



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN

**“Viabilidad para la Creación de una empresa de Transporte Marítimo de pasajeros en la
Bahía de Paita - año 2018”**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN**

AUTORES

Br. García Vedia Nelson Benjamín (ORCID: 0000-0002-7222-5298)

Br. Navarrete Torres Carlos Alberto (ORCID: 0000-0003-0714-4210)

ASESOR

Dr. Castillo Palacios Freddy William (ORCID: 0000-0001-5815-6559)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
GESTIÓN DE ORGANIZACIONES**

PIURA – PERÚ

2019

Universidad César Vallejo
Facultad de Ciencias Empresariales
ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la Escuela Académico Profesional de Administración de la Universidad César Vallejo – Piura, siendo las 7:00 pm del día JUEVES 28 de MARZO del 2019.

El Jurado Evaluador de la Tesis denominada:

**“VIABILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE
TRANSPORTE MARITIMO DE PASAJEROS EN LA BAHIA DE PAITA.
AÑO 2018”**

Sustentada por:

**GARCIA VEDIA NELSON BENJAMIN / NAVARRETE
TORRES CARLOS ALBERTO**

Bachiller en: _____
(Apellidos) (Nombres)

Administración.

ACUERDAN:

_____ *Aprobar la Tesis* _____

RECOMIENDAN

_____ *Levantar las observaciones* _____

Presidente (a) del Jurado: Dra. Nélica Rodríguez de Peña

Nombre Completo Firma

Miembro (a) del Jurado: Dra. Emma Ramos Farroñan

Nombre Completo Firma

Miembro (a) del Jurado: Dr. Freddy Castillo Palacios

Nombre Completo Firma

Dedicatoria

Dedicamos esta tesis a todos aquellos que creyeron en nosotros, a nuestras familias por el tiempo que se privaron de nuestra presencia.

Agradecimiento

Agradecemos de forma especial a nuestros maestros por sus aportes y enseñanzas a lo largo de nuestra carrera, a nuestros compañeros de clases por compartir con nosotros momentos de estudio valiosos.

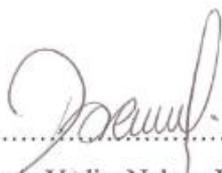
Declaración de autenticidad

Nosotros, García Vedia, Nelson Benjamín con DNI N° 42586187 y Navarrete Torres, Carlos Alberto con DNI N° 02823759, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela de Administración, declaramos bajo juramento que toda la documentación que acompañamos es veraz y auténtica.

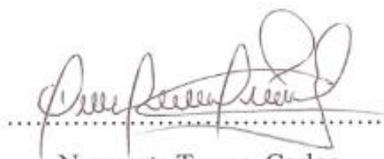
Así mismo, declaramos también bajo juramento que todos los datos e información que se muestran en la presente tesis son auténticos y veraces.

En tal sentido asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por el cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Piura, 08 de junio del 2019.



.....
García Vedia, Nelson Benjamín
DNI N° 42586187



.....
Navarrete Torres, Carlos
DNI N° 02823759

Presentación

Señores miembros del Jurado:

Presentamos ante ustedes la tesis titulada “Viabilidad para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita - Año 2018”. La misma que consta de los siguientes capítulos:

En el Capítulo I: Introducción, se describe la realidad problemática, los trabajos previos, las teorías relacionadas al tema, el problema de investigación, la justificación, las hipótesis y por último los objetivos.

En el Capítulo II: Método, se da a conocer el diseño de investigación, las variables y su operacionalización, la población y la muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad, los métodos de análisis de datos y finalmente los aspectos éticos.

En el Capítulo III y IV: Se dan a conocer los resultados recopilados a través de la aplicación de los instrumentos y se discuten los diferentes resultados de los trabajos previos, se contrastan las teorías relacionadas al tema con los resultados obtenidos en la presente investigación.

En el Capítulo V, VI y VII: Se presentan las conclusiones, recomendaciones y se presentan las referencias bibliográficas que sirvieron como base para el desarrollo de la presente investigación y los anexos utilizados, respectivamente.

Este trabajo de investigación se presenta en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo. Esperando cumplir con los requisitos de aprobación para obtener el título profesional de Licenciado en Administración.

Los autores.

Índice de Contenido

Página del jurado	02
Dedicatoria	03
Agradecimiento	04
Declaración de autenticidad	05
Presentación	06
Índice	07
Resumen	10
Abstract	11
I. Introducción	12
1.1 Realidad problemática	12
1.2 Trabajos previos	13
1.3 Teorías relacionadas al tema	16
1.4 Formulación del problema	17
1.5 Justificación del estudio	18
1.6 Hipótesis	18
1.7 Objetivos	19
II. Método	20
2.1 Diseño de investigación	20
2.2. Variables, operacionalización	20
2.3 Población y muestra	22
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y Confiabilidad	22
2.5 Métodos de análisis de datos	23
2.6 Aspectos éticos	23
III. Resultados	24
IV. Discusión	47
V. Conclusiones	50
VI. Recomendaciones	51
VII. Referencias	52
Anexos	54

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distribución de encuestados según frecuencia con que emplea el servicio	24
Tabla 2. Distribución de encuestados según predisposición a utilizar los servicios de una empresa de servicio de transporte marítimo de personas en la bahía de Paita	25
Tabla 3. Distribución de encuestados según tipo de servicios que le gustaría	25
Tabla 4. Distribución de encuestados según tipo de embarcación que preferiría	26
Tabla 5. Distribución de encuestados según su disposición a cancelar (hr /fracción) por el servicio de transporte marítimo de pasajeros en el puerto de Paita.	26
Tabla 6. Distribución de encuestados según horarios requeridos de servicio	27
Tabla 7. Distribución de encuestados según servicios adicionales de los cuales haría uso.	27
Tabla 8. Distribución de encuestados según satisfacción con el servicio actual	28
Tabla 9. Distribución de encuestados según lo que considera que debe mejorar el servicio	28
Tabla 10. Distribución de encuestados según lo que menos le ha gustado del actual servicio que ofrecen las empresas	29
Tabla 11. Distribución de encuestados según género.	29
Tabla 12. Distribución de encuestados según edad	30
Tabla 13. Distribución de encuestados según empresa de procedencia	30
Tabla 14. Análisis de la Demanda	31
Tabla 15. Análisis de la Competencia	32
Tabla 16. Tamaño del proyecto	32
Tabla 17. Porcentaje de demanda a atender	33
Tabla 18. . Distribución de encuestados según su consideración respecto a preferencia de ubicación de la oficina de la empresa	33
Tabla 19. Localización	34
Tabla 20. Inversión Total	36
Tabla 21. Estructura del Financiamiento Soles	36
Tabla 22. Cuadro de servicio de deuda	37
Tabla 23. Determinación del Precio de Venta	38
Tabla 24. Proyección de Ingresos Totales	38
Tabla 25. Proyección de Costos	38
Tabla 26. Proyección de Egresos	39
Tabla 27. Flujo de Caja Económico – Financiero	40
Tabla 28. Información para Evaluación Económica Financiera	41

Tabla 29. Evaluación Económica	41
Tabla 30. Evaluación Financiera	42
Tabla 31. Flujo de Caja Pesimista	44
Tabla 32. Flujo de Caja Optimista	45
Tabla 33. Sensibilidad del VAN	45
Tabla 34. Sensibilidad de la TIR	46
Tabla 35. Sensibilidad del Beneficio costo	46
Tabla 36. Gastos de constitución	74
Tabla 37. Muebles y enseres	74
Tabla 38. Maquinaria y equipo	75
Tabla 39. Servicios	75
Tabla 40. Equipos complementarios	76
Tabla 41. Planillas	77
Tabla 42. Beneficios Sociales	77
Tabla 43. Punto de equilibrio	78

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organigrama de la Empresa	66
-------------------------------------	----

RESUMEN

El objetivo principal de la presente investigación fue determinar la viabilidad técnica y económica-financiera para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita. Se trata de una investigación no experimental, transversal y descriptiva, donde se aplicaron las técnicas de encuesta y entrevista. La muestra de estudio fue de 22 administradores y jefes de operaciones de las empresas dedicadas al servicio marítimo y portuario con sede en el Puerto de Paita. Los resultados del estudio evidencian la viabilidad técnica y las proyecciones económicas y financieras favorables a la creación de la empresa. Para la puesta en marcha de la empresa se requiere una inversión de S/. 642,750.40, correspondiendo el 98% a Inversión Fija y 2% a Capital de Trabajo; esta inversión será financiada con el 46% (S/ 292,750.40) de aporte de socios y el 54% (S/ 350,000.00) vía crédito con una entidad bancaria, con un plazo de amortización de cinco años. Finalmente, de acuerdo con la evaluación realizada se puede afirmar que la propuesta de negocio es rentable económica y financieramente.

Palabras claves: Viabilidad, transporte marítimo, actividad portuaria, demanda, Paita.

ABSTRACT

The main objective of the present investigation was to determine the technical and economic-financial feasibility for the creation of a passenger shipping company in Paita Bay. This is a non-experimental, cross-sectional and descriptive research, where the survey and interview techniques were applied. The sample of study was of 22 administrators and heads of operations of the companies dedicated to the maritime and port service with headquarters in the Port of Paita. The results of the study show the technical feasibility and economic and financial projections favorable to the creation of the company. For the start-up of the company, an investment of S /. 642,750.40, corresponding 98% to Fixed Investment and 2% to Working Capital; this investment will be financed with 46% (S / 292,750.40) of contribution from partners and 54% (S / 350,000.00) via credit with a bank, with a repayment term of five years. Finally, according to the evaluation carried out, it can be affirmed that the business proposal is economically and financially profitable.

Keywords: Feasibility, maritime transport, port activity, demand, Paita.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

En el mundo contemporáneo el traslado de mercancías por mar es el más eficiente y el que mayor seguridad y economía implica. La actividad comercial progresivamente se ve incrementada por lo que es necesario que las empresas navieras y las infraestructuras portuarias se modernicen, agilizando el tráfico vía marítima. Una de las partes más destacables de la cadena logística del comercio internacional es precisamente el traslado por mar de seres humanos y bienes materiales, por tal razón los puertos en los distintos países poseen equipamientos adecuados y en las mejores condiciones para brindar sus servicios. Como parte de estos, se tiene el servicio de lancha para Pilot, para autoridades, materiales o de apoyo a distintas maniobras.

En el caso peruano el puerto más formal e implementado es el Callao y por ende es el lugar con mayor tráfico marítimo en el Perú. En el norte del país, se ubica el puerto de Paita, el cual se constituye como el segundo da nivel nacional, con destacadas proyecciones para el desarrollo, para el cual se prevé un importante crecimiento dado el volumen creciente de actividades productivas, extractivas y de comercio exterior en la región, por ello Paita se debe preparar para afrontar este potencial de demanda creciente.

Por otro lado, Paita ocupa el segundo lugar también en cuanto a movimiento de carga en contenedores, situación que origina el mayor arribo de barcos de distintas nacionalidades, por ello existe la obligación de dar un servicio con la seguridad y garantía demandada por el público. Sin embargo, la dificultad que se presenta es que el traslado de personas en la bahía es llevado a cabo por lanchas informales, con un servicio de limitada calidad, generando mayores costos a las empresas usuarias.

En este orden de ideas, la presente tesis se orientará al servicio de transporte de tierra/muelle a la bahía o embarcación fondeada. Como se ha mencionado, la infraestructura en tierra es buena; la dificultad es que se carece de lanchas para brindar el servicio en esta parte de la cadena logística con idoneidad, calidad y garantía así como en cumplimiento de la normatividad de distinto alcance. En la actualidad solo se dispone de 03 embarcaciones de madera, las mismas que no reúnen las características necesarias y mucho menos cubren en cantidad la demanda del servicio.

Si lo referido líneas arriba prosigue en el tiempo, podría originar que el puerto de Paita deje de ser considerado como un lugar seguro en el contexto de las operaciones marítimas comerciales internacionales, o genere posiblemente accidentes lamentables por la informalidad y falta de seguridad

Por ello, es que es necesario que Paita posea un servicio de transporte de personas en base a embarcaciones que cumplan con las normas y estándares de calidad y seguridad internacional, logrando un traslado marítimo con mayor seguridad.

1.2. Trabajos previos

1.2.1. Antecedentes internacionales

Sánchez (2013). “Análisis de la viabilidad de la ruta de transporte marítimo Cartagena – Valencia – Livorno para la exportación de productos hortofrutícolas”. Concluye indicando que la ruta tiene poca posibilidad de rentabilidad por el retorno sin carga desde el último puerto. El negocio tiene dos opciones para lograr mayor rentabilidad el reducir los costos vía la dimensión del barco o el incremento de ingresos con un mayor precio por el servicio.

Bolaños (2015). “Propuesta de Plan de Negocios para la expansión de actividades de servicios marítimos offshore”. Concluye en

que se carece de registro de actividad económica específica para estudios marítimos en el Clasificador de Actividades Económicas de Ecuador. Ello problematiza el efectuar estudios alrededor de empresas relacionadas. El plan propuesto demanda un diseño organizacional flexible y recursos humanos muy capacitados. De otra parte el riesgo que se presenta es muy alto para el negocio.

Marchena (2014). “Logística externa de exportación de banano hacia Holanda”. Se concluyó que el sistema de apoyo logístico del Perú es más eficiente que el ecuatoriano en el caso del mercado referido, siendo el caso peruano de mayor competitividad en todos los factores relacionados a la logística externa. Asimismo se demostró la influencia que existe de las innovaciones peruanas respecto a los costos de la logística, lo cual dio forma a diversas ventajas para los productores nacionales.

1.2.2. Antecedentes nacionales

Banda, Cárdenas y Zúñiga (2016). “Propuesta de uso del modo de transporte hovercraft para la operación logística fluvial en la Amazonía Peruana”. Concluyó identificando diversas posibilidades de navegación, alrededor de la ejecución de dragados. Se plantean algunos escenarios, donde el mejor es el que incluye el costo por tonelada transportada en dimensión que el transporte vía aérea.

Castro (2015). “Logística y transporte internacional para carga especial”. Concluye que el ofrecimiento del servicio se relaciona con la capacidad logística internacional, dentro de esta se encuentra las posibilidades de carga y descarga en terminales portuarios, la ruta terrestre que se empleará y los trámites aduaneros que se deban efectuar. Finalmente, se seleccionó a Alemania, China y USA como zonas de origen de origen.

Estrada y Reyes (2017). “Factores que generaron la crisis en el sector naviero entre los años 2014 y 2016”. Se concluye validando como una de las causas a la competencia de precios con el otorgamiento de créditos como táctica de costos aplicada por las empresas navieras. Asimismo, la competencia por los precios fue muy fuerte en cuanto a los fletes marítimos de contenedores. Por último se destaca la excesiva oferta la cual incluso fue mayor a lo largo de los años de estudio.

Barrios, Creamer y Triguero (2017). “Implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional”. Se concluye se indica que el Perú no posee con barcos de bandera nacional por lo que se debe dirigirse a flotas internacionales para tener dicho servicio. En cuanto al elemento tiempo, se evidencia que en las rutas estudiadas, se presentan similares tiempos. Respecto a los costos, el transporte por mar es inferior al costo de transporte por tierra.

1.2.3. Antecedentes locales

Maguiña (2018). “Plan de operaciones para el mantenimiento de embarcaciones off shore de Trabajos Marítimos S.A. Paita – 2017”. Se concluyó en que la empresa no posee personal calificado a pesar de tener experiencia en trabajos marítimos, no son capacitados mucho menos actualizados en sus conocimientos y prácticas. De otra parte, no se dispone de los equipos requeridos para darle mantenimiento a los barcos y el personal no cuenta con las certificaciones necesarias para este tipo de labores.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1 Viabilidad

Este vocablo está relacionado con la satisfacción de los requisitos técnicos y económicos – financieros para la implementación de un negocio. De cumplirse con dichos requerimientos, el proyecto debe replantearse. Para llegar a concluir si la empresa cumple con ello, se recurre a fuentes de información de mercados de orden primario y secundario. En este estudio se debe especificar la tecnología a emplear y los costos, asimismo la proyección financiera y rentable. (Hamilton, 2013)

Sobrero (2009) refiere que la palabra viabilidad, es empleada para evaluar proyectos, para explicar el potencial de una idea de negocio y la capacidad de esta de generar un positivo desempeño financiero.

- **Viabilidad Técnica**

Este análisis posibilita establecer si los recursos tecnológicos que se disponen posibilitan ejecutar un proyecto y si es conveniente llevarlo a cabo. En este estudio se tienen que establecer las diferentes opciones que lleven a ejecutar exitosamente la idea de negocio así como las alternativas de procesos para fabricar un producto o prestar un servicio. Se debe efectuar una estimación de los recursos a emplear para la ejecución y puesta en marcha del proyecto. (Sapag, 2008)

- **Viabilidad Financiera**

Sapag (2008) indica que este análisis permite determinar si se dispone de recursos para el financiamiento de la ejecución del plan y la operatividad del proyecto desde la evaluación del flujo de costos, lo cual requiere evaluar los costos de las acciones y proyectar las ganancias a ser generadas por el negocio, luego de lo cual se cuantifican los indicadores financieros.

Las fuentes de financiamiento incluyen fuentes propias en cuanto al capital que cada socio aporta o fuentes externas como entidades bancarias, cajas, entre otras.

- **Viabilidad de Gestión**

Sobrero (2009) indica que esta viabilidad se refiere a la capacidad de la empresa que ejecutará el negocio, lo mantendrá en el tiempo y administrará.

- **Viabilidad Económica**

Sapag (2008) refiere que se basa en el cálculo de las proyecciones rentables del proyecto, empleando distintos indicadores, entre ellos el Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR), siendo necesaria asimismo la razón Beneficio Costo (B/C) y el Período de Recuperación del Capital.

Esta evaluación incluye el análisis de todas las opciones encontradas y referidas líneas precedentes. Se necesita incluir las opciones que se tengan en el contexto técnico, financiero, organizacional y mercadológico. En ocasiones, una alternativa técnica descartada podría ser considerada de manera preferente al realizar el análisis integrando opciones organizacionales, legales, económicas, entre varias otras.

1.4. Formulación del problema

1.4.1. Pregunta general

- ¿Es viable la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita en el año 2018?

1.4.2. Preguntas específicas

- ¿Es viable técnicamente la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita?
- ¿Es viable económica y financieramente la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita?

1.5. Justificación del estudio

Esta investigación tiene una justificación práctica y económica pues buscará dar una solución a la problemática presentada en la bahía del puerto de Paita referida a la falta de embarcaciones que brinden los servicios de transporte de pasajeros que cumplan con las normas internacionales y nacionales del transporte marítimo. El beneficio estará dado en la medida que el servicio de transporte del que hacen uso las empresas navieras en Paita sea de un elevado standard de calidad y seguridad y formalidad. Ello impactará positivamente en el mercado pues se dinamizarán las actividades comerciales en la bahía del puerto de Paita.

En consecuencia el impacto del presente estudio está relacionado al mejor aprovechamiento de las oportunidades comerciales que se presentan en la región y que demandan de un mayor y mejor tráfico marítimo en la bahía de Paita, garantizando el posicionamiento del puerto como un lugar ideal para el comercio internacional, cumpliendo con las distintas regulaciones internacionales y nacionales.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis general

HG. La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita es viable.

1.6.2. Hipótesis específicas

H1: La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita es viable técnicamente.

H2: La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita es viable económica y financieramente.

1.7. Objetivo

1.7.1. Objetivo general

- Determinar la viabilidad para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita.

1.7.2. Objetivos específicos

- Evaluar la viabilidad técnica para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita.
- Analizar la viabilidad económica y financiera para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación

El estudio es no experimental, ya que no se llevó a cabo manipulación de variables. Es de enfoque transversal pues evaluó la variable de estudio a través del recojo de datos en un solo periodo de tiempo. Finalmente se trató de un estudio descriptivo, debido a que se abocó a indagar las características de la variable de estudio.

2.2. Variables, Operacionalización

Variable:

Viabilidad para la creación de una empresa

Se refiere cumplimiento satisfactorio de las obligaciones técnicas, de orden legal, organizativo, financiero y mercadológicas. Una situación no favorable en estas exigencias es causa de reformulación del plan o su no ejecución. (Hamilton, 2013)

2.2.1. Operacionalización de variables

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
VIABILIDAD	Implica cumplir satisfactoriamente los requerimientos técnicos, económicos y financieros para el inicio de un negocio. Un contexto desfavorable en cualquiera de los requerimientos señalados anteriormente, será motivo para que el proyecto tenga que reformularse o que no se ejecute. (Hamilton, 2013)	Viabilidad técnica	Se evaluará el tamaño, localización óptima y tecnología de las instalaciones y equipos necesarios para proveer el servicio, para lo cual se aplicará un cuestionario a administradores y jefes de operaciones de las empresas dedicadas al servicio marítimo y portuario con sede en el Puerto de Paita	Tamaño	Nominal
				Localización	
				Tecnología	
		Viabilidad económico - financiera	Se calculará la inversión necesaria, flujo de caja, VANE, TIRE, VANF, TIRF, periodo de recuperación de capital y sensibilidad del proyecto mediante el análisis de distintos estados financieros proyectados.	Inversión necesaria	Razón
				Flujo de caja proyectado	
		VANE, TIRE, VANF, TIRF			
		Periodo de recuperación de capital			
			Análisis de sensibilidad		

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

Se conformó por los administradores y jefes de operaciones de todas las compañías que brindan el servicio portuario y que cuentan con oficinas en Paíta, las cuales son once organizaciones. En dicho contexto, la población se conformó por veintidós individuos.

2.3.2. Muestra

En el presente estudio se aplicó un censo, donde se incluyó a todos los miembros de la población, dado que el número de estos fue accesible sin dificultad.

2.3.3. Criterios de selección

Criterios de Inclusión:

Jefes de operaciones y administradores de compañías que desarrollan actividades de comercio internacional, con oficinas en Paíta.

Criterios de exclusión:

Administradores de las empresas dedicadas al comercio internacional que llevan laborando menos de tres meses en su cargo.

2.4. Técnicas, instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.

2.4.1. Técnica

Encuesta: Se empleó a fin de establecer la demanda y los requerimientos del público en cuanto al servicio a proponer.

2.4.2. Instrumento

Cuestionario: Se aplicó a través de un conjunto de ítems estructurados aplicados a la población a efecto de identificar las peculiaridades de la demanda de mercado.

2.4.3. Validez

Se contó con la evaluación de tres profesionales conocedores del tema de estudio, los cuales constataron la idoneidad relacionada a las características de los ítems del cuestionario y su pertinencia con los indicadores y dimensiones de la investigación.

2.4.4. Confiabilidad

De lo expresado por el estadístico se tomó conocimiento que el cuestionario empleado al no incluir ítems homogéneos no presenta la propiedad de aditividad, en consecuencia no es posible calcular el Alfa Crombach, sin embargo se constató su pertinencia con los objetivos de estudio. .

2.5. Métodos de análisis de datos

Para analizar e interpretar los datos recolectados en el trabajo de campo, se emplearon tablas, las cuales se derivaron de la aplicación del software SPSS v. 25 y el Excel.

2.6. Aspectos éticos

En el estudio se consideró el reconocimiento a la originalidad y derechos de las fuentes, citadas en observancia de la Norma APA. Asimismo, se respetó el anonimato de las personas que aceptaron ser parte de la aplicación del cuestionario. Finalmente, en el análisis e interpretación de datos se aplicó la objetividad y veracidad respecto a los resultados encontrados.

III. RESULTADOS

3.1. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO APLICADO

3.1.1. Resultados de la demanda

Tabla 1. Distribución de encuestados según frecuencia con que emplea el servicio de transporte de pasajeros en la bahía de Paita - Año 2018

Frecuencia de empleo del servicio	n	%
Todos los días	02	9,09
Tres veces a la semana	07	31,82
Tres por quincena	05	22,73
Tres por mes	04	18,18
Algunas veces por semestre	04	18,18
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Un 31,82% de la muestra encuestada indicar que emplea el servicio de transporte de personas vía marítima en Paita tres veces por semana, mientras que un 22,73% indica hacer uso de este servicio tres veces por quincena. Esto indica la tendencia en la frecuencia de la demanda y es base para las proyecciones financieras del negocio.

Tabla 2. Distribución de encuestados según predisposición a utilizar los servicios de una empresa de servicio de transporte marítimo de personas en la bahía de Paita - Año 2018.

Tabla 2. Distribución de encuestados según predisposición a utilizar los servicios de una empresa de servicio de transporte marítimo de personas en la bahía de Paita - Año 2018.

Opinión	N	%
Si	22	100.00
No	00	0.00
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

El 100% de encuestados afirmó estar predispuesto a emplear el servicio de una compañía de traslado por mar de personas en Paita. Esta posición absolutamente favorable de la demanda se justifica por la insatisfacción que existe en la actualidad respecto al servicio que se brinda.

Tabla 3. Distribución de encuestados según tipo de servicios que le gustaría que brinde la empresa de servicios de transporte marítimo de pasajeros. Paita - 2018

Opinión	n	%
Transporte de pilots	08	36,36
Transporte de autoridades para atención de naves	13	59,09
Paseos turísticos	1	4,55
Otros (especificar)	00	0,00
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Para los encuestados y las empresas que representan, los servicios más demandados son el transporte de autoridades (59,09%) y de pilots.

Tabla 4. Distribución de encuestados según tipo de embarcación que preferiría para el transporte marítimo de pasajeros.

Tipo de embarcación preferida	n	%
Chalanas artesanales	00	0,00
Botes	01	4,55
Lanchas formales	20	90,91
Balsillas	01	4,55
Otros (especificar)	00	0,00
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

El tipo de embarcación preferida actualmente por la demanda está constituido por lanchas formales (90,91) que brinden la seguridad y confiabilidad en el servicio, pues se trata de una actividad con cierto nivel de riesgo.

Tabla 5. Distribución de encuestados según su disposición a cancelar (hr /fracción) por el servicio de transporte marítimo de pasajeros en el puerto de Paita. Año 2018

Precio que pagaría	n	%
Entre S/. 100 y S/. 150	03	13,64
Entre S/. 150 y S/. 200	03	13,64
Entre S/. 200 y S/. 250	04	18,18
Entre S/. 250 y S/. 300	07	31,81
Más de S/. 300	05	22,73
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Un 22,73% de encuestados refiere que cancelaría más de S/. 300,00 (hr/fracción), mientras que un 31,81% indica que cancelaría entre S/. 250,00 y S/. 300.00.

Tabla 6. Distribución de encuestados según horarios requeridos de servicio de la empresa de transporte marítimo de pasajeros en el Puerto de Paita - Año 2018

Horarios requeridos de servicio	n	%
Hasta las 7 p.m	01	4,54
Hasta las 10 p.m.	00	0,00
Hasta la medianoche	00	0,00
Las 24 horas del día	21	95,45
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

El horario preferido para el servicio abarca las veinticuatro horas del día, debido a la misma naturaleza de las actividades de las empresas, las cuales en cualquier momento pueden requerir de los servicios confiables y seguros de transporte.

Tabla 7. Distribución de encuestados según servicios adicionales de los cuales haría uso. Paita 2018

Productos adicionales	n	%
Servicios de transporte de agua potable	04	18,18
Servicios de mediciones acuáticas	06	27,27
Servicios de buceo	12	54,55
Otros (indique)	00	0,00
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Entre los servicios adicionales al transporte por mar de personas preferidos se resalta el servicio de buceo (54,55%), mediciones acuáticas (27,27%) y el servicio de transporte de agua potable (18,18%).

3.1.2. Resultados de la oferta

Tabla 8. Distribución de encuestados según satisfacción con el servicio actual de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita - Año 2018

Se siente satisfecho	n	%
Si	08	36,36
No	14	63,63
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

El 63.63% de los encuestados refiere no estar satisfecho con el servicio actual. Esto indica claramente una demanda potencial ante la presencia de un nuevo servicio como el previsto por el proyecto.

Tabla 9. Distribución de encuestados según lo que considera que debe mejorar el servicio. Paita 2018

Opinión	n	%
Seguridad	10	45,46
Rapidez	05	22,73
Formalidad	03	13,63
Precio	03	13,63
Estándares de calidad	01	4,55
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Dentro de los factores más valorados por la demanda actual de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita se tiene la seguridad (45,46%) y la rapidez (22,73%) lo cual permite deducir cuáles deben ser las principales características del servicio a implementar.

Tabla 10. Distribución de encuestados según lo que menos le ha gustado del actual servicio que ofrecen las empresas. Paita 2018

Días de Atención	n	%
Precio	02	9,09
Baja calidad	07	31,82
Demoras	08	36,36
No se ajusta a las normas	05	22,73
Otros (indique)	00	0,00
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Respecto a los factores menos valorados de la oferta disponible se puede apreciar: las demoras (36,36%), la baja calidad del servicio (31,82%) y la poca observancia y cumplimiento de las normas establecidas (22,73%).

Tablas de frecuencia de datos generales

Tabla 11. Distribución de encuestados según género. Piura 2018

Nivel de Ingresos	n	%
Masculino	17	77,27
Femenino	05	22,73
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Tabla 12. Distribución de encuestados según edad. Piura 2018

Edad	N	%
25 - 29	00	0,00
30 – 34	03	13,64
35 – 39	06	27,27
40 a mas	13	59,09
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

Tabla 13. Distribución de encuestados según empresa de procedencia. Paita 2018

Nivel de Ingresos	n	%
Cosmos	02	9,09
TRAMARSA	02	9,09
B & M	02	9,09
Ian Taylor Perú	02	9,09
MSC	02	9,09
South Shipping Limited	02	9,09
TPP	02	9,09
AGUNSA	02	9,09
SERPAC	02	9,09
DOLMAR	02	9,09
Gestiones Portuarias	02	9,09
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de Septiembre

ANÁLISIS DE LA DEMANDA.

Se consideró la proyección de servicios requeridos por las compañías navieras, las que en el 2019 son de 1620 servicios. Se acepta el crecimiento anual de 3.8%.

Tabla 14. Análisis de la Demanda

NAVES AL MES	45	135
DEMANDA DE SERVICIOS POR NAVE	3	
TOTAL SERVICIOS POR MES	135	
TOTAL SERVICIOS AL AÑO	1620	

Año	SERVICIOS DEMANDADOS POR
2018	1 620

Fuente : MTC

--	--

Demanda del servicio	100.0%
----------------------	--------

Tasa de crecimiento	3.8%
---------------------	------

DEMANDA A ATENDER

AÑOS	POBLACIÓN D EMPRESAS NAVIERAS	DEMANDA POTENCIAL 100 %	DEMANDA TOTAL	OFERTA	BALANCE DEMANDA OFERTA	DEMANDA A ATENDER
2019	1,620	1,620	1,620	360	1,260	1,260
2020	1,717	1,717	1,717	360	1,357	1,260
2021	1,820	1,820	1,820	360	1,460	1,260
2022	1,929	1,929	1,929	360	1,569	1,260
2023	2,045	2,045	2,045	360	1,685	1,260

Elaboración Propia

ANÁLISIS DE LA OFERTA

Tabla 15. Análisis de la Competencia

	NUMERO DE UNIDADES	SERVICIOS A BRINDAR MENSUAL	TOTAL ANUAL
ANO 1	1	30	360.00
ANO 2	1	30	360.00
ANO 3	1	30	360.00
ANO 4	1	30	360.00
ANO 5	1	30	360.00

3.1.3. Evaluar la viabilidad técnica para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita - año 2018

3.1.3.1 Tamaño

Para calcular el **Tamaño del proyecto** se ha considerado proyecciones de capacidad instalada de la compañía y proyecciones de la demanda a ser atendida:

Tabla 16. Tamaño del proyecto

CAPACIDAD INSTALADA DE LA EMPRESA

	NUMERO DE UNIDADES	SERVICIOS A BRINDAR MENSUAL.	TOTAL ANUAL
ANO 1	1	105	1,260.00
ANO 2	1	105	1,260.00
ANO 3	1	105	1,260.00
ANO 4	1	105	1,260.00
ANO 5	1	105	1,260.00

La demanda a atender es de acuerdo a la capacidad instalada de la empresa

Tabla 17. Porcentaje de demanda a atender

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
% DE DEMANDA A ATENDER	100.0%	92.8%	86.3%	80.3%	74.8%

3.1.3.2. Localización

Tabla 18. Distribución de encuestados según su consideración respecto a preferencia de ubicación de la oficina de la empresa de servicios de transporte marítimo de personas - Paita 2018

Opinión	N	%
Puerto Nuevo	00	0,00
El Toril	03	13,64
Centro de la ciudad de Paita	15	68,18
Zona alta de Paita	04	18,18
Zona industrial de Paita	00	0,00
Total	22	100,00

Fuente: Cuestionario aplicado en el mes de septiembre

Tabla 19. Localización

Variables	Ponderacion	El Toril		Zona alta de Paita		Centro de la ciudad de Paita	
		Puntaje	Peso	Puntaje	Peso	Puntaje	Peso
Aceptación de clientes	25%	3	0.75	2	0.50	4	1.00
Seguridad	20%	2	0.40	4	0.80	3	0.60
Vías de Acceso	15%	3	0.45	3	0.45	4	0.60
Area de negocio	20%	2	0.40	3	0.60	3	0.60
Precios de alquiler accesibles	20%	2	0.40	2	0.40	3	0.60
TOTAL	100%		2.40		2.75		3.40

Elaboración propia.

Dado lo visto líneas precedentes, se estableció como lugar para ubicar el negocio previsto el **centro de la ciudad de Paita, muy cercano al puerto.**

3.1.3.3. Características de la embarcación.

Maquinaria:

Motor propulsión:

01 Motor Jhon Deere

01 Winche 2 ton.

Casco y arboladura:

Acero Naval

Eslora:

Eslora: 11 m.

Manga: 4 m.

Puntal: 1.70 m

Velocidad: 11 nudos

Arqueo bruto 16 ton.

Capacidad: 12 personas

Capacidades:

Combustible: 970 galones

Autonomía: 4 días

Equipos de Navegación/ Comunicación:

- 01 Radar
- 01 Compás
- 01 GPS
- 01 Radio VHF

Sistema de Iluminación:

- 01 Faro Pirata
- 02 Reflector pirata
- Luces de navegación

Equipamiento de seguridad

- 12 Chalecos salvavidas
- 01 Balsa salvavidas
- 02 Aros salvavidas
- 01 Paquete para supervivencia

01 und Botiquín de emergencia implementado

- 01 Paquete de Emergencia
- 02 Guindola
- 05 Bengala de mano
- 05 Cohete de bengala
- 05 Señal de humo
- 02 Binoculares

Sistemas de lucha contra incendio.

- 02 Extintores PQS
- 01 Extintor CO2
- 01 Motobomba de 3"
- 08 mts manguera de jebe

3.1.4. Analizar la viabilidad económica - financiera para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita.

Tabla 20. Inversión Total

Rubros	Unidad	Cantidad	P.Unitario	Valor S/.
I Inversión Fija				S/.627,393.40
A. LF.Tangible				S/.624,222.90
Muebles y Enseres	Global	1	S/.770.00	S/.770.00
maquinaria y Equipo	Global	1	S/.600,515.00	S/.600,515.00
Equipo. Complem.	Global	1	S/.22,937.90	S/.22,937.90
B. LF.Intangible				S/.3,170.50
G.de Constitución	Global	1	S/.3,170.50	S/.3,170.50
II. Cap.de Trabajo				S/.15,357.00
Caja-Bancos	Global	1	S/.2,415.00	S/.2,415.00
Planillas	Global	1	S/.7,110.00	S/.7,110.00
Insumos (combustible)		1	S/.5,832.00	S/.5,832.00
TOTAL				S/.642,750.40

Elaboración Propia.

Tabla 21. Estructura del Financiamiento Soles

FUENTES/USOS	FUENTES		USOS S/	
	Monto S/	%	INVERSION FIJA	CAPITAL DE TRABAJO
I, FUENTES INTERNAS				
Aporte de Socios	292,750.40	46%	277,393.00	
II, FUENTES EXTERNAS				
Préstamo Bancario (Mediano Plazo)	350,000.00	54%	350,000.00	15,357.00
Total	642,750.40	100%	627,393.00	15,357.00

Elaboración Propia

Tabla 22. Cuadro de servicio de deuda

Periodos	F. Vencimiento	Amortización	Interés	Com. Env. + Seg. (*)	Cuota Total	SALDO
1	21/11/2018	4,166.21	3,702.95	178.5	8,047.66	345,833.79
2	21/12/2018	4,328.91	3,540.25	178.5	8,047.66	341,504.88
3	21/01/2019	4,256.08	3,613.08	178.5	8,047.66	337,248.80
4	21/02/2019	4,301.11	3,568.05	178.5	8,047.66	332,947.69
5	21/03/2019	4,689.13	3,180.03	178.5	8,047.66	328,258.56
6	22/04/2019	4,283.59	3,585.57	178.5	8,047.66	323,974.97
7	21/05/2019	4,663.77	3,205.39	178.5	8,047.66	319,311.20
8	21/06/2019	4,490.89	3,378.27	178.5	8,047.66	314,820.31
9	22/07/2019	4,538.40	3,330.76	178.5	8,047.66	310,281.91
10	21/08/2019	4,692.85	3,176.31	178.5	8,047.66	305,589.06
11	23/09/2019	4,426.31	3,442.85	178.5	8,047.66	301,162.75
12	21/10/2019	4,992.71	2,876.45	178.5	8,047.66	296,170.04
13	21/11/2019	4,735.72	3,133.44	178.5	8,047.66	291,434.32
14	23/12/2019	4,685.82	3,183.34	178.5	8,047.66	286,748.50
15	21/01/2020	5,032.09	2,837.07	178.5	8,047.66	281,716.41
16	21/02/2020	4,888.64	2,980.52	178.5	8,047.66	276,827.77
17	23/03/2020	4,940.36	2,928.80	178.5	8,047.66	271,887.41
18	21/04/2020	5,179.12	2,690.04	178.5	8,047.66	266,708.29
19	21/05/2020	5,138.91	2,730.25	178.5	8,047.66	261,569.38
20	22/06/2020	5,012.03	2,857.13	178.5	8,047.66	256,557.35
21	21/07/2020	5,330.80	2,538.36	178.5	8,047.66	251,226.55
22	21/08/2020	5,211.22	2,657.94	178.5	8,047.66	246,015.33
23	21/09/2020	5,266.35	2,602.81	178.5	8,047.66	240,748.98
24	21/10/2020	5,404.65	2,464.51	178.5	8,047.66	235,344.33
25	23/11/2020	5,217.71	2,651.45	178.5	8,047.66	230,126.62
26	21/12/2020	5,671.19	2,197.97	178.5	8,047.66	224,455.43
27	21/01/2021	5,494.45	2,374.71	178.5	8,047.66	218,960.98
28	22/02/2021	5,477.45	2,391.71	178.5	8,047.66	213,483.53
29	22/03/2021	5,830.15	2,039.01	178.5	8,047.66	207,653.38
30	21/04/2021	5,743.44	2,125.72	178.5	8,047.66	201,909.94
31	21/05/2021	5,802.24	2,066.92	178.5	8,047.66	196,107.70
32	21/06/2021	5,794.37	2,074.79	178.5	8,047.66	190,313.33
33	21/07/2021	5,920.95	1,948.21	178.5	8,047.66	184,392.38
34	23/08/2021	5,791.74	2,077.42	178.5	8,047.66	178,600.64
35	21/09/2021	6,102.10	1,767.06	178.5	8,047.66	172,498.54
36	21/10/2021	6,103.32	1,765.84	178.5	8,047.66	166,395.22
37	22/11/2021	6,051.62	1,817.54	178.5	8,047.66	160,343.60
38	21/12/2021	6,282.73	1,586.43	178.5	8,047.66	154,060.87
39	21/01/2022	6,239.22	1,629.94	178.5	8,047.66	147,821.65
40	21/02/2022	6,305.23	1,563.93	178.5	8,047.66	141,516.42
41	21/03/2022	6,517.52	1,351.64	178.5	8,047.66	134,998.90
42	21/04/2022	6,440.89	1,428.27	178.5	8,047.66	128,558.01
43	23/05/2022	6,464.92	1,404.24	178.5	8,047.66	122,093.09
44	21/06/2022	6,661.18	1,207.98	178.5	8,047.66	115,431.91
45	21/07/2022	6,687.50	1,181.66	178.5	8,047.66	108,744.41
46	22/08/2022	6,681.34	1,187.82	178.5	8,047.66	102,063.07
47	21/09/2022	6,824.36	1,044.80	178.5	8,047.66	95,238.71
48	21/10/2022	6,894.22	974.94	178.5	8,047.66	88,344.49
49	21/11/2022	6,934.49	934.67	178.5	8,047.66	81,410.00
50	21/12/2022	7,035.78	833.38	178.5	8,047.66	74,374.22
51	23/01/2023	7,031.24	837.92	178.5	8,047.66	67,342.98
52	21/02/2023	7,202.87	666.29	178.5	8,047.66	60,140.11
53	21/03/2023	7,294.75	574.41	178.5	8,047.66	52,845.36
54	21/04/2023	7,310.06	559.1	178.5	8,047.66	45,535.30
55	22/05/2023	7,387.40	481.76	178.5	8,047.66	38,147.90
56	21/06/2023	7,478.65	390.51	178.5	8,047.66	30,669.25
57	21/07/2023	7,555.20	313.96	178.5	8,047.66	23,114.05
58	21/08/2023	7,624.62	244.54	178.5	8,047.66	15,489.43
59	21/09/2023	7,705.28	163.88	178.5	8,047.66	7,784.15
60	23/10/2023	7,784.15	85.03	178.5	8,047.68	0
		350,000.00	122,149.62	10710	482,859.62	

Elaboración Propia.

Tabla 23. Determinación del Precio de Venta

Proyección de Precios					
SERVICIOS	2019	2020	2021	2022	2023
	S/529.66	S/545.55	S/561.92	S/578.77	S/596.14

Elaboración Propia

Tabla 24. Proyección de Ingresos Totales

Proyección de Ingresos Totales					
SERVICIOS	2019	2020	2021	2022	2023
	S/667,372.88	S/687,394.07	S/708,015.89	S/729,256.37	S/751,134.06
TOTAL	S/667,372.88	S/687,394.07	S/708,015.89	S/729,256.37	S/751,134.06

Tabla 25. Proyección de Costos

Proyección de Costos					
SERVICIOS	2019	2020	2021	2022	2023
Combustible	S/69,984.00	S/72,083.52	S/74,246.03	S/76,473.41	S/78,767.61
Mantenimiento Preventivo	S/2,835.00	S/2,920.05	S/3,007.65	S/3,097.88	S/3,190.82
Carenado de lancha			S/44,027.75		
TOTAL	S/72,819.00	S/75,003.57	S/121,281.43	S/79,571.29	S/81,958.43

Consumo de combustible
diésel.

3 gln X hora

Precio x galón: S/ 10.80

Mantenimiento
Bimestral

472.5

Tabla 26. Proyección de Egresos

RUBROS	2019	2020	2021	2022	2023
I.- Costos de Producción	S/136,193.40	S/140,279.20	S/188,515.33	S/148,822.21	S/153,286.87
Combustible	S/72,819.00	S/75,003.57	S/121,281.43	S/79,571.29	S/81,958.43
Mano de Obra directa (incluidos beneficios sociales)	S/63,374.40	S/65,275.63	S/67,233.90	S/69,250.92	S/71,328.45
II.- G. Operación	S/90,427.00	S/93,139.81	S/95,934.00	S/98,812.02	S/101,776.39
2.1 G. Administrativos	S/33,200.00	S/34,196.00	S/35,221.88	S/36,278.54	S/37,366.89
Remuneración	S/28,820.00	S/29,684.60	S/30,575.14	S/31,492.39	S/32,437.16
Servicios	S/4,380.00	S/4,511.40	S/4,646.74	S/4,786.14	S/4,929.73
2.2 G. de Ventas	S/1,200.00	S/1,236.00	S/1,273.08	S/1,311.27	S/1,350.61
Publicidad	S/1,200.00	S/1,236.00	S/1,273.08	S/1,311.27	S/1,350.61
2.3. G. Generales	S/56,027.00	S/57,707.81	S/59,439.04	S/61,222.22	S/63,058.88
Alquiler	S/12,000.00	S/12,360.00	S/12,730.80	S/13,112.72	S/13,506.11
Materiales de Oficina y Capacitación	S/44,027.00	S/45,347.81	S/46,708.24	S/48,109.49	S/49,552.78
TOTAL	S/226,620.40	S/233,419.01	S/284,449.33	S/247,634.23	S/255,063.26

Elaboración Propia

Tabla 27. Flujo de Caja Económico – Financiero

FLUJO DE CAJA PROYECTADO						
RUBROS	0	1	2	3	4	5
I) INGRESOS		S/.667,372.88	S/.687,394.07	S/.708,015.89	S/.729,256.37	S/.813,556.35
VENTAS		S/.667,372.88	S/.687,394.07	S/.708,015.89	S/.729,256.37	S/.751,134.06
V. RESIDUAL						S/.62,422.29
II) EGRESOS		S/.356,642.38	S/.367,341.65	S/.409,401.47	S/.389,712.76	S/.401,404.14
2.1 INVERSIONES	-S/.642,750.40					
2.2 COSTOS DE PRODUCCIÓN		S/.136,193.40	S/.140,279.20	S/.188,515.33	S/.148,822.21	S/.153,286.87
2.3. GASTOS OPERATIVO		S/.90,427.00	S/.93,139.81	S/.95,934.00	S/.98,812.02	S/.101,776.39
2.5. IMPUESTO A LA RENTA		S/.130,021.98	S/.133,922.64	S/.124,952.13	S/.142,078.53	S/.146,340.89
III) FLUJO NETO ECONOMICO	-S/.642,750.40	S/.310,730.50	S/.320,052.41	S/.298,614.42	S/.339,543.61	S/.412,152.20
IV) FLUJO FINANCIERO						
PRÉSTAMO	S/.350,000.00					
AMORTIZACIÓN		-S/.53,829.96	-S/.60,825.71	-S/.68,949.11	-S/.78,050.73	-S/.88,344.49
INTERESES		-S/.40,599.96	-S/.33,604.21	-S/.25,480.81	-S/.16,379.19	-S/.6,085.45
SEGURO DESGRAVAMENT		-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00
ESCUDO FISCAL		S/.11,976.99	S/.9,913.24	S/.7,516.84	S/.4,831.86	S/.1,795.21
V) FLUJO NETO FINANCIERO	-S/.292,750.40	S/.226,135.57	S/.233,393.74	S/.209,559.34	S/.247,803.55	S/.317,375.47

Elaboración Propia

Tabla 28. Información para Evaluación Económica Financiera

TASA DE RENDIMIENTO EXIGIDA	16%
TEA pasiva más alta del mercado	6%
Prima de riesgo	10%
CTEA DEL PRESTAMO	14%
INVERSION TOTAL	642,750.40
APOORTE PROPIO	46%
FINACIAMIENTO	54%

Elaboración Propia.

Nota:

Para llevar a cabo el análisis económico se hace uso de la Tasa de descuento económica de 16%, la cual es la mínima requerida para realizar el negocio.

Tasa de descuento económica = Tasa de interés de ahorro a plazo fijo más alta del mercado local + prima de riesgo

Para el caso del análisis financiero se emplea la tasa de descuento financiero (**Costo Promedio ponderado de capital**).

Tasa de descuento Financiera= (%aporte propio x tasa de rendimiento exigida económica) + (% Financiamiento externo x tasa de interés del financiamiento x (1- impuesto a la renta)

Tabla 29. Evaluación Económica

VANE	S/438,039.36
TIRE	41.45%
B/CE	1.50

Elaboración Propia.

Valor Actual Neto Económico (VANE)

Valor Actual Neto Económico Positivo ($VANE = S/.438,039.36 > 0$).

Los beneficios netos actualizados son superiores a los costos de inversión. Por tanto, el negocio es potencialmente rentable.

Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE)

La TIRE es superior al Costo de Oportunidad del Capital ($41.45\% > 16\%$). Por tanto, el negocio es potencialmente rentable.

Beneficio/ Costo Económico (B/CE)

$B/CE = 1.50 > 1$

Los ingresos son superiores a los egresos del proyecto. De ello se concluye que el proyecto es recomendable para su puesta en marcha.

Periodo de Recuperación de Capital Económico (PRKE)

El capital del negocio se puede recuperar en 2 años y 14 días.

Para el análisis financiero se consideró:

Tabla 30. Evaluación Financiera

VANF	S/.358,696.55
TIRF	74.29%
B/CF	1.43

Elaboración Propia.

Valor Actual Neto Financiero (VANF)

Valor Actual Neto Financiero Positivo ($VANF = S/.358,696.55 > 0$).

Los beneficios netos actualizados resultan ser superiores a los costos de inversión. El negocio es potencialmente rentable.

Tasa Interna de Retorno Financiero (TIRF)

La TIRF es superior al Costo de Oportunidad del Capital ($74.29\% > 7.34\%$). Por tanto, el rendimiento a generar del negocio le permite ser rentable.

Beneficio/ Costo Financiero (B/CF)

$$B/CE = 1.43 > 1$$

Los ingresos son mayores a los egresos del proyecto. Por ello se deduce que el mismo es viable y potencialmente realizable.

Periodo de Recuperación de Capital Financiero (PRKF)

El préstamo bancario se puede recuperar en un año tres meses.

ANALISIS DE SENSIBILIDAD

Se consideró un escenario positivo y uno negativo, los cuales se presentan a continuación:

a) Escenario Pesimista:

Se prevé un incremento de costos de 10% obteniéndose lo siguiente:

Tabla 31. Flujo de Caja Pesimista

FLUJO DE CAJA PROYECTADO						
RUBROS	0	1	2	3	4	5
D) INGRESOS		S/.667,372.88	S/.687,394.07	S/.708,015.89	S/.729,256.37	S/.813,556.35
VENTAS		S/.667,372.88	S/.687,394.07	S/.708,015.89	S/.729,256.37	S/.751,134.06
V. RESIDUAL						S/.62,422.29
ID) EGRESOS		S/.370,261.72	S/.381,369.57	S/.428,253.00	S/.404,594.98	S/.416,732.83
2.1 INVERSIONES	-S/.642,750.40					
2.2 COSTOS DE		S/.149,812.74	S/.154,307.12	S/.207,366.86	S/.163,704.43	S/.168,615.56
2.3. GASTOS OPERATIVO		S/.90,427.00	S/.93,139.81	S/.95,934.00	S/.98,812.02	S/.101,776.39
2.5. IMPUESTO A LA		S/.130,021.98	S/.133,922.64	S/.124,952.13	S/.142,078.53	S/.146,340.89
III) FLUJO NETO	-S/.642,750.40	S/.297,111.16	S/.306,024.49	S/.279,762.89	S/.324,661.39	S/.396,823.52
IV) FLUJO FINANCIERO						
PRESTAMO	S/.350,000.00					
AMORTIZACION		-S/.53,829.96	-S/.60,825.71	-S/.68,949.11	-S/.78,050.73	-S/.88,344.49
INTERESES		-S/.40,599.96	-S/.33,604.21	-S/.25,480.81	-S/.16,379.19	-S/.6,085.45
SEGURO DESGRAVAMENT		-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00
ESCUDO FISCAL		S/.11,976.99	S/.9,913.24	S/.7,516.84	S/.4,831.86	S/.1,795.21
V) FLUJO NETO	-S/.292,750.40	S/.212,516.23	S/.219,365.82	S/.190,707.81	S/.232,921.33	S/.302,046.79

b) Escenario Optimista:

Se prevé una reducción de costos de 10% obteniéndose lo siguiente:

Tabla 32. Flujo de Caja Optimista

FLUJO DE CAJA PROYECTADO						
RUBROS	0	1	2	3	4	5
D) INGRESOS		S/.667,372.88	S/.687,394.07	S/.708,015.89	S/.729,256.37	S/.813,556.35
VENTAS		S/.667,372.88	S/.687,394.07	S/.708,015.89	S/.729,256.37	S/.751,134.06
V. RESIDUAL						S/.62,422.29
II) EGRESOS		S/.343,023.04	S/.353,313.73	S/.390,549.93	S/.374,830.54	S/.386,075.46
2.1 INVERSIONES	-S/.642,750.40					
2.2 COSTOS DE PRODUCCION		S/.122,574.06	S/.126,251.28	S/.169,663.80	S/.133,939.98	S/.137,958.18
2.3. GASTOS OPERATIVO		S/.90,427.00	S/.93,139.81	S/.95,934.00	S/.98,812.02	S/.101,776.39
2.5. IMPUESTO A LA RENTA		S/.130,021.98	S/.133,922.64	S/.124,952.13	S/.142,078.53	S/.146,340.89
III) FLUJO NETO ECONOMICO	-S/.642,750.40	S/.324,349.84	S/.334,080.33	S/.317,465.96	S/.354,425.83	S/.427,480.89
IV) FLUJO FINANCIERO						
PRESTAMO	S/.350,000.00					
AMORTIZACION		-S/.53,829.96	-S/.60,825.71	-S/.68,949.11	-S/.78,050.73	-S/.88,344.49
INTERESES		-S/.40,599.96	-S/.33,604.21	-S/.25,480.81	-S/.16,379.19	-S/.6,085.45
SEGURO DESGRAVAMENT		-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00	-S/.2,142.00
ESCUDO FISCAL		S/.11,976.99	S/.9,913.24	S/.7,516.84	S/.4,831.86	S/.1,795.21
V) FLUJO NETO FINANCIERO	-S/.292,750.40	S/.239,754.91	S/.247,421.66	S/.228,410.87	S/.262,685.77	S/.332,704.16

- Valor actual neto (VAN)

Tabla 33. Sensibilidad del VAN

	Sensibilidad optimista		Sensibilidad pesimista
VANE	S/. 487,800.09	VANE	S/.388,278.64
VANF	S/.416,521.90	VANF	S/.300,871.20

Elaboración Propia

- **Tasa interna de retorno (TIR)**

Tabla 34. Sensibilidad de la TIR

Sensibilidad optimista		Sensibilidad pesimista	
TIRE	44.13%	TIRE	38.74%
TIRF	79.58%	TIRF	68.94%

Elaboración Propia

- **Beneficio costo (B/C)**

Tabla 35. Sensibilidad del Beneficio costo

Sensibilidad optimista		Sensibilidad pesimista	
B/CE	1.56	B/CE	1.44
B/CF	1.43	B/CF	1.43

Elaboración Propia

Del análisis anterior se deduce que el proyecto presenta mucha sensibilidad a las variaciones en los cambios de costo, pues tanto el VAN, TIR y B/C varían notoriamente tanto en los contextos positivos como negativos.

IV. DISCUSIÓN

En cuanto al **primer objetivo relacionado a referido a la viabilidad técnica para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita**. Sapag (2008) refiere que es necesario plantear las opciones que posibiliten concretar el negocio. Incluyendo el cálculo de los recursos requeridos, para la ejecución y mantenimiento del negocio. Respecto al estudio en Paita, se ha determinado que la inversión en maquinaria y equipo asciende a S/. 600,515 lo cual incluye la embarcación (motor, propulsión, casco y arboladura), equipos para la navegabilidad y la comunicación, compás magnético, GPS, radio VHF, un elemento sonoro, equipos de luces y otros.

De otra parte, la inversión en equipos complementarios asciende a S/. 22,938.00 lo cual incluye equipos de seguridad, mapas de navegabilidad, bitácora de la lancha, equipamiento para maniobras, equipos para enfrentar incendios, motobomba, magueras y otros.

Sánchez (2013) pudo concluir que la ruta a crear no se proyecta rentable dada la imposibilidad de retornar con carga desde el último puerto de destino. A efecto de lograr la rentabilidad de la ruta se presenta como alternativa principal reducir costos a través de la disminución de la escala del barco. En el caso de la investigación se ha definido que la embarcación tendrá un motor a propulsión, un Winche, construcción de acero naval, un puntal de 1.65 m, la velocidad es de 10 nudos, arqueado bruto de 15.65 ton, la capacidad es de 13 personas y la autonomía es de 5 días.

Por otro lado, se ha determinado una capacidad instalada (tamaño del proyecto) de 120 servicios mensuales con una demanda de alrededor del 6.9% en el primer año de funcionamiento. Asimismo, en cuanto a la localización de la oficina se determinó a través de la matriz de ponderación que el lugar más ventajoso es el centro de la ciudad de Paita sobre otras opciones entre las que se encontraba el Toril y la zona alta de Paita, esto coincide con lo encontrado en la aplicación del cuestionario donde los representantes de la empresa demostraron una preferencia en un 68,18%.

Por lo comprobado en este estudio, la hipótesis específica 1: La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita es viable técnicamente, SE CONSIDERA APROBADA.

En lo que respecta al segundo objetivo específico relacionado a la viabilidad económica y financiera para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita, Sapag (2008) indica que en este análisis se incluyen las fuentes financieras que pueden habilitar el negocio en todas sus fases. Estas fuentes incluyen: capital provisto por asociados, bancos, entidades financieras, entre otros. Sapag (2008) refiere que este análisis posibilita reconocer cuanta disponibilidad de recursos económicos existe a efecto de financiar la inversión que demanda el inicio y continuidad del negocio. Para ello se analiza el flujo de costos, en base a lo que proyecta el TIR, VAN, y demás indicadores. En el caso de la investigación realizada en Paita se estableció una inversión total de S/. 642, 750.40 de los cuales el 98% representa inversión fija (S/. 627,293.40) y el 2% es capital de trabajo (S/. 15,357.00). Asimismo del total de inversión el 46% (S/. 292,750.40) es proveniente del aporte del socios y el 54% (S/. 350,000.00) procede de financiamiento bancario pagadero en cinco años con una TCEA de 14.102823%.

Estrada y Reyes (2017) comprobaron que la competencia basada en precios es agresiva en cuanto a los costos de fletes por vía marítima de contenedores. En el caso de la investigación realizada en la bahía de Paita el precio asignado al servicio es de S/. 529.66 en el año 1 mientras que el precio proyecto para el año 5 es de 596.14, a estos niveles de precios se estiman unos ingresos de S/. 667,372.88 para el primer año y S/. 751,734.06. Siendo los precios establecidos considerando sobre todo los costos de operatividad.

Sapag (2008) refiere que dicha investigación se fundamenta en el análisis de la rentabilidad del negocio, empleando distintos indicadores, como el VAN y la TIR, B/C, o PRK. En el estudio efectuado en Paita el VANF es de S/.358,696.55, TIRF es de 74.29%. Mientras que el B/CF representa el 1.43. Lo anterior indica que el negocio tiene viabilidad económica y financiera.

De acuerdo a lo evidenciado en la presente investigación, la hipótesis específica 2: La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita es viable económica y financieramente, SE ACEPTA.

Respecto al objetivo general relacionado a la viabilidad para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita, esta definición incluye el cumplimiento satisfactorio de los requisitos técnicos y económico - financieros. Un resultado no favorable en dichos requisitos implicaría el replanteo del proyecto o el rechazo a su implementación. Para establecer la viabilidad del negocio se tiene que recurrir a fuentes directas e indirectas de información, lo cual implica especificar los recursos tecnológicos a emplear y los costos, así como la rentabilidad económica del proyecto. (Hamilton, 2013)

En ese orden de ideas, se logró establecer la localización de la empresa, el potencial de prestación del servicio, especificaciones técnicas y requisitos referidos al equipamiento, los que podrán aprovisionarse como parte del plan. Sobrero (2009) refiere que el vocablo viabilidad, se emplea en el análisis de proyectos, para dar a conocer las posibilidades de un proyecto respecto a lograr un resultado positivo a través de resultados económico financieros aceptables, por ello muchas veces se le emplea como término similar a rentabilidad. De otra parte, por medio de las proyecciones económico financieras se ha establecido la potencial sostenibilidad y el crecimiento del negocio en Paita, en un horizonte plazo de cinco años. Por ello, se concluye que el mismo es recomendable en su implementación.

Por lo anteriormente analizado, la hipótesis general: La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita es viable técnica y económica-financieramente., SE DA POR ACEPTADA.

V. CONCLUSIONES

- 1) Se logró determinar la existencia de viabilidad técnica para la empresa de transporte de personas vía marítima en Paita. Habiéndose establecido de acuerdo a la matriz de ponderación de factores que el lugar más propicio para ubicar la sede de la empresa es el centro de dicha ciudad. En cuanto al tamaño del negocio se ha proyectado realizar 105 servicios de transporte por mes y 1260 por año, tomando en consideración la proyección de la demanda. De otra parte se estableció que los equipos indispensables para brindar el servicio, básicamente constituido por una embarcación de motor Jhon Deere de 225 HP, de acero naval, eslora de 11.65m, arqueado bruto de 15.65 ton. con una capacidad de 13 personas y una autonomía de navegación de 5 días. Además, su implementación debe cumplir con los reglamentos de la DICAPI: radar, compás magnético, GPS, radio VHF, faro pirata, luces de navegación, chalecos salvavidas, balsa salvavidas, aros salvavidas, guindola de señal luminosa, señales fumígenas, sistemas de lucha contra incendio,
- 2) Se estableció la viabilidad económica - financiera del proyecto. El VANE es de S/.438,039.36 mientras que la TIRE representa un 41.45%. Asimismo, el B/CE es de 1.50. En lo que respecta a la evaluación financiera el VANF es de S/.358,696.55, la TIRF resulta en 74.29%. Mientras que el B/CF es de 1.43. Lo anterior señala que la idea de negocio presenta viabilidad económica y financiera.
- 3) Dadas las evaluaciones realizadas en el estudio presentado, se infiere que la creación de una empresa de transporte vía marítima de personas en la bahía de Paita presenta viabilidad técnica y económica – financiera.

VI.RECOMENDACIONES

- 1) Cumplir estrictamente con las disposiciones legales de la autoridad marítima peruana para el desarrollo de actividades acuáticas, tanto para el personal a cargo de las labores como para el caso de la embarcación y su equipamiento, esto incluye certificaciones, inspecciones y refrendas como línea máxima de carga, compás magnético, título y documentos de embarque del patrón y marineros, entre otros. Esto además de garantizar las labores dentro del marco legal será un punto a favor para la prestación de un servicio de seguro y confiable como lo requiere la demanda actual.

- 2) Mantener una estructura de costos eficiente que permita un manejo ordenado de la parte financiera del negocio a fin de asegurar la sostenibilidad del mismo y la plena operatividad del servicio.

- 3) Promover alianzas estratégicas con los futuros clientes, afianzando las relaciones comerciales con ellos, buscando generar sinergias que consoliden la situación de competitividad de la empresa en el entorno.

VII. REFERENCIAS

- Banda, Cárdenas y Zúñiga (2016). *Propuesta de uso del modo de transporte hovercraft para la operación logística fluvial en la Amazonía Peruana*. Programa de Maestría en Supply Chain Management, Universidad del Pacífico, Lima. Recuperado de: <http://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/19>
- Barrios, Creamer y Triguero (2017). *Implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional*. Facultad de Negocios, Programa Académico de Negocios Internacionales, Universidad del Pacífico, Lima. Recuperado de: https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/.../BARRIOS_LR.pdf.
- Bolaños (2015). *Propuesta de Plan de Negocios para la expansión de actividades de servicios marítimos offshore*. Facultad de Ingeniería Comercial, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Ecuador. Recuperado de: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/3499/1/T-UCSG-PRE-ECO-ADM-177.pdf>
- Castro (2015). *Logística y transporte internacional para carga especial*. Maestría en Administración, Universidad del Pacífico. Lima. Recuperado de: <http://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/19>
- Chuqui, T. (2014). *Viabilidad de mercado*. Recuperado de: <https://prezi.com/6sgslb0mrppj/viabilidad-de-mercado/>
- Estrada y Reyes (2017). *Factores que generaron la crisis en el sector naviero de transporte de contenedores y los cambios en la configuración de las líneas navieras entre los años 2014 y 2016*. Facultad de Negocios, Programa Académico de Negocios Internacionales, Universidad del Pacífico. Lima. Recuperado de: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/623136?locale-attribute=es>
- Hamilton, W. (2013). *Técnicas para determinar la viabilidad de un proyecto*. Tercera Edición. Mexico D.F.; Editorial Cengage Learning.

Jiménez, B.; Espinoza, G. y & Fonseca, R. (2014). *Ingeniería Económica*. Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica.

Kotler, P. (2014). *Dirección de marketing*. Madrid: Prentice-Hall.

Maguiña (2018). *Plan de operaciones para el mantenimiento de embarcaciones off shore de la empresa Trabajos Marítimos S.A. Paita – 2017*. Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela de Administración, Universidad César Vallejo Filial Piura.

Mankiw, G (2012). *Principios de Economía*, Sexta Edición. Recuperado de:

<https://bibliotecat2.files.wordpress.com/2014/09/principios-deeconomia-mankiw.pdf>.

Marchena (2014). *Logística externa de exportación de banano hacia Holanda Estudio comparativo entre Perú y Ecuador*". Facultad de Agronegocios y Alimentos, Universidad de Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <https://docplayer.es/7139443-Logistica-externa-de-exportacion-de-banano-hacia-holanda-estudio-comparativo-entre-peru-y-ecuador.html>

Sánchez, F. (2013). *Análisis de la viabilidad de una ruta de transporte marítimo de corta distancia entre Cartagena – Valencia – Livorno para la exportación de productos hortofrutícolas de la Región de Murcia*. Facultad de Ingeniería Naval y Oceánica, Universidad Politécnica de Cartagena – España. Recuperada de: <http://docplayer.es/3700194-Analisis-de-la-viabilidad-de-una-ruta-de-transporte-maritimo-de-corta-distancia-entre-cartagena-valencia-livorno-para-la-exportacion-de-productos.html>

Sapag y Sapag (2008). *Preparación y evaluación de proyectos*. Quinta Edición, Colombia.

Sobrero (2009). *Indicadores de Viabilidad*. Lima, Perú: Publicaciones PESIC.

ANEXOS

Anexo 1. Cuestionario a empresas de servicios marítimos y portuarios de Paita

Nº de cuestionario _____

Cordiales saludos, se está realizando esta encuesta para llevar a cabo un proyecto de investigación de la universidad César Vallejo referente a La viabilidad para creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en el puerto de Paita, agradecemos nos conceda unos minutos para realizar esta encuesta. Lea cuidadosamente cada ítem y marque con X la respuesta que considere correcta. Se agradece de antemano su valiosa colaboración.

- | | |
|---|---|
| <p>1. ¿Se siente satisfecho con el servicio actual de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita?</p> <p>a) Si <input type="checkbox"/></p> <p>b) No <input type="checkbox"/></p> <p>2. Si no se encuentra satisfecho ¿En qué considera que debe mejorar el servicio?</p> <p>a) Seguridad <input type="checkbox"/></p> <p>b) Rapidez <input type="checkbox"/></p> <p>c) Formalidad <input type="checkbox"/></p> <p>d) Precios <input type="checkbox"/></p> <p>e) Estándares de calidad <input type="checkbox"/></p> <p>3. ¿Con qué frecuencia emplea el servicio de transporte de pasajeros en la bahía de Paita?</p> <p>a) Todos los días. <input type="checkbox"/></p> <p>b) 03 veces a la semana <input type="checkbox"/></p> <p>c) 03 por quincena <input type="checkbox"/></p> <p>d) 03 por mes <input type="checkbox"/></p> <p>e) Algunas veces por semestre(especificar) <input type="checkbox"/></p> <p>4. ¿Si se aperturase una empresas de servicio de transporte marítimo y de personas en el puerto de Paita, utilizaría sus servicios?</p> <p>a) Si <input type="checkbox"/></p> <p>b) No <input type="checkbox"/></p> <p>5. ¿De preferencia en que zona le gustaría que esté ubicada la oficina de la empresa de servicios de transporte marítimo de personas?</p> <p>a) Puerto Nuevo <input type="checkbox"/></p> <p>b) El Toril <input type="checkbox"/></p> <p>c) Centro de la ciudad de Paita <input type="checkbox"/></p> <p>d) Zona alta de Paita <input type="checkbox"/></p> <p>e) Zona industrial de Paita <input type="checkbox"/></p> <p>6. ¿Qué tipo de servicios le gustaría que brinde la empresa de servicios de transporte marítimo de pasajeros?</p> <p>a) Transporte de pilots <input type="checkbox"/></p> <p>b) Transporte de autoridades para atención de naves <input type="checkbox"/></p> <p>c) Paseos turísticos <input type="checkbox"/></p> <p>d) otros (especificar) <input type="checkbox"/></p> | <p>7. ¿Qué tipo de embarcación preferiría para el transporte marítimo de pasajeros?</p> <p>a) Chalanas artesanales <input type="checkbox"/></p> <p>b) botes <input type="checkbox"/></p> <p>c) lanchas formales <input type="checkbox"/></p> <p>d) balsillas <input type="checkbox"/></p> <p>e) otros (especificar)..... <input type="checkbox"/></p> <p>8. ¿Cuánto estaría dispuesto a cancelar (hr /fracción) por el servicio de transporte marítimo de pasajeros en el puerto de Paita ?</p> <p>a) Entre S/. 100 y S/. 150 <input type="checkbox"/></p> <p>b) Entre S/. 150 y S/. 200 <input type="checkbox"/></p> <p>c) Entre S/. 200 y S/. 250 <input type="checkbox"/></p> <p>d) Entre S/. 250 y S/. 300 <input type="checkbox"/></p> <p>e) Más de S/. 300 <input type="checkbox"/></p> <p>9. ¿Qué horarios de servicio de la empresa de transporte marítimo de pasajeros en el Puerto de Paita requiere su empresa?</p> <p>a) Hasta las 7 p.m. <input type="checkbox"/></p> <p>b) Hasta las 10 p.m. <input type="checkbox"/></p> <p>c) Hasta la medianoche <input type="checkbox"/></p> <p>d) Las 24 horas del día <input type="checkbox"/></p> <p>10) De contar con servicios adicionales, marque de cuáles haría uso.</p> <p>a) Servicios de transporte de agua potable <input type="checkbox"/></p> <p>b) Servicios de mediciones acuáticas <input type="checkbox"/></p> <p>c) Servicios de buceo <input type="checkbox"/></p> <p>d) Servicios de descargas de residuos <input type="checkbox"/></p> <p>e) Otros (indique)..... <input type="checkbox"/></p> <p>11) Del actual servicio que ofrecen las empresas ¿Qué es lo que menos le ha gustado de acuerdo a su experiencia</p> <p>a) Precio <input type="checkbox"/></p> <p>b) Baja calidad <input type="checkbox"/></p> <p>c) Demoras <input type="checkbox"/></p> <p>d) No se ajusta a las normàs <input type="checkbox"/></p> <p>e) Otros (indique)..... <input type="checkbox"/></p> |
|---|---|

MUCHAS GRACIAS.

DATOS GENERALES

1. Sexo: Masculino _____ Femenino _____
3. Edad: 30 – 40 años _____ 41 – 50 años _____ Mayores de 50 años _____
4. Procedencia: Indicar el nombre de la empresa _____



“ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN BAHIA DE PAITA – AÑO 2018”
FICHA DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO: CUESTIONARIO

Indicadores	Criterios	Deficiente 0 - 20					Regular 21 - 40					Buena 41 - 60					Muy Buena 61 - 80					Excelente 81 - 100					OBSERVACIONES
		0	6	10	15	20	21	25	30	35	40	41	45	50	55	60	61	65	70	75	80	81	85	90	95	100	
ASPECTOS DE VALIDACION		0	6	10	15	20	21	25	30	35	40	41	45	50	55	60	61	65	70	75	80	81	85	90	95	100	
1. Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado																										91
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																										91
3. Actualidad	Adecuado al enfoque teórico abordado en la investigación																										91
4. Organización	Existe una organización lógica entre sus ítems																										91
5. Suficiencia	Comprende los aspectos necesarios en cantidad y calidad.																									81	



CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, MERCEDES R. PALACIOS DE BRICEND con DNI N° 02845588 Dra.
 en CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
 N° ANR: _____, de profesión LIC. EN AD.
 desempeñándome actualmente como DOCENTE
 en U. C. V.

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación el instrumento:

Cuestionario

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

Cuestionario a administradores y jefes de operaciones	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
1. Claridad					✓
2. Objetividad					✓
3. Actualidad					✓
4. Organización					✓
5. Suficiencia					✓
6. Intencionalidad					✓
7. Consistencia					✓
8. Coherencia					✓
9. Metodología					✓

En señal de conformidad firmo la presente en la ciudad de Piura a los 19 días del mes de Setiembre del Dos mil dieciocho.



Dra. : MERCEDES R. PALACIOS DE BRICENO
DNI : 02845588
Especialidad : LIC. EN AD.
E-mail : muchedels@yahoo.es



CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, SANTOS TOMÁS NEIRA CARDONA con DNI N° 03575208 Magister en
 N° ANR:, de profesión COND. MIXTA
 desempeñándome actualmente como EVALUADOR DE PROY. DE INVERSIÓN
 en EL GOBIERNO REGIONAL PIURA

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación los instrumentos:

Guía de Pautas y Cuestionario

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

Cuestionario a administradores y jefes de operaciones	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
1. Claridad				✓	
2. Objetividad				✓	
3. Actualidad				✓	
4. Organización				✓	
5. Suficiencia				✓	
6. Intencionalidad				✓	
7. Consistencia				✓	
8. Coherencia				✓	
9. Metodología				✓	

En señal de conformidad firmo la presente en la ciudad de Piura a los 23 días del mes de Julio del Dos mil dieciocho.

Mgtr. *LEON SANTOS TOMÁS NEVRIS CARDOZA*
DNI : *03575208*
Especialidad : *ESPECIALISTA EN PROY. DE INVERSI.*
E-mail : *leon12@hotmail.com*

“ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PERSONAS Y MATERIALES EN EL PUERTO DE PAITA – AÑO 2018”

FICHA DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO: CUESTIONARIO

Indicadores	Criterios	Deficiente 0 - 20					Regular 21 - 40					Buena 41 - 60					Muy Buena 61 - 80					Excelente 81 - 100					OBSERVACIONES
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	100					
ASPECTOS DE VALIDACION		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96						
1. Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100						
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																										
3. Actualidad	Adecuado al enfoque teórico abordado en la investigación																										
4. Organización	Existe una organización lógica entre sus ítems																										
5. Suficiencia	Comprende los aspectos necesarios en cantidad y																										

Anexo 3. Confiabilidad del instrumento

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	FORMATO DE REGISTRO DE CONFIABILIDAD DE INSTRUMENTO	ÁREA DE INVESTIGACIÓN
---	---	-----------------------

I. DATOS INFORMATIVOS

1.1. ESTUDIANTES	:	García Vedia, Nelson Benjamín Navarrete Torres, Carlos Alberto
1.2. TÍTULO DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	:	“Estudio de viabilidad para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita – Año 2018”.
1.3. ESCUELA PROFESIONAL	:	
1.4. TIPO DE INSTRUMENTO (adjuntar)	:	
1.5. COEFICIENTE DE CONFIABILIDAD EMPLEADO	:	KR-20 kuder Richardson ()
		Alfa de Cronbach. ()
1.6. FECHA DE APLICACIÓN	:	
1.7. MUESTRA APLICADA	:	

II. CONFIABILIDAD

ÍNDICE DE CONFIABILIDAD ALCANZADO:	
------------------------------------	--

III. DESCRIPCIÓN BREVE DEL PROCESO (Ítems iniciales, ítems mejorados, eliminados, etc.)

Con respecto a la confiabilidad del instrumento, los ítems del cuestionario en estudio no están sujetas a medición, por lo que no es necesario realizar el cálculo del Alfa de Cronbach porque la mayoría de ítems son de criterio personal.

Estudiante:
DNI :

Docente :


 DR. COSME CORREA BECERRA
 LIC. EN ESTADÍSTICA
 COESPE 502

Anexo 4. Aspectos Organizacionales y Legales a considerar para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en la bahía de Paita - año 2018

a) Tipo de empresa y organización

La estructura organizacional será de la siguiente manera:

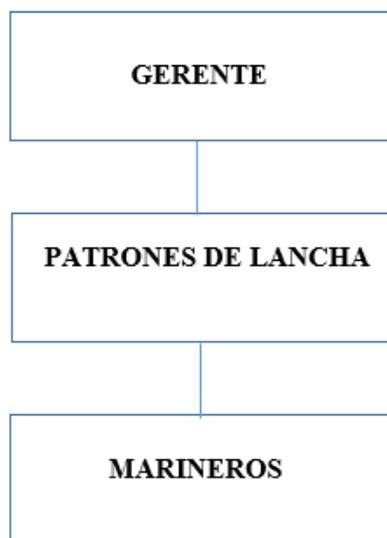


Figura 1. Organigrama de la Empresa.

Fuente: Elaboración propia

El Gerente designado por la junta general de socios tendrá la representación legal de la empresa. El gerente tendrá entre sus funciones dirigir la administración y abastecimiento de insumos, materiales y equipos. Controlar el presupuesto operativo de la empresa en general; aprobar la adquisición de materiales, repuestos e insumos para brindar el servicio en óptimas condiciones así como cumplir otras funciones de su competencia. Asimismo responde como representante jurídico de la empresa ante el exterior.

En el caso del personal destinado a las labores operativas (operadores telefónicos y personal de mantenimiento) cumplirán sus respectivas labores con una alta calidad, optimizando la utilización de los recursos de la empresa.

En total se considera a cinco colaboradores: un gerente, dos patrones de lancha y dos marineros.

2.2.1. Aspectos legales

Siguiendo el marco normativo peruano (Ley General de Sociedades Ley N° 26887), la empresa se formará como una Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada. Los socios no pueden exceder de veinte y no responden personalmente por las obligaciones sociales. El capital social en esta forma de sociedad colectiva está integrado por las aportaciones de los socios. Asimismo, según la mencionada ley, la administración de la sociedad será encargada a un gerente, socio o no, quien la representará en todos los asuntos relativos a su objeto. El gerente responde frente a la sociedad por los daños y perjuicios causados por dolo, abuso de facultades o negligencia grave.

En cuanto a la constitución de la empresa, se tendrá que cumplir con:

2.2.1.1. MUNICIPALIDAD

Licencia de funcionamiento

De acuerdo a la Ley N° 28976 Ley Marco de Licencia de Funcionamiento y el Decreto Legislativo N° 1271, los requisitos para solicitar licencia de funcionamiento son:

Solicitud de Licencia de Funcionamiento con carácter de Declaración Jurada la cual debe tener:

1. Numero de RUC y DNI o Carné de Extranjería del Solicitante tratándose de Personas Naturales o Jurídicas según corresponda.
2. Copia Simple del DNI o Carné de Extranjería del Representante Legal en caso de Personas Jurídicas o Personas Naturales que actúen mediante representación.
 - La información comprendida en los puntos 1. y 2. se incorporará a un Formulario Múltiple de Declaración Jurada donde además se deberá incluir: Tipo de Autorización que se solicita, Datos de Identificación del Solicitante, Datos del Establecimiento, Giro de la Actividad económica.
 - Vigencia del Poder del Representante Legal no mayor a 30 días

- Declaración Jurada de Observancia de Condiciones de Seguridad o Inspección Técnica de Seguridad de Defensa Civil
- Informe del N°. de Estacionamientos de acuerdo con la normatividad vigente
- Copia simple de la Autorización Sectorial respectiva en el caso de aquellas actividades que conforme a ley la requieran de manera previa al otorgamiento de la Licencia de Funcionamiento

2.2.1.2. SUNAT

Obtención RUC PERSONA JURIDICA

- Presentar DNI + 2 copias del representante legal
- Copia literal de poder del representante legal (vigente máx. 30 días)
- Ficha registral con la fecha de inscripción en SUNARP (original y copia no mayor a 30 días de antigüedad).
- Recibo luz, agua o teléfono (domicilio fiscal) original y copia.
- Formulario 2119 y 2054, 2046 (de contar con establecimientos anexos).
- Declaración jurada del impuesto predial o autovalúo.
- Contrato de alquiler o sesión en uso del predio con firmas legalizadas.
- Acta probatoria emitida por el fedatario de la SUNAT señalándose el domicilio fiscal.
- Exhibir original y presentar fotocopia simple del poder y facultades del representante legal emitido por SUNARP.

En concordancia al Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta Decreto Supremo N° 179-2004-EF, el régimen tributario elegido será el Régimen General, el mismo que comprende a las personas naturales y jurídicas que generan rentas de tercera categoría (aquéllas provenientes del capital, trabajo o de la aplicación conjunta de ambos factores).

La declaración y el pago del Impuesto a la Renta deberán ser efectuados dentro de los tres primeros meses del año siguiente, utilizando el Programa de Declaración Telemática (PDT) que aprueba la SUNAT mediante Resolución de Superintendencia.

2.2.1.3. INDECI

Para obtener la licencia de funcionamiento, en el caso de establecimientos que requieran Inspección Técnica de Seguridad en Defensa Civil Básica, Ex Post (posterior) al otorgamiento de la licencia de funcionamiento, realizada por la municipalidad (aplicable para establecimientos con una área de hasta cien metros cuadrados (100 m²) y capacidad de almacenamiento no mayor del treinta por ciento (30%) del área total del local), se requieren las siguientes condiciones de seguridad en defensa civil:

En estos casos será necesaria la presentación de una Declaración Jurada de Observancia de Condiciones de Seguridad a que se refiere el literal c) del artículo 7° de la presente Ley, debiendo realizarse la Inspección Técnica de Seguridad en Defensa Civil Básica por la municipalidad, con posterioridad al otorgamiento de la licencia de funcionamiento, de manera aleatoria de acuerdo a los recursos disponibles y priorizando los establecimientos que representen un mayor riesgo de seguridad.

2.2.1.4. MINISTERIO DE SALUD

Registro de trabajadores en ESSALUD

- Se deberá registrar a los trabajadores en Essalud para que estos pueda recibir prestaciones de prevención, promoción y recuperación de la salud
- El pago de la contribución y la declaración de trabajadores se efectúa en entidades bancarias conforme a lo establecido por la Sunat

Si la empresa cuenta con menos de 4 trabajadores utilizará el PDT o el formulario 402. Si la empresa cuenta con 4 o más trabajadores deberán usar el PDT. Asimismo se deberá registrar a los derecho habientes (familia en el PDT y en Es salud formulario 6052.

2.2.1.5. MINISTERIO DE TRABAJO

Presentación de contratos suscritos con los trabajadores

Se realiza a través de la web del Ministerio de Trabajo, en donde se ingresa a la opción Módulo de contratos Nacionales, empleando la clave SOL de SUNAT, donde se debe registrar al trabajador. El plazo máximo para registrar un contrato son 15 días desde la fecha de inicio del contrato, si se excede dicha fecha se debe pagar un monto más elevado por ser extemporáneo.

2.2.1.6. AUTORIDAD MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO

De acuerdo a la Resolución Directoral N° 1186-2016 MGP/DGCG que aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPAM de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú DICAPI, es necesario cumplir con las siguientes licencias y certificados:

- Licencia de Servicio: 16.36% de UIT (Otorgada por la Autoridad Portuaria Nacional)
- Certificado de Compás Magnético y tabla de desvíos: S/ 284.00 (Otorgado por la Dirección de Capitanías (DICAPI) a la tasa de Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DGCG)
- Certificado radiobaliza: S/ 794.52
- Certificado por contaminación de aguas sucias: S/ 371.52
- Certificado por contaminación de hidrocarburos: S/ 371.52

Anexo 5. Matriz de consistencia

TEMA	PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	MÉTODO
<p align="center">“Viabilidad para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita - Año 2018”</p>	<p>Problema General:</p> <p>¿Es viable técnica y económica - financieramente la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita en el año 2018?</p>	<p>Objetivo General:</p> <p>Determinar la viabilidad técnica y económica-financiera para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita.</p>	<p>Hipótesis General:</p> <p>La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita es viable técnica y económica-financieramente.</p>	<p>-Diseño de la Inv.: No experimental, transversal, descriptiva.</p> <p>-Tipo de Investigación Investigación Aplicada o de Campo</p> <p>-Enfoque: Cuantitativo</p> <p>-Población: 22 administradores y jefe de operaciones de las empresas de servicio marítimo y portuario ubicadas en el puerto de Paita.</p>
	<p>Problemas específicos:</p> <p>¿Es viable técnicamente la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita?</p>	<p>Objetivos específicos:</p> <p>Evaluar la viabilidad técnica para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita.</p>	<p>Hipótesis Específica:</p> <p>La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita es viable técnicamente.</p>	

	<p>¿Es viable económica y financieramente la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita?</p>	<p>Analizar la viabilidad económica y financiera para la creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita.</p>	<p>La creación de una empresa de transporte marítimo de pasajeros en bahía de Paita es viable económica y financieramente.</p>	<p>-Muestra: Igual a la población.</p> <p>-Técnica: Encuesta</p> <p>-Instrumento: Cuestionario</p> <p>-Método de análisis</p> <p>El análisis e interpretación de los resultados obtenidos se ayudará en la representación gráfica o mediante tablas de los datos. Para el procesamiento de éstos se empleará el paquete estadístico SPSS versión 24 y el programa Excel para Windows.</p>
--	---	---	--	---

Anexo 4. Declaratoria de autoría

Nosotros, **GARCÍA VEDIA, NELSON BENJAMÍN** y **NAVARRETE TORRES, CARLOS ALBERTO** estudiantes de la Escuela Profesional de Administración de Empresas, de la Universidad César Vallejo, sede Piura, declaro que el trabajo académico titulado: “**VIABILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN LA BAHIA DE PAITA - AÑO 2018**”, presentado en 93 folios para la obtención del grado académico /título profesional de **Licenciados en Administración** es de nuestra autoría.

Por lo tanto, declaramos lo siguiente:

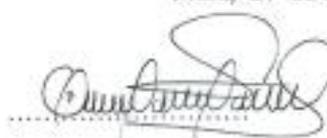
- Hemos mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda la cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No hemos utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Somos conscientes de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, nos sometemos a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Piura, 21 de Diciembre de 2018



Firma

DNI N° 42586187



Firma

DNI N° 02823759

Anexo 5. Tablas para el cálculo de la viabilidad económica financiera

Tabla 36. Gastos de constitución

Descripción	Unidad	Cantidad	P.U	Valor
P.Sanitario	V.U	1.00	120.00	120.00
D.Civil	V.U	1.00	150.00	150.00
Sunarp	V.U	1.00	350.00	350.00
Ministerio de Trabajo	V.U	1.00	50.00	50.00
Licencia de Servicio 16.36% de UIT	V.U	1.00	678.94	678.94
Certificado de Compás Magnético y tabla de desvíos	V.U	1.00	284.00	284.00
Certificado radiobaliza	V.U	1.00	794.52	794.52
Certificado por contaminación de aguas sucias	V.U	1.00	371.52	371.52
Certificado por contaminación de hidrocarburos	V.U	1.00	371.52	371.52
TOTAL				3,170.50

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 37. Muebles y enseres

Descripción	Unidad	Cantidad	P.U	Valor
Escritorios	V.U	1	S/.250	S/.250
Sillas	V.U	2	S/.50	S/.100
pizarras	V.U	1	S/.70	S/.70
estantes metálicos	V.U	1	S/.250	S/.250
Silla Giratoria	V.U	1	S/.100	S/.100
TOTAL				S/.770

Elaboración Propia

Tabla 38. Maquinaria y equipo

Descripción	Unidad	Cantidad	P.U	Valor
Laptops	V.U	2	S/.1,500	S/.3,000
Impresora	V.U	1	S/.300	S/.300
Ventiladores	V.U	2	S/.150	S/.300
Motor propulsión	V.U	1	S/228,800.00	S/.228,800
Casco y arboladura	V.U	1	S/357,500.00	S/.357,500
<u>Equipos de Navegación/ Comunicación</u>				
01 und Radar FURUNO	V.U	1	S/5,850.00	S/.5,850
01 und Compas Magnetico	V.U	1	S/370.00	S/.370
01 und GPS	V.U	1	S/1,350.00	S/.1,350
01 und Radio VHF	V.U	1	S/880.00	S/.880
01 und Elemento sonoro - Claxon inoxidable	V.U	1	S/500.00	S/.500
01 und Linterna estanca	V.U	1	S/75.00	S/.75
<u>Sistema de Iluminación:</u>				
01 und Faro Pirata	V.U	1	S/550.00	S/.550
Reflector pirata	V.U	2	S/520.00	S/.1,040
TOTAL				S/.600,515

Elaboración Propia

Tabla 39. Servicios

Descripción	Unidad	Cantidad	P.U	Valor Mensual
Luz	V.U	1.00	S/.100	S/.100
Agua	V.U	1.00	S/.75	S/.75
Línea Movistar Fijo	V.U	1.00	S/.70	S/.70
Línea celular	V.U	1.00	S/.120	S/.120
TOTAL				S/.365

Elaboración Propia

Tabla 40. Equipos complementarios

Equipos	Unidad	Cantidad	P.U	Total S/
<u>Equipamiento de seguridad (según RD N° 0562-2003-DG)</u>				
13 und Chalecos salvavidas	V.U	13	S/.102	S/.1,326
01 und Balsa salvavidas	V.U	1	S/.5,000	S/.5,000
02 und Aros salvavidas	V.U	2	S/240.00	S/.480
01 und Paquete de supervivencia	V.U	1	S/1,280.00	S/.1,280
1 und Botiquín de emergencia implementado	V.U	1	S/320.00	S/.320
01 UND Paquete de Emergencia para 10 personas	V.U	1	S/1,280.00	S/.1,280
02 UND Guindola señal luminosa	V.U	2	S/52.50	S/.105
05 UND Bengala de mano roja	V.U	5	S/12.54	S/.62.7
05 UND Cohete lanza bengala	V.U	5	S/30.36	S/.151.8
05 UND Señal flotante de humo	V.U	5	S/30.36	S/.151.8
02 UND Binocular 10-30x50	V.U	2	S/594.00	S/.1,188
01 Kit señaléticas varias	V.U	1	S/150.00	S/.150
<u>Documentación:</u>	V.U			
Cartas de navegación	V.U	1	S/255.60	S/.256
Diario o Bitácora de navegación	V.U	1	S/90.00	S/.90
<u>Equipos de Cabulleria y maniobra:</u>				
02 und Cabos de fondeo de 2" x 30 mts	V.U	2	S/2,190.00	S/.4,380
02 und Bicheros de aluminio 1"x 4 mtrs	V.U	2	S/280.00	S/.560
<u>Sistemas de lucha contra incendio.</u>				
02 und Extintor PQS 10 lb..... S/ 412.00 c/u	V.U	2	S/412.00	S/.824
01 und Extintor CO2 10 lbS/ 415.00	V.U	1	S/415.00	S/.415
01 und Motobomba de 3".....S/ 2100.00	V.U	1	S/2,100.00	S/.2,100
01 und Bomba arrastrada 2".....S/ 2500.00	V.U	1	S/2,500.00	S/.2,500
08 mts Manguera de jebe y lona de 1".... S/ 198.00	V.U	1	S/198.00	S/.198
01 und hacha doble propósitoS/ 120.00	V.U	1	S/120.00	S/.120
TOTAL				S/.22,938

Elaboración Propia

Tabla 41. Planillas

Descripción	Unidad	Cantidad	P.U	Valor
Gerente	Unidad	1	S/1,750.00	S/1,750.00
Asesor Contable Externo	Unidad	1	S/500.00	S/500.00
Patrones de lancha	Unidad	2	S/1,500.00	S/3,000.00
Marineros	Unidad	2	S/930.00	S/1,860.00
TOTAL				S/7,110.00

Tabla 42. Beneficios Sociales

Personal	Nº	Sueldo	SIS	CTS	Vacaciones	TOTAL ANUAL
			4.5%	No	15 días	
Gerente	1	1750.00	78.75	-	875.00	1,820.00
Patrones de lancha	2	1500.00	135.00	-	1500.00	3,120.00
Marineros	2	930.00	83.70		930.00	1,934.40
TOTAL			213.75			6,874.40

Elaboración Propia

Tabla 43. Punto de equilibrio

COSTOS FIJOS	
Gasto operativo	90,427.00
COSTOS VARIABLES	
Costo de producción	136,193.40
TOTAL	226,620.40

Costos Variables	Costos fijos
136,193.40	90,427.00

A	B	C	D	E		
Productos	Cantidad Proyectada	Precio Unitario	Costo Variable Unitario	Margen de Contribución Unitario	PUNTO DE EQUILIBRIO	PUNTO DE EQUILIBRIO EN SOLES
				C - D		
SERVICIOS DE TRANSPORTE	1260	529.66	108.09	421.57	215	113,612

Resumen de coincidencias

24%

- 1 Entregado a Universidad. 23% >
Trabajo del estudiante
- 2 repositorio ucv.edu.pe 1% >
Fuente de Internet
- 3 www.todopymes.cl <1% >
Fuente de Internet

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN

“VIABILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE
TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN LA BAHÍA DE
PAITA - AÑO 2018”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN

AUTORES

GARCÍA VEDMA, NELSON BENUAMÍN

NAVARRETE TORRES, CARLOS ALBERTO



	ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS	Código : F07-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
---	---------------------------------------	---

Yo Freddy Wiliam Castillo Palacios docente de la Facultad Ciencias Empresariales y Escuela Profesional de Administración de la Universidad César Vallejo filial Piura, revisor de la tesis titulada:

“VIABILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN LA BAHIA DE PAITA – AÑO 2018”

De los estudiantes **GARCIA VEDIA NELSON BENJAMÍN** y **NAVARRETE TORRES CARLOS ALBERTO**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 24% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Piura 06 de octubre del 2019



Dr. Freddy Wiliam Castillo Palacios
DNI: 02842237



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)
"César Acuña Peralta"

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres:

GARCÍA VEDIA, NELSON BENJAMIN

D.N.I. : 42586187

Domicilio : El Tablazo Mz.R Lote 16 Paita

Teléfono : Fijo : Móvil 913689541.

E-mail : ngvedia@gmail.com

Apellidos y Nombres:

NAVARRETE TORRES, CARLOS ALBERTO

D.N.I. : 02823759

Domicilio : Los Cocos del Chipe N2 Lote 19 Piura

Teléfono : Fijo : Móvil 988647255

E-mail : carlosnt72@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : Ciencias Empresariales

Escuela : Administración

Carrera : Administración

Título : Licenciado en Administración

Tesis de Post Grado

Maestría

Doctorado

Grado :

Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

GARCÍA VEDIA NELSON BENJAMIN Y NAVARRETE TORRES CARLOS ALBERTO

Título de la tesis:

"Viabilidad para la creación de una empresa de transporte Marítimo de pasajeros en la bahía de Paita. Año 2018"

Año de publicación : 2019

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma :

02823759
Carlos Navarrete

42586187
Nelson García

Fecha: 05/06/2019





UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACION

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

GARCIA VEDIA BENJAMIN y NAVARRETE TORRES CARLOS ALBERTO

INFORME TÍTULADO:

“VIABILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE MARITIMO DE PASAJEROS EN LA BAHIA DE PAITA. AÑO 2018”

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

LICENCIADOS EN ADMINISTRACION

SUSTENTADO EN FECHA: 28/03/2019

NOTA O MENCIÓN: Aprobado



UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
Nelida Rodríguez de Peña
Dra. NELIDA RODRIGUEZ DE PEÑA
Directora de la Escuela de Adm.

FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN