

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA, MANAGUA

UNAN – MANAGUA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS.

CENTRO UNIVERSITARIO DE DESARROLLO EMPRESARIAL

CUDECE –PROCOMIN



**TESIS DE MAESTRÍA PARA OPTAR AL GRADO DE MÁSTER EN
PROYECTOS DE INVERSIÓN.**

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

**VIABILIDAD DE UNA COOPERATIVA DE TRANSPORTE MOTO TAXI “EL
CHINO” EN VILLA JERUSALÉN DEL MUNICIPIO DE MANAGUA DURANTE EL
II SEMESTRE DEL AÑO 2022.**

AUTOR: LIC. DAVID ALBERTO ORTÍZ ESPINOZA.

TUTORA: MSC. ERIKA JANETH NAVARRETE MENDOZA.

MANAGUA, JULIO 2022.



i.Dedicatoria

El presente trabajo de tesis lo dedico primeramente a Dios por ser la guía y fuente de sabiduría para continuar aportando a mi formación profesional y cumplir con uno de los anhelos más deseados en mi proceso formativo.

A mis hijos, Camilo Ernesto y Rodolfo Alejandro, para que sirva de ejemplo e inspiración para su formación académica.

A mi esposa Miriam Lucía, por ser mi compañera de vida y quien me ha acompañado en todo este trayecto con mucha esperanza y ánimo para cumplir este objetivo.

A la Revolución Popular Sandinista, que me ha otorgado la oportunidad de seguir creciendo y de servir al pueblo.

A los Compañeros, Julio Cuadra y Verónica del Carmen Alvarado, quienes iniciaron este camino de profesionalización y que hoy guardan descanso en el regazo de nuestro Señor Jesucristo.

Finalmente, a mis padres quienes han sacrificado cada momento de su vida y depositando su confianza, amor y empeño para ver realizado este logro.



ii. Agradecimiento

A mi tutora de tesis MSc. Erika Janeth Navarrete Mendoza, por su apoyo incondicional en este proceso investigativo.

A mi esposa Miriam Lucía Mercado Quintero, por apoyarme incondicionalmente para lograr esta meta.

A la Revolución Popular Sandinista y al Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional (GRUN) por fomentar el desarrollo profesional y restitución de derecho en los jóvenes profesionales nicaragüenses, brindándome una beca a través del Ministerio de la Juventud (MINJUVE) para realizar los estudios de Maestría en Proyectos de Inversión.

De igual manera, al cuerpo docente por su esfuerzo y dedicación para instruirnos en todo este proceso académico.



iii. Carta Aval de Tutora

Máster, Ramfis Muñoz.

Director de CUDECE-PROCOMIN

UNAN-Managua.

Estimado MSc. Muñoz:

En cumplimiento del Artículo 97, 20 inciso a y b y 101 del Reglamento de Sistema de Estudios de Posgrado y Educación Continua SEPEC-MANAGUA, aprobado por el Consejo Universitario en sesión No. 21-2011 del 07 de octubre del 2011.

Por este medio dictamino en informe final de investigación de tesis para su defensa titulada: **Viabilidad de una Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua Durante el II Semestre del Año 2022.** Realizada por el Lcdo. David Alberto Ortíz Espinoza, como requisito para optar al título de Máster en Proyectos de Inversión, cumple con los requisitos establecidos en este Reglamento.

Como tutora de tesis del Lcdo. David Alberto Ortíz Espinoza, considero que contiene los elementos científicos, técnicos, y metodológicos necesarios para ser sometidos a Defensa ante el Tribunal Examinador. Asimismo, se enmarca en las líneas de investigación del Programa de Maestría referido a la solución de “Viabilidad del Proyecto” en la ciudad de Managua a los tres días de mayo del dos mil veintidós.

MSc. Erika Janeth Navarrete Mendoza.

Tutora.

iv. Resumen

La presente tesis investigativa consiste en realizar un análisis de viabilidad para la ejecución de una Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” ubicada en Villa Jerusalén del Distrito VII del Municipio de Managua. En el presente análisis de viabilidad se implementaron técnicas investigativas desde un enfoque mixto (cuali-cuanti) para el levantamiento de información que se utilizó como línea base del presente proyecto de inversión.

Desde el enfoque cuantitativo se aplicaron encuestas semi estructuradas a pobladores de Villa Jerusalén para determinar si es viable ejecutar una cooperativa de transporte de moto taxi en el sector. Por otra parte, desde el enfoque cualitativo, se realizaron entrevistas a profundidad con expertos en temas de cooperativismo y transporte.

El presente análisis de viabilidad permitió identificar las necesidades actuales de los pobladores de Villa Jerusalén para ser posibles beneficiarios de la Cooperativa de Transporte Moto taxi “El Chino”.

Con los resultados obtenidos de la presente investigación se logró actualizar información en relación con el uso de transporte en el casco urbano de Managua y su implicancia en el desarrollo de las municipalidades del país. Por lo cual, las tesis conclusivas de la investigación para la operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” confirman la viabilidad para ejecutarse durante el período 2023.

Palabras claves: Proyectos de Inversión, Sector Transporte y Cooperativas.



Contenido

i. Dedicatoria	i
ii. Agradecimiento	ii
iii. Carta Aval de Tutora	iii
iv. Resumen	iv
I. Introducción	1
1.1 Antecedentes	2
1.1.1 Antecedentes teóricos	2
1.1.2 Antecedentes de campo	4
2. Justificación	6
1.3 Planteamiento del Problema	7
1.4 Formulación del Problema	8
II. Objetivos de la Investigación	9
2.1 Objetivo General	9
2.2 Objetivos Específicos	9
III. Marco Teórico	10
3.1 Marco Normativo en el Sistema de Transporte y Cooperativas en Nicaragua	10
3.1. 2 Ley general de cooperativas en Nicaragua	11
3.1. 3 Plan nacional de lucha contra la pobreza (2022-2026)	12
3.2 Marco Conceptual	13
3.2.1 Transporte	13
3.2.2 Movilización	14
3.2.3 Motos taxis en Nicaragua	14
3.3 Definición Proyecto de Inversión	15
3.3.1 Clasificación proyectos de inversión	15
3.4 Definición de Cooperativismo	15

3.4.1 Principios de las cooperativas en Nicaragua	16
3.4.2 Tipos de cooperativas.	17
3.5 Definición Viabilidad de Proyectos.....	18
3.5.1 Tipos de viabilidad.	19
3.5.1.1 viabilidad financiera.....	19
3.5.1.2 viabilidad social.	19
3.5.1.3 viabilidad técnica.	20
3.6 Estudio de Mercado	20
3.6.1 Aspecto principales de un estudio de mercado.	21
3.6.1.1 análisis de la oferta	22
3.6.1.2 análisis de precio.	23
3.6.1.3 tipos estudio de mercado.	24
3.6.2 Objetivos de la investigación de mercado.	26
3.6.3 Innovación de mercado.....	26
3.7 Estudio Financiero.....	27
3.7.1 Estados financieros.	27
3.7.1.1 Estado de situación financiera o balance general.....	28
3.7.1.2 Evaluación financiera.	28
3.7.2 Planeación financiera.....	29
3.7.3 Costos de producción del proyecto.	29
3.7.3.1 Capital de trabajo.	30
3.7.3.2 Depreciaciones.	31
3.7.3.3 Amortizaciones.	31
3.8 Herramientas de Estudio Financiero	32
3.8.1 Periodo de recuperación de la inversión	32
3.8.2 Valor actual neto	33
3.8.3 Relación beneficio- costo	34
3.8.4 Tasa interna de retorno	34
3.8.5 Costo de capital promedio ponderado (WACC).	35
IV. Preguntas Directrices	36

V. Operacionalización de las Variables	37
VI. Diseño Metodológico	39
6.1 <i>Tipo de Investigación</i>	39
6.2 <i>Enfoque de la investigación</i>	39
6.3. <i>Descripción de las Variables</i>	40
6.3.1 Estudio legal.	40
6.3.2 Estudio social y técnico.	40
6.3.3 Estudio de mercado.	40
6.3.4 Estudio financiero.	41
6.4. <i>Población y Muestra</i>	41
6.4.1 Población.	41
6.4.2 Muestra.	41
6.5. <i>Proceso de Investigación</i>	42
6.6. <i>Métodos y Técnicas de Recolección de Datos</i>	43
6.7 <i>Técnicas</i>	43
6.7.1 Observación de documentos y datos.	43
6.7.2 Entrevista.....	44
6.7.3 Encuesta.	45
6.7.3.1 Fuentes de información.	45
6.7.3.2 Unidad de estudio.....	45
6.7.3.3 Tamaño de la muestra.	45
6.7.3.4 Tipo de muestreo.....	45
VII. Análisis de Resultados	47
7.1 <i>Marco Normativo de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”</i>	47
7.1.1 Análisis de los involucrados.....	47
7.1.2 El árbol de problemas.	48
7.1.2.1 El árbol de objetivos	48
7.1.3 Matriz de marco lógico.	49
7.1.4 Análisis cualitativo de entrevistas.	51



7.1.5 Estudio legal para la operación de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino” en Villa Jerusalén.....	52
<i>7.2 Estudio Social y Técnico para la Operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén</i>	<i>54</i>
7.2.1 Tamaño y localización de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”.....	54
7.2.2 Componentes de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”.....	56
7.2.3 Organización jurídica de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”.....	57
7.2.3.1 Misión.....	58
7.2.3.2 Visión.....	58
7.2.3.3 Valores operativos.....	58
7.2.3.4 Organigrama.....	59
<i>7.3 Definir los Servicios de Operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén Mediante los Resultados Obtenidos del Estudio de Mercado</i>	<i>65</i>
7.3.1 Servicio	73
7.3.2 Precio	78
7.3.3 Oficina de atención al usuario.....	79
7.3.4 Identidad creativa de la cooperativa de transporte moto taxi “El Chino” en Villa Jerusalén.....	83
7.3.4.1 Identidad visual	83
7.3.4.2 Tratamiento creativo	84
<i>7.4 Estudio Financiero para la Operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxis “El Chino” en Villa Jerusalén</i>	<i>88</i>
7.4.1 Inversión inicial del proyecto.....	88
7.4.2 Nómina de la cooperativa de moto taxi “El Chino”.....	89
7.4.3 Cálculo de amortización de la cooperativa de moto taxi “El Chino”.....	90
7.4.4 Cálculo de amortización de la cooperativa de moto taxi “El Chino”.....	91
7.4.4.1 Periodo de recuperación.....	91
7.4.4.2 Tasa interna de retorno	91
7.4.4.3 Índice de recuperación	91
7.4.4.4 Costo de capital promedio ponderado.....	91
7.4.5 Viabilidad de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” según resultados de los estudios realizados. .	92
VI. Conclusiones	95



VI. Recomendaciones	96
Bibliografía	97
Anexos.....	100

I. Introducción

Villa Jerusalén, se ubica del aeropuerto Augusto C. Sandino, unos dos kilómetros al sur perteneciendo al Distrito VII de la ciudad de Managua. Es un complejo habitacional perteneciente al “Programa Bismark Martínez” impulsado por el Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional, este cuenta con una oficina de atención ciudadana, una estación de policía y dos parques que se encuentran en proceso de construcción.

La creación y ejecución del presente análisis de viabilidad de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” se inició con un proceso investigativo conformado por los siguientes acápite. El acápite primero, se plantea la introducción que describe de manera general los antecedentes teóricos y de campo, así como, la justificación, planteamiento y formulación del problema.

En segundo acápite, se aborda los objetivos de la investigación como generales y específicos. En acápite tres, se desarrolla el marco teórico de investigaciones recientes relacionadas con el transporte de Nicaragua y el marco jurídico que la respalda. Seguidamente, se presenta el acápite cuatro, con la pregunta directriz conforme a la problemática planteada de la presente investigación.

El acápite cinco se describe la operacionalización de variables, muestra de las variables de investigación como su estudio legal, socioeconómico, ambiental y mercadológico. En el acápite seis, se presenta el diseño y la ruta metodológicos a utilizar en el tema de investigación. En acápite siete, se explica el análisis de viabilidad para la operación de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén.

En el acápite ocho, se presentan las conclusiones, en el acápite nueve las recomendaciones para luego pasar al acápite diez con la bibliografía consultada en este proceso investigativo y, por último; el capítulo once, donde se adjunta los anexos como parte de la validación de los instrumentos de investigación aplicada y fotografías.

1.1 Antecedentes

Para la elaboración de este acápite, el primer hallazgo encontrado, es que los estudios relacionados con la circulación y regulación del transporte motos taxis en Nicaragua son pocas por no decir nulas, es hasta en 2008, que iniciaron a circular en los barrios costeros de Managua.

Cabe mencionar, que solo fueron identificados un análisis de investigación de la Maestría Vías Terrestre de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), un estudio de caso para optar a la Maestría Derecho de Contrataciones de la Universidad Centroamericana (UCA) y dos Proyectos de Urbanismo del Distrito VII por la Alcaldía de Managua relacionado con el estudio del transporte urbano del país.

Por lo cual, la presente tesis sería pionera en abordar la circulación y funcionamiento de las motos taxis en Managua, Nicaragua.

1.1.1 Antecedentes teóricos.

La primera aparición de este servicio en modalidad de “Caponera” era de una bicicleta, con el paso del tiempo y la alta demanda es que fueron adaptándose a motos. El servicio de las motos taxis en sus inicios era en territorios definidos, pero esto cambio por el comportamiento de la población que prefieren contratar una moto taxi por su precio económico que ofrecen en relación con el servicio de un taxi.

Por lo cual, contar con una cooperativa de transporte en esta zona requiere de inversión y planificación estratégica resumida en un plan de viabilidad financiera.

Para, Juliá (2019) prevalece un contraste entre los planes de negocios clásica y propone un nuevo concepto con las nuevas tendencias de la mercadotecnia. Definiendo el concepto de plan de negocio interactivo *“El plan de negocio Iterativo es una hoja de ruta, frecuentemente revisada, para el equipo emprendedor y para todos los grupos de interés. Es un documento abierto. Se deberá ir actualizando con toda la información que se vaya generando. En especial a partir de la investigación de mercados y de la experimentación con los clientes”*. (P, 17).

Por otra parte, Morales et al. (2009) refieren que las inversiones surgieron para satisfacer las necesidades básicas de las personas y preparar un plan futuro sostenible *“Estas inversiones, que tenían la finalidad de satisfacer sus necesidades básicas, se realizaban con el propósito de obtener beneficios materiales en el futuro. Además, los resultados que se obtenían eran más satisfactorios con estas inversiones de tiempo, materiales y trabajo humano, en comparación con lo que obtenía si no se realizaban”*. (P, 2 y 3).

Igualmente, Carrillo et al. (2019) define a los proyectos de inversión *“Un proyecto es un estudio técnico que analiza las ventajas y desventajas de invertir tiempo y recursos en el desarrollo de una iniciativa determinada; para lo cual se aplican técnicas de evaluación cualitativa y cuantitativa que determinan la factibilidad del proyecto en el entorno macro; específico, en el mercado y en el plano financiero”*. (P, 19 y 20).

Del mismo modo, Viñan et al (2018) definen *“un proyecto es el conjunto de antecedentes que permiten estimar las ventajas y desventajas implícitas en el deseo de suministrar un bien o un servicio, con el ánimo de determinar su contribución potencial al desarrollo de la comunidad al cual va dirigido, mediante la la asignación de recursos: humanos, financieros y materiales”*. (P, 7).

En este apartado es importante definir el significado e importancia de implementar estudios de viabilidad para proyectos de inversión. Como lo define, Andrés Díaz (2019) *“De esta forma, los análisis de viabilidad son estudios de las distintas dimensiones del ambiente en que se manifestarán los impactos del Proyecto, que permitirán precisar si se prevén incompatibilidades, inadecuaciones, conflictos u otras situaciones que puedan impedir o dificultar la preparación, ejecución u operación o, también, inhibir la concreción de los resultados y los impactos esperados”*. (P, 48).

Para finalizar, conceptualizaremos el término de cooperativismo de servicios públicos, como define, Ressel et al. (2019) *“Son organizadas para cumplir una función sustitutiva del Estado.*

Surgieron de la unión vecinal para contrarrestar los graves excesos que las empresas de lucro cometían contra los usuarios de los servicios y para brindar el servicio en aquellas zonas en las cuales ni el Estado, ni las grandes empresas del sector privado llegaban. Se destacan las eléctricas, telefónicas, de agua potable, de servicios sanitarios, gas, Internet, de pavimentación, de transporte, etc.”. (P, 26).

1.1.2 Antecedentes de campo.

Cabe mencionar, que no se encontraron estudios investigativos sobre el comportamiento de transporte en Villa Jerusalén. Las investigaciones que se lograron identificar están relacionadas con el impacto ambiental o proyectos de urbanismos de caracterización de la Comarca Sabana Grande.

La localización de Villa Jerusalén ha sido en los últimos años, una gran demanda para las urbanizadoras o proyectos habitacionales para crear viviendas o rentar parcelas de cultivos. Por lo cual, la mayoría de los estudios están encaminados en factores ambientales que la necesidad de crear rutas de transporte que conecten con el centro Managua.

Se encontró un estudio de análisis sobre la circulación de transporte urbano en el sector de la Universidad Centroamericana (UCA-Managua). Este estudio fue realizado por ingenieros pertenecientes a la Maestría de Vías Terrestres de la Universidad Nacional de Ingeniería en Nicaragua en el año 2011.

Arauz et al. (2011) refieren: *“A inicios de 1993 circulaban en Managua 39,749 vehículos. A inicios de 1999 circulaban 102024 unidades. El 61.2 % de los vehículos registrados en el país tienen su matrícula en la ciudad capital”* (P, 1).

Cabe mencionar, que la población en el casco urbano crece considerablemente, después de terremoto de 1972. Esto indica, la necesidad de crear condiciones vías terrestres para una movilización segura de sus pobladores y el desarrollo de la ciudad.

Por otra parte, se encontró la investigación de Centeno y Arrien, estudiantes del Máster en Derecho de las Contrataciones en la Universidad Centroamericana, quienes expresan en su investigación: *“La red de servicios de autobuses público conecta con las cabeceras departamentales y los municipios a través de las carreteras troncales y colaterales. La ruta más larga operada es de 400 km y existe al menos 60 rutas donde la distancia es superior a 150 km, lo cual disminuye la eficiencia del sistema de transporte de pasajeros”* (P, 21).

Otro estudio, que se encontró con relación a la caracterización geográfica del Distrito VII de Mangua proporcionada por la Alcaldía de Managua (2020) organismo municipal del Estado, quienes han realizado diversos proyectos sociales para el desarrollo de sus pobladores. *“En este distrito se ubican barrios representativos con mucha densidad poblacional como Los Laureles, Villa Libertad y Las Américas. En el distrito habitan un aproximado de 71,648 habitantes”* (P, 5).

Asimismo, en esta caracterización se identifican las limitantes presentes en la zona de Sabana Grande por estar ubicada en la falla telúrica del Aeropuerto y su infraestructura en calles, provocando congestión vehicular en horas pico de Managua.

“La situación ambiental en el distrito es considerada como una de las más graves, lo que se observa al transitar por sus calles, las que se mantienen saturadas por vehículos como por peatones lo que se incrementa en las horas pico, provocando alta concentración de desechos sólidos por la falta de educación ambiental de la población”. (P, 3).

Finalmente, es importante mencionar el informe final del Proyecto Plan Maestro para el Desarrollo Urbano del Municipio de Managua por Alcaldía de Managua y la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (2017), en este informe se destaca *“El Municipio de Managua tiene cuatro tipos de servicio de transporte público. El bus público, taxi y moto taxis son administrados por el Instituto Regulador de Transporte del Municipio de Managua (IRTRAMMA). El bus interurbano es administrado por el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), y las terminales de buses son administradas por ALMA y la Corporación Municipal de Mercados de Managua (COMMEMA). Por otro lado, “...los buses urbanos, interurbanos, los taxis y las terminales de buses son operados por concesionarios, mientras que la moto taxis son operados por empresas privadas y conductores bajo la autorización de IRTRAMMA”*. (P, 47).

2. Justificación

El crecimiento poblacional de la Comarca Sabana Grande y sus alrededores como es Villa Jerusalén demandan a seguir gestionando proyectos de inversión y desarrollo para la lucha contra la pobreza y el cumplimiento con los objetivos del milenio.

La falta de servicios básicos y poca accesibilidad de vehículos en algunos asentamientos del Distrito VII, permite altos índices de inseguridad ciudadana. Por lo cual, la presente investigación decidió tomar como línea de acción el complejo habitacional Villa Jerusalén por ser una zona en crecimiento y desarrollo.

En esta comunidad existe un aproximado de 12,455 habitantes, la mayoría se dedican al trabajo informal que imposibilita adquirir bienes como un vehículo propio para movilizarse en la zona y poder realizar sus gestiones diarias.

Desde 2007, el Gobierno Sandinista ha desarrollado acciones estratégicas de proyectos de carretera y mejoramiento del servicio de transporte a todo el pueblo nicaragüense. Por consiguiente, el presentar un análisis de viabilidad para la operación de una cooperativa de motos taxis en Villa Jerusalén podría contribuir al desarrollo del municipio y sus pobladores. El presente estudio se estará presentando a la Alcaldía de Managua e INTRAMMA para que funcione como un posible proyecto de inversión en el sector transporte y urbanismo.

La presente tesis contribuirá a mejorar los canales de comunicación y desarrollo de los pobladores de Villa Jerusalén con la implementación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” generando oportunidades de empleo, garantizando seguridad ciudadana y como punto de referencia para futuras investigaciones a desarrollar por estudiantes de la Maestría en Proyectos de Inversión.

1.3 Planteamiento del Problema

En el complejo habitacional Villa Jerusalén, se pretende construir 3 mil casas de interés social según el “Programa Bismark Martínez” ejecutado por la Alcaldía de Managua. Este proyecto habitacional por ser una urbanización reciente y de amplio crecimiento presenta la necesidad de garantizar las condiciones básicas de sus pobladores. Actualmente, no cuenta con un alumbrado público o el servicio de transporte que cubra toda la urbanización a nivel interno y externo.

Síntomas: La inseguridad ciudadana y la falta de servicios de transporte que cubra toda la urbanización a nivel interno y externo son unos de los principales problemas que enfrentan los habitantes de Villa Jerusalén.

Causas: La mayoría de sus habitantes como otras urbanizadoras aledañas no cuentan con vehículo propio, por lo cual deben caminar largos trayectos para poder tomar un bus, taxi o una moto taxi. En el trayecto del camino algunos han sido víctimas de robo, asesinatos o posibles agresiones sexuales.

Pronóstico: El no contar con vehículo propio o tener alternativas de medios de transporte seguros, los pobladores en un cierto tiempo deciden abandonar o no habitar sus casas por la falta de condiciones básicas para el desarrollo pleno y seguro de sus actividades diarias como es la movilización. Por tal razón, la necesidad de implementar y regular una cooperativa de transporte de motos taxis en la zona.

Control de Pronóstico: Se evaluará la viabilidad de operar una Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en la Villa Jerusalén para fortalecer la seguridad ciudadana mediante el servicio de un transporte seguro, confiable y económico.



1.4 Formulación del Problema

¿Cómo los pobladores de Villa Jerusalén del Municipio de Managua se beneficiarían con la incorporación de una cooperativa de transporte de motos taxis?

II. Objetivos de la Investigación

2.1 Objetivo General

2.1.1. Analizar la viabilidad para la operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua durante el año 2022.

2.2 Objetivos Específicos

2.2.1. Describir el marco legal y normativo para la creación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

2.2.2. Definir la viabilidad social y técnica para la creación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

2.2.4. Determinar las condiciones mercadológicas para la implementación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

2.2.3. Analizar la viabilidad financiera de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

III. Marco Teórico

En este acápite se abordan los conceptos más relevantes a tener presente en este proceso investigativo. Por lo cual, se estarán definiendo el concepto de transporte, tipos de transporte, movilización, marco jurídico a nivel nacional del país y los conceptos técnicos de proyectos de viabilidad para ejecutar la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

3.1 Marco Normativo en el Sistema de Transporte y Cooperativas en Nicaragua

Las reformas de regulación de transporte realizadas en el año 1995, contenida en la Ley 192 “Ley de Reforma Parcial a la Constitución Política de Nicaragua” en su artículo 105, se enfatiza que el Estado es el garante para facilitar y regula las prestaciones del servicio público en Nicaragua.

En 1998 se aprobó la Ley 290 “Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo” con una reforma en el año 2013, donde se acredita el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), cuya función es Organizar y dirigir la ejecución de la política sectorial y coordinar la planificación indicativa con el Ministerio de Gobernación y los municipios en los sectores de tránsito y transporte, así como en infraestructura de transporte. Asimismo, es la institución encargada de formular y establecer las políticas tarifarias de transporte público y dictar las tarifas pertinentes, en el ámbito de su competencia.

El 2 de marzo del 2005, se aprobó la Ley 524 “Ley General de Transporte Terrestre” cuya aplicación es la vigilancia y aplicación de esta y de este reglamento, en correspondencia con el MTI, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), o al organismo administrativo que las municipalidades constituyan para tal efecto.

En esta presente Ley se regula el recorrido, tarifas, condiciones seguras para el usuario e inspecciones mecánicas. Así como las obligaciones por parte de las personas involucradas a realizar el servicio de transporte como es el conductor, ayudante o cooperativas.

En 1988 con las Reformas de la Constitución Política se otorga autonomía a los municipios, en la Ley 40 “Ley de Municipios con Reformas Incorporadas” se faculta a las autoridades locales a desarrollar el transporte y las vías de comunicación, así como, controlar y regular el transporte de sus municipios.

Por lo cual, en el municipio de Managua el ente encargado es el Instituto Regulador del Transporte del Municipio de Managua (IRTRAMMA) trabajando articuladamente con el gobierno actual quienes se han propuesto a renovar toda la flota vehicular del municipio de Managua.

El IRTRAMMA goza de personería jurídica, con autonomía en financiera y administrativa según la Resolución Municipal 14-09. Por lo cual, el cumplimiento de esta entidad es de ofrecer un servicio de transporte público, eficiente y seguro.

En este caso, es importante mencionar la Ley 182 “Ley de Defensa de los Consumidores” estableciendo los procedimientos que garantizan los derechos de los consumidores de adquirir bienes y servicios de la mejor calidad, asegurando en sus relaciones comerciales y de consumo, un trato justo y equitativo de parte de los proveedores, sean estos públicos o privados.

En la presente Ley, define:

“La DDC participará con las instancias rectoras, en la revisión y actualización de las normas que garanticen al consumidor el derecho a recibir seguridad al hacer uso del transporte acuático, aéreo o terrestre; estas instancias no podrán establecer ningún acuerdo con los prestadores de este tipo de servicios, que vayan en contra de los derechos de los consumidores” (Ley de Defensa de los Consumidores, 1994, Art.89).

3.1. 2 Ley general de cooperativas en Nicaragua.

El marco legal y disposiciones jurídicas pertenecientes a las cooperativas en el estado Nicaragua está estipulado en la Ley N°. 499, aprobada el 29 de septiembre de 2004

Publicada en La Gaceta, Diario Oficial N°. 17 del 25 de enero de 2005, tendiendo vigencia total hasta la fecha.

“Declárese de interés económico y social de la nación, la promoción, fomento y protección del movimiento cooperativo como instrumento eficaz para el desarrollo del sector cooperativo, contribuyendo así al desarrollo de la democracia participativa y la justicia social” (Ley General de Cooperativas, Art.2).

Asimismo, el 10 de septiembre del 2007 se dictó el Decreto 91-2007 “Reglamento Ley General de Cooperativas” donde se define los tipos de cooperativas de servicios públicos como *“Son aquellas que tienen por objeto brindar un servicio a los ciudadanos, mediando por ello una contraprestación o remuneración, a través de una tasa o tarifa, autorizada por los órganos competentes del Estado responsables de regular tales servicios”*.

3.1.3 Plan nacional de lucha contra la pobreza (2022-2026).

En la presente investigación tendremos como referencia el Plan Nacional de Lucha Contra la Pobreza implementada por el Gobierno de Unidad y Reconciliación de Nicaragua. Este Plan Nacional tiene como objetivo priorizar el desarrollo del país e implementar proyectos para el cumplimiento de los derechos de los ciudadanos nicaragüenses.

El Capítulo 4 del presente Plan contiene 12 lineamientos estratégicos esenciales para seguir cambiando Nicaragua, dando continuidad a las políticas, programas y proyectos para responder al complejo contexto mundial y nacional.

- ✓ Estabilidad macroeconómica, manejo prudente de las finanzas públicas y crecimiento económico sostenido y sostenible, siempre inclusivo y equitativo, que propicie más empleo y trabajo digno, para la prosperidad de todos(as).
- ✓ Reforzar las condiciones básicas para el desarrollo.
- ✓ Desarrollo de los talentos humanos, para el desarrollo nacional.
- ✓ Consolidar los bienes y servicios públicos, para el bienestar social y el buen vivir.
- ✓ Profundizar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas.
- ✓ La juventud como eje central del desarrollo.

- ✓ Más y mejor producción en el campo, desarrollando la agroindustria y el consumo saludable.
- ✓ Desarrollar la economía creativa, familiar y emprendedora, con énfasis en modelos asociativos.
- ✓ Dinamizar el comercio y los mercados locales e internacionales.
- ✓ Ciudades, barrios y comarcas inclusivas, saludables, creativas, seguras, resilientes y sostenibles.
- ✓ Medidas para mitigar los impactos de la variabilidad y el cambio climáticos.
- ✓ La Costa Caribe como una zona especial de desarrollo humano y socioeconómico.

Asimismo, en el primer Informe Nacional Voluntario: Avances en el cumplimiento de los ODS, alineados con la Agenda 2030 por parte del Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional de Nicaragua, reafirma *“El compromiso del Gobierno en los aspectos sociales se refleja en la asignación de fondos públicos, posicionándose como el tercer país de Centroamérica que más recursos invierte en el sector social. El país dedica al gasto social 10.6% del PIB, distribuido en 4.11% en Educación, 3.39% en Salud, 2.29% en Vivienda y servicios comunitarios, 0.6% en Protección social y 0.21% en Actividades recreativas”* (P, 58).

3.2 Marco Conceptual

3.2.1 Transporte.

En lo que respecta al concepto de transporte, Quintero (2015) define *“Una clasificación de modos de transporte que se desarrollan en las ciudades, discriminándolos en tres grupos; terrestre, aéreo y acuático, los cuales a la vez están compuestos por los denominados “medios” que permiten obtener una mejor clasificación de las diferentes formas en que se desarrolla el transporte”*. (P, 90).

Modo	Medio	Unidades Transportadoras
TERRESTRE	Carretero	Automóvil, Bus, Bus Metropolitano, Camión, Motocicleta, Bicicleta, Peatonal.
	Ferrovionario	Tren, Metro, Tranvía, Tren de Alta Velocidad.
	Cables	Teleférico, Funicular, Ferrocarril Funicular, Telecabina.
AÉREO	Aéreo Aerodinos	Aviones, Helicópteros.
	Aéreo Aerostatos	Globo Aerostático, Dirigible.
ACUÁTICO	Fluvial	Transbordador o Ferry.

Figura N°1: Fuente: Elaboración Julián y Laura Quintero González. (2015).

3.2.2 Movilización.

La movilidad, en sus distintas formas, está fundamentalmente determinada por la ordenación territorial y urbanística. Algunas realidades urbanas no serían posibles sin los sistemas de transporte conocidos y por otro lado se ha demostrado que la morfología de las ciudades determina las formas de moverse.

Velásquez (2015) define como movilidad urbana *“Los usuarios que se desplazan son ante todos actores sociales, por lo tanto, la movilidad no se reduce a un hábito, sino que se aprende, se prepara y se construye. Ese principio, nos permite afirmar que la adopción de medidas que garanticen la movilidad es una forma de mejorar su calidad de vida, lo que implica el disfrute del espacio urbano”* (P, 47).

3.2.3 Motos taxis en Nicaragua.

Según Urriarte y Santana (2015) en su investigación “Transcendencia de las Moto taxis sobre el Corredor sur (tramo comprendido, managua-carazo” confirman *“La Moto taxi es el segundo modo de transporte más utilizado, después del taxi esto se debe a que puede utilizarse como un modo de transporte principal o para efectuar los trayectos iniciales y terminales en sustitución de la marcha a pie en cada uno de los viajes. Además de que es más barato que el taxi para las distancias cortas, la flexibilidad del Moto taxi le permite ampliar la clientela y la movilidad de los usuarios”* (P, 12).

Asimismo, Urriarte y Santana (2015) definen en su investigación en concepto de moto taxis y su empleabilidad en Nicaragua *“Las Moto taxis en Nicaragua son el nuevo medio de transporte público y una posible solución para hacer frente a los grandes atascos que se encuentran a diario en nuestro país. Son un vehículo ligero, rápido y fácil de estacionar, y le permite al usuario recorrer un trayecto en menor tiempo”* (P, 23).

3.3 Definición Proyecto de Inversión

Morales y Castro (2009) define *“Por lo general, las inversiones implican la aplicación de recursos con la esperanza de obtener un beneficio en el futuro. Es cualquier gasto efectuado para el mantenimiento de la empresa, como la compra de bienes duraderos que producen una renta monetaria, siempre y cuando se obtenga un beneficio o rendimiento de ello”* (P, 2).

3.3.1 Clasificación proyectos de inversión.

Continuando con Morales y Castro (2009) define que los proyectos de inversión se clasifican según rubro de acción de trabajo, en este caso tomamos la clasificación del sector de la propiedad por referirse al sector público. (P, 13).

✓ Sector Privado; Inversiones que realizan las empresas cuyo capital es propiedad de particulares. Los principales índices de rendimiento están determinados por la utilidad que genera la inversión, considerando el costo de financiamiento del proyecto.

✓ Sector Público: Inversiones que realiza el Estado. La evaluación de los resultados de este tipo de inversiones toma como parámetros los beneficios que otorga a la sociedad; por ejemplo, el número de empleos, el incremento del producto interno bruto, satisfacción de necesidades de beneficio común (construcción de vías de comunicación, puentes, escuelas, entre otras), etcétera.

✓ Participación Mixta: El Estado orienta la participación de la inversión privada y aporta parte del capital con la finalidad de estimular la generación de productos o servicios necesarios para la población; por ejemplo, generación de electricidad, vacunas para la población, entre otros.

3.4 Definición de Cooperativismo

El Ministerio de la Economía Familiar define el concepto de cooperativa según *“El Gobierno de reconciliación y Unidad nacional reconoce y promueve el modelo cooperativo como aquel modelo que más se asemeja a nuestros principios y valores y como la alternativa organizativa y empresarial para que los pequeños y medianos productores incrementen su*

productividad, calidad y valor agregado de las cadenas productivas en condiciones de sostenibilidad”. (Guía del Cooperativista).

Ressel, Silva, Coppini y Nievas (2013) expresan *“El objetivo por el cual las personas constituyen una cooperativa es la satisfacción, en las mejores condiciones de calidad y precio, de necesidades y aspiraciones comunes a todos los asociados, sin buscar una ganancia o lucro”* (P, 47).

Asimismo, retomaremos el concepto de cooperativa dictada en la Ley N°. 499 *“Cooperativa es una asociación autónoma de personas que se unen voluntariamente para hacer frente sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes por medio de una empresa de propiedad conjunta y democráticamente controlada”* (Ley General de Cooperativas, Art, 5).

3.4.1 Principios de las cooperativas en Nicaragua.

La Ley General de Cooperativas Ley 499 en Nicaragua establece en su Artículo 8, los siguientes principios para su razón de ser.

- ✓ Libre ingreso y retiro voluntario de los asociados.
- ✓ Voluntariedad solidaria, que implica compromiso recíproco y su cumplimiento y prácticas leales.
- ✓ Control democrático: un asociado, un voto.
- ✓ Limitación de interés a las aportaciones de los asociados, si se reconociera alguno.
- ✓ Equidad, que implica la distribución de excedentes en proporción directa con la participación en las operaciones.
- ✓ Respeto y defensa de su autonomía e independencia.
- ✓ Educación Cooperativa.
- ✓ Fomento de la cooperación entre cooperativas.
- ✓ Solidaridad entre los asociados.
- ✓ Igualdad en derecho y oportunidades para asociados de ambos sexos.

3.4.2 Tipos de cooperativas.

En el Art.14 de la Ley de Cooperativa en Nicaragua, establece *“Las cooperativas podrán ser: de consumo, de ahorro y crédito, agrícolas, de producción y de trabajo, de vivienda, pesquera, de servicio público, culturales, escolares, juveniles y otras de interés de la población, sin que esta numeración se considera limitada”*.

Por otra parte, Ressel, Silva, Coppini y Nievas (2013) definen 8 modelos de cooperativismo. (P, 25 -29).

✓ Cooperativas Agropecuarias: Asocian a los pequeños y medianos productores agropecuarios y procuran satisfacer sus necesidades económicas y sociales mediante la realización de diversas actividades. Se destacan principalmente en la colocación de los productos obtenidos por cada asociado en sus explotaciones y la provisión de elementos necesarios para el progreso de toda empresa del agro.

✓ Cooperativas de Trabajo: Una cooperativa de trabajo es una asociación de personas que se reúnen para trabajar en forma conjunta, con el fin de mejorar su situación social y económica, dejando de ser asalariadas para transformarse en dueñas de su propio destino. Cooperativas de Servicios Públicos: Son organizadas para cumplir una función sustitutiva del Estado. Surgieron de la unión vecinal para contrarrestar los graves excesos que las empresas de lucro cometían contra los usuarios de los servicios y para brindar el servicio en aquellas zonas en las cuales ni el Estado, ni las grandes empresas del sector privado llegaban. Se destacan las eléctricas, telefónicas, de agua potable, de servicios sanitarios, gas, Internet, de pavimentación, de transporte, etc.

✓ Cooperativas de Vivienda: Surgen para solucionar el problema habitacional de sus asociados, ya sea mediante la autoconstrucción de viviendas o contratando empresas constructoras. Las viviendas pueden ser entregadas en propiedad, alquiler o uso. Cooperativas de Consumo: Tienen como objetivo satisfacer las necesidades de los asociados en su carácter de consumidores. Estos se asocian para conseguir mejores precios, calidad, medida de los bienes.

✓ Cooperativas de Ahorro y Crédito: Su finalidad principal es la de otorgar a sus asociados préstamos para fines relativos a sus necesidades como consumidores, por ejemplo para la adquisición de bienes de consumo, para la recreación, para la adquisición de viviendas, para la atención de necesidades de la salud, entre otros; o bien, para fines relacionados con el desenvolvimiento de la actividad económica de sus asociados, por ejemplo: para la adquisición de máquinas, equipos, herramientas, materias primas, etc.

✓ Cooperativas de Seguro: Surgieron para responder a la necesidad humana de cobertura técnica del riesgo potencial en que se desenvuelven todos los actos de la vida. Sus servicios están destinados a proteger a sus asociados de riesgos personales o patrimoniales, por ejemplo: vida, enfermedad, invalidez, accidentes, daños a terceros, incendio, granizo, mortandad del ganado, etc.

✓ Cooperativas de Provisión: Distribuyen entre sus asociados los elementos indispensables para el desarrollo de su actividad. Agrupan a los asociados de acuerdo con su profesión u oficio, por ejemplo: artesanos, profesionales, comerciantes, industriales, etc.

3.5 Definición Viabilidad de Proyectos

Según Sobrero (2009) define el término viabilidad de proyecto de inversión como “*la capacidad de un proyecto de asimilarse al medio intervenido y transformarlo, en forma sostenible*” (P, 4).

En concordancia con Sobrero (2009) los análisis de viabilidad son “*Estudios de las distintas dimensiones del ambiente en que se manifestarán los impactos del Proyecto, que permitirán precisar si se prevén incompatibilidades, inadecuaciones, conflictos u otras situaciones que puedan impedir o dificultar la preparación, ejecución u operación o, también, inhibir la concreción de los resultados y los impactos esperados*”. (P, 10).

3.5.1 Tipos de viabilidad.

A continuación, se definen los siguientes tipos de viabilidad por aspectos sociales y financieros.

3.5.1.1 viabilidad financiera.

Para Sobrero (2009) *“La viabilidad financiera de un Proyecto informa sobre la disponibilidad de recursos monetarios en los momentos en que la ejecución o la operación del proyecto los necesita”*. (P, 10).

Para Mendieta (2005) consiste *“El análisis de la contribución que un proyecto o una política hace al bienestar nacional. Como tal, tiene por objeto medir el aporte neto de un proyecto o política al bienestar de toda la colectividad nacional”* (P, 221).

Sapag (2011) emplea el término viabilidad económica refiriéndose *“La viabilidad económica busca definir, mediante la comparación de los beneficios y costos estimados de un proyecto, si es rentable la inversión que demanda su implementación”* (P, 26).

3.5.1.2 viabilidad social.

Para Sobrero (2009) *“La viabilidad social de un proyecto expone, en forma estructurada, la vinculación de la intervención con el conjunto de actores involucrados en la misma. Esta dimensión analítica ha crecido en importancia, merced a la expansión de las formas de participación ciudadana en las acciones públicas, antes reservada en forma exclusiva a los actores del sector público”*. (P, 17).

Asimismo, Sobrero (2009) sostiene que la viabilidad social *“Los estudios de viabilidad social están estrechamente vinculados con la identificación, en la medida que el mejor reconocimiento de una situación compleja requiere de las opiniones colectivas de los involucrados. Esta tarea se estructura en esa etapa de la identificación con el desarrollo de la Matriz de involucrados y la participación de estos actores en la descripción de la situación problemática. Es en la producción de estas dos herramientas de análisis donde afloran los eventuales conflictos, se puede reconocer su naturaleza e importancia y explorar las opciones*

disponibles para ser resueltos o gobernados durante la preparación y la ejecución del Proyecto” (P, 18).

Por otra parte, Sapag (2011) establece que para abordar la viabilidad social de un proyecto depende de dos elementos indispensables como son: el entorno demográfico y cultural. (P, 25).

✓ El estudio del entorno demográfico: Por ejemplo, permite determinar el comportamiento de la población atendida por otras empresas y de aquellas por atender con el proyecto, su tasa de crecimiento, los procesos de migración, la composición por grupos de edad, sexo, educación y ocupación, la población económicamente activa, empleada y desempleada.

✓ El estudio del entorno cultural: Obliga a realizar un análisis descriptivo para comprender los valores y el comportamiento de potenciales clientes, proveedores, competidores y trabajadores. Para ello, es importante estudiar las tradiciones, los valores y principios éticos, las creencias, las normas, las preferencias, los gustos y las actitudes frente al consumo.

3.5.1.3 viabilidad técnica.

Continuando con Sobrero (2009) define viabilidad técnica como “*El conjunto de estudios y análisis indicados, que brindan información sobre el grado de viabilidad derivado de las aptitudes técnico-operativas de una organización*” (P, 15).

3.6 Estudio de Mercado

Morales y Castro (2009) consideran “*En los proyectos de inversión, el estudio de mercado tiene como principal objetivo determinar si el producto y/o servicio que se pretende fabricar o vender será aceptado en el mercado, y si los posibles consumidores están dispuestos a adquirirlos*”. (P, 41)

Para Mendieta (2005) define “*El estudio de mercado consiste en un estudio de oferta, demanda y precios, tanto de los productos como de los insumos de un proyecto*” (P, 31)

Por otra parte, Sapag (2011) establece *“La economía es la ciencia que estudia el mercado con objeto de elegir la mejor forma de asignar recursos limitados a la producción de bienes y servicios que satisfagan las necesidades y los deseos ilimitados de los individuos y las empresas. Para decidir respecto de la mejor opción de inversión, la empresa debe investigar las relaciones económicas actuales y sus tendencias, y proyectar el comportamiento futuro de los agentes económicos que se relacionan con su mercado particular”*. (P, 45)

3.6.1 Aspecto principales de un estudio de mercado.

Para Mendieta (2005) los aspectos principales que debe considerar un estudio de mercado son:

- ✓ Productos: Deben analizarse su volumen presente y futuro y las variables relevantes para su proyección, tales como población objetivo, niveles de ingreso esperado, bienes complementarios y sustitutos que ya existan o estén por entrar al mercado.
- ✓ Oferta: Es necesario definir estrategias de mercadeo, publicidad y presentación del producto. Dentro de ese proceso, será indispensable estudiar la competencia en aspectos básicos como su capacidad instalada y su nivel de utilización, la tecnología incorporada en su proceso productivo y posibles programas de actualización, sus fallas y limitaciones en cuanto a la calidad de productos, empaque, mercadeo y divulgación.

Una vez realizado el análisis de oferta y demanda, se podrán hacer estimaciones del precio esperado de los productos a lo largo de la frontera de análisis.

- ✓ Demanda de los insumos: Es necesario conocer los diferentes demandantes, no sólo a nivel de los otros productores del bien o servicio que genera el proyecto, sino, en general, de todos aquellos que también hagan uso de ellos.
- ✓ Oferta de los insumos: Es importante establecer la disponibilidad presente y futura de los distintos insumos, tanto en el mercado doméstico como en el mercado internacional, y buscar posibles alternativas de sustitución.

3.6.1.1 análisis de la oferta.

Explica Urbina (2010) *“El propósito que se persigue mediante el análisis de la oferta es determinar o medir las cantidades y las condiciones en que una economía puede y quiere poner a disposición del mercado un bien o un servicio. La oferta, al igual que la demanda, está en función de una serie de factores, como son los precios en el mercado del producto, los apoyos gubernamentales a la producción, etc.”*. (P. 41-42)

Deduce Chain (2011) *“Mientras que la demanda del mercado estudia el comportamiento de los consumidores, la oferta del mercado corresponde a la conducta de los empresarios, es decir, a la relación entre la cantidad ofertada de un producto y su precio de transacción. Otros elementos que condicionan la oferta son el costo de producción del bien o servicio, el grado de flexibilidad en la producción que tenga la tecnología, las expectativas de los productores, la cantidad de empresas en el sector, el precio de bienes relacionados y la capacidad adquisitiva de los consumidores, entre otros”*. (P. 55)

Considera Chain (2011) que los factores que pueden afectar al comportamiento de la oferta son:

Costos de producción: y si suben los costos de los factores de producción y el precio del producto se mantiene constante, baja el beneficio del fabricante y disminuye la oferta total, desplazando su curva hacia la izquierda. En caso contrario, aumenta, desplazando la curva hacia la derecha.

- ✓ Flexibilidad de la tecnología: y acceder a nuevas tecnologías podría permitir producir la misma cantidad con menores recursos o en menor tiempo, lo que reduce los costos de producción, aumenta los beneficios y desplaza la curva de oferta hacia la derecha.
- ✓ Expectativas: y si el productor espera que el precio de venta del bien que fabrica aumente a futuro o estima que la demanda podrá incrementarse, podría aumentar la producción por la expectativa de ganar más o para tener stocks suficientes para enfrentar el cambio en los niveles de demanda.
- ✓ Cantidad de empresas: y al aumentar la cantidad de proveedores, la oferta del bien se incrementa, desplazando la curva hacia la derecha, pero al disminuir la cantidad

de empresas competidoras de la industria, la oferta disminuye, desplazando la curva hacia la izquierda.

- ✓ Precios de los bienes relacionados: cuando los bienes son sustitutos, un aumento en los precios del otro bien puede conducir a un aumento en la oferta del producto del proyecto si la demanda se traslada hacia el proyecto. Si son complementarios, un aumento en el precio del otro bien hará bajar su demanda y, en consecuencia, la del producto del proyecto, desincentivando su producción y desplazando la curva hacia la izquierda.

3.6.1.2 análisis de precio.

Padilla (2011) define que *“El precio es el regulador entre la oferta y la demanda, salvo cuando existe protección (aranceles, impuestos). El estudio de precios tiene gran importancia e incidencia en el estudio de mercado, ya que de la fijación del precio y de sus posibles variaciones dependerá el éxito del producto o servicio a ofrecer”*. (P. 77)

Los objetivos del análisis de precios son:

- La determinación de cambios basada en cifras indicadoras.
- Determinación e interpretación de la elasticidad del precio.

Describe Urbina (2010) que para determinar el precio de venta se sigue una serie de consideraciones (P. 46-47)

- ✓ La base de todo precio de venta es el costo de producción, administración y ventas, más una ganancia. Este porcentaje de ganancia adicional es el que conlleva una serie de consideraciones estratégicas.
- ✓ La segunda consideración es la demanda potencial del producto y las condiciones económicas del país. Existen épocas de bonanza en los países que pueden ser aprovechados para elevar un poco los precios. Existen también otras épocas de crisis económicas donde lo que interesa es permanecer en el mercado a toda costa. Las condiciones económicas de un país influyen de manera definitiva en la fijación del precio de venta.
- ✓ La reacción de la competencia es el tercer factor importante a considerar. Si existen competidores muy fuertes del producto, su primera reacción frente a un nuevo

competidor probablemente sea bajar el precio del producto para debilitar al nuevo competidor. Esto a su vez provocará que el nuevo productor ajuste su precio.

- ✓ La estrategia de mercadeo es una de las consideraciones más importantes en la fijación del precio. Las estrategias de mercadeo serían introducirse al mercado, ganar mercado, permanecer en el mercado, costo más porcentaje de ganancia previamente fijado sin importar las condiciones del mercado, porcentaje de ganancia sobre la inversión hecha, igualar el precio del competidor más fuerte, etcétera.
- ✓ Finalmente hay que considerar el control de precios que todo gobierno puede imponer sobre los productos de la canasta básica. Si el producto que se pretende elaborar no está dentro de la canasta básica, entonces nunca estará sujeto a un control de precios.

3.6.1.3 tipos estudio de mercado.

En estudio de mercado para Sapag (2011) se constituye de cuatro elementos: El proveedor, el competidor, el distribuidor y consumidor. Definiendo cada uno de la siguiente manera:

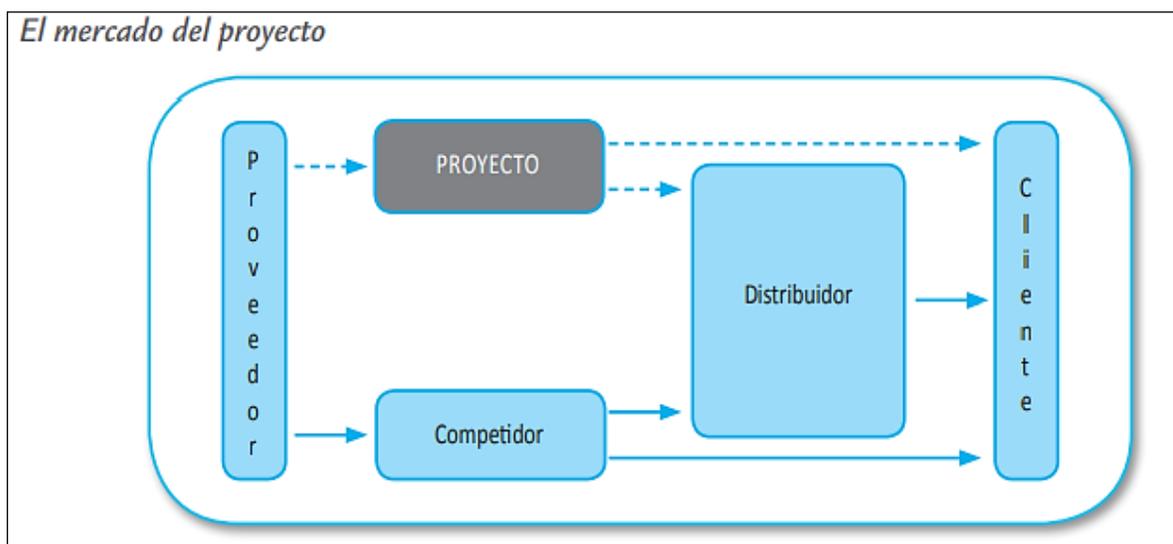


Figura N°2: Fuente: Elaboración Nassir Sapag Chain. (2011).

- ✓ Mercado del Proveedor: En el mercado de los proveedores se deben estudiar tres aspectos fundamentales: el precio, la disponibilidad y la calidad de los insumos. El precio de los insumos determinará una parte de los costos del proyecto e influirá en el monto de las inversiones, tanto de activos fijos como de capital operativo. La disponibilidad de los

insumos se deduce del estudio de la existencia de capacidad productiva en toda la cadena de abastecimiento y determinará en definitiva el costo al cual podrá adquirirlo el proyecto. La calidad se asocia con estándares de requerimientos basados en las especificaciones técnicas de los insumos.

✓ Mercado Competidor: El estudio del mercado competidor tiene la doble finalidad de permitir al evaluador conocer el funcionamiento de empresas similares a las que se instalarían con el proyecto y de ayudarlo a definir una estrategia comercial competitiva con ellas.

✓ Mercado Distribuidor: En muchos casos, especialmente cuando el proyecto estudia la generación de un producto más que de un servicio, la magnitud del canal de distribución para llegar al usuario o consumidor final explicará parte importante de su costo total. En economía, como ya se explicó, se usa el concepto de elasticidad para medir el impacto de una variación en los precios finales sobre la cantidad consumida.

✓ Mercado Consumidor: La información que entrega el mercado consumidor es, por lo general, la más importante para el proyecto. La decisión del consumidor para adoptar una tecnología, comprar un producto o demandar un servicio tiene componentes tanto racionales como emocionales, por lo que la predicción del comportamiento del uso o compra del servicio o producto que ofrecerá el proyecto se hace más compleja de lo esperado. La forma en que se hace se ve, se usa o valora algo varía, no solo entre una sociedad y otra, sino también entre personas. Los cambios en los gustos y preferencias, los hábitos de consumos y motivaciones, o el grado de aceptabilidad o rechazo a una campaña promocional varían para cada proyecto y lugar, dado el fuerte componente subjetivo de la decisión.

3.6.2 Objetivos de la investigación de mercado.

Para Vargas (2017) refiere que un plan de mercado debe estar centrado en las necesidades del consumidor, partiendo de sus gustos y preferencias. Por lo cual, se debe de definir los objetivos del plan de mercado según sus clasificaciones:

- ✓ **Objetivo social:** La investigación de mercado sirve para satisfacer las necesidades del consumidor a través de los bienes y servicios. En este objetivo se analizan las costumbres de los consumidores en un contexto específico de acuerdo a sus necesidades y poder adquisitivo del mismo.

- ✓ **Objetivo Económico:** La investigación de mercados sirve para determinar la viabilidad económica de un proyecto empresarial y de esta manera diseñar el sistema de promoción adecuado, con las necesidades establecidas en el contexto del objetivo anteriormente mencionado.

- ✓ **Objetivo Administrativo:** La investigación de mercados participa en la planeación de la empresa, colabora en la planeación, organización y control de los recursos y elementos de la empresa.

3.6.3 Innovación de mercado.

Para Scarone (2004) el término innovación debe estar presente en las estrategias o planes de mercado de proyectos o empresas comerciales “ *La innovación transforma de esta manera a la sociedad a través de un loop que se retroalimenta permanentemente: se recogen las influencias del entorno, se transforma la empresa a través del conocimiento adquirido y este conocimiento se vierte nuevamente en el mercado, transformándolo a su vez en una nueva realidad que habrá que captar y que modifica, otra vez, la actuación de la empresa*”. (P, 45)

La incorporación de un nuevo producto al mercado es importante que todas las empresas involucradas comparten características, cualidades y principios intrínsecos, que no surgen de imitación de unas a otras sino de procesos internos propios. En particular, todas redefinen continuamente su estructura de negocios y su estrategia.

En el 2019, el Gobierno de Nicaragua conforma la Comisión Nacional de Economía Creativa donde se articula, gestiona programas y proyectos que promuevan la creatividad e innovación en la economía de Nicaragua e industrias culturales.

3.7 Estudio Financiero

Para Mendieta (2005) se refiere al análisis financiero como *“También puede dar recomendaciones sobre manejo de depreciaciones y establecer criterios para definir costos de oportunidad de los recursos de los inversionistas, y los costos que pueden clasificarse como muertos. En general, generará información básica para la evaluación financiera. Adicionalmente, permite identificar las necesidades de liquidez y de fondos de inversión, para así construir y negociar el plan de financiamiento del Proyecto”*. (P, 33).

Por otra parte, Sobrero (2009) explica detalladamente *“La viabilidad Financiera de un Proyecto informa sobre la disponibilidad de recursos monetarios en los momentos en que la ejecución o la operación del Proyecto los necesita. En el caso que el ejecutor previsto sea un ente Público se focaliza la atención en el análisis de los recursos presupuestarios, previstos y ejecutados, en la calidad de la gestión y en el dinamismo exhibido para la ejecución y disposición de los fondos, en la existencia o no de ampliaciones presupuestarias en ejercicios precedentes y en el grado de ejecución logrado en términos históricos”* (P, 10).

3.7.1 Estados financieros.

Para Morales y Castro (2009). La información financiera se refleja en los diferentes estados financieros, los cuales se utilizan para realizar la evaluación financiera. He aquí los más representativos. (P, 164).

- ✓ Estado de resultados.
- ✓ Estado de situación financiera o balance general.
- ✓ Estados de flujos de efectivo

3.7.1.1 Estado de situación financiera o balance general.

En la presente investigación se estará realizando para el análisis financiero de la cooperativa de moto taxis “El Chino” la herramienta denominada balance general para proyectar la situación financiera del proyecto, conocer el monto de la inversión, determinar la cantidad de recursos que la actividad empresarial requerirá y establecer de dónde provendrán los recursos necesarios para la adquisición de los activos y así establecer la estructura financiera (combinación de pasivos y capital contable) más adecuados para la operación del proyecto.

Son tres los apartados que integran este estado financiero:

- ✓ Activos: Es lo que la empresa posee (bienes y derechos), así como el gasto o costo realizado y no devengado
- ✓ Pasivos: Representan las obligaciones que la empresa tiene que cumplir en el proceso de operación. También se dice que es el grupo de obligaciones jurídicas por las cuales el deudor se obliga con el acreedor.
- ✓ Capital: Se considera como el derecho de los propietarios sobre los activos netos que surge por aportaciones de los dueños, por transacciones y otros eventos o circunstancias que afectan una entidad y el cual se ejerce mediante reembolso o distribución.

3.7.1.2 Evaluación financiera.

Continuando con Morales y Castro (2009) plantean que cada proyecto de inversión requiere de una evaluación financiera para asegurar la sostenibilidad en el tiempo, definiendo “*La evaluación financiera permite conocer y medir la utilidad que genera el proyecto de inversión, a fin de compararla con los estándares de rendimiento aceptados*”. en los proyectos de inversión en los mercados financieros donde operan estas inversiones”. (P, 177)

Por lo que se necesita de la siguiente información:

- ✓ Flujos de efectivo.
- ✓ Inversión neta.
- ✓ Costo de capital.

- ✓ Tasa mínima de rendimiento que debe generar el proyecto de inversión.
- ✓ Tiempo estimado del proyecto de inversión

Por lo cual, la cantidad de inversiones realizadas, así como los recursos obtenidos de las diferentes fuentes de financiamientos se deben reflejar en los estados de situación financiera. Por otra parte, los estados financieros se deben realizar por un periodo específico durante el cual se considera que funcionará el proyecto de inversión.

3.7.2 Planeación financiera.

De acuerdo con Chavarría (2001) la viabilidad financiera de un proyecto de inversión depende de su planeación “*La planeación financiera consiste en establecer en términos cuantitativos los objetivos de la empresa y las formas en que los recursos se obtendrán y se utilizarán para el logro de estos objetivos*” (P, 11)

Asimismo, refiere que el proceso de planeación financiera puede analizarse considerando dentro de ellas tres componentes.

- ✓ Planeación de utilidades: Determinar el nivel de utilidades que la empresa espera generar durante el periodo que se está planeando, así como los niveles de ventas posibles, determinar estructuras de costos fijos y variables, costos financieros.
- ✓ Planeación financiera a corto plazo: Representa el presupuesto de efectivo donde se establece las necesidades de efectivo y la determinación de la posición de efectivo en el corto plazo.
- ✓ Planeación financiera a largo plazo: Es el proceso de hacer las estimaciones totales de financiamientos requeridas para el período completo que abarca la planeación. (abarca de 2 a 10 años).

3.7.3 Costos de producción del proyecto.

Para Viñán, Puentes, Ávalos y Córdoba (2018) luego de realizar el estudio de mercado del proyecto a ejecutar se debe seguidamente proponer un modelo financiero donde se reflejen los flujos de caja que permitan analizar la conveniencia e inconveniencia.

En este modelo financiero que proponen estos autores sugieren determinar el monto de los recursos económicos necesarios para la ejecución de un proyecto, el costo total de operaciones, los costos de producción y gastos administrativos.

3.7.3.1 Capital de trabajo.

El capital neto de trabajo se define como la diferencia entre los activos circulantes y los pasivos a corto plazo que cuenta la empresa. Si los activos exceden a los pasivos, se dice que la empresa tiene un capital neto de trabajo positivo. Por lo general, cuanto mayor sea el margen por el que los activos circulantes puedan cubrir las obligaciones a corto plazo (pasivos a corto plazo) de la compañía, tanto mayor será la capacidad de esta para pagar sus deudas a medida que vencen.

El capital de trabajo neto es el efectivo más otros activos circulantes, menos pasivo circulante; es decir:

$$\text{CNT} = \text{Efectivo} + \text{Otros Activos} - \text{Pasivo Circulante}$$

El capital de trabajo de una empresa debe permitir la adquisición de la materia prima e insumos, el pago de mano de obra directa, los gastos indirectos de fabricación y los gastos de administración y comercialización, hasta que se venda el producto y se perciba el producto de la venta, el cual debe estar disponible para el siguiente ciclo operativo. El capital de trabajo inicial se verá aumentado o rebajado si se proyectan cambios en los niveles de ventas. Para determinar el capital de trabajo de una empresa se debe considerar su ciclo operativo y su ciclo del efectivo.

El ciclo operativo es el período (en días) que transcurre desde que se compra la materia prima, se produce, se almacena, se vende y se cobra al cliente; es decir, es la suma del período de la materia prima, el período de los productos en procesos, el período del producto terminado y el período de cobro.

3.7.3.2 Depreciaciones.

A las depreciaciones se le considera un costo imputable a una gestión por el desgaste de una inversión fija como consecuencia del uso en el proceso productivo. Para el cálculo de este rubro se debe considerar la vía útil de cada activo fijo establecido por las disposiciones tributarias de cada país.

Métodos de depreciación:

- ✓ Línea recta.
- ✓ Unidades producidas.
- ✓ Doble porcentaje sobre el saldo.
- ✓ Suma de los dígitos de los años

3.7.3.3 Amortizaciones.

La amortización significa saldar gradualmente una deuda mediante una serie de pago, que usualmente son iguales y se los ejecuta en intervalos iguales. Las amortizaciones se aplican a los activos diferidos como seguros, gastos de constitución, estudios, entre otros.

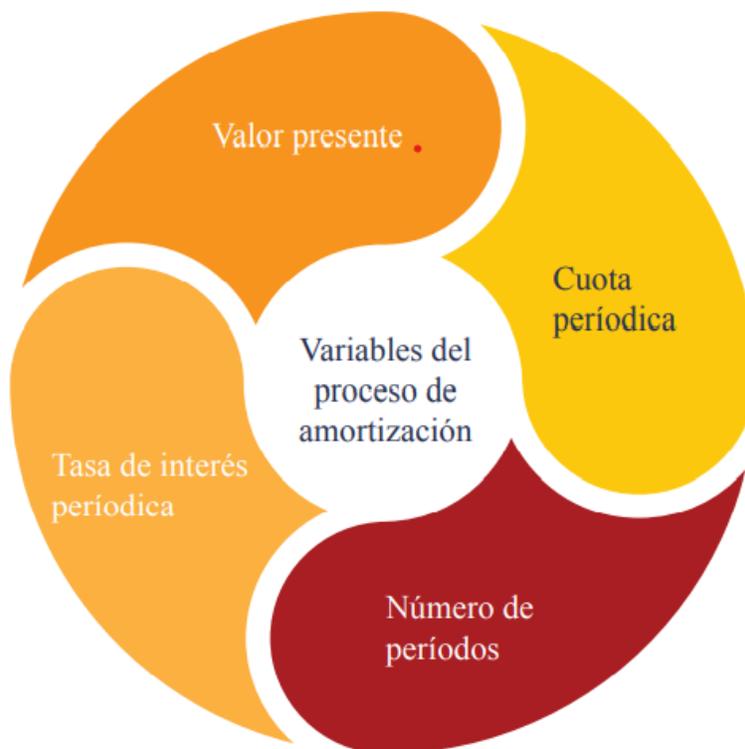


Figura N°3: Fuente: Elaboración por Viñan, Puentes, Ávalos y Córdoba (2018).

3.8 Herramientas de Estudio Financiero

Por su parte Chain (2008), indica que la rentabilidad de un proyecto se puede medir de muchas formas, en unidades monetarias, en porcentaje o en el tiempo que demora la recuperación de la inversión, entre otras. Todas ellas basadas en el concepto del valor del dinero en el tiempo, que considera que existe un costo asociado a los recursos que se utilizan en el proyecto, ya sea de oportunidad, si hay otras posibilidades de uso del dinero, ya sea financiero, si se debe recurrir a un préstamo.

3.8.1 Periodo de recuperación de la inversión

Canales (2015) se refiere a periodo de recuperación, como el tiempo exacto que requiere una empresa para recuperar su inversión inicial en un proyecto y que este se estima a partir de las entradas de efectivo. Además, se debe tener claro que, si el periodo de recuperación es menor al periodo de recuperación máximo aceptable, se puede aceptar el proyecto caso contrario la mejor decisión será rechazarlo.

Gutiérrez (2019) menciona que el proceso es muy sencillo: se suman los flujos futuros de efectivo de cada año hasta que el costo inicial del proyecto de capital quede por lo menos cubierto. La cantidad total de tiempo que se requiere para recuperar el monto original invertido, incluyendo la fracción de un año en caso de que sea apropiada, es igual al período de recuperación.

Este indicador presenta las siguientes características:

- ✓ Se interpreta como el tiempo necesario para que el proyecto recupere el capital invertido.
- ✓ Mide la rentabilidad en términos de tiempo.
- ✓ No considera todos los flujos de fondos del proyecto, ya que ignora aquellos
- ✓ Que se producen con posterioridad al plazo de recuperación de la inversión.
- ✓ No permite jerarquizar proyectos alternativos.
- ✓ No considera los flujos de fondos adecuadamente descontados.

- ✓ La regla de decisión es la siguiente: aceptar los proyectos con $PRI < p$, siendo p el plazo máximo de corte previamente definido.

3.8.2 Valor actual neto

El valor actual neto (VAN) es un indicador financiero que sirve para determinar la viabilidad de un proyecto. Santa Cruz (2017), Si tras medir los flujos de los futuros ingresos y egresos y descontar la inversión inicial queda alguna ganancia, el proyecto es viable. Si existen varias opciones de inversión, el VAN también sirve para determinar cuál de los proyectos es más rentable

También es muy útil para definir la mejor opción dentro de un mismo proyecto, considerando distintas proyecciones de flujos de ingresos y egresos. Igualmente, este indicador permite, al momento de vender un proyecto o negocio, determinar si el precio ofrecido está por encima o por debajo de lo que se ganaría en caso de no venderlo.

Una manera de establecer el VAN es mediante la siguiente fórmula:

$$VAN = \text{Beneficio neto actualizado (BNA)} - \text{Inversión}$$

El BNA es el valor actual del flujo de caja o beneficio neto proyectado, que ha sido actualizado mediante una tasa de descuento (TD). Esta última es la tasa de rendimiento o rentabilidad mínima que se espera obtener.

$VAN < 0$ el proyecto no es rentable. Cuando la inversión es mayor que el BNA (VAN negativo o menor que 0) significa que no se satisface la TD.

$VAN = 0$ el proyecto es rentable, porque ya está incorporado ganancia de la TD. Cuando el BNA es igual a la inversión (VAN igual a 0) se ha cumplido con la TD.

$VAN > 0$ el proyecto es rentable. Cuando el BNA es mayor que la inversión (VAN mayor a 0) se ha cumplido con dicha tasa y, además, se ha generado una ganancia o beneficio adicional.

3.8.3 Relación beneficio- costo

Santa, C (2017). El índice beneficio/costo (I B/C), también conocido como relación beneficio/costo compara directamente, como su nombre lo indica, los beneficios y los costos de un proyecto para definir su viabilidad, Para calcular la relación B/C se halla primero la suma de todos los beneficios descontados, traídos al presente, y se divide sobre la suma de los costos también descontados.

Para saber si un proyecto es viable bajo este enfoque, se debe considerar la comparación de la relación B/C hallada con 1. Así:

Si $B/C > 1$, esto indica que los beneficios son mayores a los costos. En consecuencia, el proyecto debe ser considerado.

$B/C = 1$, significa que los beneficios igualan a los costos. No hay ganancias. Existen casos de proyectos que tienen este resultado por un tiempo y luego, dependiendo de determinados factores como la reducción de costos, pueden pasar a tener un resultado superior a 1.

$B/C < 1$, muestra que los costos superan a los beneficios. En consecuencia, el proyecto no debe ser considerado.

3.8.4 Tasa interna de retorno

La tasa interna de retorno (TIR) es un indicador financiero muy parecido al valor actual neto (VAN), pero a diferencia de este no es un indicador de valor sino de rentabilidad. Santa Cruz (2017).

La TIR es la tasa de descuento de un proyecto de inversión que permite que el beneficio neto actualizado (BNA) sea igual a la inversión (esto es, VAN igual a cero).

La TIR es la máxima tasa de descuento que un proyecto puede tener para ser rentable, pues una mayor tasa ocasionaría que el BNA sea menor que la inversión (VAN menor que cero). Para hallar la TIR se necesita dos factores clave: el tamaño de inversión y el flujo de caja neto proyectado.

3.8.5 Costo de capital promedio ponderado (WACC).

Chain (2008) deducen *“El costo de capital corresponde a aquella tasa que se utiliza para determinar el valor actual de los flujos futuros que genera un proyecto y representa la rentabilidad que se le debe exigir a la inversión por renunciar a un uso alternativo de los recursos en proyectos de riesgos similares”*. (P. 344)

Chain (2011), explica *“Cuando el proyecto se financia con deuda y con aportes propios, la tasa de descuento se debe calcular como un costo ponderado del capital entre ambas fuentes de financiamiento. Al ir amortizándose la deuda, cambia la estructura de capital, por lo que se deberá calcular la tasa ponderada individualmente para cada uno de los periodos, aunque el costo de la deuda y del patrimonio se mantenga en el tiempo”*. (p. 378)

El costo de capital promedio ponderado está dado por:

Donde:

Wi: proporción de la deuda a largo plazo en la estructura de capital.

Ws: proporción de capital propio en la estructura de capital.

Ki: costo de la deuda.

Ks: costo de capital propio.

IV. Preguntas Directrices

¿Al describir el marco legal y normativo del transporte y cooperativismo en Nicaragua se podrá ejecutar la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua?

¿Definir la viabilidad social y técnica de Villa Jerusalén del Municipio de Managua permitirá ejecutar la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”?

¿Determinar las condiciones mercadológicas de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua se podrá cubrir las necesidades del servicio público?

¿Al clasificar la viabilidad financiera de la Cooperativa de Transporte Moto Taxis “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua permitirá la sostenibilidad de su ejecución?

V. Operacionalización de las Variables

Objetivo	Variable	Definición conceptual	Definición Operacional	Indicadores	Instrumentos
Describir el marco legal y normativo para la creación de una cooperativa de transporte moto taxis “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.	Estudio legal.	Se busca determinar la existencia de normas o regulaciones legales que impidan la ejecución u operación del proyecto. Morales (2010).	Requerimientos legales para la creación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.	Una línea base de requerimientos legales y normativos para la regulación de transporte terrestre en Nicaragua.	Anexo N° 3 Guía de Revisión Documental (ítem 4 y 5) Tabla N°2-4 Figura N°5-6
Definir la viabilidad social y técnica para la creación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.	Estudio social y técnico.	Establece que para abordar la viabilidad social y técnica de un proyecto depende de elementos indispensables como son: el entorno demográfico, cultural y organizativo Sapag (2011)	Un análisis de campo para determinar la intervención social del proyecto y organizativa para la operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.	Un análisis del entorno y movilización de los pobladores de Villa Jerusalén del Municipio de Managua. Así como, definir la organización operativa de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.	Anexo N° 2 Entrevista a Expertos. Figura N°7 - 8

Determinar las condiciones mercadológicas para la implementación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.	Estudio de mercado.	El estudio de mercado consiste en un estudio de oferta, demanda y precios, tanto de los productos como de los insumos de un proyecto. Mendieta (2005)	Ejecución de un plan de mercado.	Determinada la demanda de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua con los resultados de investigación de mercado.	Anexo N° 1 Encuesta Estudio de Mercado; Preguntas 1-15. Gráficos N° 1-17 Tablas N° 10-26
Analizar la viabilidad financiera de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.	Estudio financiero.	La evaluación financiera permite conocer y medir la utilidad que genera el proyecto de inversión, a fin de compararla con los estándares de rendimiento aceptados. Morales y Castro (2009)	Datos financieros de la cooperativa de transporte moto taxis “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.	Un informe de análisis y evaluación financiera de costo y beneficio.	Tablas N°27-33

Tabla N°1: Fuente: Elaboración propia, Ortíz, E.D (2022)

VI. Diseño Metodológico

En este capítulo se describe el proceso metodológico y técnicas empleadas para la recopilación de datos que permitieron cumplir con los objetivos propuestos de la presente investigación.

6.1 Tipo de Investigación

Una investigación descriptiva mide diversos aspectos de una temática a investigar. Para Cerda (1998), *“Tradicionalmente se define la palabra describir como el acto de representar, reproducir o figurar a personas, animales o cosas...”*; y agrega: *“Se deben describir aquellos aspectos más característicos, distintivos y particulares de estas personas, situaciones o cosas, o sea, aquellas propiedades que las hacen reconocibles a los ojos de los demás”* (P. 71).

La investigación es descriptiva porque se describe cualitativa y cuantitativamente los elementos necesarios para valorar la viabilidad social, financiera y de mercado de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

6.2 Enfoque de la investigación

Bernal (2010), dice que otra forma reciente de caracterizar métodos de investigación siendo la concepción de métodos cimentada en las distintas concepciones de la realidad social, en el modo de conocerla científicamente y en el uso de herramientas metodológicas que se emplean para analizarla. Según esta concepción, el método de investigación suele dividirse en los métodos cuantitativos, o investigación cuantitativa, y cualitativo o investigación cualitativa:

Método cuantitativo o método tradicional: Se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales, lo cual supone derivar de un marco conceptual pertinente al problema analizado, una serie de postulados que expresen relaciones entre las variables estudiadas de forma deductiva. Este método tiende a generalizar y normalizar resultados.

El método cualitativo o método no tradicional: De acuerdo con Bonilla y Rodríguez (2000) *“Se orienta a profundizar casos específicos y no a generalizar. Su preocupación no es*

prioritariamente medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes, según sean percibidos por los elementos mismos que están dentro de la situación estudiada”. (P. 60)

La investigación es desde un enfoque mixto, por ser cuali-cuanti porque se realiza un análisis social del entorno, planteamiento de problemáticas y se caracteriza las diferentes temáticas abordadas a lo largo de la investigación. Por otra parte, es cuantitativo porque permite examinar los datos de manera numérica mediante indicadores e instrumentos financieros que ayudarán para la toma de decisiones de ejecución del proyecto.

6.3. Descripción de las Variables

6.3.1 Estudio legal.

Se realizará el estudio legal para saber el procedimiento correcto para la constitución de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

6.3.2 Estudio social y técnico.

El estudio social y técnico permitirá conocer el entorno y movilización de los pobladores de Villa Jerusalén del Municipio de Managua. Así como, definir la organización operativa de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.

6.3.3 Estudio de mercado.

Se aplicará un estudio de mercado con la finalidad de determinar la incidencia del producto en el mercado, y a su vez la aceptación de este, esto con el objetivo de identificar los indicadores que permitirán la aceptación de Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

6.3.4 Estudio financiero.

Este estudio determinará la sostenibilidad y ejecución de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua, permitiendo visualizar la rentabilidad de costo y ganancia del mismo en un tiempo delimitado.

6.4. Población y Muestra

6.4.1 Población.

Hernández, Fernández y Baptista (2014) refieren que *“La población o universo es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones”*. (P. 207)

Para Bernal (2010) *“El interés en la determinación de la población o muestra radica en definir quiénes y que características deberán tener los sujetos (personas, organizaciones o situaciones y factores) objeto de estudio”*. (P. 160)

La población de estudio para la operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”. son los habitantes de Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

6.4.2 Muestra.

La muestra la constituye una parte de la población en estudio, seleccionada de manera que en ella queden representadas las características que distinguen a la población de la que fue tomada.

Según Pérez (2021) define la muestra El término muestra desde el punto de vista genérico, no es más que una representación a pequeña escala de algo que tiene la misma calidad, pero en mayor cantidad. Las muestras sirven para demostrar que lo que se quiere obtener está bien sin necesidad de comprobar la calidad del producto completo. La aplicación de esta palabra abarca muchos campos en los que la escala de demostración es importante, sin embargo, los más frecuentes son la química, la biología, la economía y el comercio.

La muestra de esta investigación está conformada por la población del Distrito VII de Managua, Nicaragua de acuerdo con el Censo Poblacional lo constituyen 12,455.00 personas, por lo que se determinó una muestra finita con una confianza del 95%, brindando un resultado total de muestra a considerar para estudiar los posibles beneficiarios de la cooperativa moto taxis “El Chino” brindando un tamaño de muestra de 125 personas para indagar la aceptación del servicio.

Según (Bernal, 2010), la muestra es la parte de la población que se selecciona, de la cual realmente se obtiene la información para el desarrollo del estudio y sobre la cual se efectuarán la medición y la observación de las variables objeto de estudio.

La muestra seleccionada, es un muestro no probabilístico porque fue seleccionada la muestra basada en un juicio subjetivo en lugar de hacer la selección al azar.

6.5. Proceso de Investigación

La presente investigación inicia su proceso desde el planteamiento de problema, dónde es posible ver su comportamiento, antecedentes teóricos y de campo dando lugar a establecer cada uno de los objetivos tanto generales como específicos, que se pretenden cumplir con el tema objeto de estudio, que es un análisis de viabilidad de una Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”. en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

El desarrollo del trabajo investigativo se presenta un marco teórico con el objetivo que facilite la interpretación de los datos recolectados a través de los instrumentos, en él se expresan las proposiciones teóricas generales, las teorías específicas, los postulados, los supuestos, categorías y conceptos que han de servir como referencias.

Posteriormente se describe el diseño metodológico donde se plantea el tipo de investigación, el tamaño de la muestra, la selección de técnicas e instrumentos para la recolección de datos, así como también los procedimientos para el análisis de los resultados. Es decir, se establece el

conjunto de procedimientos para dar respuesta a las preguntas directrices planteadas en la investigación.

6.6. Métodos y Técnicas de Recolección de Datos

Estadísticamente la investigación es en base a una muestra no probabilística, tomándose una muestra por conveniencia debido a que se encuestara a potenciales consumidores de igual manera se selecciona una muestra finita con una muestra de 125 personas.

El diseño y aplicación de los instrumentos investigativos tiene el propósito de medir las variables, objeto de estudio, de tal manera, que permita la recolección de datos necesarios para realizar la investigación y comprobar la veracidad de la información proporcionada por las diferentes fuentes. A continuación, se especifica la aplicación de los instrumentos y los sujetos a quienes estarán dirigidas, clasificadas:

Entrevista para evaluar de manera general, las guías de revisión documental que servirán de línea base para la realización del proyecto y la aplicación de encuesta para ampliar la investigación en cuanto al análisis cuantitativo del proceso investigativo.

6.7 Técnicas

Según Caro (2020), las técnicas de recolección de datos son mecanismos que se utilizan para reunir y medir información de forma organizada y con un objetivo específico. Usualmente se usan en investigación científica y empresarial, estadística y marketing.

6.7.1 Observación de documentos y datos.

La Observación de documentos y datos es la técnica de recolección de información que consiste básicamente, en observar, acumular e interpretar los datos que fueron registrados y archivados con el objeto de evidenciar una acción o transacción.

Este proceso se desarrolló en un período de tres meses comprendido de Marzo hasta Mayo del 2022. Primeramente, se inició con lecturas a diferentes libros, como: Metodología de la Investigación de Roberto Sampieri (2014) y Proyectos de Inversión de Nassir Chain (2011), para tener una perspectiva general sobre proyectos de inversión y metodologías de investigación para el proceso investigativo. Por otro lado, se definieron los conceptos sensibilizantes que partieron del enunciado del tema de investigación, con el fin de aproximarnos más a la comprensión de la temática.

Un siguiente procedimiento, fue la participación como observador participante en la comunidad Comarca Sabana Grande y Villa Jerusalén por ser Responsable de Organización Política del Distrito VII del Partido FSLN, donde en diferentes visitas territoriales logre observar el comportamiento actual y uso de las motos taxis en la zona, así como, el estilo de vida de sus ciudadanos.

6.7.2 Entrevista.

Según Bernal (2010), es la técnica orientada a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. A diferencia de la encuesta, que se ciñe a un cuestionario, la entrevista, si bien puede soportarse en un cuestionario muy flexible, tiene como propósito obtener información más espontánea y abierta. Durante la misma, puede profundizarse la información de interés para el estudio.

La entrevista a profundidad con especialista del tema investigado consistió en el envío del cuestionario mediante correo electrónico para que en un período de una semana brindaran sus puntos de vista desde su labor profesional acerca de las cooperativas en Nicaragua y el funcionamiento actual de las motos taxis en Managua principalmente en la Comarca Sabana Grande y Villa Jerusalén.

Los especialistas participantes fueron un dueño de cooperativa de moto taxis en la zona, un delegado de INTRAMMA y un especialista de cooperativismo del MEFCCA, quienes tienen experiencia en investigaciones relacionadas al cooperativismo y transporte desde su trabajo en el Estado y otros; permitiendo obtener las apreciaciones en el aspecto técnico, situación actual e interés de colaboración del presente proceso investigativo.

6.7.3 Encuesta.

La encuesta se estructuró en una línea de base que permitió generalizar las tesis conclusivas de la fase cualitativa de la investigación y aportó los datos cuantitativos para el diagnóstico, que sustenta el plan de viabilidad para la operacionalización de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en el Distrito VII del Municipio de Managua. Para la realización de la encuesta se elaboró un protocolo y se diseñó un instrumento para la recolección de datos.

6.7.3.1 Fuentes de información.

Las fuentes primarias son hombres y mujeres con los siguientes criterios de selección:

1. Mujeres jóvenes y mayores de 16 años con hijos/as y sin hijos/as.
2. Hombres jóvenes mayores de 16 años con hijos/as y sin hijos/as.

Las preguntas estuvieron dirigidas a hombres y mujeres para comparar las percepciones, comportamiento y uso del servicio de transporte en la zona de Comarca Sabana Grande y Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

6.7.3.2 Unidad de estudio.

La unidad de estudio fueron hogares del Distrito VII del Municipio de Managua. El instrumento o cuestionario de la encuesta se diseñó para entrevistas administradas en los hogares. (Anexo N° 1 Encuesta Estudio de Mercado.)

6.7.3.3 Tamaño de la muestra.

El tamaño de la muestra fue de 125 hogares.

6.7.3.4 Tipo de muestreo.

Se aplicó una técnica de muestreo no estadística, con cuotas razonadas a criterio de expertos/as. Esta decisión metodológica estuvo determinada por la carencia de recursos económicos y la escasez de tiempo para realizar el estudio con una muestra estadística de mayor tamaño.

Cálculo tamaño de la muestra Finita			
Parámetro	Insertar valor	Tamaño de muestra	"n"
N	12455.00		
Z	1.96		
p.	50%		95.3127002
Q	50%		
e	10%		
	11961.782		
	125.5004		

Nivel de Confianza	Z alfa
100%	3
99%	2.58
98%	2.33
96%	2.05
95%	1.96
90%	1.645
80%	1.28
50%	0.674

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

- n** = Tamaño de muestra buscado
- N** = Tamaño de la Población o Universo
- Z** = Parámetro estadístico que depende el N
- e** = Erro de estimación máximo aceptado
- p** = Probabilidad de que ocurra el evento est
- q** = (1 - p) = Probabilidad de que no ocurra e

Figura N°4: Fuente: Elaboración por Viñan, Puentes, Ávalos y Córdoba (2018).

VII. Análisis de Resultados

La descripción de los resultados se estructuró de acuerdo con los objetivos específicos de investigación, en los que se consideran las siguientes variables: Estudio legal, estudio social y técnico, estudio de mercado y estudio financiero para la operación de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén del Municipio de Managua.

7.1 Marco Normativo de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”

En el presente marco lógico del proyecto de inversión como es la ejecución y seguimiento de Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” se identifican los protagonistas quienes serán beneficiarios directos e indirectos.

Asimismo, se definen los problemas percibidos y mandatos/recursos para concretizar las acciones de su operación. A continuación, el resultado del análisis de involucrados:

7.1.1 Análisis de los involucrados.

Beneficiarios Directos	Beneficiarios Indirectos	Problemas percibidos	Mandatos y recursos
Familias que habitan en el complejo habitacional Villa Jerusalén.	<ul style="list-style-type: none"> Familias que residen en los barrios de Comarca Sabana Grande. Entidades gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> No existe ninguna cooperativa de moto taxi que circule a lo interno de Villa Jerusalén. Pocas cooperativas de moto taxis en la Comarca Sabana Grande para cubrir la necesidad de movilización de sus pobladores. 	<ul style="list-style-type: none"> Una nueva cooperativa de moto taxi que cubra la zona de Villa Jerusalén. Cumplir con todos los requisitos para la inscripción de la Cooperativa de moto taxi “El Chino”.

Tabla N°2: Fuente: Elaboración propia, Ortíz, E.D (2022)

7.1.2 El árbol de problemas.

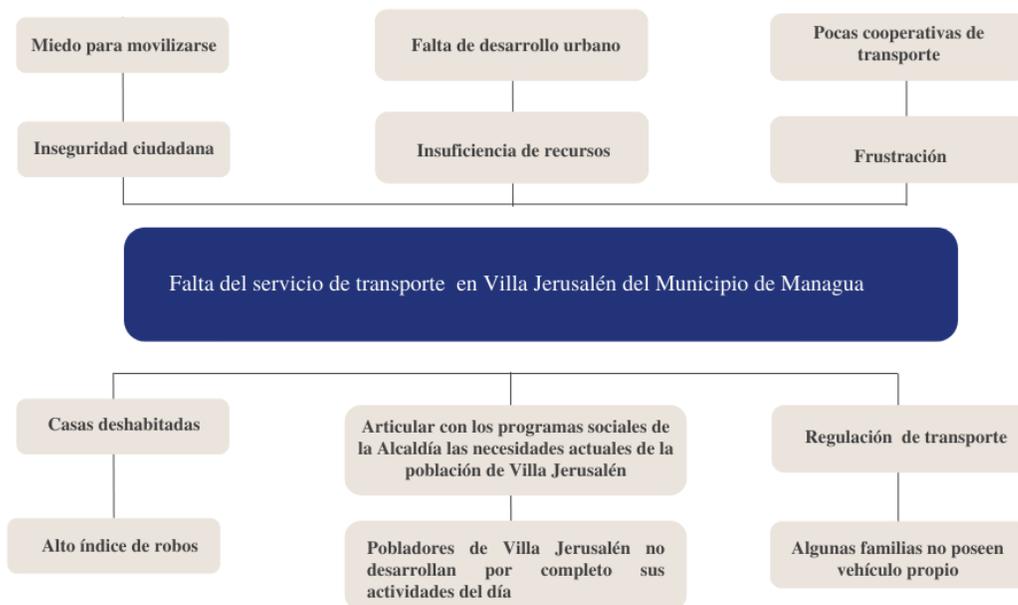


Figura N°5: Fuente: Elaboración propia, Ortíz, E, D (2022)

7.1.2.1 El árbol de objetivos

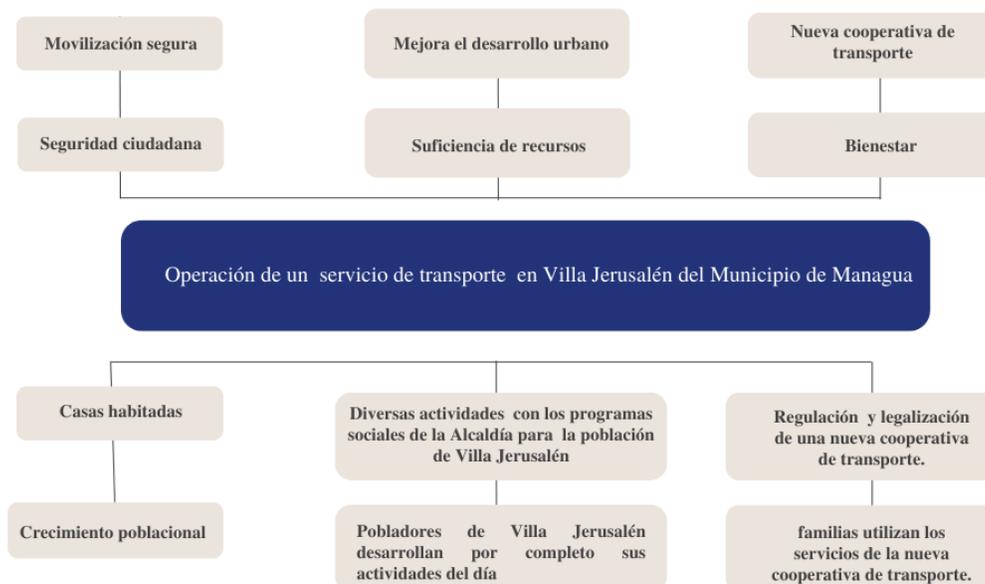


Figura N°6: Fuente: Elaboración propia, Ortíz, E.D (2022).

7.1.3 Matriz de marco lógico.

	Lógica de intervención	Indicadores verificables	Fuentes de verificación	Supuestos / Hipótesis
Fin	Contribuir a la movilización segura de los pobladores de Villa Jerusalén.	Se disminuye en un 50 % la inseguridad ciudadana del complejo habitacional de Villa Jerusalén al año de haber sido implementado la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.	Censo emitido por la Alcaldía municipal de Managua.	Incrementada la demanda de adquisición de casas en Villa Jerusalén verificado por registro de protagonistas en el Programa Bismark Martínez.
Propósitos	Promover empleos en jóvenes de 18 a 30 años, habitantes de Villa Jerusalén mediante capacitaciones en relación con el servicio de transporte y atención al usuario.	10 jóvenes capacitados en el servicio de transporte y atención al usuario.	Registro de certificaciones entregadas al concluir la capacitación.	Se crean nuevos empleos para jóvenes de 18 a 30 años, habitantes de Villa Jerusalén.
Resultados	Funcionamiento de una oficina atención al usuario de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.	Aprobación de la cooperativa de moto taxis “El Chino”.	Personería Jurídica de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.	Oficina atención al usuario de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.

<p>Tareas.</p>	<p>Describir el marco legal y normativo para la operación de la Cooperativa.</p> <p>Definir la viabilidad social y técnica de Villa Jerusalén.</p> <p>Determinar un plan de mercado Realizar un estudio financiero que evidencie la viabilidad para la operación de la Cooperativa.</p>	<p>Una línea base de requerimientos legales y normativos para la regulación de transporte terrestre en Nicaragua.</p> <p>Estudio social y técnico</p> <p>Estudio de mercado con la aplicación de instrumento.</p> <p>Un estudio financiero de la cooperativa de moto taxi “El Chino”.</p>	<p>Informe evaluación financiera</p> <p>Evidencias y soportes de aplicación de instrumentos.</p> <p>Estudio social por especialistas.</p> <p>Dictamen de consulta legal sobre los procedimientos requeridos para legalizar la Cooperativa</p>	<p>Informe financiero y evaluativo de la cooperativa.</p> <p>Determinada la demanda de una cooperativa de transporte de moto taxi con los resultados del estudio de Mercado.</p> <p>Resultados sociales y técnicos favorables para la cooperativa de moto taxi “El Chino”</p>
-----------------------	---	---	---	---

Tabla N°3: Fuente: Elaboración propia, Ortíz, E.D (2022).

7.1.4 Análisis cualitativo de entrevistas.

Entrevistado	Aspecto técnico	Situación actual	Interés de colaboración
Dueño de la Cooperativa FENIGORI.	Las cooperativas que circulan en la Comarca Sabana Grande son: Crisol, Che Guevara y Sindicato Sabana Grande. Todas cuenta con una Junta Directiva Cuando se presenta una dificultad para su operación se apoyan con el INTRAMMA y Policía Nacional.	Las motos taxis en la zona no logran cubrir por completo la movilización de los pobladores. Por lo cual, la demanda de las motos taxis es alta y además los buses no ingresan en algunos sectores de la zona.	Si, estuviéramos dispuesto en aceptar y colaborar con una nueva cooperativa de moto taxis para brindar mayor seguridad y confianza a los usuarios. Recomendaría circular en la zona de Villa Jerusalén porque ahí no circula ninguna cooperativa.
Responsable de Cooperativas del MEFCCAC.	Las primeras cooperativas se fundaron en 1932 por Sandino en las Riberas del Rio Coco, como parte del proceso organizativo de productores y obreros. El MEFCCA es la autoridad de aplicación de la Ley 499 y su reglamento decreto 91-2007, esto implica que se encarga de la autorización y registro de su personalidad jurídica y brinda servicios a las cooperativas en Nicaragua.	El MEFCCA únicamente interviene en la constitución de las cooperativas otorgando las certificaciones que se desprende de las actas que las cooperativas presentan. Las cooperativas una vez constituidas son sociedades de carácter privado y el Estado no interviene en su funcionamiento interno ya que es la asamblea de asociados la máxima autoridad.	Una vez obtenido el permiso de la autoridad reguladora de la actividad económica, El MEFCCA articularía con los interesados la asistencia y asesoría pertinente y se brinda la capacitación en legislación cooperativa que es parte del requisito de aprobación.
Delegado del INTRAMMA	Las Cooperativas de Transporte el INTRAMMA las regula mediante la Ley 524 en su Art.103.	Las Cooperativas de Transporte su aprobación de circulación se realiza mediante el INTRAMMA.	Si prevalece una demanda de cooperativas de transporte bajo esta modalidad de motos taxis sin embargo todo tiene que cumplir su orden para su operación,

Tabla N°4: Fuente: Elaboración propia, Ortíz, E.D (2022)

7.1.5 Estudio legal para la operación de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino” en Villa Jerusalén.

De conformidad con el instrumento de investigación, como es la guía de revisión documental (Anexo N°3) se identificaron las normas jurídicas vigentes que regulan y establecen los requisitos para operar las cooperativas en Nicaragua y así, operar la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén, considerando los siguientes datos relevantes:

la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” define realizar sus operaciones en el complejo habitacional Villa Jerusalén correspondiente al Distrito VII del Municipio de Managua. Por consiguiente, se propone al Consejo Municipal su aprobación y ejecución conforme a la Ley 499 “Ley General de Cooperativas en Nicaragua” y conforme al Decreto 91-2007 “Reglamento Ley General de Cooperativas” que faculta garantizar y aprobar la libre promoción, desarrollo y autonomía de las cooperativas para realizar sus actividades socio económicas con el propósito de satisfacer las necesidades individuales y colectivas de sus asociados y la comunidad.

Asimismo, el Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional en su Plan Nacional de Lucha Contra la Pobreza y Para el Desarrollo Humano 2022-2026 refuerza su compromiso en impulsar la asociatividad y cooperativismo en todos los sectores productivos del país como uno de sus ejes estratégicos de trabajo.

De igual manera, el Ministerio de la Economía Familiar mediante el Instituto Nicaragüense de Fomento Cooperativo (INFOCOOP) se plantean los procesos para la implementación de una cooperativa en el sector productivo y desarrollo del país, mediante los siguientes requerimientos:

- ✓ Obtención de Personalidad Jurídica: Los interesados deberán acudir a las delegaciones del MEFCCA del domicilio donde operara la futura empresa cooperativa.
- ✓ Otorgamiento e inscripción de poder general de administración: Las cooperativas para su operatividad deben emitir un Poder General de Administración que acredite quien es el representante legal de la cooperativa.

✓ Inscripción ante la Dirección General de Ingresos (DGI) Obtención de Registro Único de Contribuyente (RUC).

✓ Matrícula ante la Alcaldía Municipal: Toda cooperativa al momento de iniciar a desarrollar su actividad económica y consecuentemente a llevar los registros contables correspondientes, está obligada a matricularse ante la Alcaldía Municipal correspondiente al domicilio de la cooperativa, efectuando apertura de matrícula de negocio por registro contable.

- ✓ Registro de marca.
- ✓ Actualización de cooperativa

7.2 Estudio Social y Técnico para la Operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén

Con la finalidad de responder a las necesidades de los pobladores de Villa Jerusalén y seguir fortaleciendo el desarrollo urbanístico de este complejo habitacional, es que nace el proyecto de una cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”.

7.2.1 Tamaño y localización de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”.

Macro localización: La Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” se ubicará geográficamente en el Distrito VII del Municipio de Managua. Este Distrito se localiza en la parte Sur Oriental de Managua. Limita: al Norte, con el Distrito VI; al Sur y Este con el Distrito V y el municipio de Nindirí y al Oeste, con el Distritito IV y V.

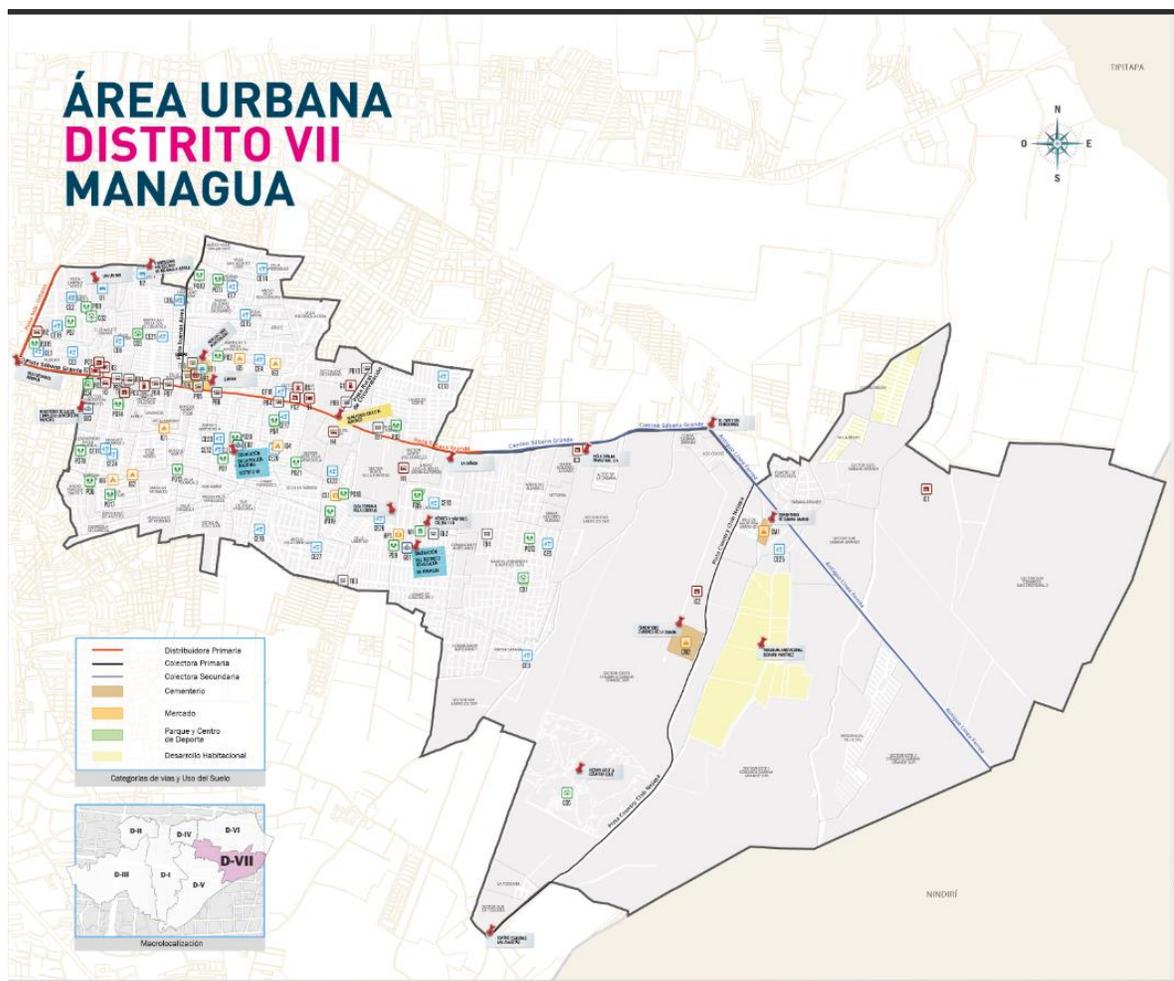


Figura N°7: Fuente: Mapa Urbanístico, Alcaldía de Managua (2022)

Micro localización: La Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” estará operando sus servicios en el complejo habitacional Villa Jerusalén a una distancia de 2.9 km a Sabana Grande. De acuerdo, con la aplicación de entrevista (Anexo N° 2) los especialistas de cooperativismo y transporte manifiesta que las motos taxis del Distrito VII únicamente operan en la Comarca de Sabana Grande sin cubrir Villa Jerusalén.

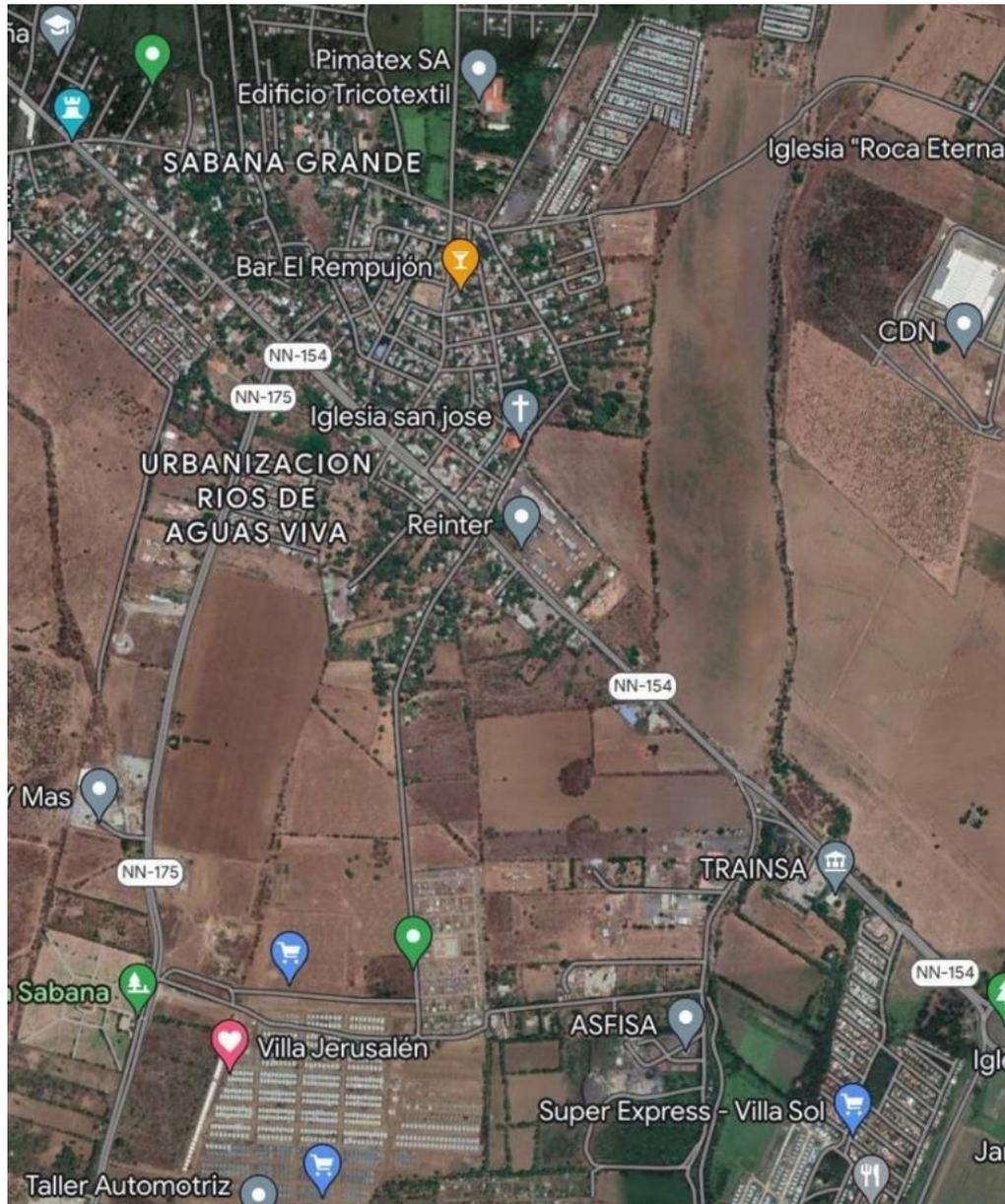


Figura N°8: Fuente: Mapa de micro ubicación de Villa Jerusalén, Google Maps (2022)

Por otro lado, expresaron que en el complejo habitacional Villa Jerusalén únicamente ingresan tres buses interurbanos: La 159,110 y 120. Algunos pobladores deben caminar desde la entrada del complejo habitacional hasta la salida principal de jardines de Sabana Grande para poder encontrar otra alternativa de movilización de transporte.



Foto N°1: Fuente: Tomada por Radio la Primerísima (2021)

7.2.2 Componentes de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”.

Componente de fortalecimiento: Capacitación en el servicio de transporte y atención al usuario dirigido a 10 conductores de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino”.

La buena atención al usuario con relación a su movilización al momento de contratar los servicios de transporte es de suma importancia para la sostenibilidad de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino”. Por lo cual, los 10 colaboradores desde su rol de conductores deben manejar conocimiento técnico sobre las leyes del servicio de transporte y brindar una atención profesional a sus usuarios.

Resultado esperado: Formar en el marco legal y normativo del servicio de transporte, así como, el manejo de habilidades para la atención al usuario.

Componente de atención al usuario: Funcionamiento de las oficinas de atención al usuario por parte de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino”.

Sabemos que los pobladores de Villa Jerusalén solicitan una oficina de atención al usuario para brindar seguimiento, presentar sus quejas, observaciones o sugerencias de la operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”. Por lo cual, el tener presencia con un espacio físico ubicado a lo interno de Villa Jerusalén permitirá crear confianza y satisfacción entre los usuarios y los directivos de la presente cooperativa.

Cabe mencionar, que el total de las 10 motos taxis serán propiedad exclusiva de la Cooperativa “El Chino” y estarán siendo operadas por los corredores en calidad de préstamo del vehículo, asumiendo únicamente los gastos de gasolina y aceite.

Asimismo, el local donde estarán funcionando las oficinas de atención al usuario será en calidad de renta/alquiler por parte de la Cooperativa “El Chino”.

Resultado esperado: Fortalecer las operaciones y relaciones entre los usuarios con los directivos de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” “mediante su oficina de atención al usuario.

7.2.3 Organización jurídica de la cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”.

La Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” “es de servicio público, que surge con la finalidad de brindar respuesta a las necesidades de los pobladores de Villa Jerusalén y contribuir con el desarrollo urbanístico de la zona. Asimismo, con su operación se estará garantizando empleos a los jóvenes que son habitantes de Villa Jerusalén como parte del compromiso social con los protagonistas de este proyecto.

Se pretende brindar formación constante a los colaboradores de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino en alianza estratégicas con el INTRAMMA, Alcaldía Municipal y MEFCCA para brindar la mejor atención a los usuarios de transporte. Con la operación de la presente cooperativa de transporte se pretende contribuir con el Plan Nacional de Lucha Contra la Pobreza 2022-2026 la cual cita *“La continuidad en la formulación e implementación de*

políticas, planes, estrategias, programas y proyectos, garantizan la sostenibilidad de los logros y de las reivindicaciones socio productivas para bien de todos(as)” impulsado por el Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional.

7.2.3.1 Misión

Somos una Cooperativa de Transporte de Motos Taxis enfocada en brindar soluciones eficientes en la movilización de los pobladores de Villa Jerusalén del Municipio de Managua mediante un servicio integral, personalizado, de calidad y respetuoso con el medio ambiente.

7.2.3.2 Visión

Visionamos en ser reconocidos como una Cooperativa de Motos Taxis líder y en constante crecimiento en el servicio de transporte, contribuyendo al desarrollo y progreso del país conformado por un equipo humano altamente capacitado.

7.2.3.3 Valores operativos

Compromiso con el talento humano: Los colaboradores de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” tiene un rol activo e importante, por lo cual, son respetados y garantizado sus derechos en un clima laboral sano.

Actitud de servicio: Los colaboradores de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” se caracterizan por mantener relaciones transparentes y empática al momento de prestar sus servicios a nuestros usuarios.

Respeto: Los colaboradores de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” están totalmente comprometidos en trabajar en equipo y con los usuarios mediante relaciones de respeto.

Compromiso con el medio ambiente: La Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” aplica dentro de sus acciones de trabajo los requisitos ambientales para el cuidado y conservación del ecosistema.

7.2.3.4 Organigrama



Cooperativa de Moto Taxi "El Chino"

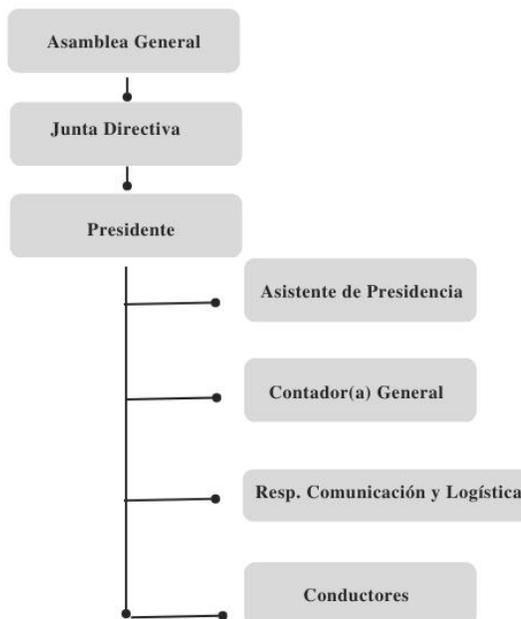


Figura N°9: Organigrama de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” Fuente: Elaboración propia: Ortiz, E.D (2022)

El organigrama de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” está compuesto por una Asamblea General, una Junta Directiva un Contador/a General, un Responsable de Comunicación y Logística y los Conductores quienes estarán trabajando de manera ética y eficiente para la sostenibilidad de la Cooperativa.

Cabe mencionar que la Asamblea General es el órgano máximo de la Cooperativa, es quien toma decisiones y orienta su desarrollo. Asimismo, las personas quienes conforman la Asamblea General no reciben ningún estipendio económico su participación es voluntaria. El Equipo de Dirección es una unidad de apoyo conformado por la Contadora General y la Responsable de Comunicación y Logística su función es tomar decisiones sobre asuntos relevantes acompañada con el Presidente.

A continuación, se detalla, la ficha de funciones según los cargos a contratar para la operación de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “EL chino” en Villa Jerusalén.

Cargo:	Presidente
Función principal:	<ul style="list-style-type: none"> • Representa legalmente a la Cooperativa de transporte de moto taxi “El Chino”. • Coordina acciones, actividades y estrategias conforme a la misión y visión de la cooperativa. • Coordina, evalúa y brinda seguimiento al cumplimiento del personal de la cooperativa. • Nombramiento o despido del personal en coordinación con el Equipo de Dirección. • Firma cheques y documentos que obliguen u otorguen derecho a la Cooperativa.
Función secundaria:	<ul style="list-style-type: none"> • Convocar, presidir y moderar las sesiones de la Asamblea General ordinaria y extraordinaria, así como las reuniones ordinarias y extraordinarias de la Junta Directiva. • Dirige, coordina y supervisa todas las actividades y operación de la cooperativa. • Representa a la Cooperativa ante actores, instituciones del Estado y empresas nacional e internacional. • Aprueba la planilla de salarios de sus colaboradores. • Presenta el presupuesto anual de la cooperativa ante la Asamblea General. • Garantiza el informe narrativo y financiero anual de la Cooperativa ante la Asamblea General.
Depende de:	Asamblea General
Responsable de:	Asistente de presidencia, Contador/a General, Responsable de Comunicación y Logística y Conductores.
Requisitos para el cargo:	Graduado universitario preferiblemente en la carrera de Gerencia de Proyectos e Inversión con estudios especializados en cooperativas de transporte. Experiencia previa al cargo mínimo 3 a 5 años. Excelente manejo del paquete ofimático.

Tabla N°5: Ficha de Cargo, Fuente: Elaboración propia, David Ortíz, E.D (2022)

Cargo:	Asistente de Presidencia
Función principal:	Es la persona que contribuye y asiste a las actividades que demanda la Presidencia de la Cooperativa para su sostenibilidad y operación.
Función secundaria:	<ul style="list-style-type: none"> • Asiste a la Presidencia de la Cooperativa a reuniones, presentación de informes y prepara la agenda de trabajo. • Participa y se involucra de manera directa en todas las actividades y operación de la Cooperativa. • Elabora y revisa informe narrativo y financieros de la Cooperativa. • Brinda seguimiento a las actividades propias de la presidencia de la cooperativa.
Depende de:	Presidente
Responsable de:	Ninguno.
Requisitos para el cargo:	Graduado universitario preferiblemente en la carrera de Administración o Mercadeo con estudios especializados en evaluación y formulación de proyectos de inversión. Experiencia previa al cargo mínimo 3 años. Excelente manejo del paquete ofimático.

Tabla N°6: Ficha de cargo, Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Cargo:	Contador/a General
Función principal:	Es la persona encargada de la gestión contable de la Cooperativa. Responsable por el cumplimiento oportuno de las obligaciones financieras de la Cooperativa.
Función secundaria:	<ul style="list-style-type: none"> • Garantiza el funcionamiento eficiente y eficaz de los procesos de control custodia, manejo y desembolso de los fondos. • Maneja y controla la ejecución presupuestaria de la cooperativa. • Planifica y controla la proyección financiera a corto y largo plazo de la cooperativa. • Elabora los estados financieros contables, activos fijos y su depreciación.
Depende de:	Presidente
Responsable de:	Ninguno.
Requisitos para el cargo:	Licenciado/a en la Carrera de Contaduría Pública y Finanzas (Contador Público Autorizado) con experiencia de 3 años en el cargo similares con conocimiento de Normas Internacionales de Información Financiera (IF). Excelente manejo del paquete ofimático y sistemas contables.

Tabla N°7: Ficha de cargo, Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Cargo:	Responsable de Comunicación y Logística.
Función principal:	<p>Es la persona responsable de gestionar la estrategia de mercado y comunicación de la Cooperativa.</p> <p>Garantiza toda la logística para el desarrollo del quehacer de la Cooperativa.</p>
Función secundaria:	<ul style="list-style-type: none"> • Asegura el control de inventario de material renovable, equipos, herramientas y muebles e inmuebles de la Cooperativa. • Planifica y coordina los servicios de compras mayores y logística del buen funcionamiento de la Cooperativa, • Elabora y ejecuta el plan de mercado de la Cooperativa. • Coordina las comunicaciones de las distintas plataformas digitales de la Cooperativa. • Brinda atención al usuario. • Representa a la Cooperativa ante los medios de comunicación e instituciones del Estado.
Depende de:	Presidente
Responsable de:	Ninguno.
Requisitos para el cargo:	Graduado universitario preferiblemente en la carrera de Comunicación y Mercadeo con estudios especializados en estrategias de comunicación y ventas. Experiencia previa al cargo mínimo 3 años. Excelente manejo del paquete ofimático.

Tabla N°8: Ficha de cargo, Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Cargo:	Conductor
Función principal:	Es la persona responsable de trasladar a los usuarios que demandan servicios el servicio de transporte de la Cooperativa.
Función secundaria:	<ul style="list-style-type: none"> • Conduce la moto taxi cumpliendo con el protocolo de atención al usuario y marco legal. • Brinda atención respetuosa y utiliza su identificación mediante su recorrido con el usuario de transporte. • Mantiene las condiciones higiénicas sanitarias en su unidad de transporte. • Realiza gestiones propias de la Cooperativa. • Realiza el pago del alquiler de la moto taxi por día.
Depende de:	Presidente
Responsable de:	Ninguno.
Requisitos para el cargo:	Primaria aprobada, que tenga licencia de conducir apropiada a la categoría del vehículo a manejar.

Tabla N°9: Ficha de cargo, Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

7.3 Definir los Servicios de Operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén Mediante los Resultados Obtenidos del Estudio de Mercado

Se realizó un estudio de mercado para determinar el grado de aceptación del proyecto y conocer el target o mercado meta, en el cual los protagonistas mostraron interés en la operación de una nueva Cooperativa de Transporte de Motos Taxis en la zona de Villa Jerusalén. Para obtener los siguientes resultados de aceptación de la cooperativa se aplicó un estudio de mercado (Anexo N° 1) dirigida a los pobladores de Villa Jerusalén.

En los gráficos expuestos a continuación, se observan datos de importancia como edad, sexo y nivel de escolaridad de los 125 beneficiarios.

En cuanto la variable sexo, la distribución muestral se realizó con el universo de 125 informantes que se dividió en **59.2% de mujeres y 40.8 % de hombres**. Así como se aprecia en la tabla N° 3 y el gráfico N°1, de la aplicación del instrumento estudio de mercado.

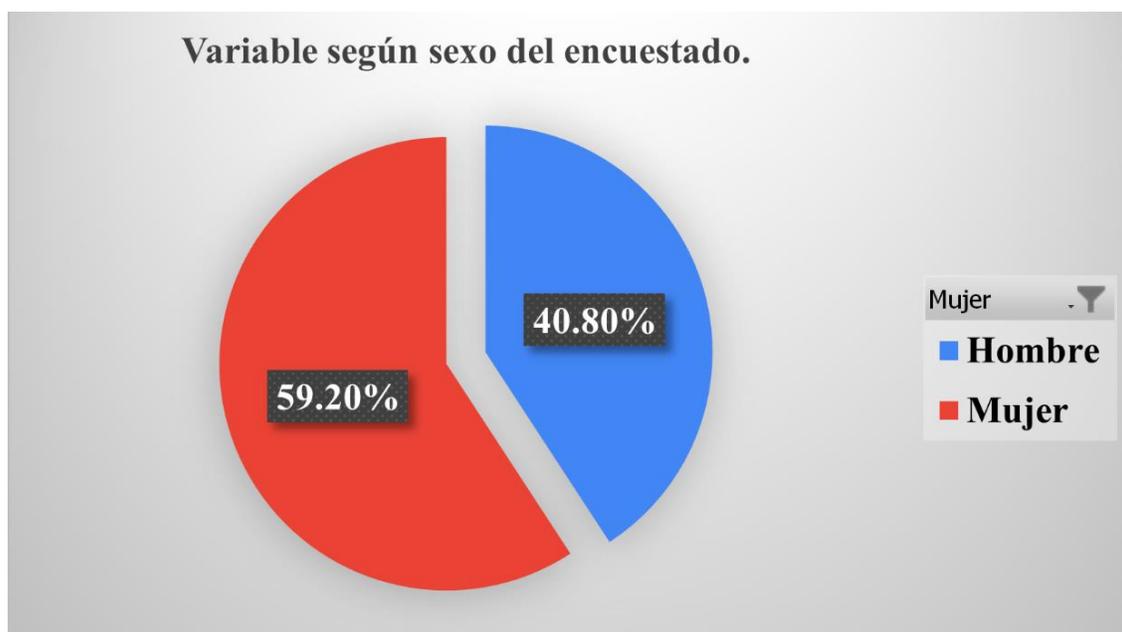


Gráfico N° 1: Variable según sexo del encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Mujer	74	40.80
	Hombre	51	59.20
	Total	125	100.00

Tabla N°10. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

A pesar de que la selección de los informantes, en base al criterio de edad fue aleatoria, la mayoría de los encuestados corresponde al **rango de edad de 18 años a + (88.8%)**.

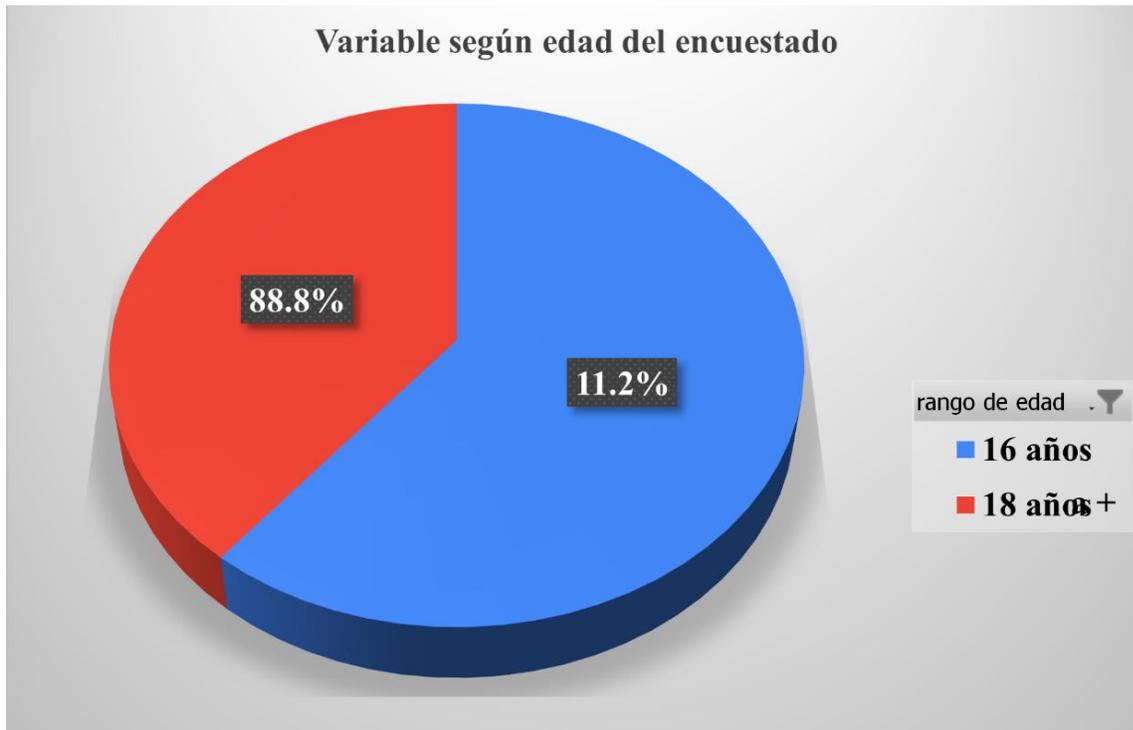


Gráfico N°2: Variable según edad del encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	16 años	15	11.2
	18 años a +	110	88.8
	Total	125	100.00

Tabla N°11. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

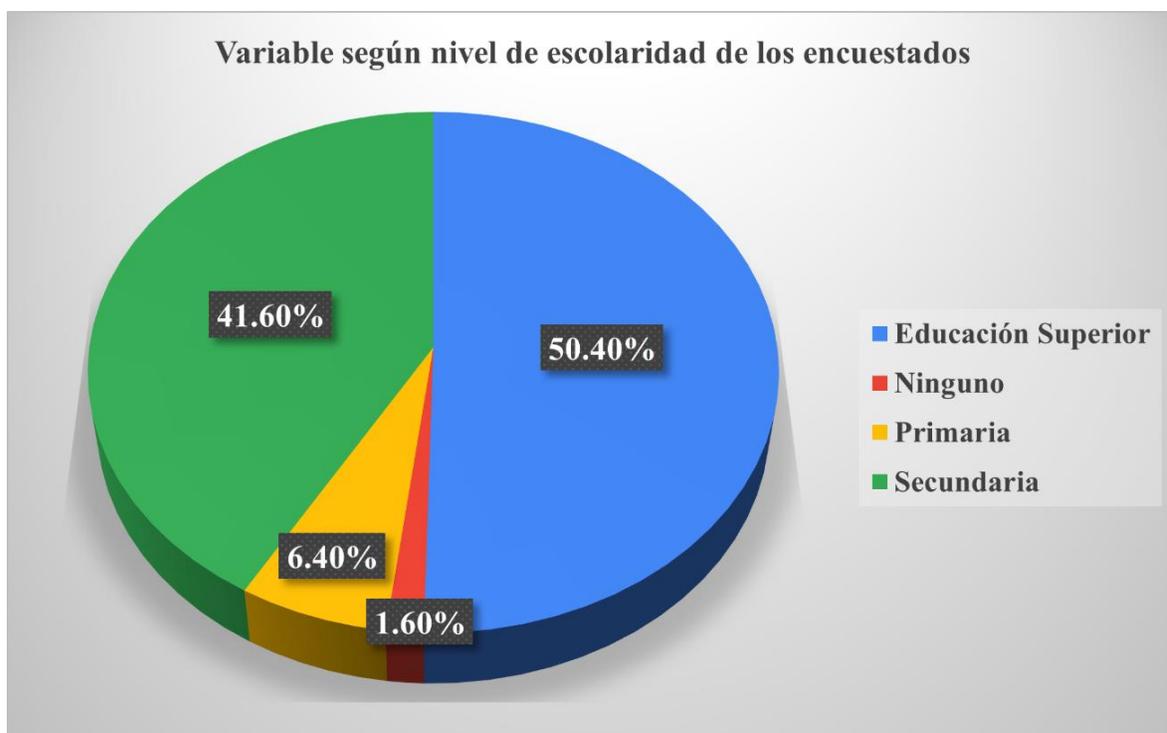


Gráfico N°3: Variable según nivel de escolaridad de los encuestados, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

La mayoría de los encuestados tiene un nivel de escolaridad de **educación superior con un 50.40%**. Por otra parte, un **41.60%**, tiene un nivel académico de **secundaria**. Se registró que el **6.40.% han aprobado su educación primaria** y el **1.60% ninguno**.

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Educación superior	63	50.40
	Secundaria	52	41.60
	Primaria	8	6.40
	Ninguno	2	1.60
	Total	125	100.00

Tabla N°12. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

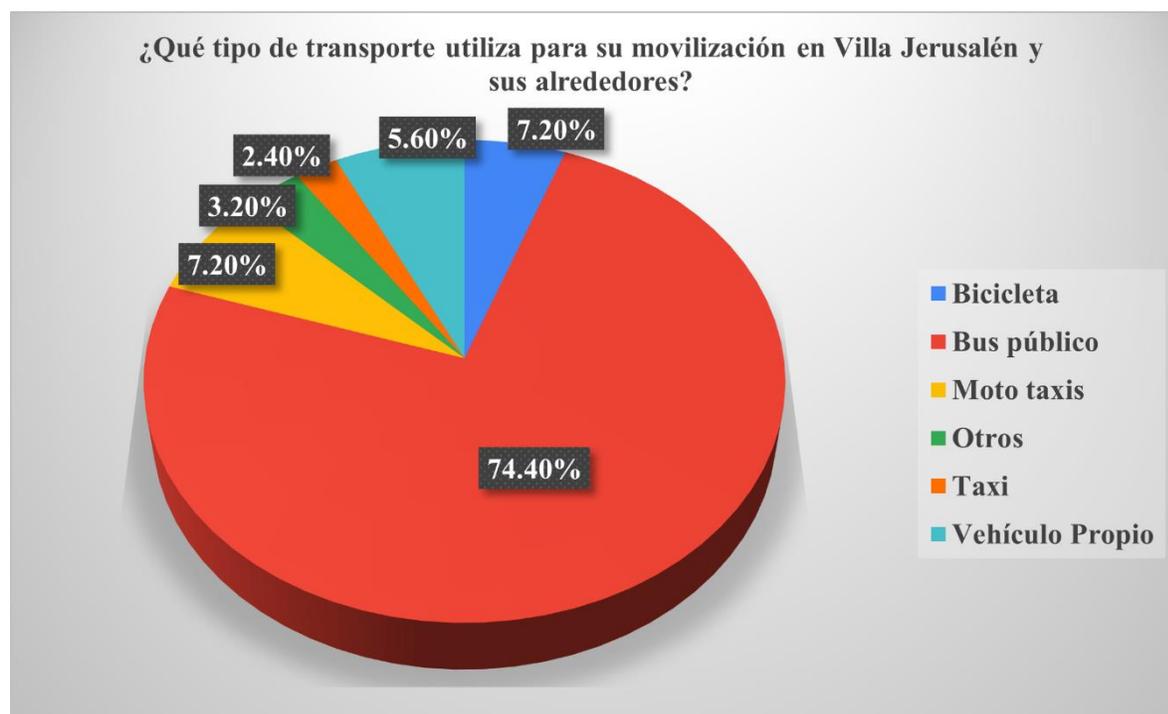


Gráfico N°4: Tipo de transporte que utiliza el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

El transporte que mayormente utilizan los pobladores de Villa Jerusalén es el **bus público (74.40%)** y en un segundo lugar son las **motos taxis y vehículo propio compartiendo el mismo rango (7.20%)**.

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Bus público	93	74.40
	Moto taxis	9	7.20
	Vehículo propio	9	7.20
	Bicicleta	7	5.60
	Otros	4	3.20
	Taxi	3	2.40
	Total	125	100.00

Tabla N°13. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)



Gráfico N°5: Existe alguna cooperativa de moto taxis según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

El 68.0% de los encuestados afirman que no existe una cooperativa de moto taxi en Villa Jerusalén y el 32.0% de los encuestados tienen conocimiento de que si existen.

¿Existe alguna Cooperativa que brinde el servicio de moto taxis en la Comarca Sabana Grande?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	No	85	68.00
	Si	40	32.00
	Total	125	100.00

Tabla N°14. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

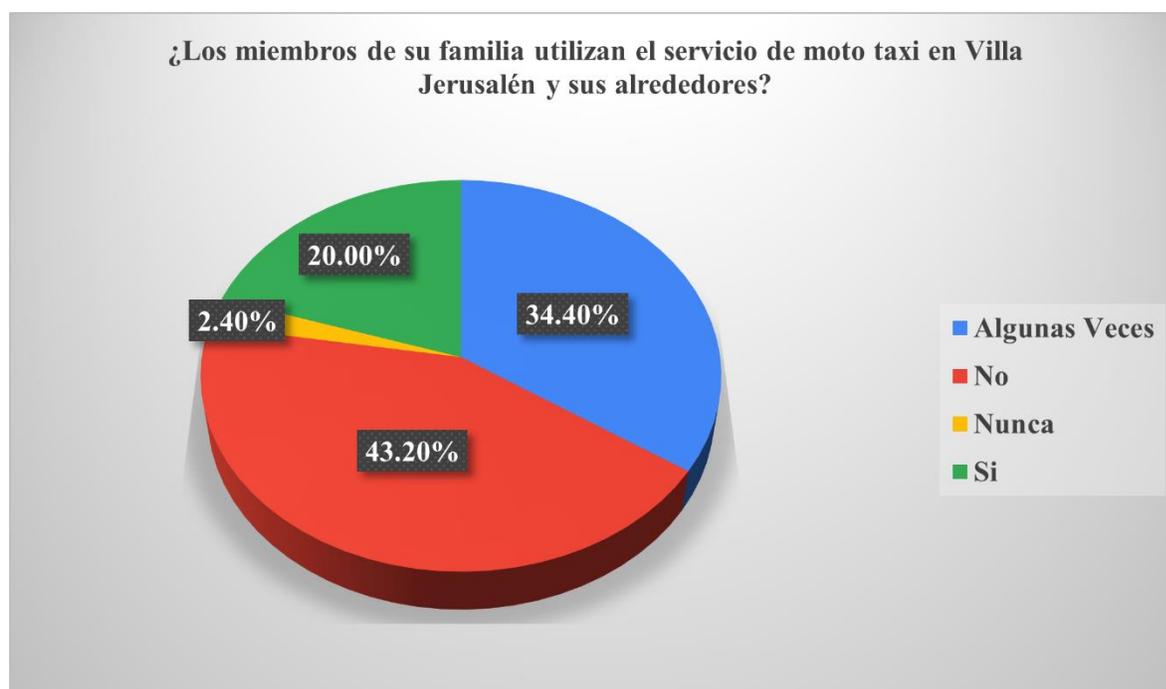


Gráfico N°6: Los miembros de su familia utilizan el servicio de moto taxi según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

En relación si los miembros de familia utilizan moto taxis, el **43.20% de los encuestados afirman que no** y el **34.40% dicen que algunas veces**.

¿Los miembros de su familia utilizan el servicio de moto taxi en la Comarca Sabana Grande?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	No	54	43.20
	Algunas veces	43	34.40
	Si	25	20.00
	Nunca	3	2.40
	Total	125	100.00

Tabla N°15. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

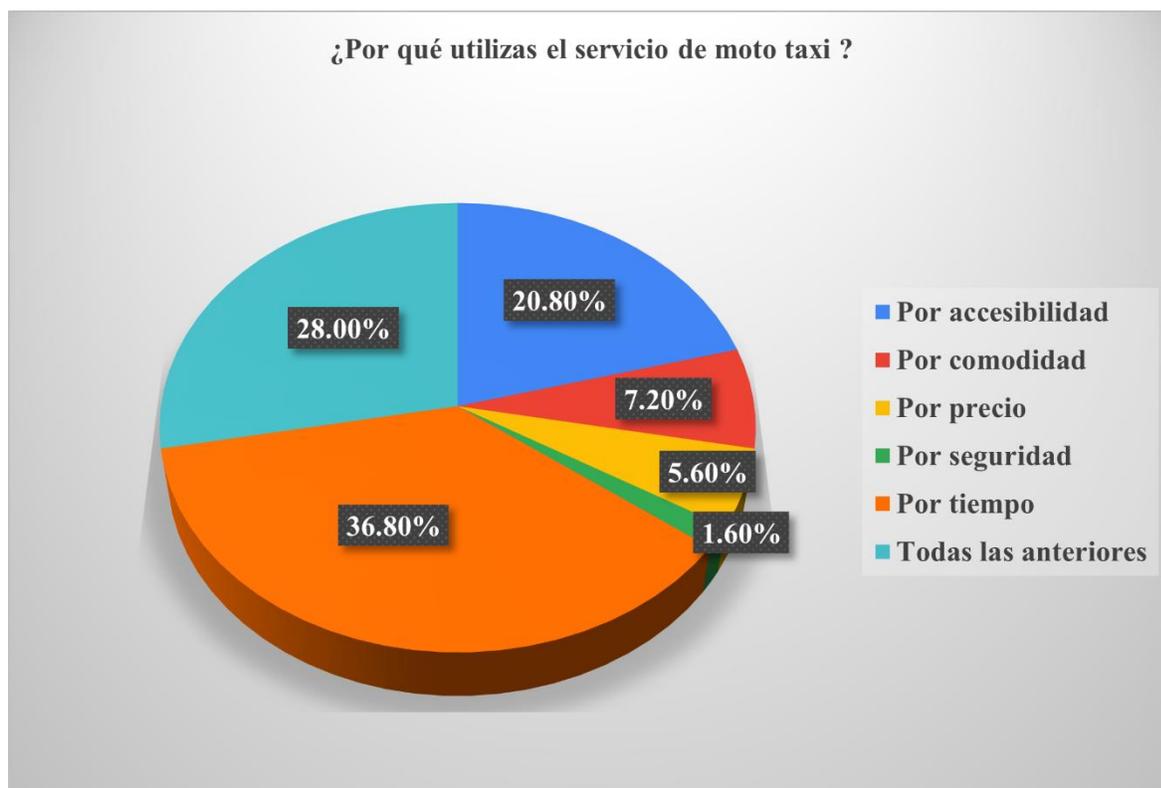


Gráfico N°7: Por qué utilizan el servicio de moto taxi según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

La principal razón por la cual los encuestados **utilizan moto taxi el 36.8% dicen que por el tiempo** y el **28.0% afirman que todas las anteriores**.

¿Por qué utilizas el servicio de moto taxi?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Por tiempo	46	36.80
	Todas las anteriores	35	28.00
	Por accesibilidad	26	20.80
	Por comodidad	9	7.20
	Por precio	7	5.60
	Por seguridad	2	1.60
	Total	125	100.00

Tabla N°16. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

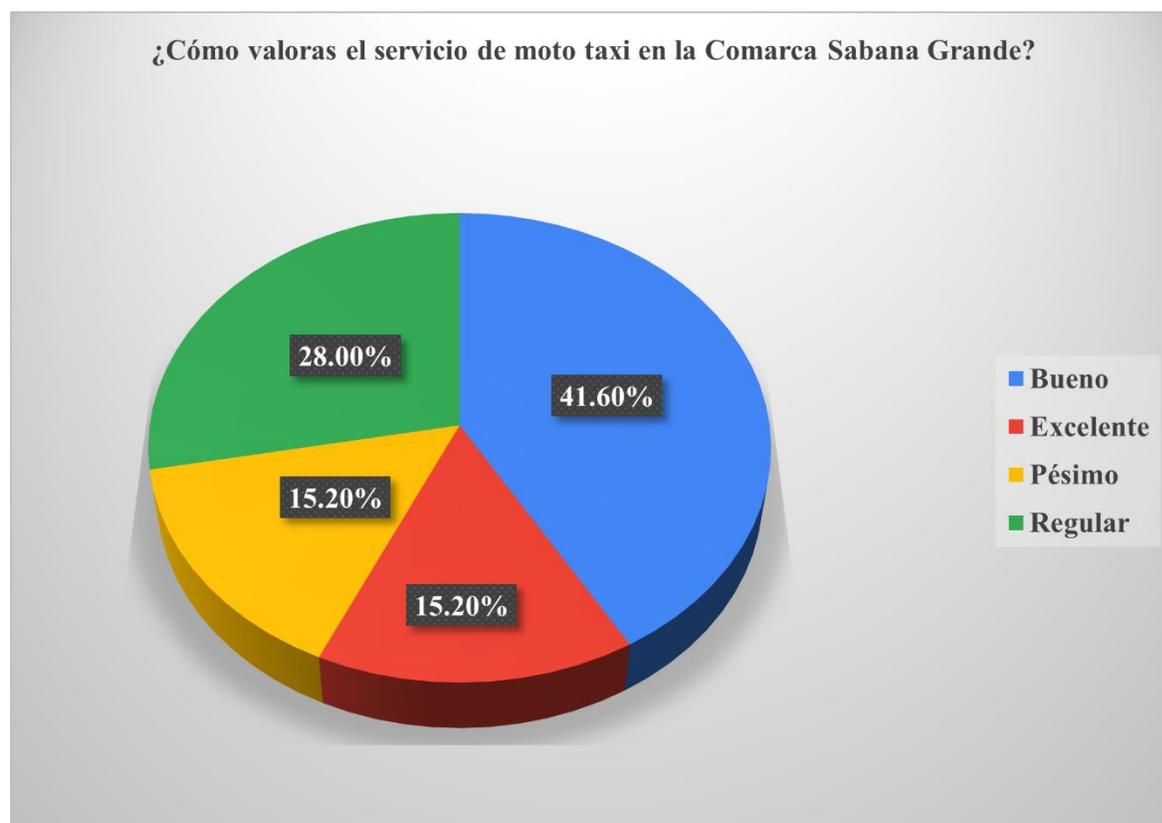


Gráfico N°8: Cómo valora el servicio de moto taxi según el encuestado, fuente: Elaboración propia, David Ortiz, E.D (2022).

El 41.60% de los encuestados considera buena el servicio de moto taxi en la Comarca Sabana Grande.

¿Cómo valoras el servicio de moto taxi en la Comarca Sabana Grande?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Bueno	52	41.60
	Regular	35	28.00
	Excelente	19	15.20
	Pésimo	19	15.200
	Total	125	100.0

Tabla N°17. Fuente: Elaboración propia, David Ortiz, E.D (2022)

7.3.1 Servicio

Según el **92.80%** de las personas encuestadas consideran necesario la operación de una cooperativa de motos taxis en Villa Jerusalén para sentirse seguros y confiados.

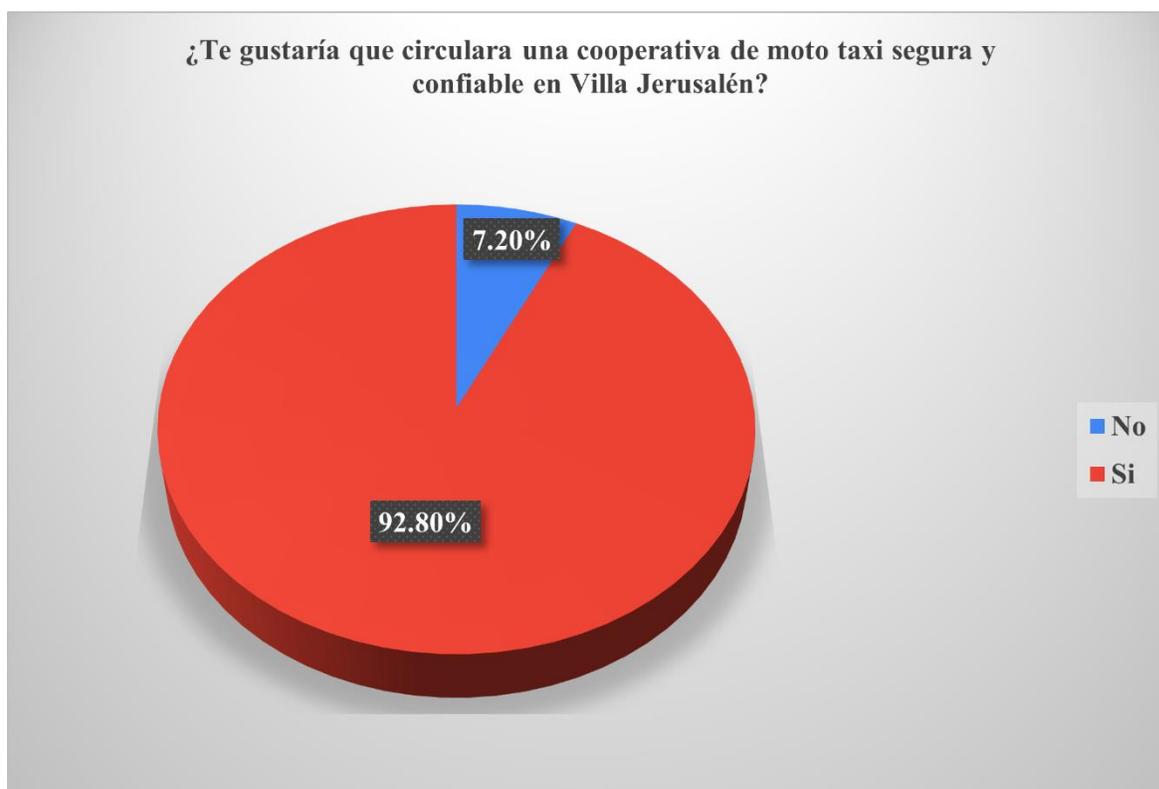


Gráfico N°9: Te gustaría que circulara una cooperativa de moto taxis según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

¿Te gustaría que circulara una cooperativa de moto taxi en la Comarca Sabana Grande?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Si	116	92.80
	No	9	7.20
	Total	125	100.00

Tabla N°18. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

De acuerdo con el estudio de mercado (Anexo N° 1) según las 125 personas encuestadas y quienes serían beneficiarios de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” **el 64.0% expresan que deben tener en consideración buena apariencia e imagen, conductor identificado y buen precio** como se muestra a continuación en el siguiente gráfico.

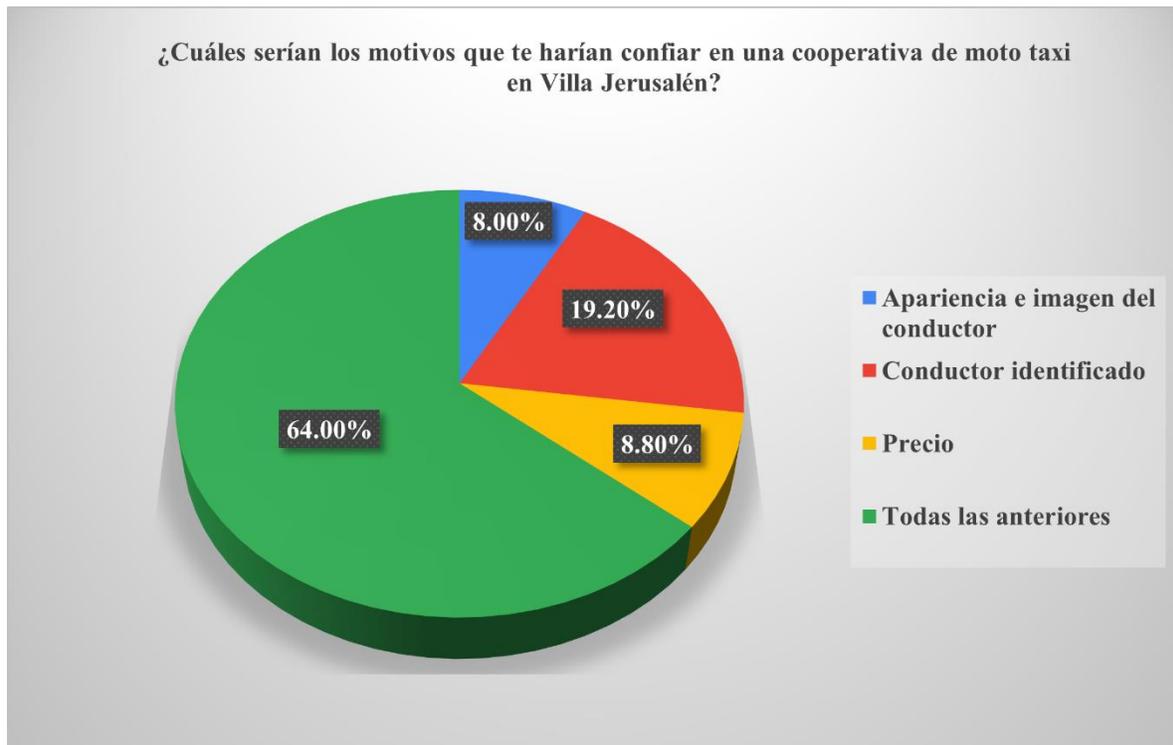


Gráfico N°10: Cuáles serían los motivos para confiar en una cooperativa de moto taxis según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

¿Cuáles serían los motivos que te harían confiar en una cooperativa de moto taxi en Villa Jerusalén?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Todas las anteriores	80	64.00
	Conductor identificado	24	19.20
	Precio	11	8.80
	Apariencia e imagen	10	8.00
	Total	125	100.00

Tabla N°19. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Para conocer, el horario de servicio de la Cooperativa de Transporte Moto Taxis “El Chino” las 125 personas encuestadas consideran con un **46.4%** que la **jornada laboral inicie desde las 5:00 am hasta las 10:00 pm** en Villa Jerusalén.

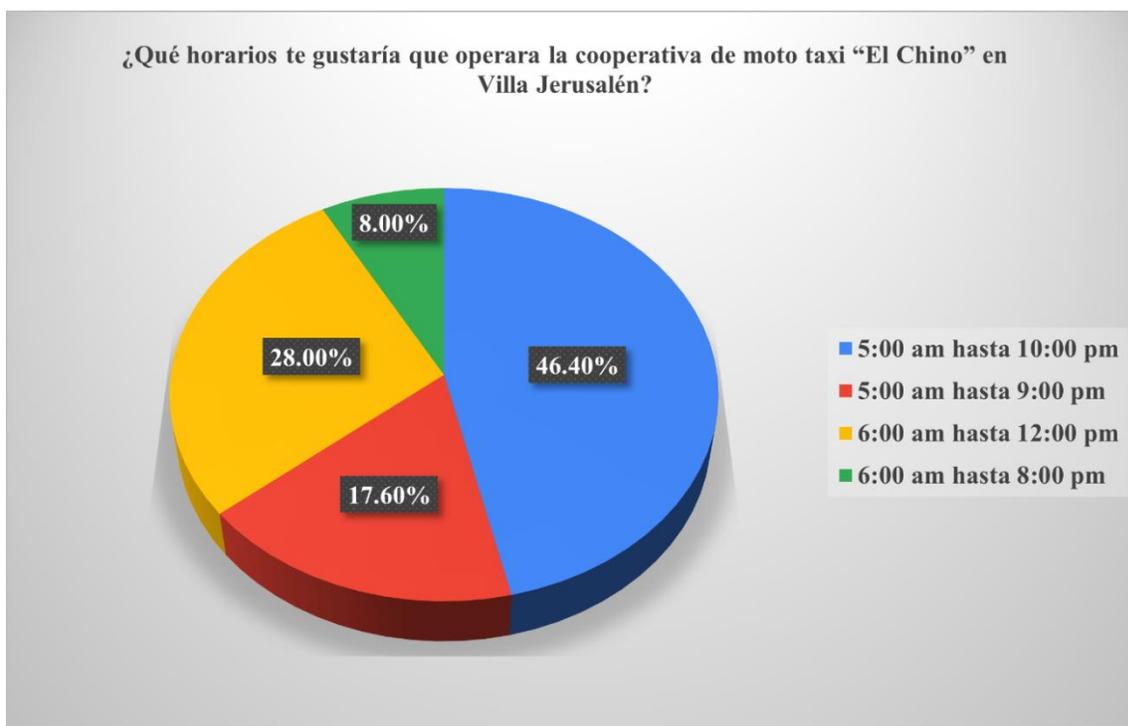


Gráfico N°11: Qué horario te gustaría que opere la cooperativa de moto taxis “El Chino” según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

¿Qué horario te gustaría que operara la cooperativa de moto taxi “El Chino” en Villa Jerusalén?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	5:00 am hasta 10:00 pm	58	46.40
	6:00 am hasta 12:00 pm	35	28.00
	5:00 am hasta 9:00 pm	22	17.60
	6:00 am hasta 8:00 pm	10	8.00
	Total	125	100.00

Tabla N°20. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

De igual manera, se investigó el interés de los pobladores de Villa Jerusalén para hacer uso de una aplicación digital para contratar los servicios de la cooperativa de moto taxi “El Chino” **obteniendo un 93.60% de aceptación.**



Gráfico N°12: Te gustaría contratar los servicios de la cooperativa de moto taxis “El Chino” mediante una aplicación digital según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

¿Te gustaría contratar los servicios de la cooperativa de moto taxi “El Chino” mediante una aplicación digital?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Si	116	93.60
	No	9	6.40
	Total	125	100.00

Tabla N°21. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

Para identificar con cual plataforma digital se sienten seguros y confiados para contratar los servicios de la cooperativa de moto taxis “El Chino” las 125 personas encuestadas consideran con **un 92.8% la aplicación de WhatsApp** para comunicarse de manera directa mediante una línea de mensajería instantánea.

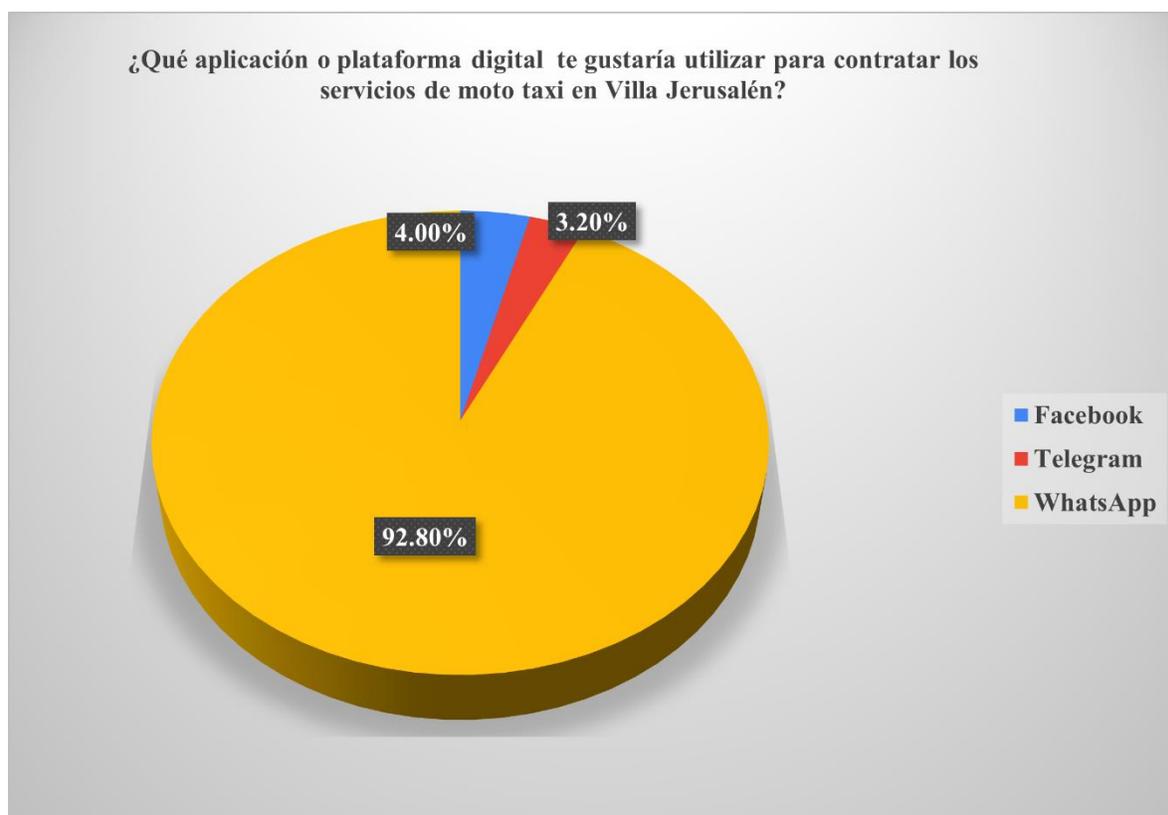


Gráfico N°13: Qué aplicación o plataforma digital utilizarías para contratar los servicios de la cooperativa de moto taxis “El Chino” mediante una aplicación digital según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

¿Qué aplicación o plataforma digital te gustaría utilizar para contratar los servicios de la cooperativa de moto taxi “El Chino”?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	WhatsApp	116	92.80
	Facebook	4	4.00
	Telegram	5	3.20
	Total	125	100.00

Tabla N°22. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

7.3.2 Precio

Para definir el precio que estarían dispuestos a pagar por el servicio de la cooperativa de moto taxis “El Chino” las 125 personas encuestadas consideran a **pagar C\$15 córdobas con un 68.8%.**



Gráfico N°14: Cuánto estaría dispuesto a pagar por los servicios de la cooperativa de moto taxis “El Chino” según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

¿Cuánto estarías dispuesto a pagar por los servicios de la cooperativa de moto taxis “El Chino” en Villa Jerusalén?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	C\$15	86	68.8
	C\$20	33	26.4
	C\$30	6	4.8
	Total	125	100.0

Tabla N°23. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

7.3.3 Oficina de atención al usuario.

En este sentido para la operación eficiente de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén es necesario involucrar a los protagonistas de este proyecto en la organización y funcionamiento eficiente mediante una oficina de atención al usuario.

según el 95.20% de las personas encuestadas solicitan una oficina de atención al usuario para sentirse confiados y seguros al contratar los servicios de la Cooperativa.

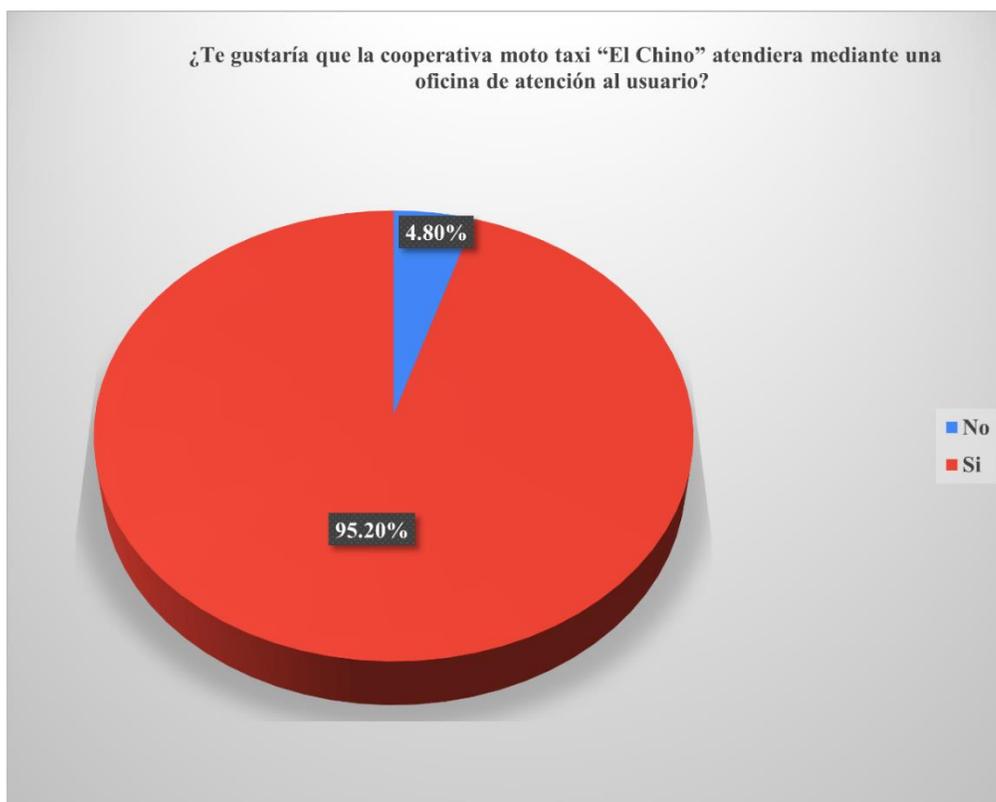


Gráfico N°15: Te gustaría que la cooperativa de moto taxis “El Chino” atendiera mediante una oficina de atención al usuario según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

¿Te gustaría que la cooperativa de moto taxis “El Chino” atendiera mediante una oficina de servicio al usuario?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Si	119	95.20
	No	6	4.80
	Total	125	100.00

Tabla N°24. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

Asimismo, para obtener la confianza de los pobladores de Villa Jerusalén en contratar los servicios de la cooperativa de moto taxi “El Chino” se preguntó si gustaría reunirse periódicamente en consultas populares para evaluar la organización de esta, obteniendo **un 96.00% de aceptación.**

¿Te gustaría que la cooperativa de moto taxi “El Chino” realizarán periódicamente consultas populares?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Si	120	96.00
	No	5	4.80
	Total	125	100.00

Tabla N°25. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

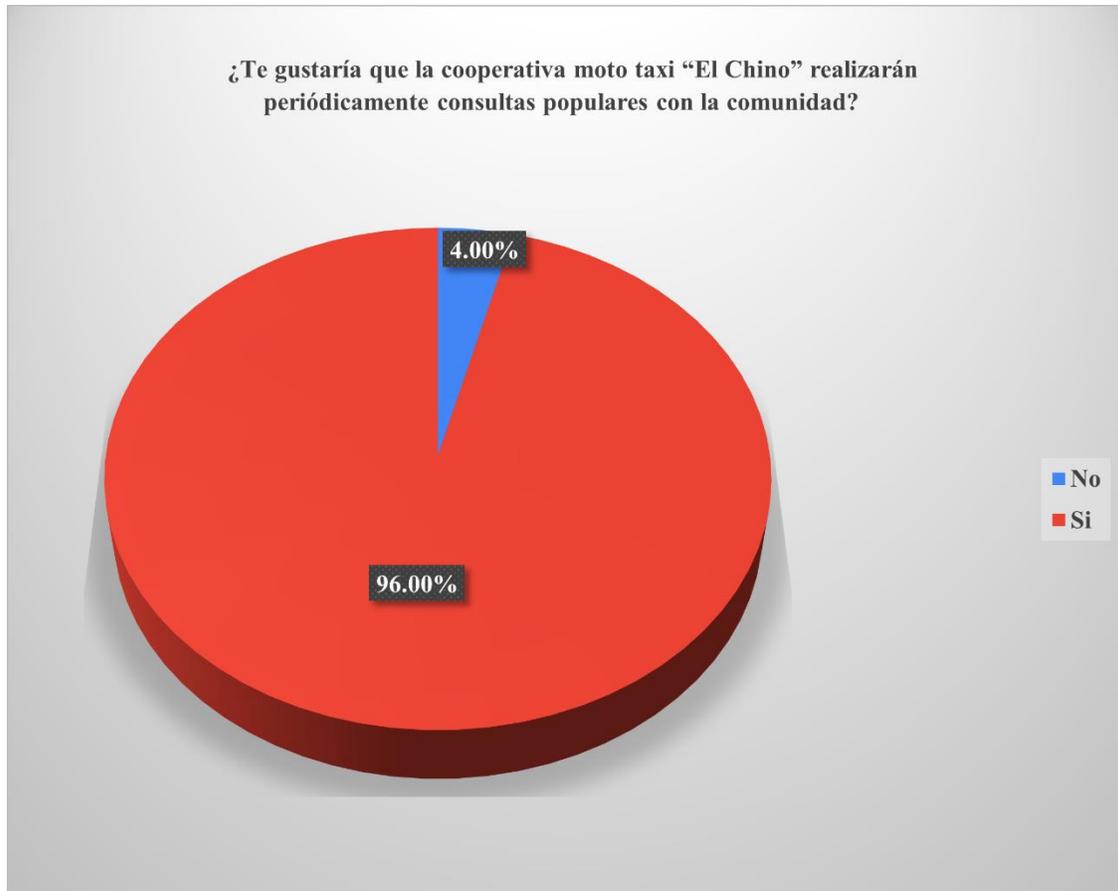


Gráfico N°16: Te gustaría que la cooperativa de moto taxis “El Chino” realizarán periódicamente consultas populares según el encuestado, fuente: Elaboración propia Ortiz, E.D (2022).

Además, en la aplicación del instrumento estudio de mercado (Anexo N° 1) se comprobó con un **88.8%** que los pobladores encuestados de Villa Jerusalén manifiestan que gustaría que el personal de la cooperativa de moto taxis “El Chino” habiten de la comunidad.

¿Te gustaría que el personal de la cooperativa de moto taxis “El Chino” habiten en la comunidad?		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Si	111	88.8
	No	14	11.2
	Total	125	100.0

Tabla N°26. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

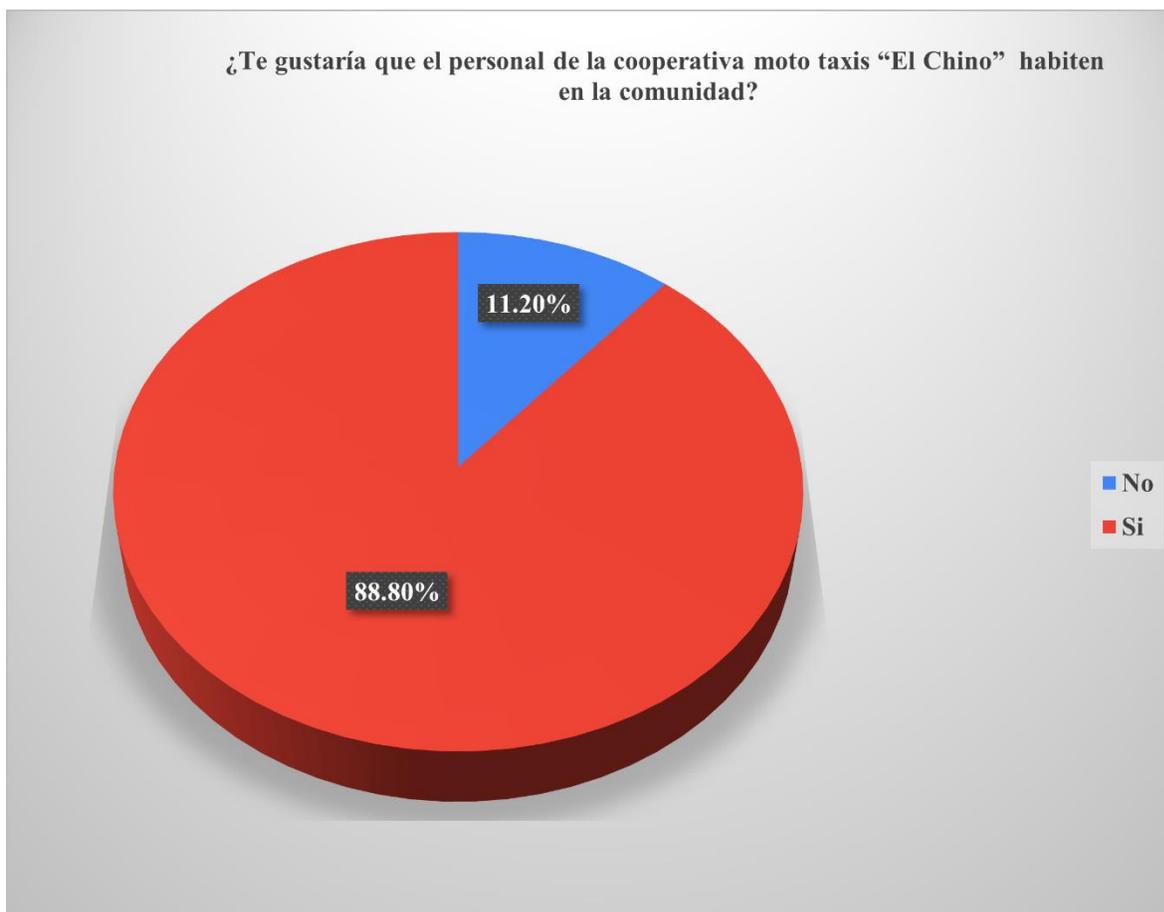


Gráfico N°17: Te gustaría que el personal de la cooperativa de moto taxis “El Chino” sean de la comunidad según el encuestado, fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).

7.3.4 Identidad creativa de la cooperativa de transporte moto taxi “El Chino” en Villa Jerusalén.

Como parte de los resultados arrojados por el estudio de mercado (Anexo N01) se decide crear una identidad creativa conceptual de la cooperativa de transporte moto taxi “El Chino” para crear confianza, aportar valor aceptación por parte del usuario.

La identidad conceptual estará conformada por un eslogan paragua que brindará unidad y coherencia a la imagen de la cooperativa y a sus servicios a ofrecer.

El eslogan paragua o general de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” será:

¡Anda con apuro, el chino seguro!

El mecanismo de activación psicológica en la redacción del mensaje que se utiliza como argumento es una frase que incluye la rapidez y respuesta a la necesidad de movilidad por parte de los usuarios de transporte. Se encuentra redacto desde un lenguaje coloquial de manera que las personas se sientan identificados con el mensaje y su retención sea fácil de captar.

El mensaje por reforzar es que las personas pueden contratar los servicios de transporte moto taxi “El Chino” de manera segura y con rapidez sin esperar demasiado tiempo, puesto que las personas en el estudio de mercado (Gráfico N07) expresan que contrata los servicios de moto taxi en la zona por su precio y tiempo.

7.3.4.1 Identidad visual

La Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” tendrá una identidad visual que por sus colores y diseño connote seguridad. Este logotipo estará conformado por una moto taxi, una representación de una carretera y el símbolo de las cooperativas.



Figura N°9. Logotipo de la Cooperativa fuente: *Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).*

7.3.4.2 Tratamiento creativo

Mensajería instantánea

Se estará habilitando un número de contacto para ser utilizado mediante la aplicación de chat WhatsApp que recibirá los mensajes de los usuarios quienes quieran contratar los servicios de transporte de la cooperativa.



COOPERATIVA DE MOTO TAXI
EL CHINO
¡ANDA CON APURO, EL CHINO SEGURO!

WhatsApp logo

88288543

Buenas, quiero ir al mercado
¿Por cuánto me llevan?

Buen día, gracias por contactar a Cooperativa Moto Taxi "El Chino"

Soy clienta fiel, amo sus servicios.

El servicio es de C\$15 córdobas ¿Enviamos a nuestro conductor?

¡Anda con apuro, el chino seguro!

Figura N°10. Logotipo de la Cooperativa fuente: *Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).*

Camisa y gorra para los colaboradores

Contribuyen a reforzar la identidad del eslogan de la Cooperativa. Además, son artículos que por su costo son accesibles.



Figura N°11. Uniforme de la Cooperativa fuente: *Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)*

Publicidad al exterior (Mantas cruza calle)

La publicidad exterior, es ideal para reforzar el posicionamiento del eslogan y el logotipo de campaña, por su alto nivel de exposición. Estas mantas estarán ubicadas a la entrada e interno del complejo habitacional Villa Jerusalén.

¡Anda con apuro, el chino seguro!

DISPONIBLES EN LÍNEA



88288543



Figura N°12. Manta de la Cooperativa fuente: *Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022).*

Tarjeta de presentación

Es un medio ideal para reforzar el posicionamiento del eslogan y el logotipo de la Cooperativa, porque resultan atractivos y cómodos. Así también generar confianza entre los usuarios al momento de contratar sus servicios de transporte.

David Ortiz Espinoza

Presidente General



(Tigo) 88288543



Cooperativapresidencia@gmail.com



Moto Taxi "El Chino"



Figura N°13. Tarjeta de presentación de la Cooperativa fuente: *elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)*

7.4 Estudio Financiero para la Operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxis “El Chino” en Villa Jerusalén

Para evaluar la viabilidad de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” a operar en el complejo habitacional Villa Jerusalén en el periodo 2022, se llevó a cabo un estudio financiero en el cual se utilizaron las diferentes herramientas para realizar su valoración financiera para validar la aceptación o rechazo de la presente propuesta de proyecto de inversión.

7.4.1 Inversión inicial del proyecto.

La inversión inicial del presente proyecto es de C\$890,193.66 teniendo en cuenta diferentes aspectos donde se reflejan los activos corrientes, activos fijos y los activos intangibles. Del total de la inversión el 70% estará siendo financiado siendo el equivalente a C\$ 623,135.56 Córdobas y el 30% restante equivalente a C\$ 267,058.10 se completará a través de fondos propios.

A continuación, se brinda detalles de presupuesto de inversión:

INVERSIÓN INICIAL			
Descripción	Cantidad	Costo unitario	Costo total
Activos corrientes			
TOTAL			C\$66,680.90
Activos Fijos			
TOTAL			C\$786,458.00
Activos Intangibles			
TOTAL			C\$37,054.76
TOTAL INVERSIONES			C\$890,193.66

Tabla N°27. Inversión Inicial de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Se detalla a continuación, la depreciación de mobiliario, equipos, vehículos con una vida útil de 5 años

Concepto	Monto	Periodo (Años)	Depreciación
MOBILIARIO, EQUIPO, VEHÍCULOS	C\$ 786,457.00	5	C\$ 786,457.00
Total	C\$ 786,457.00	5	C\$ 786,457.00

Tabla N°28. Inversión Inicial de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

7.4.2 Nómina de la cooperativa de moto taxi “El Chino”.

Se describe a continuación, el cálculo anual de la planilla a los 4 trabajadores quienes estarán tiempo completo en el funcionamiento administrativo y operacional de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino”.

GASTOS ADMINISTRATIVOS

Cargo	Salario mensual (C\$)	Aporte patronal INSS (21.5%)	Aporte INATEC (2%)	Provisión vacaciones	Provisión aguinaldo	Indemnización	Costo total mensual	Costo total anual
Presidente	C\$17,000	C\$3,655.00	C\$340.00	C\$1,416.67	C\$1,416.67	C\$1,416.67	C\$25,245.00	C\$302,940.00
Asistente Presidente	C\$7,000	C\$1,505.00	C\$140.00	C\$583.33	C\$583.33	C\$583.33	C\$10,395.00	C\$124,740.00
Contador general	C\$10,000	C\$2,150.00	C\$200.00	C\$833.33	C\$833.33	C\$833.33	C\$14,850.00	C\$178,200.00
Responsable de comunicación y logística	C\$8,000	C\$1,720.00	C\$160.00	C\$666.67	C\$666.67	C\$666.67	C\$11,880.00	C\$142,560.00
							62,370.00	748,440.00

Tabla N°29. Nómina de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Se procede a validar los gastos administrativos donde se toman en cuenta pago de planilla, obligaciones y prestaciones laborales, consumo energético, pago de servicios básicos, combustible e impuestos municipales donde se valida un gasto mensual de C\$ 91,112.00 teniendo como resultado un valor anual de C\$ 1, 093,344.00.

Se estima un incremento salarial anual equivalente al 5%.

CONCEPTO	Total mensual	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Sueldos	C\$42,000.00	C\$504,000.00	C\$529,200.00	C\$555,660.00	C\$583,443.00	C\$612,615.15	C\$643,246
Obligaciones Laborales	C\$9,870.00	C\$118,440.00	C\$124,362.00	C\$130,580.10	C\$137,109.11	C\$143,964.56	C\$151,163
Prestaciones Laborales	C\$10,500.00	C\$126,000.00	C\$132,300.00	C\$138,915.00	C\$145,860.75	C\$153,153.79	C\$160,811
Servicios básicos	C\$3,500.00	C\$42,000.00	C\$44,100.00	C\$46,305.00	C\$48,620.25	C\$51,051.26	C\$53,604
Combustible*	C\$24,752.00	C\$297,024.00	C\$302,964.48	C\$318,112.70	C\$334,018.34	C\$350,719.26	C\$368,255
Impuesto municipal	C\$490.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00
Gastos administrativos	C\$91,112.00	C\$1,093,344.00	C\$1,138,806.48	C\$1,195,452.80	C\$1,254,931.44	C\$1,317,384.02	C\$1,382,959.22

*Se calcula un consumo de 150 litros semanales de combustible por cada vehículo y un incremento anual del 2% del precio de referencia

Tabla N°30. Gastos Administrativos de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

7.4.3 Cálculo de amortización de la cooperativa de moto taxi “El Chino”.

Luego de determinar el porcentaje y monto que se utilizará para la ejecución del proyecto se presenta la tabla de amortización a plazo de 5 años entendido como préstamo para cubrir los C\$623,135.56 córdobas que se necesita de financiamiento de inversión.

A continuación, se detalla el cálculo de amortización donde se valida el pago que tendrá que realizarse de principal más intereses.

Préstamo	C\$623,135.56
Plazo (años)	5
Tasa fija de interés anual	10%

Año	Pago al principal	Pago intereses	Cuota total	Saldo
0				C\$623,135.56
5	C\$102,068.04	C\$62,313.56	C\$164,381.59	C\$521,067.53
4	C\$112,274.84	C\$52,106.75	C\$164,381.59	C\$408,792.69
3	C\$123,502.32	C\$40,879.27	C\$164,381.59	C\$285,290.37
2	C\$135,852.55	C\$28,529.04	C\$164,381.59	C\$149,437.81
1	C\$149,437.81	C\$14,943.78	C\$164,381.59	C\$0.00
TOTAL	C\$623,135.56	C\$198,772.40		

Tabla N°31. Cálculo de Amortización de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Al realizar todos los cálculos de inversión inicial, proyección de ingresos, costos y gastos asociados según proyección de flujo de efectivo, esta muestra los siguientes resultados.

Valor Actual Neto se realiza cálculo del VAN para los flujos de gastos dando como resultado un monto de **US\$ 47, 915.80**

Valor Actual Neto (VAN)	\$ 47,915.80
--------------------------------	---------------------

La evaluación financiera realizada de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” muestra que se percibirán ingresos que sobre pasan la rentabilidad proyectada, por lo cual, evidencia una gran recuperación de la inversión inicial y obtención de las ganancias.

7.4.4 Cálculo de amortización de la cooperativa de moto taxi “El Chino”.

Una vez expuesto este principal hallazgo se determina la aceptación y viabilidad del presente proyecto de inversión.

7.4.4.1 Periodo de recuperación

Según los criterios y márgenes de aceptación del proyecto se determina 1 año de recuperación, como lo indica su viabilidad financiera reflejados en los cálculos y valoración financiera de la inversión inicial que se recupera en corto plazo.

En la valoración, se realizó cálculo del año completo donde se demuestra los márgenes de aceptación e indica que la inversión se recuperaría. Asimismo, tendrían retornos para una inversión con proyecciones futuras en la ampliación de flota vehicular con los índices recuperados.

7.4.4.2 Tasa interna de retorno

Mediante el presente análisis se determina que la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” debe ser aceptado por el rendimiento interno que será superior a la tasa mínima de rentabilidad que el inversor exigía brindando de este modo la **TIR un resultado de 68 %**.

7.4.4.3 Índice de recuperación

Se recibe como nombre de razón beneficio costo, este mide el rendimiento del valor presente de los flujos de efectivo entre la inversión inicial. La viabilidad del proyecto es aceptable porque es mayor de 1 según los cálculos realizados nos indican que es de **2.54** el índice del proyecto.

IR	2.54
-----------	-------------

7.4.4.4 Costo de capital promedio ponderado

Se presenta el cálculo del CCPP donde se tomó en cuenta el costo de la deuda, las tasas esperadas de retorno de capital y fondos propios de acuerdo con el proyecto de inversión. Por lo cual, se logra determinar que a la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” cuesta financiarse el **9.40%**.

ANALISIS WACC				
	VALOR	PARTICIPACION	COSTO	PROMEDIO PONDERADO
PRESTAMO (DEUDA)	623,135.56	70%	7%	4.900%
FONDOS PROPIOS	267,058.10	30%	15%	5%
TOTAL	890,193.66	100%		9.400%
WACC				
TASA DE INTERÉS	10%			
IMPUESTOS	30%			
COSTO DE LA DEUDA	7%			
TIO	15%			

Tabla N°32. Análisis WACC de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

7.4.5 Viabilidad de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” según resultados de los estudios realizados.

La elaboración del proyecto fue sustentada en la recopilación de datos cualitativos y cuantitativos, observación participante, estudio legal, social y técnico como financiero, información integral y pertinente que permitieron determinar la viabilidad de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino”.

Para la aceptación o rechazo del proyecto se debe considerar la estructura de capital a financiar estructurada de la siguiente forma: **30% de capital propio y un 70%** por medio de un préstamo bancario a pagar por un período de 5 años u otras vías de financiamiento u asociación. Cabe señalar, que en la inversión inicial se tiene en cuenta los activos corrientes, fijos e intangibles que hacen del funcionamiento y puesta en marcha de la operación de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”.

Con respecto, a los costos de operación de las motos taxis (gasolina y aceite) estos serán asumido por los corredores o cadetes que realizan el servicio del alquiler del vehículo propiedad de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino”.

Por otra parte, las ganancias por rentas de mototaxi se generarán por medio del aporte diario obligatorio que debe asumir cada corredor o cadete por moto taxi asignada por una cantidad de **C\$ 600 córdobas** en concepto de operación diaria, con una estimación de **ganancia mensual de C\$180,000.00** por las 10 motos taxis, siendo su total anual de venta bruta de **C\$2,160,000.00**.

El costo promedio ponderado nos indica la viabilidad de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino” que cuesta financiarse el 9.40%.

Se analizó el valor actual neto para medir la rentabilidad del proyecto de esta manera teniendo un $VAN > 0$ se determina la aceptabilidad, ya que este genera como resultado **C\$ 1,724,010.59** de ganancias por encima de la rentabilidad exigida por la Junta Directiva de la Cooperativa.

Se valoró de igual manera, la **Tasa Interna de Retorno de un 68%** por tanto se concluye que el proyecto generará la rentabilidad necesaria para recuperar la inversión inicial de un 15% según lo solicitado por el proyecto.

Se validó también el Índice de Recuperación donde la relación costo beneficio si es mayor a 1 debe aceptarse, para este proyecto el **IR es de 2.54** por tanto de acuerdo con el criterio debe aceptarse la operación de la Cooperativa de Moto Taxi “El Chino”.

El periodo de recuperación de la inversión donde el criterio de aceptación es $PRI < p$ donde p es el plazo máximo de corte o necesario para que el proyecto recupere la inversión, para este proyecto el **PRI es de 2**, por lo cual, el proyecto debe aceptarse puesto que está dentro del margen de recuperación y nos indica que en el segundo periodo de inversión podemos recuperar el monto inicial de inversión.

A continuación, se presenta el cuadro de resultado para la valoración financiera del proyecto.

ESTADO DE RESULTADO EXPRESADO EN CÓRDOBAS					
DESCRIPCIÓN	1	2	3	4	5
VENTA	C\$2,160,000.00	C\$2,268,000.00	C\$2,381,400.00	C\$2,500,470.00	C\$2,625,493.50
COSTO DE VENTA	C\$0.00	C\$0.00	C\$0.00	C\$0.00	C\$0.00
UTILIDAD BRUTA	C\$2,160,000.00	C\$2,268,000.00	C\$2,381,400.00	C\$2,500,470.00	C\$2,625,493.50
GASTOS OPERATIVOS					
GASTOS ADMINISTRATIVOS	C\$1,138,806.48	C\$1,195,452.80	C\$1,254,931.44	C\$1,317,384.02	C\$1,382,959.22
OTROS GASTOS	C\$2,000.00	C\$2,400.00	C\$2,880.00	C\$3,456.00	C\$4,147.20
GASTOS FINANCIERO	C\$62,313.56	C\$52,106.75	C\$40,879.27	C\$28,529.04	C\$14,943.78
DEPRECIACIONES	C\$157,291.40	C\$157,291.40	C\$157,291.40	C\$157,291.40	C\$157,291.40
TOTAL GASTOS	C\$1,360,411.44	C\$1,407,250.96	C\$1,455,982.11	C\$1,506,660.45	C\$1,559,341.60
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	C\$799,588.56	C\$860,749.04	C\$925,417.89	C\$993,809.55	C\$1,066,151.90
IMPUESTOS	C\$239,876.57	C\$258,224.71	C\$277,625.37	C\$298,142.86	C\$319,845.57
UTILIDAD DEL EJERCICIO	C\$559,711.99	C\$602,524.33	C\$647,792.52	C\$695,666.68	C\$746,306.33

Tabla N°33. Estado de Resultado de la Cooperativa Moto Taxi “El Chino”. Fuente: Elaboración propia, Ortiz, E.D (2022)

Por todos los estudios, valoraciones, análisis y argumentaciones anteriormente expuestas, el proyecto de inversión para la operación de una Cooperativa de Moto taxis “ El Chino” a circular en el complejo habitacional Villa Jerusalén debe ser aceptada por contener todos los elementos claves de viabilidad para futuros inversionistas.

VI. Conclusiones

Se instituyó que los requerimientos legales necesarios para la implementación de la Cooperativa de Transporte de Moto Taxi “El Chino” en Villa Jerusalén se encuentra contenido en la Ley 499 “Ley General de Cooperativas en Nicaragua” que faculta la aprobación y constitución legal de la misma.

Con el estudio social y técnico realizado se determinaron el tamaño y localización del proyecto, los componentes de la Cooperativa, organización jurídica del mismo para su ejecución. estableciendo que su organización será de servicio público insertándose en la planificación del Consejo Municipal en materia de Proyectos de Desarrollo Social del Municipio de Managua.

Se definió el servicio, precio y operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” como resultado del estudio de mercado realizado por una muestra de ciento y veinticinco pobladores de Villa Jerusalén.

Después de realizar el análisis financiero y contable de las proyecciones tanto de ingresos como gastos de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” se consideró que el mismo es viable, teniendo en cuenta que la mayor parte de los ingresos de caja corresponden al pago del alquiler de la moto taxi por parte de los corredores o cadetes.

Por las consideraciones anteriores, que son el resultado del presente trabajo de investigación se concluye que la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” es viable desde el punto de vista técnico, legal, social, mercadológico y financiero para desarrollarse en el periodo 2023 en beneficio de los habitantes del complejo habitacional Villa Jerusalén del Distrito VII del Municipio de Managua y generara dinamismo a la economía local con la generación de empleo.

VI. Recomendaciones

Que se aproveche la operación de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” para el desarrollo urbanístico de sus pobladores del complejo habitacional de Villa Jerusalén siguiendo con el cumplimiento del Plan Nacional de Lucha Contra la Pobreza implementada por el Gobierno de Unidad y Reconciliación de Nicaragua.

Se Realicen anualmente una evaluación de impacto de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” determinando su sostenibilidad y aceptación en la zona.

Que se promuevan consultas populares con los protagonistas y usuario de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” para lograr la apropiación y confianza a los servicios prestados como es la movilización.

La Participación en el desarrollo de las capacitaciones y formación técnica por parte del MEFCCA e INTRAMMA para la actualización de conocimiento y operación en el servicio de transporte por la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.

Se Realicen trabajo articulado o alianza estratégica con la Alcaldía de Managua, MECFFA e INTRAMMA para promover el servicio de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino” en el complejo habitacional Villa Jerusalén.

Que se incida de manera directa a los pobladores del complejo habitacional Villa Jerusalén mediante el estudio mercadológico para contratar y posicionar los servicios de la Cooperativa de Transporte Moto Taxi “El Chino”.

Bibliografía

- Alcaldía de Managua. (2020). *Caracterización de los distritos de Managua*. Managua, Nicaragua.
- Alicia, R. Noelia, S. Viviana, C. & Magdalena. (2013). *Manual Teórico Práctico de Introducción al Cooperativismo*. Universidad Nacional de La Plata.
- Amanda, V. (2017). *Investigación de Mercados*. Bogotá, DC.
- Andrés, D. (2019). *Estudio de viabilidad de un proyecto de emprendimiento enfocado hacia la construcción del modelo de tiendas de conveniencia ubicadas en universidades*. Universidad EAFIT. Medellín, Colombia.
- Arturo, M. & José, M. (2009). *Proyecto de Inversión, evaluación y formulación*. Mc Graw Hill, Educación.
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología De La Investigación*. Colombia: Pearson Educación de Colombia Ltda.
- Bryan, G. Mendieta. (2005). *Formulación y Evaluación de Proyecto Agropecuaria*. Universidad Nacional Agraria de Nicaragua.
- Canales, S. R. (2015). *Criterio para la Toma de Inversiones*. REICE, 17.
- Carlos, M. (2010). *Colección Gerencia de Proyectos*.
- Carmen, V. (2015). *Espacio Público y Movilidad Urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. Universitat de Barcelona, España.
- Claudia, A. Ricardo, A. Máximo, I. Sergio, N. Evert, R. & Jacqueline, R. (2011). *Análisis de Trasporte en la UCA*. Universidad Nacional de Ingeniería. Managua, Nicaragua.
- Dayana, C. Uriarte & María, G. Santana. (2012). *Transcendencia de las Moto taxis sobre el Corredor Sur” (Tramo comprendido Managua - Carazo)*. Universidad Nacional de Ingeniería de Nicaragua.
- Diego, C. Vladimir, V. & Silvia, N. (2019). *Formulación y evaluación de proyectos de inversión*. Ecuador.
- Francisco, S. Sobrero. (2009). *Análisis de Viabilidad: La cenicienta en los Proyectos de Inversión*. FCE –UNL.
- Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional (2022-2026). *Plan Nacional de Lucha Contra la Pobreza y para el Desarrollo Humano*. Nicaragua.

Gobierno de Reconciliación y Unidad Nacional. Primer Informe Nacional Voluntario: Avances en el cumplimiento de los ODS, alineados con la Agenda 2030. Nicaragua.

Gutiérrez Espinoza, D. a. (2019). Valoración Financiera De Proyecto De Inversión Agrícola En Finca Los Coyotes en el año 2019. Managua.

Hernández, S. Fernández, C & Baptista, L. (2014). Definición Conceptual o Constitutiva. México.

Janneth, V. Mariana, P. Juan, Á. & Juan, C. (2018). Proyectos de Inversión: un Enfoque Práctico. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Joan, J. (2019). Cómo Crear un Plan de Negocio Útil y Creíble. Barcelona, Madrid.

José, A. Morales, Arturo, M. Castro & Juan, A. Siade. (2009). Proyectos de Inversión (Evaluación y formulación). Universidad Nacional Autónoma de México.

Ley 182. (1999) Ley de Defensa de los Consumidores. Republica de Nicaragua.

Ley 192. (1995) Ley de Reforma Parcial a la Constitución Política de Nicaragua. Republica de Nicaragua.

Ley 290. (2013) Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo. Republica de Nicaragua.

Ley 40. (1998) Ley de Municipios con Reformas Incorporadas. Republica de Nicaragua.

Ley 499. (2004) Ley General de Cooperativas en Nicaragua. Republica de Nicaragua.

Ley 524. (2013) Ley General de Transporte Terrestre. Republica de Nicaragua.

María, CH. (2001). Análisis y Evaluación Proyectos de Inversión. Universidad Nacional Autónoma de León, México.

Ministerio de la Economía Familiar. Guía del Cooperativista. Nicaragua.

Nassir, S. (2011). Proyectos de Inversión, Formulación y Evaluación. Chile.

Pablo, C. & Juan, A. (2017). Inversiones en proyectos de infraestructura de transporte mediante asociaciones público-privadas (APP) oportunidades y ventajas que presenta Nicaragua. Universidad Centroamericana. Managua, Nicaragua.

Padilla, M. (2011). Formulación y Evaluación de Proyecto. Bogotá: Ecoe Ediciones.

Republica de Nicaragua & Alcaldía de Managua. (2017). Proyecto del Plan Maestro para el Desarrollo Urbano del Municipio de Managua en la República de Nicaragua.

Agencia de Cooperación Internacional del Japón. Managua, Nicaragua.

Roberto, H. Carlos, F & María, B. (2014). Metodología de la Investigación. México.

Santa Cruz, E. (24 de Enero de 2017). El Índice Beneficio/ Costo En Las Finanzas Corporativas. (U. ESAN, Entrevistador)

Santa Cruz, E. (24 de Enero de 2017). Fundamentos Financieros: El Valor Actual Neto (VAN). (U. ESAN, Entrevistador)

Santa Cruz, E. (24 de Enero de 2017). Un Indicador Clave De Rentabilidad: La Tasa Interna De Retorno (TIR). (U. ESAN, Entrevistador)

Spag, N. (2008). Preparación y evaluación de Proyectos. Bogotá, D.C. Colombia: (Quinta edición). McGraw-Hill Interamericana S.A.

Vicente, C. Mínguez, Enrique, G. Martín & Luis, G. de Paula. (2009). Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Universidad Complutense de Madrid, España.



Anexos



Encuesta Estudio de Mercado

La presente encuesta tiene como objetivo conocer las necesidades de los pobladores de Villa Jerusalén para la operación de una Cooperativa de Transporte Moto Taxis “El Chino”.
Agradecer su colaboración y disposición de su tiempo para completar la siguiente información.

Edad:_____ **Sexo:** F M

Nivel de escolaridad: Primaria__Secundaria__Educación superior_____Ninguno _____

1. ¿Qué tipo de transporte utiliza para su movilización en Villa Jerusalén y sus alrededores?

Vehículo propio Taxi Bicicleta/ Moto propia
Bus público Moto taxis Otros

2. ¿Existe alguna Cooperativa que brinde el servicio de moto taxis en la Comarca Sabana Grande?

Si No

3. ¿Los miembros de su familia utilizan el servicio de moto taxi en Villa Jerusalén y sus alrededores?

Si No Algunas veces Nunca

4. ¿Por qué utilizas el servicio de moto taxis?

Por tiempo Por seguridad Por accesibilidad
Por precio Por comodidad Todas las anteriores

5. ¿Cómo valora el servicio de moto taxis en la Comarca Sabana Grande?

Bueno Excelente Pésimo Regular

6. ¿Te gustaría que circulara una cooperativa de moto taxis segura y confiable en Villa Jerusalén?

Si No

7. ¿Cuáles serían los motivos que te harían confiar en una cooperativa de moto taxis en Villa Jerusalén?

Precio Modelo del vehículo Conductor identificado
Apariencia e imagen del conductor Todas las anteriores

- 8. ¿Qué horarios te gustaría que operara la cooperativa de moto taxis “El Chino” en Villa Jerusalén?**
- 5:00 am hasta 10:00 pm
- 6:00 am hasta 12:00 pm
- 5:00 am hasta 9:00 pm
- 6:00 am hasta 8:00 pm
- 9. ¿Te gustaría contratar los servicios de la cooperativa de moto taxis “El Chino” mediante una aplicación digital?**
- Si No
- 10. ¿Qué aplicación o plataforma digital le gustaría utilizar para contratar los servicios de moto taxis en Villa Jerusalén?**
- WhatsApp Facebook Instagram Telegram
- 11. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por los servicios de moto taxis en Villa Jerusalén?**
- C\$ 15 C\$ 20 C\$ 30 C\$45
- 12. ¿Te gustaría que la cooperativa moto taxis “El Chino” atendiera mediante una oficina de servicio al usuario?**
- Si No
- 13. ¿Te gustaría que la cooperativa moto taxis “El Chino” realizara periódicamente consulta popular con la comunidad?**
- i. Si No
- 14. ¿Te gustaría que el personal de la cooperativa moto taxis “El Chino” habiten en la comunidad?**
- Si No



Entrevista

La presente entrevista tiene el propósito de indagar la operación actual de las motos taxis en la Comarca Sabana Grande y Villa Jerusalén, así también, obtener valoraciones de especialistas en relación con las cooperativas en Nicaragua y el funcionamiento actual de las motos taxis a nivel nacional.

Aspecto técnico:

¿Cuántas cooperativas de moto taxis operan actualmente en la Comarca Sabana Grande? Puede mencionar.

¿Dónde acude cuando se presenta una dificultad o situación sobre la gestión de su cooperativa de moto taxis?

¿Cómo se encuentra organizada su cooperativa de moto taxis? ¿Quiénes la conforman?

Situación actual:

¿Cómo valora el servicio de moto taxis en la comarca Sabana Grande?

¿Cuáles son los pasos legales que ejecuto para operar su cooperativa de moto taxis?

¿Cuáles han sido los obstáculos para mantener en operación su cooperativa de moto taxis?

¿Crees que la operación de una nueva cooperativa de moto taxis respondería las necesidades de los pobladores de Comarca Sabana Grande?

Interés de colaboración:

Al implementar una cooperativa de moto taxis “El Chino” en la Comarca Sabana Grande ¿Qué recomendaciones puedes compartirnos para su operación en la zona?

¿Qué zonas podría abarcar de moto taxis “El Chino” en la Comarca Sabana Grande?

¿Estaría dispuesto a trabajar articuladamente con la cooperativa moto taxis “El Chino”?

¿Por qué?



Guía de Revisión Documental

Fecha:

Hora de Inicio:

Hora Final: :

Objetivo: Conocer mediante la revisión documental, información acerca del proceso investigativo para cumplir con los requerimientos del estudio legal, estudio social y técnico, estudio de mercado y estudio financiero para el análisis de viabilidad de una cooperativa de transporte moto taxis “el chino” en Villa Jerusalén del Distrito VII del Municipio de Managua durante el II semestre del año 2022.

Ítems	Documentos internos y externos para revisar
1	Revisión de libros en repositorios de Universidades Públicas de Managua.
2	Revisión de libros de proyectos en plataformas digitales.
3	Revisión de tesis sobre proyectos de inversión.
4	Investigación de Marco legal que rigen las Cooperativas en Nicaragua.
5	Lectura de Decretos en la Gaceta Diario Oficial de Nicaragua

Fotografía Aplicación de Instrumentos



Cuadros Financieros

INVERSIÓN INICIAL			
Descripción	Cantidad	Costo unitario	Costo total
Activos corrientes			
Juego de destornilladores	3	C\$400	C\$1,200
Bujía 13/16	10	C\$260	C\$2,600
Saca bujía 5/8	5	C\$468	C\$2,338
Llaves mixtas stanley	3	C\$1,079	C\$3,238
Dados stanley 3/8	2	C\$1,237	C\$2,474
Dados stanley T20-T60	3	C\$1,295	C\$3,885
Gata	1	C\$1,200	C\$1,200
Grasa	3	C\$90	C\$270
Aceite 4T	5	C\$220	C\$1,100
Gasolina	150	C\$41	C\$6,188
Llantas	15	C\$1,200	C\$18,000
Set de 6 radios Walkie Talkie	2	C\$7,345	C\$14,690
Extintor 10 lbs	2	C\$4,749	C\$9,498
TOTAL			C\$66,680.90
Activos Fijos			
Equipo de computo			
Computadoras de escritorio	1	C\$12,000	C\$12,000
Data show	1	C\$7,196	C\$7,196
Impresora	1	C\$4,317	C\$4,317
Equipo de oficina			
Aire acondicionado	1	C\$12,000	C\$12,000
Suministros de oficina	1	C\$3,000	C\$3,000
Muebles de oficina y enseres			
Escritorios	2	C\$6,000	C\$12,000
Sillas de escritorio	2	C\$2,500	C\$5,000
Sillas de espera	5	C\$1,149	C\$5,745
Archivador	1	C\$4,000	C\$4,000
Juego de comedor plastico	1	C\$1,600	C\$1,600
Vehículo			
Mototaxi	10	C\$71,960	C\$719,600
TOTAL			C\$786,458.00
Activos Intangibles			
Alquiler Local	1	C\$8,750	C\$8,750
Patente	1	C\$4,929	C\$4,929
Matricula Municipal	1	C\$10,800	C\$10,800
Gastos de constitución	1	C\$12,576	C\$12,576
TOTAL			C\$37,054.76
TOTAL INVERSIONES			C\$890,193.66

DEPRECIACION POR EL METODO DE LINEA RECTA

Equipo a Depreciar :

MOBILIARIO, EQUIPO, VEHÍCULOS

Datos a Introducir :

Costo :

C\$786,458.0

Valor residual :

C\$ 1.00

Valor a depreciar :

C\$ 786,457.00

Vida útil (en años) :

5

Período (número de meses)	Costo		Valor		Factor 1/n	Depreciación		Monto anual Depreciable
	del Activo		Depreciable			del Período	Acumulada	
1	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 773,350.38
2	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 760,242.77
3	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 747,135.15
4	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 734,027.53
5	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 720,919.92
6	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 707,812.30
7	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 694,704.68
8	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 681,597.07
9	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 668,489.45
10	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 655,381.83
11	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 642,274.22
12	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 629,166.60
AÑO 1 TOTAL								C\$ 157,291.00
13	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 616,058.98
14	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 602,951.37
15	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 589,843.75
16	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 576,736.13
17	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 563,628.52
18	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 550,520.90
19	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 537,413.28
20	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 524,305.67
21	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 511,198.05
22	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 498,090.43
23	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 484,982.82
24	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 471,875.20
AÑO 2 TOTAL								C\$ 314,582.80
25	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 458,767.58
26	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 445,659.97
27	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 432,552.35
28	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 419,444.73
29	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 406,337.12
30	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 393,229.50
31	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 380,121.88
32	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 367,014.27
33	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 353,906.65
34	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 340,799.03
35	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 327,691.42
36	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 314,583.80
AÑO 3 TOTAL								C\$ 471,874.20
37	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 301,476.18
38	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 288,368.57
39	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 275,260.95
40	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 262,153.33
41	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 249,045.72
42	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 235,938.10
43	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 222,830.48
44	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 209,722.87
45	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 196,615.25
46	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 183,507.63
47	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 170,400.02
48	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 157,292.40
AÑO 4 TOTAL								C\$ 629,165.60
49	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 144,184.78
50	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 131,077.17
51	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 117,969.55
52	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 104,861.93
53	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 91,754.32
54	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 78,646.70
55	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 65,539.08
56	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 52,431.47
57	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 39,323.85
58	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 26,216.23
59	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 13,108.62
60	C\$	786,458	C\$	786,457	0.20	C\$	13,107.62	C\$ 1.00
AÑO 5 TOTAL								C\$ 786,457.00

GASTOS ADMINISTRATIVOS

Cargo	Salario mensual (C\$)	Aporte patronal INSS (21.5%)	Aporte INATEC (2%)	Provisión vacaciones	Provisión aguinaldo	Indemnización	Costo total mensual	Costo total anual
Presidente	C\$17,000	C\$3,655.00	C\$340.00	C\$1,416.67	C\$1,416.67	C\$1,416.67	C\$25,245.00	C\$302,940.00
Asistente Presidente	C\$7,000	C\$1,505.00	C\$140.00	C\$583.33	C\$583.33	C\$583.33	C\$10,395.00	C\$124,740.00
Contador general	C\$10,000	C\$2,150.00	C\$200.00	C\$833.33	C\$833.33	C\$833.33	C\$14,850.00	C\$178,200.00
Responsable de comunicación y logística	C\$8,000	C\$1,720.00	C\$160.00	C\$666.67	C\$666.67	C\$666.67	C\$11,880.00	C\$142,560.00
							62,370.00	748,440.00

Institución	Valor unitario	Total mensual	Total anual
Impuestos ALMA	C\$260.00	C\$260.00	C\$3,120.00
Impuestos DGI	C\$230.00	C\$230.00	C\$2,760.00
		C\$490.00	C\$5,880.00

CONCEPTO	Total mensual	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Sueldos	C\$42,000.00	C\$504,000.00	C\$529,200.00	C\$555,660.00	C\$583,443.00	C\$612,615.15	C\$643,246
Obligaciones Laborales	C\$9,870.00	C\$118,440.00	C\$124,362.00	C\$130,580.10	C\$137,109.11	C\$143,964.56	C\$151,163
Prestaciones Laborales	C\$10,500.00	C\$126,000.00	C\$132,300.00	C\$138,915.00	C\$145,860.75	C\$153,153.79	C\$160,811
Servicios básicos	C\$3,500.00	C\$42,000.00	C\$44,100.00	C\$46,305.00	C\$48,620.25	C\$51,051.26	C\$53,604
Combustible*	C\$24,752.00	C\$297,024.00	C\$302,964.48	C\$318,112.70	C\$334,018.34	C\$350,719.26	C\$368,255
Impuesto municipal	C\$490.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00	C\$5,880.00
Gastos administrativos	C\$91,112.00	C\$1,093,344.00	C\$1,138,806.48	C\$1,195,452.80	C\$1,254,931.44	C\$1,317,384.02	C\$1,382,959.22

*Se calcula un consumo de 150 litros semanales de combustible por cada vehículo y un incremento anual del 2% del precio de referencia

Amortización

Préstamo C\$623,135.56

Plazo (años) 5

Tasa fija de interés anual 10%

Año	Pago al principal	Pago intereses	Cuota total	Saldo
0				C\$623,135.56
5	C\$102,068.04	C\$62,313.56	C\$164,381.59	C\$521,067.53
4	C\$112,274.84	C\$52,106.75	C\$164,381.59	C\$408,792.69
3	C\$123,502.32	C\$40,879.27	C\$164,381.59	C\$285,290.37
2	C\$135,852.55	C\$28,529.04	C\$164,381.59	C\$149,437.81
1	C\$149,437.81	C\$14,943.78	C\$164,381.59	C\$0.00
TOTAL	C\$623,135.56	C\$198,772.40		



Balance General expresado en córdobas
Cooperativa de Moto taxis El Chino

Año 0

Activos corrientes		C\$66,680.90
Efectivo en caja	-	
Cuentas x cobrar	-	
Inventarios	C\$66,680.90	
Activos no corrientes		C\$823,512.76
Equipos (mototaxi)	C\$719,600.00	
Mobiliario y equipos de oficina	C\$66,858.00	
Depreciación		
Intangibles	C\$37,055	
	-	
Total de activos	C\$890,193.66	C\$890,193.66
Pasivos corrientes		C\$623,136
Proveedores		
Prestamos bancarios	C\$623,136	
Impuestos por pagar		
Patrimonio		C\$267,058
Capital social	C\$267,058	
Utilidad del ejercicio		
Total pasivo mas patrimonio	C\$890,193.66	C\$890,193.66
		C\$0.00

Elaborado por. _____

autorizado Por. _____



Balance General expresado en córdobas
Cooperativa de Moto taxis El Chino

Año 1

Activos corrientes		C\$681,616.26
Efectivo en caja	C\$614,935.36	
Cuentas x cobrar	-	
Inventarios	C\$66,680.90	
Activos no corrientes		C\$666,221.36
Equipos (mototaxi)	C\$719,600.00	
Mobiliario y equipos de oficina	C\$66,858.00	
Depreciación	-C\$157,291.40	
Intangibles	C\$37,054.76	
	-	
Total de activos	C\$1,347,837.62	1,347,837.62
Pasivos corrientes		C\$521,067.53
Proveedores		
Préstamos bancarios	C\$521,067.53	
Patrimonio		C\$826,770.09
Capital social	C\$267,058.10	
Utilidad del ejercicio	C\$559,711.99	
Total pasivo mas patrimonio	C\$1,347,837.62	C\$1,347,837.62
		C\$0.00

Elaborado por. _____

autorizado Por. _____

ANALISIS WACC					
	VALOR	PARTICIPACION	COSTO	PROMEDIO PONDERADO	
PRESTAMO (DEUDA)	623,135.56	70%	7%	4.900%	
FONDOS PROPIOS	267,058.10	30%	15%	5%	
TOTAL	890,193.66	100%		9.400%	WACC
TASA DE INTERÉS	10%				
IMPUESTOS	30%				
COSTO DE LA DEUDA	7%				
TIO	15%				



COOPERATIVA DE MOTOTAXI EL CHINO

DATOS			
Inversión inicial (realizada al comienzo del año 0)	890,193.66		% de financiamiento
Préstamo	CS623,135.56		70%
Capital Propio	CS267,058.10	267,058.10	30%
Incremento anual en sueldos	5%		
Otros gastos	\$ 2,000.00		
Incremento anual otros gastos	2%		
Depreciación Lineal	CS157,291.40		
Tasa de cambio dólar	CS35.98		
Ingresos x ventas			
Venta por anual	2,160,000		180,000
Incremento anual por ventas	5%		

Cooperativa de Mototaxi El Chino
Estado Flujo de Efectivo Proyectado
Expresado en córdobas

Conceptos	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	
Inversión Inicial	-CS890,193.66						
+Préstamo							
Ingresos							
Ventas		CS2,160,000.00	CS2,268,000.00	CS2,381,400.00	CS2,500,470.00	CS2,625,493.50	
Total Ingresos		CS2,160,000.00	CS2,268,000.00	CS2,381,400.00	CS2,500,470.00	CS2,625,493.50	CS11,935,363.50
Egresos							
Gastos Administrativos		CS1,138,806.48	CS1,195,452.80	CS1,254,931.44	CS1,317,384.02	CS1,382,959.22	
Otros gastos		CS2,000.00	CS2,400.00	CS2,880.00	CS3,456.00	CS4,147.20	
Pago principal préstamo		CS102,068.04	CS112,274.84	CS123,502.32	CS135,852.55	CS149,437.81	
Interés de Préstamo		CS62,313.56	CS52,106.75	CS40,879.27	CS28,529.04	CS14,943.78	
Depreciación		CS157,291.40	CS157,291.40	CS157,291.40	CS157,291.40	CS157,291.40	
Total Egresos		CS1,462,479.47	CS1,519,525.80	CS1,579,484.44	CS1,642,513.01	CS1,708,779.41	CS 7,912,782.12
Flujo Bruto		CS697,520.53	CS748,474.20	CS801,915.56	CS857,956.99	CS916,714.09	
IR (30%)		CS239,876.57	CS258,224.71	CS277,625.37	CS298,142.86	CS319,845.57	
Flujo Neto		CS457,643.96	CS490,249.49	CS524,290.20	CS559,814.13	CS596,868.52	
Depreciación		CS157,291.40	CS157,291.40	CS157,291.40	CS157,291.40	CS157,291.40	
Flujo Neto de Efectivo en cordobas	-CS890,193.66	CS614,935.36	CS647,540.89	CS681,581.60	CS717,105.53	CS754,159.92	
Flujo Neto de Efectivo en Dolares	\$ -24,865.74	\$ 17,176.97	\$ 18,087.73	\$ 19,038.59	\$ 20,030.88	\$ 21,065.92	
VALORES	\$ -24,865.74	\$ 17,176.97	\$ 18,087.73	\$ 19,038.59	\$ 20,030.88	\$ 21,065.92	
		1.15	1.32	1.52	1.75	2.01	
	\$ 24,865.74	\$ 14,936.49	\$ 13,676.93	\$ 12,518.18	\$ 11,452.72	\$ 10,473.49	\$ 63,057.81

Valor Actual Neto (VAN)	\$ 47,915.80
Tasa de Descuento	15%
Tasa Interna de Retorno (TIR)	68%
WACC	9%
Relación Beneficio-Costo	1.51
PRI (años)	2.00
IR	2.54

TASA de descuent 15%

VALOR ACTUAL NETO

Nro°	FNE	(1+i)^n	FNE(1+i)^n
0	\$ 24,865.74		\$ 24,865.74
1	\$ 17,176.97	1.15	\$ 14,936.49
2	\$ 18,087.73	1.3225	\$ 13,676.93
3	\$ 19,038.59	1.52	\$ 12,518.18
4	\$ 20,030.88	1.75	\$ 11,452.72
5	\$ 21,065.92	2.01	\$ 10,473.49
			\$ 38,192.06

Tasa Interna de Retorno	
Tasa de Descuento	VAN
0%	\$ 70,534.35
10%	\$ 46,763.83
20%	\$ 31,152.90
30%	\$ 20,402.86
40%	\$ 12,701.30
50%	\$ 6,996.45
100%	\$ 7,465.26
150%	\$ 13,153.95
200%	\$ 16,091.22
250%	\$ 17,863.85
300%	\$ 19,044.72
350%	\$ 19,886.23
400%	\$ 20,515.74

\$ 0.30

Relación Beneficio-Costo				
Nro°	INVERSIÓN	INGRESOS	COSTOS	FNE
0	\$ 24,865.74	0	0	\$ 24,865.74
1		\$ 2,160,000.00	\$ -	\$ 2,160,000.00
2		\$ 2,268,000.00	\$ -	\$ 2,268,000.00
3		\$ 2,381,400.00	\$ -	\$ 2,381,400.00
4		\$ 2,500,470.00	\$ -	\$ 2,500,470.00
5		\$ 2,625,493.50	\$ -	\$ 2,625,493.50

Relación Costo/Beneficio	
I	\$ 7,893,989.99
C	\$ 0.00
C/Inversión	\$ 24,865.74
B/C	317.46

**ESTADO DE RESULTADO
EXPRESADO EN CÓRDOBAS**

DESCRIPCIÓN	1	2	3	4	5
VENTA	C\$2,160,000.00	C\$2,268,000.00	C\$2,381,400.00	C\$2,500,470.00	C\$2,625,493.50
COSTO DE VENTA	C\$0.00	C\$0.00	C\$0.00	C\$0.00	C\$0.00
UTILIDAD BRUTA	C\$2,160,000.00	C\$2,268,000.00	C\$2,381,400.00	C\$2,500,470.00	C\$2,625,493.50
GASTOS OPERATIVOS					
GASTOS ADMINISTRATIVOS	C\$1,138,806.48	C\$1,195,452.80	C\$1,254,931.44	C\$1,317,384.02	C\$1,382,959.22
OTROS GASTOS	C\$2,000.00	C\$2,400.00	C\$2,880.00	C\$3,456.00	C\$4,147.20
GASTOS FINANCIERO	C\$62,313.56	C\$52,106.75	C\$40,879.27	C\$28,529.04	C\$14,943.78
DEPRECIACIONES	C\$157,291.40	C\$157,291.40	C\$157,291.40	C\$157,291.40	C\$157,291.40
TOTAL GASTOS	C\$1,360,411.44	C\$1,407,250.96	C\$1,455,982.11	C\$1,506,660.45	C\$1,559,341.60
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	C\$799,588.56	C\$860,749.04	C\$925,417.89	C\$993,809.55	C\$1,066,151.90
IMPUESTOS	C\$239,876.57	C\$258,224.71	C\$277,625.37	C\$298,142.86	C\$319,845.57
UTILIDAD DEL EJERCICIO	C\$559,711.99	C\$602,524.33	C\$647,792.52	C\$695,666.68	C\$746,306.33
	C\$717,003.39	C\$759,815.73	C\$805,083.92	C\$852,958.08	C\$903,597.73