



**Plan de negocio para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre
automotor en La Loma Cesar**

Sandy Paola Camargo Padilla

Código. 20321828405

Luisa Fernanda Hernández Díaz

Código. 20321921178

Universidad Antonio Nariño

Programa de Administración de Empresas

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Bogotá, Colombia

2023

**Plan de negocio para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre
automotor en La Loma Cesar**

Sandy Paola Camargo Padilla

Código. 20321828405

Luisa Fernanda Hernández Díaz

Código. 20321921178

Proyecto de grado presentado como requisito parcial para optar al título de:

Administrador de empresas

Línea de Investigación: Economía Creativa

Director (a):

Richard Yesid Velandia Sanabria

Universidad Antonio Nariño

Programa de Administración de Empresas

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Bogotá, Colombia

2023

NOTA DE ACEPTACIÓN

El trabajo de grado titulado, **Plan de negocio para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre automotor en La Loma Cesar**, Cumple con los requisitos para optar Al título de Administradoras de empresas.

Firma del Tutor

Firma Jurado

Firma Jurado

Ciudad, Día Mes Año.

Agradecimientos

Expresamos nuestro agradecimiento primeramente a Dios y a nuestras familias porque nos han acompañado este proceso académico, siendo testigos de nuestro esfuerzo, hemos recibido de su apoyo emocional y nos impulsaron a seguir adelante en este camino de desafíos, dedicación y aprendizaje; así mismo, extendemos nuestra gratitud con el profesor Richard Velandia, por su dedicación y esfuerzo, quien en su rol como director de este proyecto, nos ha orientado el paso a paso de la realización del mismo, fortaleciendo la gestión de conocimiento; finalmente, nuestro trabajo de grado no solo es el resultado del esfuerzo individual, sino también un testimonio de la fe, el amor y el apoyo que hemos recibido de parte de todos ustedes.

Dedicatoria

A Dios, porque es la piedra angular que rige cada instancia en mi vida y me ha dotado de fortaleza, a mi mamá, mi esposo y mi hijo, porque son las personas que han estado conmigo de pie ante la brecha, peleando conmigo cada batalla, es por y para ustedes cada victoria que he de alcanzar, me motivaron siempre y no me dejaron desfallecer, a mis familiares y amigos, que siempre creyeron en mí, gracias por sus buenas energías.

Sandy Camargo

Resumen

En este trabajo se busca proporcionar una solución a la problemática de movilidad ante la falta de regulación en la prestación del servicio de transporte público en motocarros en el corregimiento La Loma, Cesar en el municipio de El Paso y crear una cooperativa de transporte público que genere empleo y mejore la calidad de vida de la comunidad, al tiempo que reduce la contaminación ambiental y aumenta la seguridad en el transporte.

Tomando como referencia esta problemática, las autoras ven la oportunidad de diseñar una propuesta de plan de negocio para la constitución de una cooperativa de transporte terrestre automotor que cumpla con las normas establecidas por la Superintendencia de Tránsito y Transporte. Esta propuesta va dirigida a vincular únicamente propietarios de motocarros blancos con placa publica por medio de un aporte diario del cual una parte estará destinada al mantenimiento de los vehículos y otra el 50% será un ahorro.

Para el cumplimiento de este propósito, se realizó revisión de las normas y leyes que reglamentan al de transporte público y que tipo de entidades lo administran, así mismo, se realizaron estudios de mercado, operacionales y financieros, en el que se identificó la demanda del servicio, se definió mecanismos de operación y la rentabilidad del negocio.

Finalmente, después de haber realizados los estudios elementales del plan de negocio, se llegó a la conclusión, acerca del grado de aceptación y la viabilidad de una cooperativa de transporte, la rentabilidad económica de este, los beneficios socio culturales que trae consigo la puesta en marcha del negocio.

Palabras clave: *Viabilidad, Automotor, Movilidad, Motocarro, Cooperativa, Informalidad*

Abstrac

This work seeks to provide a solution to the mobility problem in the face of the lack of regulation in the provision of public transportation service in motorcycles in the town of La Loma, Cesar in the municipality of El Paso and to create a public transportation cooperative that generates employment and improve the quality of life of the community, while reducing environmental pollution and increasing transportation safety.

Taking this problem as a reference, the authors see the opportunity to design a business plan proposal for the constitution of an automotive land transportation cooperative that complies with the standards established by the Superintendence of Transit and Transportation. This proposal is aimed at linking only owners of white motorcycles with a public license plate through a daily contribution of which a part will be allocated to the maintenance of the vehicles and another 50% will be a savings.

To fulfill this purpose, a review of the rules and laws that regulate public transportation and the type of entities that manage it was carried out. Likewise, market, operational and financial studies were carried out, in which the demand for the transport was identified. service, operation mechanisms and business profitability were defined.

Finally, after having carried out the basic studies of the business plan, the conclusion was reached about the degree of acceptance and viability of a transport cooperative, its economic profitability, the socio-cultural benefits that the implementation brings with it. business progress.

Keywords: Viability, Automotive, Mobility, Motorcycle, Cooperative, Informality.

Tabla de contenido

Resumen.....	4
Introducción	12
Planteamiento Del Problema.....	13
Objetivos	16
Objetivo General	16
Objetivos Específicos.....	16
Justificación	17
Estado Del Arte	18
Movilidad	18
Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial	19
Reseña Histórica	21
Estudios similares recientes	24
Marco Conceptual	29
Marco Legal	31
Tipos de sociedades en Colombia	34
Sociedad de Responsabilidad Limitada	34
Sociedad por Acciones Simplificada (S.A.S.).....	34
Sociedad Anónima (S.A.).....	35
Sociedad Colectiva	35
Sociedad en Comandita Simple y por Acciones:.....	35
Personas Jurídicas	36
Diseño Metodológico	39
Plan de Marketing.....	41
La encuesta	42
La muestra.....	43
Gráficos e Interpretación.....	48
Análisis de la figura 13	48

Análisis de la figura 14	49
Análisis de la figura 15	50
Análisis de la figura 16	51
Análisis de la figura 17	52
Análisis de la figura 18	53
Análisis de la figura 19	54
Análisis de la figura 20	55
PESTEL	56
Análisis de PESTEL	57
Factor Político	57
Factor Económico	58
Factor Sociocultural	59
Factor tecnológico	59
Factor ecológico	59
Factor legal	60
DOFA	61
Estrategia DO	61
Estrategia FA	62
Estrategia FO	63
Estrategia DA	64
Marketing Mix	64
Producto	65
Precio	65
Plaza	66
Publicidad y promoción	66

Descripción del Negocio.....	67
Nombre del Negocio.....	67
Ubicación	69
Misión	70
Visión.....	70
Productos o Servicios.....	70
Mercado y público objetivo	71
Mercado.....	71
Público Objetivo	71
Factores de Innovación	71
Estructura Organizacional del Negocio	73
Asamblea General.....	73
Junta Directiva.....	73
Comités de trabajo	73
Gerente	74
Personal de apoyo.....	74
Secretaria.....	75
Plan de Operación.....	76
Infraestructura	77
Identificación de Propietarios de Motocarros Interesados	79
Plan Financiero.....	80
Estructura financiera	80
Inversión requerida	81
Estructura de financiación.....	82
Presupuestos de ingresos.....	83
Presupuestos de Costos	85
Presupuestos de Gastos	86
Depreciación Anual de Muebles y Equipos de Oficina	87
Gastos Variables	87
Gastos Administrativos Fijos	88
VPN.....	91
Cálculo de la TIR.....	91

Resultados	93
Conclusiones	94
Recomendaciones	95
Bibliografía	96

Lista de Tablas

Tabla 1 <i>Normas que regulan la movilidad y el transporte publico</i>	33
Tabla 3 <i>Rutas y tarifas</i>	66
Tabla 4 <i>Publicidad y promoción</i>	67
Tabla 2 <i>Presupuesto anual de Talento Humano</i>	76
Tabla 5 <i>Rutas y Horarios</i>	77
Tabla 6 <i>Equipos y muebles de oficina</i>	78
Tabla 7 <i>Tecnología y sistemas de información</i>	79
Tabla 8 <i>Relación de conceptos que constituyen la inversión inicial</i>	81
Tabla 9 <i>Relación de los aportes diarios, y detalle de la distribución de los ingresos</i>	84
Tabla 10 <i>Estudio de Costo</i>	85
Tabla 11 <i>Proyección de nomina</i>	86
Tabla 12 <i>Depreciación de muebles y equipo de oficina proyectado a tres años</i>	87
Tabla 13 <i>Gastos variables proyectados en tres años</i>	87
Tabla 14 <i>Gastos administrativos fijos</i>	88
Tabla 15 <i>Estado financiero proyectado</i>	89
Tabla 16 <i>Punto de equilibrio</i>	90
Tabla 18 <i>Cálculo de la TIR</i>	92

Lista de figuras

Figura 1 <i>motocarro apto para el servicio público y motocarro hechizo</i>	15
Figura 2 <i>División política del Departamento del Cesar</i>	22
Figura 3 <i>Mapa de la red vial del Departamento del Cesar</i>	23
Figura 4 <i>La actividad principal del departamento es la minería, extracción de carbón</i> ..	24
Figura 5 <i>Identificación de los municipios pertenecientes a la región carbonífera</i>	24
Figura 6 <i>Fórmula para obtener el tamaño de la muestra</i>	43
Figura 7 <i>Apartado 1/4 de la encuesta</i>	44
Figura 8 <i>Apartado 2/4 de la encuesta</i>	45
Figura 9 <i>Apartado 3/4 de la encuesta</i>	46
Figura 10 <i>Apartado 4/4 de la encuesta</i>	47
Figura 11 <i>Consulta sobre la edad de los encuestados</i>	48
Figura 12 <i>Consulta sobre los géneros de los encuestados</i>	49
Figura 13 <i>Consulta sobre las preferencias de los usuarios en materia de movilidad</i>	50
Figura 14 <i>Consulta para identificar la población muestral que es propietaria de motocarros hechizos</i>	51
Figura 15 <i>Consulta para identificar la población muestral que es propietaria de motocarros</i>	52
Figura 16 <i>Consulta acerca de cuantos vehículos con matrícula publica circulan</i>	53
Figura 17 <i>Medición del interés de los encuestados en vincularse a una cooperativa</i>	54
Figura 18 <i>Percepción e interés de los encuestados en la organización del transporte publico</i>	55

Figura 19 <i>Análisis del macroentorno</i>	57
Figura 20 <i>Identificación de factores internos y externos</i>	61
Figura 21 <i>Análisis del marketing mix</i>	65
Figura 22 <i>Consulta para la nominación de Cootranservis</i>	68
Figura 23 <i>Consulta para el nombre de Asoservisla</i>	69
Figura 24 <i>Diseño estructural del organigrama de la cooperativa de transporte</i>	75
Figura 25 <i>Diseño de la estructura financiera de Cootranservis</i>	80

Introducción

La implementación de un sistema de transporte público en una población no solo implica progreso económico, organización interna y desarrollo, sino que también desempeña un papel crucial en la seguridad social. Su función principal radica en asegurar el derecho a la movilidad mediante la conexión de un punto de origen con otros lugares de interés para los usuarios.

Lamentablemente, en ciertas áreas del país, como el corregimiento de La Loma en el municipio de El Paso, Departamento del Cesar en Colombia, aún no se ha establecido un sistema de transporte público que facilite la organización de la movilidad interna de la población local. En esta región, las operaciones de transporte involucran a diversos actores vehiculares, destacándose un conflicto relacionado con la informalidad de los vehículos de tres ruedas. Además, se presume que existe una discrepancia entre la oferta y la demanda, aspecto que será evaluado en el transcurso de este estudio.

Por lo anterior, este documento pretende diseñar un plan de negocio para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre automotor, y explorar soluciones en materia de movilidad vehicular en esta población, cumpliendo las normas establecidas por la superintendencia de tránsito y transporte.

Planteamiento Del Problema

La superintendencia de transporte, en su calidad de asesor para el gobierno nacional, entre todas sus funciones, es la encargada de crear estrategias que vigilen, controlen e inspeccionen, las empresas que prestan servicio de transporte público, urbano e interurbano, como también supervisar que el cumplimiento de las leyes emitidas para la regulación de la prestación del servicio público en el país, se ejecuten debidamente, con el propósito de que en el sistema de transporte se garantice la protección de los derechos de las personas que acceden al servicio público.

Dentro de los lineamientos entregados por la superintendencia de transporte, se encuentran los criterios para la coordinación del transporte público y que deben atenderse por las administraciones departamentales y municipales, el transporte público debe responder al factor demográfico, económico y social de cada región del país.

La Loma es un corregimiento con jurisdicción del municipio de El Paso, en el departamento del Cesar, en la última encuesta realizada por el DANE en el 2018, el municipio cuenta con 34.620 habitantes, es una comunidad con alta afluencia de tráfico de vehículos, su principal actividad económica es la explotación de carbón mineral y con ello un número importante de empresas que ejecutan actividades diversas en el comercio y bancos. El auge económico que sostiene, la ubica como un lugar de gran interés laboral, generando actividades de comercio formales e informales.

En cuanto a la movilidad urbana, tiene una participación numerosa de vehículos de tres ruedas o motocarros de pasajeros, motocarros de carga, mototaxi, y dos cooperativas de automóviles de transporte público intermunicipal, todos operando simultáneamente, la

circulación de motocarros de pasajeros son vehículos de tres ruedas y cumple con las tipologías o especificaciones que reconoce el ministerio de transporte, sin embargo, se presenta el uso de motocarros hechizos, según la última encuesta realizada en el año 2020, por líderes comunales, existen aproximadamente 300 unidades de estos, este tipo de vehículo, es la unión de una motocicleta y una carrocería metálica. Condiciones de ensamble que no están consideradas por la Supertransporte como un vehículo para transporte público idóneo.

En detalle, “los motocarros, quienes tienen la capacidad de movilizar cuatro personas incluido el conductor, dispone de cuatro puertas, que según la referencia, modelo y marca de vehículos son opcionales, cuenta con sistema de cinturón de seguridad para cada puesto en el motocarro, así pues, en la plaza vehicular en el corregimiento de La Loma, y teniendo en cuenta el tamaño de la población, existe un gran número de motocarros operando diariamente, se calcula más de 250 unidades en circulación, y característicamente el 40% de estos vehículos, son modelos de menos de 6 años en operatividad”. (S. Camargo, comunicación personal, 21 de agosto de 2023).

Al respecto y sobre el uso y legalidad de estos vehículos, el 29 de octubre de 2008, mediante sus facultades, el ministerio de transporte, emitió el decreto 4125, en el que reconoce la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro mediante cooperativas legalmente constituidas, habilitadas y autorizadas, entregando las orientaciones sobre la cual los municipios con una población inferior a los 50.000 habitantes, deberán filtrar sus necesidades de movilidad y ajustarlas a los parámetros entregados para su cumplimiento.

En consecuencia, se visibiliza una problemática de movilidad en el corregimiento, la oferta de vehículos que prestan servicio público supera la demanda en su población, pero

además, circulan vehículos que por su estructura y diseño, no son apropiados para transportar personas y ponen en riesgo la vida de quienes los usan, no existe un ente regulador de los vehículos que entran o salen de circulación, o fije tarifas del servicio por pasajero, hay inseguridad porque no hay registro de los propietarios de vehículos ni sus conductores.

¿Qué modelo de negocio se puede desarrollar que permitirá conocer la viabilidad de la constitución de una sociedad dirigida al transporte público de motocarros en La Loma, Cesar?

Figura 1 *motocarro apto para el servicio público y motocarro hechizo*



Nota. imágenes de referencia

Objetivos

Objetivo General

Determinar la viabilidad para la constitución de una sociedad de transporte terrestre automotor, mediante la elaboración de un plan de negocio con el propósito aportar soluciones en materia de movilidad vehicular y formalizar el sector de motocarros, en cumplimiento de las normas establecidas por la superintendencia de tránsito y transporte.

Objetivos Específicos

- a) Describir las principales características del negocio, que enmarcan a una sociedad mercantil en Colombia.
- b) Realizar un plan de marketing el que se pueda conocer el público objetivo, la competencia y la situación socioeconómica de la población, en el que se vincule aspectos tales como el precio, la plaza, la promoción y la publicidad a implementar mediante la elaboración de un plan de marketing mix
- c) Construir un plan de operaciones para establecer rutas técnicas y de organización en la prestación del servicio de transporte.
- d) Elaborar un plan financiero para evaluar la rentabilidad y estrategias financieras que requiere la puesta en marcha de la sociedad.

Justificación

La razón de realizar esta investigación es la problemática que se vive cotidianamente en el corregimiento La Loma, jurisdicción del municipio de El Paso en el departamento del Cesar, respecto a la informalidad del transporte público de tipo motocarro y por ende el incumplimiento de los estándares mínimos de seguridad en el transporte de pasajeros, ni garantías de los derechos fundamentales en materia de transporte considerados en la carta magna colombiana. Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 365 4 de julio 1991).

Teniendo como base la problemática expuesta, este proyecto pretende centrarse en dos puntos claves de interés para sus autoras, lo primero es presentar la investigación realizada a las autoridades competentes en la administración pública municipal, y que este sea una herramienta que aporte a la solución de la problemática de movilidad existente en el municipio de El Paso, y que el ente público pueda realizar intervenciones mediante planes estratégicos y de acción, que se pueden efectuar para organizar y legalizar la movilidad de motocarros.

La elaboración de este plan de negocio también pretende evaluar la viabilidad sobre la constitución de una cooperativa de transporte público en el corregimiento de La Loma, pues, se observa la oportunidad de emprender, de crear empresa, generar empleo y ser pioneros en la construcción de un proyecto de alto impacto social, en pro de solventar en gran medida los problemas de movilidad de la comunidad.

En consecuencia, se aspira que la proyección, evaluación e implementación de este proyecto baje los índices de inseguridad, represente para la sociedad otra columna económica propia de la región, y mejore los índices de contaminación en el medio ambiente, garantizando que los vehículos se encuentren en estado óptimo para operar.

Estado Del Arte

En el marco teórico se darán a conocer los principales conceptos en los que se enfoca el plan de negocio, así como información de diferentes fuentes que soportan esta investigación, existen diferentes maneras de abordar el estudio de la movilidad en la sociedad. Desde el análisis de la cantidad de viajes realizados hasta la evaluación de las amenazas y los obstáculos que enfrentan los viajeros. Sin embargo, el enfoque más importante para entender la movilidad de un grupo social es su capacidad para satisfacer sus deseos o necesidades de viaje.

Movilidad

La movilidad de un grupo social puede ser analizada y caracterizada en varios aspectos relacionados con los viajes realizados. Uno de los aspectos es la cantidad de viajes realizados, que puede ser alta o baja. Otro aspecto es el área de cobertura de los viajes, que puede ser amplia o restringida. El esfuerzo necesario para realizar los viajes también puede ser difícil o fácil, y esto puede influir en la movilidad del grupo social. Además, las amenazas que enfrentan los viajeros, como la vulnerabilidad, pueden ser más o menos graves, lo que puede afectar la movilidad.

Sin embargo, el enfoque más importante para caracterizar la movilidad de un grupo social es su capacidad para satisfacer sus deseos o necesidades de viaje. Este enfoque basado en el fin u objetivo permite dimensionar el valor de la movilidad del grupo social y comprender cómo se sitúa en el gradiente que va desde la inmovilidad hasta la hipermovilidad. La satisfacción de deseos o necesidades de viaje es el aspecto que mejor refleja la calidad y la relevancia de la movilidad para un grupo social determinado, en conclusión, la movilidad de un grupo social puede ser caracterizada y dimensionada de varias maneras, pero el enfoque dirigido a la

satisfacción de deseos o necesidades de viaje es el más importante para dimensionar el valor de la movilidad del grupo social.

El siguiente texto aborda la importancia de una gestión adecuada y sostenible del transporte público urbano en el contexto actual de crecimiento demográfico y urbano. Se destaca la necesidad de rediseñar la administración de los servicios de transporte público para hacer frente a los problemas de congestión, retrasos, contaminación ambiental y accidentes de tránsito. Se mencionan ejemplos como los modelos de transporte en Europa y Japón los cuales han demostrado avances en el desarrollo de sistemas de transporte al ser más eficientes y sostenibles. (Ortega A. F., 2019)

Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial

El aumento de la población mundial y el crecimiento de las ciudades han aumentado los vehículos y la demanda de movilidad de la ciudadanía, lo que ha llevado a la necesidad de rediseñar la gestión y administración de los servicios de transporte público. En América Latina y el Caribe, los autobuses son el medio de transporte urbano más utilizado, pero son ineficientes debido a la congestión del tráfico, retrasos en la llegada de los usuarios a sus destinos, aumento de la contaminación ambiental y accidentes de tránsito.

La calidad del sistema de transporte depende de una planificación acertada y regulación por parte de las autoridades gubernamentales. En Europa, la iniciativa CIVITAS busca promover un modelo más ecológico y sostenible para los medios de transporte en ciudades de la Unión Europea. En contraste, el sistema de transporte público japonés es uno de los más avanzados del mundo, brindando opciones de conexión dentro y entre grandes espacios urbanos mediante trenes, subterráneos, monorraíles y autobuses.

En términos simples, el transporte público urbano se refiere a la forma en que las personas se desplazan de un lugar a otro dentro de una ciudad. Sin embargo, en la actualidad, debido a los objetivos y políticas establecidos por los gobiernos y organizaciones, el transporte urbano se vincula con el tema de la Ciudad Sostenible. Esto implica que una ciudad sostenible debe fomentar la recuperación de la ciudad, controlar la expansión urbana, desarrollar una gestión sostenible de recursos y residuos, promover la protección del patrimonio natural y cultural y mejorar la accesibilidad y eficiencia del transporte. (“Vol. 39 (Nº 18) Año 2018 • Pág. 10 Análisis del comportamiento del ...”)

Todo esto debe ser abordado de manera integral, ya que el transporte no es independiente de otras políticas sectoriales. La promoción de la movilidad sostenible en las ciudades involucra la integración del transporte, el desarrollo de sistemas de transporte masivo, la promoción del transporte no motorizado y las políticas de manejo de la demanda con la planificación urbana, el transporte en las ciudades es un factor determinante del crecimiento económico, patrón de desarrollo y calidad de vida de sus habitantes. Por lo tanto, es fundamental contar con una buena cobertura y calidad en la gestión del transporte para garantizar la movilidad de los habitantes, reducir la congestión y consolidar ciudades más eficientes.

La circulación en el transporte público urbano se refiere a la capacidad de los usuarios para moverse de manera fluida dentro del resto del tráfico, utilizando vehículos, vías, intersecciones y sistemas de control de tráfico que regulan el uso de estas infraestructuras. En América Latina y el Caribe, el proceso de urbanización es similar al de los países más desarrollados, ya que el 75% de la población vive en ciudades, lo que supone un carácter tan urbano como el de Europa o América del Norte, en conclusión, se destaca la importancia del

transporte público urbano para el crecimiento económico, patrón de desarrollo y calidad de vida de los habitantes de las ciudades en América Latina, el Caribe y en todo el mundo. (Ortega S. F., 2018).

Reseña Histórica

El municipio de El Paso Cesar al cual pertenece el corregimiento La Loma tiene sus inicios con los primeros habitantes que fueron afrodescendientes traídos por los españoles para trabajar en haciendas ganaderas en la región. El asentamiento original fue incendiado y los habitantes se trasladaron a la cabecera municipal actual. En 1836, se convirtió en distrito y en 1871 pasó a ser corregimiento del municipio de Chiriguana, hasta que en 1979 fue elevado a la categoría de municipio y posteriormente, en 1989, se erigió nuevamente como municipio. El municipio de El Paso está ubicado en el centro-occidente de la subregión occidental del departamento del Cesar, a 130 kilómetros de la capital del departamento, Valledupar.

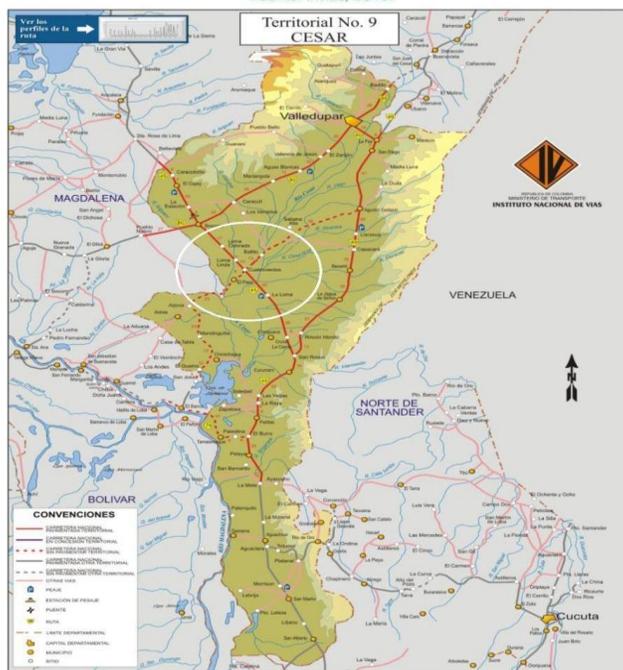
Limita por el lado norte con los municipios de Bosconia y Valledupar, por el lado sur con La Jagua y Chiriguana, por el lado este con La Paz, Becerril, Codazzi y por el lado oeste con Astrea Chimichagua y el Departamento del Magdalena. Cuenta con una extensión total de 823.670 Km² y una temperatura media de 27 oC a 32 oC. a Continuación, se muestran el mapa político del departamento del Cesar, mapa de la red vial, cifras de la extracción de carbón año 2016 y cifras de productores de material de arrastre para el 2016.

Figura 3 Mapa de la red vial del Departamento del Cesar

VÍAS Y SERVICIOS
PÚBLICOS 2016

MAPA DE LA RED VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR

Fuente: Invias, 2016.



RED VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR 2016

Competencia	Kms
Nación	259,03
Departamento	298,95
Municipios	4738,35
Invias	1402
Concesionadas	453,85
Total	7152,10

Fuente: Resolución 005741 Ministerio de Transporte INVIAS-2016

Nota. Obtenido de la página web de la gobernación del Departamento del Cesar.

Figura 4 La actividad principal del departamento es la minería, extracción de carbón

Productores de Carbón	Municipio	Área (Ha.)	Construcción y Montaje	Exploración	Explotación
	Astrea	3.901	0	3.901	0
	Becerril	18.867	11.908	593	6.367
	Bosconia	3.333	3.333	0	0
	Chimichagua	1.542	0	1.542	0
	Chiriguaná	27.177	4.847	15.241	7.089
	Agustín Codazzi	7.655	6.927	729	0
	Curumaní	1.994	1.982	12	0
	El Paso	22.500	7.093	2.850	12.557
	La Gloria	1.336	0	1.336	0
	La Jagua de Ibirico	63.492	9.871	7.806	45.815
	La Paz	2.340	2.055	285	0
	San Diego	918	634	285	0
	Valledupar	15.390	3.333	1.557	10.500
Total	170.447	51.982	36.137	82.328	

Fuente: Agencia Nacional de Minería Gerencia de Catastro y Registro Minero 2017

Figura 5 Identificación de los municipios pertenecientes a la región carbonífera

Productores de Material de Arrastre	Municipio	Área (Ha.)	Explotación
	Astrea	6	6
	Becerril	154	154
	Bosconia	8	8
	Chimichagua	131	131
	Chiriguaná	66	66
	Agustín Codazzi	234	234
	Curumaní	68	68
	El Paso	85	85
	La Gloria	35	35
	La Jagua de Ibirico	89	89
	La Paz	874	874

Fuente: Agencia Nacional de Minería Gerencia de Catastro y Registro Minero 2017

Estudios similares recientes

En este apartado se relacionarán estudios e investigaciones realizadas sobre movilidad y transporte informal, por lo que se hará una revisión bibliográfica de más de cinco años de

publicación, que permita identificar al lector el panorama de la temática propuesta y las incidencias sociales, culturales y económicas, que han sido el móvil para su desarrollo.

En el Trabajo Estudio De Caso El Servicio Público Mixto En U-Motocarro En El Municipio De Rivera – Huila realizado por estudiantes de la Universidad Libre seccional Pereira. Se realiza una investigación de las características generales del municipio de la Rivera: localización, población, extensión, reseña histórica, entre otras.

En resumen, se plantea la necesidad de regular el servicio público mixto en motocarro en el municipio de Rivera con el fin de brindar seguridad y mejorar la movilidad de los ciudadanos. Para ello, se llevó a cabo una investigación académica para determinar la existencia de la demanda para este tipo de servicio en el municipio y su viabilidad económica. Además, se destaca la importancia de contar con otros medios de transporte que generen seguridad en la movilidad de los riverenses y se resalta el potencial turístico de Rivera. (Suarez Ortiz, Polanía Dussán, & Ramírez Dussán, 2019).

En el municipio de soledad atlántico, fue realizado un Análisis Del Uso Del Motocarro Como Servicio Público De Pasajeros En El Municipio De Soledad, como alternativa del servicio público, el estudio involucro áreas como la seguridad vial, elección modal, preferencia de las personas, tasa de accidentalidad y grado de participación en la plaza municipal de los diferentes medios de transporte público, el autor toma como referente la problemática que se vive en una comunidad en la que tan solo en una década el número de motocarros casi triplica el censo inmediatamente anterior. (Lineró, 2019).

Analizando aspectos jurídicos, socioeconómicos y financieros, un estudio realizado en la Universidad Libre Seccional Pereira, busco establecer que tipos de riesgos podrían colocar en

jaque el funcionamiento de cooperativas de transporte públicos que operan en el municipio de Abejorral, pues se evidencia un alto índice de informalidad y una recurrente inclinación por el uso de transporte informal, a su vez que estas empresas reportan pérdidas importantes reflejado en sus estados financieros. (Pérez, 2021).

Aguachica, es un municipio del departamento del Cesar, es el segundo más grande en extensión y número tiene aproximadamente 95.000 de habitantes, sin embargo y contrario a lo que se espera no cuenta con un sistema de transporte público planificado y de buena cobertura, por lo que este estudio resalta todas las ofertas u opciones que están a la orden del día para la comunidad, por lo que el objetivo principal consta en proponer un sistema alternativo de movilidad que sea proporcional al tamaño de su población y cubra la alta demanda del servicio. (Claro & Rueda, 2019).

El artículo publicado por la Revista Erasmus Semilleros de Investigación aborda la problemática del transporte público informal, específicamente en los municipios de Hobo, Yaguará, Palermo y Rivera en el departamento del Huila, Colombia. Este artículo pretende identificar y analizar las causas y factores que contribuyen a la prestación del servicio de transporte público informal, considerando aspectos históricos, sociales, administrativos y políticos.

Según los resultados de las encuestas realizadas en los municipios estudiados, se observa una marcada diferencia de género, siendo principalmente hombres quienes prestan el servicio de transporte informal. Además, la mayoría de ellos son personas menores de 30 años, ubicadas en los estratos socioeconómicos 1 y 2, y con educación hasta el nivel de bachillerato. Estas personas son las más vulnerables en la sociedad, tanto desde el punto de vista económico como de

oportunidades. Esto evidencia una falta de políticas públicas por parte del Estado hacia la población joven y pobre del departamento del Huila.

En la investigación realizada se evidencia falta de apoyo por parte de los gobiernos municipales de El Hobo, Yaguará y Rivera para abordar la problemática del transporte informal, tanto desde una perspectiva social como jurídica. Esto muestra una falta de control efectivo y una ausencia de políticas para formalizar este tipo de transporte. (Rodríguez, y otros, 2017).

El trabajo de investigación “Intervenciones urbanas con enfoque de sostenibilidad: estrategia contra la informalidad en Montería, Colombia” describe los resultados obtenidos en un proyecto financiado por la Dirección Nacional de Investigaciones de la Universidad Cooperativa de Colombia. El estudio fue ejecutado por las facultades de Derecho y Ciencias Administrativas, Contables y Afines en la sede de Montería a partir del año 2018.

La investigación realizada aporta indicadores económicos, sociales y urbanos de la ciudad antes de la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y las principales intervenciones urbanas realizadas después de su aprobación en 2002. Estos indicadores revelan problemas sociales, urbanos y ambientales que afectan la calidad de vida de los habitantes y generan tensiones sociales y conflictos entre diferentes grupos sociales.

También algunos de los resultados y proyectos urbanos obtenidos de los planes de desarrollo de las últimas seis administraciones municipales, incluyendo información de las administraciones de Luis Jiménez Espitia (2001-2003), León Fidel Ojeda (2004-2007), Marcos Daniel Pineda (2008-2011), Carlos Eduardo Correa (2012-2015) y nuevamente Marcos Daniel Pineda (2016-2019). Se destacan las intervenciones urbanas más relevantes, incluyendo aquellas que buscan recuperar el espacio público ocupado por comerciantes informales, automóviles y

motocicletas. También se mencionan proyectos relacionados con la construcción de equipamientos urbanos e infraestructura para mejorar la movilidad urbana, el transporte público colectivo y abordar el fenómeno del mototaxismo. (Jhon & Carmen, 2019).

El trabajo final de maestría “Análisis de preferencias que motivan a los usuarios de nivel socioeconómico medio alto a emplear modos de transporte ilegal para acceder al sistema integrado de transporte, estudio de caso estación BRT Mazurén, sector noroccidental Bogotá D.C.” Analiza el tipo de transporte ilegal que existe desde hace aproximadamente quince años y no cumple con los estándares de calidad y seguridad requeridos, ni brinda oportunidades de trabajo digno para los conductores. Lo cual genera problemas sociales debido a las difíciles condiciones en las que se realiza la actividad, incluyendo horarios, remuneración y seguridad social, además de incumplir los requisitos para el transporte de pasajeros.

En Bogotá, el transporte ilegal es prestado por personas, empresas y asociaciones que no tienen los permisos necesarios según las normas vigentes del Ministerio de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad. Inicialmente, este tipo de transporte ilegal se concentraba en sectores sin servicios formales o de difícil acceso, principalmente en zonas de bajo nivel socioeconómico, correspondientes a los estratos 1 y 2 en Colombia. Con el tiempo, el servicio ilegal de transporte se ha expandido por toda la ciudad, especialmente en áreas cercanas a las estaciones del sistema de buses BRT operado por Transmilenio S.A. Esto ha facilitado el acceso al sistema y se ha extendido a zonas de ingresos medio-alto, correspondientes a los estratos 4 y 5 en Colombia.

El Ministerio de Transporte ha llevado a cabo consultorías para evaluar esta problemática a nivel nacional. Como resultado, en 2017 se emitió una propuesta de resolución para regular el

uso de bicitaxis, la cual se formalizó en agosto de 2018. Sin embargo, la necesidad de alternativas en el intercambio modal sigue creciendo y ha generado nuevos modos de transporte ilegal en toda la ciudad, abarcando todos los niveles socioeconómicos. Estos incluyen vehículos particulares por puestos, taxis colectivos, transporte a través de plataformas ilegales, servicios especiales no autorizados y bicitaxis adaptados con motores a gasolina de forma artesanal.

(Ortega A. F., 2019)

Marco Conceptual

Movilidad: Desplazamiento de personas o cosas. La movilidad permite disminuir las barreras de espacio temporales, impactando así modos de vida, de disponibilidad y uso del tiempo en actividades de trabajo, de vivienda, de ocio, de educación, de relación familiar, etc.

Transporte Público: sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.” (“Título I - Código de Tránsito - Actualidad - Colombia.com”)

Cooperativa de transporte: Sociedad conformada por personas naturales y jurídicas, titulares de empresas de transporte o profesionales que pueden ejercer la actividad de transporte, y que tiene por objeto la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones encaminadas a la mejora económica y técnica de la actividad de sus socios. (“Definición de cooperativa de transporte - Diccionario panhispánico del ...”)

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público” (“Ley 769 de 2002 - Suin – Juriscol”)

Recorrido: Es el trayecto comprendido entre centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, con características propias en cuanto a frecuencias y demás aspectos operativos.

Servicio público de transporte terrestre automotor mixto: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado (Art. 6 decreto 175 de 2001).

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. (Ley 769 del 2002).

Informalidad: Es una relación laboral que no está sujeta a la legislación nacional, no cumple con el pago de impuestos, no tiene cobertura de protección social, y carece de prestaciones relacionadas con el empleo. (“Tarea académica l organizador, esquema de producción y ... - Studocu”)

Viabilidad: hace referencia a la capacidad que tiene un proyecto de presentar unas buenas proyecciones financieras o en su defecto un desempeño financiero o rendimiento económico aceptable. (Sobrero, 2009)

Administración del transporte: son acciones estratégicas que buscan coordinar esfuerzos, que va del gobierno como cabeza pública y garante de derechos, hasta las personas naturales o jurídicas que en materia de transporte estén vinculados a este servicio; así entonces, (Saldías, 2014), vincula al transporte como un componente de desarrollo humano, y estratégico para el funcionamiento de la ciudad.

Marco Legal

En Colombia, en términos de transporte, el organismo público encargado de la administración del sector transporte, sea carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país, es el ministerio de tránsito y transporte, y el encargado de desarrollar y emitir políticas, estatutos y leyes propias de transporte, economía e infraestructura, la operación de esta administración la organizan departamentos según su área de intervención, así que está la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

La superintendencia de transporte, en su calidad de asesor para el gobierno nacional, entre todas sus funciones, es la encargada de crear estrategias que vigilen, controlen e inspeccionen, las empresas que prestan servicio de transporte público, urbano e interurbano, como también supervisar que el cumplimiento de las leyes emitidas para la regulación de la prestación del servicio público en el país, se ejecuten debidamente, con el propósito de que en el sistema de transporte se garantice la protección de los derechos de las personas que acceden al servicio público.

De igual manera este decreto 4125 de 2008 en el artículo 4 menciona los requisitos para personas jurídicas interesadas en obtener habilitación para la prestación del servicio público de

transporte mixto en motocarro, y a su vez el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 define que el servicio de transporte público es un vehículo de tipo automotor homologado, que es útil para movilizar pasajeros, de carga o mixto por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa.

En este sentido, como medio de transporte público reconocidos o aceptados se encuentran buses, taxis, metros, teleféricos, y motocarros, entre otros, así pues, las normas, que sin lugar a duda son pilares fundamentales en el servicio de transporte, y columna en la realización el presente proyecto y su puesta en marcha, por lo que a continuación se detalla las normas por las que se rigen el transporte público urbano.

Tabla 1 Normas que regulan la movilidad y el transporte público

Tipo de Norma	NN.	Año de Publicación	Art	Emisión	Descripción
Ley	769	2002	1	Congreso de Colombia	Por lo cual se expide el Código Nacional de Tránsito y Transporte y se dictan otras disposiciones.
Decreto	4125	2008	1,2,3,4,5,6.	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte automotor mixto en motocarro.
Resolución	2181	2009	1	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas de los vehículos clase motocarro y se dictan otras disposiciones
Resolución	1421	2011	1,2,3,4.	Ministerio de Transporte	Por la cual se adoptan las características de identificación y se reglamenta la asignación de placas de motocarros.
Resolución	3756	2019	1	Ministerio de Transporte	establece las características técnicas y de seguridad específicas para los vehículos de carga tipo motocarro y define las condiciones para su circulación y operación
Sentencia	T-604	1992		Corte constitucional	Servicio público de transporte, acción de tutela contra particulares/indefensión
Ley	79	1988		Congreso de Colombia	Establece las normas generales para la constitución, funcionamiento y supervisión de las cooperativas en Colombia. Esta ley define las características esenciales de las cooperativas y su organización, incluyendo las cooperativas de transporte.
Ley	454	1998		Congreso de Colombia	Esta ley aborda aspectos específicos de la economía solidaria, incluyendo la creación y funcionamiento de cooperativas. También establece regulaciones adicionales para el sector cooperativo, con el objetivo de promover y fortalecer estas organizaciones.

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Tipos de sociedades en Colombia

En Colombia, existen varios tipos de sociedades que las personas pueden establecer para llevar a cabo actividades comerciales y empresariales. Los tipos de sociedades más comunes en Colombia son los siguientes:

Sociedad de Responsabilidad Limitada

Número de accionistas: mínimo 5 y sin límite máximo.

Revisor Fiscal: obligatorio, sin importar el capital.

Los socios tienen responsabilidad limitada, lo que significa que su responsabilidad está limitada al capital que han invertido en la empresa. El capital se divide en cuotas o partes de igual valor y debe pagarse totalmente al momento de constituirse. Se constituye, transforma y diluye mediante escritura pública o por documento público, siempre que cumpla con los requisitos del artículo 22 de la Ley 1014 de 2016. Este tipo de sociedad es adecuado para pequeñas y medianas empresas.

Sociedad por Acciones Simplificada (S.A.S.)

Número de accionistas: mínimo 1 y sin límite máximo.

Revisor Fiscal: voluntario salvo cuando los activos brutos del año inmediatamente anterior sean iguales o superiores a 5.000 smmlv y/o sus ingresos brutos sean iguales o superiores a 3.000 smmlv.

La S.A.S. es una forma relativamente nueva de sociedad en Colombia y ofrece flexibilidad en términos de estructura y gestión. Los socios pueden establecer sus propias reglas y acuerdos en el contrato de constitución. Se constituye mediante documento privado inscrito en

el registro mercantil de la Cámara de Comercio del lugar en el que la sociedad establezca su domicilio principal. Su capital social se divide en acciones. Las acciones son libremente negociables, pero puede por estatutos restringirse hasta por 10 años su negociación.

Sociedad Anónima (S.A.)

Número de accionistas: mínimo 5 y sin límite máximo

En una S.A., el capital está dividido en acciones, y los accionistas tienen responsabilidad limitada. Este tipo de sociedad es más adecuado para empresas grandes y para aquellas que planean cotizar en la bolsa de valores. Se constituye mediante escritura pública y deberá ser inscrita en el registro mercantil. La transformación o la disolución de esta, se efectúa mediante escritura pública ante notario o por documento privado.

Sociedad Colectiva

Número de accionistas: mínimo 2 y no tiene un límite máximo.

Revisor Fiscal: Es voluntario aplicando la misma regla de las SAS.

En una sociedad colectiva, todos los socios tienen responsabilidad ilimitada y directa en las deudas de la empresa. Este tipo de sociedad es menos común y se utiliza típicamente en empresas familiares o pequeños negocios. Su Constitución, transformación y disolución mediante escritura pública ante notario, o por documento privado, siempre que se cumplan los requisitos del artículo 22 de la Ley 1014 de 2016.

Sociedad en Comandita Simple y por Acciones:

Número de accionistas comandita simple: mínimo 2, no tiene límite máximo.

Número de accionistas comandita por acciones: mínimo 5; no tiene un límite máximo.

Revisor Fiscal: para la comandita simple es voluntario, siguiendo la misma regla de las SAS; y será obligatorio para la comandita por acciones.

En una sociedad en comandita, existen socios comanditarios (con responsabilidad limitada) y socios comanditarios (con responsabilidad ilimitada). Este tipo de sociedad se utiliza en situaciones donde algunos socios desean invertir sin participar activamente en la gestión del negocio. Se constituye, transforma y diluye mediante escritura pública ante notario.

Personas Jurídicas

En Colombia, las personas jurídicas son entidades reconocidas por la ley como sujetos de derechos y obligaciones independientes de sus miembros individuales. Estas personas jurídicas pueden ser de diversos tipos y se utilizan para diferentes propósitos, como la realización de actividades comerciales, sin fines de lucro, educativas, religiosas, y más. Aquí hay algunos ejemplos de personas jurídicas en Colombia:

Sociedades Comerciales. Estas son entidades formadas con fines empresariales y pueden ser Sociedades Anónimas (S.A.), Sociedades de Responsabilidad Limitada (S.R.L.), Sociedades por Acciones Simplificadas (S.A.S.), entre otras. Operan con fines de lucro y están sujetas a regulaciones específicas para empresas.

Corporaciones. Las corporaciones en Colombia pueden ser empresas con o sin ánimo de lucro. Las corporaciones sin ánimo de lucro se utilizan para actividades sociales, culturales, religiosas o de beneficencia. Las corporaciones con ánimo de lucro son similares a las sociedades comerciales, pero tienen un propósito específico, como la gestión de bienes raíces.

Fundaciones. Las fundaciones son personas jurídicas sin ánimo de lucro que se crean con el propósito de realizar actividades filantrópicas, culturales, educativas o sociales. Están reguladas por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) y otras entidades.

Asociaciones. Las asociaciones son entidades sin ánimo de lucro que se crean para llevar a cabo actividades de interés común, como clubes deportivos, culturales, gremiales o de cualquier otro tipo. Están sujetas a regulaciones específicas.

Cooperativas. Las cooperativas son organizaciones económicas conformadas por personas con intereses comunes que buscan mejorar sus condiciones de vida y trabajo a través de la colaboración. Pueden operar en diversos sectores, como el agropecuario, financiero, educativo y más.

Entidades Educativas. Escuelas, colegios, universidades y otras instituciones educativas pueden ser personas jurídicas para llevar a cabo sus actividades educativas.

Entidades Gubernamentales. Las entidades gubernamentales, como los municipios y departamentos, son también personas jurídicas que operan en el ámbito público.

Las sociedades mercantiles, son una figura jurídica, que según su naturaleza establece los criterios del contrato y términos bajo cual se regirán la actividad comercial, en este sentido, el estudio de los tipos de sociedades mercantiles que existen en Colombia, ha permitido a las autoras de este proyecto, definir el tipo de sociedad que más se ajusta al plan de negocio propuesto, considerando dos principales figuras jurídicas, entre estas la “Asociación” y la figura de “Cooperativa”. Sin embargo, las sociedades del tipo asociación, tienen una particular caracterización que la hace no ser muy atractiva al interés de las autoras, esto es presentarse como una entidad sin ánimo de lucro, entre tanto, establecer una sociedad de tipo cooperativo

para una empresa de transporte terrestre automotor, se visualiza como la más apta por las razones que se exponen a continuación.

- Las cooperativas operan bajo un principio democrático en el que cada miembro tiene un voto, independientemente de la cantidad de capital que haya aportado. Esto significa que todos los miembros tienen igualdad de voz en la toma de decisiones y la dirección de la cooperativa.
- Los miembros de la cooperativa son propietarios y, por lo tanto, tienen un interés directo en el éxito de la cooperativa. Esto promueve una mayor responsabilidad y compromiso por parte de los miembros.
- Los excedentes generados por la cooperativa se distribuyen entre los miembros de manera equitativa o de acuerdo con la participación de cada miembro en la cooperativa. Esto puede ayudar a reducir las desigualdades económicas.
- Los miembros de la cooperativa tendrían la oportunidad de acceder a recursos y servicios como microcrédito, precios competitivos en los servicios prestados y capacitación en temas relacionados con movilidad, seguridad vial, emprendimiento y otros.
- Las cooperativas suelen ser más resistentes a las crisis económicas que las empresas tradicionales, ya que los miembros pueden tomar decisiones colectivas para adaptarse a las circunstancias cambiantes.
- Las cooperativas a menudo se arraigan en las comunidades locales y pueden contribuir al desarrollo económico y social de esas áreas al generar empleo y promover la inversión local. Esto por medio de la prestación del servicio de transporte en motocarro.

- Valores como la solidaridad, la responsabilidad social y la sostenibilidad. Son atractivos tanto para los miembros como para los clientes.
- Las cooperativas permiten a sus miembros tomar decisiones sobre cómo se gestionan y operan, lo que puede conducir a un mayor control sobre sus propios destinos económicos y autonomía financiera.
- La cooperativa pretende ayudar a empoderar a grupos marginados o desfavorecidos al proporcionarles una plataforma para participar en la economía y mejorar sus condiciones de vida.
- Al trabajar juntos de manera cooperativa, los miembros pueden aprovechar economías de escala y reducir costos en áreas como la adquisición de suministros, la comercialización y la distribución.

Diseño Metodológico

Desarrollar un plan de negocio, involucra varios criterios que se deben de ejecutar, para su posterior estudio, tal proceso implica la ejecución de estrategias metodológicas que permitan reunir, procesar y analizar la información obtenida, para estos efectos se ha determinado usar métodos de investigación cualitativa y cuantitativa.

Inicialmente se realizará un estudio de mercado que permita identificar las necesidades de transporte público en La Loma, Cesar, con el fin de determinar la demanda potencial de servicios de motocarros, con la información recolectada se realizará un diseño de las rutas, que sea optimo y eficiente, considerando los puntos clave de recogida y entrega, la duración de los viajes y la capacidad de los motocarros. Establece horarios que se ajusten a las necesidades de los usuarios

y maximicen la cobertura del servicio, se debe implementar un proceso de selección riguroso y capacitación de conductores que permita tener conductores calificados y confiables.

Asimismo, establece un plan de mantenimiento preventivo regular para asegurar que los motocarros estén en buenas condiciones de funcionamiento y realiza inspecciones periódicas para identificar y solucionar cualquier problema mecánico o de seguridad. Además, se debe realizar un seguimiento de las operaciones, recopilando datos sobre la puntualidad, la satisfacción del cliente y la eficiencia del servicio por medio de encuestas de satisfacción. (Finagro, 2015)

Por consiguiente, el análisis del PESTEL como método de investigación descriptivo, permite ampliamente conocer los factores externos que son objeto de estudio en esta parte del proyecto, siendo así se analizaran los aspectos políticos, profundizar los factores económicos, determinar las incidencias Sociales, conocer los factores tecnológicos, impacto ambiental y ecológico, y describir las razones legales, que rodean al proyecto.

Sin embargo, PESTEL se caracteriza por analizar aspectos enteramente externos y a un nivel macro, también se implementará el desarrollo de la matriz DOFA, para estudiar una perspectiva más detalla la situación del proyecto, mediante el reconocimiento de las características internas definidas por las debilidades y fortalezas, y características externas definidas por las amenazas y oportunidades.

Por otro lado, se consultará la normativa colombiana con relación a los tipos de sociedades mercantiles aprobadas a la fecha en el país, con el fin de conocer si es una persona natural o qué tipo de persona jurídica puede representar esta sociedad, una vez se realice esta

caracterización, las autoras procederán a definir aspectos como nombre del negocio, ubicación, estructura organizacional, misión, visión, valores entre otros.

La proyección financiera, es un análisis que aborda los aspectos cuantitativos relacionados con el área contable y financiera de un proyecto, puesto que lo que se quiere es tener índices positivos, reducir márgenes de riesgos monetarios, y anticipar eventualidades, razón por la que el estado financiero se hace indispensable para el desarrollo de este objetivo.

A su vez, la ejecución del plan financiero será empleado el marketing mix, es la mezcla de mercadotecnia que se implementa como estrategia que busca estudiar o analizar los factores que determinan las preferencias de los clientes y sus condiciones, por tanto, analiza las llamadas (4P) del mercado, Precio, Plaza, Publicidad y Promoción, de un bien o servicio ofertado.

Plan de Marketing

El estudio de mercado es un método de estudio que permite conocer importantes aspectos del marketing en el plan de negocio que se desea realizar, se recolecta información, se procesa y luego se analiza, con el propósito de conocer al público objetivo, sus gustos y preferencias, factores de tipo socioeconómico, culturales, en los que se enmarcan el presente proyecto.

A razón de lo expresado por (Sánchez, (2010)) realizar un estudio de mercado no es cuestión de obligatoriedad, pues si bien, es de conocimiento que existen buenos emprendimientos que han surgido desde el concepto de una hipótesis en el que se visualizó una oportunidad de negocio, en otras palabras, el método empleado fue la observación, sin embargo, también enfatiza que el estudio de mercado es un método que bien permite desarrollarse *a priori* o en su defecto si ya se dio la puesta en marcha del emprendimiento, igualmente puede desarrollarse en *a posteriori* para conocer el impacto logrado.

Sin embargo, la importancia o los fundamentos de un estudio de mercado, consiste en minimizar el o los márgenes de riesgos, recordemos que en iniciar un emprendimiento uno de los principales factores de riesgo es el capital invertido, seguir el paso a paso, realizar una investigación de mercado apropiada, conduce a que aquella percepción de oportunidad de negocio sea confirmada o desestimada según sea el caso.

Para estos efectos, el presente estudio de mercado, se llevará a cabo en La Loma, Cesar, epicentro en el que se observa la oportunidad de desarrollar un negocio que su vez se pretende aportar al mejoramiento de la movilidad en materia de transporte público terrestre automotor, por ende, el primer método de investigación a emplear será la encuesta, pues se considera que al poder realizar preguntas puntuales, se adquiere información más parecida y detalla que facilitan realizar el estudio de mercado, posteriormente el desarrollo de este capítulo será complementado con métodos descriptivos como PESTEL y FODA, para conocer las orientaciones generales de aspectos externos e internos del entorno de la investigación.

La encuesta

La encuesta es un mecanismo o técnica de investigación más popular, precisa la obtención de la información subjetiva, cuantificable y medible, acceder a la percepción de las personas a la que está dirigida, para Grasso, L. (2006) la importancia de la encuesta radica, en que es una técnica que se ajusta a muchas disciplinas, realizando aportes importantes no solo en marketing y política, sino en ciencias sociales, como la psicología, sociología entre otros.

Así mismo, resalta lo excepcional que resulta la sistematización de los datos obtenidos, lo particular de poder definir una muestra poblacional garantizando ser una representación

apropiada de la población de estudio, la practicidad de poder establecer conclusiones y fijar límites mediante preguntas que se pueden formular abiertas o cerradas.

La muestra

A continuación, se indican los valores sobre los cuales se ha definido el tamaño de la muestra para efectos de la investigación de mercado en desarrollo, por tanto, bajo un margen de error 10% nivel de confianza 99% y un tamaño de la población de 34,620 en el que corresponde.

n = tamaño de la muestra

z = nivel de confianza deseado

p = proporción de la población con la característica deseada (éxito)

q = proporción de la población sin la característica deseada (fracaso)

e = nivel de error dispuesto a cometer

N = tamaño de la población

Figura 6 *Fórmula para obtener el tamaño de la muestra.*

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N} \right)}$$

Nota. Elaboración propia de las autoras.

El tamaño de la muestra a encuestar es 165, por tanto, se formula en *Google. docs.* la siguiente encuesta con trece preguntas cerradas.

Figura 7 *Apartado ¼ de la encuesta*

13/10/23, 5:54

Test para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre automotor en La Loma Cesar (motocarros)

Test para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre automotor en La Loma Cesar (motocarros)

la presente encuesta busca conocer su postura sobre la constitución de una cooperativa de motocarros en la loma cesar, gracias por su colaboración.

1. ¿en que rango de edad se encuentra usted?

Marca solo un óvalo.

- 18-25
 26-33
 34-41
 Mas de 41 años

2. ¿Cuál es su genero?

Marca solo un óvalo.

- Femenino
 Masculino
 Prefiero no decirlo

Figura 8 Apartado 2/4 de la encuesta

13/10/23, 5:54

Test para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre automotor en La Loma Cesar (motocarros)

3. ¿en que tipo de transporte publico se moviliza en la loma?

Marca solo un óvalo.

- Mototaxi
 Motocarro hechizo
 Motocarro blanco
 Bicitaxi
 Otro

4. ¿Es usted propietario de un motocarro hechizo?

Marca solo un óvalo.

- Si
 No

5. ¿Usted es propietario de motocarro blanco?

Marca solo un óvalo.

- NO
 SI

6. si la respuesta es **SI**
¿Qué tipo de matricula tiene su vehículo?

Marca solo un óvalo.

- Matricula Publica (placa blanca)
 Matricula Particular (placa amarilla)
 No Aplica

Figura 9 Apartado 3/4 de la encuesta

13/10/23, 5:54

Test para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre automotor en La Loma Cesar (motocarros)

7. ¿Ha tenido alguna experiencia previa con cooperativas de transporte o asociaciones similares?

Marca solo un óvalo.

SI

NO

8. ¿Ha considerado la posibilidad de unirse a una cooperativa de transporte de motocarros?

Marca solo un óvalo.

SI

NO

Tal Vez

9. En una escala del 1 al 5, siendo 1 "Muy poco interesado" y 5 "Muy interesado", ¿cuán interesado estaría en unirse a una cooperativa de transporte de motocarros?

Marca solo un óvalo.

1 2 3 4 5

10. ¿Es actualmente un conductor de motocarro independiente?

Marca solo un óvalo.

SI

NO

Figura 10 Apartado 4/4 de la encuesta

13/10/23, 5:54

Test para la constitución de una sociedad dirigida al transporte terrestre automotor en La Loma Cesar (motocarros)

11. si la respuesta es **SI**
¿Hace Cuánto tiempo trabaja como conductor de motocarro?

Marca solo un óvalo.

- menos de 1 año
 2 a 4 años
 mas 5 años
 No Aplica

12. ¿Estaría dispuesto a contribuir financieramente para ser miembro de la cooperativa?

Marca solo un óvalo.

- SI
 NO
 Tal Vez

13. en una escala del 1 al 5, siendo 1 "en total desacuerdo" y 5 "Muy de acuerdo"
¿considera que el transporte publico de la loma cesar, se organice mediante una cooperativa o asociación?

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5
<input type="radio"/>				

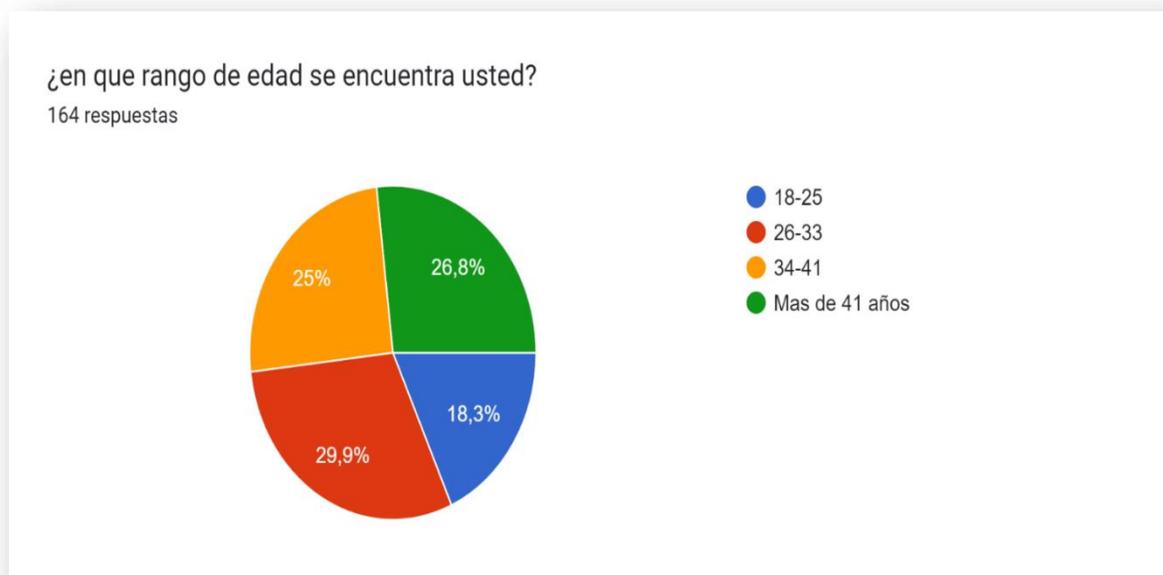
Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

Gráficos e Interpretación

A continuación, se relacionan ocho gráficos, que representa las preguntas y respuestas, realizar a la población muestral (165 personas), para lo cual se analizan los siguientes datos y se describen aspectos relevantes sobre el transporte público en la loma, cesar.

Figura 11 Consulta sobre la edad de los encuestados

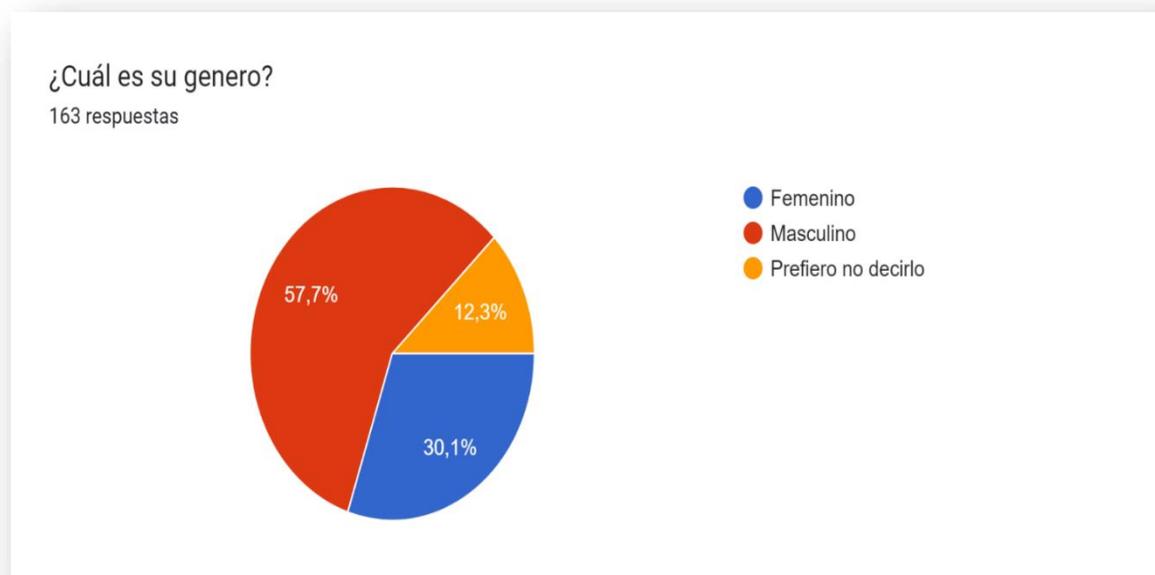


Nota. A criterio de las autoras se establecieron cuatros opciones.

Análisis de la figura 11

En esta pregunta se obtuvieron 164 respuestas del total encuestados, en el que se observa, que tres de los cuatros rangos de edad estimas ocupan el 81.7% de la población encuestada, representados por cifras porcentuales muy similares, siendo el 29,9% personas entre la edad de 26-33 años, 26,8% personas con más de 41 años, 25% personas con edad entre los 34-41 años, así mismo se observa un 18,3% representa a encuestados con edades entre los 18-25 años.

Figura 12 *Consulta sobre los géneros de los encuestados*

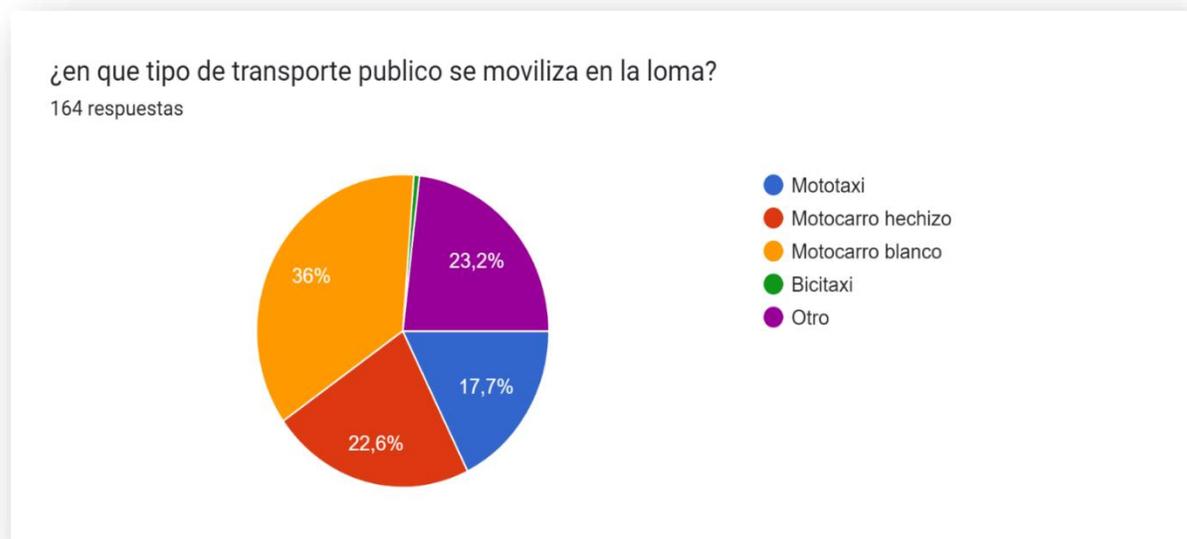


Nota. A criterio de las autoras se establecieron tres opciones.

Análisis de la figura 12

En el presente gráfico, se observa en forma porcentual, como quedo la población muestral distribuida según el género, quedando de la siguiente manera. 57.7% población masculina, seguido de la población femenina representado por el 30.1% y finalmente un 12.3% de la población encuestada que prefiere no especificar su género.

Figura 13 *Consulta sobre las preferencias de los usuarios en materia de movilidad*

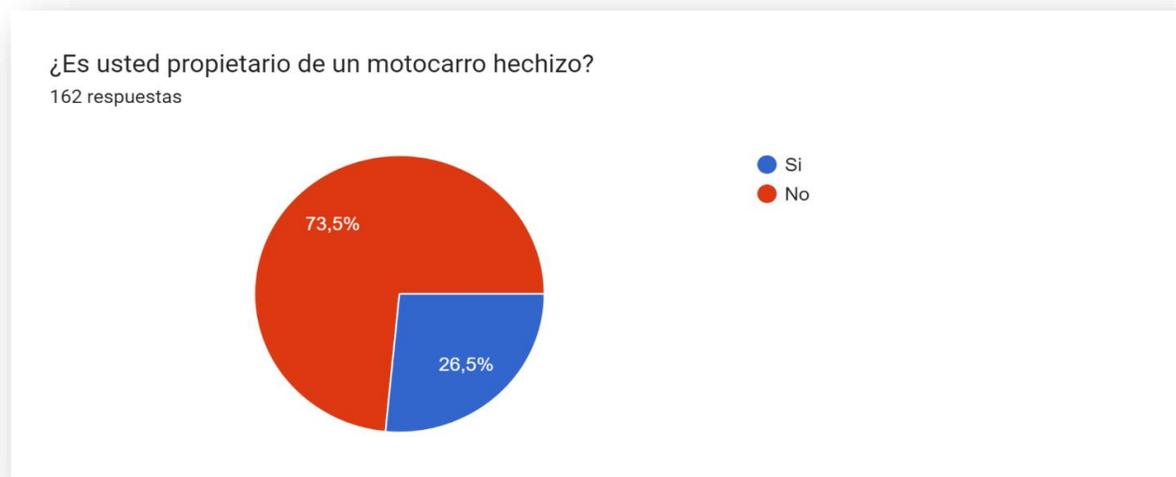


Nota. Las opciones fueron asignadas en base los vehículos que en la actualidad se disputan el parque automotor.

Análisis de la figura 13

El resultado de este gráfico, es puntual para el desarrollo de la investigación de mercado, pues en él se presenta las diferentes opciones de movilidad que usan los habitantes de este corregimiento y las preferencias de los mismos, se observa una inclinación mayoritaria hacia el uso de motocarros blancos con un 36%, seguido, encontramos la opción otro que da a lugar a motocicletas y automóviles de uso particular con una participación del 23.2%, asimismo se halla los vehículos hechizos (nombre popular) con una importante participación en el mercado del 22.6%, seguido de mototaxi y las bicitaxi con la más baja preferencia por los habitantes.

Figura 14 Consulta para identificar la población muestral que es propietaria de motocarros hechizos

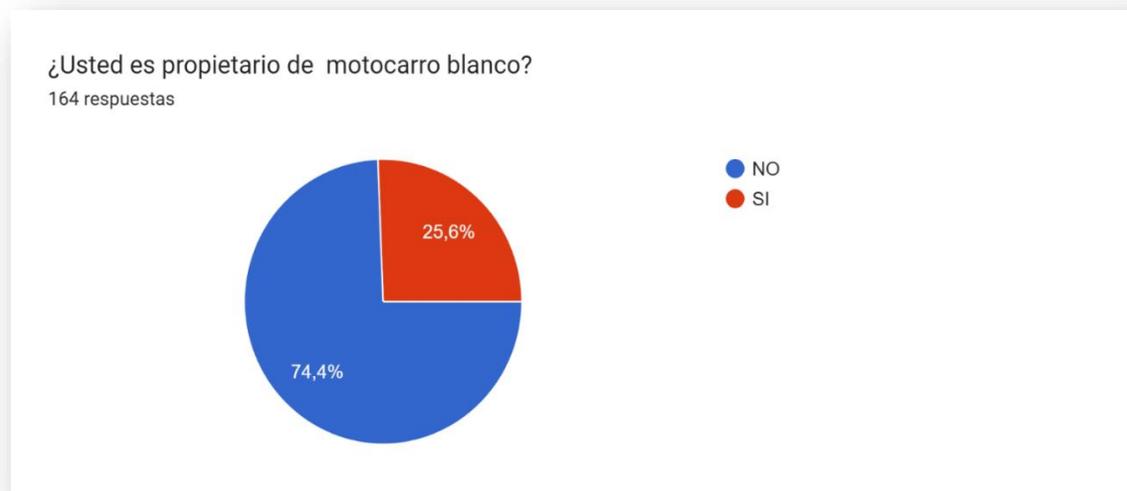


Nota. numero de encuestados con vehículos hechizos.

Análisis de la figura 14

Realizar esta pregunta, es para las autoras de gran importancia, pues, como se ha mencionado anteriormente, en la actualidad se desconoce el número total de este tipo de vehículos que circulan prestando servicio de transporte público, por ende, para tener una idea del grado de participación en la movilidad, el presente gráfico revela un porcentaje bastante alto con un porcentaje de 26.5% de personas que son propietarias de vehículos hechizos, y que comparten el mercado de la movilidad interna con otros actores vehiculares.

Figura 15 Consulta para identificar la población muestral que es propietaria de motocarros

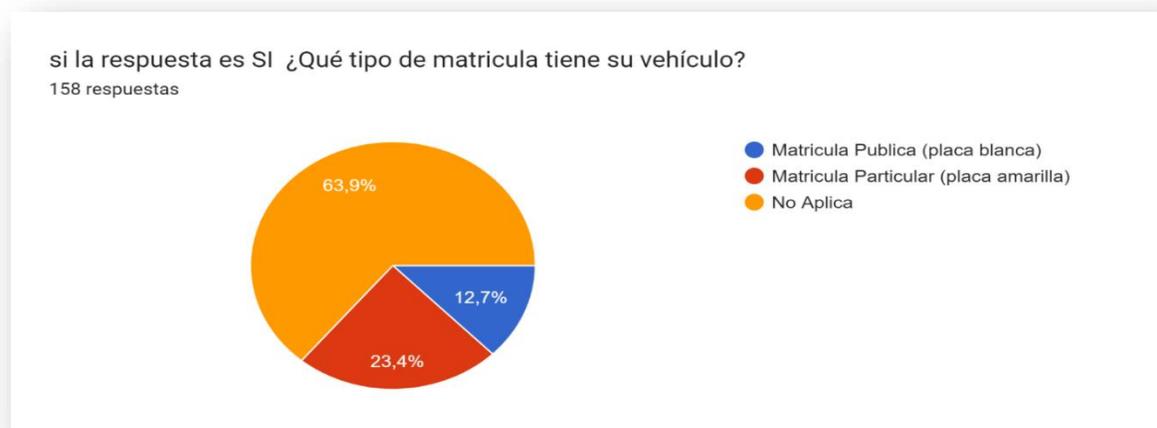


Nota. numero de encuestados con motocarro.

Análisis de la figura 15

El objetivo de esta pregunta tiene una misma intención que su antecesora, aunque además de ello, también se busca conocer cuántas personas son propietarios de motocarros blancos, ya que estos, son potenciales asociados del emprendimiento en desarrollo, para tal efecto, se evidencia 42 o 26.6% en respuestas de personas que afirman ser propietarios de al menos un motocarro de tres ruedas blanco, disputando día a día el parque vehicular de la población.

Figura 16 Consulta acerca de cuantos vehículos con matrícula pública circulan



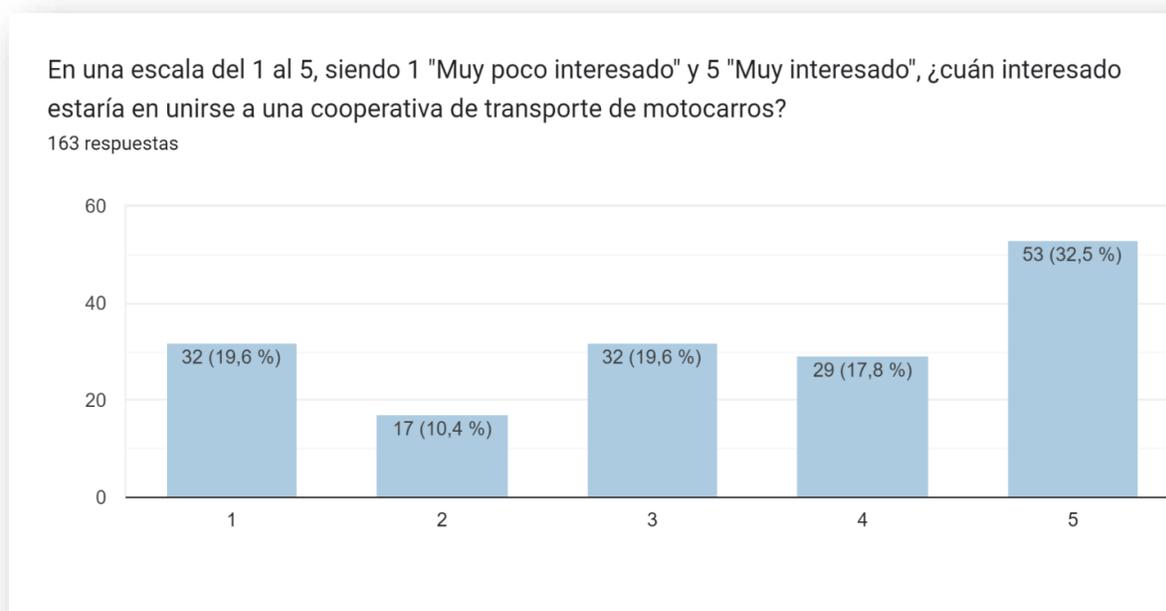
Nota. Esta pregunta provee de información, para identificar los vehículos más idóneos para la cooperativa.

Análisis de la figura 16

Los resultados aquí obtenidos, revelan una parte de los ítems principales que caracterizan al transporte público, es preciso decir de manera general, que, según la normativa colombiana, solo los vehículos con matrícula pública pueden prestar este servicio, por demás, los vehículos con matrícula diferente a esta estarían operando en una condición de ilegalidad.

Sin embargo, es notable la diferencia porcentual entre los vehículos con matrícula particular y pública, siendo el primero casi dos veces la cantidad de los segundos, no obstante, para los efectos de interés, la encuesta revela que se puede disponer potencialmente de 12.7% del parque automotor con condiciones aptas para el proyecto en curso.

Figura 17 *Medición del interés de los encuestados en vincularse a una cooperativa*



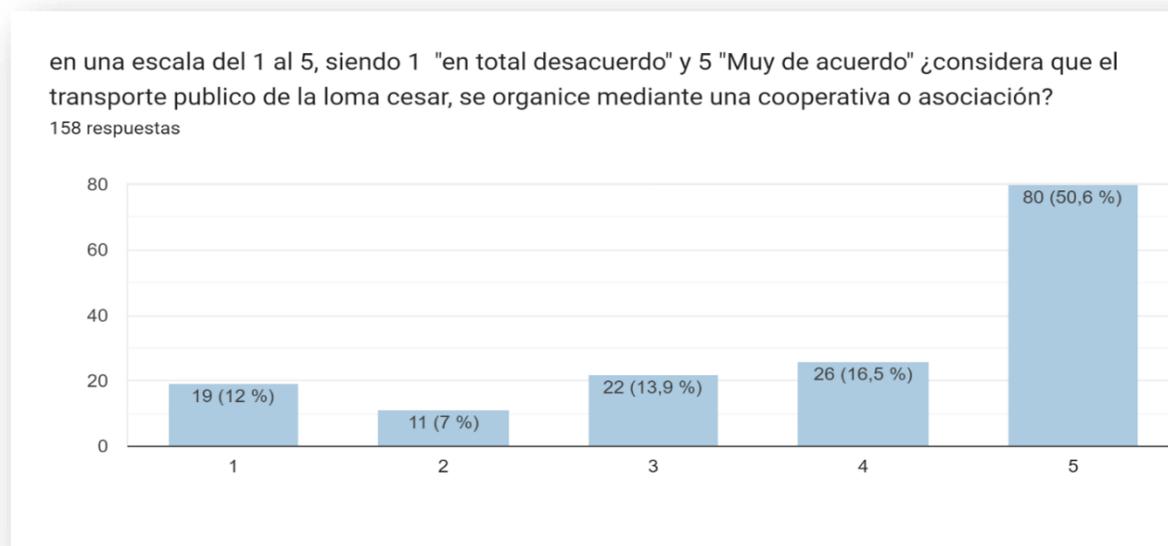
Nota. El desconocimiento sobre cómo opera una cooperativa incidió mucho en las respuestas.

Análisis de la figura 17

Por medio de la presente pregunta se busca conocer la intención de los encuestados, respecto a su interés de pertenecer a una cooperativa de transporte público, lográndose observar que las respuestas en la opción 5 y 4 lideran la intención de los encuestados, seguido de la opción 3 que representa aquellas personas que se encuentran en una posición intermedia, finalizando con las opciones 1 y 2 que representan a un grupo de personas que muy poco les interesa el tema.

En ese sentido, las opciones 5 y 4 porcentualmente indican que el 50,3% de las personas encuestadas, tienen la intención de vincularse a una cooperativa o asociación, sumado a un 19,6% de las personas encuestadas pueden ser socios potenciales, así entonces, hay un interés en aproximado de 69,9% por parte de la población lomera.

Figura 18 Percepción e interés de los encuestados en la organización del transporte público



Nota. percepción de la población encuestada.

Análisis de la figura 18

Las barras detallan la distribución acerca de la percepción de los habitantes de cara a la organización del transporte público, en lo que se observa un elevado porcentaje en las opciones 4 y 5, un respaldo a dicho interés que reúne el 67.6% de los habitantes, afirmando el objetivo principal del proyecto en curso, sobre la necesidad de organizar el transporte público terrestre automotor mediante la constitución de una sociedad.

PESTEL

Caracterizado por ser un análisis descriptivo, PESTEL, es un método que busca reunir los aspectos externos más relevantes que rodean a una organización, busca profundizar en temas relacionados con la política, económico, sociocultural, tecnológico, económico y legal. actores que intervienen directa o indirectamente en el desarrollo de cualquier proyecto, es decir, PESTEL, analiza el macroentorno, para identificar, prevenir y anticipar las incidencias de estos tipos de factores externos a los que se expone el ente económico. (Johnson et al., 2008, 55)

Por consiguiente se identifican los factores claves que rodean este proyecto, factores políticos como los cambio las administraciones públicas municipales, factores económicos como la capacidad adquisitivas de los usuarios, sociocultural, como la resistencia al cambio de algunos habitantes, factores tecnológicos tal como la sistematización de los mecanismos de movilidad, que incurren en mayor gasto, factor ecológico, implica esas normativas medio ambientales de carácter nacional e internacional, y los factores legales que están interrelacionados con los factores anteriormente mencionados, a fin de centrarse en ellos, como hechos externos que pueden alterar el macroentorno del plan de negocios, con el propósito de anticiparse a los cambios que estos accionan y que no son de control propio.

Análisis de PESTEL

Figura 19 *Análisis del macroentorno*



Nota. Elaboración propia de las autoras.

Factor Político

En consecuencia, en la ilustración se identifican factores Políticos como, cambio de administración pública municipal, refiere los periodos de las alcaldías, pues como ordenanza nacional, este se ejecuta en un periodo de cuatro años, en el que según el tipo de administración que el gobernante de turno y los parámetros que en materia de movilidad ordene, así mismo tendrá incidencia positiva o negativa en la prestación del servicio público de transporte.

El DNP (departamento nacional de planeación), es una entidad técnico-administrativa, que coordina, diseña y apoya las actividades de planificación pública, y los presupuestos de inversiones de los recursos públicos del país, en relación con el sector transporte, realiza estudios sectoriales, y de investigación, desarrollo y planeación, seguimiento y evaluación de los planes de desarrollo de este sector.

La política monetaria en Colombia está a la cabeza del Banco de la República, es el encargado de tomar decisiones y las estrategias que considere necesarias en el momento, para mantener un balance monetario en el país, una inflación baja y estable, a fin de que los colombianos no pierdan su poder adquisitivo.

Factor Económico

En los factores económicos se hallan tres principales actores a reconocer, el primero es el crecimiento económico poblacional, el sector transporte debe estar preparado para cubrir las exigencias y demandas de los usuarios, pues se presume que habrá más pobladores, más demanda del servicio de transporte público y más crecimiento económico.

La sobre oferta de servicios de transporte prestados por vehículos como mototaxi, bicitaxi, motocarros hechizos, y demás actores informales e ilegales, tal como lo muestra en gráfico 3 es un factor de alta incidencia y participación en el parque automotor de la región, razón por la cual se deben vigilar y solicitar apoyo para bajar esta amenaza externa.

En tercer lugar, se halla la competencia desleal, es un factor a la percepción, que, en efecto, de presentarse tendrá un impacto muy poco favorable para una cooperativa, entendido que estos asumen gastos de asociados, los vehículos de estructura hechiza podrán bajar sus precios sin supervisión alguna, inclinando la balanza y preferencia de los usuarios hacia estos.

Factor Sociocultural

Cuatro aspectos engalanan este apartado, la tendencia de la movilidad, la orientación de los usuarios hacia otro tipo de servicio, bien sea, movilidad eléctrica, o uso de vehículos particulares tipo de motocicletas, patinetas etc., vinculado directamente a la responsabilidad social, en una cultura que por mucho tiempo ha accedido al transporte público de una manera informal y desorganizada, puede tener la tendencia de presentar resistencia al cambio, dificultad a la adaptación, objeción a nuevas políticas de movilidad.

Factor tecnológico

La tecnología y la innovación están a la orden del día, nada es desestimado, por ende, el GPS, es un sistema de geolocalización que facilita y garantiza la movilidad y operatividad del parque automotor en el corregimiento de La Loma, Cesar, integración de App, es un mecanismo bastante popular, las personas organizan sus actividades y rutas desde los dispositivos móviles, la organización de la información y el conocimiento de este es poder informativo, así pues, la sistematización de la movilidad permitirá ajustar las rutas de operaciones y gestionar registros que aporten a la evolución de la movilidad.

Factor ecológico

Todos deben realizar su aporte al medio ambiente, en cuanto a la movilidad se ha buscado mitigar las emisiones de gases contaminantes, por lo que a la fecha es uno de los requisitos más importantes que los vehículos de tener, es el certificado de revisión de mecánica, que además facilita la verificación de estado técnico del vehículo.

La Ley 1972 de 2019 respalda y exige la aplicación de la normativa internacional EURO III y IV, induce una baja del 64% en las emisiones de Monóxido de Carbono, del 33% en Hidrocarburos y del 50% en óxidos de Nitrógeno.

Factor legal

La correlación de los factores vincula los factores políticos y los legales, sin embargo, se considera las normativas nacionales, municipales, que han establecidos leyes de protección, como el SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito), es un respaldo, que cubre gastos médicos en caso de lesiones o indemnización por muerte, si así ocurre en siniestro, para la persona o tercero afectado en este.

Adicional a esto, a las cooperativas se les exige, tener vigente dos seguros más, debido al alto índice o probabilidad de accidente en su operación, así que debe disponer de un RCC (responsabilidad civil extracontractual) y una póliza, RCE (responsabilidad civil), cubriendo el patrimonio del cliente en caso de hacer daños o percusión a bienes de terceros.

DOFA

Figura 20 Identificación de factores internos y externos



Nota. elaboración propia de las autoras.

Estrategia DO

Esta estrategia consiste en minimizar las debilidades y maximizar las oportunidades, entonces, las primeras acciones que se pueden gestionar son:

1. Tener el apoyo y respaldo de las autoridades, a fin de poder llevar a cabo un programa de socialización y concientización, en el que se les informe a las personas sobre los riesgos que se exponen al usar un vehículo artesanal como medio de transporte, y al mismo tiempo se desprende la ventana de oportunidad al vincular el interés de los usuarios al uso de motocarros de cooperativa, aumentando la demanda de este servicio.

2. Establecer alianzas estratégicas con proveedores, centros de servicios especializados en mantenimiento de motocarros que puedan realizar revisiones periódicas para así garantizar el estado óptimo de los vehículos, acceder a precios más bajos por la alianza, y a su vez presentarse como un promotor de empleo y diversificación de ingresos, acciones que contribuyen *Good Will* de la compañía.

Estrategia FA

Establecer mecanismo que vinculen los factores internos y externos, como lo son las fortalezas y las amenazas, en el que se desarrollen estrategias que ayuden a minimizar las amenazas y el aprovechamiento de las fortalezas, es así cómo se diseñan las estrategias que a continuación se describen.

1. Fomentar una cultura organizacional orientada a la adaptación de aquellos factores externos, en materia de ley, si bien son aspectos en los que no se puede tener una determinación directa, pero si es posible sostener y alimentar una actitud proactiva, que contribuye a la búsqueda de alternativas y la reformulación de estas, cada que sea necesario.
2. El precio del combustible es otro factor del que no es posible influir, aunque se pueda manifestar la percepción sobre el tema, para estos efectos se establece dos estrategias gestionables.
 - 1) Buscar apoyo de la administración municipal, para que sea posible entregar subsidios al combustible para los asociados de la cooperativa.
 - 2) Realizar gestión comercial y financiera, considerando una transición de vehículos a gasolina a vehículos eléctricos

La primera estrategia se desarrolla con un sentido de urgencia y provisional, hasta regularse el precio de la gasolina o en su defecto iniciar la transición de motocarros eléctricos, cual sea la gestión ambos ayudan a contrarrestar las amenazas latentes.

Estrategia FO

En el diseño de las estrategias orientadas a las fortalezas y las oportunidades, potencializar las fortalezas y obtener el mejor provecho de las oportunidades identificadas, por consiguiente, se describen las estrategias que se pueden implementar bajo estos dos pilares de la matriz.

1. Al ser un proyecto, que busca principalmente aportar soluciones de movilidad, prima el sentido social, y se fortalece al conocer de primera mano las necesidades de la población en materia de movilidad, este tipo de iniciativas son bien vistas por locales y foráneos, la loma, es epicentro carbonífero de la región, y recepción una gran cantidad de personas que están vinculadas al contrato laboral.

Tiene buen auge comercial, y de personas, por ende, la cooperativa de transporte como estrategia se debe presentar como el transporte oficial de la población, ante las empresas del sector público y privado, ofertando sus servicios, tarifas y horarios para así captar el interés y la atención que favorezcan la demanda del servicio.

2. Esta estrategia consiste en diversificar los ingresos, los motocarros son vehículos muy ágiles, soportan cargas de más de una tonelada, son económicos en combustible, se provee de cinturones de seguridad, y comodidad para el pasajero y conductor, independientemente del clima que se presente, así entonces, otra fuente de ingresos se

encuentra en el transporte de carga, apoyando a los usuarios, movilizándolo dentro del pueblo o hacia las veredas y fincas aledañas.

Estrategia DA

En esta estrategia lo que se busca es neutralizar o minimizar las debilidades y amenazas según como se presenten, con el propósito de reducir riesgos que afecten en gran manera la operación de la cooperativa, para estos efectos, se presentan las siguientes estrategias.

1. Capacitar a los conductores de los vehículos, para que estos sean idóneos para prestar el servicio, incentivar la cultura de responsabilidad y respeto con la comunidad, pero, principalmente con todos los actores viales, con los que día a día ellos se integrarán, esto, permitirá, ganarse la confianza de los usuarios, reduciendo los niveles de incertidumbre.
2. Identificar a todos y cada uno de los propietarios de los vehículos y los conductores de estos, que pertenezcan a la cooperativa, mediante un registro, o base datos, es otra estrategia que brindara seguridad a los usuarios, pues de esta forma se busca eliminar el uso de estos vehículos para robos y demás actos de violencia.

Marketing Mix

En este apartado, se implementarán las tácticas del marketing para analizar el conjunto de elementos que pueden intervenir en la demanda del servicio ofrecido, en este sentido en la figura 22 se identifica las variables, que corresponden al producto, precio, plaza y promoción para su posterior análisis.

Figura 21 Análisis del marketing mix



Nota. Elaboración propia de las autoras.

Producto

El atributo principal que compone este ítem es la prestación del servicio de transporte automotor, seguido de la identificación de la necesidad que vincula aportar como solución la organización de la movilidad, caracterizándose por otorgar estabilidad y cobertura en el municipio, sus corregimientos y zonas veredales, así mismo suministra garantías y seguridad en la movilidad urbana y rural.

Precio

El precio asignado y que es aceptado, es decir que los usuarios están dispuestos a pagar. En la siguiente tabla se muestran las tarifas estimadas que deben pagar los pasajeros, las cuales

varían según la ruta y horario de prestación del servicio. Para las tarifas de fincas y veredas aledañas se tiene en cuenta un factor adicional que es la cantidad de kilómetros recorridos por el motocarro, estos van desde los 32 km hasta los 40 km.

Tabla 2 *Rutas y tarifas*

Rutas	Tarifas	Horarios
Entre barrios	\$ 2.000	5:00 am - 8:00 pm
	\$ 4.000	Después de las 8:00 pm
Cruce	\$ 4.000	5:00 am - 8:00 pm
	\$ 6.000	Después de las 8:00 pm
Fincas y veredas aledañas	\$ 10.000	Hasta 32 km solo de 5:00 am - 8:00 pm
	\$ 15.000	de 32 km a 40 km solo 5:00 am - 8:00 pm

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Plaza

El proyecto se sitúa en el municipio de El Paso, Cesar, más exactamente el corregimiento de La Loma, fincas y veredas aledañas, la plaza vehicular oferente estima contar con la vinculación de 120 vehículos asociados a la cooperativa, se establece una estimación por lo que quien designa los cupos aprobados por una autoridad competente.

Publicidad y promoción

En la siguiente tabla se muestra el valor de los elementos considerados para la publicidad y promoción inicial de la cooperativa, con lo cual se pretende generar reconocimiento y

recordación por parte de los habitantes del corregimiento y de esta manera atraer nuevos asociados.

Tabla 3 *Publicidad y promoción*

Tipo de Publicidad	Cantidad	Precio
Radial y Redes Sociales	1	\$120.000
Volantes	5000	\$80.000
Pendones	2	\$100.000
Calcomanías	100	\$500.000
Uniformes	10	\$250.000
	Total	\$1.050.000

Descripción del Negocio

En este apartado se pretende describir las características principales que identificarán a la empresa de transporte terrestre automotor, tales como nombre del negocio, tipo de servicio ofrecido, el tipo de sociedad que aplica para el negocio, etc.

Nombre del Negocio

Se entiende que el nombre de la empresa relaciona información de interés para clientes potenciales, proveedores, inversores, entre otros; por lo que la asociación americana de marketing define de esta manera, el concepto de marca: “Una marca es un nombre, término, diseño, símbolo o cualquier otra característica que identifica los bienes o servicios de un vendedor como distintos de los de otros vendedores” en otras palabras, es la carta de

presentación de una empresa, del bien o servicio que ofrece, de las ideologías que constituyen sus bases empresariales.

Teniendo en cuenta el concepto emitido por la AMA, se proponen dos opciones sobre la denominación de la empresa de transporte terrestre automotor, la primera opción, es Asoservisla (asociación de servicio de transporte de la loma) y la segunda opción, Cootranservis (cooperativa de servicio de transporte). nominaciones que en el desarrollo del presente trabajo serán definidas y socializadas. Ver figuras 22 y 23.

Figura 22 Consulta para la nominación de Cootranservis

Realice su consulta empresarial o social

cootranservis

Número de identificación

Digitte el número de identificación sin puntos, guiones ni dígito de verificación.

NIT o Núm. Id.	Razón Social ó Nombre	Sigla	Municipio/Dpto	Categoría
NIT 800152509 - 0	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS COOTRANSERVIS LIM	COOTRANSERVIS LTDA	YOPAL / CASANARE	SOCIEDAD ó PERSONA JURIDICA PRINCIPAL ó ESAL
Estado Registro Mercantil CANCELADA Ver Detalle Info				
	COOTRANSERVIS LTDA		PAZ DE ARIPORO / CASANARE	SUCURSAL
Estado Registro Mercantil CANCELADA Ver Detalle Info				
	COOPERATIVA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS COOTRANSERVIS LTDA		AGUAZUL / CASANARE	AGENCIA
Estado Registro Mercantil CANCELADA Ver Detalle Info				

Mostrando registros del 1 al 3 de un total de 3 registros

Nota. Obtenido de la página web de registro único empresarial y social (RUES).

Figura 23 Consulta para el nombre de Asoservisla

The screenshot shows the RUES website interface. At the top, there is a navigation bar with links: 'Consulta Para Entidades', 'Consulta Beneficio a Empresarios', 'Guía de Usuario Público', 'Guía de Usuario Registrado', 'Cámaras de Comercio', '¿Qué es el RUES?', and 'Acceso privado'. The main content area features a search bar with the text 'asoservisla' entered. Below the search bar, there is a message: 'Realice su consulta empresarial o social' and 'Número de Identificación'. A search button with a magnifying glass icon is visible. Below the search bar, there is a message: 'La consulta por Nombre no ha retornado resultados'. The page also includes a sidebar with navigation links: 'Inicio', 'Registros', 'Estado de su Trámite', 'Cámaras de Comercio', 'Consulta Tratamiento', 'Datos Personales', 'Formatos CAE', 'Recuerdo Inquieto de Registro', and 'Recomendaciones de uso'. At the bottom, there is a section titled 'Información de sociedades no operativas' with a list of bullet points: 'Las sociedades que no hayan renovado la matrícula mercantil por tres (3) años consecutivos' and 'Las sociedades que no hayan enviado la información financiera requerida por la Superintendencia de Sociedades durante tres (3) años consecutivos'. The page also features a Windows logo and a 'Activar Windows' button.

Nota. Obtenido de la página web de registro único empresarial y social (RUES)

Ubicación

En apartados anteriores, hemos indicado que el plan de negocio en desarrollo tiene como ubicación de interés el corregimiento de La Loma, en el departamento del Cesar, pues, es este lugar donde las autoras evidencia una problemática en cuanto a la movilidad y transporte público que ahí se desarrolla, lo que a su vez, se convierte en una oportunidad de negocio que aportará una opción de solución a dicha problemática, así mismo se debe resaltar que la ubicación física de las oficinas aún no se define.

Ante este último, (García Prado, 2019, p. 40-172). hace mención sobre lo importante que es realizar un análisis del microentorno en donde se desarrollara actividad empresarial, aludiendo en que, de los aspectos modificables de una empresa, la ubicación es la más difícil de efectuar y de alto costo, a su vez enfatiza en que la ubicación determina gran parte de la trayectoria y éxito del emprendimiento.

Misión

Proporcionar un servicio de transporte en motocarros seguro, cómodo y accesible para la comunidad de La Loma, impulsando el desarrollo sostenible del municipio y satisfaciendo las necesidades de los clientes, convirtiéndonos así en el aliado de confianza en movilidad para los habitantes del municipio.

Visión

Para el 2026 será la cooperativa de transporte de motocarros líder en el corregimiento de La Loma, reconocida por su compromiso con la seguridad, la sostenibilidad y la excelencia en el servicio al cliente, estableciendo estándares de calidad y eficiencia y contribuyendo al crecimiento y bienestar de la comunidad.

Productos o Servicios

La cooperativa ofrece los siguientes servicios:

- Transporte de pasajeros
- Cuentas de ahorro destinadas a la acumulación de fondos para mantenimiento y renovación de vehículos.
- Préstamos personales para socios ahorradores
- Ofrecer seguros de vehículos para los conductores de motocarro, protegiéndolos contra accidentes y daños.
- Programas de capacitación en seguridad vial y mejores prácticas para conductores de motocarro.
- Talleres de educación financiera para ayudar a los conductores a administrar sus finanzas de manera efectiva.

- Ofrecer servicios legales a los conductores en caso de problemas legales relacionados con sus actividades de transporte.
- Desarrollar una aplicación móvil para facilitar las reservas y el seguimiento de los servicios de transporte.
- Implementar sistemas de seguimiento y gestión de flotas para mejorar la eficiencia operativa.

Mercado y público objetivo

Mercado

El mercado objetivo principal de la cooperativa de motocarros Cootranservis, es el transporte local, llevar a los residentes de un lugar a otro dentro de la localidad, como trasladar pasajeros a sus hogares, escuelas, lugares de trabajo, centros de salud y otros destinos locales, En temporada de vacaciones o de alta afluencia de turistas, los motocarros pueden brindar servicios turísticos hacia lugares más emblemáticos del municipio.

Público Objetivo

Los residentes locales, niños, jóvenes y adultos, que necesitan desplazarse dentro de la localidad para ir al trabajo, el colegio, hacer compras o visitar amigos y familiares, son un público objetivo principal. Las personas mayores también pueden depender del transporte para sus necesidades de movilidad.

Factores de Innovación

La innovación es un proceso de transformación y mejora, en el que se introduce novedades o en su defecto se desarrollan elementos totalmente nuevos; conviene mencionar que, para la cooperativa de transporte se han desarrollado estrategias de innovación con sentido

social, el cual es definido por la (CEPAL, s.f.), como instrumento de la administración y gestión, de elementos orientados a mejorar las condiciones sociales, de la comunidad o población en el que se desarrolla; a continuación, se detallan los aspectos de innovación social que caracterizan este proyecto.

- Diseñar puntos de encuentro o estaciones de motocarros que funcionen como espacios comunitarios, con zonas verdes, bancas, y actividades culturales, para fortalecer los lazos comunitarios y generar un sentido de pertenencia.
- Implementar programas de educación financiera para los conductores asociados, brindándoles herramientas para gestionar sus ingresos, ahorrar y planificar a largo plazo.
- Lanzar campañas de concientización sobre seguridad vial dirigidas tanto a los conductores asociados como a los usuarios, con el objetivo de promover prácticas seguras en la carretera.
- Ofrecer programas de capacitación continua para los conductores en áreas como servicio al cliente, manejo eficiente, y primeros auxilios.
- Destacar la calidad y profesionalismo de los conductores como un diferenciador clave.
- Colaborar con autoridades locales para integrar los servicios de la cooperativa con otros modos de transporte público.
- Facilitar la transición suave entre diferentes formas de transporte.

Estructura Organizacional del Negocio

Asamblea General

La Asamblea General es el órgano supremo de toma de decisiones de la cooperativa, en los todos los miembros tienen derecho a voto. En esta asamblea se discuten y aprueban asuntos importantes, como estatutos, elección de la Junta Directiva y asuntos financieros fundamentales. Los miembros de la cooperativa son los propietarios de los motocarros o los conductores. Participan en la toma de decisiones a través de la Asamblea General, siguen las políticas y procedimientos de la cooperativa y comparten los beneficios económicos y las responsabilidades operativas.

Junta Directiva

La Junta Directiva es el órgano ejecutivo de la cooperativa y está compuesta por miembros elegidos por la Asamblea General. Sus funciones incluyen la toma de decisiones diarias, la administración de las finanzas, la implementación de políticas y la supervisión de las operaciones. La Junta Directiva a su vez entre los integrantes asigna roles como presidente, vicepresidente, tesorero y secretario.

Comités de trabajo

Los comités son grupos formados por miembros de la cooperativa que se encargan de tareas específicas, como la gestión de relaciones con clientes, la adquisición de vehículos, la gestión de seguros, la seguridad vial y la promoción de la cooperativa.

- Comité de educación: estará conformado por mínimo tres (3) miembros principales con sus suplentes elegidos por la asamblea general. Tiene como responsabilidad promover la

capacitación integral de todos los miembros de la cooperativa y de los miembros de la comunidad.

Gerente

El gerente es el encargado de la gestión operativa diaria de la cooperativa. Supervisa a los empleados y se asegura de que las operaciones se ejecuten eficazmente, siguiendo las políticas y directrices establecidas por la Junta Directiva y la Asamblea General. planeación estratégica, gestión de recursos, presentación de informes financieros, negociación de acuerdos y contratos, garantizar un servicio de calidad, participar en la toma de decisiones estratégicas junto con la Junta Directiva y otros miembros de la cooperativa, supervisar y coordinar proyectos dentro de la cooperativa, asegurando que se completen a tiempo y dentro del presupuesto.

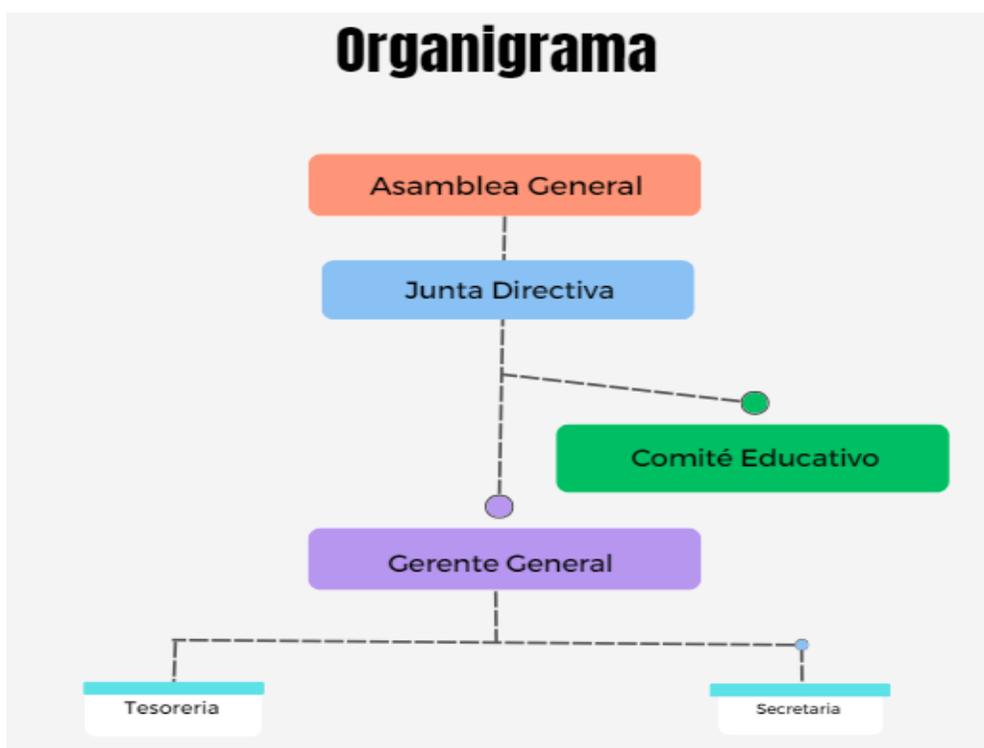
Personal de apoyo

Puede haber personal de apoyo para funciones administrativas, contabilidad, atención al cliente y otras áreas operativas responsables de realizar seguimiento de transacciones y cuentas, colaborar en la elaboración de presupuestos, administrar las cuentas bancarias de la cooperativa incluyendo la realización de depósitos, retiros y transferencias, supervisar el flujo de efectivo, llevar registros de todas las transacciones financieras, evaluar las solicitudes de crédito de los miembros de la cooperativa, así como la gestión de préstamos y el seguimiento de los pagos.

Secretaria

Es la primera persona con la que tienen contacto los miembros, clientes y visitantes de la cooperativa, por tal motivo tiene un papel muy importante. Entre sus funciones se encuentran las siguientes: brindar información básica sobre los servicios y productos de la cooperativa, responder y enrutar llamadas telefónicas a las personas adecuadas, preparar la correspondencia, brindar apoyo en tareas administrativas, entre otras.

Figura 24 *Diseño estructural del organigrama de la cooperativa de transporte*



Nota. Elaboración propia de las autoras.

La siguiente tabla muestra el presupuesto anual del talento humano que se tuvo en cuenta para el personal administrativo por los conceptos de salarios y prestaciones sociales de los cargos tesorería, gerente, secretaria.

Tabla 4 *Presupuesto anual de Talento Humano*

Empleado	Salario Básico	Auxilio de Transporte	Pensión Empleado	Salud Empleado	Pensión Empresa	Salud Empresa	Riesgos	Caja Compe.	Cesantías	Inter. a las Cesantía	Prima	Vacaciones	Presupuesto mensual	Presupuesto anual
Tesoreria	\$ 1.800.000	\$ 140.606	\$ 72.000	\$ 72.000	\$ 216.000	\$ 153.000	\$ 9.396	\$ 72.000	\$ 150.000	\$ 1.500	\$ 161.717	\$ 75.000	\$ 2.779.219	\$ 33.350.630
Gerente	\$ 2.300.000		\$ 92.000	\$ 92.000	\$ 276.000	\$ 195.500	\$ 12.006	\$ 92.000	\$ 191.667	\$ 1.917	\$ 191.667	\$ 95.833	\$ 3.356.589	\$ 40.279.072
Secretaria	\$ 1.200.000	\$ 48.000	\$ 48.000	\$ 48.000	\$ 144.000	\$ 102.000	\$ 6.264	\$ 48.000	\$ 100.000	\$ 1.000	\$ 104.000	\$ 50.000	\$ 1.803.264	\$ 21.639.168
Total													\$ 7.939.073	\$ 95.268.870

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Plan de Operación

Este apartado proporciona una visión detallada de los recursos y la tecnología utilizada para brindar el servicio de transporte en motocarro de manera segura y eficiente. En la siguiente tabla se muestran las principales rutas y horarios establecidos para la operación de los motocarros. Las rutas frecuentes que se tuvieron en cuenta son: entre barrios del corregimiento, el cruce que va hasta los límites con corregimientos aledaños y Fincas y veredas aledañas que es un servicio especial rural el cual llega a una distancia máxima de 40 km.

Tabla 5 Rutas y Horarios

Rutas	Horarios
Entre barrios	5:00 am - 8:00 pm
	Después de las 8:00 pm
Cruce	5:00 am - 8:00 pm
	Después de las 8:00 pm
Fincas y veredas aledañas	Hasta 32 km solo de 5:00 am - 8:00 pm
	de 32 km a 40 km solo 5:00 am - 8:00 pm

Nota. Elaboración propia de las autoras

Infraestructura

Instalaciones

La cooperativa tendrá su sede en el corregimiento de La Loma con las siguientes características:

- Local comercial de 40 m2 con área abierta y 1 baño, estrato 4, canon de arrendamiento \$600.000

La siguiente tabla muestra los equipos y muebles de oficina que se tuvieron en cuenta según la cantidad de trabajadores de planta con los cuales se iniciara la operación de la cooperativa.

Tabla 6 Equipos y muebles de oficina

Elemento	Cantidad	Valor	Valor total
Computador	3	\$ 1.399.000	\$ 4.197.000
Escritorio	3	\$ 245.900	\$ 737.700
Silla Plástica	4	\$ 29.900	\$ 119.600
Silla Giratoria	3	\$ 139.900	\$ 419.700
Archivador	1	\$ 250.000	\$ 250.000
Teléfono Conmutador	1	\$ 110.000	\$ 110.000
Teléfono	2	\$ 59.900	\$ 119.800
Impresora	1	\$ 296.567	\$ 296.567
		Total	\$ 6.250.367

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Tecnología y Sistemas de Información

Con el fin de tener exactitud y precisión en la contabilidad de la cooperativa y de poder dar cumplimiento a los requisitos legales y fiscales exigidos por las entidades reguladoras, se consideró invertir en un software contable que permita facilitar las tareas cotidianas; evitando así errores aritméticos o ingreso de datos incorrectos y en consecuencia sanciones y problemas legales.

La siguiente tabla muestra el valor mensual de internet y telefonía, así como el valor de la inversión inicial del software contable con el que iniciara la cooperativa.

Tabla 7 *Tecnología y sistemas de información*

Servicio	Valor
Internet y telefonía	\$ 120.000
Software Contable	\$ 1.800.000
Total	\$ 1.920.000

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Identificación de Propietarios de Motocarros Interesados

Con el fin de identificar a propietarios de carros interesados en vincularse a la cooperativa se realizará una campaña de información y promoción donde los propietarios de motocarros puedan aprender sobre la cooperativa, sus beneficios y cómo funciona. Se explicará cómo la cooperativa puede ayudar a mejorar sus ingresos y condiciones laborales.

Requisitos para vincularse a la cooperativa

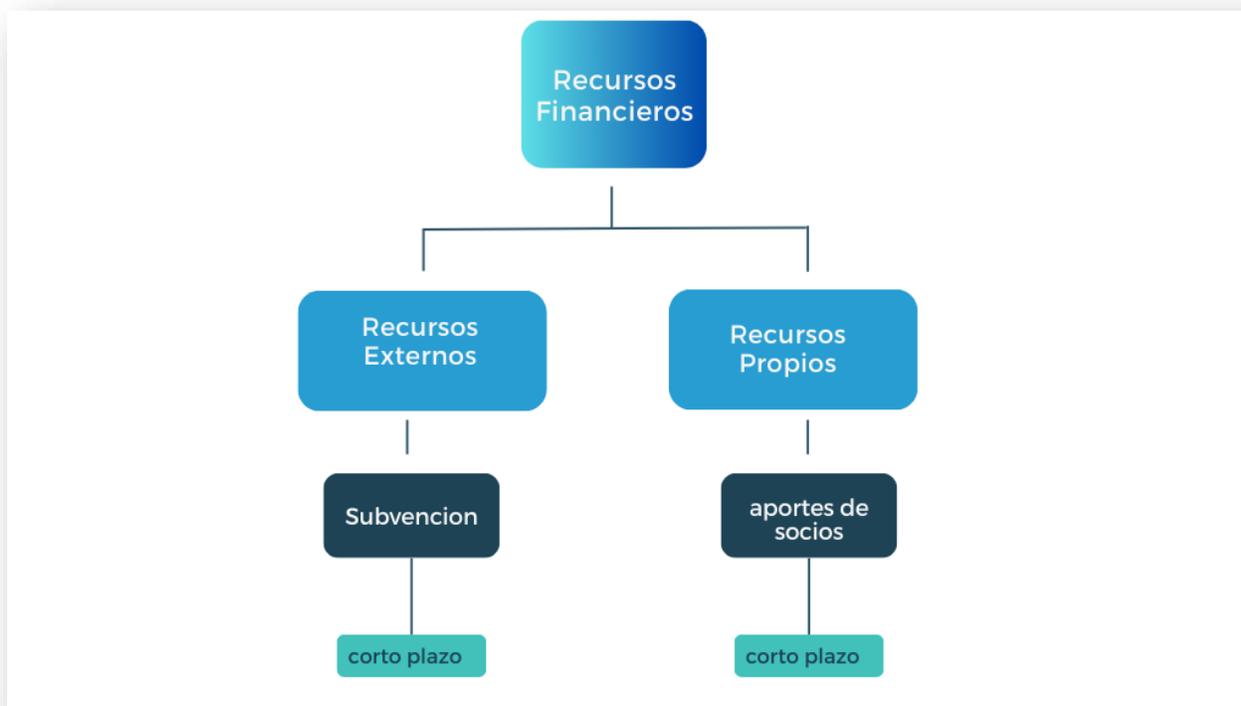
- Ser propietario de motocarro
- Documento de identificación
- Licencia de conducción vigente
- Tarjeta de propiedad del vehículo
- SOAT Vigente
- Certificado de revisión técnico mecánica vigente
- Conocer, aceptar y comprometerse a cumplir los estatutos y reglamentos de la cooperativa, que configuran el Contrato del Acuerdo Cooperativo.
- Ser mayor de dieciocho (18) años y no estar afectado de incapacidad legal, y domiciliado dentro del ámbito territorial de las operaciones de la cooperativa.

- Suscribir y pagar los Aportes Sociales Individuales de acuerdo con los montos estipulados en el "Régimen Económico" de los presentes estatutos y la Ley
- Haber recibido un curso básico de inducción sobre cooperativismo o comprometerse a recibirlo de acuerdo con los reglamentos y a participar en los programas educativos y de capacitación que desarrolle la Cooperativa.
- Suministrar información verídica sobre datos personales y de contacto.

Plan Financiero

Estructura financiera

Figura 25 *Diseño de la estructura financiera de Cootranservis*



Nota. Elaboración propia de las autoras.

Inversión requerida

Para constituir una cooperativa en Colombia hay que tener en cuenta diferentes gastos y costos, que varían según el tipo de cooperativa y la ubicación de esta. Para determinar la inversión inicial requerida en Cootransservis se tuvieron en cuenta los siguientes conceptos y valores.

Tabla 8 *Relación de conceptos que constituyen la inversión inicial*

INVERSION INICIAL	
Concepto	Valor
Registro Cámara y Comercio	\$ 750.000
Costos Notariales	\$ 750.000
Registro ante la Superintendencia de la Economía Solidaria	\$ 1.500.000
Local	\$ 1.000.000
Seguros para los vehículos y Responsabilidad civil	\$ 26.640.000
Promoción y Marketing	\$ 1.050.000
Salarios	\$ 6.314.684
Muebles y Enseres	\$ 6.250.367
Servicios Públicos	\$ 165.000
Reservas para contingencias	\$ 6.960.000
Total inversión inicial	\$ 51.380.051

Nota. Valores expresados en pesos colombianos.

En esta tabla se consideraron los aspectos más importantes a tener en cuenta para la inversión inicial como: Trámites legales ante Cámara y Comercio, Notaria y Superintendencia de la Economía Solidaria, Seguros adecuados para los vehículos, conductores y pasajeros (seguro de responsabilidad civil, seguro de accidentes, etc.), alquiler de un espacio para la atención de clientes, conductores, proveedores entre otros, muebles y equipos de cómputo básicos, así como reservas para contingencias y servicios públicos.

Estructura de financiación

La creación de una cooperativa de transporte como CooTRANSERVIS representa desafíos financieros y requiere establecer una estructura de financiación sólida y adecuada que pueda asegurar que la cooperativa cuente con los recursos necesarios para operar eficazmente desde el inicio y lograr sostenerse en el futuro. A continuación, se plantea una estructura de financiación considerando dos de las diferentes fuentes de financiamiento que existen, las cuales permiten afrontar los costos iniciales y mantener la sostenibilidad financiera a lo largo del tiempo.

Capital inicial de los socios: El capital inicial que deberán aportar los socios es de \$51.380.051, lo que significa que cada uno de los 120 socios iniciales debe hacer un aporte de \$428.167.

Apoyo entidades gubernamentales: Se pretende dar a conocer el plan de negocios detallado que demuestre cómo la cooperativa de transporte contribuirá al desarrollo económico y social del corregimiento de La Loma Cesar, así como a la creación de empleo y la mejora de la movilidad en la región.

Presupuestos de ingresos

El presupuesto de ingresos constituye una herramienta esencial para la planificación financiera tanto de la cooperativa como de sus asociados; en este contexto, se destaca la principal fuente de ingresos, que consiste en los aportes diarios realizados por los conductores, con una tarifa mínima de \$12,000 por asociado al día. De esta cantidad, el 20% se destinará al mantenimiento de los motocarros, el 30% cubrirá los gastos administrativos, y el 50% se dirigirá a un fondo de ahorro. Este fondo permitirá a los asociados disponer de recursos para fines como educación, vivienda y otros. La distribución del dinero según los porcentajes mencionados se presenta en la siguiente tabla, la cual refleja el comportamiento presupuestado de los aportes diarios, mensuales y anuales considerando la participación de 120 asociados en la etapa inicial del proyecto.

Tabla 9 *Relación de los aportes diarios, y detalle de la distribución de los ingresos*

Cant. De Aportantes	Aporte Mínimo Diario	20% Mantenimiento de vehículo	30% Gastos Administrativos	50% Ahorro Diario
1	\$12.000	\$ 2.400	\$3.600	\$6.000
Cant. De Aportantes				
Cant. De Aportantes	Aporte Mínimo Mensual	20% Mantenimiento de vehículo	30% Gastos Administrativos	Ahorro Mensual
1	\$360.000	\$72.000	\$108.000	\$180.000
Cant. De Aportantes				
Cant. De Aportantes	Aporte Mínimo Anual	20% Mantenimiento de vehículo	30% Gastos Administrativos	Ahorro Anual
1	\$4.320.000	\$864.000	\$1.296.000	\$2.160.000
Cant. De Aportantes				
Cant. De Aportantes	Aporte Mínimo Diario	20% Mantenimiento de vehículo	30% Gastos Administrativos	Ahorro Diario
120	\$1.440.000	\$288.000	\$432.000	\$720.000
Cant. De Aportantes				
Cant. De Aportantes	Aporte Mínimo Mensual	20% Mantenimiento de vehículo	30% Gastos Administrativos	Ahorro Mensual
120	\$43.200.000	\$8.640.000	\$12.960.000	\$21.600.000
Cant. De Aportantes				
Cant. De Aportantes	Aporte Mínimo Anual	20% Mantenimiento de vehículo	30% Gastos Administrativos	Ahorro Anual
120	\$518.400.000	\$103.680.000	\$155.520.000	\$259.200.000

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Presupuestos de Costos

El presupuesto de costos de una cooperativa de transporte es una herramienta crucial para la gestión financiera efectiva. En la siguiente tabla se relacionan los costos variables proyectados a tres años para tener en cuenta para iniciar con el funcionamiento de la cooperativa como lo son: servicios públicos, publicidad, dotación. Y costos fijos como: alquiler de local.

Tabla 10 *Estudio de Costo*

ESTUDIO DE COSTOS				
Costos Variables	Mensual	Año 1	Año 2	Año 3
Energía	\$ 150.000	\$ 1.800.000	\$ 2.034.000	\$ 2.034.000
Agua	\$ 15.000	\$ 180.000	\$ 203.400	\$ 204.300
Publicidad Radial y/o Redes Sociales	\$ 120.000	\$ 120.000	\$ 139.200	\$ 140.000
Volantes	\$ 80.000		\$ 80.000	
Pendones	\$ 100.000		\$ 116.000	
Calcomanías Vehículos	\$ 500.000		\$ 580.000	
Uniformes	\$ 250.000	\$ 250.000	\$ 290.000	\$ 336.400
Total costos variables	\$ 1.215.000	\$ 2.350.000	\$ 3.442.600	\$ 2.714.700
Costos Fijos				
Arriendo Local	\$ 600.000	\$ 7.200.000	\$ 7.524.000	\$ 7.560.000
Total costos fijos	\$ 600.000	\$ 7.200.000	\$ 7.524.000	\$ 7.560.000
TOTAL COSTOS	\$ 1.815.000	\$ 9.550.000	\$ 10.966.600	\$ 10.274.700

Nota. Proyección para los servicios públicos, realizada con un aumento del 13%, según lo estimado por Banco de la República.

Presupuestos de Gastos

La proyección de nómina permite anticipar y planificar los gastos laborales, lo que es esencial para la elaboración del presupuesto y la gestión eficiente de los recursos financieros. En la siguiente tabla se plasman los gastos de nómina para tres cargos principales tesorería, gerente secretaria teniendo en cuenta salarios y prestaciones sociales según la normativa vigente proyectados a tres años.

Tabla 11 *Proyección de nomina*

Proyección de Nomina (salario + prestaciones)				
	Mes	Año 1	Año 2	Año 3
Tesorería	\$ 1.890.914	\$ 26.321.523	\$ 25.413.884	\$ 25.413.884
Gerente	\$ 2.875.506	\$ 40.027.044	\$ 40.372.104	\$ 40.372.104
Secretaria	\$ 1.548.264	\$ 21.551.835	\$ 21.737.627	\$ 21.737.627
Total	\$ 6.314.684	\$ 87.900.401	\$ 87.523.615	\$ 87.523.615

Nota. La proyección está basada en las estimaciones realizadas por el Banco de la República, año 1 al 16% y año 2 y 3 al 12%.

Depreciación Anual de Muebles y Equipos de Oficina

Tabla 12 Depreciación de muebles y equipo de oficina proyectado a tres años

Items	Cantidad	Valor	Valor total	% Depreciación anual	Depreciación Año 1	Depreciación Año 2	Depreciación Año 3	Valor del activo año 3
Computador	3	\$ 1.399.000	\$ 4.197.000	20%	\$ 839.400	\$ 671.520	\$ 537.216	\$ 2.148.864
Escritorio	3	\$ 245.900	\$ 737.700	10%	\$ 73.770	\$ 66.393	\$ 59.754	\$ 537.783
Silla Plástica	4	\$ 29.900	\$ 119.600	10%	\$ 11.960	\$ 10.764	\$ 9.688	\$ 87.188
Silla Giratoria	3	\$ 139.900	\$ 419.700	10%	\$ 41.970	\$ 37.773	\$ 33.996	\$ 305.961
Archivador	1	\$ 250.000	\$ 250.000	10%	\$ 25.000	\$ 22.500	\$ 20.250	\$ 182.250
Teléfono Conmutador	1	\$ 110.000	\$ 110.000	10%	\$ 11.000	\$ 9.900	\$ 8.910	\$ 80.190
Teléfono	2	\$ 59.900	\$ 119.800	10%	\$ 11.980	\$ 10.782	\$ 9.704	\$ 87.334
Impresora	1	\$ 296.567	\$ 296.567	20%	\$ 59.313	\$ 47.451	\$ 37.961	\$ 151.843
Total Depreciación Acumulada					\$ 1.074.393	\$ 877.083	\$ 717.477	

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Gastos Variables

Tabla 13 Gastos variables proyectados en tres años

GASTOS VARIABLES				
	Mensual	1 año	2 años	3 años
Internet y telefonía	\$ 120.000	\$ 1.440.000	\$ 1.440.000	\$ 1.440.000
Software Contable	\$ 1.800.000	\$ 200.000	\$ 200.000	\$ 200.000
Total	\$ 1.920.000	\$ 1.640.000	\$ 1.640.000	\$ 1.640.000
Servicios Públicos				
Energía	\$ 150.000	\$ 1.800.000	\$ 2.034.000	\$ 2.034.000
Agua	\$ 15.000	\$ 180.000	\$ 203.400	\$ 204.300
Total	\$ 165.000	\$ 1.980.000	\$ 2.237.400	\$ 2.238.300
Total gastos	\$ 2.085.000	\$ 3.620.000	\$ 3.877.400	\$ 3.878.300

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Gastos Administrativos Fijos

los gastos administrativos fijos de la cooperativa se estudiaron detenidamente logrando así, hallar los costos que son constantes. La siguiente tabla muestra los gastos esenciales para el funcionamiento diario y la gestión eficiente de la cooperativa como lo son salarios, servicios públicos y otros gastos administrativos mensuales y anuales.

Tabla 14 *Gastos administrativos fijos*

Gastos Administrativos		
Items	Mensual	Anual
Sueldos y Prestaciones	\$ 6.314.684	\$ 75.776.208
Otros gastos Admon	\$ 150.000	\$ 1.800.000
Servicios Públicos	\$ 165.000	\$ 1.980.000
Total gastos fijos	\$ 6.629.684	\$ 79.556.208

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Tabla 15 Estado financiero proyectado

Estado Financiero			
EMPRESA	COOTRANSERVIS		
AÑOS DE ANÁLISIS	Año 3	Año 2	Año 1
ACTIVOS			
Activos corrientes			
Caja y bancos	\$ 196.732.800	\$ 171.072.000	\$ 155.520.000
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	\$ 196.732.800	\$ 171.072.000	\$ 155.520.000
Activos no corrientes			
muebles, maquinaria y equipo			\$ 6.250.367
Menos: Depreciación acumulada	\$ 3.025.869	\$ 1.951.476	\$ 1.074.393
Intangibles			
Software contable	\$ 200.000	\$ 200.000	\$ 1.800.000
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	\$ 3.225.869	\$ 2.151.476	\$ 9.124.760
TOTAL ACTIVOS	\$ 199.958.669	\$ 173.223.476	\$ 164.644.760
PASIVO			
Pasivo corriente			
Internet y Telefonía	\$ 1.440.000	\$ 1.440.000	\$ 1.440.000
Servicios Públicos	\$ 2.085.000	\$ 2.237.400	\$ 1.980.000
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	\$ 2.085.000	\$ 2.237.400	\$ 1.980.000
Total pasivos no corrientes			
Deuda a largo plazo			
Ganancias diferidas			
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES	\$ 0	\$ 0	\$ 0
TOTAL PASIVOS	\$ 2.085.000	\$ 2.237.400	\$ 1.980.000
PATRIMONIO			
Capital Socios	\$ 49.295.051	\$ 49.142.651	\$ 51.380.051
TOTAL PATRIMONIO NETO	\$ 49.295.051	\$ 49.142.651	\$ 51.380.051
TOTAL PASIVO+PN	\$ 51.380.051	\$ 51.380.051	\$ 53.360.051

Notas. Elaboración propia de las autoras.

- Índice de Liquidez Corriente indica que la cooperativa tiene suficientes activos corrientes para cubrir sus pasivos corrientes, lo que sugiere solidez en términos de liquidez.
- Índice de Endeudamiento mide la proporción de activos financiados por deuda. Un índice bajo indica una menor dependencia de la deuda.
- Margen de Patrimonio Neto: proporcionar una medida de la rentabilidad en relación con el patrimonio neto.
- Estructura de Activos, Pasivos y Patrimonio Neto: Estos análisis verticales proporcionarán una visión de la composición relativa de los activos, pasivos y el patrimonio neto en el total de la estructura financiera.

Tabla 16 *Punto de equilibrio*

PUNTO DE EQUILIBRIO Y UTILIDAD DESEADA						
		Mes acumulado	A Diciembre			
		Número de mes	12			
COOTRANSERVIS						
Conceptos	Valores Anuales			Supuestos año 2	Resultado	
Detalle	Acumulado último corte	Promedio Mensual	Punto de Equilibrio		Nuevo Punto de Equilibrio	Utilidad Deseada
Ingreso Operacional	\$ 155.520.000	\$ 12.960.000,0	\$ 7.518.291,2		\$ 8.029.243,1	\$ 8.044.387,5
(-) Costos y Gastos Variables	\$ 5.970.000	\$ 497.500,0	\$ 288.607,2		\$ 76.590,7	\$ 76.735,1
Margen de Contribución	\$ 149.550.000,0	\$ 12.462.500,0	\$ 7.229.684,0		\$ 7.952.652,4	\$ 7.967.652,4
% Margen de Contribución	96%	96%	96%	3%	99%	99%
(-) Costos y Gastos Fijos	\$ 86.756.208	\$ 7.229.684,0	\$ 7.229.684,0	10%	\$ 7.952.652,4	\$ 7.952.652,4
Utilidad Operacional	\$ 62.793.792,0	\$ 5.232.816,0		\$ 15.000	\$ 0,0	\$ 15.000,0

Nota. Elaboración propia de las autoras.

Esto significa que la cooperativa necesita generar al menos \$149.550.000 en ingresos operacionales para cubrir todos sus costos fijos y variables y no incurrir en pérdidas.

Este análisis proporciona a la cooperativa información valiosa sobre el nivel mínimo de ingresos necesarios para cubrir todos los costos y alcanzar el punto de equilibrio. Además, ayuda a la toma de decisiones estratégicas para mejorar la rentabilidad, como la reducción de costos fijos o el aumento de los márgenes de contribución.

VPN

La siguiente tabla permite ver los flujos de efectivo que se generan por la inversión en cada periodo. Teniendo en cuenta los resultados arrojados, se puede determinar que la inversión puede ser considerada rentable.

Tabla 17 VPN

K	8%	10%	12%
0	-\$ 51.360.051	-\$ 51.360.051	-\$ 51.360.051
1	\$ 155.520.000	\$ 155.520.000	\$ 155.520.000
2	\$ 171.072.000	\$ 171.072.000	\$ 171.072.000
3	\$ 196.732.800	\$ 196.732.800	\$ 196.732.800
	\$ 446.839.506	\$ 430.571.901	\$ 415.265.215
VPN	\$ 395.479.455	\$ 379.211.850	\$ 363.905.164

Cálculo de la TIR

La TIR es una medida de rentabilidad que indica la tasa de rendimiento de una inversión. Permite comparar la rentabilidad de la inversión y tomar decisiones. La TIR es especialmente

Resultados

En este proyecto, se diseñó un modelo de negocio centrado en la prestación de servicios de transporte público en motocarro. Se llevó a cabo un estudio de mercado para evaluar la aceptación de una cooperativa de transporte en la población, identificando una demanda sustancial y condiciones favorables para el emprendimiento.

Posteriormente, se investigaron las leyes y regulaciones pertinentes para el transporte público, específicamente para motocarros, encontrando el Decreto 4125 de 2008. Este decreto busca regular la habilitación de empresas que ofrecen servicios de transporte público terrestre mixto en vehículos tipo motocarro, asegurando la eficiencia, seguridad y economía del servicio bajo los principios de libre competencia e iniciativa privada.

Considerando el límite poblacional establecido por el Decreto 4125 y respaldado por la última encuesta del DANE que confirma que el municipio y, por ende, el corregimiento no supera los 50,000 habitantes, se fortalece la viabilidad del proyecto.

Se llevaron a cabo estudios de factibilidad financiera, incorporando precios, costos, gastos e inversiones, y se aplicaron herramientas financieras para proyectar y evaluar la viabilidad a corto plazo. Las proyecciones financieras a tres años resultaron favorables.

En resumen, mediante un análisis exhaustivo de mercado, operaciones y aspectos financieros, se ha desarrollado un plan de negocio sólido que aborda todos los factores y variables esenciales. Este plan respalda la creación de una cooperativa de transporte público en el corregimiento de La Loma, Cesar, anticipándose a imprevistos y estableciendo las bases para un proyecto exitoso.

Conclusiones

En conclusión, cada estudio llevado a cabo en este documento se ha basado en los fundamentos esenciales de un plan de negocio. El objetivo fue identificar las características comerciales inherentes a un modelo de negocio orientado al transporte público, desarrollar estrategias operativas y evaluar proyecciones financieras para determinar la viabilidad de la propuesta.

El plan de marketing documentó la necesidad e interés de la población en la organización del transporte terrestre automotor, reflejando la visión anticipada de las autoras. Este proyecto no solo busca dejar un precedente en la comunidad sobre la viabilidad de la cooperativa, sino también presentarse como un modelo de negocio innovador para la sociedad y sus asociados.

Los resultados son alentadores, con proyecciones financieras que muestran un crecimiento exponencial y una tasa interna de retorno del 44%. Esta cifra respalda la aceptación del emprendimiento y refleja la viabilidad económica y financiera para la constitución y puesta en marcha del proyecto.

La realización de este proyecto ha sido un aprendizaje significativo para las autoras, quienes han aplicado todos los conocimientos adquiridos a lo largo de su carrera como profesionales de administración de empresas. Además, resulta satisfactorio haber marcado un precedente en una comunidad que, en términos de movilidad, no había experimentado intervenciones públicas previas. Este proyecto no solo es un logro académico sino también una contribución positiva al desarrollo y la innovación en la comunidad local.

Recomendaciones

Las redes sociales han emergido como uno de los indicadores más prominentes en la actualidad, sirviendo como un reflejo de las hipótesis desarrolladas a través de la observación. No obstante, las autoras, respaldadas por la experiencia adquirida en este proyecto y el conocimiento meticulosamente cultivado, llegan a la conclusión de que la elaboración de un plan de negocios de manera anticipada no solo mitiga los riesgos inherentes a cualquier emprendimiento, sino que también proporciona una comprensión exhaustiva de cada faceta del proyecto. Este enfoque proactivo permite la ejecución de un modelo de negocio de manera segura y fundamentada.

Bibliografía

Pérez, E. F. (2021). repositorio Institucional Universidad Libre. Obtenido de repositorio Institucional Universidad Libre: <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/24481>

Rodríguez, D. A., Téllez, C. A., López Pastrana, J. M., Cabrera, i. A., Aranda, J. S., & González, o. A. (enero - diciembre de 2017). revista científica editorial USCO Universidad Surcolombiana. Obtenido de revista científica editorial USCO Universidad Surcolombiana: <https://journalusco.edu.co/index.php/erasmus/article/view/1347/2783>

Secretaria Senado. (12 de 02 de 2023). Secretaria Senado. Obtenido de secretaria Senado: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

Suarez Ortiz, T., Polanía Dussán, o., & Ramírez Dussán, c. (na de na de 2019). estudio de caso el servicio público mixto en motocarro en el municipio de rivera - Huila. obtenido de estudio de caso el servicio público mixto en motocarro en el municipio de Rivera - Huila: <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/20200/estudio%20de%20caso%20el%20servicio%20p%20c3%9ablico%20mixto.pdf?sequence=1&isallowed=y>

Supertransporte. (24 de 11 de 2020). Supertransporte. Obtenido de Supertransporte: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2020/supertransporte-ordena-a-autoridades-organismos-de-transito-y-entidades-del-sistema-nacional-de-transporte-actualizar-plan-de-control-de-transporte-informal-e-ilegal-para-2021/>

García Prado, e. (2019). Lanzamiento de productos y servicios. Ediciones Paraninfo, S.A.

Grasso, L. (2006). Encuestas: elementos para su diseño y análisis. Editorial Brujas. <https://elibro-net.ezproxy.uan.edu.co/es/ereader/bibliouan/77141?page=14>

Así arrancan las apuestas de los analistas para la discusión del salario mínimo de 2024. (s/f). Diario La República. Recuperado el 19 de octubre de 2023, de <https://www.larepublica.co/economia/salario-minimo-colombia-2024-apuestas-de-los-analistas-3728077>

Impuestos, transporte y servicios: estas son las alzas de precios que arrancan en 2023. (s/f). Diario La República. Recuperado el 19 de octubre de 2023, de <https://www.larepublica.co/economia/impuestos-transporte-y-servicios-estos-son-los-aumentos-de-precios-que-arrancan-en-2023-3517599>

La Gran Central de Información Empresarial de Colombia - RUES. (s/f). Org.co. Recuperado el 19 de octubre de 2023, de <https://www.rues.org.co/Home/About>

CEPAL, C. E. (s.f.). *Cepal.org*. Obtenido de Cepal.org:

<https://www.cepal.org/es/temas/innovacion-social/acerca-innovacion-social#:~:text=La%20CEPAL%20defini%C3%B3n%20la%20innovaci%C3%B3n,la%20obligaci%C3%B3n%20de%20la%20regi%C3%B3n>

Johnson, G., Scholes, K., & Whittington, R. (2008). *Exploring Corporate Strategy: Text and Cases*. Financial Times Prentice Hall.

minutos, c. (2016). *El análisis PESTEL: Asegure la continuidad de su negocio*. 50Minutos.es.

Saldías, E. U. (2014). El transporte público en Santa Cruz, una deuda con la ciudad. *Redalyc.org*, 36. Recuperado el 21 de 11 de 2023, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=426141578003>

Sánchez, J. M. ((2010)). *e-libro*. Recuperado el 10 de octubre de 2023, de e-libro: <https://elibro-net.ezproxy.uan.edu.co/es/ereader/bibliouan/36395?page=6>

Sobrero, F. S. (abril de 2009). *Asociacion de Administradores Gubernamentales*. Obtenido de Asociacion de Administradores Gubernamentales: <https://www.asociacionag.org.ar/pdfcap/5/Sobrero,%20Francisco%20->

%20estudios%20de%20viabilidad%20la%20cenicienta%20de%20los%20proyectos%20d
e%20inversion.pdf