Pere Salvá en el estudio sobre *“Los modelos de desarrollo turístico en el Mediterráneo”* (1998) define los nuevos modelos turísticos como desarrollo turístico y la rehabilitación de los antiguos centros turísticos neo-resorts y mega complejos, el turismo verde o alternativo, el turismo cultural (demanda de patrimonio cultural, centros de congresos, museos, festivales) y el turismo de salud (salud-identidad, renovación espiritual y mental, mejor forma física, deporte, dietas, centros de tratamiento de estrés). Este trabajo fue pensado bajo la premisa de que en la actualidad las principales potencias turísticas están ubicadas en zonas como en el mar Caribe, América del Sur y Asia, donde se toma como referencia que el sector turístico es una industria rentable para nuevos proyectos.

De acuerdo con la Organización Mundial de Turismo (OMT, 2016), indica que en el continente Americano es visitado aproximadamente por 149, 8 millones de turistas al mes, objeto del cual se puede hacer referencia que en esta industria se ve un horizonte favorable para aquellas empresas que se dedican al turismo.

Según Álvaro Sánchez Crispín en el estudio sobre *“Dependencias regionales del turismo en la isla de Cozumel, México”* (2003) indica la oportunidad que aprovechó y transformó en fortaleza a la isla de Cozumel fue su cultura, protección y conservación de su naturaleza; lo que significa que el turismo puede llegar a tener grandes beneficios si las personas que se dedican a esto son conscientes de ser amigables con el medio ambiente. Además este estudio muestra que un parámetro que trata de medir el nivel de concentración turística en una isla se basa en la cantidad de personas y productos que llegan a la isla, lo cual hace referencia para establecer el universo de estudio para el presente proyecto.

Al mismo tiempo Beatriz Martín de la Rosa, en su publicación “*La imagen turística de las regiones insulares: las islas como paraísos*”(2003) resalta la oportunidad de no dejar pasar por alto de considerar al turismo como una herramienta de crecimiento financiero y progreso de las zonas, dando como resultado a nuevas oportunidades de inversión.

De acuerdo con Joan Amer Fernández en la investigación titulada “*Los debates sobre la percepción social del turismo en las Islas Baleares*”(2009) aclara la importancia de considerar la parte social dentro de un proyecto turístico en un entorno insular, trata de que no solo el destino como tal es de suma importancia, también se debería de considerar los habitantes, personas que participan de manera directa e indirecta y que forman parte de la imagen corporativa empresarial de cualquier organización dedicada al turismo, por tal motivo la empresa para este tipo de proyecto debe de incluir dentro del enfoque, este factor.

Turismo en el Ecuador – Galápagos

El turismo en las islas Galápagos es una fuente muy importante de ingresos, por lo tanto, es la principal actividad económica de la provincia de Galápagos. Sin embargo, el cuidado de la zona, lleva a que la empresa privada y ONG’s como la Fundación Charles Darwin proporcionen protección de esta área natural. Dichas organizaciones analizan continuamente la atracción de turismo internacional y el posicionamiento del Ecuador en el mundo como destino turístico, además de preservar los ecosistemas por medio de las ganancias reportadas por la actividad turística y donaciones, proporcionando fondos para la investigación científica que aporten en el cuidado del medio ambiente para el desarrollo de las especies terrestres y marinas(Quesada, 2016).

Por lo tanto es importante puntualizar que las empresas que se dedican al turismo, deben considerar en todo momento el desarrollo del turismo responsable y sostenible en el largo plazo, siendo parte de hasta ardua tarea en el cuidado del ecosistema y las especies que lo conforman, ejemplo, de esta empresa es Cruising Galápagos S.A en lo cual el presente proyecto se enfoca en la responsabilidad de mantener prácticas sociales y económicas sustentables y adaptadas a la fragilidad del archipiélago.(Tapia, y otros, 2007).

Watkins & Cruz de acuerdo a al estudio sobre el análisis socioeconómico (2007)se ha enfocado en el turismo, señala los siguientes puntos clave:

- Turismo como conductor principal del cambio económico, cultural y social de un país permite cada año experimentar un incremento del 14 % de ingreso bruto.
- En la provincia de Galápagos un porcentaje mayoritario de los ingresos que son parte de su economía se ven beneficiados por las inversiones del gobierno central, soporte bilateral, multilateral y donaciones individuales.
- Las pesquerías representan al menos el 4% del ingreso total en Galápagos, la pesca de pepino de mar, fue una de las actividades de mayor relevancia a inicios y mediados de los años noventa.
- Los Subsidios e incentivos económicos han contribuido al crecimiento descontrolado del turismo sumándose a un desarrollo poblacional que amenaza la biodiversidad nativa.

Puntos que hacen referencia para viabilizar el turismo en el Ecuador y sobre todo en sus Islas, que suman gran relevancia en los ingresos atribuidos al país, por lo cual el proyecto de investigación contribuirá a la mejora del turismo y concientizar a los turista sobre la importancia de conservar y proteger las especies, poniéndose como ejemplo para sus competidores.

La actividad turística, considerada como uno de los grandes logros de la sociedad que ha disfrutado el ser humano en los últimos tiempos. Es pues en este complejo equilibrio, en el que se moverá el turismo en los próximos años y donde es muy difícil establecer mínimas directrices, pues no hay que olvidar que el turismo es una actividad económica cada vez más potente y a su vez puede ser un mecanismo muy válido para disminuir la pobreza en los países emergentes.(Hernández, 2008)

Johannie L. James Cruz en la publicación titulada *“El papel del estado en la construcción del desarrollo sostenible: El caso del turismo en el Caribe Insular”*(2009) describe las diferencias existentes sobre la oportunidad de la participación del estado en el mercado y que esta ha sido considerada en la tradición de la tendencia de capital. Por tal motivo el turismo es un referente de que la regulación es no sólo necesaria sino fundamental, la investigación como tal no puede corregir desigualdades, dadas las mismas pueden sugerir que existe en un mercado que está distante de cumplir las estimaciones que motivaron la teoría del interés individual y el beneficio social como resultado.

El mercado de turismo es parte de la economía de un país y necesita de la interrelación de diferentes empresas alineadas a este target, en la que intervienen empresas

como mayoristas, tour operadores, minoristas, hosterías, empresas de alimentos y bebidas, las de recreación y sobre todo las empresas transportistas, entre otras. El factor determinante en el progreso tecnológico-científico que se manifiesta en la calidad del servicio, seguridad, rapidez y confort de los medios de transportación que se ofrecen a los turistas.(Viloria, 2012).

En cuanto al impacto de la demanda de turistas que usan el medio de transporte marítimo dentro de su elección, es importante que las empresas dinamicen e innoven con respecto a los requerimientos de la demanda, es decir no enfocarse en prestar servicios ostentosos de alto costo y que no son asequibles para el común de los turistas, por eso es necesario que el proyecto en mención, busque de la manera más confiable un punto de equilibrio entre la tecnología e innovación y un costo aterrizado a la realidad del mercado para captar el mayor número de clientes.(Ramoá, Flores, Zucco, & Reis, 2015).

Beneficios del turismo

Para una economía el turismo contribuye en beneficio al crecimiento económico generación de empleos, el fomento de la capacidad nacional, y la reducción de la pobreza.

Indica la Junta de Naciones Unidas (2013) que a medida en que los ingresos procedentes del turismo, incluidas las divisas, se utilizaran para financiar el desarrollo de infraestructuras, apoyar a las empresas locales, además de adaptar políticas y estrategias que fomenten las inversiones nacionales y extranjeras e inclusive las transferencias de tecnologías.

Impacto de la preservación del medio ambiente (responsabilidad ambiental) en el comportamiento del consumidor.

El turismo se desarrolla como una industria de bajo impacto ambiental con respecto a otras actividades económicas debido a que depende una de la otra, si no existe un medio adecuado que llame la atención de lo turista no habrá más turistas (Carrión & Sánchez, 2014). Por lo tanto, esta industria genera impactos sociales, ambientales, económicos y culturales en cualquier territorio que se lo explote con mesura. Sin embargo, existen consecuencia negativas por el desarrollo del turismo irresponsable, estos impactos están asociados con la deforestación, destrucción de ecosistemas frágiles como los arrecifes de coral, contaminación, crecimiento urbano desorganizado, conflictos por el acceso a los

recursos naturales, por lo tanto, es relevante considerar estos factores al desarrollar el turismo como actividad económica (Goodwin, 2008). Por otro lado, el turismo en diferentes regiones depende de temporadas, por lo tanto es necesario que en temporadas bajas en la cual no existe mucha afluencia de turistas, se tome este periodo para la conservación y reconstrucción del ecosistema, para que este siga desarrollándose como atractivo turístico y cuidando de la flora y fauna.

El impacto negativo de la actividad humana dentro de la reserva marina de Galápagos (RMG) se vio envuelta es disyuntivas de criterios por partes de comunas locales, debido que se sentían violentados los espacios acuáticos de pesca por el acceso a recursos como permisos turísticos, sitios de pesca históricamente utilizados por los pescadores artesanales, defensa del estilo de vida y artes de pesca tradicionales, esta disputa por el control de los espacios vitales, el acceso a los recursos y la defensa de calidad de vida RMG dio como consecuencia negociaciones durante los años noventa y principios del siglo XXI que generaron políticas compensatorias favorables a las comunidades locales de la provincia de Galápagos (Quesada, 2016).

El rápido crecimiento poblacional en las Islas Galápagos genera una fuerte demanda por mayor espacio para vivienda, otro factor consecuente es la organización territorial, este aumento de población bloquea la aplicación de políticas de ordenamiento territorial urbano, particularmente en Puerto Ayora, otra dificultad que se presenta es la ineficiencia en el abastecimiento de recursos vitales y de servicios, que impacta en el sector turístico, por falta de ordenamiento de espacio, protección del paisaje y funcionalidad de la operación turística, como se puede apreciar en las siguientes figuras de los años 1960, 2010 y por último 2016,(Motoche, 2017).



Figura 1: Incidencia del desarrollo turístico en la estructura territorial urbana de puerto ayora, isla santa cruz, provincia de galápagos.

Fuente: Repositorio de la Universidad Central del Ecuador, Motoche, Rosa (2017)

En la presente figura se presenta a Puerto Ayora en el año 2010 donde se puede apreciar el incremento en la población y la disminución del espacio físico, debido al asentamiento de viviendas.



Figura2: Incidencia del desarrollo turístico en la estructura territorial urbana de puerto ayora, isla santa cruz, provincia de galápagos.

Fuente: Repositorio de la Universidad Central del Ecuador, Motoche, Rosa (2017)

Por último se presenta a Puerto Ayora en el año 2016 donde se puede observar que se mantiene el incremento de habitantes y por consiguiente el de turistas seducidos por la diversidad especies marinas que tiene este puerto.



Figura3: Incidencia del desarrollo turístico en la estructura territorial urbana de puerto ayora, isla santa cruz, provincia de galápagos.

Fuente: Repositorio de la Universidad Central del Ecuador, Motoche, Rosa (2017)

El consumo responsable permitirá a las empresas y sociedad en general adopten una adecuada forma de consumir productos, servicios y recursos naturales con base a sus necesidades reales, así mismo, propone utilizar acciones que permitan disminuir los problemas ambientales a través de reducir, reutilizar y reciclar materiales, las cuales mantendrán un desarrollo sustentable.

El impacto a la preservación de la flora y fauna de la isla, disminuirá debido a que el producto que se adquirirá cuenta con tecnología de punta y es amigable con el medio ambiente, además se promoverá medidas de concientización para los visitantes que utilicen la embarcación.

Definición de Términos

Embarcaciones

Se considera embarcación a una menor eslora que se sitúa como máximo en 24 metros (lo máximo que puede gobernar un PER y un Patrón de yate).(Andalucía, 2017).

Los aspectos que se deben considerar en las embarcaciones son el cuidado con las especies marinas ya que la mayoría de los barcos llevan hélices, motores ruidosos, entre otros, ante el frágil ecosistema de las Islas Galápagos, por lo que es imperativo y mucho más cuando se busca fomentar actividades económicas y comerciales de masas, ajustar la actividad del turismo hacia el ecoturismo, una actividad amigable para la flora, fauna y especies marinas de las islas. Bajo este mismo principio y contexto donde nace la propuesta del proyecto, en adquirir una embarcación con motores de propulsión que no generan olas ni turbulencias, por lo que hacen que la embarcación sea amigable con el ecosistema, convirtiéndose en una opción viable e idónea de inversión.(Naciones Unidas, 2001).

El diario (EL Universo, 2010)informa que “*Cien lanchas hacen turismo sin permisos en Galápagos*”, del total de embarcaciones que prestan diversos servicios el 76% aproximadamente trabajan sin el cumplimiento de la norma que regula al 32 % de las embarcaciones que sí cumplen con todos los requisitos legales para su funcionamiento. Esto conlleva a que el primer porcentaje de embarcaciones puedan ofrecer servicios de bajo costo, afectando económicamente al grupo de embarcaciones que realizan esfuerzos por estar siempre pendientes de cumplir con las regulaciones que están vigentes y que deberían ser de cumplimiento de todos.

Existen ochenta barcos de cabotaje inscritos y registrados por la Armada en las islas Galápagos, estas embarcaciones están destinadas para el transporte fluvial de puerto a puerto, sin embargo cuarenta se dedican al turismo y promocionan viajes continuos, y visitas a lugares de esparcimientos.(EL Universo, 2010). Se toma en cuenta como competidores del presente proyecto.

Considerando la importancia de la toma de decisión, no se puede perder de vista los costos que representa el mantenimiento de las embarcaciones más antiguas, la adquisición de repuestos que en algunas ocasiones se complica su importación y el alto consumo de combustible. En un estudio se analizó esta problemática en contraste con la viabilidad de adquirir un nueva embarcación en la que se obtuvo resultados favorables debido al uso de avances tecnológicos enfocados en el servicio de un turismo responsable, esto obliga a los diseñadores y astilleros navales a innovar en cuanto los costos de mantenimiento por medio de la eficiencia de sistemas de máquinas ahorradoras y amigables con el medio ambiente, factor de importancia para la propuesta de negocio de este proyecto.(Villamar, 2015).

A fin de reducir este impacto, las autoridades de Ecuador desarrollan iniciativas como “Cero combustibles fósiles para Galápagos”, el presente proyecto mantiene en su contexto la idea de conservación del ecosistema y se alinea a las iniciativas planteadas en Galápagos. (Moya & Arroyo, 2016), motivo por el cual se hace menester las adquisición de una embarcación de personas para la empresa Cruising Galápagos S.A.

Factibilidad

Según (Hernandez E. , 1999), factibilidad es el grado en que lograr es posible, o las posibilidades que tiene que lograrse considerando que el estudio de factibilidad tiene por objetivo saber si podemos producir algo, conocer si la gente lo comprara, saber si lo podemos vender, entre otros.

Adicionalmente es necesario considerar la toma de decisión para el desarrollo o ejecución de una estrategia, que puede estar orientada muchas veces por la inversión de uno o varios bienes, esto tiene que estar conectado con los costos en relación a la calidad del bien o servicio que se ofrece a los consumidores, este factor implicaría en la proyección de eventos futuros en donde la toma decisión es muy analizada por el alto riesgo que demanda la inversión, así lo indica.(Huertas & Dominguez, 2015).

Un estudio de mercado realizado por (Carrillo, 2015) en las Islas Galápagos muestra que la demanda de turistas que ingresan a dicho sitio es mucho mayor que la oferta de embarcaciones que ofrecen servicio de transporte de isla a isla y que los extranjeros jubilados, especialmente de los Estados Unidos, prefieren visitar las galápagos por vía marítima es decir a bordo de un barco y no por vía terrestre, en consecuencia a través de esta información se puede empezar a demostrar la viabilidad del presente proyecto.

La Tasa Interna de Retorno (TIR) es utilizada habitualmente para denominar la tasa de rentabilidad o de retorno de un proyecto de inversión, lo explica (Dominguez, 2011), se deduce que si la TIR del proyecto es mayor a la Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento, el proyecto es rentable.

El Valor Actual Neto consiste en actualizar a valor actual presente los flujos de caja futuros que va a generar el proyecto, descontados de un tipo de interés (tasa de descuento o TMAR), lo explica (WORKS, 2017) y se compara con el importe inicial de la inversión.

Marco Legal

Para el proceso de análisis en la creación de un marco jurídico que respalde las diferentes actividades en aguas de la provincia de Galápagos como las actividades de pesca artesanal vivencial (PAV), es imperativo desarrollarlo con la participación de todos los actores involucrados en la junta de manejo participativo (JMP), se presenta con desventaja el sector pesquero artesanal al ser esta la única actividad extractiva de la reserva marina de Galápagos (RMG) contra el sector conservacionistas, ciencia y turismo. Sin embargo, en el año 2015 se integraron dos nuevos actores Ministerio de Agricultura, Ganadería Acuicultura y Pesca (MAGAP) e Instituto Nacional de Pesca (INP), formando parte de la estructura jurídica y representante institucional del sector pesquero.

Pero, este fortalecimiento del sistema participativo sólo duraría cuatro meses con la entrada en vigencia de las reformas a la Ley Orgánica del Régimen Especial de Galápagos (LOREG) que disuelve este espacio (Quesada). La constitución del Ecuador determina en el artículo 258, la provincia de Galápagos se desarrolle como un gobierno de régimen especial y que su planificación y desarrollo se organizará en función de un estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural del Estado y del Buen Vivir, de conformidad con lo que la ley determine.

Se considera para el presente proyecto uno de los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 – 2017 que se detalla a continuación:

Tabla 1.
Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017

Objetivo 7	Diagnóstico	Políticas y Estrategias	Metas
Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad Ambiental territorial y global	La Constitución de la República del Ecuador destaca el reconocimiento de los derechos de la naturaleza y deben ser garantizados por el Estado de acuerdo al Artículo 11 numeral 3. Las competencias exclusivas del Estado sobre las áreas naturales protegidas y los recursos naturales (art. 271). Según el orgánico funcional, el Ministerio del Ambiente del Ecuador (MAE) es el ente rector, coordinador y regulador del Sistema Nacional Descentralizado de Gestión Ambiental y tiene entre sus atribuciones proponer las normas nacionales de manejo ambiental y evaluación de impactos ambientales. De igual manera, los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen entre sus competencias exclusivas el abastecimiento de agua, el manejo de desechos sólidos y el saneamiento ambiental en el territorio (MCPGAD, 2011).	Desarrollar e implementar los mecanismos institucionales, en particular en la Función Judicial, las judicaturas de la naturaleza y el ambiente, en la Función de Transparencia y Control Social, y en la Superintendencia Ambiental, para hacer efectivos los derechos de la naturaleza y sancionar su incumplimiento. Promover una cultura biocéntrica de respeto a los derechos de la naturaleza con énfasis en animales en condición de vulnerabilidad, promoviendo el trato humanitario a la fauna urbana y rural, la capacitación y la educación permanente, y la aplicación de mecanismos jurídicos locales y nacionales para su protección. Consolidar el posicionamiento de la Declaración Universal de los Derechos de la Naturaleza, y de la gestión sustentable de los bienes comunes globales, en las negociaciones internacionales y los espacios de integración regional.	Aumentar al 60% el porcentaje de fuentes de contaminación de la industria hidrocarburífera eliminadas, remediadas y avaladas por la Autoridad Ambiental Nacional.

Fuente: Información Obtenida del Plan Nacional del Buen Vivir (2013 - 2017) y del Senplades 2009

Estructuración jurídica relacionada con las pertinencias del turismo en las Islas Galápagos.

Constitución de la República del Ecuador

La Constitución del 2008 establece el campo de acción para la planificación con enfoque de garantía de derechos, define su rol articulador de la gestión pública, su carácter integrador y coordinador de los espacios desconcentrados y descentralizados de gobierno,

su función de conexión entre los ámbitos sectorial y territorial, y su función de integración nacional de la acción estatal.

Rol y atributos de la planificación. - La planificación estatal debe garantizar el ejercicio de los derechos, de la consecución de los objetivos del Régimen de Desarrollo y de los principios consagrados en la Constitución. Tiene por objetivo propiciar la equidad social y territorial, y promover la concertación.

Es un deber primordial del Estado planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para alcanzar al buen vivir.

Ejercicio concertado y responsable del poder público y del poder ciudadano.- La planificación nacional es un deber del Estado compartido con las personas y las colectividades en sus diversas formas organizativas, quienes pueden participar en todas las fases y espacios de la planificación del desarrollo nacional y territorial, y en la ejecución y monitoreo del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles.

La Planificación debe ser participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente, con enfoque territorial y de diversidad cultural y natural.

La planificación es garantía del ordenamiento territorial. Los procesos de planificación deberán considerar las especificidades culturales y naturales de los territorios, con especial atención en el territorio amazónico y en el régimen Especial de Galápagos.

Ley Orgánica del Régimen Especial para la Conservación y el Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos (Loreg).

Esta Ley busca establecer de forma clara los principios rectores de protección y conservación del ecosistema de Galápagos, a la luz de garantizar la interrelación de los habitantes de la provincia insular con el ecosistema existente; para el efecto, es fundamental clarificar las competencias del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, así como del Parque Nacional Galápagos. Debido al alto índice de crecimiento poblacional en las islas de Galápagos, resulta indispensable determinar una normativa que garantice la preservación del Patrimonio Natural de Galápagos y las condiciones de vida de sus pobladores. En este sentido, se hace necesario establecer normas claras de regulación

migratoria y de permanencia de pobladores y turistas de Galápagos a fin de definir las categorías migratorias y avanzar hacia el establecimiento de un orden sancionatorio especial en caso de incumplimiento de las disposiciones legales al respecto. Con esto se garantizan las condiciones adecuadas de vida de sus pobladores, que por mandato constitucional deben propender al establecimiento de una adecuada y sustentable interrelación con la naturaleza.

Este Régimen especial deberá, de acuerdo a la Constitución, regular la migración y las actividades productivas, en orden a los límites ambientales y de resiliencia de los ecosistemas de Galápagos, promoviendo el desarrollo sostenible y el Buen Vivir de sus habitantes, quienes tendrán un acceso preferente a los recursos naturales y actividades ambientalmente sustentables.

En el título II del Régimen Constitucional, capítulo I, en el artículo 5 referente a las Competencias del Consejo de Gobierno, entre otras atribuciones ejercerá las mencionadas a continuación:

1) Planificar y dictar las políticas para el desarrollo y el ordenamiento territorial de la Provincia de Galápagos que deberá estar contenida en el Plan para el Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial de Galápagos.

2) Emitir lineamientos generales y estándares para el ejercicio de la competencia de uso y gestión del suelo en la provincia en coordinación con los gobiernos autónomos y Descentralizados, exceptuando las áreas protegidas, en concordancia con el Plan para el Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial de Galápagos y en coordinación con las instancias estatales correspondientes y vigilar y controlar su cumplimiento.

3) Planificar, construir y mantener el sistema vial provincial que no incluya zonas urbanas.

4) Regular y controlar el flujo migratorio y de residencia en la provincia de Galápagos.

Los planes especiales para proyectos nacionales de carácter estratégico y los planes sectoriales del Ejecutivo con incidencia en el territorio, incluidos los planes de manejo de las Áreas protegidas, deberán contener lineamientos especiales para la provincia de

Galápagos, con estricto apego a lo contenido en el Plan para el Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial de Galápagos.

Los niveles de gobierno municipal y parroquial rural de la provincia de Galápagos elaboraron sus planes de desarrollo y ordenamiento territorial y sus planes complementarios, con estricto apego a lo establecido en el Plan para el Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial de Galápagos, y en la planificación nacional.

Ley de Turismo

Ley 97, Registro Oficial Suplemento 733 de 27-dic.-2002 Última modificación: 29-dic.-2014; Estado: Vigente.

Capítulo I

Art. 4.- La política estatal con relación al sector del turismo, debe cumplir los siguientes objetivos:

a) Reconocer que la actividad turística corresponde a la iniciativa privada y comunitaria o de autogestión, y al Estado en cuanto debe potencializar las actividades mediante el fomento y promoción de un producto turístico competitivo;

b) Garantizar el uso racional de los recursos naturales, históricos, culturales y arqueológicos de la Nación;

c) Proteger al turista y fomentar la conciencia turística;

d) Propiciar la coordinación de los diferentes estamentos del Gobierno Nacional, y de los gobiernos locales para la consecución de los objetivos turísticos;

e) Promover la capacitación técnica y profesional de quienes ejercen legalmente la actividad turística;

f) Promover internacionalmente al país y sus atractivos en conjunto con otros organismos del sector público y con el sector privado; y,

g) Fomentar e incentivar el turismo interno.

Capítulo VI de las áreas turísticas protegidas.

Art. 20.- Será de competencia de los Ministerios de Turismo y del Ambiente, coordinar el ejercicio de las actividades turísticas en las áreas naturales protegidas; las regulaciones o limitaciones de uso por parte de los turistas; la fijación y cobro de tarifas por el ingreso, y demás aspectos relacionados con las áreas naturales protegidas que constan en el Reglamento de esta Ley.

El Ministerio de Turismo deberá sujetarse a los planes de manejo ambiental de las áreas naturales protegidas, determinadas por el Ministerio del Ambiente. Las actividades turísticas y deportivas en el territorio insular de Galápagos se regirán por la Ley de Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos y el Estatuto Administrativo del Parque Nacional Galápagos.

Reglamento de la Ley de Turismo

Decreto Ejecutivo 1186; Registro Oficial 244 de 05-ene.-2004; Última modificación: 22-ene.-2015; Estado: Vigente

Art. 6.- De la planificación.- Le corresponde exclusivamente al Ministerio de Turismo planificar la actividad turística del país como herramienta para el desarrollo armónico, sostenible y sustentable del turismo. La planificación en materia turística a nivel nacional es de cumplimiento obligatorio para los organismos públicos y referenciales para los privados. La formulación y elaboración material de los planes, programas y proyectos podrá realizarse a través de la descentralización (de competencias) y desconcentración (de funciones) o contratación con la iniciativa privada de las actividades materiales.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Publicado en el Suplemento del Registro Oficial N° 303 de martes 19 de octubre del 2010. El COOTAD, en su Art. 4. Fines de los gobiernos autónomos descentralizados, dice que: Dentro de sus respectivas circunscripciones territoriales son fines de los gobiernos autónomos descentralizados, entre otros:

d) La recuperación y conservación de la naturaleza y el mantenimiento del medio ambiente sostenible y sustentable;

Art.6. Literal b) Impedir o retardar de cualquier modo la ejecución de obras, planes o programas de competencia de los gobiernos autónomos descentralizados, imposibilitar su adopción o financiamiento, incluso demorando la entrega oportuna y automática de recursos;

Art. 7: Los gobiernos autónomos descentralizados del régimen especial de la provincia de Galápagos ejercerán la facultad normativa con las limitaciones que para el caso expida la ley correspondiente.

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;

b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;

c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;

d) Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

j) Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.

Las Galápagos es un territorio único y que está interconectado, a pesar que su administración está dividido en diferentes unidades, para desarrollar este análisis se deberá tomar en cuenta que son innegables las interconexiones entre esas diferentes unidades territoriales, pues hay que comprender que cada isla es parte del archipiélago, cada cantón es parte de la provincia, esta es parte de la República del Ecuador y el país es parte del

planeta, en consecuencia es de suma importancia al momento de la toma de decisiones, adoptar de una forma consciente que se tiene que asegurar no solo la optimización de los recursos económicos y financieros sino considerar las actividades o responsabilidades como empresa y que estas últimas estén marcadas en la capacidad de hacer frente al cuidado del ecosistemas ya que constituye un laboratorio natural (2009), que son la base del desarrollo de la sociedad local, y la generación de las condiciones adecuadas para alcanzar el bienestar humano tanto en el presente como en el futuro.(Jaramillo, Cueva, Jiménez, & Ortiz, 2014)

Es necesario considerar que el marco legal de la zona insular de Galápagos es diferente y especial por motivos de conservación de su flora y fauna, únicas de esta zona, este marco legal está compuesto por 3 niveles de jerarquía que son:

- En la Constitución de la República vigente desde septiembre del 2008: Expone la responsabilidad y compromiso por parte del estado ecuatoriano con la relación al medio ambiente, en consecuencia se ratifica en el capítulo sexto acerca de los Derechos de Libertad, en el punto 27 del Art.66 y en el Art. 83 numeral 6 del capítulo noveno acerca de las Responsabilidades. Adicional a esto, el Art. 258 determina las condiciones especiales para la administración de la Provincia de Galápagos. En el numeral13 del artículo 416, correspondiente al capítulo uno del título octavo, declara el compromiso del Estado con relación a la vigencia de los convenios internacionales.
- Ley de Gestión Ambiental: Ley No. 37, Registro Oficial 245 del 30 de julio de 1999, en ésta se establecen las normas, obligaciones, responsabilidades, derechos ambientales, control, gestión, sanciones y participación pública y privada respecto al medio natural. Promueve el desarrollo sustentable y regula la evaluación y control ambiental. Esta ley estipula que debe realizarse el Proceso de Participación Social para todos los proyectos, para lo cual se emitió el Decreto Ejecutivo No. 1040 publicado en el Registro Oficial 322 del 8 de mayo del 2008, mismo que establece las normas a seguir para la aplicación de los mecanismos de participación social.
- Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria del Ministerio del Ambiente (TULSMA): Publicado en el Registro Oficial No. 2, Edición Especial del 31 marzo del 2003. Compendio de normas relativas a la Gestión Ambiental en el Ecuador, son dictadas en apego a la Ley de Gestión Ambiental y su reglamento, es obligatoria y rige en todo el territorio nacional. El TULSMA consta de Nueve libros

a través de los cuales se cubren las necesidades legislativas relativas al buen uso del ambiente.

Este marco legal son de aplicación específica para la operación de buques y, en particular, los de turismo que operan en el PNG, por esta razón es que las normas del Convenio Internacional para prevenir la contaminación del Mar por Buques (Siglas en Inglés MARPOL) y la Resolución 0000050 del Parque Nacional Galápagos se constituyen en el marco legal más idóneo para el caso de las embarcaciones de turismo de menos de 20 pasajeros que navegan en la RMG. (Castillo M. , 2015)

Desde su origen MARPOL consta de cinco anexos, de los cuales aún están vigentes. Estos anexos enfatizan con las principales fuentes de inminente o posible contaminación ocasionadas por los buques.

El Comité de Protección del Medio Marino en la actualidad plantea un análisis de las reglas vigentes del MARPOL, de esta forma permite remediar fallos en el sistema, la aplicación del mismo y que estos puedan generar dificultades en el futuro. Sin embargo es necesario mantener el contexto de las reglas.

Los anexos son los siguientes, el título de cada uno sugiere el tema tratado:

Tabla 2.

Marpol

Anexo I	Reglas para prevenir la contaminación por Hidrocarburos.
Anexo II	Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel.
Anexo III	Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Perjudiciales Transportadas por vía marítima en bultos, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque. ¹³
Anexo IV	Reglas para prevenir la contaminación por las Aguas Sucias de los Buques.
Anexo V	Reglas para prevenir la contaminación por las Basuras de los Buques.
Anexo VI	Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques.

Fuente: Normas del Convenio Internacional para prevenir la contaminación del Mar por Buques (Siglas en Inglés: MARPOL)²

Para el caso específico de los buques de turismo de menos de 20 pasajeros que operan dentro de la Reserva Marina de Galápagos, los anexos aplicables son I, IV, V y VI.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Metodología:

Para lograr los objetivos planteados en el presente proyecto se utilizó información en base a la experiencia adquirida por tesista en la elaboración de 15 estudios de Impacto Ambiental (EIA) Ex – Post, dado que se analiza los requerimientos ambientales legales para adquisición de una embarcación más que realizan turismo entre islas, además de contar con entrevistas realizadas a los empresarios utilizando un método cualitativo, y la realización de encuestas a los turistas que ingresan a la isla, utilizando un método cuantitativo.

Diseño de la Investigación

En cuanto al diseño de investigación, para este proyecto fue necesario desarrollar un diseño no experimental transeccional que se realiza sin manipular deliberadamente las variables. Se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos, se basa en categorías, conceptos, variables, sucesos, comunidades o contextos que ya ocurrieron o se dieron sin la intervención del investigador. También se lo conoce como investigación Ex-Post facto (hechos y variables que ya ocurrieron), al observar variables y relaciones entre estas, en su contexto. Además los sujetos son observados en forma natural en lo cual no existen condiciones ni estímulos a los cuales se expongan los sujetos de estudio, lo explica (Dzul Escamilla, 2013); se utiliza el diseño transeccional cuando la investigación se centra en analizar cuál es el nivel o estado de una de las variables en un momento dado o bien cuál es la relación entre un conjunto de variables en un punto en el tiempo, la recolección de datos se da en un solo momento, en un tiempo único.

Se justifica este diseño de investigación No Experimental debido a que se analizarán variables que se basan en la observación, de fenómenos como tal, para luego ser analizadas, para el presente proyecto se utilizaron datos del Informe de Galápagos 2015 y del Observatorio de Turismo de Galápagos con datos de 2015, con el propósito de conocer el número de visitantes nacionales y extranjeros a la provincia de Galápagos y determinar la muestra y los posibles ingresos para este proyecto de inversión y estudiar la factibilidad financiera y técnica por lo que se determina la rentabilidad del proyecto.

Además es también transeccional porque para extraer la información de los visitantes nacionales o extranjeros se realiza una encuesta que es realizada en un determinado momento ya que este tipo de personas solo están de paso.

Fuentes de información

A continuación se describe las aplicaciones de acuerdo a los métodos empleados con el respectivo tipo de fuente.

Tabla 3.
Tipos de Fuentes de Información y su Aplicación

	Tipo de Fuente	Aplicación
Fuentes secundarias	<ul style="list-style-type: none"> • Banco Central del Ecuador • Ministerio de Turismo • Fuentes de Prensa y Publicaciones relevantes • Instituto Nacional de Estadísticas y Censos • Empresa Inversora: Cruising Galápagos S.A. 	<ul style="list-style-type: none"> • El uso de esta información servirá para el análisis de la demanda y oferta internacional, nacional, regional y local • La información financiera de la empresa servirá para valorar el tipo de financiamiento capaz de soportar dicha empresa.
Investigaciones primarias	<ul style="list-style-type: none"> • Conversaciones con expertos, como empresarios. Con experiencia en la zona, Para obtener información de primera mano sobre preferencias y tendencias relacionadas con la naturaleza del proyecto. • Realizar una encuesta dirigida a los turistas en Galápagos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Por medio de un instrumento de recolección de información, como la entrevista” cualitativo” y encuestas, se obtendrá datos “cuantitativos”, que serán relevantes en el análisis final. • Los resultados de la encuesta mediante el análisis respectivo mostrará el nivel de aceptación.

Nota: Información obtenida de análisis de fuentes secundarias y primarias.

Enfoque de la investigación

Se realiza un enfoque mixto para la presente investigación que es sencillamente la combinación del enfoque cualitativo y cuantitativo (Manuel Ruiz, 2013), misma que incluye las mismas características de cada uno de ellos, (Hernandez S. R., 2010) señala que los dos enfoques cuantitativos y cualitativos utilizan 5 fases similares y relacionadas entre sí:

- Llevar a cabo observación y evaluación de fenómenos.
- Establecen suposiciones o ideas como consecuencia de la observación y evaluación realizadas.
- Prueban y demuestran el grado en que las suposiciones o ideas tienen fundamento.
- Revisan tales suposiciones o ideas sobre la base de las pruebas o del análisis.

- e) Proponen nuevas observaciones y evaluaciones para esclarecer, modificar, cimentar y/o fundamentar las suposiciones o ideas; o incluso para generar otras.

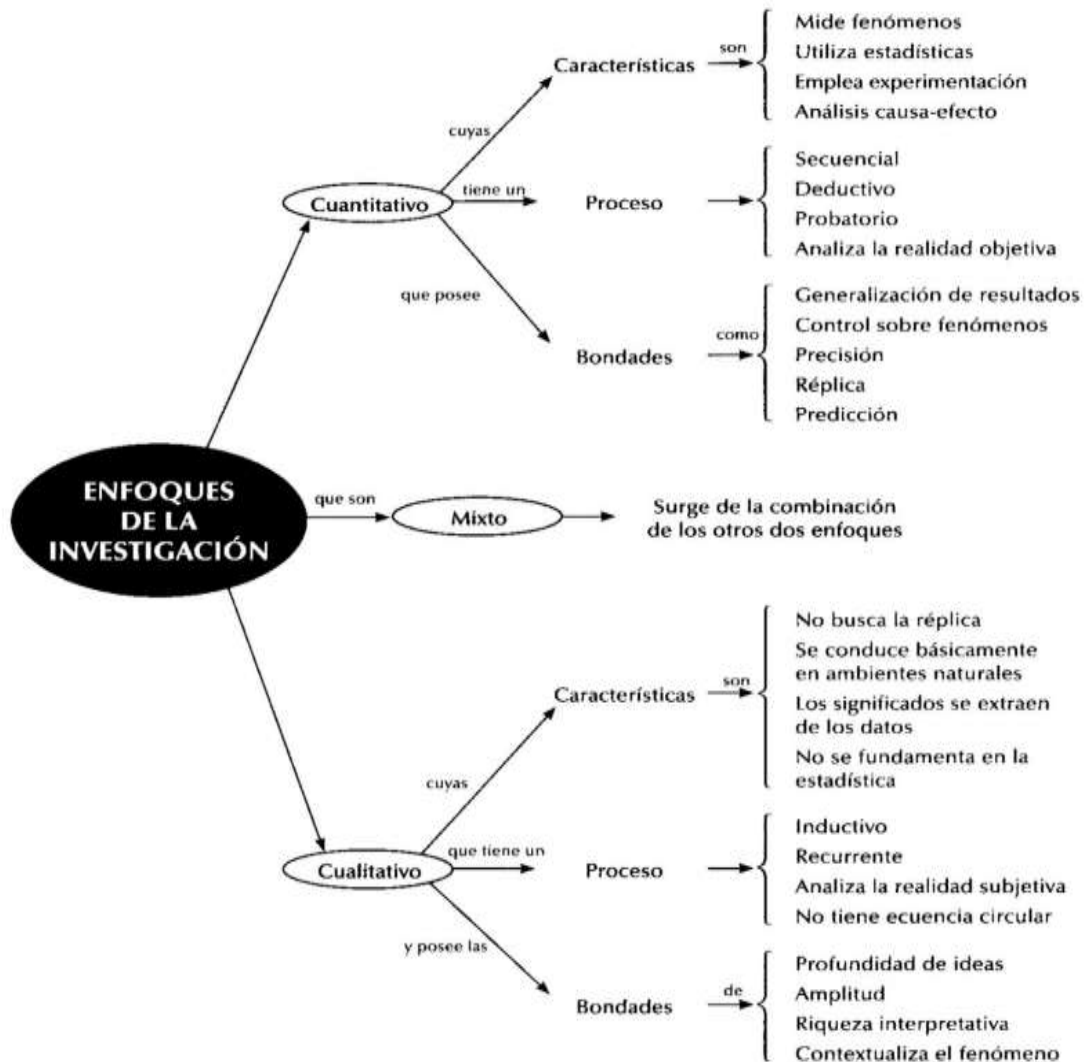


Figura4:Enfoques de la investigación
Fuente: Información obtenida por Hernández et al. (2006)

Se realiza una Revisión documental, para acaparar información fidedigna de estudios ya realizado con la finalidad de lograr los objetivos planteados siendo un enfoque cualitativos, se realiza la entrevista para obtener información de la experiencia que tienen los empresarios con la finalidad de viabilizar el proyecto y proporcione las pautas para mejorar la propuesta de inversión siendo un enfoque cualitativo, y por último se realiza una encuesta a los turistas con la finalidad de obtener información de la demanda de mercado para este proyecto y conocer los posibles ingresos que obtendrá la empresa por adquirir otra embarcación, utilizando el enfoque cuantitativo.

Alcance

Para este proyecto se realizará un alcance descriptivo que se define como la búsqueda, específica propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice.

Para este estudio de factibilidad financiero y técnico se analizará los diferentes factores y escenarios donde se delimitará tanto física como conceptual las variables que se detallaran en beneficio del mismo.

Física se refiere al lugar donde se desarrollaran las actividades como es en el Archipiélago de Galápagos en la Isla San Cristóbal, y conceptual se hará referencia a los estudios ya realizados y además a los datos históricos de los estados financieros de la Empresa Cruising S.A.

Población y Muestra

Población: Conjunto de “individuos” al que se refiere al objeto de estudio, los mismos que poseen las características generales para lo cual se pretende concluir algo.

Muestra: Subconjunto de la población. Desde el punto de vista estadístico puede ser probabilística y no probabilístico.

La población a considerar en este tipo de estudio son los turistas nacionales y extranjeros que visitan las islas Galápagos y que requieren movilidad marítima entre islas. Y la muestra que se desarrolló fue en base al análisis de la competitividad del mercado, es decir un grupo de empresarios expertos y turistas a quienes de manera oportuna se realizó una entrevista y encuesta respectivamente.

Tabla 4.
Número de pasajeros que llegaron a Galápagos

Nacionales	Extranjeros
70.451	154.304
31%	69%

Fuente: Información obtenida por la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

De acuerdo al Informe expuesto por la(Dirección del Parque Nacional Galápagos y Observatorio de Turismo Galápagos, 2015) se considerará una muestra aleatoria de 70.451

turistas Nacionales y 154.304 turistas Extranjeros en la que da un total de 224.755 turistas que arribaron a la Isla Galápagos por avión.

Cálculo de la Muestra

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{e^2 (N - 1) + Z^2 P Q}$$

Datos:

n = Tamaño de la muestra

Z = Valor de nivel de confianza del 95%

N = Tamaño de población (224.755)

P = Proporción de éxitos en la población (0.5)

Q = Proporción de éxitos en la población (0.5)

e = error (5%)

Cálculo:

n = x (variable aún no encontrada)

Z = Valor de nivel de confianza del 95%

N = 224.755

P = 0.5

Q = (1-P) = 0.5

e = error 5% (9.05%)

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.5)(0.5)(224755)}{(0.05)^2 (224755 - 1) + (1.96)^2 (0.5)(0.5)}$$

n = 384

En referencia a una población finita de 224755 turistas de la provincia de Galápagos, aplicando el cálculo de una distribución normal con un horizonte de confianza del 95% y un margen de error del 5% da un resultado una muestra de 384 turistas.

Instrumento de Recolección de Información

Para la recolección de datos se utilizaron los siguientes instrumentos:

- Revisión documental: se obtuvo información histórica de los estados financieros de la empresa Cruising Galápagos S.A.
- Cuestionario estructurado con preguntas cerradas para encuestas: se analiza la demanda del negocio.
- Cuestionario no estructurado con preguntas abiertas para entrevistas: se analiza la oferta del negocio que en este caso serán los empresarios con experiencia en este sector turístico.

Resultados del Estudio de Mercado

Análisis de la Oferta

Competencia

En el mercado de transporte marítimo existe dos tipos de competencia una directa y otra indirecta. La competencia Directa es aquella que al estar legalmente constituida ofrece sus servicios de transporte marítimo de pasajeros y la competencia indirecta es aquella que sin estar legalmente constituida y no cumplir con todas las exigencias de conservación del cuidado del medio ambiente y de las especies marinas en la provincia de Galápagos, ofrece sus servicios de manera irregular, afectando al sector del transporte marítimo de pasajeros y al turismo en General.

A continuación se presentará un detalle de la competencia directa que existe en la provincia de Galápagos.

Tabla 5.

Competencia Directa

No.	Nombre de la embarcación	Tipo de embarcación	Capacidad Instalada	Número de frecuencias	Tipos de combustibles
1	Arrecife	Fibra	33	2	Gasolina
2	Galápagos Osprey	Fibra	35	2	Gasolina
3	Galápagos Privilegio	Fibra	32	2	Gasolina
4	Gaviota	Fibra	24	2	Gasolina
5	Sunfish	Fibra	28	2	Gasolina
6	Tropical Bird	Fibra	28	2	Gasolina
7	Trueno	Fibra	22	2	Gasolina

Fuente: Tomado del informe de la Subsecretaría de Puertos

Producto Sustituto

La incidencia de un producto sustituto es muy baja, debido a que se ha creado conciencia en el turista nacional, extranjero y colonos de la provincia, que consiste en que

la conservación de las especies marinas y endémicas permitirá mantener un turismo responsable en el largo plazo. Favoreciendo a aquellas empresas que se enmarquen en este arduo trabajo y compromiso social que es responsabilidad de todos y de todas.

Adicional uno de los factores que mueve al producto sustituto es el precio, y al estar este regulado por las entidades de control disminuye la posibilidad actual de un producto sustituto.

Otros Stakeholders

Este proyecto cuenta con Stakeholders como el Ministerio de Transporte y Obras Publicas: La Subsecretaria de Puertos; El parque Nacional Galápagos; El Ministerio de Ambiente; Ministerio de Turismo, que inciden en las estrategias de la empresa.

Precio

Según Galapaguide (2017) recomienda a todos los turistas que, para acceder a los lugares y espacios turísticos de la provincia de Galápagos, deberán estar acompañados por un Guía certificado. Existen varios sistemas de transporte en cada lugar. Los barcos son frecuentes para transportar a los viajeros a las islas cuyas horas de zarpe, frecuencia y precios por cada ruta se describe en la siguiente tabla.

Tabla 6.
Frecuencias y precios del transporte marítimo en Galápagos

Transporte Inter-islas en lancha rápida:	
Descripción	Costo
Santa Cruz - Isabela todos los días en lancha a las 14:00	\$30
Santa Cruz- San Cristóbal todos los días en lancha a las 14:00	\$30
San Cristóbal - Santa Cruz todos los días en lancha a las 07:00	\$30
Isabela - Santa Cruz todos los días en lancha a las 06:00	\$30

Fuente: Información obtenida de la(galapaguide, 2017)

Sumándose a este análisis, quien determina el precio de \$ 30 por ruta de Santa Cruz-San Cristóbal y viceversa es el Parque Nacional Galápagos y la Subsecretaria de Puertos.

Análisis de la Demanda

Para el análisis de la demanda se toma en cuenta las temporadas Altas y bajas de la Isla, aunque para muchos críticos, esta realidad no existe una “mejor época” debido a su

clima privilegiado sino más bien en que cada mes tiene sus pro y contra, según (Surtrek, .2017).

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
Temporada turística	Alta	Baja			Alta			Baja			Alta	
Clima	Estación cálida y lluviosa						Estación seca y fría					

Figura5: Temporadas turísticas en las Islas Galápagos

Fuente: Información obtenida de la página web de (Surtrek, .2017).

AÑO(Fecha)	MES(Fecha)	TRIMESTRE(Fecha)	AGG(PROCEDENCIA)
2015	marzo 2015	T1	21.371
2015	febrero 2015	T1	18.602
2015	enero 2015	T1	17.964
2015	junio 2015	T2	17.801
2015	mayo 2015	T2	18.193
2015	abril 2015	T2	19.682
2015	septiembre 2015	T3	13.972
2015	agosto 2015	T3	22.202
2015	julio 2015	T3	22.428
2015	diciembre 2015	T4	18.198
2015	noviembre 2015	T4	16.456
2015	octubre 2015	T4	17.876

Figura6: Llegadas mensuales de visitantes 2015

Fuente: Cuento rápido del cobro de tributos de uso de áreas protegidas de la Dirección del Parque Nacional Galápagos.

Según el informe de la Dirección del Parque Nacional Galápagos 2015, se presentó un incremento del +4% en las llegadas a Galápagos con respecto al año 2014. El porcentaje de mayor incidencia en lo que a crecimiento se refiere es mayor para llegada de turistas nacionales (+7%) que para extranjeros (+3%).(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015).

Tabla 7.

Promedio de visitantes en temporada Altas y Bajas

Temporada	Meses	No. Total de Visitantes	Promedio
Alta	Enero	17964	19370
	Junio	17801	
	Julio	22428	
	Agosto	22202	
	Diciembre	16456	
Baja	Febrero	18602	18022
	Marzo	21371	
	Abril	19682	
	Mayo	18193	
	Septiembre	13972	
	Octubre	17876	
	Noviembre	16456	

Nota: Se contabiliza el número de turistas que llegaron en el 2015 con respecto a las temporadas altas y bajas del sector.

De acuerdo a la tabla el promedio total de visitantes entre nacionales y extranjeros en el 2015 son 19,370 personas en la temporada Alta, y en la baja se tiene 18,022 personas, esto quiere decir que en las dos temporadas se observa que existe gran cantidad de visitantes.

Considerando el año 2015 como punto de análisis, se pudo determinar, que del total de turistas que llegaron en el año 2015 el 69% corresponde a turistas extranjeros y el 31% a turistas nacionales, como lo expresa la siguiente gráfica.



Figura7: Llegadas en 2015
Fuente: (Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

El informe emitido por la Dirección del Parque Nacional Galápagos con corte al 2015, hace referencia a los días en que el turista pernocta en la provincia de Galápagos, dicho informe indica, que el turista extranjero tiene un promedio de estadía de siete días al igual que el turista nacional, pero en referencia a la mediana, el turista extranjero tiene seis días a diferencia del turista nacional que solo permanece cuatro días, existiendo una variación numérica en este indicador estadístico. Este análisis permite tener una idea, de que el turista extranjero tiene estadías más prolongadas que el turista nacional.(2015).

El mismo informe, en sus resultados, resalta la importancia de la preferencia de los turistas en permanecer a bordo que en tierra, de acuerdo como se explica en la siguiente gráfica.



Figura8: Días de Estadía en Galápagos
Fuente: Información obtenida de la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)donde se toma en cuenta el promedio de estadía de los turistas en Galápagos.

En comparación de los resultados obtenidos en el año 2015 con los del año 2014 y considerando la estadía como factor relevante para el desarrollo del turismo en las islas, se identificó que el alojamiento a bordo decreció en términos porcentuales en -3% representando en términos numéricos menos dos mil ochocientos cincuenta y cuatro turistas, por otro lado aumentó la estadía en islas pobladas con el +8% y once mil novecientos dieciocho turistas en términos numéricos.(2015)

Tabla 8.
Porcentaje de Hospedaje

TIPO DE HOSPEDAJE	
A BORDO	TIERRA
32%	68%
72.514	152.241

Fuente: Información obtenida de la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

De acuerdo a la Dirección del Parque Nacional de Galápagos, datos oficiales del 2015 indica que los turistas prefieren hospedarse en tierra reflejándose que del 100 por ciento el 68% lo prefiere y 32% se hospeda a bordo.

Tabla 9.
Arribos de llegadas de turistas

LLEGADAS POR AEROPUERTOS 2015	
SAN CRISTOBAL	BALTRA
51.116	173.487
23%	77%

Fuente: Información obtenida de la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

Para el año 2015, la llegada de turistas a los Aeropuertos de Baltra y San Cristóbal de la provincia de Galápagos identifican que el 23% del total de arribos corresponde a este último, es decir Cincuenta y un mil ciento dieciséis usuarios y el 77% de arribos corresponde al aeropuerto de Baltra con Ciento setenta y tres mil cuatrocientos ochenta y siete usuarios, como lo muestran las siguientes gráficas.(2015)

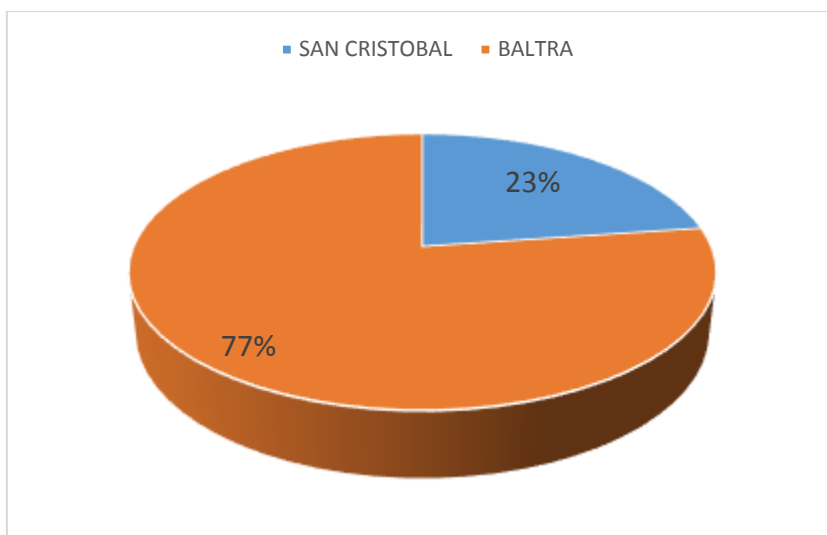


Figura9:Llegadas por Aeropuertos

Fuente: Información obtenida de la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

En comparación de los resultados obtenidos en el año 2014 con los del año 2015, se establece que los arribos por transporte aéreo existió un aumento del 9% en el aeropuerto de Baltra, mientras que en el aeropuerto de San Cristóbal se tiene una reducción del 10%. Tomando en cuenta la misma información proporcionada por la Dirección del Parque Nacional Galápagos se realizará la representación del análisis comparativo del año 2014 versus el 2015 considerando la cantidad de usuarios, en la que se describe que el aeropuerto de Baltra tuvo un incremento positivo para el año 2015 de catorce mil ochocientos quince turista más, que en el año 2014, para el aeropuerto de San Cristóbal los resultados fueron un valor en decremento de cinco mil setecientos treinta y tres turista menos, en comparación con el año 2014.(Dirección del Parque Nacional Galápagos).



Figura10: Comparación de arribos con respecto 2014

Fuente: Información obtenida por la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

Los turistas que seleccionan la vía aérea para llegar a la provincia de Galápagos en primera instancia seleccionando el aeropuerto de San Cristóbal son proclives a que su estadía dure un día más, de los que llegan por el aeropuerto de Baltra (2015)

Tabla 10.

Días de Estadía en Galápagos por Aeropuerto

Total		San Cristóbal		Baltra	
7	5	7	6	6	5
Promedio	Mediana	Promedio	Mediana	Promedio	Mediana

Fuente: Información obtenida por la (Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

De las cifras obtenidas en el año 2015 se podrá concluir que del total de compañías de aviación que forman parte del traslado de usuarios a la provincia de Galápagos, Avianca representa el 37% del total del pastel en términos de mercado, seguido muy de cerca por LAN con 36%, TAME con el 26% y por último el 1% corresponde a servicios de Logístico privado.(2015)

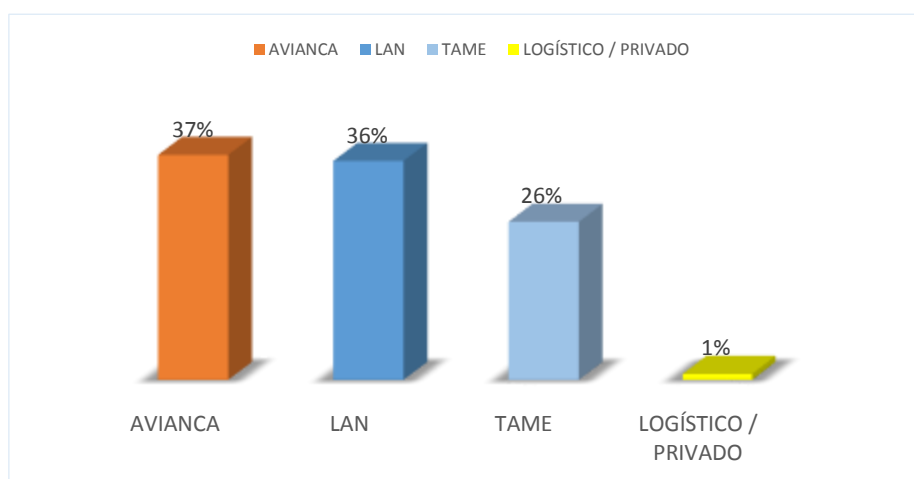


Figura 11 :Tipos de Aerolíneas para llegar a Galápagos

Fuente: Información obtenida por la (Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

De los resultados obtenidos en el año 2015 versus los resultados del año 2014, se podrá determinar que la compañía de aviación LAN presenta un incremento favorable del 11% con siete mil ochocientos treinta y nueve usuarios transportados vía aérea, AVIANCA muestra un incremento del 6% con cuatro mil setecientos ochenta y uno usuarios, TAME presenta un porcentaje en decremento del -4% con dos mil quinientos setenta y ocho turistas y por último Logístico/Privado con el 19% de incremento y doscientos cincuenta y uno turistas adicionales en relación al año 2014, como se muestra en la siguiente figura, por lo que se puede apreciar en que Avianca y Lan son de preferencia de turistas, para el traslado

a la provincia de Galápagos ya que el porcentaje de diferencia es del 1% entre ambas aerolíneas, siguiéndole los pasos Tame y por último, Logística/Privado .(2015)



Figura 12 :Crecimiento Aéreo

Fuente: Información obtenida por la (Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

De acuerdo al informe de la Dirección del Parque Nacional Galápagos, el origen de la demanda es decir la procedencia del turista que arriba a Galápagos se identificaron diez de los principales países que agrupan el 84%, entre ellos está Ecuador que inicia la lista con una representación del 31%, seguido de Estados Unidos con el 27% , Reino Unido con el 5%, Alemania, Canadá y Australia con el 4%, Argentina el 3%, Francia y Suiza con el 2% y por último España con el 1%.(2015) .



Figura13 : Origen de los turistas de Galápagos

Fuente: Información obtenida por la (Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

Este análisis se concentra en el año 2015, la escala de los países de mayor crecimiento en la emisión de turistas para la provincia de Galápagos está Ecuador con setenta mil quinientos cincuenta y seis turistas, seguido de Estados Unidos con sesenta mil

ochocientos viajeros, Suiza con cuatro mil ciento diecisiete, Países Bajos con dos mil novecientos ochenta y seis y China con un mil doscientos ocho turistas.(2015).

En este segundo análisis se realizará una comparación entre los años 2014 y 2015 de los cinco países que superan los mil turistas, en lo que se refiere a un incremento porcentual que marca la diferencia de un año a otro, se destaca a China y los Países Bajos, pero en referencia a la cantidad de viajeros destacan Ecuador, Estados Unidos y Suiza, como se muestra en la siguiente gráfica.(2015)

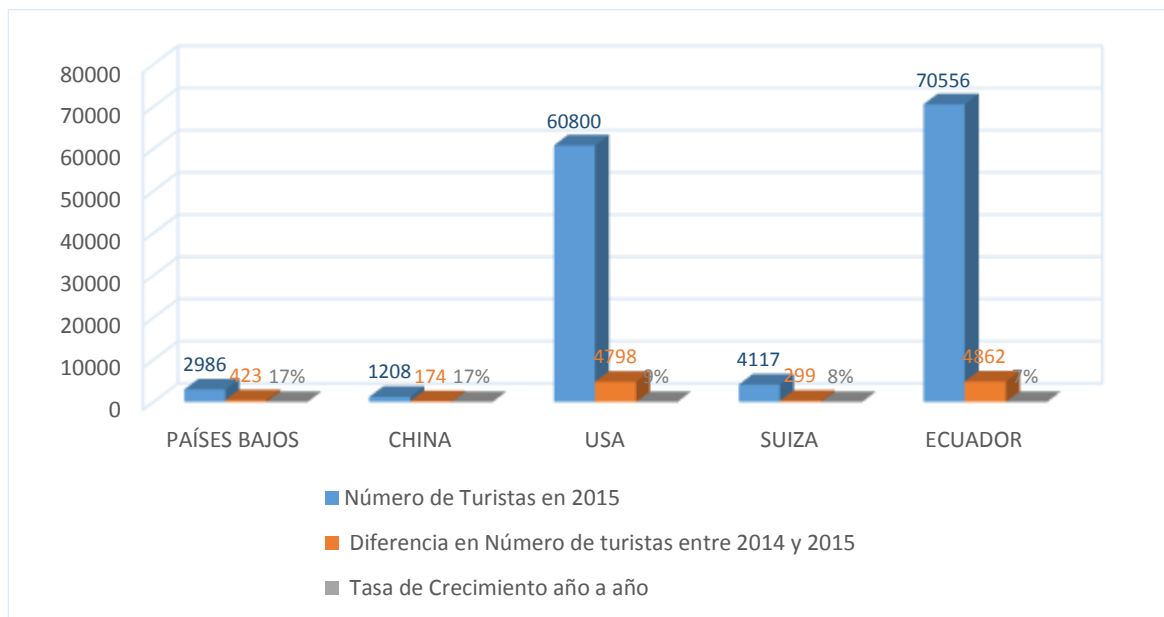


Figura14 : Países emisores de visitantes con mayor crecimiento en 2015
Fuente: Información obtenida por la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

TACC es un indicador que permite apreciar la variación porcentual en un periodo seleccionado. De acuerdo al informe de la Dirección del Parque Nacional Galápagos muestra que entre el 2007 y el 2015 el turismo en la provincia de Galápagos ha incrementado en un promedio del 3.72%, en el mismo tiempo a nivel país, Ecuador representó un aumento del 5.69% y a nivel mundial existe un incremento del 2.96%.(2015)

En el mismo periodo referente a los arribos de turista extranjeros y nacionales dio como resultado un crecimiento significativo del 3.79% y 3.56% respectivamente. Sobre el turismo en tierra los resultados reflejan que existe un crecimiento del 7.50% mientras que el turismo a bordo decreció en menos 1.42% este resultado de acuerdo al informe de la Dirección del Parque Nacional Galápagos indica que este “*mantiene una limitante debido*

a que la modalidad de crucero navegable posee cupos perpetuos a diferencia del turismo en tierra que constantemente muestra acrecentamiento en la planta hotelera”.(2015).

En el periodo del 2007 hasta al 2015 existe una diferencia significado entre los arribos por Baltra y San Cristóbal, teniendo este último un crecimiento del 18.23% mientras que Baltra solo obtuvo un crecimiento del 1.61%.(2015)



Figura15 : Ritmo de crecimiento del mercado entre 2007 y 2015

Fuente: Información obtenida por la(Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

Los mercados no tradicionales en el periodo comprendido entre el año 2007 y 2015 presentaron un aumento como países protagonistas del turismo en Galápagos, destacando Argentina y China con un porcentaje del 33% en comparación con los países tradicionales, seguidos por Chile con el 26% y Perú con un 20%, por último tenemos a Colombia y Nueva Zelanda con 7% de variación, como se demuestra en la tabla No.11.(2015)

Tabla 11.

Turismo de Países Tradicionales y no Tradicionales.

Países No Tradicionales	Porcentaje	Países Tradicionales	Porcentaje
Argentina	33%	Ecuador	4%
China	33%	EEUU	3%
Chile	26%	Reino Unido	-2%
Perú	20%	Canadá	5%
Brasil	11%	Alemania	5%
Australia	11%	Suiza	5%
México	10%		
Francia	8%		
Colombia	7%		
Nueva Zelanda	7%		

Fuente: Información obtenida por la (Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

En la presente tabla No. 12 se podrá apreciar la estadística desde el año 2007 hasta el año 2015 en referencia de la llegada de los turistas a la provincia de Galápagos, clasificados en turistas extranjeros y nacionales al igual su permanencia a bordo y en tierra, por último nos presenta los arribos por Baltra y San Cristóbal.

Por consiguiente los resultados demuestran que en cada uno de los puntos de análisis su crecimiento es notorio, llegando a resultados favorables para la provincia de Galápagos.(2015)

Tabla 12.
Número de Turistas a Galápagos

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Arribos totales	161.850	173.419	162.610	173.288	185.028	180.831	204.395	215.691	224.755
Turistas extranjeros	110.444	119.951	106.646	111.717	121.328	125.059	132.119	149.997	154.304
Turistas nacionales	51.406	53.468	55.964	615.710	637.000	55.772	72.276	65.694	70.451
Turistas a bordo	82.444	90.024	81.207	79.648	78.407	74.170	75.693	75.368	72.514
Turistas en tierra	79.406	83.395	81.403	9.364	106.621	106.661	128.702	140.323	152.241
Arribos por Baltra	150.277	140.225	12.788	136.318	143.288	135.476	147.823	158.672	173.487
Arribos por San Cristóbal	11.322	32.975	34.658	36.831	41.577	45.267	56.329	56.849	51.116

Fuente: Información obtenida por la (Dirección del Parque Nacional Galápagos, 2015)

Resultados de las encuestas

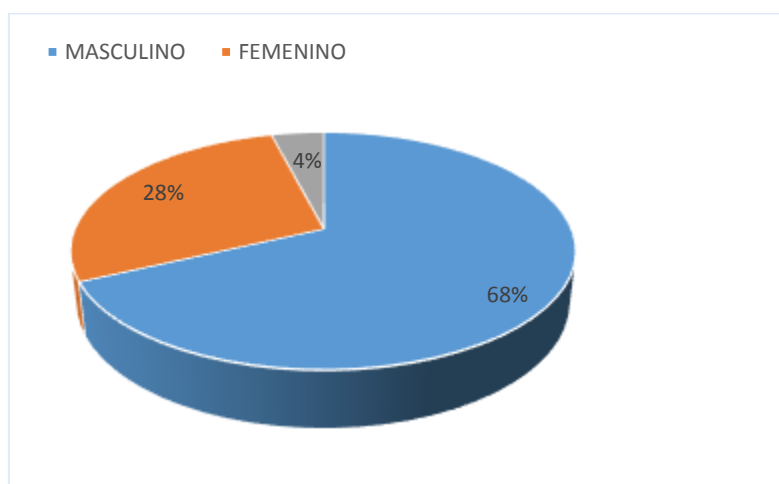


Figura 16: Género

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico

Según los resultados de la encuesta se obtuvo que el 68% de los encuestados fueran de género masculino, el 28% de género femenino y el 4% del género GLBTI, velando en todo momento por el cumplimiento de la igualdad y equidad de género. Estos resultados

demuestran que la iniciativa por vacacionar o tener momentos de esparcimientos son característicos del género masculino.

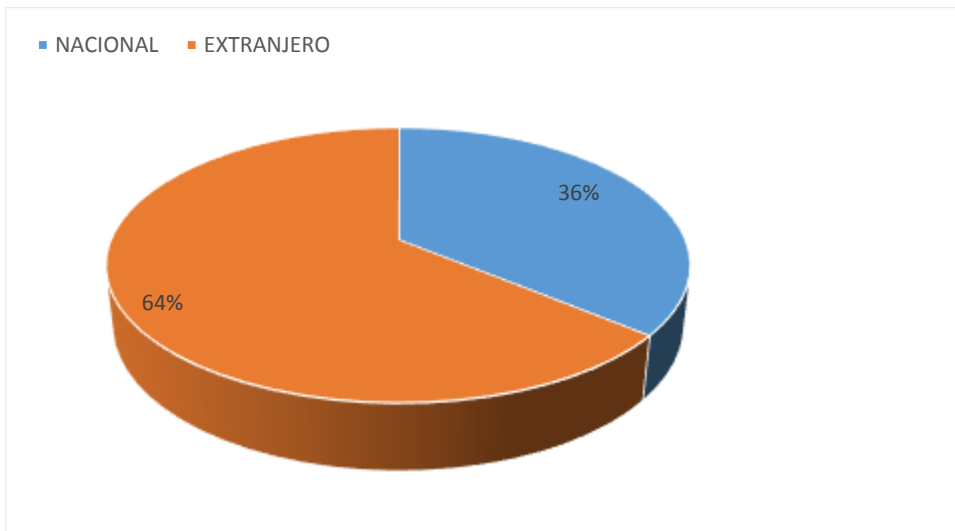


Figura17: Tipo de turista

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico

De acuerdo al análisis estadístico en referencia al tipo de turista que aborda las Islas Galápagos se puede apreciar en la gráfica que el sesenta y cuatro por ciento pertenece a turistas extranjeros y el 36% a turistas nacionales, invitando a la reflexión sobre la gran acogida que tiene el país principalmente la provincia de Galápagos en recibir a personal extranjero.

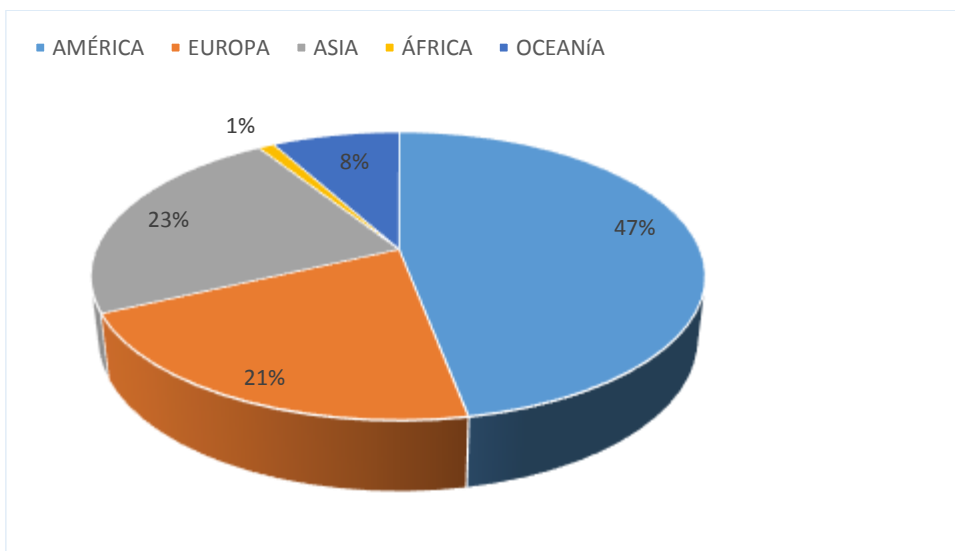


Figura18 :Continente de Origen

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico utilizando la herramienta Excel.

En referencia al análisis estadístico del Continente de Origen o lugar de donde provienen los turistas que arriban a las Islas Galápagos, el resultado de este estudio refleja

que el 47% pertenece a turistas que provienen de América, 23% Asia, 21% Europa, 8% Oceanía y 1% África, siendo América el Continente en que provienen el porcentaje más elevado de turistas a la provincia de Galápagos.

Es importante analizar que la implementación de estrategias mancomunadas con el gobierno de turno permitirá impulsar o motivar a los países que tienen bajo porcentaje de preferencia turística de Ecuador principalmente de las Islas Galápagos se convierta en la primera opción turística.

En referencia a los países en que se ha podido penetrar de manera positiva, innovar nuevas ideas con el fin de mantenerlos como usuarios frecuentes.

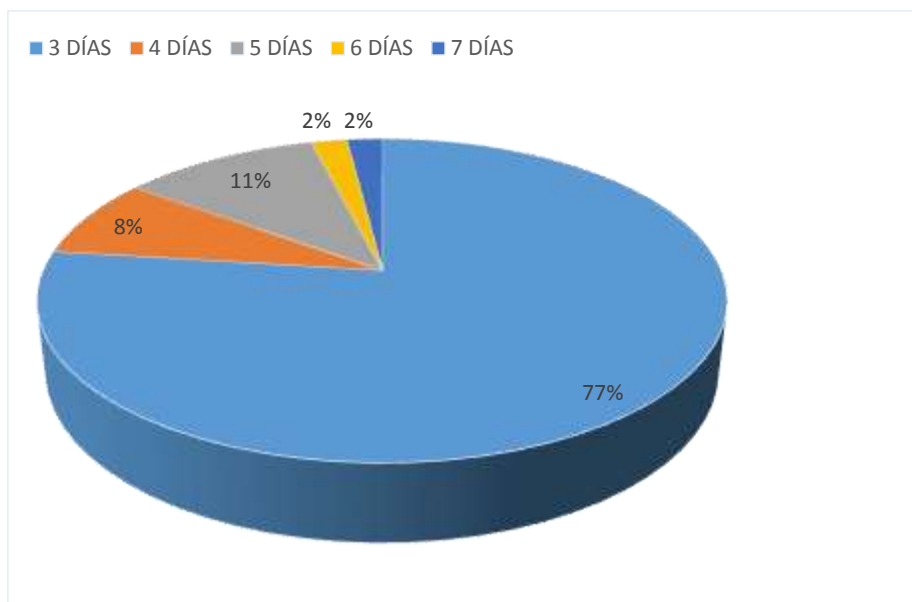


Figura19 : Tiempo de visita

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico, utilizando la herramienta Excel.

El tiempo de visita, es un tema de mucha importancia, ya que mientras más tiempo el turista pernocte en las Islas Galápagos conllevará al incremento del consumo interno, por ende a que las divisas se queden en la provincia. Los resultados obtenidos de acuerdo a la gráfica, indica que el 77% pertenece a turistas que permanecen en Galápagos por tres días, 8% cuatro días, 11% corresponde a once días y por último el 2% a seis y siete días.

Estos resultados invitan a la aplicación de acciones con el fin de que el turista extienda o prolongue su tiempo de visita a la provincia de Galápagos.

Encuesta

De acuerdo a los resultados obtenidos en el cálculo de la muestra, las 384 (Trescientas ochenta y cuatro) encuestas se desarrollará en el muelle de Santa Cruz y San Cristóbal considerando como población a 70.451 (Setenta mil cuatrocientos cincuenta y uno) turistas nacionales que representan el 31% y 154.304 (Ciento cincuenta y cuatro mil trescientos cuatro) turistas extranjeros con el 69 %.

Escala de Intensidad

Tabla 13.

¿Usted aprueba la seguridad, el respeto al ecosistema y el confort?

ITEM	Total aprobación	Aprueba con cierta observación	Ni aprueba ni desaprueba	Desaprueba en casi todos los aspectos	Total desaprobación	TOTAL
Pregunta N°1	276	54	42	8	4	384
	72%	14%	11%	2%	1%	100%

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico, utilizando la herramienta Excel.

Según las respuestas obtenidas por parte de los turistas, determinaron que, del total de turista encuestado existe una aprobación del 72% en que consideran la seguridad, el respeto al ecosistema y el confort como características primordiales que los dueños de una embarcación de transporte deben tomar en cuenta, porcentaje de alta relevancia para este proyecto. Sin embargo el 14% lo aprueba con cierta observación enfocándose en el respeto al ecosistema y la seguridad dejando a un lado el confort, desde el punto de vista de prioridades.

Tabla 14.

¿Qué opina sobre la calidad del servicio?

ITEM	Total aprobación	Aprueba con cierta observación	Ni aprueba ni desaprueba	Desaprueba en casi todos los aspectos	Total desaprobación	TOTAL
Pregunta N°2	138	157	54	27	8	384
	36%	41%	14%	7%	2%	100%

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico, utilizando la herramienta Excel.

De acuerdo a los resultados obtenidos, el 41% aprueba el servicio de confort pero con ciertas observaciones y el 36% totalmente aprobado el servicio. Dando la pauta de que existe una debilidad en el servicio que ofrecen actualmente las embarcaciones, permitiendo

tener una puerta abierta para que la presentación de un nuevo concepto en servicio, en la que permitirá llenar las expectativas de usuarios nacionales y extranjeros, con el objetivo de que el porcentaje que existe con cierta observación, pueda convertirse en total aprobación.

Tabla 15.

¿Qué opina sobre el funcionamiento y acondicionamiento de las embarcaciones?

ITEM	Total aprobación	Aprueba con cierta observación	Ni aprueba ni desaprueba	Desaprueba	Total desaprobación	TOTAL
				en casi todos los aspectos		
Pregunta N°3	111	134	65	42	31	384
	29%	35%	17%	11%	8%	100%

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico, utilizando la herramienta Excel.

Seguridad es sinónimo de tranquilidad, los resultados obtenidos en la pregunta tres formulada a los turistas, indica que el 29% de las embarcaciones cumplen con las expectativas de los usuarios, y el 35% aprueba con cierta observación, este último permite entender que existen turistas en que consideran la seguridad como parte fundamental del paseo turístico.

Tabla 16.

¿La renovación de las embarcaciones en función del cuidado del ecosistema sería un aporte para el turismo de las islas?

ITEM	Total aprobación	Aprueba con cierta observación	Ni aprueba ni desaprueba	Desaprueba	Total desaprobación	TOTAL
				en casi todos los aspectos		
Pregunta N° 4	369	15	0	0	0	384
	96%	4%	0%	0%	0%	100%

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico, utilizando la herramienta Excel.

Los resultados obtenidos referente a la cuarta pregunta son de importancia alta, considerando que el 96% de los turistas están en total aprobación en que las embarcaciones deben tomar en cuenta el cuidado al ecosistema, en otras palabras el turista de la provincia de Galápagos ve con buenos ojos aquellas embarcaciones o empresas que en su filosofía de trabajo adoptan medidas que aportan a la generación de un turismo responsable con el medio ambiente.

Brindando la certeza de que la propuesta del proyecto tendrá la máxima acogida en la provincia de Galápagos.

Tabla 17.

¿Estaría dispuesto a elegir embarcaciones modernas confortables?

ITEM	Total aprobación	Aprueba con cierta observación	Ni aprueba ni desaprueba	Desaprueba en casi todos los aspectos	Total desaprobación	TOTAL
Pregunta N° 5	353	27	4	0	0	384
	92%	7%	1%	0%	0%	100%

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico, utilizando la herramienta Excel.

La coherencia de la información en los resultados obtenidos es el reflejo vivo del sentir de usuarios que tienen altas expectativas de un servicio que guarde esa relación íntima con el medio ambiente, logrando así un 92% del total de aprobación y un porcentaje minoritario que están entre el 7% y el 1% restante.

Tabla 18.

¿Estaría dispuesto a pagar hasta \$30,00 USD por navegar?

ITEM	Total aprobación	Aprueba con cierta observación	Ni aprueba ni desaprueba	Desaprueba en casi todos los aspectos	Total desaprobación	TOTAL
Pregunta N° 6	365	15	4	0	0	384
	95%	4%	1%	0%	0%	100%

Nota: Información obtenida mediante análisis estadístico, utilizando la herramienta Excel.

En los resultados obtenidos en esta pregunta, el usuario no presenta observaciones relevantes al pago de la tarifa, obteniendo un 95% de aceptación al valor del pasaje y un porcentaje minoritario restante del 4% que aprueba con observación.

Conclusiones del Análisis de Mercado

- La presencia que genera las Islas Galápagos como destino de la naturaleza, es el elemento principal que motiva a la visita, y a su vez la zona urbana que complementa el entorno natural, influyendo a la atracción de turistas nacionales y extranjeros, poniendo en manifiesto el crecimiento de visitantes

el cual representa dualidad de intereses, por un lado está la conservación y protección ecológica y por otro lado el crecimiento económico local.

- El dinamismo y el confort son una de las características que predominan en el turista potencial.
- El valor referencial por pasear a bordo de una isla a otra, consideran que del 100% de los encuestados el 90% están de acuerdo.
- Las leyes y reglamentos son de fácil adaptación para la empresa Cruising Galápagos S.A.
- Existe poca competencia que ofrezca los servicios que mantiene la empresa promotora del presente proyecto de Inversión.
- La demanda de visitantes a las Islas Galápagos está en crecimiento, ya que en promedio en las temporadas Altas son de 19,370 personas y en las bajas de 18,022 que ingresan a la isla, motivo por el cual es viable el proyecto de inversión ya que la afectación no es significativa, además se pudo observar la fluidez de visitantes todos los meses del año.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA DE NEGOCIOS

La Empresa Cruising Galápagos S.A, se encuentra ubicada en la provincia de Galápagos, ciudad Puerto Baquerizo Moreno, Cantón San Cristóbal, calle Avenida Alsacio Northa a dos cuadras del SRI.

Objeto Social: De acuerdo al Art. 2 Se dedicará a realizar a través de terceros el transporte por vía terrestre aérea fluvial o marítima de toda clase de mercaderías en general de pasajeros carga, materiales para la construcción etc. (Super de Compañías, 2017).

Producto

Cruising Galápagos S.A. es una empresa que brinda servicios de transporte marítimo dirigido a turistas y comuneros de las Islas Galápagos, esta empresa cuenta con tres embarcaciones donde el fin es invertir en la compra de nueva embarcación tipo Catamarán que se sumaría a las tres ya existentes totalmente comfortable y equipada con tecnología de punta como se muestra en la siguiente figura.



Figura20: Imagen de un Catamarán
Fuente: Imagen obtenida de Google.com

A continuación se presentará las Especificaciones técnicas del Barco que es objeto del proyecto.

Tabla 19.

Especificaciones técnicas.

LONGITUD O ESLORA TOTAL:	26.80 MTS
MANGA:	10.80 MTS
PUNTAL:	3.42 MTS
CALADO:	1.62 MTS
TRB:	260.71 TONS
TRN:	87.35 TONS
MAQUINAS PRINCIPALES:	2 CUMMINS DE 250 H.P. CADA UNO
CONSUMO/MAQUINAS:	7 GALONES POR HORA C/UNO
GENERADORES:	2 CUMMINS DE 85HP
CONSUMO/GENERADORES:	1,5 GALONES POR HORA
DESALINIZADORA:	2 HIDRACEL
PRODUCCION/DESALINIZADORA:	50 GALONES POR HORA
CAPACIDAD/DIESEL:	2.400 GALONES
CAPACIDAD/AGUA:	1.600 GALONES
PRODUCCION/AGUA:	2.000 GALONES POR DI

Fuente: Información obtenida de Datos Técnicos del Astillero Naval

Canales de Comercialización

- Información: En cuanto a la socialización de los servicios que ofrece el transporte de la barcaza, se lo realizará por medio de los canales de comunicación propios y de las alianzas estratégicas como hoteles, agencias de viajes y operadores de turismo.
 - Canales Directos: Internet (redes sociales y páginas web de turismo)
 - Canales Indirectos: Hoteles, agencias de viaje y operadoras de viajes.



Figura21: Operadores de Turismo

Fuente: Información obtenida en la página <http://www.optur.org/operadores-turismo-ecuador.html>



Figura22: Operadores de Turismo

Fuente: Información obtenida en la página <http://www.optur.org/operadores-turismo-ecuador.html>

- **Promoción:** Se implementará promociones convincentes a través de medios de comunicación y estarán direccionados en descuentos para grupos de turistas y colonos que trabajan en otros sectores y que necesitan movilizarse de manera continua.
- **Contacto:** se realizará programas de enganche a clientes potenciales por medio de un contacto directo con ellos.
- **Adaptación:** Se diseñarán sistemas de evaluación en atención al usuario como también se evaluarán las expectativas de los clientes después de usar el servicio para establecer nuevas estrategias de negocio que mejoren la oferta y la competitividad del mismo.
- **Negociación:** En cuanto a los precios por el servicio se realizará en base a estudios de mercado y consulta de valores estandarizados por instituciones regulatorias.
- **Financiación:** Se los incluirán en el plan estratégico de la empresa que abarca a las demás embarcaciones.

Análisis PEST O PESTEL

Análisis PEST o PESTEL también conocido como PESTLE es un instrumento que ayuda a la investigación y a la empresa a definir su entorno, analizando una serie de factores como Político, Económico, Social y Tecnológico, pero para este proyecto se ha

considerado dos factores más como son el Ecológico y Legal, siendo este último ya analizado como Marco Legal.

Por el valor de la información que arroja y lo práctico que resulta su uso, este modelo de estudio es una de las herramientas empresariales más utilizadas en todo tipo de organizaciones. Su creación se debe a dos teóricos, Liam Fahey y V.K. Narayanan, que plantearon las bases de este nuevo método de estudio en su ensayo titulado “Análisis macroambiental en gestión estratégica”(Martín, 2017).

Se examinará las causas externas que de una manera positiva o negativa influyen en el desarrollo de la actividad y estrategia del transporte marítimo de pasajeros en la provincia de Galápagos.

Político

El Gobierno de la República del Ecuador de acuerdo a la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos en el Art. 2,1 atribución 8, indica: que se debe “Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de playas de mar, riberas y lagunas en áreas protegidas, sin prejuicios de las limitaciones que ofrezca esta ley y en estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural y ambiental que garanticen la supervivencia de las especies endémicas de la provincia de Galápagos”.

Las embarcaciones deberán estar registradas por sus armadores en el sistema de Monitoreo de Embarcaciones que se establezca en el Reglamento de la LOREPG según indica en el Art. 25.

El Reglamento Especial de Turismo en Áreas Naturales Protegidas -RETANP- establece el régimen y procedimientos aplicables a la actividad turística en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), que será regulada por el Ministerio de Turismo dentro del ámbito de sus competencias y por el Ministerio del Ambiente en lo que se refiere al uso sustentable de recursos naturales, así como el régimen para el otorgamiento de autorizaciones y permisos de operación turística dentro del SNAP.

(Diario El Telégrafo, 2015)Realizó una publicación sobre la tasa de ingreso a áreas protegidas será fijada bajo estudios técnicos, desde 1998 el valor era de \$100, en lo cual se debería revisar el anclaje, además hace referencia a las licencias de operación turística y

patentes que fueron otorgadas en el 2009, seguirán vigentes hasta que culmine en el plazo que fueron concedidos, una vez que termine el plazo el Consejo de Gobierno definirá los concursos para brindar los cupos de operación turística, la compañía que aún tienen los cupos podrán participar en estos concursos deberá convocarse 3 años antes a la fecha de expiración de su licencia de operación turística.

Una contribución al turismo fue en su momento la socialización a nivel mundial de *“All You Need Is Ecuador”* que traducido al español significa *“Todo lo que necesitas es Ecuador”* campaña creada para incentivar y captar la atención de gran parte del mundo mostrando los atractivos y el potencial turísticos de las cuatro regiones que tiene nuestro país en la que participó la provincia de Galápagos, con el objetivo de posicionarse en la mente del turista extranjero y que considere a nuestro país como primera opción turística. (www.turismo.gob.ec, 2017)

Es importante resaltar la nueva dirección que brinda el gobierno a la sociedad Ecuatoriana con El plan del Nacional del Buen Vivir, que involucran a todas y todos los Ecuatorianos y consiste en *“una hoja de ruta”* basados en 12 objetivos enfocados para el desarrollo sostenible del País.(www.buenvivir.gob.ec, 2017)

El gobierno a través de la Sub Secretaria De Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial en conjunto con el Parque Nacional Galápagos fijaron el precio del transporte Marítimo entre islas con el fin de evitar el sobreprecio y la especulación de la movilidad en la provincia de Galápagos.(www.obraspublicas.gob.ec, 2017)

El Telégrafo en su artículo *“Lenin Moreno anima a empresarios extranjeros a invertir en Ecuador para un ganar-ganar”*(2017) , advierte la creación de un ambiente propicio para el inversor basados en los privilegios y bondades que brinda la Naturaleza Ecuatoriana y que deben ser considerados como factores importantes en el momento de tomar la decisión de invertir.

En conclusión, se analiza que el factor político ha pretendido demostrar que se han creado restricciones y leyes que favorecen al turismo en la provincia de Galápagos.

Además se puede observar que las decisiones que adoptan los gobiernos de turno para la provincia, están orientadas al cuidado de las especies marinas y endémicas, sin descuidar la mejora constante de la calidad de vida de los habitantes; para lo cual le

permite a los inversionistas tanto al nacional como el extranjero la seguridad y el compromiso de las autoridades en ofrecer un potencial de inversión turística a largo plazo, para la provincia y el país; por ende contribuye a la viabilidad del proyecto.

Social

Diario el “Universo” (2015) en su artículo “*4R para disminuir la basura en Galápagos*” iniciativa liderada por la Dirección del Medio Ambiente del Cabildo en la que participan grupos de personas que se dedican a las actividades de comercio, turistas en general operadores de turismo y colonos de la provincia.

El Censo de Población y Vivienda Galápagos 2015 realizado por el (INEC, 2015), registró 25.244 personas residentes habituales en la provincia, teniendo una tasa de crecimiento poblacional de 3,1% en el período comprendido entre el 2001 – 2010 – 2015.

La proporción de habitantes que residen en las Islas en referente a la población Urbana es mayor que la rural. En cuanto a la distribución según los grupos de edad entre 0 – 14 años de edad en el censo 2015 representa el 27,7%, del grupo entre 15 a 64 años de edad representa el 66,4% considerada edades activas, y más de 65 años de edad representa el 4,1%.

Con respecto al estado civil o conyugal de las personas según en el censo 2015 el 40,2% de las mujeres están casadas, el 39,9% de los hombres están casados, 35,1% de los hombres están solteros, el 28,9% de las mujeres están solteras, y en unión libre el 16,6% de los hombre y el 17,1% de las mujeres; esto quiere decir que de cada 10 personas 4 están casadas, un poco más 3 solteras, casi 2 unidas y el resto está viuda, separada o divorciada.

El 85,2% de las personas del censo 2015, en la provincia de Galápagos declararon ser de raza mestiza de acuerdo a su cultura y costumbres, el 8,1% indígena y menos del 4,0% consideran ser personas afro ecuatorianas, blancas y montubias.

En la estructura interna por sexo, para el censo 2015 la tasa de analfabetismo para las mujeres fue de 1,5%, cifra superior a la tasa de analfabetismo de los hombres (1,0%); el comportamiento es similar en todos los cantones donde la tasa de analfabetismo de las mujeres sigue siendo mayor que la tasa de analfabetismo de los hombres.

Según el análisis realizado por él (INEC, 2015) se incluyó a niños a la educación a partir de los 3 años de edad, y de esta forma se añadió una nueva categoría al nivel de instrucción de la población, de igual forma se incluyó al doctorado o PHD como el último grado educativo que pueden alcanzar las personas al finalizar sus estudios regulares.

Según el censo 2015, la población de 3 años y aquellos de más de 65 años de edad a nivel provincial fue de 24.063 personas, de las cuales el 2,0% de la población no tenía ningún nivel de instrucción formal; mientras que el mayor porcentaje de la población (42,8%), asiste o asistió al nivel de educación básica, seguido por la educación media o bachillerato (30,9%), educación superior con el 18,7%, educación inicial con el 3,5%, postgrado y doctorado con el 1,7%, ciclo pos bachillerato con el 0,3%, y el 0,1% de la población asiste o asistió al centro de alfabetización.

De acuerdo al censo realizado por el INEC con corte al año 2015, informa que en promedio general el 90% de los habitantes cuenta con los servicios de electricidad, alcantarillado y de recolección de basura, esto permite tener un panorama claro de la preocupación de las entidades del Estado hacia la sociedad Galapagueña.(INEC, 2015)

Según el censo 2015, el 13,6% de los hogares censales no disponen de cuarto exclusivo para dormir, el 27,2% tiene un dormitorio; el 53,8% tienen 2 y 3 dormitorios; el 4,3% cuatro dormitorios; y, el 1,0% disponen de cinco dormitorios y más; casi uno de cada dos hogares registró que tenían viviendas propias; dos de cada cinco hogares, viviendas arrendadas; en tanto que, el 9,2% de los hogares habitaban en viviendas prestadas o cedidas, y el 4,1% de los hogares en viviendas por servicios.

En conclusión la Provincia de Galápagos tiene un gran porcentaje de personas activas, con un nivel de instrucción media, que además el 90% de la población cuenta con el líquido vital, por lo que es satisfactorio observar que las personas están atendidas por las autoridades de turno a través de políticas sociales que conllevaron a una mejor calidad de vida de los habitantes de la provincia de Galápagos y que de acuerdo al Plan del buen vivir, este trabajo de los gobernantes seguirá contribuyendo al convivir entre la naturaleza y el hombre, el cual es un punto beneficioso para las empresas de inversión en tener a potenciales talentos en la compañía, que además aportaran de forma positiva a la implementación del proyecto, personas capaces de promulgar el turismo sustentable.

Económico

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial regularon la tarifa de transporte entre Islas.(2012)

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC en un esfuerzo mancomunado con el Ministerio de Relaciones Laborales determinaron un incremento del Índice del Precio al Consumidor en 1,803 para el cierre del año 2015 y de acuerdo al Registro Oficial No. 520 de la ley Especial de Galápagos este indicador será el que marque las variaciones en las remuneraciones de toda la provincia de Galápagos. Como consecuencia de esta medida el costo de vida en Galápagos es 80% más elevado que en todo el Ecuador Continental.(INEC, 2016)

Diario el “Comercio”(2017) en su artículo titulado *“El abastecimiento para Galápagos se reforzará vía aérea”* las distancias marinas que existe entre los puertos de Guayaquil y la provincia de Galápagos, puede considerarse como uno de los factores que contribuya a que se presenten imprevistos en su trayectoria, como por el ejemplo, el encallado de naves.(EL COMERCIO, 2017)

El ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad en un comunicado dice *“En 2017, el Consejo Sectorial de la Producción aprobó las Políticas de Turismo y de Empleo y Trabajo”*(2017) esto permite mejorar la oferta de los servicios turísticos y tener un aliciente para los inversores.

En conclusión la tabla salarial en la provincia de Galápagos y posibles desabastecimientos de combustibles son algunos de los tantos factores que preocupan a los inversionistas que miran con buenos ojos las posibilidades de colocar su dinero en esta provincia.

Un punto relevante es la fijación de precios en la transportación de pasajeros en la provincia de Galápagos, esto contribuye a disminuir la especulación y promover la competencia en iguales términos.

Tecnológico

Diario el “Universo” en su artículo *“Población de lobos marinos en Galápagos ha disminuido un 50% en 30 años”* una de las causas que afecta a las especies marinas en la

provincia de Galápagos son las hélices de los barcos tradicionales, que contribuyen a la extinción de esta especie.(El Universo, 2013)

“Plan de Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial del Régimen especial de Galápagos” (2015) En esta propuesta se fomenta la creación e innovación tecnológica para la conservación de las especies que habitan en la provincia de Galápagos incentivando en todo momento un turismo sostenible en el largo plazo. (2015)

El Ministerio de Turismo informa *“Se incorporan nuevas tecnologías para monitoreo del turismo, en áreas protegidas de Galápagos”*(2017)esto permitirá contar con información relevante y oportuna sobre los movimientos turísticos en la provincia de Galápagos.(2017)

En conclusión la innovación Tecnológica busca el avance para conjugar un pensamiento crítico con la realidad del sector y esa necesidad de estar en primera fila para atender las exigencias de la demanda sin apartarse de la esencia del turismo que es el cuidado del medio ambiente y las especies tanto terrestres como marítimas de la provincia de Galápagos.

Ecológico (Medio Ambiente)

Al igual que la promulgación de La ley Orgánica del Régimen Especial de Galápagos, cuya finalidad es regular la *“Conservación de los sistemas ecológicos y la biodiversidad de la provincia, El acceso preferente de los residentes permanentes, El desarrollo sostenible de la provincia, El manejo del equilibrio en la movilidad y residencia de las personas”*.(www.turismo.gob.ec, 2017)

Por otro lado el Ministerio de Ambiente, se mantiene siempre alerta del cuidado ambiental de la provincia de Galápagos y cuya misión es *“Ejercer de forma eficaz y eficiente la rectoría de la gestión ambiental, garantizando una relación armónica entre los ejes económicos, social y ambiental que asegure el manejo sostenible de los recursos estratégicos”*.(www.ambiente.gob.ec, 2017).

Diario el “Universo” (2016) en su artículo publicó *“Ecuador crea Santuario ecológico en Galápagos para proteger al tiburón martillo”* en la que Rafael Correa, mediante decreto 968 establece que desde las islas Darwin y Wolf será considerado como

Santuario Marino, esto es un aporte importante por parte del gobierno hacia la conservación de las especies marinas, en la que permite tener una posición favorable frente a los países que observan a Ecuador, principalmente la provincia de Galápagos como fuente de vida y patrimonio cultural.(El Universo, 2016).

En conclusión queda claro la importancia que se le agrega a este paraíso como son las Islas Galápagos, la concientización que debe existir en cada miembro de la empresa para motivar a nacionales y extranjeros la conservación y protección de las especies endémicas con el propósito de incursionar y desarrollar un turismo sustentable.

Legal

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre del 2010; norma las actividades productivas comprendidas en el territorio continental e insular, estableciendo los incentivos necesarios principalmente en materia tributaria para fomentar una producción ambientalmente sustentable, aquellos que son aplicables plenamente en Galápagos.

La Ley Orgánica de Régimen Especial para la Conservación y el Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos, expedida con anterioridad a la Constitución, establece principios legales como: (a) el mantenimiento de los sistemas ecológicos y de la biodiversidad de la provincia, especialmente la nativa y endémica; (b) el desarrollo sustentable y controlado en el marco de la capacidad de soporte de los ecosistemas; (c) la participación privilegiada de la comunidad local en las actividades de desarrollo y el aprovechamiento económico sustentable de los ecosistemas de las islas; (d) la reducción de los riesgos de introducción de enfermedades, pestes, especies de plantas y animales exóticos; (e) el reconocimiento de las interacciones existentes entre las zonas habitadas y las áreas protegidas terrestres y marinas y, por lo tanto, la necesidad de su manejo integrado; y (f) el principio precautelatorio en la ejecución de obras y actividades que pudieran atentar contra el medio ambiente o los ecosistemas.

El Código de Policía Marítima establece las regulaciones para los órganos con competencia en la jurisdicción naval ecuatoriana.

Ley de Turismo, establece el marco legal que rige para la promoción, el desarrollo y la regulación del sector turístico, las potestades del Estado y las obligaciones y derechos

de los prestadores de servicios turísticos y de los usuarios. En su Artículo 20, establece que las actividades turísticas y deportivas en Galápagos se regirán por la Ley de Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la provincia de Galápagos y el Estatuto Administrativo del Parque Nacional Galápagos.

En cumplimiento de la Leyes que rigen para las Islas, el presente proyecto se adapta a este sistema que trae como beneficio a mediano y largo plazo la inversión que se quiere realiza como es la adquisición de una embarcación de personas.

Análisis de la Industria

Mercado Objetivo

El presente proyecto tiene como mercado Objetivo el Turista local, extranjero y colonos de la provincia de Galápagos, ofreciendo un servicio diferenciador y sobre todo que sea responsable con el medio ambiente y el cuidado de las especies marinas y endémicas de Galápagos.

De acuerdo a la capacidad del barco y al criterio conservador de los accionistas de la empresa con el presente proyecto se aspira a llegar al 11% del total de turistas que ingresa a San Cristóbal y Santa Cruz.

Proveedor

Entre los proveedores que son parte del mercado de la construcción de barcos se tiene al Astillero Maridueña, Astinave, Ing. Naval Roberto Morante entre otros.

Cruising Galápagos S.A. seleccionó al Ing. Naval Roberto Morante con RUC 1204151060001 por contar con disponibilidad de varadero, por su larga trayectoria en la construcción de barcos y sobre todo por estar a la vanguardia en conocimientos técnicos, factores predominantes que impulsaron a los accionistas a depositar la confianza de este proyecto al proveedor seleccionado.

La Empresa

Cruising Galápagos S.A. con RUC. 2090004282001 fue constituida el 22 de noviembre de 1993 y anotada en el registro mercantil el 25 de noviembre de 1993 cuya

actividad principal es el Transporte Marítimo de Pasajeros. Sus ingresos de actividades ordinarias se reconocen al momento de la entrega de los servicios.

Cruising Galápagos S.A. su organigrama está estructurada por la Junta General de Accionistas, cuya representación legal es asumida por el Gerente General. A decisión de la Junta de accionistas la empresa cuenta con un Jefe Administrativo Financiero y Logístico en el que tiene bajo su responsabilidad a un asistente y un Chofer, además cuenta con Contador debidamente registrado como profesional en Contaduría. Dentro del esquema operativo la empresa tiene con un Capitán y bajo la responsabilidad de este último está un Maquinista, un Timonel y Marinero. De acuerdo como se expresa en la siguiente ilustración.

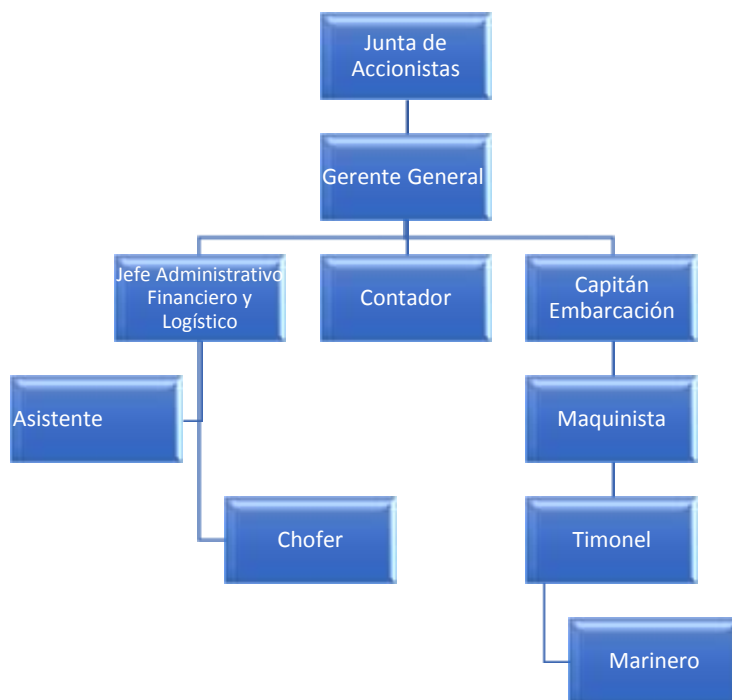


Figura23:Organigrama Cruising Galápagos S.A.
Fuente: Empresa Cruising Galápagos S.A.

Estrategia Promocional

Cruising Galápagos S.A. busca concientizar al turista nacional y extranjero de la provincia de Galápagos con la socialización de una de las características principales de la embarcación que es el uso de Motores a Propulsión para no afectar a las especies marinas y por consiguiente permite brindar un servicio de calidad, basado en el confort y la seguridad del turista. Para cumplir con este compromiso los accionistas tomaron la

decisión de combinar el Marketing boca a boca y Redes Sociales. La razón de esta decisión es no perder la interacción y contacto personalizado con el turista o usuario. En referente a las redes sociales su aspiración es estar en sintonía con el uso de TICs. y estar a la vanguardia con el uso de herramientas informáticas.

Con la estrategia boca a boca como lo indica (Sernovitz, 2013) es la transmisión de un mensaje a través la réplica a otras personas en la que lleva el efecto de motivar el uso del servicio generando grandes expectativas.(Sernovitz, 2013)

Análisis FODA

Fortalezas

- Los accionistas cuentan con más de veinte años en el mercado de transporte marítimo.
- Extensa trayectoria en el mercado turístico.

Oportunidades

- Medidas gubernamentales que restringen el daño a la especie Marina y promueven la conservación de las especies y el medio ambiente.
- Demanda de un servicio de calidad que combine el confort y la seguridad para los tripulantes y pasajeros.
- Compromiso Social tanto por nacionales y extranjeros.
- Regulaciones en el Registro de embarcaciones, lo que evitará la competencia desleal.

Debilidades

- Altos costos por mantenimiento de bienes que han terminado su vida útil.
- Accionistas con personalidad financiera conservadora.
- El no uso de campañas agresivas de publicidad en medios de comunicación para ofertar los servicios.
- No cuenta con personal que hable más de dos idiomas.

Amenazas

- Los precios son establecidos por el Ministerio de Turismo y el Parque Nacional Galápagos.

- Posible creación de otras embarcaciones con mayor capacidad de pasajeros.
- Alto costo de vida en Galápagos.
- Informalidad en el transporte marítimo de pasajeros.

Análisis financiero

Este análisis permitirá conocerla factibilidad financiera proyectada a cinco años tomando como punto de partida y como dato de importancia el estudio de mercado.

La información que se proporcionará en esas líneas permitirá al lector tener una idea clara de la Inversión Inicial, la Inversión Total y el apalancamiento necesario para el desarrollo del proyecto, al igual que los resultados de la venta del activo en el año cinco.

Es importante recalcar que este proyecto cuenta con el respaldo de una empresa que tiene más de 20 años en el mercado de turismo marítimo y que en la actualidad posee tres barcos de estructura tradicional, siendo decisión de la gerencia que el personal administrativo absorban las actividades y procesos futuros que genere este nuevo proyecto, es decir que la empresa no incrementará su nómina, por lo cual los gastos administrativos se dividirán en proporciones iguales, dando como resultado la aplicación del 25% de gastos para cada Barco.

En el desarrollo de esta tesis se dará a conocer los Gastos e Ingresos que incurren la puesta en marcha de una embarcación con tecnología amigable con el medio ambiente.

Se presentarán tres escenarios que serán puestos a consideración de los accionistas de la empresa de acuerdo al siguiente detalle:

Primer escenario, aporte de los accionistas en un 50% de la inversión inicial y el 50% restante será por cualquier entidad financiera del mercado local.

Segundo escenario, aporte de los accionistas en un 50% de la inversión inicial y el 50% restante será por cualquier entidad financiera local, con la particularidad de que en este escenario se pondrá la venta del activo en el año cinco.

Tercer escenario, la inversión Inicial sea proporcionada en su totalidad por los accionistas de la empresa sin acudir al endeudamiento financiero.

Por último se mostrará un consolidado de los resultados proporcionado en los tres escenarios.

Con la presentación de estos escenarios y con el consolidado, lo que se pretende es que el accionista tenga una visión financiera más amplia, que le permitirá tomar una decisión responsable en beneficio del buen desarrollo y crecimiento de la empresa.

Inversión Inicial

Inversión es considerada como el desembolso inicial, sea económico o en especies, que necesita un proyecto para ponerlo en producción, se ha tomado en cuenta esta afirmación para dar a conocer que en la adquisición del barco, que es objeto de estudio se necesita una inversión inicial de \$ 1.217.907,36 (Un millón doscientos diecisiete mil novecientos siete con 36/100 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica), como se lo demuestra en la siguiente tabla.

Tabla 20.

Inversión Inicial

INVERSIÓN INICIAL	
Inversión fija	\$1.203.695,00
Capital de trabajo	\$14.212,36
Total	\$1.217.907,36

Nota: Se toma en cuenta la inversión fija dada por el análisis técnico y Capital de trabajo utilizando la herramienta Excel.

En la presente tabla No.21 se mostrará como referencia a los costos que incurre en la adquisición de una embarcación que es objeto de este análisis.

Tabla 21.

Valores detallados para la Adquisición de una embarcación

Detalle de Valores para la Adquisición de una embarcación	
Casco y Superestructura	\$ 363.249
Equipos de propulsión	\$ 174.445
Propulsión (Excepto Equipos)	\$ 170.342
Electricidad	\$ 70.879
Generadores	\$ 41.907
Comando de Navegación	\$ 45.204
Sistemas Auxiliares	\$ 112.744
Acomodaciones	\$ 81.164
Integración / Ingeniería	\$ 120.642
Logística y Ensamblaje	\$ 23.119
TOTAL	\$ 1.203.695

Nota: Datos de análisis técnico de los valores detallados

Ingresos

Para el cálculo y análisis de los ingresos objeto de este proyecto, la Gerencia utilizó un criterio conservador sumado a la experiencia que han tenido durante muchos años, ha permitido mantenerse en un mercado altamente competitivo.

El Parque Nacional Galápagos en conjunto con la Subsecretaría de puertos establecieron el precio de \$ 30 para estos servicios, con una frecuencia diaria de una vuelta, comprendiéndose por vuelta de navegación, a la salida del barco del puerto de partida con su respectivo retorno, que para el caso de análisis, el barco partirá de San Cristóbal a Santa Cruz y su retorno será Santa Cruz al puerto de San Cristóbal.

La obtención de ingresos será en base al precio establecido para Isla y la capacidad total del barco, que para este tipo de embarcación es de 60 pasajeros, para atender la demanda de mercado, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 22.

Capacidad y precio del Pasaje

PRECIO DEL PASAJE	
USD/Unitario Pasaje	\$ 30,00
RUTAS	
Salida - San Cristóbal-Santa Cruz	1
Retorno - Santa Cruz-San Cristóbal	1
FRECUENCIA AUTORIZADA	
Frecuencia Diaria	1
CAPACIDAD TOTAL DEL BARCO	
Número Máximo de Pasajeros	60

Nota: Información obtenida de la DNPG y Empresa Cruising Galápagos S.A

En primera instancia se determina que los ingresos se detallan de acuerdo a la capacidad del barco que será la base pasar al cálculo de los ingresos mensual y anual; ya que según el análisis de demanda se observó que la demanda de visitantes es fluido y por ende va existir personas que quieran un paseo turístico en barco todos los días de la semana.

A continuación se presenta datos proporcionados por la Empresa Cruising Galápagos S.A, donde se estima el promedio de visitantes diario por cada mes en el 2015, por lo tanto la empresa según su experiencia ha estimado porcentajes a cada día de la semana (Empresa Cruising Galápagos S.A, 2000) de acuerdo a la capacidad del barco, tomando en cuenta la demanda diaria y su competencia.

Tabla 23.
Número de Visitantes por día

Temporada	meses	Días	N° Visitantes diarios
Alta	Enero	31	579
	Junio	30	593
	Julio	31	723
	Agosto	31	716
	Diciembre	31	531
Baja	Febrero	28	664
	Marzo	31	689
	Abril	30	656
	Mayo	31	587
	Septiembre	30	466
	Octubre	31	577
	Noviembre	30	549

Fuente: Empresa Cruising Galápagos S.A, datos 2015

De acuerdo a la experiencia de la empresa Cruising Galápagos S.A, ha establecido que los días Lunes atenderá un 10% de la capacidad de su barco, en frecuencia de 1 por día (se considera salida y retorno por el precio de \$ 30 dólares respectivamente), generando un valor de USD 360 de ingresos; Martes un 20%, con un ingreso de USD 720; Miércoles un 30% con un ingreso de USD 1.080; Jueves un 50% con USD 1.800 de ingreso, para los días Viernes, Sábado y Domingo se atenderá el 100% de la capacidad del barco con una generación de ingresos de USD 3.600 diarios.

La suma de todas las estimaciones de ingresos diarios da como resultado un ingreso semanal de USD 14.760 y un ingreso anual de USD 767.520, como lo demuestra la siguiente tabla.

Tabla 24.
Detalle de Ingresos.

	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO	TOTAL/USD SEMANAL	
DETALLE	10%	20%	30%	50%	100%	100%	100%		TOTAL ANUAL
INGRESO	360	720	1.080	1.800	3.600	3.600	3.600	14.760	767.520,00
UTILIDAD BRUTA	94,80	454,80	814,80	1.534,80	3.334,80	3.334,80	3.334,80	12.903,60	

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero utilizando la herramienta Excel.

Considerando el cálculo para el ingreso anual se procederá a dividirlo por doce meses que tiene el año dando como resultado un valor \$ 63.960 (Sesenta y tres mil Novecientos sesenta Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) mensuales, como se lo expresa en la siguiente tabla.

Tabla 25.
Tabla mensual y anual

Número	Meses	Ventas
1	Enero	\$ 63.960
2	Febrero	\$ 63.960
3	Marzo	\$ 63.960
4	Abril	\$ 63.960
5	Mayo	\$ 63.960
6	Junio	\$ 63.960
7	Julio	\$ 63.960
8	Agosto	\$ 63.960
9	Septiembre	\$ 63.960
10	Octubre	\$ 63.960
11	Noviembre	\$ 63.960
12	Diciembre	\$ 63.960
Total Anual		\$ 767.520

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero mediante la herramienta Excel

Después de haber determinado el Ingreso anual para el año uno, se realizará un incremento promedio del 3.25% de acuerdo al crecimiento de visitantes a la Isla (Galápagos, 2015) para cada año subsiguiente hasta el año cinco. Este porcentaje de incremento guarda relación con el análisis de la posible demanda que tendrá el barco una vez puesto en producción.

Tabla 26.
Detalle de Ingresos hasta el año cinco

ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
(+) Ingresos	767.520,00	792.464,40	818.219,49	844.811,63	872.268,00
(-) Gastos Operativos	212.649,85	220.378,94	224.835,74	229.477,61	234.313,72
Sueldo + Beneficios Sociales	53.105,10	59.562,38	62.731,10	66.068,39	69.583,23
Combustible	87.360,00	88.478,21	89.610,73	90.757,75	91.919,45
Depreciación de equipos	60.184,75	60.184,75	60.184,75	60.184,75	60.184,75
Suministros y Servicios	12.000,00	12.153,60	12.309,17	12.466,72	12.626,30
(-) Gastos Administrativos	18.083,24	18.819,17	19.594,25	20.410,56	21.270,30
Sueldo + Beneficios Sociales	13.833,24	14.569,17	15.344,25	16.160,56	17.020,30
Otros Gastos	4.250,00	4.250,00	4.250,00	4.250,00	4.250,00
(=) Utilidad Operativa	536.786,91	553.266,30	573.789,50	594.923,45	616.683,98
(-) Gastos Financieros	49.274,12	44.319,57	28.775,65	11.939,75	-
Intereses	49.274,12	44.319,57	28.775,65	11.939,75	-
(=) UAPT	487.512,79	508.946,73	545.013,85	582.983,70	616.683,98
(-) 15% Participación de Trabajadores	73.126,92	76.342,01	81.752,08	87.447,56	92.502,60
(=) UAIR	414.385,87	432.604,72	463.261,78	495.536,15	524.181,38
(-) 22% Impuesto a la Renta	91.164,89	95.173,04	101.917,59	109.017,95	115.319,90
(=) Utilidad Neta	323.220,98	337.431,68	361.344,19	386.518,20	408.861,48

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero utilizando la herramienta Excel.

La presente tabla permite apreciar la referencia estadística de los años 2016 y 2017 y la proyección para los años 2018 al 2021 de la posible tendencia que tendrá el salario Básico Unificado. Información relevante para establecer el promedio del 5.32% que se utilizó como base para el cálculo de las estimaciones salariales de la Mano de Obra Directa y sueldos en los Gastos Administrativos.

Tabla 27.

Tasa representativa del Salario Básico Unificado

Años	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Salario Básico	\$ 366,00	\$ 375,00	\$ 411,20	\$ 432,02	\$ 452,84	\$ 473,65
		2%	10%	5%	5%	5%

PROMEDIO 5,32%

Nota: Información de los años 2016 y 2017 obtenida del Ministerio de Relaciones Laborales. Información de los años 2018 al 2021, obtenida mediante análisis financiero utilizando la herramienta Excel.

Laborales. Información de los años 2018 al 2021, obtenida mediante análisis financiero utilizando la herramienta Excel.

Por consiguiente es muy importante también considerar la inflación que tiene Ecuador y establecer un promedio para la aplicación en los posibles desembolsos futuros que tenga la empresa, por lo que se presenta la siguiente tabla para un mejor detalle de lo expresado

Tabla 28.

Tasa representativa Inflación Anual.

Inflación Anual Años	Inflación
2017	1,97%
2018	1,63%
2019	1,28%
2020	0,94%
2021	0,60%
PROMEDIO	1,28%

Nota: Información del año 2017 obtenida de la página oficial del INEC. Información de los años 2018 al 2021, mediante análisis financiero utilizando la herramienta Excel.

Para obtener un promedio de los arribos en la provincia de Galápagos se consideró información de los años 2015 al 2021, en la que permite obtener un promedio porcentual

de arribos de 3.25% que fue utilizado en las estimaciones de los flujo de caja, de acuerdo como se describe en la presente tabla.

Tabla 29.

Tasa de representativa de arribos a la provincia de Galápagos

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
224.755	226.003	233.829	241.655	249.481	257.306	265.132
		3,46%	3,35%	3,24%	3,14%	3,04%
PROMEDIO				3,25%		

Nota: Información del año 2015 obtenida del informe anual de visitantes a la provincia de Galápagos 2015, información de los años 2016 al 2021 obtenida mediante análisis financiero utilizando la herramienta Excel.

Capital de Trabajo

Como lo expresa Nassir Sapag(2008), el capital de trabajo es el rubro que permite que las operaciones corrientes se puedan realizar con total normalidad, tales como pago a trabajadores que están directamente enlazados con la parte operativa del barco, al igual que sus costos directos.

Para el caso de análisis se considerará la necesidad de capital de trabajo utilizando el método contable para el primer mes de actividades, a partir del segundo mes, las ventas cubrirán los desembolsos que son objeto del proyecto, como se demostrará en la siguiente Tabla.

Tabla 30.

Capital de Trabajo

Detalle	CAPITAL DE TRABAJO												Totales
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
Ingreso por Ventas	-	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	63.960,00	703.560,00
Combustible	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	7.280,00	87.360,00
Sueldo + Beneficios Sociales Operativo	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	4.425,43	53.105,10
Sueldo + Beneficios Sociales Administrativo	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	1.152,77	13.833,24
Otros Gastos Administrativos	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	354,17	4.250,00
Suministros y Servicios	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	12.000,00
Excedente/Deficit	-14.212,36	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	49.747,64	533.011,66
CAPITAL DE TRABAJO	-14.212,36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Nota: Información obtenida mediante análisis contable, utilizando la herramienta Excel.

Financiamiento.

Es considerado como el recurso monetario que necesita un proyecto para ponerlo en marcha.

En el primer escenario se considerará la posibilidad de realizar un préstamo bancario con una institución financiera local por un monto del 50% del total del proyecto y el 50% restante sea por aporte de los Socios, siendo la Inversión fija de \$ 1.203.695,00 y Capital de trabajo por \$14.212,36.

Para el préstamo se pretende seleccionar como socio estratégico al Banco del Pacífico, que otorgará el crédito a una tasa de Interés anual del 11,2332%, capitalizable trimestralmente a 4 años plazo con tres meses de Gracia.

Tabla 31.

Datos del Préstamo

DATOS DEL PRÉSTAMO	
Crédito requerido C	608.953,68
Interés anual	11,2332%
Interés Trimestral i	2,70%
Plazo de pagos	4 años
n	12,00
n (periodo de gracia)	3,00

Nota: Información obtenida mediante el simulador de la página del Banco de Pacífico

Una vez presentados los datos del préstamo, se estructuró una tabla de amortización trimestral que se aplicará para el desarrollo del financiamiento en el presente proyecto, en el cual el resultado es un total de interés de \$ 134.309,08 con un capital de \$ 608.953,68 y un total de pago de \$ 743.267, 77.

En la tabla de amortización se consideró tres periodos de gracia que permite a los accionistas planificar los desembolsos, en referencia a los intereses que corresponde a la empresa desembolsar, esta estrategia se aplicó pensando en los posibles imprevistos que pueda tener el proyecto al inicio de sus actividades y que permite a los accionistas reaccionar de una manera eficiente, para el buen desarrollo del negocio.

Tabla 32.

Tabla de Amortización Trimestral

TABLA DE AMORTIZACION TRIMESTRAL				
Periodo	Pago	Interés	Capital	Saldo
0	-	-	-	608.953,68
1	16.424,71	16.424,71	-	608.953,68
2	16.424,71	16.424,71	-	608.953,68
3	16.424,71	16.424,71	-	608.953,68
4	77.109,85	16.424,71	60.685,14	548.268,54
5	77.109,85	14.787,91	62.321,94	485.946,59
6	77.109,85	13.106,96	64.002,89	421.943,70
7	77.109,85	11.380,67	65.729,18	356.214,52
8	77.109,85	9.607,82	67.502,03	288.712,49
9	77.109,85	7.787,16	69.322,69	219.389,80
10	77.109,85	5.917,38	71.192,47	148.197,33
11	77.109,85	3.997,18	73.112,67	75.084,67
12	77.109,85	2.025,18	75.084,67	-
Total	743.262,77	134.309,08	608.953,68	

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Con el objetivo de ampliar el análisis de los desembolsos por préstamos bancarios, se presenta tabla de resumen anual de pagos, en que se detalla los periodos de pagos hasta el año 4, de acuerdo al siguiente detalle.

Tabla 33.

Tabla de Resumen Anual de Pagos.

Periodo	Pago	Interés	Capital	Saldo
0	-	-	-	608.953,68
1	49.274,12	49.274,12	0,00	608.953,68
2	231.329,55	44.319,57	187.009,98	421.943,70
3	231.329,55	28.775,65	202.553,90	219.389,80
4	231.329,55	11.939,75	219.389,80	-
Total	\$ 743.262,77	\$ 134.309,08	\$ 608.953,68	

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Gastos de Personal

Personal Operativo

La empresa para este tipo de proyecto contratará un Capitán, un Maquinista, un Timonel y un Marinero, personal que estará involucrado directamente con la operatividad del Barco, logrando así, optimizar los recursos, sin perder la esencia de una atención de calidad para el usuario.

A continuación se presentará una tabla donde se detalla el personal operativo del Barco con su respectivo sueldo mensual.

Tabla 34.
Personal Operativo

Cargo	Número de Trabajadores	Sueldo Mensual
Capitán	1	\$ 1.500,00
Maquinista	1	\$ 850,00
Timonel	1	\$ 600,00
Marinero	1	\$ 500,00
TOTAL	4	\$ 3.450,00

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Sin considerar incremento alguno, en la presente tabla se da a conocer los gastos anuales del personal operativo, es decir la Sueldos + Beneficios Sociales proyectado para cinco años. La diferencia entre el valor del año uno con los años subsiguientes, se debe a la aplicación de la legislación laboral ecuatoriana, en la que indica que a partir del segundo año se deberá calcular y provisionar el fondo de reserva.

Tabla 35.
Desglose de Sueldo y Beneficios Sociales

Cantidad	Cargo	Salario Mensual	Décimo 3ro	Décimo 4to	Salario Anual
1	Capitán	\$ 1.725,92	\$ 1.725,92	\$ 375,00	\$ 22.812,00
1	Maquinista	\$ 978,02	\$ 978,02	\$ 375,00	\$ 13.089,30
1	Timonel	\$ 690,37	\$ 690,37	\$ 375,00	\$ 9.349,80
1	Marinero	\$ 575,31	\$ 575,31	\$ 375,00	\$ 7.854,00
	TOTAL	\$ 3.969,62	\$ 3.969,62	\$ 1.500,00	\$ 53.105,10

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

En la presente tabla se presenta los gastos que incurre directamente en la operatividad del negocio, referente al personal que estará presente en el manejo y funcionamiento del barco, sin considerar incremento de un año a otro.

Tabla 36.

Gastos Anuales del Personal Operativo sin variación.

Cargo	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Capitán	22.812,00	24.311,40	24.311,40	24.311,40	24.311,40
Maquinista	13.089,30	13.938,96	13.938,96	13.938,96	13.938,96
Timonel	9.349,80	9.949,56	9.949,56	9.949,56	9.949,56
Marinero	7.854,00	8.353,80	8.353,80	8.353,80	8.353,80
Total	53.105,10	56.553,72	56.553,72	56.553,72	56.553,72

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Una vez determinado los valores que incurre el personal operativo se aplicará un incremento anual del 5.32% de acuerdo a las estimaciones realizadas, que se describe en la Tabla No. 37 Gastos Anuales del Personal Operativo.

Tabla 37.

Gastos Anuales del Personal Operativo con variación.

Cargo	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Capitán	22.812,00	25.604,77	26.966,94	28.401,58	29.912,55
Maquinista	13.089,30	14.680,51	15.461,52	16.284,07	17.150,38
Timonel	9.349,80	10.478,88	11.036,35	11.623,49	12.241,86
Marinero	7.854,00	8.798,22	9.266,29	9.759,25	10.278,45
Total	53.105,10	59.562,38	62.731,10	66.068,39	69.583,23

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Personal Administrativo

En referencia al personal Administrativo la empresa destinará para este proyecto el 25% del total de gastos, ya que las actividades administrativas que demandará este proyecto serán asumidas por el personal que actualmente está laborando de manera ordinaria, en otros términos la gerencia no contratará más personal administrativo para el proyecto que se está desarrollando.

En la siguiente tabla se demostrará el detalle de la cantidad de personal administrativo con su respectivo sueldo mensual.

Tabla 38.
Personal Administrativo

Cargo	Número de Trabajadores	Sueldo Mensual
Gerente	1	\$ 1.150,00
Jefe Administrativo, Financiero y Logístico	1	\$ 900,00
Contador	1	\$ 500,00
Asistente	1	\$ 400,00
Chofer	1	\$ 400,00
TOTAL	5	\$ 3.350,00

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Para el personal Administrativo se aplicará el mismo porcentaje incremental del 5.32% de acuerdo a estimaciones realizadas del Personal Operativo, permitiendo tener un efecto más realista de los posibles incrementos que pueden incidir en el ámbito laboral y por ende en los resultados del proyecto.

Como se expresará en la siguiente tabla, se ha considerado como información base, el rubro anual de sueldos más beneficios de ley que perciben los empleados de la unidad administrativa, de este valor se aplicará el 25% para determinar el Gasto del primer año y para los años siguientes se considerará el porcentaje incremental del 5.32% como se lo describió en líneas anteriores.

Tabla 39.
Remuneración Personal Administrativo

Cargo	Información Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Gerente	18.726,24	4.681,56	4.930,62	5.192,93	5.469,19	5.760,15
Jefe Administrativo, Financiero y Logístico.	14.736,84	3.684,21	3.880,21	4.086,64	4.304,05	4.533,02
Contador	8.353,80	2.088,45	2.199,56	2.316,57	2.439,81	2.569,61
Asistente	6.758,04	1.689,51	1.779,39	1.874,06	1.973,76	2.078,76
Chofer	6.758,04	1.689,51	1.779,39	1.874,06	1.973,76	2.078,76
TOTAL	55.332,96	13.833,24	14.569,17	15.344,25	16.160,56	17.020,30

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Depreciación

De acuerdo a la normativa tributaria ecuatoriana, el activo que es parte del proyecto, deberá depreciarse al 5% a 20 años, como se describe en la siguiente tabla donde se podrá apreciar el tipo de bien, el valor total del bien, su vida útil, el porcentaje de depreciación y el valor de depreciación anual.

Tabla 40.

Tabla de Depreciación

DESCRIPCION	VALOR TOTAL	VIDA UTIL	% DEPRECIACION	DEPRECIACION ANUAL
Embarcación	1.203.695,00	20	5%	60.184,75

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Estado de Resultado Integral

El estado de Resultado Integral estimado, brindará información importante para conocer la Utilidad o Pérdida que puede generar una inversión. El rubro de Ingresos, representan las ventas estimadas que son parte del proyecto, restado los Gastos Operativos y Gastos Administrativos da como resultado la posible Utilidad Operativa, que puede generar este proyecto, cuando el barco este en producción.

Para este proyecto se podrá apreciar que desde el primer año el Estado de Resultado Integral, pronostica tener resultados favorables para beneficio de la empresa y de los accionistas.

Tabla 41.

Estado de Resultado

ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
(+) Ingresos	767.520,00	792.464,40	818.219,49	844.811,63	872.268,00
(-) Gastos Operativos	212.649,85	220.378,94	224.835,74	229.477,61	234.313,72
Sueldo + Beneficios Sociales	53.105,10	59.562,38	62.731,10	66.068,39	69.583,23
Combustible	87.360,00	88.478,21	89.610,73	90.757,75	91.919,45
Depreciación de equipos	60.184,75	60.184,75	60.184,75	60.184,75	60.184,75
Suministros y Servicios	12.000,00	12.153,60	12.309,17	12.466,72	12.626,30
(-) Gastos Administrativos	18.083,24	18.819,17	19.594,25	20.410,56	21.270,30
Sueldo + Beneficios Sociales	13.833,24	14.569,17	15.344,25	16.160,56	17.020,30
Otros Gastos	4.250,00	4.250,00	4.250,00	4.250,00	4.250,00
(=) Utilidad Operativa	536.786,91	553.266,30	573.789,50	594.923,45	616.683,98
(-) Gastos Financieros	49.274,12	44.319,57	28.775,65	11.939,75	-
Intereses	49.274,12	44.319,57	28.775,65	11.939,75	-
(=) UAPT	487.512,79	508.946,73	545.013,85	582.983,70	616.683,98
(-) 15% Participación de Trabajadores	73.126,92	76.342,01	81.752,08	87.447,56	92.502,60
(=) UAIR	414.385,87	432.604,72	463.261,78	495.536,15	524.181,38
(-) 22% Impuesto a la Renta	91.164,89	95.173,04	101.917,59	109.017,95	115.319,90
(=) Utilidad Neta	323.220,98	337.431,68	361.344,19	386.518,20	408.861,48

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Estado de Situación Financiera

El Estado de Situación Financiera muestra la imagen contable del proyecto en un determinado tiempo y permite a los accionistas contar con información relevante sobre la disponibilidad de dinero, el estado de sus deudas y sobre todo el Activo Fijo que es objeto de análisis en este proyecto.

Tabla 42.
Estado de Situación Financiera

Estado de Situación Financiera	Balance Inicial	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Activos	1.217.907,36	1.541.128,34	1.691.550,04	1.850.340,33	2.017.468,72	2.426.330,20
Efectivo Equivalente al Efectivo		383.405,73	594.012,18	812.987,22	1.040.300,36	1.509.346,59
Capital de Trabajo	14.212,36	14.212,36	14.212,36	14.212,36	14.212,36	14.212,36
Activos Fijo	1.203.695,00	1.203.695,00	1.203.695,00	1.203.695,00	1.203.695,00	1.203.695,00
Depreciación acumulada de activos fijos		60.184,75	120.369,50	180.554,25	240.739,00	300.923,75
Pasivos	608.953,68	608.953,68	421.943,70	219.389,80	-	-
Documentos por pagar	608.953,68	608.953,68	421.943,70	219.389,80	-	-
Patrimonio	608.953,68	932.174,66	1.269.606,34	1.630.950,53	2.017.468,72	2.426.330,20
Capital Contable	608.953,68	608.953,68	608.953,68	608.953,68	608.953,68	608.953,68
Utilidad Acumulada Ejercicios Anteriores	-	-	323.220,98	660.652,66	1.021.996,85	1.408.515,04
Pérdida Acumulada ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-
Utilidad del Ejercicio	-	323.220,98	337.431,68	361.344,19	386.518,20	408.861,48
Total Pasivo + Capital	1.217.907,36	1.541.128,34	1.691.550,04	1.850.340,33	2.017.468,72	2.426.330,20

Nota: Información obtenida mediante análisis contable utilizando la herramienta Excel.

Valor Actual Neto (VAN)

Para este proyecto de acuerdo al criterio del autor para una interpretación de los resultados se aplicará indicadores financieros como el VAN (Valor Actual Neto) que permite traer a valor presente todos los flujos futuros.(2008)

Este indicador permite medir la viabilidad financiera o la aceptación del proyecto cuando el VAN es positivo, caso contrario con un VAN negativo se debería rechazar el proyecto. (2008)

Tasa Interna de Retorno (TIR)

Otros de los indicadores que se considerarán para medir la viabilidad del proyecto es la TIR (Tasa Interna de Retorno) que no es otra cosa, que, la tasa de rentabilidad que el inversionista espera ganar por colocar su dinero en este proyecto.

Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento (TMAR)

Sin dejar de atender la necesidad de considerar al VAN y TIR como indicadores principales para determinar la viabilidad del proyecto, es imperante contar con un indicador base que sirva como punto de comparación y análisis como la TMAR (Tasa mínima aceptable de rendimiento), que es la tasa mínima que el inversionista deberá exigir para invertir en el proyecto.

Para el cálculo de la Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento se consideró un criterio conservador e información de la Inflación y la Tasa Pasiva Bancaria con cierre al año 2016, como se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 43.

Tasa Mínima aceptable de Rendimiento

TASA MÍNIMA ACEPTABLE DE RENDIMIENTO	
INFLACIÓN	1,12%
TASA PASIVA BANCARIA (Costo de Oportunidad)	7,12%
ÍNDICE	0,08%
T M A R	8,32%

Nota: Información obtenida por el Banco Central del Ecuador, además se utilizó la herramienta Excel para el cálculo de la TMAR³

Primer Escenario

Flujo de Caja – Apalancado

El flujo de caja proyectado es un documento financiero que permite estimar los ingresos y egresos futuros de proyectos en general, y que, con la debida aplicación de indicadores financieros se obtendrán resultados que permitan tomar las mejores decisiones.

Para este primer escenario, el Flujo de Caja fue estructurado apalancado con un 50% de la Inversión del proyecto aportado por los socios y el 50% restante apalancado.

³TMAR: Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento, es la mínima ganancia que la persona obtiene por invertir en una propuesta de negocio.

A continuación se presentará la siguiente tabla en donde se apreciará un flujo de caja con un VAN positivo de \$ 585.984,83 y una TIR 40.12%

Tabla 44.
Flujo de Caja proyectado primer escenario

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos		\$ 767.520,00	\$ 792.464,40	\$ 818.219,49	\$ 844.811,63	\$ 872.268,00
(-) Gastos Operativos		\$ 212.649,85	\$ 220.378,94	\$ 224.835,74	\$ 229.477,61	\$ 234.313,72
Sueldo + Beneficios Sociales		\$ 53.105,10	\$ 59.562,38	\$ 62.731,10	\$ 66.068,39	\$ 69.583,23
Combustible		\$ 87.360,00	\$ 88.478,21	\$ 89.610,73	\$ 90.757,75	\$ 91.919,45
Depreciación de equipos		\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75
Suministros y Servicios		\$ 12.000,00	\$ 12.153,60	\$ 12.309,17	\$ 12.466,72	\$ 12.626,30
(-) Gastos Administrativos		\$ 18.083,24	\$ 18.819,17	\$ 19.594,25	\$ 20.410,56	\$ 21.270,30
Sueldo + Beneficios Sociales		\$ 13.833,24	\$ 14.569,17	\$ 15.344,25	\$ 16.160,56	\$ 17.020,30
Otros Gastos		\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00
Utilidad Operativa		\$ 536.786,91	\$ 553.266,30	\$ 573.789,50	\$ 594.923,45	\$ 616.683,98
(-) Gastos Financieros		\$ 49.274,12	\$ 44.319,57	\$ 28.775,65	\$ 11.939,75	\$ -
Intereses		\$ 49.274,12	\$ 44.319,57	\$ 28.775,65	\$ 11.939,75	\$ -
(-) UAPT		\$ 487.512,79	\$ 508.946,73	\$ 545.013,85	\$ 582.983,70	\$ 616.683,98
(-) 15% Participación de Trabajadores		\$ 73.126,92	\$ 76.342,01	\$ 81.752,08	\$ 87.447,56	\$ 92.502,60
(=) UAIR		\$ 414.385,87	\$ 432.604,72	\$ 463.261,78	\$ 495.536,15	\$ 524.181,38
(-) 22% Impuesto a la Renta		\$ 91.164,89	\$ 95.173,04	\$ 101.917,59	\$ 109.017,95	\$ 115.319,90
(=) Utilidad Neta		\$ 323.220,98	\$ 337.431,68	\$ 361.344,19	\$ 386.518,20	\$ 408.861,48
(+) Depreciación		\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75
(-) Inversión Inicial	\$ 1.203.695,00					
(-) Capital de Trabajo	\$ 14.212,36					\$ 14.212,36
(+) Préstamo Bancario	\$ 608.953,68					
(-) Amortización de Capital		\$ -	\$ 187.009,98	\$ 202.553,90	\$ 219.389,80	
(+) Venta de activo						
(=) Flujo de Caja del Período	\$ (608.953,68)	\$ 383.405,73	\$ 210.606,45	\$ 218.975,04	\$ 227.313,15	\$ 483.258,59
VAN	\$ 585.984,83					
TIR	40,12%					
TMAR	8,32%					

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero utilizando la herramienta Excel.

PAYBACK

El Payback permitirá conocer el tiempo de recuperación de una inversión, a través de este método se puede tener una idea clara en cuantos periodos (años, meses o simplemente años) el inversionista podrá ver reflejado la recuperación de su inversión inicial.

Para efectos de este análisis en las condiciones presentadas, el tiempo de recuperación de la inversión sería de dos años seis meses.

Análisis de Sensibilidad

Análisis de Sensibilidad en relación a los Ingresos

El análisis de sensibilidad, es aquel que a través de nuevos cálculos y modificación de las variables permite medir el impacto de afectación en los resultados y cuyo objetivo principal es seleccionar la alternativa financiera, que permita optimizar la generación de valor en un proyecto.

A fin de sensibilizar los resultados, se ha decidido pronosticar los diferentes escenarios considerando disminuciones porcentuales establecidas en concordancia con la gerencia de la empresa.

Si hubiera un 20% de disminución en los ingresos los resultados serían, un VAN positivo de \$ 158.168,01 y un TIR del 17.49%, ambos indicadores son resultados favorables para la aceptación del proyecto.

Si hubiera un 10% de disminución en los ingresos los resultados serían, un VAN positivo de \$ 372.076,42 y una TIR del 29.13%, ambos resultados son considerados favorables para recomendar la factibilidad financiera del proyecto.

Y si las variaciones restantes, fuesen de -5%,-2%, con 0% de variación de los ingresos y un posible incremento del 5%, se podrá considerar la factibilidad financiera del proyecto, de acuerdo a lo descrito en la presente tabla.

Tabla 45.

Análisis de Sensibilidad primer escenario - Ingresos

ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A INGRESOS					
	VARIACIONES	VAN	TIR	TMAR	RESULTADO
VARIACIONES	-20%	\$ 158.168,01	17,49%	8,32%	FACTIBLE
	-10%	\$ 372.076,42	29,13%	8,32%	FACTIBLE
	-5%	\$ 479.030,62	34,69%	8,32%	FACTIBLE
	-2%	\$ 543.203,15	37,96%	8,32%	FACTIBLE
	0%	\$ 585.984,83	40,12%	8,32%	FACTIBLE
	5%	\$ 692.939,03	45,43%	8,32%	FACTIBLE

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero (se asocia a la variación de los ingresos cuando exista inflación) utilizando la herramienta Excel.

Análisis de Sensibilidad en relación a los Gastos Operativos.

En este segundo caso con la información proporcionada en los estados financieros y en los flujos de caja, en concordancia con los datos proporcionados por la Gerencia se presentan los posibles eventos en las variaciones porcentuales de los Gastos Operativos del proyecto, bajo los siguientes supuestos: incremento en el costo de la mano de obra, volumen de ventas menores a la estimada, etc.

Si hubiera disminución de un 5% en los Gastos Operativos, los resultados serían, un VAN positivo de \$ 605.806,38 y una TIR del 41,11%, ambos resultados son favorables para la factibilidad financiera del proyecto.

Si hubiere incremento en los costos directos en un 40% los resultados serían, un VAN positivo de \$ 427.412,39 y una TIR del 32.03%, se podrá recomendar la factibilidad financiera del proyecto.

En este análisis se consideró los extremos de las variaciones porcentuales a manera de ejemplo ya que de acuerdo a la tabla se podrá apreciar que, en cualquier combinación que se pretenda realizar, se obtendrá resultados favorables para la aceptación o la factibilidad financiera del proyecto.

Tabla 46.

Análisis de Sensibilidad primer escenario – Gastos Operativos

ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A GASTOS OPERATIVOS					
	VARIACIONES	VAN	TIR	TMAR	RESULTADO
VARIACIONES	-5%	\$ 605.806,38	41,11%	8,32%	FACTIBLE
	0%	\$ 585.984,83	40,12%	8,32%	FACTIBLE
	2%	\$ 578.056,21	39,72%	8,32%	FACTIBLE
	5%	\$ 566.163,27	39,12%	8,32%	FACTIBLE
	30%	\$ 467.055,50	34,08%	8,32%	FACTIBLE
	40%	\$ 427.412,39	32,03%	8,32%	FACTIBLE

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero (asocia las variaciones que pueden haber en los gastos por aumento o disminución en las ventas), utilizando la herramienta Excel.

Partiendo del Primer escenario, se toma esa referencia para observar los siguientes dos escenarios, en cada análisis de sensibilidad para Ingresos y Costos.

Segundo Escenario

Flujo de Caja –Venta de Activo

En el segundo escenario, se presenta, que con la venta del Activo, el flujo de Caja refleja un VAN de \$ 1.191.365,44 y una TIR de 52.96% por lo que se demuestra al inversionistas que con la intención financiera de vender el Activo en el año cinco se obtendrán mejores beneficios económicos.

Tabla 47.

Flujo de Caja proyectado segundo escenario

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos		\$ 767.520,00	\$ 792.464,40	\$ 818.219,49	\$ 844.811,63	\$ 872.268,00
(-) Gastos Operativos		\$ 212.649,85	\$ 220.378,94	\$ 224.835,74	\$ 229.477,61	\$ 234.313,72
Sueldo + Beneficios Sociales		\$ 53.105,10	\$ 59.562,38	\$ 62.731,10	\$ 66.068,39	\$ 69.583,23
Combustible		\$ 87.360,00	\$ 88.478,21	\$ 89.610,73	\$ 90.757,75	\$ 91.919,45
Depreciación de equipos		\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75
Suministros y Servicios		\$ 12.000,00	\$ 12.153,60	\$ 12.309,17	\$ 12.466,72	\$ 12.626,30
(-) Gastos Administrativos		\$ 18.083,24	\$ 18.819,17	\$ 19.594,25	\$ 20.410,56	\$ 21.270,30
Sueldo + Beneficios Sociales		\$ 13.833,24	\$ 14.569,17	\$ 15.344,25	\$ 16.160,56	\$ 17.020,30
Otros Gastos		\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00
(=)Utilidad Operativa		\$ 536.786,91	\$ 553.266,30	\$ 573.789,50	\$ 594.923,45	\$ 616.683,98
(-)Gastos Financieros		\$ 49.274,12	\$ 44.319,57	\$ 28.775,65	\$ 11.939,75	\$ -
Intereses		\$ 49.274,12	\$ 44.319,57	\$ 28.775,65	\$ 11.939,75	\$ -
(=)UATP		\$ 487.512,79	\$ 508.946,73	\$ 545.013,85	\$ 582.983,70	\$ 616.683,98
(-) 15% Participación de Trabajadores		\$ 73.126,92	\$ 76.342,01	\$ 81.752,08	\$ 87.447,56	\$ 92.502,60
(=) UAIR		\$ 414.385,87	\$ 432.604,72	\$ 463.261,78	\$ 495.536,15	\$ 524.181,38
(-) 22% Impuesto a la Renta		\$ 91.164,89	\$ 95.173,04	\$ 101.917,59	\$ 109.017,95	\$ 115.319,90
(=) Utilidad Neta		\$ 323.220,98	\$ 337.431,68	\$ 361.344,19	\$ 386.518,20	\$ 408.861,48
(+) Depreciación		\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75
(-) Inversión Inicial	\$ 1.203.695,00					
(-) Capital de Trabajo	\$ 14.212,36					\$ 14.212,36
(+) Préstamo Bancario	\$ 608.953,68					
(-) Amortización de Capital		\$ -	\$ 187.009,98	\$ 202.553,90	\$ 219.389,80	
(+) venta de activo						\$ 902.771,25
(=) Flujo de Caja del Período	\$ (608.953,68)	\$ 383.405,73	\$ 210.606,45	\$ 218.975,04	\$ 227.313,15	\$ 1.386.029,84
VAN	\$ 1.191.365,44					
TIR	52,96%					
TMAR	8,32%					

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero, utilizando la herramienta Excel.

Análisis de Sensibilidad en relación a los Ingresos

El análisis de sensibilidad en relación a los Ingresos con el escenario de la Venta del Activo en el año cinco se obtiene los siguientes resultados.

Si hubiere un 20% de disminución en los ingresos los resultados serían, un VAN positivo de \$ 763.551,56 y una TIR del 36,41%, ambos indicadores son resultados favorables para la aceptación del proyecto.

Se analiza con 10% de disminución en los ingresos los resultados serían, un VAN positivo de \$ 977.458,50 y una TIR del 44.63%, ambos resultados son favorable para recomendar la factibilidad financiera del proyecto.

Con las variaciones restantes, -5%,-2%,0% de variación de los ingresos y un posible incremento del 5%, se podrá considerar la factibilidad financiera del proyecto, de acuerdo a lo descrito en la presente tabla.

Tabla 48.
Análisis de Sensibilidad segundo escenario - Ingresos

ANALISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A INGRESOS					
	VARIACIONES	VAN	TIR	TMAR	RESULTADO
VARIACIONES	-20%	\$ 763.551,56	36,41%	8,32%	FACTIBLE
	-10%	\$ 977.458,50	44,63%	8,32%	FACTIBLE
	-5%	\$ 1.084.411,97	48,78%	8,32%	FACTIBLE
	-2%	\$ 1.148.584,06	51,28%	8,32%	FACTIBLE
	0%	\$ 1.191.365,44	52,96%	8,32%	FACTIBLE
	5%	\$ 1.298.318,91	57,15%	8,32%	FACTIBLE

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero (se asocia a la variación de los ingresos cuando exista inflación) utilizando la herramienta Excel.

Análisis de sensibilidad en relación a los Gastos Operativos

En este segundo caso con la información proporcionada en los estados financieros y en los flujos de caja, a criterio del autor se presentan los posibles eventos en las variaciones de los Gastos Operativos del proyecto, bajo los siguientes supuestos: incremento en el costo de la mano de obra, volumen de ventas menores a la estimada, etc.

Si hubiere una disminución de un 5% en los Gastos Operativos, los resultados serían, un VAN positivo de \$ 1.211.186,86 y una TIR del 53,73%, ambos resultados son favorables para la factibilidad financiera del proyecto.

Si hubiere un incremento en los costos directos en un 40% los resultados serían, un VAN positivo de \$ 1.032.794,09 y una TIR del 46,78%, se podrá recomendar la factibilidad financiera del proyecto.

En este análisis se consideró los extremos de las variaciones porcentuales a manera de ejemplo ya que de acuerdo a la tabla se podrá apreciar que, en cualquier combinación que se pretenda realizar se obtendrán resultados favorables para la aceptación o la factibilidad financiera del proyecto.

Tabla 49.
Análisis de Sensibilidad segundo escenario – Gastos Operativos.

ANALISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A GASTOS OPERATIVOS					
	VARIACIONES	VAN	TIR	TMAR	RESULTADO
VARIACIONES	-5%	\$ 1.211.186,86	53,73%	8,32%	FACTIBLE
	0%	\$ 1.191.365,44	52,96%	8,32%	FACTIBLE
	2%	\$ 1.183.436,88	52,65%	8,32%	FACTIBLE
	5%	\$ 1.171.544,03	52,18%	8,32%	FACTIBLE
	30%	\$ 1.072.436,93	48,32%	8,32%	FACTIBLE
	40%	\$ 1.032.794,09	46,78%	8,32%	FACTIBLE

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero (asocia las variaciones que pueden haber en los gastos por aumento o disminución en las ventas), utilizando la herramienta Excel.

Tercer Escenario

Flujo de Caja – No Apalancado

En el tercer escenario se mostrará un flujo de caja no apalancado, con resultados de un VAN de \$ 531.105,72 y una TIR de 23,37% y en la que permite a los inversionistas analizar las desventajas en el caso del no apalancamiento.

Tabla 50.
Flujo de Caja proyectado tercer escenario.

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos		\$ 767.520,00	\$ 792.464,40	\$ 818.219,49	\$ 844.811,63	\$ 872.268,00
(-) Gastos Operativos		\$ 212.649,85	\$ 220.378,94	\$ 224.835,74	\$ 229.477,61	\$ 234.313,72
Sueldo + Beneficios Sociales		\$ 53.105,10	\$ 59.562,38	\$ 62.731,10	\$ 66.068,39	\$ 69.583,23
Combustible		\$ 87.360,00	\$ 88.478,21	\$ 89.610,73	\$ 90.757,75	\$ 91.919,45
Depreciación de equipos		\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75
Suministros y Servicios		\$ 12.000,00	\$ 12.153,60	\$ 12.309,17	\$ 12.466,72	\$ 12.626,30
(-) Gastos Administrativos		\$ 18.083,24	\$ 18.819,17	\$ 19.594,25	\$ 20.410,56	\$ 21.270,30
Sueldo + Beneficios Sociales		\$ 13.833,24	\$ 14.569,17	\$ 15.344,25	\$ 16.160,56	\$ 17.020,30
Otros Gastos		\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00	\$ 4.250,00
(=)Utilidad Operativa		\$ 536.786,91	\$ 553.266,30	\$ 573.789,50	\$ 594.923,45	\$ 616.683,98
(-) Gastos Financieros		-	-	-	-	-
Intereses		-	-	-	-	-
(=)UAPT		\$ 536.786,91	\$ 553.266,30	\$ 573.789,50	\$ 594.923,45	\$ 616.683,98
(-) 15% Participación de Trabajadores		\$ 80.518,04	\$ 82.989,94	\$ 86.068,43	\$ 89.238,52	\$ 92.502,60
(=) UAIR		\$ 456.268,87	\$ 470.276,35	\$ 487.721,08	\$ 505.684,94	\$ 524.181,38
(-) 22% Impuesto a la Renta		\$ 100.379,15	\$ 103.460,80	\$ 107.298,64	\$ 111.250,69	\$ 115.319,90
(=) Utilidad Neta		\$ 355.889,72	\$ 366.815,55	\$ 380.422,44	\$ 394.434,25	\$ 408.861,48
(+) Depreciación		\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75	\$ 60.184,75
(-) Inversión Inicial	\$ 1.203.695,00					
(-) Capital de Trabajo	\$ 14.212,36					\$ 14.212,36
(+) Préstamo Bancario						
(-) Amortización de Capital						
(+) venta de activo						
(=) Flujo de Caja del Período	\$ (1.217.907,36)	\$ 416.074,47	\$ 427.000,30	\$ 440.607,19	\$ 454.619,00	\$ 483.258,59
VAN	\$ 531.105,72					
TIR	23,37%					
TMAR	8,32%					

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero, utilizando la herramienta Excel.

Análisis de Sensibilidad en relación a los Ingresos

El análisis de sensibilidad en relación a los Ingresos con el escenario de si no se realiza Préstamo Bancario, se obtiene los siguientes resultados.

Con un 20% de disminución en los ingresos los resultados serían, un VAN positivo de \$ 103.291,84 y una TIR del 11.42%, ambos indicadores son resultados favorables para la aceptación del proyecto.

Con un 10% de disminución en los ingresos los resultados serían, un VAN positivo de \$ 317.198,78 y una TIR del 17,55%, ambos resultados son favorable para recomendar la factibilidad financiera del proyecto.

Con las variaciones restantes, -5%,-2%,0% de variación de los ingresos y un posible incremento del 5%, se podrá considerar la factibilidad financiera del proyecto, de acuerdo a lo descrito en la presente tabla.

Tabla 51.
Análisis de Sensibilidad tercer escenario – Ingresos.

ANALISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A INGRESOS					
	VARIACIONES	VAN	TIR	TMAR	RESULTADO
VARIACIONES	-20%	\$ 103.291,84	11,42%	8,32%	FACTIBLE
	-10%	\$ 317.198,78	17,55%	8,32%	FACTIBLE
	-5%	\$ 424.152,25	20,49%	8,32%	FACTIBLE
	-2%	\$ 488.324,33	22,22%	8,32%	FACTIBLE
	0%	\$ 531.105,72	23,37%	8,32%	FACTIBLE
	5%	\$ 638.059,19	26,18%	8,32%	FACTIBLE

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero (se asocia a la variación de los ingresos cuando exista inflación) utilizando la herramienta Excel.

Análisis de sensibilidad en relación a los Gastos Operativos

El análisis de sensibilidad en relación a los Gastos Operativos con el escenario de no apalancamiento se obtiene los siguientes resultados

Con una disminución de un 5% en los Gastos Operativos, los resultados serían, un VAN positivo de \$ 550.927,14 y una TIR del 23,89%, ambos resultados son favorables para la factibilidad financiera del proyecto.

Con el incremento en los Gastos Operativos en un 40% los resultados serían, un VAN positivo de \$ 372.534,37 y una TIR del 19.08%, se podrá recomendar la factibilidad financiera del proyecto.

En este análisis se consideró los extremos de las variaciones porcentuales a manera de ejemplo ya que de acuerdo a la tabla se podrá apreciar que en cualquier combinación que se pretenda realizar se obtendrán resultados favorables para la aceptación o la factibilidad financiera del proyecto.

Tabla 52.

Análisis de Sensibilidad tercer escenario – Gastos Operativos.

ANALISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A GASTOS OPERATIVOS					
	VARIACIONES	VAN	TIR	TMAR	RESULTADO
VARIACIONES	-5%	\$ 550.927,14	23,89%	8,32%	FACTIBLE
	0%	\$ 531.105,72	23,37%	8,32%	FACTIBLE
	2%	\$ 523.177,15	23,16%	8,32%	FACTIBLE
	5%	\$ 511.284,30	22,84%	8,32%	FACTIBLE
	30%	\$ 412.177,21	20,17%	8,32%	FACTIBLE
	40%	\$ 372.534,37	19,08%	8,32%	FACTIBLE

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero (asocia las variaciones que pueden haber en los gastos por aumento o disminución en las ventas), utilizando la herramienta Excel.

Consolidado

En la presente tabla se describe un consolidado de los tres escenarios que son parte del proyecto en el que el primer y segundo escenario son los que resaltan en el análisis por los resultados obtenidos y entre estos dos últimos el segundo escenario es el que se recomendará al inversionista, ya que brinda un VAN \$ 1.191.365,44 y una TIR de 52.96% considerados los resultados más altos del proyecto.

Tabla 53.

Consolidado

	PRIMER ESCENARIO	SEGUNDO ESCENARIO	TERCER ESCENARIO
INVERSION	\$ 1.217.907,36	\$ 1.217.907,36	\$ 1.217.907,36
Aporte de Socios	\$ 608.953,68	\$ 608.953,68	\$ 1.217.907,36
Apalancado	\$ 608.953,68	\$ 608.953,68	-
Venta de Activo	-	\$ 902.771,25	-
VAN	\$ 585.984,83	\$ 1.191.365,44	\$ 531.105,72
TIR	40,12%	52,96%	23,37%
TMAR	8,32%	8,32%	8,32%

Nota: Información obtenida mediante análisis financiero (asocia las variaciones que pueden haber en los gastos por aumento o disminución en las ventas), utilizando la herramienta Excel.

CONCLUSIONES

- En consecuencia al estudio realizado, es de importancia considerar desde el punto de vista financiero, la factibilidad de realizar una inversión con bases científicas y tecnológicas, de esta forma garantizar el retorno a los socios de la organización. Sin embargo, en el presente proyecto se muestra la necesidad de concatenar de forma armónica el desarrollo financiero y ambiental que se presenta como factor imperativo en la naturaleza del negocio.
- El entorno político, social y económico referidos a la provincia de Galápagos, han permitido dar un paso gigantesco al progreso de un proyecto rentable y sostenible en el largo plazo, a renglón seguido el gobierno de turno desarrolla medidas para que Galápagos sea considerado como primera opción en la selección de espacios turísticos a nivel mundial, esto permite al inversionista tener la garantía de realizar una inversión en un espacio sin mayores observaciones.
- La investigación realizada permite brindar la confianza al inversor de un entorno favorable para el desarrollo del proyecto ya que todos los factores guardan armonía con el desarrollo sostenible de un turismo responsable y la maximización de las ganancias en el largo plazo.
- El mercado donde se desarrolla el proyecto, es en la provincia de Galápagos, exclusivamente en las Islas de Santa Cruz y San Cristóbal en donde se brindará el servicio de transporte marítimo de pasajeros con responsabilidad del medio ambiente y cuyo nivel de aceptación se puede constatar en los resultados obtenidos de la encuesta realizada a los turistas de esta zona, en la que confirman la aceptación de un producto que contenga los nuevos matices de la filosofía ambiental y confort para los turistas de la provincia de Galápagos .
- Los accionistas observan a la competencia como una parte esencial en un mercado de diversidad de servicios causando el impulso necesario para tomar la iniciativa de mejorar de manera progresiva y tecnológica, manteniéndose a la vanguardia en los cambios y necesidades de un mercado altamente competitivo.
- Por consiguiente existe un mercado con altas expectativas y aceptación de una embarcación que brinde los servicios y seguridad como los del presente proyecto.
- En el presente proyecto se determinó que para la adquisición del Barco de acuerdo a las especificaciones técnica , se necesitará una inversión de \$ 1.203,695 más

\$ 14.212,36 de capital de trabajo calculado para una semana de actividades, da un total de inversión de 1.217.907,36

- Con una TMAR fija del 8,32% el presente proyecto muestra que en todos los escenarios propuestos se obtiene una TIR superior al 23% y un VAN positivo, resultados que brindan la seguridad al accionista de una inversión segura y rentable en el largo plazo.

RECOMENDACIONES

- Crear estrategias diferenciadas para atender tanto a turistas extranjeros como locales.
- Realizar alianzas estratégicas con las agencias de viajes nacionales e internacionales con el fin de ser los primeros en su lista de socios estratégicos.
- Mantenerse a la vanguardia en la tecnología del mercado de transporte turístico marítimo, sin perder el horizonte de precautelar el medio ambiente.
- Apalancarse de manera responsable ya que permite tener mejores resultados en beneficio para los inversionistas.
- Siendo el medio ambiente una responsabilidad de todos se recomienda no perder la esencia de este proyecto, una embarcación que brinda un cuidado sano al medio ambiente.
- Teniendo como eje principal el turismo como una responsabilidad social del gobierno, esto último deberá brindar mayor cooperación promocional para incentivar el turismo en Galápagos.
- Al gobierno de turno pensar en motivar el turismo nacional con costos de vías de acceso a Galápagos que sean atractivos de acuerdo a la economía en la que se encuentra el país.

BIBLIOGRAFÍA

(09 de 08 de 2018). Obtenido de <http://www.galapagos.gob.ec/>.

Ambiente, M. d. (23 de 01 de 2014). *www.ambiente.gob.ec*. Obtenido de <http://www.ambiente.gob.ec/monitoreo-de-tortugas-marinas-inicio-en-galapagos/>

Amer, J. (2009). Los debates sobre la persecución social del turismo en las Islas Baleares. *Dialnet* , 5-23.

Andalucía, E. d. (febrero de 2017). *Marinos*. Obtenido de <http://marinos.es/barco-embarcacion-yate-buque/>

Apuntes DUOC. (2017). *WORKS*. Obtenido de http://apuntesduoc.pbworks.com/f/Valor_actual_neto.pdf

Astudillo, S., & Briozo, A. (2015). Factores determinantes de la innovación en las MIPYMES manufactureras de la Argentina y el Ecuador. *Revista FIR* , 4 (7), 53-65.

Carrillo, A. (Junio de 2015). *Repositorio de la PUCE*. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/10016/PROPUESTA%20DE%20FINANCIAMIENTO%20PARA%20LA%20CONSTRUCCION%20DE%20UN%20BARCO%20DEDICADO%20AL%20TURISMO%20EN%20LAS%20ISLAS%20DEL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Carrión, D., & Sánchez, R. (2014). Pensar las alternativas, imaginar la transición. *Quito:Fundación Rosa Luxemburgo*. .

Castillo, M. B. (2015). *Análisis de los procesos de licenciamiento ambiental para los buques de turismo de menos de 20 pasajeros que operan en la reserva marina de galápagos*. Obtenido de <https://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/29769>

Castillo, M. (2015). *Repositorio de la ESPOL*. Obtenido de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/29769/1/Tesis%20Castillo%20Casta%20B1eda%20Mar%20C3%ADa%20Bel%20C3%A9n%20-%20An%20C3%A1lisis%20de%20los%20procesos%20de%20licenciamiento%20ambiental%20para%20los%20buques%20de%20menos%20de%202~1.pdf>

Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos. (14 de 09 de 2015). *www.gobiernogalapagos.gob*. Obtenido de http://www.gobiernogalapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/09/propuesta-plan-galapagos-version-14_sep_2015.pdf

Diario el Comercio. (04 de 09 de 2016). Galapagos recibe un reconocimiento por sus esfuerzos de conservacion . *Galapagos recibe un reconocimiento por sus esfuerzos de conservacion* .

Diario El Telégrafo. (23 de Junio de 2015). *La Ley de Galápagos propone 5 cambios* , págs. 20 - 23.

Dirección del Parque Nacional Galápagos. (2015). *galapagos.gob.ec*. Obtenido de <http://www.galapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Informe-de-Visitantes-2015.pdf>

Dirección del Parque Nacional Galápagos y Observatorio de Turismo Galápagos. (2015). *Informe de Visitantes a las áreas protegidas de Galápagos*. Obtenido de http://www.galapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/07/Informe_visitantes_Anual_2016_vfinal.pdf

Dominguez, G. C. (2011). ¿Qué es la TIR de un proyecto de inversión? *Extoikos* , 129 - 130.

Dzul Escamilla, L. M. (2013). *Diseño No Experimental*. Obtenido de Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo: <https://www.uaeh.edu.mx/>

EL COMERCIO. (24 de 02 de 2017). El Abastecimiento para Galapagos se reforzará vía aérea.

El Telégrafo. (28 de 03 de 2017). Lenín Moreno anima a empresarios extranjeros a invertir en Ecuador para un "ganar-ganar".

El Universo. (17 de 05 de 2015). 4R Para disminuir la basura en Galapagos.

EL Universo. (18 de Abril de 2010). Cien lanchas hacen turismo sin permisos en Galápagos.

El Universo. (21 de 03 de 2016). Ecuador crea santuario ecológico en Galápagos para proteger al tiburón martillo.

El Universo. (09 de 06 de 2013). Población de lobos marinos en Galápagos ha disminuido en un 50% en 30 años.

Empresa Cruising Galápagos S.A. (2000). *Estimación de atención a los turistas en la Provincia de Galápagos*. San Cristóbal.

Escorsa Castells, P., & Pasola, J. V. (2003). *Tecnología e innovación en la empresa*. Barcelona: UPC.

Galápagos, D. d. (2015). *Informe anual de visitantes a las áreas protegidas de Galápagos*. Obtenido de http://www.galapagos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Informe-de-Visitantes_2014.pdf

galapaguide. (23 de Junio de 2017). *galapaguide.com*. Obtenido de http://www.galapaguide.com/movilizacion_islas_galapagos_esp.htm

González, M. D. (Mayo de 2011). *Diseño de la campaña de comunicación y educación ambiental sobre la problemática actual de lobos marinos en la isla San Cristóbal dirigida a los pescadores de la isla*. Obtenido de <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/1068>

Goodwin, J. (2008). "Sustainable tourism development in the caribbean island nation- states. *Michigan Journal of Public Affairs* , 5: 1-16.

Hernandez, E. (1999). *Formulación y Evaluación de Proyectos*. Obtenido de www.irgltg.com

Hernández, L. (2008). Turismo de masas y transporte: El gran reto del turismo del siglo XXI. *Scripta Nova* .

Hernandez, S. R. (2010). *Metodología de la Investigación*. Santiago de Chile: Mc Graw Hill.

Huertas, R., & Dominguez, R. (2015). *Decisiones estratégicas para la dirección de operaciones en empresas de servicio y turísticas*. Barcelona: Edicions de la Universitat de Barcelona.

INEC. (10 de 11 de 2015). www.ecuadorencifras.gob.ec. Obtenido de http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Poblacion_y_Demografia/CPV_Galapagos_2015/Analisis_Galapagos%202015.pdf

INEC. (19 de 05 de 2016). *www.ecuadorencifras.gob.ec*. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/galapagos-ya-cuenta-con-indice-de-precios-al-consumidor/>

James, J. (2009). El papel del estado en la construcción del desarrollo sostenible: el caso del turismo en el caribe insular. *SciELO* .

Jaramillo, P., Cueva, P., Jiménez, E., & Ortiz, J. (2014). *Fundación Charles Darwin*. Obtenido de http://test.darwinfoundation.org/media/filer_public/36/75/3675f6c8-b972-4f7c-aeae-d8b58219aa0a/galapagosverde_2050_final-20140513.pdf

Julia Fraga, L. K., Ordoñez, J. C., & CINVESTAV-UCM, E. (2015). Turismo y ocio: mercantilización y consumo de espacios, lugares, objetos y emociones. *Colección PASOS* , 25-43.

Junta de Comercio y Desarrollo de Naciones Unidas. (2013). Turismo sostenible: contribución del turismo al crecimiento económico y al desarrollo sostenible. *Conferencia de las Naciones Unidas* , 26 - 27.

Manuel Ruiz, M. B. (2013). El enfoque mixto de investigaciones en los Estudios Fiscales. *Revista Académica de Investigación TLATEMOANI* , 7 - 12.

Marrero, R., & Manuel, S. (2008). La competitividad y calidad en los destinos turísticos de sol y playa. El caso de las Islas Canarias. *Cuadernos de Turismo* , 123-143.

Martín de la Rosa, B. (2003). La imagen turística de las regiones insulares: Las Islas como paraísos. *Cuadernos de Turismo* , 127-137.

Martín, J. (15 de mayo de 2017). *Cerem Internacional Business School*. Obtenido de <https://www.cerem.es/blog/estudia-tu-entorno-con-un-pest-el>

Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad. (18 de 05 de 2017). *www.produccion.gob.ec*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/?s=politicas+de+turismo+y+empleo>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (07 de 03 de 2012). *www.obraspublicas.gob.ec*. Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/69_Res-Nro.-019-13-SCAN.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (16 de 08 de 2017). *www.obraspublicas.gob.ec*. Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/objetivos/>

Ministerio de Turismo. (2015). *Rendición de Cuentas 2015*. Obtenido de http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/03/RENDICI%C3%93N-DE-CUENTAS_MINTUR-1.pdf

Ministerio de Turismo. (21 de 06 de 2017). *www.turismo.gob.ec*. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/incorporando-nuevas-tecnologias-en-el-monitoreo-del-turismo-en-areas-protegidas-de-galapagos/>

Ministerio del Ambiente. (2015). *Sistema Nacional de Área Protegidas del Ecuador*. Obtenido de Parque Nacional Galápagos: <http://areasprotegidas.ambiente.gob.ec/es/areas-protegidas/parque-nacional-gal%C3%A1pagos>

Motoche, R. (2017). INCIDENCIA DEL DESARROLLO TURÍSTICO EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL URBANA DE PUERTO AYORA, ISLA SANTA CRUZ, PROVINCIA DE GALÁPAGOS. *Repositorio de la Universidad Central del Ecuador* .

Moya, M., & Arroyo, D. (2016). Análisis de los resultados de la operación del catamarán “Génesis Solar” en el estrecho de Itabaca (Islas Galápagos). *Research Gate* .

Muñoz, A. (2013). LA CONTRADICCIÓN DEL TURISMO EN LA CONSERVACIÓN Y EL DESARROLLO EN GALÁPAGOS – ECUADOR. *Revista Scielo* , 399-413.

Naciones Unidas. (2001). *Repositorio virtual de la CEPAL*. Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6470/S01121064_es.pdf?sequence=1

Noboa, J., & Mayra, A. (2014). *Repositorio de la ULVR*. Obtenido de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/40/1/T-ULVR-0014.pdf>

OMT. (2016). *tURISMO iNTERNACIONAL 2016*. Obtenido de <http://www2.unwto.org/es>

Oservatorio de Turismo de Galápagos. (2015). *Observatorio de Turismo de Galápagos*. Obtenido de <http://www.observatoriogalapagos.gob.ec/arribos-anales>

Quesada, R. (2016). Impacto Turístico en el Desarrollo Sostenible de los Pescadores Artesanales en el Cantón de Santa Cruz, Provincia de Galápagos, Ecuador: Estudio de Caso Modalidad Turística de Pesca Vivencial. *Repositorio FLACSO Ecuador* .

Quesada, R. (2016). Impacto Turístico en el Desarrollo Sostenible de los Pescadores Artesanales en el Cantón de Santa Cruz, Provincia de Galápagos, Ecuador: Estudio de Caso Modalidad Turística de Pesca Vivencial. *Repositorio FLACSO Ecuador* .

Ramoá, M. C., Flores, L. C., Zucco, F. D., & Reis, D. C. (2015). EL MARKETING MIX CÓMO FACTOR DE INFLUENCIA DEL COMPORTAMIENTO DEL MERCADO BRASILEÑO PARA LOS CRUCEROS MARÍTIMOS. *Revista de Turismo y Desarrollo Local* .

Salvá, P. (1998). Los modelos de desarrollo turístico en el Mediterráneo. *Cuadernos del turismo* , 7-24.

Sánchez, Á. (2003). Dependencias regionales del turismo en la Isla de Cozumel, México. *Cuadernos del Turismo* , 169-180.

Sapag Chain, N., & Sapag Chain, R. (2008). *Preparación y evaluación de proyectos*. Bogotá: Mc Graw-Hill Interamericana.

Sapag Chain, N., & Sapag Chain, R. (2008). *Preparación y Evaluación de Proyectos*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana.

Secretario Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013 - 2017). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Consejo Nacional de Planificación.

Sernovitz, A. (2013). *Buzz Marketing.El poder de Boca a Boca*. Ayala Multimedia.

Servicios del Parque Nacional Galapagos. (2015). *Parque Nacional Galápagos*. Obtenido de www.galapagospark.org

Solís, M. d., Méndez, S., Moctezuma, A., Novela, R., Martínez, E., & Amaya, G. (2012). LA IMPORTANCIA DE LA LIQUIDEZ, RENTABILIDAD, INVERSIÓN Y TOMA DE DECISIONES EN LA GESTIÓN FINANCIERA EMPRESARIAL PARA LA OBTENCIÓN DE RECURSOS EN LA INDUSTRIA DE LA PESCA DE PELÁGICOS MENORES EN ENSENADA, B.C. . *AECA* , 161-185.

Soto, D., & Paez, J. (1998). Apertura, competitividad y estructuras en empresas innovadoras en Colombia. *EAN* , 81-90.

Super de Compañías. (2017). *SUPERINTENDECIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS*. Obtenido de http://appscvsmovil.supercias.gob.ec/portaldeinformacion/consulta_cia_menu.zul

Surtrek. (junio de .2017). *Surtrek - Adventures*.

Tapia, W., Ospina, P., Quiroga, D., Reck, G., González, J. A., & Montes, C. (2007). *Repositorio UAM*. Obtenido de https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/3210/23094_cap_tapia.pdf?sequence=1

Thompson, J. (30 de JULIO de 2009). *TODO SOBRE PROYECTOS*. Obtenido de <http://todosobreproyectos.blogspot.com>

Torre, O. d. (1992). El turismo. Fenómeno social,. En O. d. Torre, *El turismo. Fenómeno social*, (págs. 20 - 24). México: Fondo de Cultura Económica.

Villamar, M. (2015). *Repositorio de la ESPOL*. Obtenido de <http://www.dspace.espol.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/37075/D-CD88455.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>

Viloria, N. (2012). DESARROLLO TURÍSTICO Y SU RELACIÓN CON EL TRANSPORTE. *Revista electrónica UACH* , 23-36.

Vivir, P. N. (2009). *SENPLADES*. Quito: Consejo Nacional de Planificación.

watkns, G., & Cruz, F. (2007). Galapagos at the risk, a socioeconomic analysis of the situation in the archpielago. *Charles Darwin Foundation* .

www.ambiente.gob.ec. (09 de 08 de 2017). Obtenido de <http://www.ambiente.gob.ec/valores-mision-vision/>

www.buenvivir.gob.ec. (09 de 08 de 2017). Obtenido de <http://www.buenvivir.gob.ec/69>

www.obraspublicas.gob.ec. (09 de 08 de 2017). Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/69_Res-Nro.-019-13-SCAN.pdf

www.obraspublicas.gob.ec. (09 de 08 de 2017). Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/69_Res-Nro.-019-13-SCAN.pdf

www.turismo.gob.ec. (09 de 08 de 2017). Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LOREG-11-06-2015.pdf>:
<http://www.turismo.gob.ec>

www.turismo.gob.ec. (09 de 08 de 2017). Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/all-you-need-is-ecuador-es-la-campana-que-estara-en-el-mundo/>

ANEXOS







DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Petter Darwin Echeverría Maggi, con C.C: # 0915989396 autor del trabajo de titulación: *“Estudio de factibilidad para la compra de una embarcación de transporte turístico ubicada en Galápagos: Cruising Galápagos S.A.”* previo a la obtención del grado de **MAGISTER EN FINANZAS Y ECONOMIA EMPRESARIAL** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 9 de Enero de 2018

f. _____

Nombre: Petter Darwin Echeverría Maggi
C.C: 09159893096



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	<i>Estudio de factibilidad para la compra de una embarcación de transporte turístico ubicada en Galápagos: Cruising Galápagos S.A.</i>		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Echeverría Maggi Petter Darwin		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Ing. Rolando Farfán, MSc., Ing. Villacrés Roca Julio Ricardo, Mcs., Lcdo. Garzón Renato, Mgs		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Finanzas y Economía Empresarial		
GRADO OBTENIDO:	Magister en Finanzas y Economía Empresarial		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	9 de enero del 2018	No. DE PÁGINAS:	95 páginas
ÁREAS TEMÁTICAS:	Finanzas, Economía y Administración.		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	DPNG: Dirección Parque Nacional Galápagos; MAE: Ministerio Ambiente Ecuador ; VAN: Valor Actual Neto; TIR: Tasa Interno de Retorno		
RESUMEN:	<p>El presente proyecto se basó en el análisis de factibilidad financiero para la compra de una embarcación de transporte turístico de pasajeros para la provincia de Galápagos para la empresa Cruising Galápagos S.A; con el propósito de hacer diferencia en el turismo de la isla, se realizó una investigación No Experimental transeccional en base a la observación, donde se obtuvo una muestra representativa de turistas, se utilizó el método cualitativo y cuantitativo para la recolección de datos mediante la entrevista a empresarios y la encuesta a los turistas.</p> <p>De la revisión de la literatura pudo obtener trabajos que sirvieron de referencia para el desarrollo de este tales como el “Análisis de los procesos de licenciamiento ambiental para los buques de turismo”, (2015) en base a quince estudios de impacto ambiental que operan en Reserva Marina Galápagos.</p> <p>Los resultados del análisis del entorno de mercado indicaron que es favorable para la inversión debido a que la demanda de turista tanto nacionales como extranjeros está en crecimiento, además el 90% de las personas encuestadas están de acuerdo al valor planteado del paseo de una isla a la otra, existe poca competencia, las políticas legales y ambientales son adaptables.</p> <p>En cuanto al requerimiento necesario para la implementación del proyecto se pudo determinar que se requiere una inversión de \$ 1.217.907,36 de acuerdo al análisis técnico y capital de trabajo.</p> <p>Los resultados del análisis de factibilidad evidenciaron que el proyecto es viable puesto que TIR Y VAN son positivos, siendo la TIR mayor a la TMAR en los tres escenarios propuestos.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0939991916	E-mail: darwin75-17@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Econ. María Teresa Alcívar Avilés, PHD		
	Teléfono: 0997044088		
	E-mail: maria.alcivar10@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			