



Universidad Empresarial Siglo 21.

Contador Público

**“Servicio de transporte para Estudiantes de la
Universidad Empresarial Siglo 21 en la
ciudad de Córdoba Capital.”**

Argüello Eduardo Martin

2016.

Resumen

En el presente Trabajo Final de Graduación se investigó la factibilidad de la realización de un proyecto de inversión, basado en la creación de una empresa cuyo objeto es la prestación de servicios de transporte para los alumnos de la Universidad Empresarial Siglo 21, en la ciudad de Córdoba Capital.

Partiendo de la carencia de dicho servicio, este proyecto tiene como finalidad proporcionar un servicio eficiente, cómodo y seguro para los estudiantes de la institución mencionada anteriormente.

En base a lo planteado recientemente se realizaron estudios de viabilidades que permitieron estudiar las posibilidades de la puesta en marcha de dicha empresa hasta la proyección de la misma en el largo plazo. Se realizaron estudios comerciales, técnicos y organizacionales, así como también se determinó el impacto legal, y ambiental que tendrá la misma. Buscando de esta manera la obtención de datos significativos sobre la posibilidad de realización del proyecto. Finalmente se llevó a cabo la proyección económica y financiera, con el objetivo de arribar a la conclusión final del mencionado proyecto.

Con el análisis de todas estas variables, se obtuvo como resultado de que el mismo no es aceptable. Por lo cual sería no factible emprender el sistema de transporte estudiantil de la Universidad Empresarial Siglo 21.

Palabras Claves: Proyecto de Inversión, Análisis de viabilidades, Prestamos, Activos fijos.

Abstract

In the present Final Graduation Work the feasibility of the realization of an investment project was investigated, based on the creation of a company whose object is the provision of transport services for the students of the Business University Siglo 21, in the city of Cordoba Capital.

Based on the lack of this service, this project aims to provide an efficient, comfortable and safe service for students of the institution mentioned above.

On the basis of what was recently proposed, feasibility studies were carried out, which allowed us to study the possibilities of starting up this company until its projection in the long term. Commercial, technical and organizational studies were carried out, as well as the legal, and environmental impact that it will have. Seeking in this way the obtaining of significant data on the possibility of realizing the project. Finally, the economic and financial projection was carried out, in order to arrive at the final conclusion of the mentioned project.

With the analysis of all these variables, it was obtained as a result that it is not acceptable. Therefore it would be impractical to undertake the student transportation system of the Siglo 21 Business University.

Índice

CAPITULO 1	- 5 -
1.1. Introducción:	- 5 -
1.2. Justificación:	- 6 -
CAPITULO 2	- 8 -
2.1. Objetivo General:.....	- 8 -
2.2. Objetivos Específicos:	- 8 -
CAPITULO 3	- 9 -
3.1 Marco Teórico:	- 9 -
3.1.1 Definición de Proyectos:	- 9 -
3.1.2. Definición de Inversión:.....	- 10 -
3.1.3. Etapas del Proyecto de Inversión:	- 10 -
3.1.4. Análisis de Viabilidades.....	- 12 -
3.1.5. Análisis Impositivo del Proyecto	- 17 -
3.1.6. Análisis laboral del proyecto.....	- 24 -
3.1.7. Evaluación del Proyecto.....	- 26 -
3.1.8. Flujo de Fondos	- 27 -
3.1.9. Indicadores de Rentabilidad	- 30 -
CAPITULO 4:	- 35 -
4.1. Metodología:	- 35 -
CAPITULO 5:	- 39 -
5.1. Desarrollo del Proyecto:	- 39 -
5.1.1. <i>Viabilidad Comercial:</i>	- 39 -
5.1.2. <i>Estudio Técnico</i>	- 49 -
5.1.3. <i>Estudio Administrativo</i>	- 61 -
5.1.4. <i>Estudio Legal</i>	- 62 -
5.1.5. <i>Estudio Ambiental</i>	- 68 -
5.1.6. <i>Estudio Económico y Financiero:</i>	- 70 -
5.1.7. <i>Indicadores de Rentabilidad:</i>	- 78 -
CAPITULO 6:	- 81 -

6.1. Conclusión:	- 81 -
CAPITULO 7:	- 84 -
7.1. Bibliografía:	- 84 -
7.1.1. Textos:.....	- 84 -
7.1.2. Páginas Web Consultadas:	- 86 -
CAPITULO 8:	- 89 -
8.1. Anexo I: Encuesta para el estudio de mercado.	- 89 -
8.2. Anexo II: Mercedes Benz – Leasing.....	- 90 -
8.3. Anexo III: Mercedes Benz – Leasing.	- 92 -
8.4. Anexo IV: Escala salarial	- 94 -
8.5. Anexo V: Requisitos Municipalidad.....	- 96 -
8.6. Anexo VI: Préstamo B.I.C.E.	- 97 -
8.7. Anexo VII: Reglamentación B.N.A – Prestamos.	- 99 -
8.8. Anexo VIII: Anexo I del Decreto 814/01.	- 102 -
8.9. Anexo IX: Escala salarial empleados de comercio.....	- 103 -

CAPITULO 1

Título:

“Servicio de transporte para Estudiantes de la Universidad Empresarial
Siglo 21 en la ciudad de Córdoba Capital.”

1.1. Introducción:

El siguiente trabajo es la evaluación de un proyecto de inversión, sobre la realización de una empresa que se dedique a prestar servicios de transporte exclusivo para los estudiantes de la Universidad Empresarial Siglo 21 en la ciudad de Córdoba.

Este proyecto nace a partir de una oportunidad de mercado. La ciudad de Córdoba se ha convertido en un lugar de preferencia para miles de estudiantes, los cuales a la hora de elegir donde realizar su formación universitaria se inclinan por tal plaza. Tal es así que el 10% de la población de la capital son estudiantes, la mayoría de ellos concentrados en el barrio de Nueva Córdoba. Dato que no es menor cuando se está analizando la posibilidad de implementar un servicio exclusivo para los mismos. Cientos de alumnos viajan diariamente desde sus hogares hasta el campus de dicha institución y tienen que hacerlo a través del sistema público de transporte, el cual es muy ineficiente. Aquí se plantea un emprendimiento que permitirá garantizar que el tiempo del recorrido se acorte, que los viajes sean más

confortables, seguros y generando una continúa interacción con sus compañeros. Es por ello que este proyecto se realizó con el fin de determinar la posibilidad, factibilidad y rentabilidad que tendría la inversión planteada, ajustándose a variados estudios previos que le permitirán en un primer momento recolectar información y datos suficientes para que luego puedan hacer un análisis riguroso de cada uno de ellos, y así determinar, si es o no, conveniente económicamente la consecución de tal emprendimiento. Este trabajo toma como base y respaldo distintos autores que son referentes en el tema a desarrollar. Generando sustento tanto en lo teórico como en lo práctico, para cumplir con cada uno de los objetivos planteados.

1.2. Justificación:

A la hora de pensar en invertir, lo primero que se piensa es en cuanto dinero se necesita, ninguna persona realiza una erogación de fondos sin antes haber realizado algún tipo de investigación previa, que en cierta forma reduzca el riesgo de la actividad a ejecutar. De esta manera aparece lo que se conoce como “Formulación y evaluación de proyectos de inversión” herramienta muy utilizada, tanto para emprendimientos nacientes como para empresas en marcha, su propósito es generar una planificación previa al comienzo de la actividad, es una metodología de trabajo que permite analizar en el presente, un futuro posible. Este método no asegura el éxito del emprendimiento pero permite reducir el riesgo y asignar correctamente recursos escasos. En este trabajo se busca analizar la posibilidad de crear un emprendimiento nuevo que brinde servicios de transporte a estudiantes de la universidad, aprovechando una necesidad que se encuentra insatisfecha por este público.

Los estudiantes de la Universidad Empresarial Siglo 21, cursan semanalmente muchas de sus materias curriculares (independientemente de que carrera estén haciendo) en el Campus de facultad mencionada anteriormente, el mismo se encuentra ubicado frente del Aeropuerto Internacional Ingeniero Ambrosio Taravella de la ciudad de Córdoba, situado a 15 km del barrio Nueva Cordoba, zona de preferencia y mayor concentración de estudiantes, los mismos no cuentan con un sistema de transporte público o privado que sea directo, es decir desde las cercanías de sus hogares hasta el campus de dicha institución. Es aquí donde se observa una gran oportunidad de mercado, generando la necesidad de elaborar un proyecto de inversión que permita determinar la rentabilidad que tendrá, generando la posibilidad a inversores de captar este nicho de mercado que a la fecha de realización del trabajo se encuentra inexplorado, logrando de esta manera unir por un lado una situación problemática (falta de servicios de transporte para estudiantes) y por el otro lado generar un beneficio con la creación de un nuevo emprendimiento. Por este motivo se pretende realizar un estudio minucioso del tema, con el fin de reducir el riesgo y prever posibles inconvenientes a la hora desarrollar la actividad. A lo largo de esta investigación el lector va a poder arribar a una conclusión que le permita decidir si es conveniente o no la implementación del proyecto.

CAPITULO 2

2.1. Objetivo General:

Formular y evaluar un proyecto de inversión que consiste en la creación de un servicio de transporte estudiantil de la Universidad Siglo 21 en la ciudad de Córdoba, para el año 2016.

2.2. Objetivos Específicos:

- Definir la posibilidad de realización del proyecto a través del análisis de la viabilidad comercial.
- Conocer la viabilidad técnica y organizacional definida para el emprendimiento a estudiar.
- Analizar la viabilidad medioambiental, y la incidencia Impositiva aplicable a la prestación de este servicio.
- Comprobar que no existan restricciones o limitaciones legales para la consecución del emprendimiento.
- Evaluar la rentabilidad económica - financiera del proyecto a través de indicadores financieros que permitan cuantitativamente determinar la aprobación o rechazo del caso analizado.

CAPITULO 3

3.1 Marco Teórico:

3.1.1 Definición de Proyectos:

Como se mencionó anteriormente este trabajo es un Proyecto de Inversión, por lo tanto la primer pregunta que deberían hacerse es ¿qué es un proyecto? Se puede definir como la búsqueda de una solución inteligente de un problema surgido por una necesidad humana insatisfecha, o como la guía para llevar a cabo una oportunidad de negocio que se presenta. Es una solución inteligente porque surge de un proceso ordenado y racional que permite identificar claramente la problemática a resolver y justifica su necesidad en base a un análisis económico-social de los beneficios y costos que generaría. (Urbina, 2001). Un proyecto surge como respuesta a una idea, que busca la solución un problema. Cuando exista un necesidad humana de un bien o servicio habrá necesidad de invertir, ya que de esta manera es la única forma de generar dicho producto o en su caso el servicio. Siempre que se habla de inversión se está haciendo referencia al propósito de generar una rentabilidad económica, con el objetivo de satisfacer una necesidad que surge de una población determinada. Desde el punto de vista de un economista un proyecto es una fuente de costos y beneficios que ocurren en distintos periodos de tiempo. El desafío que enfrenta es identificar los costos y beneficios atribuibles al proyecto, medirlos y valorarlos con el fin de emitir un juicio sobre la conveniencia de ejecutar ese proyecto. Esta concepción lleva a la evaluación económica de proyectos. (Fontaine, 2008)

3.1.2. Definición de Inversión:

Toda inversión implica un desembolso de dinero, tanto para empresas nuevas como para las existentes, en búsqueda de recibir un rendimiento superior al costo de la realización. Es necesario que se tenga en cuenta las decisiones de financiación, por lo tanto analizar cuál será la mejor fuente de fondos para hacer frente a las inversiones. Esto comienza con la obtención de una idea de negocios, la misma nace en la mente de los emprendedores, puede surgir a causa de diversos factores ya sea que se encuentren frente a una necesidad insatisfecha en el mercado o frente a cambios de hábitos de la sociedad que permitan el desarrollo de un nuevo producto o servicio. Es decir es muy amplio el margen que puede tener un emprendedor a la hora de encontrar una idea que genere un negocio. (Spidalieri, 2010).

3.1.3. Etapas del Proyecto de Inversión:

Es aquí donde se mezclan los conceptos explicados anteriormente, es decir partiendo de una idea de negocio, se pretende buscar una solución, que a través de una erogación de dinero permita generar un mayor valor económico en el futuro. Para lograr esto es necesario realizar una planificación financiera, una proyección de lo que va a ser el nuevo producto o servicio. En todo proyecto de inversión existe lo que se conoce como “pre inversión” etapa que se enfoca a estudiar segmentos para lograr reducir la incertidumbre en cuanto a la inversión propiamente dicha. Acá, es donde se “preparará” el proyecto en primera instancia, es la generación de la idea. Se determinara la magnitud de sus inversiones, costos y beneficio. En una segunda instancia, llamada perfil se “evaluará” el rendimiento de la inversión y la

rentabilidad, en esta etapa se va a recabar un conjunto de información que permita conocer en forma preliminar distintos aspectos del proyecto, tales como la oferta existente, la demanda insatisfecha, la localización espacial, sus razones y los aspectos técnicos vinculados a las operaciones consideradas, la magnitud de la inversión requerida, los aspectos financieros y la organización requerida para la ejecución y operación. Tanto en las etapas de pre inversión como en la evaluación se pueden presentar diversos factores que guíen al éxito o fracaso del mismo. Por ejemplo, un cambio tecnológico, un cambio en el contexto político, un cambio en las relaciones comerciales internacionales, la inestabilidad de la naturaleza y la normativa legal entre muchos otros más, pueden hacer que el análisis que se hizo durante la etapa de pre inversión conduzca a otras conclusiones. (Sapag Chain, 2008).

La existencia de estos posibles factores que generen influencia sobre el proyecto son el punta pie inicial para que se realice lo que se conoce como análisis de pre factibilidad. “el estudio de prefactibilidad persigue disminuir los riesgos de la decisión; dicho de otra manera, busca mejorar la calidad de la información que tendrá a su disposición la autoridad que deberá decidir sobre la ejecución del proyecto” (Fontaine, 2008, p.37).

El termino factibilidad hace referencia, a la posibilidad de que pueda ser realizado, en este caso el proyecto propiamente dicho. Esté análisis de pre factibilidad permite profundizar la investigación a través de estudios específicos como el estudio de mercado, el estudio técnico, el estudio organizacional-administrativo, el legal, el estudio financiero y el estudio de impacto ambiental, que a continuación desarrollaremos con mayor detalle. (Spidalieri, 2010)

3.1.4. Análisis de Viabilidades

3.1.4.1. Viabilidad comercial:

También denominado estudio de mercado, es el punto inicial para dar comienzo al análisis. Se pretende determinar si el producto o servicio ofrecido por el proyecto va a ser aceptado y consumido en tal caso por los potenciales clientes. Su objetivo principal es dejar reflejado la necesidad que tienen los consumidores por adquirir el producto o servicio que se quiere ofrecer. Con los datos arrojados de este estudio se trata de determinar la demanda del mismo y la forma de hacer llegar el producto a sus consumidores. Permitiendo así determinar la aceptación o el rechazo del proyecto sin tener que asumir grandes costos. (Baca Urbina, 2001). También constituye el primer paso para el dimensionamiento físico y financiero, en función de la demanda que este enfrentará se podrá seleccionar las tecnologías o procesos de producción más adecuados. Metodológicamente, los aspectos que deben estudiarse son cuatro:

- 1- El consumidor y las demandas del mercado y del proyecto, actuales y proyectadas.
- 2- La competencia y las ofertas del mercado y del proyecto, actuales y proyectadas.
- 3- La comercialización del producto o servicio generado por el proyecto.
- 4- Los proveedores, y la disponibilidad y precio de los insumos.

Se define al mercado como “el área en que confluyen las fuerzas de la oferta y demanda para realizar las transacciones de bienes y servicios a precios determinados” (Baca Urbina 2001, p 14.)

3.1.4.2. Viabilidad técnica:

El propósito de este estudio, es proveer información para cuantificar y proyectar lo concierne a inversiones y costos propios de la operación del proyecto. Estas estimaciones se pueden hacer detallando cuantitativamente y cualitativamente. Dentro de las decisiones más importantes en este estudio que se deben definir son: los requerimientos de edificios, máquinas y equipos para la operación y el monto de la inversión correspondiente. Determinar el tamaño que maximizan la rentabilidad del proyecto. El tamaño del mismo, ira paralelamente relacionado con lo que arroje el diagnóstico del estudio comercial. Se procede a definir los materiales, los recursos disponibles, el tamaño del mercado, aspectos políticos para determinar el tamaño óptimo del proyecto. Además se debe cuantificar las necesidades de mano de obra y asignarles un nivel de remuneración para el cálculo de los costos de operación. De igual manera deberán contemplarse los costos de mantenimiento y reparación. (Spidalieri, 2010).

Este estudio se caracteriza por ir alineado a las demás viabilidades, teniendo en cuenta que para la confección del mismo, hay que analizar los datos que arrojan los demás estudios. (Sapag Chain, 2008).

3.1.4.3. Viabilidad Organizacional – Administrativo:

Este estudio es fundamental al igual que los otros, su objetivo se enfoca en pensar, visualizar como sería el proyecto funcionando, para determinar cómo sería exactamente su función y así poder arrojar los mejores pronósticos. A partir de éste análisis, encontrar una buena estructura organizativa para el negocio, puede llevar a obtener beneficios económicos. Las empresas que no tienen una organización precisa y las cuentas en orden es muy difícil que puedan sobrevivir a los constantes cambios que se producen en el mercado. Además de la necesidad de determinar la estructura organizativa, es fundamental definir los requerimientos del personal que desempeñara las actividades. Es por esto que se realiza el estudio organizacional administrativo. (Spidalieri, 2010).

3.1.4.4. Viabilidad legal:

Desde el punto de vista de lo legal, hace referencia al hecho de que existe alguna normativa que pueda restringir o prohibir la ejecución del proyecto. Se estudian exigencias que recaen específicamente sobre el proyecto, teniendo en cuenta la Seguridad Social, Gremios, Derechos que tiene los empleados, las normas de seguridad e higiene, entre otras. Al momento de analizar proyectos nacientes como es nuestro caso en estudio, es importante conocer que hay ciertas actividades que precisan de ciertas futuras sociedades, por ejemplo si es necesario la financiación en mercado de capitales será necesario constituirse como una Sociedad Anónima. Esto quiere decir que la forma jurídica elegida, condicionara

el funcionamiento del proyecto. Determinar la viabilidad legal permite conocer el alcance y limitaciones de la inversión. (Baca Urbina, 2001).

3.1.4.5. Viabilidad ambiental:

Es uno de los campos de investigación que más se han desarrollado en los últimos tiempos en el mercado mundial. La globalización, los adelantos tecnológicos y la evolución de las sociedades son una de las razones de la incipiente importancia de este estudio. Existen algunos efectos ambientales que pueden repercutir directamente por la inversión realizada como por ejemplo los siguientes costos; controlar emanaciones de gases, contaminaciones de agua, eliminar reciclar o biodegradar residuos tóxicos, cumplir con las normas ambientales respecto a la comercialización del producto, o normas referidas a aspectos ambientales concierne a las materias primas utilizadas en todo el proyecto, entre varios más. El reconocimiento oportuno de los peligros, y la evaluación de los riesgos e impactos a que se exponen las personas, el medio ambiente, la comunidad y los bienes físicos a causa de los proyectos que se desarrollan, sirve para tomar medidas preventivas que tengan como finalidad el control de estos riesgos, generando así un plus, un valor agregado a la imagen corporativa. (Sapag Chain, 2008).

3.1.4.6. Viabilidad Económica – Financiera:

El objetivo de este estudio es determinar cuál es el monto de los recursos económicos necesarios para la realización del proyecto, cuáles serán los costos totales incurridos en la actividad. Exponer de manera numérica todo lo referido a costos e ingresos que arrojan los estudios anteriores. A través de cuadros analíticos y datos adicionales, se agruparan los ítems de inversiones, costos e ingresos que se obtienen de las distintas viabilidades estudiadas anteriormente. Se podrán clasificar en grupos según corresponda, como por ejemplo inversiones en equipamiento, inversiones en obras físicas, en capital de trabajo entre otros. Teniendo en cuenta que para la creación de un nuevo negocio, es necesario tanto un monto monetario inicial como aportes regulares, esto es inversiones y reinversiones, se separa en dos etapas para fines prácticos, una antes de que se inicien las operaciones habituales del negocio, y otra etapa cuando el negocio ya está en marcha. A esto se deberá tener en cuenta el valor de desecho de las mismas. (Baca Urbina, 2001).

En conclusión en esta etapa, se ordena y sistematiza la información de carácter monetario que se obtuvieron en las etapas anteriores con el objetivo de evaluar los distintos antecedentes para determinar la rentabilidad del proyecto.

Los ingresos del proyecto se extraen de la información indagada en el estudio de mercado. Con las decisiones de precios, política de ventas, estimación de mercado y duración del proyecto, entre otros factores, se podrá pronosticar los ingresos del negocio. Al igual que las inversiones y los ingresos, los costos se encuentran en los estudios anteriores, ya que de esto se trata el estudio financiero: recolectar información de las viabilidades anteriores para plasmarlas de manera cuantitativa. Hay que detenerse y hacer un análisis minucioso de todos

los costos, tanto directos como indirectos, la rentabilidad del proyecto puede variar por no haber considerado o tenido en cuenta alguna variable. Es por ello que hacemos hincapié en este segmento para realizar un estudio impositivo para determinar cómo recaen estas imposiciones sobre la actividad a desarrollar. (Spidalieri, 2010).

3.1.5. Análisis Impositivo del Proyecto

Para dar comienzo al tema es necesario conceptualizar ¿qué es el impuesto? Es una imposición dispuesta por el estado a los contribuyentes, es decir a las personas físicas o jurídicas que deben ingresar dicho dinero. Esta imposición que realiza el Estado es para solventar el gasto público, es una de las herramientas financieras que tiene el mismo. Cuando hablamos de sujeto se hace referencia a la persona que genera el hecho imponible, es decir el sujeto pasivo del impuesto. El objeto se encuentra asociado a que grava el impuesto. La base imponible es el monto sobre el cual se calculara el impuesto a ingresar. El hecho imponible es justamente el hecho, la acción, o el suceso que da origen para que el estado imponga la obligación tributaria (Jarach, 2013).

3.1.5.1. *Impuesto a las Ganancias:*

El objeto de esta tributación recae sobre “todas las ganancias obtenidas por personas físicas o jurídicas quedan sujetas a esta ley” (Ley impuesto a las ganancias, art.1). Es decir todas las personas jurídicas, las empresas (sujetos pasivos) van a pagar un impuesto por las

ganancias que tengan, aplicando una alícuota proporcional sobre una base imponible constituida por el resultado antes de impuestos, constituido sobre bases fiscales.

Este tributo se divide en cuatro categorías, la primera son las rentas del suelo es decir ganancias por alquileres de bienes inmuebles, la segunda categoría rentas de capital por ejemplo los intereses ganados por prestar dinero, la tercer categoría son los beneficios de las empresas (el art. 49 de la ley los enumera) y por último la cuarta categoría es la renta del trabajo personal es decir la que aplica se a las personas físicas o trabajadores en relación de dependencia. Sin embargo, no todos los empleados tienen que pagar el impuesto, ya que hay un monto mínimo a partir del cual empieza a aplicar el gravamen.

El art. 2 de dicha ley establece que las ganancias para personas físicas y sucesiones indivisas van a estar gravadas siempre que exista una ganancia propiamente dicha, debe ser periódica o susceptible de serlo, que permanezca la fuente y debe estar habilitado para hacerla. En cambio para las personas jurídicas solo es necesario que exista una ganancia para que este alcanzada por este impuesto. (Ganancias de tercera categoría). La noción jurídica de persona se encuentra contenida en el artículo 30 del Código Civil, que dice: “son personas todos los entes susceptibles de adquirir derechos, o contraer obligaciones”.

“Para establecer la ganancia neta se restaran de la ganancia bruta los gastos necesarios para obtenerla o, en su caso, mantenerla y conservar la fuente, cuya deducción admita esta ley, en forma que la misma disponga” (Ley impuestos a las ganancias art. 17). Con esto se quiere decir que este gravamen permite realizar determinadas deducciones como por ejemplo los intereses de préstamos bancarios, arrendamientos financieros o leasing, esto va a ser de gran importancia a la hora de determinar de qué forma se va a realizar la inversión inicial. A demás de todos los gastos que estén vinculados con la realización del proyecto.

Para la primer y tercera categoría tanto los ingresos como los egresos deberán imputarse de acuerdo al criterio de lo devengado, es decir que los movimientos patrimoniales deben reconocerse cuando se verifica el hecho generador y no cuando se dan los movientes de efectivo vinculados. En cambio para la segunda y cuarta categoría se imputaran con el criterio de lo percibido.

Para personas físicas el año fiscal para imputación de ganancias y gastos es el año calendario comienza el 1 de enero de cada año y termina el 31 de diciembre. Generando la obligación de presentar una vez al año una declaración jurada y el pago de la misma.

La presentación e ingreso del saldo de impuesto se produce durante los meses de abril y mayo del año siguiente al cierre del año calendario al que corresponde la declaración. A cuenta de la obligación tributaria anual, se abonan cinco anticipos bimestrales (de un 20% cada uno) calculados sobre el impuesto determinado del año anterior menos retenciones y percepciones sufridas. Se ingresan a partir del mes de junio del año calendario por el cual corresponde liquidar el gravamen.

Para las personas jurídicas el impuesto se liquida por ejercicio comercial, mediante el sistema de autodeterminación. La presentación e ingreso del saldo de impuesto se produce al quinto mes siguiente al del cierre del ejercicio al que se refiere la declaración. A cuenta de la obligación tributaria anual, se abonan 10 anticipos mensuales, el primero del 25,00% y 9 de 8,33%, determinados en función del impuesto determinado en el ejercicio fiscal anterior menos retenciones y percepciones sufridas. Se ingresan a partir del sexto mes posterior al del cierre del ejercicio comercial por el cual corresponde liquidar el gravamen.

Este impuesto tiene regímenes de retención y percepción, al igual que los anticipos, estos no impactan en los resultados, pero si hay que tenerlos en cuenta porque afectan financieramente al proyecto. (Ley impositiva 20.628)

3.1.5.2. Impuestos a la Ganancia Mínima Presunta:

Los sujetos pasibles de este impuesto, son las empresas que realizan balances, estos tienen fecha de cierre del ejercicio, es aquí donde se centra este impuesto. Grava los activos que las tienen las compañías a la fecha de cierre. (Ley de impuestos a ganancia mínima presunta, artículo n° 2)

“Establece un impuesto a la ganancia mínima presunta aplicable en todo el territorio de la Nación, que se determinará sobre la base de los activos, valuados de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, que regirá por el término de diez (10) ejercicios anuales.” (Ley impuesto a la ganancia mínima presunta, artículo n°1).

La base imponible es la valuación fiscal que se hace de los activos y se grava con una alícuota proporcional de un 1,00%. El art. 4 establece como deberán ser valuados los bienes gravados del activo en el país. (Ley 25.063)

El impuesto a la ganancia mínima presunta es complementario del impuesto a las ganancias. Los sujetos pasivos determinan el impuesto aplicando la tasa vigente del 1,00% sobre los activos computables al cierre de cada ejercicio. La obligación fiscal de los sujetos alcanzados en cada ejercicio coincidirá con el monto mayor que surja de la determinación del impuesto a la ganancia mínima presunta y la obligación fiscal por el impuesto a las

ganancias determinado aplicando la tasa vigente del 35,00% sobre la utilidad impositiva estimada del ejercicio. Sin embargo, si el impuesto a la ganancia mínima presunta excede en un ejercicio fiscal al impuesto a las ganancias a pagar, dicho exceso podrá computarse como pago a cuenta de cualquier excedente del impuesto a las ganancias a pagar sobre el impuesto a la ganancia mínima presunta que pudiera producirse en cualquiera de los diez ejercicios siguientes.

3.1.5.3. Impuesto Al Valor Agregado:

El tributo al valor agregado es un impuesto que rige a nivel Nacional se aplica sobre la venta de bienes muebles situados o colocados en el territorio del país, efectuadas por los sujetos pasivos que en forma habitual se dedican a la venta de cosas muebles dentro del territorio del país, prestaciones de servicio de independientes, importaciones de bienes muebles, de prestación de servicios en el exterior, cuya utilización o explotación efectiva se lleve a cabo en Argentina. Estas actividades son el objeto de este impuesto. (Ley Impuesto al Valor Agregado, artículo n°1). Esta imposición se aplica sobre la generalidad de las transacciones de los bienes y servicios, es indirecto porque es típicamente trasladable.

El hecho imponible se perfecciona en el caso de las ventas cuando éstas sean al contado o a crédito, en el momento de la entrega del bien o acto equivalente que suponga la transferencia del dominio, la cual deberá obligatoriamente estar respaldada por la emisión de la factura, nota fiscal o documento legal. En el caso de las prestaciones de servicios el

nacimiento del hecho imponible se da cuando se finalice la prestación o el pago total o parcial, lo que fuese anterior.

Para la determinación se tienen en cuenta tanto los ingresos por las ventas o servicios prestados en el periodo (débito fiscal), como los egresos efectuados para poder realizar la actividad (crédito fiscal). Es fundamental para computar los mismos tener los comprobantes necesarios para demostrar que realmente se incurrió en esos gastos, y si se facturó correctamente todos los ingresos del periodo.

El art. 28 de la ley 20.631 establece tres tasas distintas para la implementación de este gravamen, una tasa al 21,00% alícuota general del impuesto. Una incrementada al 27,00% que se utiliza principalmente para servicios, por ejemplo casos de venta de gas, energía eléctrica, entre otras. Y por último una tasa reducida del 10.50% que se aplica para trabajos sobre bienes inmuebles para vivienda, ventas e importaciones de animales bovinos, etc.

El agente intermediario entre el Estado Nacional y el sujeto pasible del impuesto es la AFIP (Administración Federal de Ingresos Públicos, este agente tiene tres funciones principales hacer que se apliquen, controlar e inspeccionar los tributos de todo el territorio Argentino y de controlar el tráfico internacional de mercaderías). Las personas inscriptas como Responsables Inscritos deben realizar una declaración jurada de IVA mensual que deberá ser presentada mediante el formulario correspondiente. Para la liquidación mensual de tal impuesto se utiliza el método de sustracción, la posición mensual deduce del débito generado en las operaciones de ventas, los créditos fiscales originados en las compras y adquisiciones de servicios. Si los créditos fiscales son mayores que los débitos fiscales el contribuyente tiene un saldo técnico a favor ante la AFIP, el mismo puede ser utilizado para cancelar IVA a pagar de periodos fiscales siguientes. En caso contrario que los débitos

fiscales sean mayores que los créditos el contribuyente tendrá saldo a favor del fisco (impuesto a pagar).

3.1.5.4. Impuesto sobre los Ingresos Brutos:

A diferencia de los otros impuestos que son recaudados por el Estado Nacional, el impuesto sobre los Ingresos Brutos es un recurso que obtiene los gobiernos Provinciales, en el caso particular de la provincia de Córdoba el ente encargado de cobrarlo es La Dirección General de Rentas. (Art. 16, Código Tributario Provincial, Ley 6006). Este impuesto grava el ejercicio de la actividad económica en cada jurisdicción, y se calcula sobre las ventas facturadas sin discriminar si fueron cobradas o no. Las características del impuesto son las actividades, u operaciones económicas, onerosidad, generador de ingresos, debe haber habitualidad, y territorialidad (alcance del poder político). El sujeto pasivo tienen la obligación de tributar once anticipos en cada periodo fiscal es decir de enero a noviembre debe realizar anticipos, y en diciembre debe realizarse un pago final. La ley impositiva Anual fija los conceptos de impuestos mínimos, en el periodo 2016 se fijaron \$4.320 anual, es decir un pago mínimo mensual de \$360. Los contribuyentes locales pueden estar comprendidos en el régimen especial de tributación impuesto fijo o caso contrario estar encuadrados bajo el régimen general según la actividad que desarrollen, aplicando a la base imponible una alícuota especial o reducida según corresponda. (Código Tributario Provincial, Ley 6006, T.O 2015).

3.1.6. Análisis laboral del proyecto.

3.1.6.1. Ley de Contratos de Trabajo:

Esta ley regula el contrato de trabajo, es decir el acuerdo de voluntad entre las partes, en este caso entre el Trabajador; “persona física que se obligue o preste servicios en las condiciones previstas por los art. 21 y 22 de esta ley” (Ley 20.744, artículo n°25) y el Empleador; “persona física o conjunto de ellas, o jurídica, tenga o no personalidad jurídica propia, que requiera los servicios de un trabajador” (Ley 20.744, artículo n°26). Es necesario que se cumplan una serie de requisitos por ejemplo que exista consentimiento es decir que exista voluntad de ambas partes de querer contratar (Ley 20.744, artículo n°45). El objeto tiene que ser posible, lícito y determinado o ser determinable. La causa es la razón por la que se realiza el contrato, esto es, el intercambio de trabajo por salario. El contrato de trabajo se entenderá celebrado por tiempo indeterminado, salvo que su término se encuentre fijado expresamente. El art. 91 hace referencia al alcance que tienen estos contratos, duran hasta que el trabajador se encuentre en condiciones de gozar de la jubilación. Otro concepto muy importante es ¿Qué se entiende por Remuneración? No solo contempla el monto que debe recibir un trabajador como consecuencia del contrato de trabajo, si no que esta no podrá ser inferior al salario mínimo vital y móvil. El empleador debe al trabajador la remuneración, aunque éste no preste servicios, por la mera circunstancia de haber puesto su fuerza de trabajo a disposición de él. (Ley 20.744, artículo n° 103). Por otra parte la ley contempla que el trabajador tiene el derecho de recibir Sueldo Anual Complementario, el mismo se abona en dos cuotas en Junio y Diciembre. También tiene derecho de gozar de un periodo mínimo y

continuado de descanso anual remunerado, el mismo dependerá de la antigüedad que tenga el trabajador el mismo se estipula con detalle en el art. 150 de la Ley 20.744.

Para casos de extinción del contrato de trabajo, no puede ser disuelto por voluntad de una de las partes, sin previo aviso, o en su defecto, corresponderá una indemnización por no haber avisado con tiempo anticipado. En los casos que el despido sea dispuesto por el empleador sin justa causa, deberá abonar al trabajador una indemnización equivalente a un mes de sueldo por cada año trabajado. (Ley 20.744, artículo n°245).

En esta ley se establece el marco regulatorio, tanto de derechos como de obligaciones que tienen los trabajadores como los empleadores, es de fundamental importancia conocerlos para poder tener personal a cargo en cualquier tipo de actividad que vayamos a realizar. Los empleadores tienen la obligación de informar mensualmente a través de una declaración jurada la nómina de empleados activos, la remuneración de cada uno para luego ingresar el pago mensual, de seguro de vida, cargas sociales, aportes previsionales.

El empleador es quien debe ingresar los importes mensuales por aportes y contribuciones al organismo recaudador. Las contribuciones como responsable de deuda propia y los aportes como agente de retención en el momento de efectuar el pago de la retribución periódica al trabajador.

Por las Contribuciones Patronales efectivamente abonadas el empleador puede computarse como crédito fiscal en el Impuesto al Valor Agregado, el monto resultante de aplicar sobre el monto de las remuneraciones brutas un porcentaje que varía según la jurisdicción que se encuentre.

Todas las empresas que tengan personal en relación de dependencia se encuentran obligadas a contratar un seguro con la A.R.T. los precios de las pólizas son libres y dependen de la actividad económica, las condiciones de higiene y seguridad y de la cantidad de personal de la empresa. (Aseguradoras de Riesgo de Trabajo, ley n° 24.557).

3.1.7. Evaluación del Proyecto

Luego de haber estudiado las distintas viabilidades del proyecto, teniendo en cuenta los aspectos impositivos que recaen sobre el proyecto estamos en condiciones de evaluar este proyectó con el objetivo de terminar si es o no rentable.

Para empezar con el estudio financiero, se procede a estudiar distintos indicadores de rentabilidad y al armado del flujo de caja. Éste, no es ni más ni menos, que un cuadro analítico, donde se enumeran agrupadamente, las inversiones, los costos y los ingresos pronosticados del proyecto. Es uno de los elementos más importantes del trabajo, ya que la evaluación final del mismo será acorde a lo que arroje el flujo de caja. (Baca Urbina, 2001)

3.1.8. Flujo de Fondos

Es una herramienta financiera también llamada “Cash-flow” que sirve para reflejar los ingresos y egresos que se tienen en un periodo determinado. Mide la liquidez que se tiene en un determinado momento. La importancia de esta herramienta es que sirve para poder analizar la viabilidad de la inversión, proyectando los flujos de fondos, van a servir de base para calcular tanto el VAN (valor actual neto) y la TIR (tasa interna de retorno). Además de poder analizar la viabilidad de una inversión nos permite anticiparnos a eventualidades del mercado, es decir temporadas altas y bajas de las ventas, de esta manera se reduce el riesgo de posibles deudas con proveedores. (Ross, Westerfield y Jordan, 2010)

Para la elaboración de este flujo de fondo proyectado es necesario recolectar todos los datos sobre el movimiento de fondos de la empresa, tener en claro cuáles serán los ingresos y egresos para realizar la proyección. Debemos tener en cuenta el momento en que efectivamente se paga y se cobra. Cuándo entra y cuándo sale el dinero. Esto nos permite registrar, pero sobre todo hacer predicciones de cómo será ese flujo entrante y saliente de dinero de la empresa. Partiendo del estado de resultado proyectado, es decir al definir el nivel de actividad de la empresa hacia el futuro, pronosticando el nivel de ventas, automáticamente van a surgir los gastos que están directamente relacionados con la mismas, de esta manera se podrá estimar en cada año un valor monetario de ingresos y egresos, generando así un estudio de la utilidad o el rendimiento que va a tener la inversión luego de haber absorbido los costos y gastos necesarios para su funcionamiento. (Brealey, Myers y Marcus, 2007).

Ilustración 1: Flujo de Fondo Proyectado.

CONCEPTOS	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3
Inversión Inicial	-xxxx			
(+)Ingresos				
(-)costos variables				
(-)costos fijos				
(-)amortización				
(=)				
(+/-)Beneficios antes de imp.				
(-)Impuestos				
(=)				
(+/-)Beneficios desp. Del imp.				
(+)amortización				
(=)Flujo de Fondos Acumulado				

Fuente: (Brealey, Myers y Marcus, 2007)

“El modelo del cash flow indirecto integra los tres estados contables básicos; el balance, el estado de resultados y el flujo de efectivo, que se nutre de la información de ellos. Se denomina indirecto porque alude a la forma de determinar el efecto en caja en forma indirecta, es decir a partir de los cambios en activos y pasivos” (Dumrauf, 2003, pág. 86). Se consideran ingresos para el cash flow, las disminuciones de activos, los incrementos de pasivos, los resultados positivos y los aportes societarios. Se consideran egresos los aumentos de activos, las disminuciones de pasivos, los resultados negativos y los dividendos en efectivo. Los puntos de partida para la confección de este modelo pueden ser el resultado operativo, las ventas o la utilidad neta después del impuesto. De las tres formas vamos a obtener el mismo resultado. En primer lugar si partimos de las ventas proyectadas menos los costos proyectados vamos a obtener el resultado operativo, a este le sumamos la depreciación y la amortización debido a que estos conceptos no representan egresos reales de caja. De esta operación surge el beneficio antes de intereses, impuestos y amortización, que representa el resultado operativo antes de restar la amortización. En segundo lugar sumamos o restamos,

según corresponda, los cambios en el capital de trabajo. Por ejemplo, los incrementos en inventarios y en cuentas a cobrar se restan porque representan incrementos de activos y por lo tanto son erogaciones de fondos. También se debe sumar los incrementos en cuentas a pagar que representen conceptos que integran el capital de trabajo en deudas sociales y fiscales. Se debe restar todo incremento de activos fijos o sumamos las disminuciones, este rubro representa la “inversión” de la empresa. Luego hay que sumar o restar, según corresponda, los rubros que hacen al financiamiento de la empresa; por ejemplo sumamos todo incremento de deuda y restamos dividendos en efectivo. Finalmente sumamos a la caja de operaciones los valores de los flujos de inversión y financiamiento de la empresa para obtener el flujo de efectivo neto.

Ilustración 2: Modelo Cash Flow.

1) Flujo de efectivo de las operaciones	EBIT (+) Depreciación y amortización (=) EBITDA (beneficios antes de intereses, impuestos y amortización) Cambios en el Capital de Trabajo (-) incrementos en cuentas a cobrar (-) incrementos en inventarios (+) incrementos en cuentas a pagar (-) impuestos (=) FLUJO DE EFECTIVO generado por Operaciones
2) Flujo de Efectivo de Inversiones	cambios en el Activo fijo Inversiones en otros activos no corrientes Flujo de efectivo generado por Inversiones
3) Flujo de efectivo del financiamiento	(+) incrementos en deudas de corto y largo plazo (-) Disminuciones en deudas de corto y largo plazo (+) Aportes de capital accionario (-) Dividendos en efectivo (-) Intereses generados por pasivos (+) Intereses generados por activos (=) FLUJO DE EFECTIVO generado por el Financiamiento
+2+3	FLUJO DE EFECTIVO NETO

Fuente: (Dumrauf, 2003)

El flujo de caja de cualquier tipo de proyecto de inversión que busque medir la rentabilidad del mismo tiene un ordenamiento o una estructura básica según Sapag Chaín, (2008)

Ilustración 3: Estructura de un Flujo de Caja.

+ Ingresos afectos a impuestos
– Egresos afectos a impuestos
– Gastos no desembolsables
= Utilidad antes de impuesto
– Impuesto
= Utilidad después de impuesto
+ Ajustes por gastos no desembolsables
– Egresos no afectos a impuestos
+ Beneficios no afectos a impuestos
= Flujo de caja

Fuente: (Sapag Chain 2008)

3.1.9. Indicadores de Rentabilidad

Según Semyraz D. (2006), existen criterios de evaluación de proyectos que comparan los ingresos y egresos potenciales a fin de llegar a una conclusión. Dentro de los métodos que tienen en cuenta el valor tiempo del dinero se encuentra:

3.1.9.1. Tasa de costo de Capital:

“Representa la tasa de retorno exigida a la inversión realizada en un proyecto para poder compensar el costo de oportunidad de los recursos propios destinados a ella, la

variabilidad del riesgo y el costo financiero de los recursos obtenidos en préstamos, si se recurriera a esta fuente de financiamiento.” (Sapag Chaín, 2007, p. 311). La tasa de costo de capital representa el rendimiento mínimo deseado por el inversionista debido al destino de su capital invertido. Generalmente esta tasa surge de comparar la inversión en cuestión con el rendimiento que pudiere surgir de inversiones de similar envergadura y riesgo, es decir se toma como costo de oportunidad, es el rendimiento que el inversionista deja de percibir por destinar el capital a esta inversión en vez de otra similar.

3.1.9.2. Valor Actual Neto (VAN):

Es la sumatoria de los flujos de fondos netos anuales actualizados menos la inversión inicial. Este método, tiene por objetivo, comparar el monto de la inversión inicial requerida, con los flujos netos de fondos anuales, descontados a una tasa de rendimiento para que tenga en cuenta el sacrificio obtener beneficios en el futuro.

El Van mide, en moneda de hoy, cuanto más rico es el inversionista por invertir en el proyecto en lugar de hacerlo en la alternativa que rinde la tasa de descuento. Es decir si el proyecto tienen una rentabilidad superior al costo de oportunidad, el VAN va a ser positivo, en caso contrario será negativo (Ferrá y Botteon, 2007).

Este método indica la rentabilidad del proyecto, o el remanente económico que se obtiene una vez recuperada la inversión inicial. Es un valor monetario, por lo que su criterio de aceptabilidad indica:

VAN > 0 SE ACEPTA EL PROYECTO.

(Se recupera la inversión, se obtiene el rendimiento mínimo deseado y un excedente).

VAN = 0 SE ACEPTA EL PROYECTO.

(Solo se recupera la inversión y se obtiene el rendimiento mínimo deseado).

VAN < 0 RECHAZA EL PROYECTO.

(No se recupera la inversión ni siquiera el capital invertido).

3.1.9.3. Tasa Interna de Retorno (TIR):

Es una tasa que mide el rendimiento del proyecto, iguala el valor actual de los beneficios con su inversión inicial. Este método, a diferencia del VAN, no es un valor monetario, al ser una tasa, debe ser comparada con la tasa de descuento utilizada para el proyecto. “La tasa interna de retorno pretende reflejar la tasa de rendimiento promedio implícito sobre el dinero invertido en el proyecto, correspondiente a la unidad de tiempo elegida para construir el flujo de beneficios y costos” (Ferrá, 2007, p. 179).

“La tasa interna de rendimiento está midiendo el verdadero rendimiento de los flujos de cada proyecto, en relación al capital que ha sido aportado y mantenido en funcionamiento dentro de la estructura del proyecto, no depende de lo que el grupo inversor le exige al proyecto, sino que por el contrario es lo que el proyecto reporta por cada peso de inversión y reinversión dentro del proyecto.” (Spidalieri, 2010, p. 519).

La Tasa Interna de Retorno representa aquella tasa a la cual debe descontarse los flujos de caja para lograr que el VAN sea cero. La regla de decisión cuando se analiza un proyecto es:

TIR > r SE ACEPTA EL PROYECTO.

(Se recupera la inversión, se obtiene el rendimiento mínimo deseado y un excedente).

TIR = r SE ACEPTA EL PROYECTO.

(Solo se recupera la inversión y se obtiene el rendimiento mínimo deseado).

TIR < r NO SE ACEPTA EL PROYECTO.

(No se recupera ni siquiera la inversión inicial).

3.1.9.4. Periodo de recupero de la Inversión:

Es un método muy utilizado, donde se calcula el periodo que se tarda para recuperar la inversión inicial. Es decir mide el número de años requeridos para recuperar el capital invertido en el proyecto. (Ferrá y Botteon, 2007)

Cuando se está en presencia de una planificación financiera de largo plazo, a diferencia de una planificación de corto plazo, los recursos invertidos en activos quedarán inmovilizados por un período prolongado. Es por esto, que estas planificaciones deben ser medidas a razones de costos de oportunidad. Entendiendo a éste, como el sacrificio al que se resigna por haber optado por otra alternativa de inversión de características similares. (Spidalieri, 2010).

3.1.9.5. Costo de Capital Promedio Ponderado CCPP o WACC:

El Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP) o también conocido como Weighted Average Cost of Capital (WACC) es una tasa de descuento utilizada para medir el costo promedio de los activos operativos, en función de la forma que han sido financiados, recursos propios (capital) o recursos externos (deuda). Considera la totalidad de la estructura de capital los activos de la empresa e involucra los ajustes pertinentes de acuerdo con las tasas impositivas vigentes. Es decir que para poder calcular el Costo de Capital Promedio ponderado en un emprendimiento es necesario conocer los costos de las diferentes fuentes de financiamiento, las tasas de interés y el efecto fiscal de cada una de estas fuentes. Como aceptación el rendimiento del proyecto debe ser mayor al valor arrojado por el cálculo del CCPP. (Brealey y Myers 2010).

CAPITULO 4:

4.1. Metodología:

Este capítulo del trabajo busca determinar la elección de las técnicas de investigación utilizadas para el desarrollo del emprendimiento. Es necesario plantear objetivos que delimiten el alcance de la evaluación del proyecto, centrándose en los principales puntos a considerar para determinar si es posible la concreción de esta empresa de transporte.

En primera instancia se realizó un estudio de mercado, obteniendo información de fuentes primarias:

- Para conocer la aceptación del emprendimiento se realizó una encuesta (técnica utilizada como procedimiento de investigación ya que permite obtener y elaborar datos de modo rápido y eficaz). Primero se determinó la población, la misma se entiende como el total de alumnos que asisten cotidianamente a la Universidad Empresarial Siglo 21. Como era imposible encuestar a la totalidad de ellos, debido al tiempo que se necesitaba, y por la disposición de recursos, se tomó una muestra de la población, la misma está conformada por los estudiantes que se seleccionaron al azar y cada miembro de la población tuvo igual oportunidad de ser incluido en este subconjunto. Se consideró que si el tamaño de la muestra es grande la misma era representativa de la población

Con respecto a la encuesta, la misma se realizó durante dos días en el Campus de la Universidad para poder aprovechar el ingreso y egreso de los alumnos a dicha institución, en esta etapa se pudo apreciar:

1. Cantidad de personas que estaban dispuestas a adherirse al servicio ofrecido.
 2. Precio estimado que estaban dispuestos a pagar.
 3. Niveles estimados de actividad normal.
 4. Cantidad estimada de traffics y personal necesario para iniciar el proyecto.
- Para conocer datos relevantes en este proyecto se realizó una entrevista con el personal a cargo de la Administración de la Universidad Empresarial Siglo 21, la misma es de tipo individual no estructurada ya que se trabajó con preguntas abiertas, sin un orden establecido, permitiendo obtener información sobre:
 1. La cantidad de alumnos activos que asisten diariamente, para poder realizar una estimación de la demanda.
 2. Horarios de ingreso y egreso para determinar la frecuencia.
 3. Solicitar calendario académico con el objetivo de planificar los meses laborales.

Una vez determinado el estudio de mercado anteriormente mencionado, para poder conocer la situación técnica del proyecto se obtuvo información a través de:

- Presupuesto a cuatro concesionarios reconocidos en la Ciudad de Córdoba, que se dedican a la fabricación o venta de minibús. Se consultó a Motcor representante de la marca Fiat, a Capillitas concesionario oficial de Renault, a Colcar concesionario oficial Mercedes Benz y también a Montironi representante de la marca Ford. Cada una de estas firmas tiene en venta Traffic con prestaciones similares, en cuanto a lo que se está buscando para la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Con esta información se determinó los precios de los mismos, garantías, especificaciones técnicas, entre otras cuestiones que son de relevancia para la aplicación del proyecto.
- Entrevista con personal del Área Empresas Banco de la Nación Argentina de la ciudad de Córdoba, obteniendo información sobre las herramientas financieras que ofrece dicha entidad, y los requisitos necesarios para poder acceder a un préstamo o leasing, instrumentos financieros que permiten adquirir bienes o dinero para la compra de los mismos, en este caso en particular para la compra de los rodados. Con los datos recolectados evaluar las distintas posibilidades de financiación a la hora de comenzar con el proyecto de inversión.

Para determinar la viabilidad legal, ambiental e impositiva del proyecto se accedió a fuentes de información secundaria:

- Se investigó en la municipalidad de la ciudad de Córdoba decretos y ordenanzas existentes que regulen la actividad a desarrollar y verificar que no existan limitaciones para el proyecto. Además de visitar los sitios web de las entidades estatales. Página de internet del gremio de los trabajadores, escala salarial actualizada, convenios y datos relevantes para la determinación del salario y cargas sociales correspondientes al año 2016.

Para el estudio económico financiero se consideró toda la información obtenida de los distintos estudios realizados anteriormente:

- Determinando de esta manera los ingresos y egresos de la actividad, con el fin de poder plasmar un estado de resultado proyectado y un flujo de fondo proyectado, desde la etapa inicial hasta los primeros cinco años, con el objetivo de poder determinar si el proyecto va a ser rentable tanto económicamente y financieramente.

CAPITULO 5:

5.1. Desarrollo del Proyecto:

Para comenzar a determinar la viabilidad del proyecto se realizaron los estudios mencionados en los objetivos específicos y definidos en el marco teórico.

5.1.1. Viabilidad Comercial:

En primera instancia fue necesario determinar si el servicio que se propone en este proyecto realmente es necesario y útil para los consumidores, ya que de no ser así no tendría sentido estar tratando el tema.

Con la recolección de la información obtenida en forma directa a través de la encuesta con los potenciales clientes, realizada en el campus de la universidad, del total de los alumnos que se encuentran cursando materias en la sede campus (población total aproximadamente 20.000 alumnos) se seleccionó una muestra al azar, es decir que la misma no es elegida para que no exista ningún tipo de sesgo en la selección muestral. La misma se realizó durante dos días distintos de la semana y se encuestó a diferentes alumnos que ingresaban y salían de las instalaciones universitarias haciendo una cantidad total de estudiantes que contestaron la encuesta 220. Para determinar si la muestra aquí seleccionada era representativa fue necesario aplicar conceptos estadísticos, se consideró un nivel de confianza del 85% ($k = 1,44$) un error

muestral del 5% ($e = 0,05$) y (p y $q = 0,5$), tomando una población (N) de 20.000 alumnos para calcular si los 220 estudiantes encuestados son representativos de la población. Luego de aplicar la siguiente fórmula:

Ilustración 4: Fórmula estadística para cálculo de muestra.

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

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

El resultado obtenido fue $n = 205$ es decir que la muestra seleccionada de 220 alumnos es efectivamente representativa de la población total. Para concluir en base a los resultados arrojados por la encuesta se puede decir que:

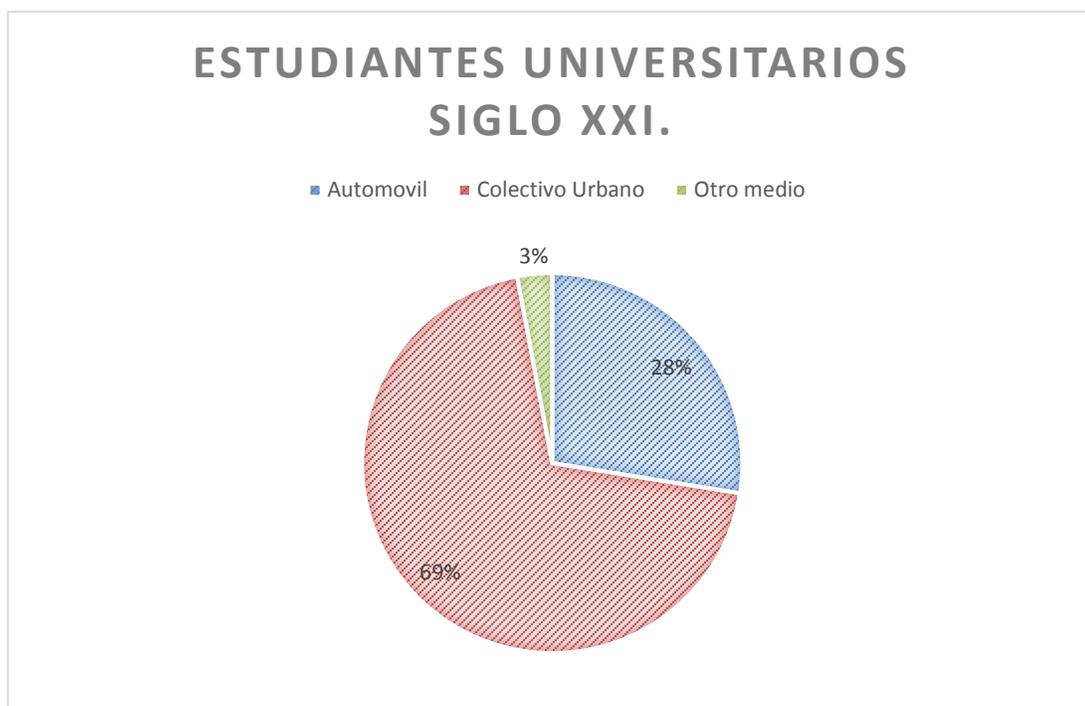
El 69% de ellos accede al Campus de la Universidad a través del colectivo urbano.

El 28% lo hace en vehículo propio.

El 3% restante en moto, bicicleta u otro medio de transporte.

En el siguiente gráfico se puede visualizar dichos resultados.

Ilustración 5: Encuesta Alumnos Universidad Siglo 21.

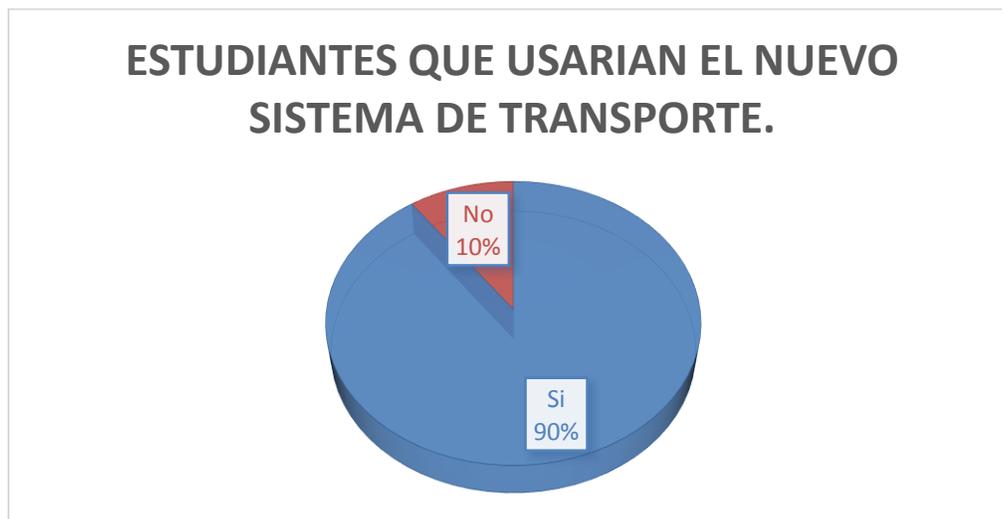


Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Se puede decir que 152 de los alumnos (69% de la muestra seleccionada) que cursan en el campus de la universidad siglo 21, utilizan el actual medio de transporte público no se encuentran satisfechos con el servicio público proporcionado por el Estado, señalando que los motivos se deben principalmente a que existe una única línea de colectivo (Transporte Urbano - línea 25), la misma tiene poca frecuencia, grandes demoras, a menudo suele haber paros de los choferes por distintos tipos de reclamos, impidiendo llegar a clases o rendir exámenes en tiempo y forma. Observado esta problemática existente, se comentó a los alumnos encuestados la posibilidad de un nuevo sistema de transporte estudiantil que solucione estos inconvenientes. Los estudiantes que llegan al Campus estaban interesados en reemplazar el colectivo urbano por un nuevo sistema de transporte privado más eficiente, cómodo y seguro como el que se plantea en este trabajo además al ser un servicio exclusivo de los estudiantes permite una continua interacción con sus compañeros, generando un valor

agregado, muy importante para hacer que el tiempo del recorrido sea mucho más agradable. También permitió conocer que la mayoría de los estudiantes que utilizan el colectivo urbano línea 25 provienen del barrio Nueva Córdoba o zonas aledañas, con la obtención de tal información se determinó que el punto estratégico de salida de las traffic sería en Ituizango 484 ubicación de la sede Nueva Córdoba de la Siglo 21, de esta manera permitiendo un punto en común y de fácil acceso. En primera instancia sería aceptado por los posibles usuarios, consumidores del servicio. El 90% de la muestra encuestada estaría dispuesto a cambiar el transporte que actualmente están utilizado por el sistema de minibús privado.

Ilustración 6: Resultados obtenidos en la encuesta.



Fuente: Elaboración Propia. 2016.

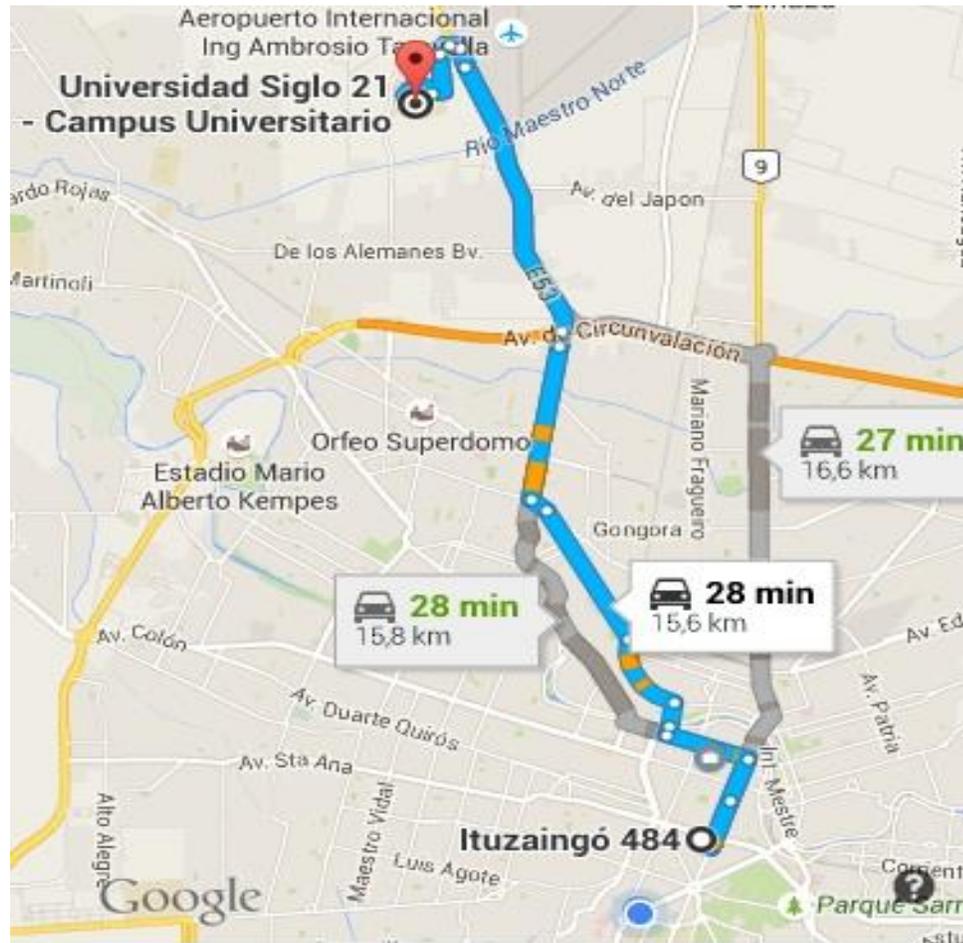
A modo de resumen podría decirse que: de la muestra seleccionada de 220 alumnos el 69% de ellos utilizan el actual sistema de transporte, es decir 152 estudiantes, de los cuales el 90% de estos, se encuentra insatisfecho y están interesados en el proyecto aquí tratado. El resultado de hacer 90% de 152 da un total de 137 posibles usuarios del servicio.

En base a las entrevistas realizadas a Belgrado Andrea, personal de la administración de la universidad, se pudo observar que el número de ingresantes año tras año va aumentando,

desde los comienzos de la institución hasta el 2016 fecha de realización del trabajo cada vez más personas eligen estudiar en Universidad Siglo 21, se estima una tasa de crecimiento entre el 5 y 8% anual aproximadamente. Lo cual es muy interesante a tener en cuenta esta información, a la hora de realizar una proyección de la demanda, primero porque se estaría considerando la población actualmente carente de un buen servicio de transporte y segundo porque se considera una tasa de crecimiento en este nicho de mercado, por tal motivo de ser viable el proyecto de inversión, no solo sería para el corto plazo sino que tendría la ventaja de poder ir creciendo en el mediano y largo plazo.

Con la utilización de la herramienta de Google Maps se delimito una zona aproximada donde los alumnos podrán acceder a las traffic para sus recorridos tanto de ida como de vuelta, saliendo diariamente desde el barrio Nueva Córdoba calle Ituizango 484 (lugar donde se encuentra la sede centro de la Universidad) hasta el Campus de la Universidad Empresarial Siglo 21. Este recorrido se trazó de esta manera buscando minimizar las distancias es decir se buscó el camino más corto, atravesando arterias principales de la ciudad. De esta forma ahorrar combustible no haciendo km extras y llegar en el menor tiempo posible.

Ilustración 7: Recorrido del transporte estudiantil.



Fuente: (Google Maps, 2016).

Luego de obtener la aceptación de los posibles usuarios del servicio aquí propuesto, y determinado el recorrido del mismo, se continuó con un análisis más profundo para poder determinar el precio de venta en un principio y su variación en el tiempo. El mismo se obtiene en base a los costos, en el análisis de viabilidad técnica se calcula la misma y a partir de este resultado se aplica una utilidad deseada, un margen que le permita obtener a la inversión una ganancia y no solo cubrir los gastos operativos. El precio estimado para el servicio será \$17. Para el cálculo de la tarifa futura se toma como referencia un promedio de los aumentos de los costos de combustible, en el año 2016 hubo un aumento del 31% del precio del Gasoil e

incrementos salariales del 29% según acuerdo salarial UTA, se toma estos costos como referencia ya que son los de mayor influencia en el proyecto. Por lo tanto considerando esta información se proyecta que el precio de la tarifa suba anualmente en un 30%.

Tabla 1: Precio Histórico Gasoil Argentina.

Fecha	Gasoil Precio	Variación
ene-15	10,27	0,77
jul-15	11,04	0,77
dic-15	11,81	0,73
ene-16	12,54	2,99
jul-16	15,53	0
dic-16	15,53	

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Como ventaja de este proyecto se puede decir que no existe un servicio de transporte que proporcione las mismas comodidades, por lo tanto con la realización de tal inversión sería la única empresa que se encargue de ofrecer a los estudiantes de la Universidad Empresarial Siglo 21 un medio de transporte exclusivo para ellos. Analizando el entorno de la misma la competencia existente es la línea n° 25 pero al ser un colectivo urbano no estaría ofreciendo las mismas comodidades aquí planteados. Como este proyecto permite generar un valor agregado a la Universidad ya que generando un acceso más rápido, cómodo y seguro a las instalaciones de la misma permite a más personas que elijan estudiar aquí, una vez planteado esto la Universidad Empresarial Siglo 21 aprueba y apoya el proyecto permitiendo el ingreso del mismo al predio universitario.

En base a los resultados obtenidos anteriormente se determinó la cantidad de usuarios, y el precio que estaría dispuestos abonar en principio por el servicio aquí planteado. A continuación se detalla los horarios y frecuencia que tendrá el sistema de transporte, el mismo comienza su jornada desde Nueva Córdoba a partir de las 7:20 hs con tráfico que salen

cada 40 minutos hasta las 22:00 hs, se estima que los últimos dos viajes diarios de los minibús van vacíos esto es necesario porque deben traer pasajeros desde campus hasta Nueva Córdoba. Para el regreso desde el Campus a partir de las 8:40 hs hasta las 23:20 horario de la última combi. El número de pasajeros puede variar dependiendo del horario aquí lo que se plantea es un promedio por viaje diarios.

Tabla 2: Horarios, Frecuencia, Cantidad y Precios del Transporte ida.

Horario Ida	Vehículo	Pasajeros	Precio Vta.	Ingresos
07:20	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
08:00	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
08:40	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
09:20	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
10:00	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
10:40	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
11:20	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
12:00	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
12:40	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
13:20	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
14:00	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
14:40	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
15:20	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
16:00	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
16:40	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
17:20	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
18:00	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
18:40	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
19:20	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
20:00	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
20:40	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
21:20	Combi 1	0	\$ 17,00	\$ 0,00
22:00	Combi 2	0	\$ 17,00	\$ 0,00
Totales Ida				\$ 5.355 {A}

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 3: Horarios, Frecuencia, Cantidad y Precios del Transporte Vuelta.

Horario Vuelta	Vehículo	Pasajeros	Precio Vta.	Ingresos
07:20	-	0	\$ 17,00	\$ 0,00
08:00	-	0	\$ 17,00	\$ 0,00
08:40	Combi 1	0	\$ 17,00	\$ 0,00
09:20	Combi 2	0	\$ 17,00	\$ 0,00
10:00	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
10:40	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
11:20	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
12:00	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
12:40	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
13:20	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
14:00	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
14:40	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
15:20	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
16:00	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
16:40	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
17:20	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
18:00	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
18:40	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
19:20	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
20:00	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
20:40	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
21:20	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
22:00	Combi 3	15	\$ 17,00	\$ 255,00
22:40	Combi 1	15	\$ 17,00	\$ 255,00
23:20	Combi 2	15	\$ 17,00	\$ 255,00
Totales Vuelta				\$ 5.355

{B}

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

El siguiente cuadro es un resumen de los ingresos calculados anteriormente, se detallan por un lado los ingresos diarios (suma de los viajes de ida y de vuelta de toda la flota de transporte), la demanda que se estima de usuarios frecuentes se calculó que sea aproximadamente 315 usuarios, tanto para los viajes de ida como de regreso, a un precio del mercado de \$17, se calcula que cada combi lleve por viaje 15 personas por lo tanto son \$255 por cada viaje. A lo largo de todo el día estaría obteniendo un ingreso por venta diaria de \$10.710.

El total de ingresos mensuales (el monto de ingresos diarios multiplicado por veinte días) y por último el total de ingresos anuales, es decir el mensual multiplicado por diez meses, periodo de cursado comprendido desde mediados de febrero comienzo del año y terminando mediados de diciembre.

Tabla 4: Resumen de ingresos.

{C}	Total Ingresos Diarios	\$ 10.710	{A}+{B}
{D}	Total Ingresos Mensual (20 días)	\$ 214.200	{C}*20
	Total Ingresos Anuales (10 meses)	\$ 2.142.000	{D}*10

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

A modo de resumen se concluye que el análisis de viabilidad comercial del emprendimiento planteado arroja resultados positivos, tomando como base los datos obtenidos a través de la encuesta realizada, el servicio de transporte sería aceptado, es decir que se ratifica la colocación del servicio en el mercado y se determina el precio al que los consumidores estarían dispuestos a pagar por las prestaciones ofrecidas.

5.1.2. Estudio Técnico

Es fundamental dentro del análisis técnico al realizar un proyecto de inversión tener en claro cómo será la prestación del servicio para así poder determinar con claridad cuáles serán los requerimientos que demande el mismo. Estas erogaciones se deben cuantificar monetariamente para que de ésta manera se puedan construir los flujos de caja proyectados.

En primera instancia se pidió presupuestos en distintas concesionarias de la ciudad de Córdoba, con el objetivo de calcular la inversión inicial para la compra de los vehículos destinados a transportar los pasajeros (principal inversión de capital de trabajo). Para ello fue necesario determinar la cantidad de usuarios que van a utilizar el servicio a diario y de esta manera armar una frecuencia que permita transportar a los mismos, datos desarrollados en la viabilidad comercial. A partir de ellos se determinó que el número de vehículos que maximizan los beneficios esperados de la inversión y permiten poder llevar a cabo este emprendimiento son tres unidades. A continuación se identifican proveedores de este activo fijo que:

Potenciales proveedores:

- Motcor S.A: Fiat Ducato Combinato \$563.900 este precio incluye IVA (21%), no incluye costos de fletes, seguro ni patentamiento. Garantía de 2 años o 100.000 Km. Equipada con motor 2,3 multijet de 127 CV potencia, capacidad para 9 pasajeros más el conductor, doble airbag, frenos ABS, puerta lateral corrediza y puerta trasera vidriada.

Ilustración 8: Fiat - Ducato.



Fuente: Fiat Ducato (pag. <http://www.fiat.com.ar/content/ducato>).

- Capillitas Córdoba: Renault Master Minibús \$890.600 este precio incluye IVA (21%), no incluye costos de fletes, seguro ni patentamiento. Garantía de 2 años o 100.000 Km. Equipada con motor 2,3 litros 16V, capacidad para 15 pasajeros más el conductor.

Ilustración 9: Renault Master.



Fuente: pag. Renault (https://www.renault.com.ar/autos/utilitarios/master_minibus.html).

- Montironi Automotores: Ford Transit Furgon Largo \$729.600 este precio incluye IVA (21%), no incluye costos de fletes, seguro ni patentamiento. Garantía de 2 años o 100.000 Km. Equipada con motor 2,2 litros de 125 CV, capacidad para 17 pasajeros más el conductor.
- **Ilustración 10: Ford Transit furgon.**



Transit Furgón Largo

Precio: \$729.600 ¹



Transit Furgón Mediano

Precio: \$672.600 ¹

Fuente: pag. Ford (<http://www.ford.com.ar/utilitarios/transit-furgon>).

- Colcar Córdoba: Mercedes Benz Sprinter MiniBús \$761.991 este precio incluye IVA (21%), no incluye costos de fletes, seguro ni patentamiento. Garantía de 2 años o 100.000 Km. Equipada con un motor 2,2 litros diesel con 150 CV, capacidad para 19 mas el conductor.

Ilustración 11: Mercedes Benz - Sprinter.



Fuente: pag. Mercedes Benz (www.colcar-merbus.com.ar/division-ventas/sprinter/combi.html).

Se elige a Colcar Córdoba como proveedores del utilitario ya el mismo ofrece prestaciones que sus competidores no las tienen, siendo superior en la capacidad total de traslado de pasajeros, si bien se calcula 15 personas por viaje este número es un promedio, es decir que de ser necesario transportar más personas este vehículo lo permite y las otras marcas no. Brinda mayor confort, confiabilidad y seguridad, elementos que son claves para poder diferenciar al proyecto de cualquier otro sistema de transporte.

Colcar es concesionario oficial y en relación a precio calidad es el más conveniente del mercado. Mercedes Benz ofrece la posibilidad de adquirir los vehículos a través de un contrato de leasing, el cual es analizado con mayor detenimiento en el análisis impositivo considerando las ventajas que tiene este instrumento financiero. A demás por la compra de las tres unidades, se bonifica el costo de fletes.

Tabla 5: Costo por adquisición de bienes de uso.

Marca	Modelo	Costo	Neto de IVA
Mercedes Benz	2016	761.991	629.745
Mercedes Benz	2016	761.991	629.745
Mercedes Benz	2016	761.991	629.745
Total			1.889.234

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Luego de determinar la cantidad de vehículos que serán necesarios para el desarrollo de esta actividad, se determinó que el número de empleados (choferes) para poder prestar el servicio de lunes a viernes desde las 07:20 hasta las 22:00 por lo tanto serán 6 choferes, 3 para manejar los bus en el primer turno (de 07:20 a 15:20) y 3 para manejar el segundo turno (de 15:20 a 23:20), es decir que cada empleado cumplirá con 8 horas diarias de lunes a viernes, permitiendo tener descanso sábado y domingo. Para calcular el costo incurrido por el personal afectado para manejar los minibuses (seis choferes) se detalla en el anexo n° IV allí se encuentra la escala salarial correspondiente a los trabajadores de dicha actividad.

Además de los choferes es necesario calcular el sueldo de contratar un administrador, en este caso la persona que lleve la administración será el mismo gerente del emprendimiento, independientemente de ellos el costo debe quedar reflejado en este análisis. El sueldo que se consideró es de empleado de comercio categoría administrativo, la jornada laboral será de lunes a viernes de 9:30 a 18:30hs.

La oficina del proyecto se encuentra ubicada en el barrio Nueva Córdoba, en la calle Buenos Aires al 1300, lugar de residencia del administrador, al ser propietario del inmueble no se tiene que considerar el costo de alquilar un local comercial. Además se utiliza como punta de línea de los buses, ya que los mismos luego de sus recorridos diarios serán resguardados allí. Debido a la gran dimensión de los colectivos, uno de ellos se estaciona en garaje propio y los otros dos en un terreno junto al inmueble citado.

A continuación se realizó una liquidación mensual de todos los empleados a modo de cuantificar. Para el cálculo se consideró el básico de un empleado de primera categoría. Se calculó los aportes del trabajador y las contribuciones patronales. El costo total mensual de todos los empleados es \$106.743,01 corresponde a la sumatoria del total bruto más el total de contribuciones patronales, ese monto representa el costo de empleados para el empleador. Para la proyección anual se calcula ese monto multiplicado por trece meses, ya que doce son la cantidad de meses del año y se adiciona un mes más correspondiente al sueldo anual complementario, derecho adquirido por el trabajador, pagadero en dos cuotas junio y diciembre de cada año.

Tabla 6: Costo por Empleados.

Sueldo y Cargas Sociales

Empleados	Fecha de Ingreso	Categoría	Básico	Antigüedad	Horas Extras	Sueldo Bruto
Chofer 1	01/06/2016	Conductor 1° cat.	9.150,78	-	-	9.150,78
Chofer 2	01/06/2016	Conductor 1° cat.	9.150,78	-	-	9.150,78
Chofer 3	01/06/2016	Conductor 1° cat.	9.150,78	-	-	9.150,78
Chofer 4	01/06/2016	Conductor 1° cat.	9.150,78	-	-	9.150,78
Chofer 5	01/06/2016	Conductor 1° cat.	9.150,78	-	-	9.150,78
Chofer 6	01/06/2016	Conductor 1° cat.	9.150,78	-	-	9.150,78
Administrador	01/06/2016	Adm 1° cat.	13.088,83	-	-	13.088,83
Mensual Bruto						67.993,51

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Aportes del Trabajador

Empleados	Jubilación (11%)	Ley 23.568 (3%)	Obra Social (3%)	Cuota Sindical (%)		Sueldo Neto
Chofer 1	1.006,59	274,52	274,52	-	-	7.595,15
Chofer 2	1.006,59	274,52	274,52	-	-	7.595,15
Chofer 3	1.006,59	274,52	274,52	-	-	7.595,15
Chofer 4	1.006,59	274,52	274,52	-	-	7.595,15
Chofer 5	1.006,59	274,52	274,52	-	-	7.595,15
Chofer 6	1.006,59	274,52	274,52	-	-	7.595,15
Administrador	1.439,77	392,66	392,66	-	-	10.863,73
Mensual Neto						56.434,61

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Contribuciones Patronales

Empleados	Jubilación (11,16%)	Ley 23.568 (0,85%)	Obra Social (5%)	Subsidio Familiar (7,5%)	Fondo Desempleo (1,5%)	Cont. Patronales
Chofer 1	1.021,23	77,78	457,54	686,31	137,26	5.215,03
Chofer 2	1.021,23	77,78	457,54	686,31	137,26	5.215,03
Chofer 3	1.021,23	77,78	457,54	686,31	137,26	5.215,03
Chofer 4	1.021,23	77,78	457,54	686,31	137,26	5.215,03
Chofer 5	1.021,23	77,78	457,54	686,31	137,26	5.215,03
Chofer 6	1.021,23	77,78	457,54	686,31	137,26	5.215,03
Administrador	1.460,71	111,26	654,44	981,66	196,33	7.459,32
Total de Cont. Patronales						38.749,50

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

En conclusión el costo que se generó por tener personal a cargo, para la prestación del servicio asciende a \$1.387.659,15 anual. Correspondientes a sueldos brutos \$67.993,51 más las contribuciones patronales \$38.749,50 multiplicado por 13.

Partiendo del hecho que el servicio prestado es destinado a usuarios que viajan frecuentemente es necesario que la misma sea de calidad y seguridad. Para poder brindar esto es necesario que los vehículos cumplan con ciertos requisitos de mantenimiento mensual, ya que el uso constante de los rodados genera que se desgasten los mismos. Al planificar un mantenimiento adecuado nos aseguramos de garantizar mayor seguridad, optimizar la utilización de los recursos, menores gastos imprevistos y mejores costos operativos. A continuación se detalla la cantidad y el costo de mantenimientos que se le realizaran mensualmente.

Tabla 7: Cantidad de mantenimientos por vehículos.

Mantenimiento por Vehículo.

Cantidades

Conceptos	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total Anual
Lavado	0	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	40
Cambio de aceite	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3
Líquido refrigerante	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3
Revisión técnica	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Seguro Vehículo	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Neumáticos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Repuestos Varios	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	2
Patente	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 8: Costo mantenimiento vehículos.

Conceptos	Precio Unitario	Precio Unitario neto de IVA	Cantidad Anual	Costo Anual por Vehículo	Cantidad de Rodados	Costo Total Anual	Costo Total Mensual
Lavado	100	83	40	3.306	3	9.917	826
Cambio de aceite	1000	826	3	2.479	3	7.438	620
Líquido refrigerante	1000	826	3	2.479	3	7.438	620
Revisión técnica	2000	1.653	1	3.306	3	9.917	826
Seguro Vehículo	800	661	12	7.934	3	23.802	1.983
Neumáticos	5000	4.132	2	8.264	3	24.793	2.066
Repuestos Varios	2000	1.653	2	3.306	3	9.917	826
Patente	1000	826	12	9.917	3	29.752	2.479

Costo Mensual de las 3 Traffic: \$ 10.248

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Además de la inversión inicial en los rodados y de cuantificar los costos fijos por el mantenimiento de los mismos, se calcularon los costos variables por la prestación del

servicio, en base a la información técnica del rodado (proporcionada por el fabricante del mismo) se calcula que el mismo tiene un consumo promedio de gasoil de un litro por cada 10km recorridos, teniendo en cuenta esto se calculó el consumo diario del servicio de transporte.

De acuerdo al recorrido estimado que se proyecta hacer, se prevé una distancia de 15 kilómetros aproximadamente para el viaje de ida (desde el barrio Nueva Córdoba hasta el Campus) y 15 kilómetros para el viaje de vuelta (desde el Campus hasta el barrio Nueva Córdoba), haciendo un total de 30 kilómetros por viaje completo de cada una de las unidades de traslado. En base al itinerario diario se presupone que cada vehículo haga 8 viajes en el día, por lo tanto si multiplicamos esa cantidad de viajes por los la cantidad de kilómetros nos arroja un total de 240 kilómetros diarios. Generando un costo de combustible por unidad de \$360,00. Se toma el precio del gasoil en el mes de Julio de 2016, a un valor de \$15,00 aproximadamente por litro.

Tabla 9: Consumo promedio de Combustible.

Consumo Promedio de Combustible

Cantidad (Litros)	Recorrido (Km)
1	10
24	240

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 10: Costo promedio de Combustible.

Gastos de Combustible

Cantidad (Litros)	Precios (ARS)
1	15,00
24	360,00

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 11: Resumen Costo de Combustible.

Resumen costos – combustible

Recorrido diario por Vehículo (km)	Combustible necesario (Litros)	Costo del Litro	Costo de Combustible por Vehículo	Cantidad de Vehículos	Costo de Combustible Total Diario	Costo de Combustible Total Mensual
240	42	\$ 15,00	\$ 360,00	3	\$ 1.080,00	\$ 21.600,00

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Para concluir con este análisis de viabilidad técnica se detalla a continuación un cuadro resumen con todos los costos operativos necesarios tanto para la puesta en marcha del proyecto como para la ejecución del mismo, permitiendo observar que el mayor costo del proyecto son las remuneración y cargas sociales.

Tabla 12: Costo Mensuales Totales.

Tabla Resumen Costos

	Precio	Porcentaje
Costo de Combustible	\$ 21.600,00	16%
Costo de Mantenimiento	\$ 10.247,93	7%
Costo Sueldos	\$ 106.743,01	77%
Costo Total Mensual	\$ 138.590,95	100%

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 13: Costo por Kilómetros.

Concepto	Costo	Costo x Km
Precio Rodado Nuevo	629.745	
Valor Residual (a los 5 años)	200.000	
Recorrido Promedio (km/año)	48.000	
Valor de la Amortización	2	1,79
Lavado (Cant. 40/año)	3.306	0,07
Cambio de aceite (Cant. 3/año)	2.479	0,05
Líquido refrigerante (Cant. 3/año)	2.479	0,05
Revisión técnica (Cant. 2/año)	3.306	0,07
Seguro Vehículo (Cant. 12/año)	7.934	0,17
Neumáticos (Cant. 2/año)	8.264	0,17
Repuestos Varios (Cant. 2/año)	3.306	0,07
Patente (Cant. 12/año)	9.917	0,21
Combustible (4800 lts/años)	72.000	1,50
Sueldo (2 choferes/año)	237.920	4,96
Cont. Patronales (2 choferes/año)	135.591	2,82
Total Costo por kilometro		11,93

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

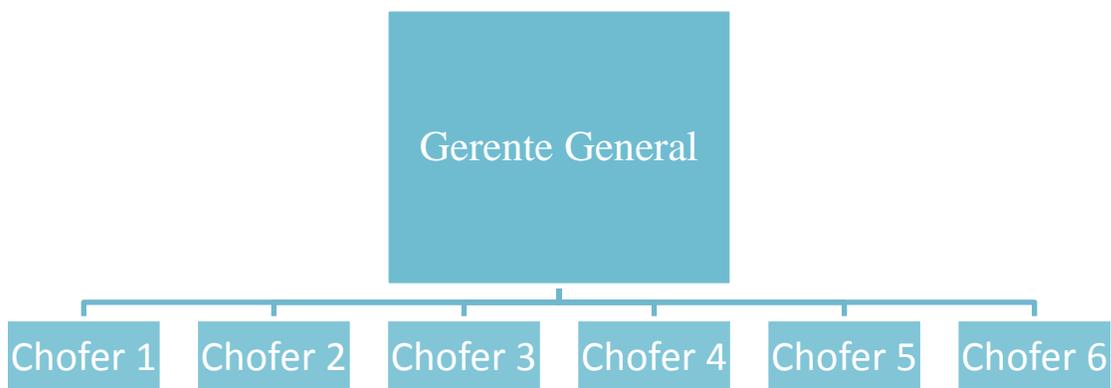
La tabla anterior representa el cálculo del costo por kilómetro de cada uno de los rodados utilizado para la actividad del proyecto. Es decir se consideró los costos anuales de cada unidad de transporte de la actividad y se prorrateo tomando como base la cantidad de kilómetros que se estima recorrerá anualmente cada vehículo. Esto permite obtener una estimación de lo que cuesta recorrer un kilómetro absorbiendo los costos tanto de mantenimiento, combustible como los sueldos de los choferes que van a ser los encargados de conducir cada vehículo.

5.1.3. Estudio Administrativo

En el estudio administrativo se analizó la estructura organizativa óptima enfocada en el objeto social del emprendimiento aquí planteado, buscando obtener una mayor eficiencia y tratando de reducir los costos, haciendo uso eficiente de los recursos. Es decir planear y organizar la empresa de forma tal que no se requiera un alto costo para ofrecer un servicio de transporte de calidad.

Este proyecto tiene una estructura acorde a un pequeño emprendimiento, es por ello es que el administrador va a ser la persona sobre la cual cae la mayor responsabilidad su labor es el encargado de dirigir, ordenar y controlar que la actividad se desarrolle de forma normal diariamente, este administrador es dueño del mismo emprendimiento, esto genera que las ganas, motivación y compromiso sean los máximos, buscando optimizar el funcionamiento y así obtener resultados positivos.

Ilustración 12: Organigrama del emprendimiento.



Fuente: Elaboración Propia. 2016.

5.1.4. Estudio Legal

El estudio legal permitió conocer si existen normativas, leyes, decretos o factores tanto a nivel municipal, provincial como nacional que impidan o limiten la realización de este proyecto.

Al investigar en la municipalidad de Córdoba, se conoció que no existe ninguna limitación legal al proyecto, sino que hay que atenerse a la ordenanza n°6728 “Transporte de personas: regula servicios privados”, regula la forma y las condiciones que se deben cumplir para poder prestar tal servicio. Entre ellas se hace referencia a ejecutar la prestación del servicio en forma eficiente, el que revestirá características especiales de seguridad, comodidad, regularidad, higiene moralidad y responsabilidad, respetando todas las exigencias establecidas con miras a la salud, tranquilidad pública y bienestar general. Brindar la utilización del servicio a toda persona que desee contratarlo particularmente.

Esta ordenanza estipula obligaciones para los propietarios: permitir conducir el vehículo de su propiedad únicamente a personas que encuentren con idoneidad técnica y moral debidamente acreditadas ante la Dirección de transporte y tránsito de la Municipalidad de Córdoba, debiendo llevar mientras conduce la unidad de documentación pertinente. El conductor se encuentra obligado a prestar al público una atención respetuosa, amable y cortes. Además establece que todos los vehículos que presten servicios deberán inscribirse en la Dirección de Transporte y Tránsito, dicha entidad será la encargada de otorgar la autorización para la prestación del servicio. Los requisitos para obtener el certificado de habilitación Transporte Privado son expuestos en el anexo n° V.

También en este estudio se complementó con la búsqueda de información en sitios web acerca de la incidencia que tiene el gremio de los trabajadores, recolectando información sobre la escala salarial de los mismos, y los convenios colectivos de trabajo para la actividad a realizar.

La elección de la forma jurídica a adoptar para la puesta en marcha del proyecto va a ser en principio una persona física, es decir un individuo que realiza una actividad empresarial en nombre y por cuenta propia. Con capacidades comerciales y legales respondiendo ante sus acreedores con todos sus bienes presentes y futuros. Su responsabilidad es ilimitada. Ante el régimen tributario de la República Argentina esta persona reviste el carácter de responsable inscripto, forma parte del régimen general. A continuación en el análisis impositivo se profundiza en el tema mencionado.

5.1.4.1 Análisis impositivo:

Se analizó el impacto impositivo que tendría la compra de los rodados a través de un contrato de Leasing financiero, este es un instrumento de financiación de bienes de capital, el dador (entidad del crédito) transfiere al tomador (arrendatario empresa que suscribe el contrato) la tenencia de un bien cierto y determinado, para uso y goce, contra el pago de un canon y le confiere la opción de compra por un precio. Los principales beneficios son:

- Financiación 100% de la unidad; adquisición de un activo fundamental para la actividad a desarrollar sin realizar un gran desembolso de efectivo.

- No estar alcanzado por el impuesto a los activos; es decir como el tomador solo adquiere el uso y goce no es propietario del bien no se encuentra alcanzado por el impuesto.
- Diferimiento del IVA; se paga el impuesto correspondiente a cada una de las cuotas de alquiler.
- Amortización acelerada del bien; en lo que respecta al impuesto a las ganancias, el sujeto tomador del leasing puede deducir el valor del bien en forma acelerada como gasto por el pago de cada uno de los cánones, en lugar de comprar el bien y amortizarlo a lo largo de la vida útil que se le asigne.

El impuesto sobre los combustibles líquidos y gas natural: permite el computo como pago a cuenta del impuesto a las ganancias y sus correspondiente anticipos, atribuibles a dichas prestaciones el 100% del impuesto sobre los combustibles líquidos contenidos en las compras de gasoil para el desarrollo de la actividad o prestación de servicio, aplicable a sujetos que presten servicios de transporte de pasajeros, también los sujetos que se encuentren categorizados como responsables inscriptos podrán aplicarlo contra impuesto a las ganancias, mínima presunta, impuesto al valor agregado y contribuciones patronales. En este proyecto se utilizara mes a mes en la liquidación de IVA, ya que tenemos mayor cantidad de débitos que de créditos.

Impuesto a los ingresos brutos: de acuerdo a lo analizado se aplicó la alícuota general de 3,50% del código 71100 del art. 17 de la Ley impositiva de la Provincia de Córdoba sobre los ingresos totales percibidos, netos de IVA.

Impuesto a las ganancias: sobre el resultado neto final, se aplicó la alícuota del 35%, sobre la ganancia o el quebranto generado en el ejercicio, al ser responsable inscripto se encuentra alcanza por este gravamen.

Impuesto al Valor Agregado: sobre las bases imponibles de las compras se aplicaron las alícuotas general del 21% o la reducida del 10,50% en caso que aplique. A medida que el proyecto va facturando debe aplicarse la alícuota general del 21% sobre el precio de venta. Los periodos fiscales son mensuales y monto a ingresar va a resultar de la diferencia entre los Créditos Fiscales y los Débitos Fiscales. Si los débitos son mayores que los créditos se genera un pasivo con el fisco. Caso contrario si los créditos con mayores que los débitos se genera un saldo técnico a favor, que será trasladable y utilizable a lo largo de los siguientes periodos.

La ley impositiva de I.V.A en el art. 7 inciso h establece la exención para los servicios prestados por establecimientos educacionales privados incorporados a los planes de enseñanza oficial y reconocidos como tales por las respectivas jurisdicciones, referidos a la enseñanza en todos los niveles y grados contemplados en dichos planes, y de postgrado para egresados de los niveles secundario, terciario o universitario, así como a los de alojamiento y transporte accesorios a los anteriores, prestados directamente por dichos establecimientos con medios propios o ajenos. Pero en el caso aquí tratado la empresa de transporte no pertenece a la universidad, es una entidad externa a la misma, por tal razón todas las prestaciones de servicio que se estima realizar en este proyecto están alcanzadas y gravadas, es decir al precio está conformado por el valor del servicio efectivamente prestado más la proporción del impuesto al valor agregado.

Por otro lado todas las erogaciones que se realicen para el mantenimiento y los costos de operación se tomaran el crédito fiscal correspondiente. Adicionalmente el decreto 814/01, aún vigente, y sus modificaciones, permite al empleador computarse como crédito fiscal, un porcentaje de las contribuciones de seguridad social abonadas como crédito técnico de tal impuesto. El saldo resultante de aplicar el 1,9% sobre el monto de las remuneraciones brutas. El porcentaje varía según la jurisdicción que se encuentre. En la ciudad de Córdoba aplica 1,9%. Véase Anexo VIII.

Con los datos recolectados en el análisis comercial (fuente de ingreso) y en el análisis técnico (costos de la actividad) se detalla un cuadro resumen con los ingresos y los costos mensuales necesarios para poder prestar los servicios.

Tabla 14: Ingresos Mensuales Totales.

Concepto	Ingresos Netos	I.V.A (Deb. Fiscal)	Ingresos Brutos
Ingresos	\$ 177.025	\$ 37.175	\$ 214.200
Otros Ingresos	-	-	-
Totales	\$ 177.025	\$ 37.175	\$ 214.200

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 15: Costos Mensuales Totales.

Concepto	Costos Netos	I.V.A (Cred. Fiscal)	Costos Brutos
Rodados	\$ 1.889.234	\$ 396.739	\$ 2.285.973 (A)
Mantenimiento	\$ 8.469	\$ 1.779	\$ 10.248
Combustible	\$ 17.851	\$ 3.749	\$ 21.600
Sueldos	\$ 104.753	\$ 2.028	\$ 106.743 (B)
Totales	\$ 2.020.307	\$ 404.295	\$ 2.424.564

(A) Este concepto solo se debe considerar en la primera liquidación al momento de la adquisición de los rodados. Para liquidaciones posteriores tener en cuenta el resto de los conceptos que se estima que se repitan mensualmente.

(B) Decreto 814/01, aún vigente, permite computar un porcentaje de las contribuciones de seguridad social abonadas como crédito técnico del Impuesto al Valor Agregado.

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 16: Liquidación Mensuales IVA.

Debito Fiscal	-37.175
Crédito Fiscal	404.295
Sdo. técnico a favor periodos anteriores	-
Saldo técnico del periodo	367.119
Retenciones/Percepciones	-
Sdo de libre disponibilidad	-
Saldo a Favor/(Monto a Ingresar)	367.119

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

La liquidación realizada es a modo de reflejar el impacto que tiene el Impuesto al Valor Agregado en la actividad a realizar. Aquí se plantea la primera liquidación mensual de este gravamen, y se puede observar que debido a la compra de los rodados se genera un crédito a favor de la compañía el cual podrá ser tomado para compensar contra futuros saldos

a ingresar. Es decir cuando los débitos superen los créditos. Si se proyecta meses siguientes sucede esto, la compañía genera mayor cantidad de débitos que de créditos fiscal.

Luego del análisis de viabilidad legal e impositiva se llega a la conclusión de que el proyecto se encuentra dentro de un marco legal que posibilita la correcta ejecución, se establece una persona jurídica con capacidades para adquirir derechos y contraer obligaciones. Dentro del ámbito fiscal enmarcado como responsable inscripto, no se detectó ningún impedimento para la ejecución del mismo.

5.1.5. Estudio Ambiental

Toda actividad empresarial tiene como contraste una repercusión medioambiental, la prestación de servicios de transportes no es ajena a ello. Muchos emprendimiento por más que sean viables económicamente, no prosperan en el tiempo a causa de no tener en cuenta este aspecto, generando una imagen corporativa negativa por no cuidar y preservar el medio ambiente. Es necesario detenerse y realizar un análisis de los posibles peligros que puede generar la actividad a realizar. Por tal motivo se decidió determinar el nivel de impacto que tendrá este proyecto a nivel medio ambiental.

Los peligros que se encuentran aparejados con este proyecto son contaminación acústica y la contaminación atmosférica por la emisión de gases principalmente. La empresa de transporte propone adoptar políticas acordes a minimizar los impactos negativos como realizar mantenimiento mensuales a todos sus vehículos para controlar y reducir estos riesgos, también a la hora de tomar la decisión de que rodado adquirir se investigó cual era

conveniente para evitar o disminuir este impacto ambiental propio de la actividad. La decisión de optar por la compañía Colcar concesionaria de Mercedes Benz más allá de ventajas económicas y técnicas con respecto a sus competidores fue porque la misma tiene como valores o principios éticos la protección del medio ambiente tomando normas de control de calidad (ISO 9001) y de gestión ambiental (ISO 14001), la firma buscan una nueva movilidad más ecológica, pensado en la reducción de emisiones de los rodados y en uso razonable de recursos naturales.

La elección para adquirir los vehículos fue en cierta forma enfocada a que cumplan con determinadas normas de calidad, buscando generar no solo un buen servicio al cliente, si no también buscando mejorar el entorno en que se desenvuelve adquiriendo una identidad como empresa responsable, también llamada Responsabilidad Social Corporativa (RSC).

5.1.6. Estudio Económico y Financiero:

En el estudio económico se recopiló todos los datos necesarios de las etapas anteriores de manera cuantitativa. Con el fin de plantear una simulación o proyección de lo que sería la empresa de transporte desde el momento cero hasta el quinto año, para determinar si realmente es viable, permitiendo recuperar el capital invertido y generando ganancias para su continuidad. Con la información provista de los estudios de mercado, técnico y organizacional se define la cuantía necesaria para la inversión del proyecto.

Activos fijos – Bienes de Uso:

Se decidió comprar la cantidad de tres vehículos de marca Mercedes Benz para poder realizar este proyecto. Estos activos deben ser utilizados en la actividad principal del ente y los mismos no pueden estar destinados a la venta habitual. Cada uno con un costo de \$629.745 (contablemente es el Valor de Origen) haciendo un costo total de \$1.889.234. La vida útil que se le asigna a dichos activos es de 5 años, realizando los mantenimientos que sean necesarios para el correcto funcionamiento diario. Teniendo en cuenta esta vida útil se calcula la amortización de los mismos. Este concepto hace referencia a la pérdida de valor de los bienes con el transcurso del tiempo, no representan una salida de dinero. Para el cálculo de la amortización el criterio a utilizar es el método lineal, es decir, dividir su valor de origen por la cantidad de años de vida útil, así se obtiene el valor por amortización anual. La suma total arroja un valor de \$377.847. Con el paso del tiempo estos bienes van perdiendo su valor original y pasan a tener un valor residual. Contablemente no es otra cosa que el Valor de

Origen – Amortizaciones Acumuladas. Una vez que transcurre la vida útil del bien, en el caso de que no exista revaluó de por medio, al llegar a los 5 años el mismo debe estar completamente amortizado. Aquí aparece el valor de rezago o de recupero es el valor del bien una vez amortizado en su totalidad, como en este proyecto se plantea un horizonte de 5 años llegamos con los rodados completamente amortizados, esto no quiere decir que los mismo no tengan un valor de mercado para la venta de los mismo y su reemplazo, o si se decide continuar con su utilización no estaría mal.

Tabla 17: Inversión inicial de Bienes de Uso y Amortización:

Marca	Modelo	Costo	Neto de IVA	Vida Útil (en años)	Amortización del ejercicio
Mercedes Benz	2016	761.991	629.745	5	125.949
Mercedes Benz	2016	761.991	629.745	5	125.949
Mercedes Benz	2016	761.991	629.745	5	125.949
Total		2.285.973	1.889.234		377.847

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 18: Calendario de inversiones de reposición:

Marca	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Mercedes Benz	629.745	-	-	-	-	-
Mercedes Benz	629.745	-	-	-	-	-
Mercedes Benz	629.745	-	-	-	-	-
Total de Inversión	1.889.234	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Una vez calculado el valor necesario para la inversión inicial, se analizó la posibilidad de obtener los fondos necesarios para el desarrollo del proyecto. Luego de haber estudiado los beneficios impositivos que podría tener la adquisición de activos a través del leasing financiero, se solicitó a la empresa “Mercedes Benz” un modelo de financiamiento con este instrumento, para la compra de los rodados. Como se puede ver en el Anexo n° II la compañía financiera ofrece 48 cuotas mensuales, a una tasa efectiva anual del 21,34%. Suponiendo que se adquieren los vehículos a través de esta modalidad el costo de cada uno sería \$1.523.824,90 haciendo un total de \$4.571.474,70 para la compra de los 3 rodados, financiado en 4 años. Si a este monto lo comparamos con el costo de la compra de los rodados de contado (\$1.889.233,88) contra lo que cuesta por adquirirlos a través del leasing (\$4.571.474,70) podemos observar que es 242% más caro el leasing que la compra de contado.

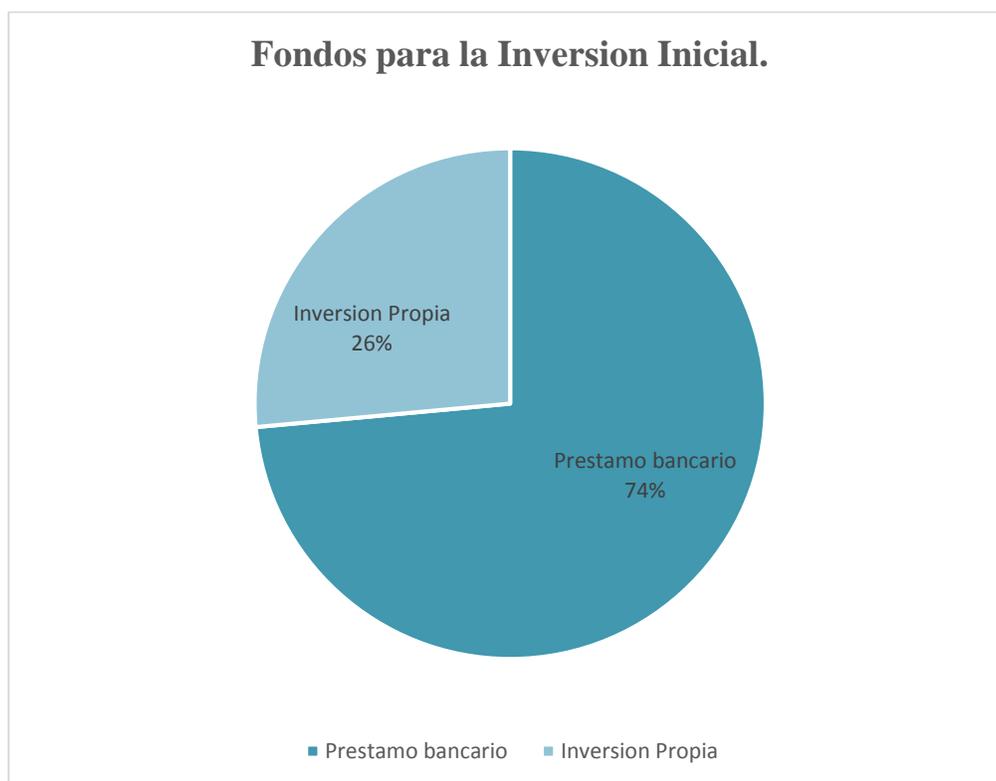
Por otro lado se analizó la posibilidad de realizar la inversión a través de un crédito con una entidad financiera, el Banco de Inversión y Comercio Exterior, de ahora en adelante “BICE”, ofrece para proyectos de inversión una línea de créditos con un financiamiento hasta \$200.000.000 a devolver en un plazo máximo de 10 años. Es decir que el proyecto aquí tratado podría acceder, si se deseara obtener la totalidad del dinero para adquirir los activos sería un préstamo por \$1.889.233,88 el equivalente a la compra de los rodados. Se plantea una T.E.A (tasa efectiva anual) del 32% y a devolver en un plazo de 5 años. En el Anexo n° VI se detalla el cálculo del mismo. También se consultó la posibilidad de obtener un préstamo

a través del Banco de la Nación Argentina, ya que dicha entidad cuenta con un programa de créditos para microempresas. Se detalla en el Anexo n° VII el reglamento n° 600 del B.N.A.

Luego de haber analizado las distintas posibilidades de financiamiento, se arribó a la conclusión que la mejor opción para la obtención de los fondos es una mezcla de capital propio y solicitar un préstamo bancario, de esta manera se busca que la inversión inicial este en parte financiada a través de una entidad financiera con un contrato de préstamos, y el resto una inversión propia del gerente-socio del proyecto. Según lo expuesto en el Anexo n° VI el banco “BICE” ofrece financiación para la compra de los vehículos a una tasa mayor que la analizada en el contrato de leasing pero sigue conviniendo ya que los intereses del préstamo son deducibles de ganancia generando un efecto tanto contable como impositivo que favorece al emprendimiento. La elección por esta entidad también se debe a que las exigencias de garantías y requisitos son menores que el Banco Nación, por el monto solicitado solo se pidió una garantía propietaria, la cual fue otorgada por el gerente del proyecto respaldando este préstamo a través de su vivienda personal y sede de la administración del emprendimiento. Inmueble de 250 metros cuadrados localizado en la calle Buenos Aires al 1300, barrio de Nueva Córdoba, en tal ubicación se encuentra la sede comercial y sirve como punta de línea de los buses. La entidad financiera primeramente analiza dicha garantía, una vez que es verificada la validez de la misma, se da por aprobado el préstamo, permitiendo así obtener en el caso de ser rentable el proyecto, el monto necesario para la inversión inicial. Se estima pedir una financiación por \$1.389.234 al banco “BICE” el mismo será devuelto durante los primeros 5 años del proyecto pagando cuotas bimensuales de \$87.669,60 haciendo un total por año de \$526.017,18 monto total del préstamo a devolver \$2.630.087,96. De este monto total \$1.240.853,96 corresponden a intereses deducibles para el cálculo del impuesto a las

ganancias. En conclusión se pretende obtener a través del préstamo obtenido por la entidad financiera el 74% de la inversión de capital necesaria y el 26% restante será capital propio del inversor \$500.000, de esta manera se obtiene el total necesario para poder adquirir los rodados que son necesarios para la actividad principal.

Ilustración 12: Fuentes de Financiación Inversión Inicial.



Fuente: Elaboración Propia. 2016.

A continuación se esboza el Estado de Resultado a cinco años, el mismo es un resumen numérico de los estudios realizados anteriormente. Se muestra los ingresos obtenidos por la prestación de servicios de transporte. También se detallan la inversión inicial, los costos fijos y variables, a los fines de determinar la ganancia antes de impuesto, y

así poder calcular el impuesto a las ganancias a ingresar en el periodo fiscal, y determinar la rentabilidad final del proyecto. Como se planteó en el análisis de mercado y técnico se estimó una situación de un aumento del 30% anual sobre el precio del servicio, este valor surge de tomar como referencia los precios históricos y su incremento de los principales costos de la actividad a desarrollar, el costo del combustible, los salarios y mantenimiento del rodado. Tanto ingresos como egresos para los años proyectados, es decir año 1 se considera los ingresos y egresos calculados en los estudios anteriores, a partir del año 2 y los siguientes cada concepto se incrementó en un 30%. Los primeros dos años el resultado es negativo, generando quebrantos en el impuesto a las ganancias, dicho impuesto genera un saldo a favor utilizable en el año 3 y 4.

Tabla 19: Estado de Resultado Proyectado modelo propuesto por Nassir Sapag:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos afectados a impuestos	2.142.000	2.784.600	3.619.980	4.705.974	6.117.766
Egresos afectados a impuestos	-2.175.645	-2.667.576	-3.072.474	-3.550.858	-4.115.030
Gastos no desembolsable	-377.847	-377.847	-377.847	-377.847	-377.847
Utilidad antes del impuesto	-411.491	-260.823	169.659	777.269	1.624.890
Impuesto	144.022	91.288	-59.381	-272.044	-568.711
Utilidad después del impuesto	-267.469	-169.535	110.278	505.225	1.056.178
Ajuste por gastos no desembolsables	377.847	377.847	377.847	377.847	377.847
Egresos no afectados a impuestos	-147.817	-195.119	-257.557	-339.975	-448.767
Beneficios no afectados a impuestos	-	-	-	-	-
Flujo de Caja	-37.440	13.193	230.569	543.097	985.258

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

La siguiente tabla contiene los mismos conceptos y valores que la anterior, la diferencia se encuentra en su exposición.

Tabla 20: Estado de Resultado Proyectado modelo aperturado:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos	2.142.000	2.784.600	3.619.980	4.705.974	6.117.766
Costos de Ventas	-216.000	-280.800	-336.960	-404.352	-485.222
Ganancia bruta	1.926.000	2.503.800	3.283.020	4.301.622	5.632.544
Sueldos Brutos (C. Fijo)	-883.916	-1.149.090	-1.378.908	-1.654.690	-1.985.628
Contribuciones Patronales (C. Fijo)	-503.744	-654.867	-785.840	-943.008	-1.131.609
Gastos de Publicidad	-	-	-	-	-
Deuda Bancaria	-378.200	-330.899	-268.461	-186.043	-77.251
Mantenimiento (C. Fijo)	-122.975	-159.868	-191.841	-230.210	-276.252
Impuestos a los IIBB	-70.810	-92.053	-110.463	-132.556	-159.067
Depreciación	-377.847	-377.847	-377.847	-377.847	-377.847
Ganancia antes de Imp.	-411.491	-260.823	169.659	777.269	1.624.890
Imp. a las Ganancias (35%)	144.022	91.288	-59.381	-272.044	-568.711
Rdo. Neto del Ejercicio	-267.469	-169.535	110.278	505.225	1.056.178

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Luego de haber proyectado el estado de resultado de la inversión, se realizó un flujo de caja proyectado, el mismo tiene una estructura similar, pero con la diferencia de que solo se deben considerar todos los gastos que generen una efectiva salida de dinero, inclusive aquellos desembolsos iniciales en concepto de inversiones.

Analizando los conceptos mencionados en el estado de resultado proyectado, y partiendo de la premisa mencionada anteriormente, se puede observar que el único gasto que no genera un efectivo desembolso de dinero son las depreciaciones de los activos fijos. En el estado de resultado son considerados y expuestos en el mismo a los fines de determinar el

resultado neto sujeto a impuesto a las ganancias a pagar, pero luego de haber obtenido este valor, en el flujo de caja proyectado será sumado el valor de la depreciación para poder hacer nulo el efecto y que no genere distorsión a la hora de analizar determinados indicadores.

Tabla 21: Flujo de Fondo Proyectado:

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos	-	2.142.000	2.784.600	3.619.980	4.705.974	6.117.766
Costos	-	-216.000	-280.800	-336.960	-404.352	-485.222
Ganancia bruta	-	1.926.000	2.503.800	3.283.020	4.301.622	5.632.544
Sueldos Brutos	-	-883.916	-1.149.090	-1.378.908	-1.654.690	-1.985.628
Contribuciones Patronales	-	-503.744	-654.867	-785.840	-943.008	-1.131.609
Gastos de Publicidad	-	-	-	-	-	-
Mantenimiento	-	-122.975	-159.868	-191.841	-230.210	-276.252
Impuestos a los IIBB	-	-70.810	-92.053	-110.463	-132.556	-159.067
Deuda Bancaria	-	-378.200	-330.899	-268.461	-186.043	-77.251
Depreciación	-	-377.847	-377.847	-377.847	-377.847	-377.847
Ganancia antes de Imp.	-	-411.491	-260.823	169.659	777.269	1.624.890
Imp. a las Ganancias (35%)	-	144.022	91.288	-59.381	-272.044	-568.711
Rdo. Neto del Ejercicio	-	-267.469	-169.535	110.278	505.225	1.056.178
Depreciaciones	-	377.847	377.847	377.847	377.847	377.847
Efecto I.G	-	-	-	-	-	-
Inversión rodados	-1.889.234	-	-	-	-	-
Préstamo Intereses	1.389.234	-147.817	-195.119	-257.557	-339.975	-448.767
Saldo	-500.000	-37.440	13.193	230.569	543.097	985.258
Saldo Actualizado	-500.000	-30.942	9.011	130.150	253.359	379.860
Saldo Acumulado	-500.000	-530.942	-521.931	-391.781	-138.422	241.437

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

5.1.7. Indicadores de Rentabilidad:

Una vez calculado el estado de resultado y el flujo de caja proyectados se calculó y analizó las herramientas evaluadoras de la inversión, como por ejemplo el Valor Actual Neto (VAN), la Tasa Interna de Retorno (TIR), el Periodo de Recupero (PRI) y el Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP o WACC) para poder arrojar conclusiones finales.

Tabla 22: Indicadores de Rentabilidad:

Indicadores de Rentabilidad	
Tasa de descuento	21%
VAN	241.437
TIR	9%
Periodo de Recupero	4 años y 5 meses
WACC o CCPP	21%

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Tabla 23: Calculo Costo de Capital Promedio Ponderado.

Fuente	Monto	Participación	Costo financiero	Impuesto
Pasivo	1.389.234	74%	32%	35%
P.N	500.000	26%	30%	
Activos	1.889.234	100%		
Calculo WACC			$74\% * 26\% * (1 - 35\%) + 26\% * 30\% = \mathbf{0,21}$	

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

De acuerdo a flujo de caja proyectado en 5 años cada uno de los mismos genera beneficios, ya que los ingresos proyectados son mayores que los costos necesarios para realizar la actividad. Por otra parte este proyecto de inversión no necesita de una gran inversión inicial para poder funcionar, este punto es muy importante ya que los inversionistas

no necesitan desembolsar demasiado dinero y el costo de pedir un préstamo por el importe necesario no es alto.

Basándose en el Periodo de Recupero o Payback se estima que se va a poder recuperar el monto de la inversión inicial de \$500.000 en 4 años y 5 meses, de esta forma el inversionista va a poder recuperar el capital puesto para el proyecto, además de devolver el préstamo tomado y generando ganancias para la compañía. El proyecto debería ser aceptado.

El VAN arrojado es 241.437 positivo esto quiere decir que el proyecto va a generar fondos suficientes como para cubrir la inversión inicial, pagar la deuda contraída con la entidad financiera y generar riqueza para la empresa como beneficios deseados por el inversor. Basándose en este indicador el proyecto debería ser aceptado.

El Costo de Capital Promedio Ponderado (WACC) arroja un resultado de 21%, es decir, que la empresa debe exigir una tasa de rentabilidad mínima de ese porcentaje para que la inversión sea viable para sus accionistas. Dicho de otro modo si el proyecto aquí analizado genera una tasa mayor o igual al 21% debería ser aceptado, caso contrario si fuera menor a ella tiene que ser rechazado, ya que no estaría cumpliendo con las expectativas mínimas de los inversores. Se determina el costo de la inversión independientemente de la fuente de financiación.

En el caso de la TIR es 9%, menor al rendimiento deseado, es decir que no debería ser aceptado, invertir en este proyecto significa que no es rentable para los accionistas, supone que al realizar la inversión se obtendrá un retorno por debajo comparado contra otras

posibles colocaciones que generen rentas, (a modo de ejemplo: si la Tasa Interna de Retorno hubiera sido mayor a la tasa de descuento se entendería que la inversión del proyecto genera una ganancia superior, que si se hubiera invertido este capital en un producto financiero seguro, sin o con riesgo). En este caso la TIR es positiva pero no alcanza a ser suficiente para cubrir el mínimo esperado. Considerando este indicador el proyecto, debería ser rechazado.

En base al resultado obtenido tanto en el flujo de caja y los valores de los indicadores de rentabilidad se llega a la conclusión de que el proyecto de inversión aquí planteado **no es viable económica y financieramente.**

CAPITULO 6:

6.1. Conclusión:

Como conclusión del Trabajo Final de Graduación se puede afirmar que luego de ser sometido a rigurosos análisis se obtuvieron resultados que sirvieron en su conjunto para concluir finalmente que el Proyecto de Inversión estudiado **no es viable económicamente y financieramente**, ya que arroja resultados por debajo de los deseados por los inversionistas.

A partir del estudio de mercado se conoció que el servicio ofrecido tiene una demanda real ya que los estudiantes que cursan en el Campus de la Universidad Siglo 21 carecen de un servicio de transporte exclusivo y de calidad. Los resultados obtenidos a través de la encuesta permitieron principalmente dar el puntapié inicial para continuar con el estudio de las demás viabilidades planteadas, ya que de no haber sido aceptado por los potenciales usuarios no hubiera tenido sentido continuar con la elaboración del trabajo. Es decir que a partir de una demanda insatisfecha se consigue penetrar en un nuevo mercado. Luego de esta aceptación se determinó el precio de mercado del servicio de \$17, calculado en base a los costos que tendría el mismo más un porcentaje de ganancia, y se estimó la cantidad de usuarios diarios (315 estudiantes), permitiendo hacer un cálculo de los ingresos mensuales y anuales. También se observó que todos los años van aumentando la cantidad de estudiantes, asumiendo que el negocio tenga un crecimiento en su proyección.

Desde la perspectiva técnica, a través del análisis pertinente, se recolectó aquellos datos que eran necesarios para poder poner en marcha el emprendimiento, desde la inversión

inicial, así como también cuantificar los costos fijos, salarios de los empleados, seguro, mantenimiento, y los costos variables por la actividad como el combustible, carga fiscal, entre otros, que tendría el proyecto. Si se repasan los números se concluyó que era conveniente en un comienzo comprar 3 rodados, los cuales serían conducidos por 6 conductores, 3 de ellos cubrirán en turno mañana y los otros 3 restantes el turno tarde. Se obtuvo el salario de cada uno, tomando como base la remuneración básica establecida en el convenio colectivo de trabajo pertinente de su actividad. Por último se conoció el costo por kilómetros dato relevante para calcular el margen de utilidad que dejará el servicio.

El análisis administrativo permitió conocer la estructura organizacional que maximiza rendimientos para este proyecto de inversión, se propone un administrador general (inversor) y seis choferes para configurar este micro emprendimiento. En lo que respecta a los resultados obtenidos en el estudio legal e impositivo se arribó a que no existen limitaciones que impidan la consecución del mismo.

Los resultados obtenidos en el análisis de viabilidad ambiental fueron positivos para continuar con la realización del proyecto es decir al tratarse de un sistema de transporte que utiliza combustibles se entiende que generan cierto grado de contaminación, con este análisis se logró minimizar la misma y actuar con responsabilidad empresarial, cuidando el medio ambiente y utilizando los recursos eficientemente. Este factor tuvo influencia significativa a la hora de determinar que rodado se iba adquirir.

Por último con el análisis económico-financiero se conoció el estado de resultado proyectado junto con un flujo de caja que permitió visualizar tanto los ingresos como los

egresos propios de la actividad y dimensionar así, si este proyecto es rentable o no, es decir genera utilidades o quebrantos en los cinco ejercicios proyectados, datos significativos para el inversionista.

En primera instancia se constató que en el año 1 y 2 la inversión arroja resultados negativos, esto se debe principalmente a que el sistema de amortización del préstamo bancario es francés y el mismo en las primeras cuotas cancela intereses más que capital y va disminuyendo con el correr de los periodos. Cuando el proyecto se encuentra en el año 3, 4 y 5 generan utilidades tal es así que mediados del cuarto año se logra devolver el préstamo bancario por completo y recuperar la inversión inicial proporcionada por el emprendedor. Hasta aquí numéricamente hablando el proyecto califica como bueno ya que permite devolver el préstamo y recuperar la inversión inicial.

Mediante los indicadores de rentabilidad financieros se terminó concluyendo que la inversión planteada **no es factible para su concreción**, el resultado obtenido del parámetro Valor Actual Neto, es positivo, al igual que la Tasa Interna de Retorno pero esta última se encuentra por debajo de la tasa de rentabilidad mínima exigida por el inversionista. Es decir que el proyecto de inversión de un servicio de transporte para estudiantes de la Universidad Empresario Siglo 21 es **Inviabile** dadas las condiciones que se encuentra en el momento de la realización del trabajo.

CAPITULO 7:

7.1. Bibliografía:

7.1.1. Textos:

- ✓ Block, Hirt (2001) “*Fundamentos de Gerencia Financiera*” (9na edición).
- ✓ Brealey Myers (2010). “*Principios de Finanzas Corporativas*”. (9na edición).
- ✓ Brealey, Myers, Marcus (2007). “*Fundamentos de Finanzas Corporativas*” (5ta edición).
- ✓ Coloma Ferrá, Claudia Botteon (2007). “*Evaluación Privada de Proyectos*”, (1ra edición), Mendoza, Argentina.
- ✓ Dumrauf Guillermo. (2003). “*Finanzas Corporativas*”, (3ra edición).
- ✓ Ernesto R. Fontaine (2008), “*Evaluacion Social de Proyectos*”. (13ra edición). Santiago de Chile.
- ✓ F.A.C.P.E. (2011). “*Resoluciones Técnicas*”. (8° Edición). Buenos Aires: La Ley.
- ✓ Jarach, Dino (2013), “*Finanzas Publicas y Derecho Tributario*”. (4ta edición) Buenos Aires, Argentina.
- ✓ Ley n° 20.744. “Compendio de legislación del trabajo y de la seguridad social”, ed. La ley. (2014).
- ✓ Osterwalder, Alexander & Yves Pigneur. (2011). “*Modelos de Negocios. Business Model Generation*”. (1ra edición).
- ✓ Resolución Técnica N° 8, Federación Argentina de Consejo Profesionales de Ciencias Económicas, ed. Errepar (2013).

- ✓ Roque Spidalieri (2010). *“Planificación y Control de Gestión. Scorecards en Finanzas”*. (1ra edición). Córdoba, Argentina.
- ✓ Ross, Westerfield, Jordan, (2010) *“Fundamentos de Finanzas Corporativas”*. (9na edición).
- ✓ Sapag Chain, N., & Sapag Chain, R. (2008). *“Preparación y Evaluación de Proyectos”*, (5ta edición).
- ✓ Semyraz, D. (2006). *“Preparación y Evaluación de Proyectos de Inversión”*, Ed. Osmar Buyatti, Argentina.
- ✓ Urbina, Gabriel Baca. (2001). *“Evaluación de Proyectos”*, (4ta edición).

7.1.2. Páginas Web Consultadas:

- ✓ AFIP. (s.f) Obtenido de :
<http://www.afip.gov.ar/institucional/afipSimulada/archivos/La%20AFIP.pdf>
- ✓ Cash Flow y cómo afecta las decisiones de la empresa. (18 de noviembre de 2014). Obtenido de: <http://www.emprender-facil.com/es/cash-flow-como-afecta-decisiones-empresa/>
- ✓ Como elaborar un flujo de caja. (20 de febrero de 2012). Obtenido de:
<http://www.crecenegocios.com/como-elaborar-un-flujo-de-caja/>
- ✓ Definición de Inversión. (13 de agosto de 2013). Obtenido de:
<http://www.econlink.com.ar/definicion/inversion>
- ✓ Ensayo sobre el efecto de los regímenes impositivos en las finanzas de la empresa en Argentina. (2014). Obtenido de:
<http://www.ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/557.pdf>
- ✓ Estudio Legal (10 de octubre de 2011). Obtenido de.
<http://es.slideshare.net/opoyc/estudio-legal>
- ✓ Evaluación de Proyectos de Inversión - Flujo de Caja. (16 de octubre de 2009). Obtenido de: <http://www.econlink.com.ar/proyectos-de-inversion/flujo-de-caja>
- ✓ Formulación y evaluación de proyectos. (10 de Febrero de 2011). Obtenido de: <http://www.slideshare.net/rauliv/etapas-de-un-proyecto-de-inversion>
- ✓ Formulación y Evaluación de Proyectos. (2013). Obtenido de:
<https://vimeo.com/65342208>

- ✓ Inversión (s.f). Obtenido de:
<http://www.economia48.com/spa/d/inversion/inversion.htm>
- ✓ Provincia de Cordoba: modificaciones de la ley impositiva anual 2016. (2016). Obtenido de: <http://centrodecomercioag.com.ar/provincia-de-cordoba-modificaciones-ley-impositiva-anual-2016/>
- ✓ Legislatura Provincia de Córdoba: modificaciones al código tributario provincial ley n°10323 (T.O. 2015) Obtenido de: <http://www.cba.gov.ar/wp-content/.../06/Ley-10323-Código-Tributario-modif-2016.pdf>
- ✓ Infoleg: Ley de Impuestos al Valor Agregado. (junio 2016). Obtenido de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/42701/texact.htm>
- ✓ Infoleg: Ley de Impuesto a las Ganancias. (2016). Obtenido de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/44911/texact.htm>
- ✓ Infoleg: Ley de Impuesto a la Ganancias Mínima Presunta (2016) Obtenido de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/55000-59999/55190/texact25063tituloV.htm>
- ✓ Sistema Tributario Argentino (s.f). Obtenido de: <http://www.afip.gob.ar/futCont/otros/sistemaTributarioArgentino/>
- ✓ Escala Salarial Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Carga, Logística y Servicios. (julio 2016). Obtenido de: <http://www.fedcam.org.ar/ESCALA%20JULIO%202016.pdf>
- ✓ Convenio Colectivo – (enero 2016). Obtenido de: <http://www.fedcam.org.ar/convenio-enero2016.pdf>

- ✓ Concesionaria Fiat – (Junio 2016) obtenido de:
<http://www.fiat.com.ar/content/ducato>
- ✓ Concesionaria Renault – (Junio 2016) obtenido de:
[https://www.renault.com.ar/autos/utilitarios/master_minibus/precios-
versiones.html](https://www.renault.com.ar/autos/utilitarios/master_minibus/precios-
versiones.html)
- ✓ Concesionaria Ford – (Junio 2016) obtenido de:
<http://www.ford.com.ar/utilitarios/transit-furgon>
- ✓ Leasing: una herramienta con atractivas ventajas impositivas – (12 de
Septiembre 2005) obtenido de: [http://www.iprofesional.com/notas/19138-
Leasing-una-herramienta-con-atractivas-ventajas-impositivas](http://www.iprofesional.com/notas/19138-
Leasing-una-herramienta-con-atractivas-ventajas-impositivas)
- ✓ Banco de Inversión y Comercio Exterior – (Junio 2016) obtenido de:
<http://www.bice.com.ar/productos/financiacion-inversiones/>
- ✓ Banco Santander Rio – (Junio 2016) obtenido de:
[http://www.santanderrio.com.ar/banco/online/pymes-
advance/financiacion/credito-inversion-productiva](http://www.santanderrio.com.ar/banco/online/pymes-
advance/financiacion/credito-inversion-productiva)
- ✓ Mercedes Benz Compañía Financiera – (Junio 2016) obtenido de:
<https://www.mbfonline.com.ar/MBFOnline/ParametrosSimulacion.aspx>

8.2. Anexo II: Mercedes Benz – Leasing.

Mercedes-Benz Financiera

Tipo de Plan: **L.I.P. Leasing Sprinter - c/ subs - PF**
 Financiación: **Leasing**

Marca: **MERCEDES BENZ** Modelo: **SPRINTER 415 COMBI 3665 TE** Año: **2016**
 (No camiones) **15+1**

Capital a Plazo: **48** TNA: **19.50%** TEA: **21.34%** CFT: **22.14%**
 financiar: **761990.95**

Nro. Cuota	Vencimiento	Capital	Interés	Gastos	IVA	Seguro Autom.	IVA Seguro	Total Cuota	Saldo Capital
1	2016-07-05	22630.91	0.00	5883.11	4861.93	0.00	0.00	33375.95	761990.95
2	2016-08-05	10385.89	12245.02	5835.59	4861.93	2540.53	516.97	36385.93	739360.04
3	2016-09-05	10557.90	12073.01	5813.78	4861.93	2540.53	516.97	36364.12	728974.15
4	2016-10-05	11116.57	11514.34	5791.60	4861.93	2540.53	516.97	36341.94	718416.25
5	2016-11-07	10161.12	12469.79	5768.26	4861.94	2540.53	516.97	36318.61	707299.68
6	2016-12-05	12202.48	10428.43	5746.92	4861.93	2540.53	516.97	36297.26	697138.56
7	2017-01-05	11287.24	11343.67	5721.30	4861.93	2540.53	516.97	36271.64	684936.08
8	2017-02-06	11114.28	11516.63	5697.59	4861.93	2540.53	516.97	36247.93	673648.84
9	2017-03-06	12720.12	9910.79	5674.25	4861.94	2540.53	516.97	36224.60	662534.56
10	2017-04-05	12216.08	10414.83	5647.54	4861.93	2540.53	516.97	36197.88	649814.44
11	2017-05-05	12411.87	10219.04	5621.89	4861.93	2540.53	516.97	36172.23	637598.36
12	2017-06-05	12276.79	10354.12	5595.82	4861.94	2540.53	516.97	36146.17	625186.49
13	2017-07-05	12807.56	9823.35	1287.11	4752.49	2540.53	516.97	31728.01	612909.70
14	2017-08-07	12051.03	10579.88	1260.21	4752.49	2540.53	516.97	31701.11	600102.14
15	2017-09-05	13520.15	9110.76	1234.91	4752.49	2540.53	516.97	31675.81	588051.11
16	2017-10-05	13422.67	9208.24	1206.52	4752.49	2540.53	516.97	31647.42	574530.96
17	2017-11-06	13038.26	9592.65	1178.33	4752.49	2540.53	516.97	31619.23	561108.29
18	2017-12-05	14139.58	8491.33	1150.95	4752.49	2540.53	516.97	31591.85	548070.03
19	2018-01-05	13788.14	8842.77	1121.25	4752.49	2540.53	516.97	31562.15	533930.45
20	2018-02-05	14016.50	8614.41	1092.30	4752.50	2540.53	516.97	31533.21	520142.31
21	2018-03-05	15059.82	7571.09	1062.86	4752.49	2540.53	516.97	31503.76	506125.81

Trabajo Final de Graduación.*Formulación y evaluación de proyecto de inversión: servicio de transporte estudiantil.***Argüello Eduardo Martín.**

22	2018-04-05	14498.05	8132.86	1031.24	4752.49	2540.53	516.97	31472.14	491065.99
23	2018-05-07	14483.56	8147.35	1000.79	4752.49	2540.53	516.97	31441.69	476567.94
24	2018-06-05	15471.77	7159.14	970.38	4752.49	2540.53	516.97	31411.28	462084.38
25	2018-07-05	15472.87	7158.04	937.89	4752.49	2540.53	516.97	31378.79	446612.61
26	2018-08-06	15260.19	7370.72	905.39	4752.49	2540.53	516.97	31346.29	431139.74
27	2018-09-05	15965.44	6665.47	873.35	4752.49	2540.53	516.97	31314.25	415879.55
28	2018-10-05	16221.33	6409.58	839.82	4752.49	2540.53	516.97	31280.72	399914.11
29	2018-11-05	16276.33	6354.58	805.75	4752.49	2540.53	516.97	31246.65	383692.78
30	2018-12-05	16742.18	5888.73	771.57	4752.49	2540.53	516.97	31212.47	367416.45
31	2019-01-07	16448.47	6182.44	736.42	4752.49	2540.53	516.97	31177.32	350674.27
32	2019-02-05	17452.70	5178.21	701.87	4752.49	2540.53	516.97	31142.77	334225.80
33	2019-03-05	17892.33	4738.58	665.22	4752.49	2540.53	516.97	31106.12	316773.10
34	2019-04-05	17680.95	4949.96	627.65	4752.49	2540.53	516.97	31068.55	298880.77
35	2019-05-06	17973.78	4657.13	590.52	4752.49	2540.53	516.97	31031.42	281199.82
36	2019-06-05	18412.08	4218.83	552.77	4752.49	2540.53	516.97	30993.67	263226.04
37	2019-07-05	18707.18	3923.73	514.11	4752.49	2540.53	516.97	30955.01	244813.96
38	2019-08-05	18886.21	3744.70	474.82	4752.49	2540.53	516.97	30915.72	226106.78
39	2019-09-05	19199.00	3431.91	435.16	4752.49	2540.53	516.97	30876.06	207220.57
40	2019-10-07	19416.51	3214.40	394.85	4752.49	2540.53	516.97	30835.75	188021.57
41	2019-11-05	20018.69	2612.22	354.07	4752.49	2540.53	516.97	30794.97	168605.06
42	2019-12-05	20249.46	2381.45	312.03	4752.49	2540.53	516.97	30752.93	148586.37
43	2020-01-06	20436.88	2194.03	269.51	4752.49	2540.53	516.97	30710.41	128336.91
44	2020-02-05	20901.55	1729.36	226.59	4752.50	2540.53	516.97	30667.50	107900.03
45	2020-03-05	21283.03	1347.88	182.70	4752.49	2540.53	516.97	30623.60	86998.48
46	2020-04-06	21507.45	1123.46	138.00	4752.49	2540.53	516.97	30578.90	65715.45
47	2020-05-05	21945.99	684.92	92.84	4752.49	2540.53	516.97	30533.74	44208.00
48	2020-06-05	22262.01	368.70	46.75	4752.45	2540.53	516.97	30487.41	22262.01
49	2020-07-06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	516.97	516.97	0.00

Fuente: Mercedes Benz – Financiera Deuda Leasing
 (https://www.mbfonline.com.ar/MBFOnline/DesarrolloCuotas.aspx)._- 2016.

8.3. Anexo III: Mercedes Benz – Leasing.

Mercedes-Benz Financiera

Tipo de Plan: **L.I.P. Sprinter - 50% LTV - c/ subs - PF**

Financiación: **Prenda**

Marca: **MERCEDES BENZ** Modelo: **SPRINTER 415 COMBI 3665 TE** Año: **2016**
(No camiones) 15+1

Capital a Plazo: **48** TNA: **18.50%** TEA: **20.15%** CFT: **20.96%**
 financiar: **421000.00**

Nro. Cuota	Vencimiento	Capital	Interés	Gastos	IVA	Seguro Autom.	Total Cuota	Saldo Capital
1	2016-08-19	2934.51	9638.67	884.10	1012.06	3131.35	17600.69	421000.00
2	2016-09-19	6002.74	6570.44	877.94	689.90	3131.35	17272.37	418065.49
3	2016-10-19	6307.57	6265.61	865.33	657.89	3131.35	17227.75	412062.75
4	2016-11-21	5781.37	6791.81	852.09	713.14	3131.35	17269.76	405755.18
5	2016-12-19	6899.70	5673.48	839.95	595.72	3131.35	17140.20	399973.81
6	2017-01-19	6395.51	6177.67	825.46	648.66	3131.35	17178.65	393074.11
7	2017-02-20	6298.41	6274.77	812.03	658.85	3131.35	17175.41	386678.60
8	2017-03-20	7177.63	5395.55	798.80	566.53	3131.35	17069.86	380380.19
9	2017-04-19	6898.46	5674.72	783.73	595.85	3131.35	17084.11	373202.56
10	2017-05-19	7003.35	5569.83	769.24	584.83	3131.35	17058.60	366304.10
11	2017-06-19	6926.30	5646.88	754.53	592.92	3131.35	17051.98	359300.75
12	2017-07-19	7215.16	5358.02	739.99	562.59	3131.35	17007.11	352374.45
13	2017-08-21	6795.67	5777.51	724.83	606.64	3131.35	17036.00	345159.29
14	2017-09-19	7600.95	4972.23	710.56	522.08	3131.35	16937.17	338363.62
15	2017-10-19	7543.78	5029.40	694.60	528.09	3131.35	16927.22	330762.67
16	2017-11-20	7328.19	5244.99	678.76	550.72	3131.35	16934.01	323218.89
17	2017-12-19	7931.19	4641.99	663.37	487.41	3131.35	16855.31	315890.70
18	2018-01-19	7733.20	4839.98	646.71	508.20	3131.35	16859.44	307959.51
19	2018-02-19	7854.74	4718.44	630.48	495.44	3131.35	16830.45	300226.31
20	2018-03-19	8426.00	4147.18	613.98	435.45	3131.35	16753.96	292371.57
21	2018-04-19	8110.61	4462.57	596.29	468.57	3131.35	16769.39	283945.57
22	2018-05-21	8097.11	4476.07	579.25	469.99	3131.35	16753.77	275834.96

Trabajo Final de Graduación.*Formulación y evaluación de proyecto de inversión: servicio de transporte estudiantil.***Argüello Eduardo Martín.**

23	2018-06-19	8638.79	3934.39	562.25	413.11	3131.35	16679.89	267737.85
24	2018-07-19	8633.45	3939.73	544.11	413.67	3131.35	16662.31	259099.06
25	2018-08-20	8508.78	4064.40	525.98	426.76	3131.35	16657.27	250465.61
26	2018-09-19	8894.11	3679.07	508.11	386.30	3131.35	16598.94	241956.83
27	2018-10-19	9029.35	3543.83	489.43	372.10	3131.35	16566.06	233062.72
28	2018-11-19	9052.21	3520.97	470.47	369.70	3131.35	16544.70	224033.37
29	2018-12-19	9304.29	3268.89	451.46	343.23	3131.35	16499.22	214981.16
30	2019-01-21	9130.42	3442.76	431.92	361.49	3131.35	16497.94	205676.87
31	2019-02-19	9684.94	2888.24	412.75	303.27	3131.35	16420.55	196546.45
32	2019-03-19	9922.62	2650.56	392.41	278.31	3131.35	16375.25	186861.51
33	2019-04-19	9792.36	2780.82	371.57	291.99	3131.35	16368.09	176938.89
34	2019-05-20	9946.26	2626.92	351.01	275.83	3131.35	16331.37	167146.53
35	2019-06-19	10182.87	2390.31	330.12	250.98	3131.35	16285.63	157200.27
36	2019-07-19	10337.71	2235.47	308.74	234.72	3131.35	16247.99	147017.40
37	2019-08-19	10425.08	2148.10	287.03	225.55	3131.35	16217.11	136679.69
38	2019-09-19	10588.93	1984.25	265.13	208.35	3131.35	16178.01	126254.61
39	2019-10-21	10696.23	1876.95	242.90	197.08	3131.35	16144.51	115665.68
40	2019-11-19	11030.66	1542.52	220.44	161.96	3131.35	16086.93	104969.45
41	2019-12-19	11144.80	1428.38	197.27	149.98	3131.35	16051.78	93938.79
42	2020-01-20	11229.65	1343.53	173.87	141.07	3131.35	16019.47	82793.99
43	2020-02-19	11485.01	1088.17	150.29	114.26	3131.35	15969.08	71564.34
44	2020-03-19	11690.32	882.86	126.17	92.70	3131.35	15923.40	60079.33
45	2020-04-20	11787.95	785.23	101.62	82.45	3131.35	15888.60	48389.01
46	2020-05-19	12035.33	537.85	76.86	56.47	3131.35	15837.86	36601.06
47	2020-06-19	12187.10	386.08	51.59	40.54	3131.35	15796.66	24565.73
48	2020-07-20	12378.63	194.55	26.00	20.43	3131.35	15750.96	12378.63

*Fuente: Mercedes Benz financiera – Préstamo Prendario
(<https://www.mbfonline.com.ar/MBFOnline/DesarrolloCuotas.aspx>). - 2016.*

8.4. Anexo IV: Escala salarial

CATEGORÍAS PROFESIONALES	POR MES	POR DIA
CONDUCTORES DE PRIMERA CATEGORÍA	9.150,78	381,28
CONDUCTORES DE SEGUNDA CATEGORÍA	8.987,70	374,49
CONDUCTORES DE TERCERA CATEGORÍA (Fletes al instante)	8.824,47	367,69
CONDUCTORES DE AUTOGRUAS Y/O AUXILIOS C/ 10%	10.065,86	419,41
OPERADORES DE AUTOELEVADORES	9.313,91	388,08
RECIBIDOR Y/O CLASIFICADOR DE GUIAS	8.518,40	354,93
EMBALADORES, PEONES ESPECIALIZADOS Y REPARTO	8.438,05	351,59
PEONES	8.357,51	348,23
OPERADORES DE SERVICIO	9.736,79	405,70
DISTRIBUIDOR DOMICILIARIO	8.862,36	369,27
AYUDANTES MAYORES DE 18 AÑOS	8.197,34	341,56
CHOFER DE CAMION BLINDADO (INCLUIDO EL 20 %)	11.805,90	491,91
CHOFER CON FIRMA INCLUIDO EL 20 %	12.679,26	528,30
CUSTODIO UNIDADES BLINDADAS INCLUIDO 20%	10.235,62	426,48
AUXILIAR OPERATIVO DE PRIMERA	12.574,74	523,95
AUXILIAR OPERATIVO DE SEGUNDA	8.759,44	364,98
OFICIAL DE PRIMERA INCLUIDO EL 25 %	12.739,36	530,81
OFICIAL COMPLETO DE TALLER INCLUIDO EL 25 %	12.079,34	503,31
OFICIAL INCLUIDO EL 25 %	11.484,33	478,51
MEDIO OFICIAL INCLUIDO EL 18 %	10.241,26	426,72
OFICIAL GOMERO INCLUIDO EL 25 %	11.484,33	478,51
MEDIO OFICIAL GOMERO INCLUIDO EL 18 %	10.241,26	426,72
LAVADORES, ENGRASADORES Y AYUDANTES DE TALLER	8.679,03	361,63
ADMINISTRATIVO DE PRIMERA	9.106,24	379,43
ADMINISTRATIVO DE SEGUNDA	8.759,44	364,98
ADMINISTRATIVO DE TERCERA	8.438,05	351,59
ADMINISTRATIVO DE CUARTA	8.277,50	344,90
MAESTRANZA Y/O SERENO	8.277,50	344,90
ENCARGADO	8.600,44	358,35
AUXILIAR OPERATIVO DE PRIMERA CLEARING	9.122,96	380,12
AUXILIAR OPERATIVO DE SEGUNDA CLEARING	8.682,73	361,78
CONDUCTORES DE GRUAS DE HASTA 10 TONELADAS	9.313,91	388,08
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 10 HASTA 20 TONS.	10.245,30	426,89
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 20 HASTA 35 TONS.	10.655,11	443,96
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 35 HASTA 45 TONS.	11.081,31	461,72
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 45 HASTA 55 TONS.	11.524,56	480,19
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 55 HASTA 70 TONS.	12.100,79	504,20
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 70 HASTA 90 TONS.	12.705,83	529,41
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 90 HASTA 110 TONS	13.341,12	555,88
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 110 HASTA 140 TONS.	14.008,18	583,67
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 140 HASTA 170 TONS.	14.708,59	612,86
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 170 HASTA 300 TONS.	15.444,02	643,50
CONDUCTORES DE GRUAS MAS DE 300 TONS.	16.679,54	694,98

01 MARZO 2016 al 30 JUNIO 2016



Pág. N° 2

Fuente: Escala Salarial

(<http://www.entefiscalizador.org.ar/Escalas%20Salariales%2001%20MAR%202016%20AL%2030%20JUN%202016%20M.A.pdf>) – 2016.

Viáticos y otros adicionales que conforman los salarios

CONCEPTOS	REMUNERATIVO	NO REMUNERATIVO
ITEM 5.5.1. Inc. c) Transp. Combustibles: (7 Jornales)	3.202,75	
ITEM 5.6.4. Transp. Mat. Peligrosos: (7 Jornales)	3.202,75	
ITEM 5.11.3. a.2) Transp. Aguas Gaseosas Larga Distancia		2.880,99

Antigüedad: 1 % sobre total conceptos remunerativos por año.

A partir Marzo 2008 – Subsidio de 3 jornales NO REMUNERATIVOS, por hijo Discapacitado de la categoría en que revista el Trabajador (En Rama transporte de Aguas Gaseosas y Cervezas: Item 5.11.7. y para el resto del Convenio: 6.2.16.)

ITEM 3.3.2. Adicional Fijo Remunerativo por Vacaciones: \$ 213,76 por cada día vacacional.

ADICIONALES POR RAMA	CHOFER	OTRAS CATEGORIAS	CAMARA DE
RAMA EXPRESO MUDANZAS Y ENCOMIENDAS ITEM 5.10	12%	10%	12%
RAMA OP. LOGISTICAS, ALMACENAM. Y DISTRIB. ITEM 5.12	12%	10%	12%

*****ADICIONALES SOBRE BASICOS A TODOS LOS EFECTOS Y SOBRE VIÁTICOS Y COMIDA*****

ITEM 3.6.1 ROPA DE TRABAJO: Dos equipos en verano y dos en invierno. Cada equipo consiste en camisa y pantalón, agregando prendas según la zona que se transita. Corresponde su entrega en Abril y Octubre de cada año, respectivamente. Debe aclarar en recibos a la entrega que corresponde (1ra o 2da de tal año)

CAPACITACIÓN Y LICENCIA NACIONAL HABILITANTE

LUGARES DE INSCRIPCIÓN: CEDAC – Córdoba, Roque Sáenz Peña 1447, B° Alta Córdoba, Tel. (0351)- 4715320 y/o 4730288 (Horario de atención de lunes a viernes de 8:30 a 17 horas): capacitacion@cedac.com.ar - CEDAC – Río Cuarto, Constitución 846, 3° piso, Tel. (0358)-4641361. riocuarto@cedac.com.ar - CEDAC - Villa María, Bv. España 994, Tel. (0353)-4615616. villamaria@cedac.com.ar - CEDAC – Jesús María, Ameghino 543, Tel. (03525)-442510. jesusmaria@cedac.com.ar - CEDAC - San Francisco, Belgrano 1585, Tel. (03564)-430478. sanfrancisco@cedac.com.ar - CEDAC - Brinkmann, San Juan 38, Tel. (03562)-400786. brinkmann@cedac.com.ar - CEDAC - Laboulaye, Independencia 232, Tel. (03385)-427693. laboulaye@cedac.com.ar

EXAMEN PSICOFÍSICO - CURSO DE PERFECCIONAMIENTO Y ACTUALIZACIÓN

Resolución 32/12 -Ministerio del Interior y Transporte ARANCELES, Art. 2º: Los aranceles de Evaluación Psicofísica de los Conductores Profesionales de Vehículos de Transporte Terrestre de Cargas Generales y Peligrosas de Jurisdicción Nacional y del Establecimiento de la Formación Profesional de los Conductores de Vehículos de Transporte Terrestre de Cargas Generales de Jurisdicción Nacional deberán ser abonados por el transportista, el cual no podrá bajo ninguna circunstancia trasladar el costo del mismo al conductor.

RÉGIMEN DE LAS LICENCIAS ESPECIALES CON DERECHO A REMUNERACIÓN

- a) Por nacimiento de hijo, dos (2) días corridos.
- b) Por matrimonio, diez (10) días corridos.
- c) Por fallecimiento del cónyuge: tres (3) días corridos más un subsidio equivalentes a ocho (8) jornales de la categoría que ocupe.
- d) Por fallecimiento de hijo: tres (3) días corridos más un subsidio equivalentes a ocho (8) jornales de la categoría que ocupe.
- e) Por fallecimiento de padre o madre: tres (3) días corridos más una bonificación de cuatro (4) jornales.
- f) Por fallecimiento de hermano, dos (2) días corridos más una bonificación de cuatro (4) jornales.
- g) Por fallecimiento de abuelos o suegros, dos (2) días corridos.
- h) Para rendir examen, dos (2) días corridos por examen, con un máximo de diez (10) días por año calendario.

Fuente: Escala Salarial

(<http://www.entefiscalizador.org.ar/Escalas%20Salariales%2001%20MAR%202016%20AL%2030%20JUN%202016%20M.A.pdf>) – 2016.

8.5. Anexo V: Requisitos Municipalidad.



Requisitos para obtener certificado de habilitación Transporte Privado

Para realizar la incorporación deberá iniciar un expediente en mesa de entradas del Palacio Municipal (1° piso), presentando una nota con datos personales, datos del vehículo y tipo de servicio que desea realizar, a los efectos de encuadrarlo dentro de una de las 4 categorías que permite la ordenanza.

También deberá presentar en caso de realizar viajes hacia centros de trabajo recorrido propuesto, dicho expediente será evaluado por la Dirección de Transporte y una vez aceptado, será girado a División Documentación (Mercado Norte de la Ciudad) donde deberá presentarse el titular a continuar con la tramitación cumplimentado los siguientes requisitos:

- 1) Obtener ordenanza 6728 de Transporte Privado en Oficialía Mayor, Palacio Municipal, presentarla al momento de incorporar.
- 2) Ser mayor de edad o legalmente emancipado.
- 3) Argentino o extranjero con más de (2) dos años de residencia en el país(certificado expedido por la Dirección de Migraciones).
- 4) No deberá haber sido inhabilitado en ningún servicio de transporte público o privado municipal.

Original y dos copias de:

- 5) D.N.I primera, segunda y hoja de cambio de domicilio (aunque figure en blanco)
- 6) Licencia de conducir Categoría Privado.
- 7) Constancia de C.U.I.L / C.U.I.T (otorgado por anses o impreso de internet)
- 8) Inscripción o Industria y Comercio Municipalidad de Córdoba, formulario fl. en caso de ya estar inscripto deberá presentar estado y último pago.
- 9) Constancia de inscripción en la A.F.I.P deberá figurar actividad económica (formulario, ticket de pago y credencial).
- 10) Título del automotor a nombre del peticionario de la habilitación.
- 11) Dirigirse a Recursos Tributarios y solicitar estado de multas y patentes sin deudas, en caso de tener recargo deberá presentar en esta área el comprobante de pago.
- 12) Presentar póliza del Seguro del Automotor (debe cubrir: responsabilidad civil contra personas transportadas, incluyendo el chofer) uso: privado; la compañía aseguradora debe tener domicilio especial en la Ciudad de Córdoba.
- 13) Certificado de antecedentes (trámite en Jefatura de Policía) validez máxima seis (6) meses.
- 14) Presentar certificado de Seguro de Vida Colectivo: planilla de cobertura donde figure nombre completo y vigencia. deberá estar cubierto por muerte total.
- 15) Dos fotos color del aspirante.
- 16) Constancia de C.U.I.L / C.U.I.T (de anses o de internet)

Requisitos técnicos de las unidades: (al momento de presentar los papeles se le verificara el vehículo, estacionarlo sobre calle Oncativo esquina San Martín)

- 1) La unidad deberá presentarse en perfecto estado de funcionamiento, uso, seguridad, estética e higiene para su inspección.
- 2) Deberá presentar los números de chasis y motor limpios a los efectos de su verificación.
- 3) Deberá reunir las siguientes características del servicio:
 - Tipo minibus u omnibus
 - Vida útil de la unidad es de 10 (diez) años
 - Pintura sin color establecido (hasta la fecha)
 - Cartel identificador del servicio (leyenda transporte privado) en ambos costados y parte trasera. ver anexo alfa
 - Poseer butacas, los asientos que colinden con un pasillo deberán poseer apoyabrazos.
 - Cinturón de seguridad en todos los asientos.
 - Poseer botiquín de primeros auxilios y extintor de incendios y rueda de auxilio.
 - Contar con martillos de emergencia o 1 escotilla.
 - Luces delanteras: 4 luces superiores delanteras color ambar, las exteriores para giro y balizas, las interiores para posición.
 - Luces traseras: dos ambar a los costados que funcionen como balizas y una central de color rojo que funcione como stop
 - Vehículos con GNC autorizados, solo debajo del habitáculo del vehículo, oblea obligatoria.

Fuente: Municipalidad de Cordoba – Requisitos 2016.

8.6. Anexo VI: Préstamo B.I.C.E.

Calculo del Préstamo según datos BICE.

Cuadro resumen del préstamo:

Monto	1.389.234
TASA EFECTIVA ANUAL	32,00%
Interés efectivo	0,047359208
Duración (en años)	< <input type="text" value="5,00"/> >
Frecuencia de pago de cuota	Bimensual
Sistema de pago elegido	Francés
Número de pagos	30
TOTALES	
Suma de las cuotas	2.630.087,96
Suma de los intereses	1.240.853,96
Suma de capital	1.389.234,00
Total a Devolver	2.630.087,96

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

Período	Cuota Mensual	Intereses	Cuota amortización	Capital vivo	Capital amortizado
0				1.389.234,00	
1	87.669,60	65.793,02	21.876,58	1.367.357,42	21.876,58
2	87.669,60	64.756,96	22.912,63	1.344.444,79	44.789,21
3	87.669,60	63.671,84	23.997,76	1.320.447,03	68.786,97
4	87.669,60	62.535,33	25.134,27	1.295.312,76	93.921,24
5	87.669,60	61.344,99	26.324,61	1.268.988,15	120.245,85
6	87.669,60	60.098,27	27.571,33	1.241.416,82	147.817,18
7	87.669,60	58.792,52	28.877,08	1.212.539,74	176.694,26
8	87.669,60	57.424,92	30.244,68	1.182.295,06	206.938,94
9	87.669,60	55.992,56	31.677,04	1.150.618,02	238.615,98
10	87.669,60	54.492,36	33.177,24	1.117.440,78	271.793,22
11	87.669,60	52.921,11	34.748,49	1.082.692,29	306.541,71
12	87.669,60	51.275,45	36.394,15	1.046.298,15	342.935,85
13	87.669,60	49.551,85	38.117,75	1.008.180,40	381.053,60
14	87.669,60	47.746,63	39.922,97	968.257,42	420.976,58
15	87.669,60	45.855,90	41.813,69	926.443,73	462.790,27
16	87.669,60	43.875,64	43.793,96	882.649,77	506.584,23
17	87.669,60	41.801,59	45.868,00	836.781,77	552.452,23
18	87.669,60	39.629,32	48.040,28	788.741,49	600.492,51
19	87.669,60	37.354,17	50.315,43	738.426,07	650.807,93
20	87.669,60	34.971,27	52.698,32	685.727,74	703.506,26
21	87.669,60	32.475,52	55.194,08	630.533,67	758.700,33
22	87.669,60	29.861,57	57.808,02	572.725,64	816.508,36
23	87.669,60	27.123,83	60.545,77	512.179,88	877.054,12
24	87.669,60	24.256,43	63.413,17	448.766,71	940.467,29
25	87.669,60	21.253,24	66.416,36	382.350,35	1.006.883,65
26	87.669,60	18.107,81	69.561,79	312.788,56	1.076.445,44
27	87.669,60	14.813,42	72.856,18	239.932,38	1.149.301,62
28	87.669,60	11.363,01	76.306,59	163.625,79	1.225.608,21
29	87.669,60	7.749,19	79.920,41	83.705,38	1.305.528,62
30	87.669,60	3.964,22	83.705,38	0,00	1.389.234,00

Fuente: Elaboración Propia. 2016.

8.7. Anexo VII: Reglamentación B.N.A – Prestamos.

REGLAMENTACIÓN N° 600 – FINANCIAMIENTO PARA LA CONSOLIDACIÓN, PRODUCCIÓN E INCLUSIÓN FINANCIERA DE LA MICROEMPRESA

1. USUARIOS

Microempresas según lo establecido por, bajo cualquier forma societaria o unipersonal, de todos los sectores económicos (agropecuarios, industriales, comercio, turismo, transporte, minería, pesca, de servicios, software, culturales, salud, etc.), cuya producción de bienes y/o servicios esté destinada al mercado interno o a la exportación.

Dentro de este segmento podrán ser asistidas aquellas personas jurídicas o humanas, con o sin contabilidad organizada, cualquiera sea su inscripción ante la AFIP (Monotributistas o Responsables Inscriptos) que puedan demostrar ingresos relacionados con la actividad que pretenden financiar y puedan proyectar un flujo de fondos acorde a la asistencia requerida (al respecto, ver Requisitos de acceso pto.17).

2. DESTINO

Inversiones (bienes de capital nuevos o usados, de producción nacional o nacionalizados cuando no exista oferta local, instalaciones, etc.)

Capital de trabajo asociado a una inversión demostrable.

Gastos de evolución y capital de trabajo vinculado al proceso productivo, como único destino.

No podrá financiarse a través de esta línea:

- a) Como norma general, la compra de inmuebles rurales o de cualquier índole (campos, terrenos, yacimientos mineros), salvo que la adquisición de dicho inmueble sea estrictamente necesaria para el desarrollo del proyecto de inversión de que se trate y no conforme el principal destino financiable.
- b) Vehículos para el transporte de personas, salvo aquellos destinados a dinamizar y/o aumentar la productividad en el objeto principal del emprendimiento (p.ej.: para transporte público urbano, suburbano y de larga distancia).
- c) Honorarios profesionales de cualquier índole, salvo cuando integren el costo de proyectos de optimización de consumo energético, desarrollo de software, etc.
- d) Bienes de Capital nuevos o usados e inversiones de origen extranjero ya nacionalizado, cuando exista oferta local.
- e) Compra de mercadería para reventa.
- f) Deudas preexistentes.

3. MONTO MÁXIMO

- Para inversiones: hasta \$ 2.500.000.
- Para Capital de trabajo asociado a una inversión: hasta el 20% de la inversión total.
- Para Gastos de evolución y capital de trabajo como único destino vinculado al proceso productivo: máximo equivalente a últimos tres meses de ventas (o según ciclo comercial), sin superar la suma de \$500.000.-.

En ningún caso la asistencia total por cliente, independientemente del/los destinos de que se trate, podrá superar los \$2.500.000

4. MODALIDAD

En pesos exclusivamente.

5. PROPORCIÓN DEL APOYO

- Para el destino Inversiones: Hasta el 100% del valor de compra o tasación, de ambos el menor, incluido el IVA.
- Para el destino Capital de Trabajo asociado al proyecto de inversión: hasta el 100% de lo solicitado sin superar lo previsto en el apartado Monto máximo.
- Para el destino Gastos de evolución y Capital de Trabajo como único destino: hasta el 100% de lo solicitado sin superar lo previsto en el apartado Monto máximo.

6. PLAZO

- Para Inversiones y Capital de Trabajo asociado a la Inversión demostrable: hasta 5 (cinco) años.
- Para Gastos de evolución y Capital de Trabajo como único destino: hasta 3 (tres) años.

En los casos que se financien proyectos de inversión y capital de trabajo asociado a la misma los plazos deberán ser coincidentes.

Debe tenerse presente que, como norma general, el plazo de las operaciones deberá ser inferior a la vida útil estimada de los bienes que se financien y debe surgir de la capacidad de pago de la empresa.

7. DESEMBOLSOS

A través de pago a proveedores.

Cuando la inversión lo justifique se podrá aceptar un máximo de hasta 4 (cuatro) desembolsos, incluido anticipo, conforme el avance de obra o proyecto a solo juicio de la Instancia de crédito interviniente.

En caso de desembolsos múltiples, los intereses que devengan cada uno de ellos deberán ser cancelados con una periodicidad igual o menor a la pactada (mensual, trimestral o semestral). A la fecha del último desembolso, los intereses anteriormente mencionados deberán ser cancelados y a partir de esa fecha comienza el plazo del préstamo.

El plazo máximo entre el primer y el último desembolso no podrá exceder los 12 (doce) meses.

8. RÉGIMEN DE AMORTIZACIÓN

En todos los casos se liquidará mediante el sistema alemán.

La periodicidad del pago de las amortizaciones de capital se pactarán con el cliente de acuerdo con el flujo de fondos y conforme la estacionalidad de sus ingresos, pudiendo ser mensual, trimestral o semestral.

El pago de intereses se producirá con una periodicidad igual o menor que la pactada para la amortización del capital, a solo juicio de la instancia crediticia.

9. PERÍODO DE GRACIA

- Para inversiones en general y capital de trabajo asociado a una inversión: hasta 6 meses a partir del último desembolso.

El vencimiento de la primera cuota de amortización tendrá lugar al mes, trimestre o semestre posterior a la fecha de finalización del período de gracia, de acuerdo a las características de las actividades que se procura desarrollar y su correspondiente período de recupero de las inversiones efectuadas.

En ningún caso habrá período de gracia para el pago de intereses.

- Para el destino "Gastos de evolución o Capital de trabajo como único destino vinculado al proceso productivo": no habrá período de gracia.

10. INTERÉS

Regirá la tasa de la Reglamentación n° 400 según destino. Actualmente 22% y 28,80% TNA)

11. GARANTÍAS

Se requerirá la garantía solidaria de los socios/accionistas de sociedades jurídicamente organizadas.

Para el destino Gastos de evolución y Capital de Trabajo vinculado al proceso productivo como único destino, podrán también otorgarse a sola firma hasta el plazo máximo de un (1) año.

Serán tenidas en cuenta especialmente para esta línea las Garantías emitidas por Sociedades de Garantía Recíproca (SGR).

12. REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE FINANCIACIONES:

Serán los normados en la forma de práctica considerando las siguientes particularidades:

a- Flujos de Fondos: Corresponderá presentar en todos los casos, independientemente del monto financiado, que deberá contemplar en caso que exista, el detalle de las cuotas por otros préstamos/deudas financieras.

Se deberá determinar la razonabilidad de las proyecciones, en función del impacto del financiamiento que solicita y que no surja que se alteren negativamente los ingresos y la capacidad de pago relevada para la definición de la asistencia crediticia que se trata.

b- Antigüedad mínima requerida:

i. Personas Jurídicas con contabilidad organizada: un ejercicio completo.

ii. Personas Jurídicas sin contabilidad organizada y Personas Humanas:

- Responsables Inscriptos: un año fiscal completo (Enero a Diciembre)

- Monotributistas: doce (12) meses.

c- Para el destino inversiones se requerirá consignar en nota:

- Descripción del proyecto de inversión (monto, detalle por ítem, especificaciones técnicas del/los bienes a adquirir, origen, factura proforma o presupuesto, etc.).

Fuente: Mariela Fernández - Centro de Atención Nación Empresas

Banco de la Nación Argentina (comunicación personal, 26 de septiembre 2016.)

8.8. Anexo VIII: Anexo I del Decreto 814/01.

ANEXO I del Decreto 814/01 según modificación por la Ley 25.723

CODIGO ZONAL	JURISDICCIÓN	PUNTOS PORCENTUALES I.V.A.	
		DECRETO 814/01	LEY 25.723
1	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	1,30%	0,00%
2	Gran Buenos Aires	1,30%	0,00%
3	Tercer Cinturón del GBA	2,35%	0,85%
4	Resto de buenos Aires	3,40%	1,90%
5	Bs.As. - Patagones	4,45%	2,95%
6	Bs.As. - carmen de Patagones	5,50%	4,00%
7	Córdoba - Cruz del Eje	6,55%	5,05%
8	Bs.As. - Villarino	4,45%	2,95%
9	Gran Catamarca	7,60%	7,60%
10	Resto de Catamarca	8,65%	8,65%
11	Ciudad de Corrientes	9,70%	9,70%
12	Formosa - Ciudad de Formosa	10,75%	10,75%
13	Córdoba - Sobremonte	7,60%	7,60%
14	Resto del Chaco	11,80%	11,80%
15	Córdoba - Río Seco	7,60%	7,60%
16	Córdoba - Tulumba	7,60%	7,60%
17	Córdoba - Minas	6,55%	5,05%
18	Córdoba - Pocho	6,55%	5,05%
19	Córdoba - San Alberto	6,55%	5,05%
20	Córdoba - San Javier	6,55%	5,05%
21	Gran Córdoba	3,40%	1,90%
22	Resto de Córdoba	4,45%	2,95%

Fuente: Ley 25.723 (Contribuciones Patronales. Crédito Fiscal, 2001).

8.9. Anexo IX: Escala salarial empleados de comercio.

**FAECYS - SECRETARIA DE ASUNTOS LABORALES
REMUNERACIONES PARA EMPLEADOS DE COMERCIO
DE ABRIL/2016 A SEPTIEMBRE/2016**

ADMINISTRATIVO

INICIAL	A	ANT. \$	TOTAL	B	ANT. \$	TOTAL	C	ANT. \$	TOTAL
	13.088,83		13.088,83	13.162,22		13.162,22	13.235,53		13.235,53
1	13.088,83	130,89	13.219,72	13.162,22	131,62	13.293,84	13.235,53	132,36	13.367,89
2	13.088,83	261,78	13.350,61	13.162,22	263,24	13.425,46	13.235,53	264,71	13.500,24
3	13.088,83	392,66	13.481,49	13.162,22	394,87	13.557,09	13.235,53	397,07	13.632,60
4	13.088,83	523,55	13.612,38	13.162,22	526,49	13.688,71	13.235,53	529,42	13.764,95
5	13.088,83	654,44	13.743,27	13.162,22	658,11	13.820,33	13.235,53	661,78	13.897,31
6	13.088,83	785,33	13.874,16	13.162,22	789,73	13.951,95	13.235,53	794,13	14.029,66
7	13.088,83	916,22	14.005,05	13.162,22	921,36	14.083,58	13.235,53	926,49	14.162,02
8	13.088,83	1.047,11	14.135,94	13.162,22	1.052,98	14.215,20	13.235,53	1.058,84	14.294,37
9	13.088,83	1.177,99	14.266,82	13.162,22	1.184,60	14.346,82	13.235,53	1.191,20	14.426,73
10	13.088,83	1.308,88	14.397,71	13.162,22	1.316,22	14.478,44	13.235,53	1.323,55	14.559,08
11	13.088,83	1.439,77	14.528,60	13.162,22	1.447,84	14.610,06	13.235,53	1.455,91	14.691,44
12	13.088,83	1.570,66	14.659,49	13.162,22	1.579,47	14.741,69	13.235,53	1.588,26	14.823,79
13	13.088,83	1.701,55	14.790,38	13.162,22	1.711,09	14.873,31	13.235,53	1.720,62	14.956,15
14	13.088,83	1.832,44	14.921,27	13.162,22	1.842,71	15.004,93	13.235,53	1.852,97	15.088,50
15	13.088,83	1.963,32	15.052,15	13.162,22	1.974,33	15.136,55	13.235,53	1.985,33	15.220,86
16	13.088,83	2.094,21	15.183,04	13.162,22	2.105,96	15.268,18	13.235,53	2.117,69	15.353,22
17	13.088,83	2.225,10	15.313,93	13.162,22	2.237,58	15.399,80	13.235,53	2.250,04	15.485,57
18	13.088,83	2.355,99	15.444,82	13.162,22	2.369,20	15.531,42	13.235,53	2.382,40	15.617,93

Fuente: Escala Salarial (<http://www.faecys.org.ar/GENERAL%20%2004%20AL%2009-2016%20%2020X%20WEB.pdf>) – 2016.

AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR TESIS DE POSGRADO O GRADO A LA UNIVERIDAD SIGLO 21

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según los datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la Institución:

Autor-tesista <i>(apellido/s y nombre/s completos)</i>	Argüello Eduardo Martín.
DNI <i>(del autor-tesista)</i>	35.528.331
Título y subtítulo <i>(completos de la Tesis)</i>	“Servicio de transporte para Estudiantes de la Universidad Empresarial Siglo 21 en la ciudad de Córdoba Capital.”
Correo electrónico <i>(del autor-tesista)</i>	edumar_87@hotmail.com
Unidad Académica <i>(donde se presentó la obra)</i>	Universidad Siglo 21
Datos de edición: <i>Lugar, editor, fecha e ISBN (para el caso de tesis ya publicadas), depósito en el Registro Nacional de Propiedad Intelectual y autorización de la Editorial (en el caso que corresponda).</i>	

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi Tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

Texto completo de la Tesis <i>(Marcar SI/NO)^[1]</i>	SI
Publicación parcial <i>(Informar que capítulos se publicarán)</i>	

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicada en la en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21.

Lugar y fecha: Córdoba,

Firma autor-tesista

Aclaración autor-tesista

Esta Secretaría/Departamento de Grado/Posgrado de la Unidad Académica: _____ certifica que la tesis adjunta es la aprobada y registrada en esta dependencia.

Firma Autoridad

Aclaración Autoridad

Sello de la Secretaría/Departamento de Posgrado

[1] Advertencia: Se informa al autor/tesista que es conveniente publicar en la Biblioteca Digital las obras intelectuales editadas e inscriptas en el INPI para asegurar la plena protección de sus derechos intelectuales (Ley 11.723) y propiedad industrial (Ley 22.362 y Dec. 6673/63). Se recomienda la NO publicación de aquellas tesis que desarrollan un invento patentable, modelo de utilidad y diseño industrial que no ha sido registrado en el INPI, a los fines de preservar la novedad de la creación.