



**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABI**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACION,  
RELACIONES Y COOPERACION INTERNACIONAL.  
CEPIRCI**

**MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA**

**TESIS DE GRADO PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE:  
MAGISTER EN ADMINISTRACION PORTUARIA.**

**TEMA:**

**“PLAN DE NEGOCIOS PARA LA CREACION DE UN CENTRO DE  
CAPACITACION MARITIMO PORTUARIO EN LA CIUDAD DE MANTA.  
INSTITUTO TECNICO SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA  
ITSMPM”**

**AUTOR:**

**ING. KEN SUGAHARA ZAMBRANO**

**DIRECTOR:**

**ING. JOSE PEDRO NUÑEZ**

**Manta – Manabí – Ecuador**

**2007**

**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABI**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACION,  
RELACIONES Y COOPERACION INTERNACIONAL  
CEPIRCI**

**MAESTRIA EN ADMINISTRACION PORTUARIA**

**Los Honorables Miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación sobre el tema:**

**“PLAN DE NEGOCIOS PARA LA CREACION DE UN CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO PORTUARIO EN LA CIUDAD DE MANTA. INSTITUTO TECNICO SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA ITSMPM”**

<b>PRESIDENTE DEL TRIBUNAL</b>	
<b>MIEMBRO DEL TRIBUNAL</b>	
<b>MIEMBRO DEL TRIBUNAL</b>	
<b>MIEMBRO DEL TRIBUNAL</b>	
<b>MIEMBRO DEL TRIBUNAL</b>	

## **DECLARACION:**

LA INVESTIGACION, EL ANALISIS Y LA PROPUESTA  
DE ESTE TRABAJO Y LAS CONCLUSIONES; SON DE  
RESPONSABILIDAD Y AUTENTICIDAD DEL AUTOR.

---

Ing. Ken Sugahara  
Autor

## **A G R A D E C I M I E N T O S**

EN ESPECIAL A LOS PROFESORES QUE NOS INSTRUYERON DE LA MEJOR MANERA PARA ENTREGARNOS UNA EDUCACION DE CALIDAD EN EL AREA PORTUARIA.

Y A TODAS LAS PERSONAS QUE DE UNA U OTRA FORMA CONTRIBUYERON PARA QUE ESTE PROYECTO SE HAGA REALIDAD.

## **RESUMEN EJECUTIVO**

En un mundo cada vez más globalizado y con un avance tecnológico permanente, nuestro país, y en especial nuestra ciudad Manta, ha sido insertada dentro del marco del negocio portuario a futuro.

Sin embargo, el futuro en estas instancias no es muy lejano. Preocupados por estar preparados para ese momento, identificamos la necesidad de crear un Centro de Capacitación donde el recurso humano recibirá constante formación, capacitación y actualización para ser competentes de cara a los nuevos negocios que se formarán, además de la operación de maquinarias y tecnologías especializadas que actualmente ya se usan en la mayoría de puertos del mundo.

Este y otros factores de vital importancia es lo que nos impulsa a la creación de un Centro de Formación Marítimo Portuario. El desempeño de un puerto se mide en términos del valor que se añade tanto a las mercancías como al recurso humano. Y las consecuencias del mismo se reflejarán en que la productividad y el desarrollo organizacional mejorarán, dando como resultado CALIDAD EN LOS SERVICIOS lo cual influye también en los costos de la industria.

Es de vital interés para el Ecuador y para Manta como ciudad con un futuro portuario, mejorar nuestra condición de servicios marítimos. Debido a nuestra posición geográfica y el futuro crecimiento en el transporte de mercancías es imprescindible hacerlo cuanto antes pues cada día necesitaremos estar más capacitados y actualizados para enfrentar los cambios y los nuevos rumbos que nos depara el futuro.

En este estudio se realizó un análisis profundo de nuestras realidades así como nuestras debilidades y fortalezas frente a otros países de la región y del mundo.

Nuestro principal objetivo es abrir las puertas del mundo y la globalización a nuestra fuerza laboral marítimo portuaria ecuatoriana.

Resumiendo, creemos firmemente que para llegar a nuestra meta, debemos darle una importancia radical a la capacitación del personal marítimo portuario, incluyendo la formación de valores del ser humano. Queremos gente mejor preparada para ser competentes ante las exigencias globales de calidad, normalización y estandarización.

## S u m m a r y

In a world every time more globalize and with technology moving forward constantly, our country and especially our city Manta, has been inserted inside the future portuary business frame.

Although this future is no so far from now and concerned about being prepared for that moment, we identify the necessity to create a Qualification Center where our human resources will receive constant formation, qualifications and actualized information of what is happening in the world in portuary matters. We need them to be ready and competent to confront new business to emerge. Besides, we need to maintain qualified people in machinery and new technology that are already being used in most ports of the world.

Another factor of vital importance that moves us to create a Center in Maritime Portuary Qualification is that a port's development is measured in terms of its added value to merchandise as well as human resources. The results of itself will be reflected in productivity and organizational development. After this, we will have better quality services which affect directly industry's cost.

During these studies, we made a deep analysis of our realities as well as our strengths and weakness compared to other developing countries in the region and the rest of world.

Our main objective is to open globalization's door to our Ecuadorian working forces in maritime ports.

To summarize, we strongly believe that to get to our goals, we must put attention and invest time and money in qualifying our human resources in maritime ports, including its human values formation.

We want our people to become more competent and prepared and confront global demands in qualities, rules and standards.

SUMARIO EJECUTIVO	1
<b>CAPITULO I</b>	<b>2</b>
<b>1.- CREACIÓN DE UN CENTRO DE CAPACITACIÓN MARÍTIMO PORTUARIO.</b>	<b>2</b>
1.1 Análisis del Entorno.	2
1.1.1 Factores sociales y culturales.	3
1.1.2 Factores políticos y legales.	5
1.1.3 Tecnología.	6
1.1.4 Competencia.	6
1.1.5 Condiciones económicas.	8
1.2 Análisis de la industria.	9
1.2.1 Dimensionamiento de la oferta actual y potencial.	9
1.3 Análisis de las 5 fuerzas de Porter.	11
1.3.1 Proveedores.	11
1.3.2 Nuevos Entrantes.	11
1.3.3 Productos o Servicios Sustitutos.	12
1.3.4 Compradores.	12
1.3.5 Rivalidad – Entre los competidores existentes.	12
1.3.6 Dimensionamiento de la demanda actual y potencial	13
1.4 Síntesis de oportunidades y amenazas.	14
1.4.1 Oportunidades.	14
1.4.2 Amenazas.	14
1.4.3 Análisis Interno.	14
1.5 Planteamiento estratégico.	15



<b>CAPITULO II</b>	17
<b>2.- PLAN DE MARKETING.</b>	17
2.1 Definición de objetivos.	17
2.2 Marketing Estratégico.	18
2.2.1 Estrategia Competitiva.	18
2.2.2 Factores críticos de éxito.	19
2.2.2.1 Calidad.	19
2.2.2.2 Ventas.	19
2.2.2.3 Recursos humanos.	19
2.2.2.4 Tecnología.	19
2.2.2.5 Logística.	20
2.2.2.6 Imagen.	20
2.2.3 Marketing Táctico.	20
2.2.3.1 Servicio.	20
2.2.3.2 Precios.	20
2.2.3.3 Distribución.	21
2.2.3.4 Promoción.	21
<b>CAPITULO III</b>	22
<b>3.- PLAN DE OPERACIONES.</b>	22
3.1 aspectos legales a cumplir para iniciar las operaciones.	23
3.2 Localización e infraestructura.	26
3.3 Estructura organizacional y recursos humanos necesarios para la operación.	27

3.3.1 Rector.	27
3.3.2 Vicerrector.	28
3.3.3 Secretaria .	28
3.3.4 Jefe Financiero.	28
3.3.5 Personal Docente.	29
3.3.6 Personal Auxiliar.	29
3.4 Tabla salarial.	30
<b>CAPITULO IV</b>	31
<b>4 PLAN FINANCIERO.</b>	31
4.1 Proyección de ingresos.	31
4.1.1 Aporte de Capital Inicial.	31
4.1.2 Carreras técnicas.	31
4.1.3 Cursos.	32
4.1.4 Seminarios.	32
4.1.5 Otros ingresos.	33
4.2 Proyección de gastos y costos.	33
4.2.1 Carreras Técnicas.	33
4.2.2 Cursos.	34
4.2.3 Seminarios.	34
4.2.4 Gastos fijos.	35
4.2.5 Inversiones necesarias	35
4.3 Estados financieros.	37
4.3.1 Flujo de Caja	37
4.3.2 Indicadores Financieros	37

## **SUMARIO EJECUTIVO**

Nada podría hacerse sin la debida CAPACITACION del recurso humano, pues en esta época en que hablamos con tanta insistencia del HARDWARE y el SOFTWARE, estamos convencidos de que resulta imperativo prestar atención al HUMANWARE, ya que solo el elemento humano debidamente capacitado en el negocio marítimo-portuario, puede reflexionar día a día sobre el rol de los puertos y afrontar los cambios que el nuevo milenio habrá de traer.

La formación de recursos humanos se constituye en una de las formas más eficaces de ayuda al desarrollo económico y social.

Existen millones de personas trabajando en puertos de todo el mundo, la seguridad y la protección de las personas que trabajan en los puertos y las terminales incluidos los proveedores de servicios para los puertos y los buques es sumamente importante, este acceso no solo se limita a las personas que laboran en las zonas portuarias sino que están inmersas muchas personas que no son trabajadores portuarios pero que entregan mercancías y prestan servicios en los puertos o que tienen acceso a ellos por diferentes motivos. Estos antecedentes deben proporcionarnos un marco de orientación para elaborar y poner en practica una estrategia para la capacitación del recurso humano relacionado a las actividades marítimo – portuarias, como proponemos mediante el presente plan de negocios que proyecta la creación del “Instituto Técnico Marítimo Portuario Manta” que cubrirá parte de las grandes deficiencias y necesidades que existen en esta área, lo que representa una gran oportunidad de negocio que se concretará a través de la iniciativa privada.

## **CAPITULO I**

### **1.- CREACIÓN DE UN CENTRO DE CAPACITACIÓN MARÍTIMO PORTUARIO**

#### **1.1 ANÁLISIS DEL ENTORNO**

Durante mucho tiempo se ha debatido la importancia de los puertos en el contexto de desarrollo económico, social y político de América latina y el Caribe. Se ha concluido que la industria portuaria tiene un gran impacto en el crecimiento de las grandes ciudades – puertos, lamentablemente a esa pujante industria se encuentra con un notorio rezago en la formación de su personal, es decir de sus trabajadores, técnicos y profesionales.

Ante ello, la formación de los recursos humanos se ha hecho indispensable para el sector privado al asumir nuevas funciones en la administración portuaria, es así como para las empresas públicas portuarias se han ido transformando en empresas privadas a través de esquemas como las concesiones que luchan por alcanzar niveles de eficiencia y elevada productividad ante la competencia externa. El advenimiento de nuevas tecnologías en el mundo desarrollado exige que la fuerza laboral de América Latina deba ir absorbiéndolas en la medida que se vayan implementando en esta parte del mundo, lo que hace necesario la aplicación de normas y estándares similares o comunes en la operativa y administración de los puertos. Cada vez se requiere de operarios y trabajadores (tanto a bordo como en tierra) y profesionales de la industria con claras especialidades. También se observa con mayor frecuencia una numerosa inmigración a la industria portuaria de trabajadores especializados y profesionales provenientes de otros sectores como la ingeniería, comercio, abogacía, etc. los que requieren de especializaciones propias de esta industria. Los centros académicos y

universitarios nacionales e internacionales han aumentado en la región, y llevan adelante programas docentes así como de investigación, en los diversos temas de gestión, ingeniería, derecho, tarifas, operaciones, seguridad, protección al medio ambiente, entre otros. Adicionalmente las empresas privadas vienen desarrollando programas de capacitación y entrenamiento para sus propios trabajadores, pero aún en forma puntual y poco estructurada.

Finalmente y ante los avances en los esquemas integracionistas subregionales la eventual libre movilidad del recurso humano entre sus países integrantes se vuelve una realidad próxima. Ello apertura la posibilidad de que el recurso humano portuario pueda ejercer sus funciones en cualquiera de los puertos de esa subregión. Por lo tanto existe la urgencia de promover mecanismos para la acreditación de profesionales y expertos en el área marítima portuaria con la finalidad de lograr un mayor alcance en la proyección y difusión del conocimiento y experiencias relevantes, así como la homologación de funciones administrativas.

Ecuador se ha sumado a esta tendencia global y sus puertos actualmente se encuentran en su mayoría concesionados o en proceso de concesión, lo que necesariamente implica una evolución tecnológica y operativa que debe ir de la mano de la capacitación y especialización del elemento humano.

### **1.1.1 FACTORES SOCIALES Y CULTURALES**

La globalización y el avance vertiginoso de la tecnología, está creando una nueva élite en el mundo y al interior de los países, a expensas de una inmensa mayoría que no es capaz de competir ni de participar de los beneficios de esta nueva era. La gran diferencia frente a lo que sucedió durante la revolución industrial es que ésta fue una importante generadora de empleo, mientras que la tecnología y la informática, se han

convertido en voraz destructoras de puestos de trabajo. Otra grave consecuencia es que la mano de obra no calificada, que representa la gran mayoría de los trabajadores es la principal víctima.

En el año 2002 por instrucción del Comité Ejecutivo, la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos elaboró un cuestionario para identificar las necesidades de capacitación portuaria en los países de América Latina y el Caribe.

Los resultados del mismo revelan las grandes necesidades de capacitación existentes en los sistemas portuarios latinoamericanos y apuntalan la creación del centro de capacitación propuesto (Ver resultados del cuestionario en documentación de apoyo)

En la puesta en marcha de los procesos de reforma y modernización portuaria se ha detectado la gran importancia que reviste el tener un capital humano, capacitado en técnicas portuarias, pero además despolitizado y con conocimiento basados en tecnologías digitales y en las nuevas concepciones de administración de empresas. Todo ello hace resaltar que estos recursos humanos así concebidos representan el activo más importante de las organizaciones para su avance y permanencia en los mercados cada vez más competitivos y exigentes. Dadas estas circunstancias es una necesidad reforzar ese concepto del desarrollo del potencial humano.

El Ecuador tiene ante sus manos un gran desafío y un gran proyecto país. Siendo su prioridad reconvertir su estructura para alentar la profesionalización del sector y lograr ser más competitivos con su hinterland., pero con los primeros pasos de las concesiones entre ellas las del puerto de Esmeraldas, Manta y Guayaquil debemos tener presentes que para obtener réditos de los macroproyectos, debe darse la

implementación de nuevas tecnologías y a la par de esto debe existir personal capacitado para el manejo y aplicación de las mismas.

### **1.1.2 FACTORES POLÍTICOS Y LEGALES**

En los últimos años los países introdujeron las reformas macroeconómicas necesarias que apoyan con mayor intensidad a la aplicación de las normas y reglas internacionales del comercio, y de la facilitación comercial, procurando alcanzar los niveles de eficiencia y seguridad que los mercados internacionales demandaban. Disminuyó el papel del sector público en la administración portuaria, ante la creciente participación del sector privado, a través de concesiones de los puertos por periodos de largo plazo.

Los gobiernos vienen revisando su papel protagónico de operadores portuarios para pasar a ser entidades normativas, reguladoras, de control y supervisión.

En el Ecuador la Ley de Modernización del Estado expedida mediante el decreto ejecutivo No 467 RO-97 del 13 de Junio de 2000, permitió al país ingresar a este nuevo esquema de concesiones.

En el aspecto educativo el Ecuador la Ley Orgánica de Educación Superior creada el 15 de Mayo de 2000, la cual contiene todo el marco legal que permite, fomenta y regula la creación de los centros de educación superior, y especialmente el capítulo V de dicha ley se refiere a la creación de los institutos técnicos y tecnológicos como el que se propone en el presente plan de negocios.

El CONSESUP es la institución que tiene la competencia para aprobar la creación, funcionamiento y supresión de Institutos Superiores Técnicos y tecnológicos, según consta en el artículo 14 literal D de la Ley Orgánica de Educación Superior.

También se deberá presentar los planes de estudio y pensum académico a la DIGMER como ente promotor y avalizador de los títulos otorgados por esta institución educativa..

### **1.1.3 TECNOLOGÍA**

El sector del transporte marítimo estrechamente relacionado con el sector portuario, ha generado y esta generando una serie de transformaciones en los puertos, que tiene su origen en los avances tecnológicos producidos en los medios de transporte de mercancía vía marítima. Así la industria portuaria ha tenido que desarrollar equipos portuarios especializados para la manipulación de las mercancías como las grúas, y adecuar los muelles a las nuevas necesidades de los buques.

El desempeño de un puerto se mide en términos del valor que se añade tanto a las mercancías como al recurso humano, a la localidad y a los recursos naturales que se utilizan.

Esto ha una mayor especialización de los factores, estos hechos han tenido un gran impacto en la productividad y en la eficiencia de las operaciones portuarias

El acelerado desarrollo de la producción y del comercio mundial a raíz de las importantes y abrumadoras innovaciones tecnológicas de las comunicaciones, informática y del transporte, con el consecuente efecto globalizado de la economía mundial, nos transporta a la década actual, donde se observan cambios estratégicos y muy favorables para la industria portuaria de América Latina.

### **1.1.4 COMPETENCIA**

A continuación se citan algunos de los importantes centros de formación de los recursos humanos para la industria portuaria en América Latina. La lista no es exhaustiva y se debe tomar sólo como información ilustrativa para este análisis.



*Argentina:* Universidad de Belgrano; Universidad Austral. *Chile:* Universidad Católica de la Santísima Concepción (carrera de ingeniería marítima portuaria); Universidad Católica de Valparaíso (ingeniería en transportes con mención en puertos); Universidad del Mar en Valparaíso (ingeniería en transportes marítimos y puertos); Universidad Marítima de Chile (ingeniería de transportes, derecho marítimo, programas para tripulantes); Escuela de Marina Mercante (programas técnicos y operativos), Centro de Estudios Navieros (programas técnicos). Instituto Profesional de Valparaíso (programas técnicos). *Brasil:* Empresa Brasileña de Planeamiento del Transporte (GEIPOT). *Guatemala:* Dirección de Capacitación de la Comisión Portuaria Nacional. *México:* Instituto del Transporte; Universidad Autónoma de Tamaulipas (maestría en ingeniería portuaria); Escuelas Náuticas Mercantes, Universidad de Mazatlán, Universidad de Tampico, Universidad de Veracruz (administración de empresas navieras y portuarias). *Perú:* Escuela Nacional de Marina Mercante- ENAM (administración y gestión portuaria), Instituto de Formación y Capacitación Portuaria- INFOCAP de la Empresa Nacional de Puertos-ENAPU (operaciones, seguridad, administración, mantenimiento de equipos, otros). *Venezuela:* Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (carreras a nivel superior en derecho, transporte y operaciones marítimas); Centro de Capacitación del Instituto Puerto Cabello (cursos administración y técnicos).

En Ecuador existe una gran limitación en cuanto a centros especializados de formación marítimo portuaria y más bien existen varios centros de estudios que cubren parcialmente necesidades puntuales de capacitación

### **1.1.5 CONDICIONES ECONÓMICAS**

Las inversiones privadas en el ámbito educativo son una de las actividades económicas de gran rentabilidad en la medida que se genere una preparación académica de alta calidad y cubra las necesidades de los sectores productivos.

En las especializaciones relativas a la actividad marítima portuaria esta necesidades son muy grandes y de proyecciones muy atractivas como actividad económica, ya que en este sector existen posibilidades de obtener plazas laborales bien remuneradas de acuerdo a los conocimientos y habilidades del recurso humano.

Es así que la creación de un centro de capacitación particular en este ámbito representará para los inversionistas que ejecuten el proyecto la posibilidad de crecer y proyectarse internacionalmente en la medida que se genere imagen de calidad y excelencia académica.

Sumado a esto este tipo de inversión tiene el aval y facilidades especiales por parte del estado ecuatoriano que busca la capacitación y especialización del recurso humano como el mayor soporte para alcanzar el despegue económico del país.

## **1.2 ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA**

En el Ecuador no existen centros especializados en formación de personal en el área marítimo portuaria razón por la cual la mayoría de las personas que prestan estos servicios se han formado en base a cursos realizados en el exterior y con la rutina diaria, es decir en forma empírica.

Dando como resultado infinidad de falencias y muy poca agilidad en las operaciones.

En la actualidad el puerto de Manta se ha concesionado a la Multinacional Hutchison Port Holdings que necesita de personal que este acorde con una Terminal de transferencia de carga y como no cuenta con el personal especializado ha optado por contratar extranjeros y personal con poco conocimientos para ir capacitándolos de a poco.

Se encuentran en estudio otros megaproyectos como la vía Manta – Manaos en donde se abrirán nuevos puertos fluviales que van a requerir mano de obra especializada.

La concesión de puerto Bolívar que se encuentra en su fase final y la apertura de nuevos puertos pequeños que surgirán con el pasar del tiempo.

Sin duda la mano de obra especializada en el área marítimo portuaria y su capacitación continua es indispensable para el desarrollo de los puertos y su actividad.

### **1.2.1 DIMENSIONAMIENTO DE LA OFERTA ACTUAL Y POTENCIAL**

Entre las más relevantes instituciones que actualmente proveen este tipo de conocimientos y carreras afines tenemos la Escuela de la Marina Mercante Nacional (ESMENA), la Escuela Politécnica del Litoral (ESPOL) y otros cursos especializados dictados por la DIGMER.

En lo que respecta a la ciudad de Manta existe la EPESPO (escuela de pesca del pacífico oriental) en dicha escuela se capacita tanto a tripulantes de pesqueros

industriales y a la industria (plantas procesadoras y empacadoras del producto del mar) en lo referente al OMI, seguridad pesquera, manipuleo, la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí con la Escuela Ciencias del Mar.

## **1.3 ANÁLISIS DE LAS 5 FUERZAS DE PORTER**

### **1.3.1 Proveedores**

Se definen 2 tipos de proveedores para llegar a concretar esta empresa: En primer lugar están aquellos relacionados con la implementación física del local donde se va a ubicar el establecimiento educativo, esto comprende el alquiler de el local, los proveedores de mobiliario, los proveedores de equipos de computación y programas especializados, los proveedores de materiales didácticos y audiovisuales, y proveedores de servicios básicos. Este grupo de proveedores es de bajo poder de negociación ya que existen varias opciones para abastecerse de estos productos o servicios. En segundo lugar se encuentran los “proveedores de conocimiento”, es decir el personal docente especializado y acreditado en el ámbito marítimo portuario que deberá ser contratado para que impartan sus conocimientos y prestigien la institución. Este grupo de proveedores tiene un mayor poder de negociación por su especialización difícil de encontrar en el medio con los niveles requeridos, por lo que posiblemente se deberá contratar personal extranjero brindándoles mejores condiciones salariales y de alojamiento.

### **1.3.2 Nuevos Entrantes**

Siempre existe la posibilidad de que instituciones educativas ya creadas en este campo dentro del Ecuador, puedan optar por la apertura de extensiones o nuevas escuelas en el entorno local. Otra posibilidad es que las empresas y entidades relacionadas con el ámbito portuario como son las líneas navieras, autoridades portuarias o concesionarias, creen sus propios centros de capacitación para solucionar su problema de demanda laboral, aunque este panorama está muy distante de que ocurra, pues los objetivos actuales de estas empresas son la de afianzarse y captar el mercado.

### **1.3.3 Productos o Servicios Sustitutos**

Los servicios educativos que podrían reemplazar a aquellos propuestos en el presente plan de negocios, son aquellos que se pueden conseguir en el exterior, o aquellas carreras que se brindan en las universidades locales que pudieran resultar más atractivas a los nuevos bachilleres o que por su costo inferior y menores barreras académicas de ingreso pudieran ser más accesibles, como son carreras de Administración de empresas, comercio exterior, etc. También existe la posibilidad de adquirir los conocimientos de forma empírica siendo contratado por empresarios de poca responsabilidad con la seguridad y crecimiento de sus negocios.

### **1.3.4 Compradores**

Los compradores de los servicios educativos de posbachillerato son todos aquellos jóvenes que se incorporan anualmente de los colegios públicos y particulares de todo el país y de las regiones circundantes, que día a día buscan nuevas opciones de carreras profesionales de menor duración y de mayor oportunidades laborales tanto local, como nacional e internacionalmente.

También es una opción para quienes ya están inmersos en el ámbito marítimo portuario y necesitan actualizar sus conocimientos para optar por mejores condiciones de trabajo, y para aquellos empresarios preocupados por la calidad de su recurso humano.

### **1.3.5 Rivalidad – Entre los competidores existentes**

En el ámbito educativo particular existe rivalidad y competencia por captar el mayor número de estudiantes posible para que ingresen a las carreras que ofertan, por este motivo se puede observar una variedad de ofertas académicas complementados con conocimientos especiales como idiomas, deportes, computación, pasantías en el

exterior, valides de títulos en el exterior etc. Esta competencia y rivalidad deberá enfrentar la nueva institución educativa marítima portuaria, con la ventaja de tener una especialidad poco conocida y difundida, pero muy atractiva.

### **1.3.6 Dimensionamiento de la demanda actual y potencial**

En el Ecuador y especialmente en ciudades como Manta, existe un gran potencial en la demanda de parte de los jóvenes que requieren incorporarse al campo productivo, de carreras que le brinden nuevas opciones de trabajo. En el ámbito marítimo, en especial en el área local son muy pocas y limitadas las oportunidades de ingresar a una carrera relacionada con el ámbito marítimo portuario como la que se propone, o se lo puede conseguir parcialmente en las ciudades principales especialmente Guayaquil o en el exterior. Se prevé una mayor demanda a futuro de mano de obra especializada en este ámbito, en la medida que los proyectos que actualmente se encuentran en su fase inicial se vayan concretando, como es el caso de la concesión de los puertos a nivel nacional y su consolidación. También de darse los proyectos que involucran las vías fluviales del Oriente se requerirá mano de obra especializada que deberá cubrir estas nuevas plazas de trabajo. Al ser profesiones de carácter global y bajo estándares internacionales se entrega una oportunidad al estudiante de poder laborar en cualquier parte del mundo donde exista un puerto o actividades afines.

## **1.4 SÍNTESIS DE OPORTUNIDADES Y AMENAZAS**

### **1.4.1 Oportunidades:**

La necesidad de las empresas portuarias y afines de renovar su personal tradicional con nuevas generaciones conocedoras de las nuevas tecnologías y los avances del mundo marítimo portuario.

La gran masa de jóvenes que buscan nuevas alternativas de estudios.

La oportunidad de promocionar las carreras como globales.

El apoyo gubernamental a la educación como único medio de salir del subdesarrollo.

Excelentes proyecciones de crecimiento de instituciones educativas particulares en el medio local, nacional e internacional.

### **1.4.2 Amenazas:**

Que los institutos no sean vistos de manera atractiva por los estudiantes.

Los cambios en el marco jurídico estatal podrían amenazar la creación y funcionamiento de establecimientos educativos particulares.

La posible negativa de parte de instituciones estatales como la DIGMER que han sido los que han manejado por siempre estas áreas.

### **1.4.3 Análisis Interno**

Se plantea la creación de esta institución educativa mediante el presente Plan de Negocios, por este motivo y al ser una empresa que no existe, no se realiza el análisis interno de la misma.



## **1.5 PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO**

El Instituto Técnico Superior Marítimo Portuario de Manta basa su estrategia en la diferenciación, buscará contribuir al desarrollo de los niveles de preparación en este campo. Impulsará tanto la capacitación técnica como en la formación personal ya que ambas son complementarias la una de la otra, no hay que caer en un exagerado tecnicismo, se capacitará al individuo para ejercer el mando, conducir las relaciones interpersonales y liderar grupos. Se prestará especial atención a la aptitud de los estudiantes.

El crecimiento del ITSMPM será de tipo intensiva de penetración, la cual se realizará mediante una fuerte campaña publicitaria personalizada con visitas y promoción en centros de educación secundarios, medios masivos, prensa hablada y escrita, difusión amplia a través de medios tecnológicos.

Se buscará captar el segmento del mercado de estudiantes recién graduados y personas que trabajan y quieren calificarse y profesionalizarse.

El futuro estudiante deberá demostrar un alto nivel de conocimientos y condiciones académicas para ingresar, las pruebas de ingreso serán estrictas acordes al nivel de la institución.

Por ser un nuevo entrante en el medio pero de características singulares y diferenciales, nos proyectaremos como “cabeza de ratón” ocupando un espacio especial por ser únicos en el medio local. Las barreras de entrada a este tipo de empresa son altas en el medio local desde el punto de vista de la especialización profesional, los costos del personal son altos y escasos, las calificaciones internacionales son difíciles de obtener.

Se buscará su internacionalización a través de alianzas estratégicas con institutos educativos del exterior, convenios de pasantías. etc. en un futuro próximo.

## **CAPITULO II**

### **2.- PLAN DE MARKETING**

#### **2.1 Definición de objetivos**

Los objetivos planteados en el presente plan de negocios va dirigido a consolidar al centro de capacitación marítimo portuario como la principal entidad educativa privada del país especializada en este ámbito, y proyectar paulatinamente una imagen de excelencia académica que trascienda las fronteras nacionales. El centro educativo contará con instructores de primer nivel con una reconocida trayectoria y preparación académica en este campo, sumado a ello se implementará equipos tecnológicos de última generación como simuladores de operación de equipos portuarios, entre otros, se realizará la reinversión constante de los recursos en infraestructura y mayor equipamiento académico especializado y en esa misma medida se irá diversificando las opciones educativas manteniendo siempre y en lo posible aumentando el nivel académico de la institución.

Para concretar estos objetivos generales, mediante el presente plan de marketing se han definido varios objetivos parciales a ejecutarse durante los primeros cinco años, los cuales se pueden observar en la siguiente proyección:

<b>ACTIVIDAD ES</b>	<b>OBJETIVO S AÑO 1</b>	<b>OBJETIVO S AÑO 2</b>	<b>OBJETIVO S AÑO 3</b>	<b>OBJETIVO S AÑO 4</b>	<b>OBJETIVO S AÑO 5</b>
-------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

Carreras	Se crearán carreras de:  1.- Técnico en Administración y Operaciones Portuarias.  2.- Técnico en Transporte Marítimo.	Se mantendrán las carreras de:  1.- Técnico en Administración y Operaciones Portuarias.  2.- Técnico en Transporte Marítimo.	Creación de nueva carrera adicional :  1.- Técnico en Administración y Operaciones Portuarias.  2.- Técnico en Transporte Marítimo.  3.- Técnico en Gestión ambiental y control de calidad marítimo portuaria..	Se mantendrán las carreras de:  1.- Técnico en Administración y Operaciones Portuarias.  2.- Técnico en Transporte Marítimo.  3 Técnico en Gestión ambiental y control de calidad marítimo portuario.	Creación de nueva carrera adicional :  1.- Técnico en Administración y Operaciones Portuarias.  2.- Técnico en Transporte Marítimo.  3.-Técnico en Gestión ambiental y control de calidad marítimo portuario.  4.-Técnico en Marketing y sistemas informáticos marítimos portuarios.
Cursos	OMI Básico de Seguridad en Faenas Portuarias	OMI BSFP Operador Equipo Portuario	OMI BSFP OEP International Ship and Port Facility Security Cod	OMI BSFP OEP Código ISPS	OMI BSFP OEP Código ISPS Capataz de Operaciones Portuarias
Seminarios	4 Seminarios anuales temas de actualidad de acuerdo a la demanda	5 Seminarios anuales temas de actualidad de acuerdo a la demanda.	7 Seminarios anuales temas de actualidad de acuerdo a la demanda.	9 Seminarios anuales temas de actualidad de acuerdo a la demanda.	12 Seminarios anuales temas de actualidad de acuerdo a la demanda.

## **2.2 Marketing Estratégico**

### **2.2.1 Estrategia Competitiva**

El ITMPM basará su estrategia en la constante actualización e incorporación de las nuevas tecnologías en la educación y formación del recurso humano que ingrese a la institución, es por esto que definimos los factores críticos de éxito para esta institución como los siguientes:

#### **2.2.2 Factores críticos de éxito:**

**2.2.2.1 Calidad.-** El dar un servicio de calidad en donde el estudiante se encuentre satisfecho con profesores nacionales y extranjeros de experiencia en donde se sienta que los conocimientos que le están siendo impartidos lo ponen a competir de igual a igual con personas de otros lugares y que puede conseguir trabajo ya sea en el país o en el extranjero.

**2.2.2.2 Ventas.-** Dar a conocer la ventaja competitiva de poner a disposición especialidades que no se dan en el medio además de la concesión del puerto y las proyecciones que hay en los próximos treinta años se logra que los bachilleres y personas involucradas en el negocio marítimo portuario perciban lo atractivo de este instituto logrando un promedio sustentable de ventas tanto para las especialidades, cursos y seminarios

**2.2.2.3 Recursos humanos.-** Todos los colaboradores de este instituto deben de tener la idea clara de crecer juntos y de trabajar en equipo.

El rector y vicerrector deben demostrar liderazgo y planificación para la obtención de objetivos a corto, mediano y largo plazo.

Con un equipo seleccionado de profesores nacionales y extranjeros que demuestren sólidos conocimientos en sus áreas de acción.

**2.2.2.4 Tecnología.-** No se puede estar desligados de la tecnología que siempre se encuentra en continuos cambios por eso en lo posible se tratará de contar con los recursos necesarios a disposición de los alumnos y profesores como por ejemplo el Internet, Intranet, laboratorios, taller videoteca y equipos necesarios para las diferentes cátedras

**2.2.2.5 Logística.-** Contar con todo lo necesario para el buen funcionamiento del instituto como por ejemplo tener un stock de materiales y útiles de oficina. En donde la comunicación entre todo el equipo que conforma el instituto sea un factor de vital importancia.

**2.2.2.6 Imagen.-** El instituto presentará una imagen de excelencia académica con un recurso humano de calidad a la altura de otras instituciones extranjeras y con servicios de alto nivel. Logrando que los estudiantes se sientan parte de una institución importante.

### **2.2.3 Marketing Táctico**

#### **2.2.3.1 Servicio:**

El servicio que el instituto brindará es la capacitación integral en el ámbito marítimo portuario a bachilleres que desean incursionar en este campo y a personas que estén relacionados al negocio en si, por lo cual se brindará cursos y seminarios relacionados a operaciones, seguridad, normas, marketing, etc. Que son de gran importancia para el rol que se desempeña. Tratando en lo posible de estar actualizados en dichos temas.

Estos servicios serán brindados por un equipo de catedráticos de amplia experiencia y conocimientos tanto nacionales como extranjeros.

#### **2.2.3.2 Precio:**

El instituto obtendrá sus recursos por medio de las matriculas y pensiones de las dos primeras especializaciones que se impartirán en el primer año. Además de los cursos y seminarios.

- 1) Se establece un costo semestral de USD. 800,00 y gastos de matriculas, tasas y otros aranceles USD. 200,00 .
- 2) Los precios a cobrar por los cursos dependiendo de la duración, el nivel del catedrático y tema se estima un promedio de \$ 300,00
- 3) Los valores a cobrar por los seminarios dependiendo de la duración, el nivel del catedrático y tema se estima un promedio de \$ 120.00

#### **2.2.3.3 Distribución:**

Se impartirán las clases dentro de los recintos del instituto y en lo referente a las prácticas se las realizará en los lugares debidamente acondicionados con la finalidad que el estudiante asimile tanto lo teórico como lo práctico.

#### **2.2.3.4 Promoción**

Se aplicará la estrategia de Marketing directo, se visitará a los alumnos de colegios que estén cursando los últimos años dando a conocer las especialidades y el campo de acción.

Se recurrirá a la promoción vía Internet con la creación de una página web con toda la información del instituto.

Por medio de la prensa hablada y escrita ya que la mayoría de los jóvenes usan estos canales de información.

Para la difusión de los cursos y seminarios se emplearán los medios masivos de comunicación como televisión, radio, prensa además de visitas a empresas que estén

relacionadas con la actividad marítima portuaria. También se recurrirá a publicaciones de opinión por nuestros catedráticos en medios de comunicación escrita sobre temas relativos a los puertos que son de actualidad.

### **CAPITULO III**

#### **3.- PLAN DE OPERACIONES**

Al inicio de las operaciones del instituto se pondrá a disposición de los bachilleres 2 carreras:

- Técnico en operaciones portuarias.
- Técnico en transporte marítimo.

A partir del tercer año se incrementará la carrera de:

- Técnico en Gestión ambiental y control de calidad marítimo portuario.

En el quinto año se creará la carrera de:

- Técnico en Marketing y sistemas informáticos marítimos portuarios.

Los horarios en que se impartirán las clases serán:

Matutino 08 h 00 – 13 h 00

Vespertino 16 h 00 – 21 h 00

Para obtener el título el estudiante deberá:

Para obtener el título de “Técnico de transporte Marítimo” el estudiante debe:

- Aprobar los 5 semestres con un mínimo de 120 créditos (1 crédito=16 horas). De los cuales 100 corresponden al currículo del programa, 12 créditos de pasantías tutoradas y 10 al trabajo de graduación.
- Haber cancelado todos los valores correspondientes a pensiones y derechos.

- Aprobar todas las asignaturas con una calificación mínima equivalente al 70% de asistencia, de por lo menos el 75% de las actividades académicas y por lo menos con el 90% de los trabajos prácticos.

- Elaborar tesis o plan de negocios acorde a su especialización.

También se realizarán cursos y talleres de temas específicos como por ejemplo OMI, SOLAS, MARPOL, ISPS, CARGA PELIGROSAS, SEGURIDAD, BASC, ETC.

Se realizarán seminarios especializados en temas marítimos portuarios o afines de corta duración por expositores de trayectoria nacional e internacional reconocida.

**Ver anexo 1 programa de estudios por carrera.**

### **3.1 ASPECTOS LEGALES A CUMPLIR PARA INICIAR LAS OPERACIONES:**

Para poner en marcha el instituto técnico de capacitación marítimo portuario se debe cumplir con las leyes del CONESUP como el organismo que permite que se creen este tipo de instituciones.

En la ley orgánica de educación superior dice que entre las diversas atribuciones y deberes del CONESUP (consejo nacional de educación superior), según esta ley consta (Art.14, lit. d) “Aprobar la creación, funcionamiento y supresión de institutos superiores técnicos y tecnológicos “.

Existen tres clases de institutos superiores técnicos y tecnológicos:

- a) Los públicos.
- b) Los particulares
- c) Los cofinanciados

Para los institutos públicos es el Ministerio de Educación quien debe presentar el proyecto a la CONESUP, acompañando la certificación presupuestaria que garantice



el funcionamiento de la nueva entidad, la certificación provendrá del ministerio de economía y finanzas.

En el caso de los institutos particulares, son los promotores, personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, domiciliadas o con representación legal en Ecuador, quienes deben presentar el proyecto ante el CONESUP.

Para los institutos superiores particulares cofinanciados, la presentación será mixta, por su misma naturaleza. Es decir que conjuntamente lo harán el ministerio de educación y los promotores privados, agregando la certificación de la partida presupuestaria asignada por el estado a través del ministerio de economía y finanzas.

Y demás requisitos que exige la ley.

El régimen académico ecuatoriano del sistema de educación superior se encuentra legislado en el capítulo VII de la ley, donde define los institutos técnicos y tecnológicos como “centros de formación profesional para el nivel operativo que se orientan a la investigación tecnológica y a la extensión para el desarrollo de la comunidad. Su ámbito será el de carreras técnicas, tecnológicas, humanísticas y otras especialidades posbachillerato (Art.42,lit. b).

Entre los requisitos que dice la ley, encontramos que la reglamentación amplía los contenidos que obligatoriamente deben constar en el proyecto. Así establece que:

- En la investigación de mercado, los programas propuestos deben responder a las necesidades de desarrollo local, regional o nacional, a la innovación y diversificación de profesiones y a las tendencias ocupacionales;
- Los perfiles profesionales y el campo ocupacional deben guardar correspondencia con los lineamientos señalados por el CONESUP para cada programa académico;

- La propuesta académica debe contener los diseños macro y micro curriculares de cada uno de los programas o carreras;
- El estudio estadístico del número de bachilleres aspirantes de tal modo que a nivel de la provincia, justifique la creación de la institución y los programas que forman parte del proyecto;
- La descripción de las infraestructuras físicas, los inventarios de los laboratorios, centros de información, documentación, bibliografía, equipos y redes informáticas y telemáticas;
- El nivel de estudios de los docentes, de tal manera que deben poseer título Universitario o politécnico de tercer nivel; el 10% con grado de cuarto nivel al inicio para alcanzar al 30 % en el quinto año. Excepcionalmente ejercerán la docencia los Tecnólogos, sin que puedan superar el 10% del total de docentes por programa. En cuanto al tiempo de dedicación, estará garantizado que por lo menos el 25 % sea a tiempo completo;
- El presupuesto será anual, por programas, operativo y de inversiones, destacando las fuentes de financiamiento;
- El estudio quinquenal económico – financiero, considerando los recursos propios, las asignaciones, los derechos, las tasas y aranceles previstos;
- Plan estratégico y de gestión de desarrollo institucional y planes institucionales anuales.

El funcionamiento y la caducidad de la licencia también están reglamentados. Tanto es así que se comprende por funcionamiento de un instituto de este tipo a la gestión activa de oferta de programas y servicios que previamente han sido autorizados.

Un instituto puede funcionar con algunos o todos los programas autorizados de manera simultánea.

La caducidad puede ser de un programa o de la institución.

Se pierde la licencia de funcionamiento de un programa cuando no ha sido ofertado por el lapso de tres años consecutivos. Es posible solicitar una reapertura del programa, sujetándose a todos los requisitos establecidos para la apertura de un programa.

El funcionamiento de un instituto superior técnico o tecnológico caduca por las

Siguientes causas:

- Por decisión del Ministerio de Educación y Cultura, o de los promotores, según sean institutos públicos, cofinanciados o particulares;
- Por cierre de todos los programas y servicios educativos por más de tres años, contados a partir de la fecha de terminación del último curso;
- Por resolución motivada del CONESUP que debe ser notificada al rector y a los promotores, quienes tienen la posibilidad de hacer valer sus derechos, con las garantías del debido proceso. En consecuencia queda establecido el recurso de revisión y se deja a salvo la acción contenciosa administrativa o cualquier otra permitida por la ley.

### **3.2 LOCALIZACIÓN E INFRAESTRUCTURA**

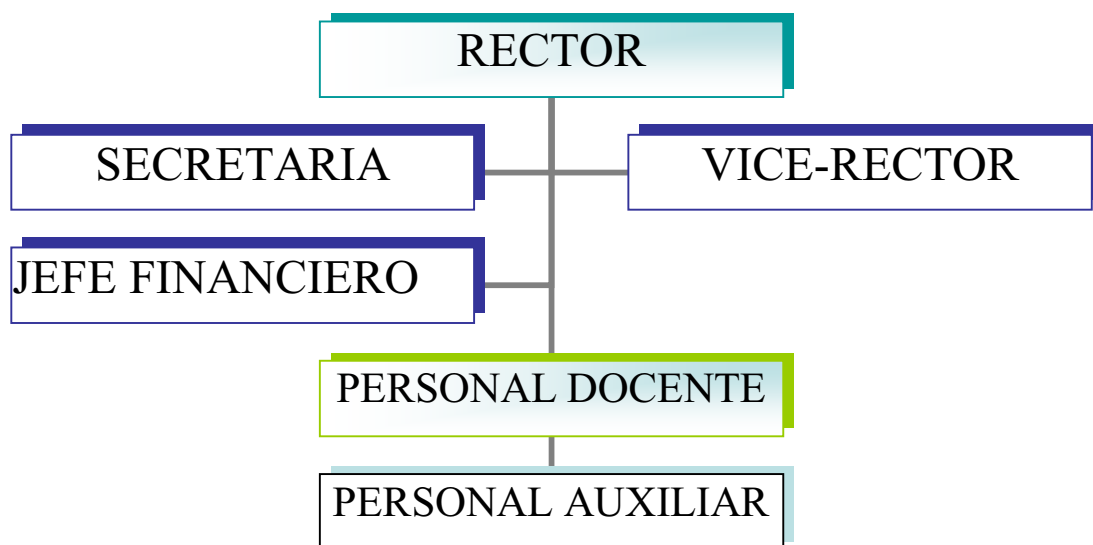
El instituto se lo ubicará en el edificio de los estibadores navales ubicada en el malecón diagonal a autoridad portuaria.

Este edificio cuenta con espacios amplios y ventilados para que los estudiantes, personal docente y administrativo puedan realizar sus actividades, además de tener

una vista panorámica del puerto que influenciará positivamente en el ánimo de todos quienes se encuentren en el instituto.

**Ver anexo 2 diseños del local.**

### 3.3 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL Y RECURSOS HUMANOS NECESARIOS PARA LA OPERACIÓN



**3.3.1 Rector.-** Para ser rector de un instituto superior se requiere ser ecuatoriano, estar en goce de sus derechos de ciudadanía, tener título profesional universitario o politécnico Terminal, título o grado de cuarto nivel, acreditar un reconocido prestigio profesional y haber ejercido la docencia en una institución del Sistema Nacional de Educación Superior, en calidad de profesor titular, por al menos 10 años.

Se reconocerá como docencia de educación superior, exclusivamente la ejercida en una universidad, escuela politécnica o instituto superior.

Sólo será valedero el tiempo de servicios, debidamente certificado, que acredite ejercicio de la cátedra en el nivel superior. No se reconocerá para estos efectos la

docencia en los niveles de educación básica o media, aunque correspondan a una institución que cuente con los tres niveles.

Es la primera autoridad ejecutiva y representante legal del instituto, presidirá el máximo órgano colegiado superior de manera obligatoria y aquellos órganos que señale el estatuto respectivo; desempeñará sus funciones a tiempo completo y durará en el desempeño de su cargo 5 años, pudiendo ser reelegido por una sola vez en los institutos públicos; en los institutos particulares y particulares cofinanciados, se estará al estatuto.

El rector será elegido en votación universal, secreta, directa y uninominal.

1. En los institutos superiores públicos :

Por el voto positivo de la mayoría simple de los electores. Los profesores que estén en comisión de servicios, con o sin sueldos, no podrán ser elegidos pero si elegir.

Queda prohibida la elección a través de la Junta General o cualquier forma de asamblea.

2. En los institutos superiores particulares y particulares cofinanciados, será elegido conforme al estatuto.

**3.3.2 Vicerrector.-** Se debe cumplir con los mismos requisitos que para ser rector, su período de elección será el mismo del rector; podrá ser reelegido por una sola vez consecutiva, en el caso de los institutos superiores particulares públicos, si el estatuto así lo permite. En el caso de los institutos superiores particulares y cofinanciados, seguirá las normas del rector, conforme al estatuto. En ausencia del rector lo representara el vicerrector

**3.3.3 Secretaria.-** Para ocupar este cargo se debe poseer título en secretariado ejecutivo con conocimientos de contabilidad, servicio al cliente, utilitarios de Microsoft office.

Buena presencia, y dispuesta a trabajar en equipo.

**3.3.4 Jefe Financiero.-** Debe poseer título profesional en contabilidad y auditoría, ingeniería comercial, o economía.

Conocimientos de utilitarios de Microsoft office, proactivo.

Trabajar en equipo

**3.3.5 Personal Docente.-** Estará constituido por profesores dedicados a la docencia y a la investigación.

Los docentes de los institutos superiores serán profesores principales, agregados, auxiliares, accidentales, sustitutos y libres.

Los profesores principales, agregados, y auxiliares, serán seleccionados mediante concurso público de oposición y merecimientos. Los profesores accidentales y sustitutos, serán seleccionados por el Consejo Académico a propuesta del rector.

Se autoriza la docencia libre a profesionales de méritos reconocidos que reúnan los requisitos del reglamento.

Podrán designarse profesores honorarios a personas de reconocida competencia científica o profesional, que reúnan los requisitos establecidos en el reglamento.

Los profesores serán a tiempo parcial, tiempo completo o dedicación exclusiva, no podrán ejercer otro cargo.

Los profesores extranjeros tendrán iguales derechos y obligaciones que los nacionales, con limitaciones propias de la naturaleza del contrato, deberán cumplir los mismos requisitos que los nacionales.

Deben actualizarse permanentemente.

**3.3.6 Personal Auxiliar.-** Deben poseer título de bachiller, Conocimientos en trámites de las instituciones públicas y privadas, buena presencia y dispuesto para trabajar en equipo, manejo de utilitarios de Microsoft office.

#### **3.4 TABLA SALARIAL**

RECTOR	1200.00
VICERECTOR	1000.00
JEFE FINANCIERO	600.00
SECRETARIA	300.00
PERSONAL AUXILIAR Y DE SERVICIO	200.00
<b>TOTAL SUELDOS PERS. ADMINISTRATIVO</b>	<b>USD. 3.300.00</b>

PERSONAL DOCENTE USD. 12.00 LA HORA

## **CAPITULO IV**

### **4 PLAN FINANCIERO**

#### **4.1 PROYECCION DE INGRESOS**

El centro de capacitación marítimo portuario contará con el aporte inicial de capital de parte de los promotores para la creación de esta institución, luego de su formación, implantación y puesta en marcha, contará con los ingresos que generen las actividades académicas y de autogestión contempladas en el plan de marketing de este plan de negocios y aquellas actividades extracurriculares permitidas por la ley.

Se han definido tres rubros de ingresos principales para el centro de capacitación y estos son:

Las carreras técnicas

Los Cursos

Los Seminarios

Para la realización de la proyección de ingresos se ha ponderado una inflación del 2% anual de acuerdo a los índices financieros actuales difundidos por el Banco Central del Ecuador.

##### **4.1.1 Aporte de Capital Inicial**

Se ha estimado en USD. 60.000,00 los gastos iniciales para la creación y puesta en marcha de este centro de capacitación, el cual comprende los gastos de constitución, infraestructura, equipamiento y capital de operaciones.

##### **4.1.2 Carreras técnicas**

De duración de 5 semestres cada una y con un costo estimado en USD. 800.00 por semestre más derechos de matrícula, tasas y otros aranceles valorados en USD. 200.00 por semestre, por estudiante.



Durante los dos primeros años se mantendrán dos carreras, luego en el tercer año se incrementará una carrera adicional y finalmente en el quinto año de esta proyección se incorporará una cuarta carrera.

**El resumen de ingresos por este rubro se detalla en el anexo 3**

#### **4.1.3 Cursos**

Paralelamente a las carreras técnicas se realizarán cursos de especialización en el ámbito marítimo portuario con una variada temática y con duración promedio de 2 semanas, lo cual se establece en el plan de marketing pero que es flexible a los requerimientos del momento.

Los costos promedios estimados por curso son de USD. 300.00, valor ponderado como básico para efectos de esta proyección, pero que pueden variar de acuerdo a la complejidad del tema, duración y nivel del especialista contratado para los seminarios. Se proyecta dictar 2 cursos en el primer año, 3 en el segundo año, 4 en el tercero y cuarto años y 5 en el quinto año, con un cupo estimado en 40 participantes por curso.

**El resumen de ingresos por este rubro se detalla en el anexo 4**

#### **4.1.4 Seminarios**

El tercer rubro de ingresos lo constituyen los seminarios que se dictarán sobre diferentes temas de actualidad relacionados al ámbito marítimo portuario y afines, cuyo costo promedio es de USD. 120.00 por persona, con una proyección de 80 participantes por evento.

Se ha proyectado realizar 4 seminarios durante el primer año, 5 seminarios durante el segundo año, 7 seminarios durante el tercer año, 9 seminarios durante el cuarto año hasta completar uno por mes durante el quinto año.

**El resumen de ingresos por este rubro se detalla en el anexo 5**

#### **4.1.5 Otros ingresos**

Dentro de este rubro se podrán generar ingresos adicionales por concepto de alquiler de bar, actividades culturales y asesorías, etc.

Por este concepto se estima un ingreso mensual de USD. 300.00

**El resumen final de ingresos proyectados se encuentra en el anexo 6.**

#### **4.2 PROYECCION DE GASTOS Y COSTOS**

El Instituto Técnico Marítimo Portuario Manta tiene sus principales gastos fijos en los rubros de sueldos de los empleados, arriendos, consumos de servicios básicos.

A continuación se presenta un desglose de costos y gastos de acuerdo a las proyecciones del negocio durante un periodo de cinco años.

Ver detalles específicos en el anexo 6.

##### **4.2.1 Carreras Técnicas**

Para la operación del centro de formación en lo concerniente a las carreras técnicas tendremos los siguientes rubros de gastos fijos mensuales:

Pago al personal docente (10 profesores)

Pago al personal administrativo (5 personas)

Servicios básicos (Agua, Luz, teléfono)

Internet

Amortización

Depreciación

Arriendo

Limpieza y mantenimiento

Suministros de oficina

**TOTAL GASTOS MENSUALES**

#### 4.2.2 Cursos

Para la operación del centro de formación en lo concerniente a los cursos tendremos un 60% de costo en relación al valor de los mismos. Este porcentaje cubrirá los siguientes rubros de gastos :

Pago al instructor	30%
Gastos administrativos	5%
Publicidad	3%
Suministros de oficina (Certificados, Carpetas, material de apoyo)	2%
Suministros de Computación (Internet, cartuchos de tinta, etc )	2%
Local	5%
Movilización y hospedaje	10%
Impuestos	2%
Varios imprevistos	1%
<b>TOTAL</b>	<b>60%</b>

#### 4.2.3 Seminarios

En los eventos de seminario se presentan rubros de gastos que representan un total del 62% del total de los ingresos los mismos que se distribuyen de la siguiente manera:

<b>RUBROS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Conferencista	15%
Salón de Eventos	2%
Alimentación Asistentes	15%
Equipos y accesorios.	5%
Gastos de movilización	1.5%
Gastos de Hospedaje	1.5%

Gastos de alimentación conferencista	1 %
Teléfono	0.50%
Internet	0.50%
Impuestos	2%
Gastos de publicidad y promoción	3%
Gastos de papelería y certificados	5%
<b><u>TOTAL % GASTOS PROMEDIO SEMINARIOS</u></b>	<b><u>52%</u></b>

#### **4.2.4 GASTOS FIJOS**

Dentro de este rubro consideramos aquellos de carácter repetitivo y constante dentro de la operatividad de la institución educativa, entre estos tenemos:

Sueldos

Arriendos

Servicios Básicos

Amortización

#### **4.2.5 Inversiones necesarias**

La inversión inicial estimada inicial para la constitución y puesta en marcha del centro de capacitación es de USD. 60,000.00 Distribuidos de la siguiente manera:

<b>EQUIPOS</b>	<b>Valor Unitario</b>	<b>Valor total</b>
4 Escritorios	300,00	1200,00
1 Mesa de juntas	600,00	600,00
5 Sillones ejecutivos	150,00	750,00
15 Sillas área administrativa	50,00	750,00
90 Mesas de trabajo	100,00	9000,00
90 Sillas de trabajo	50,00	4500,00
2 Archivadores	150,00	300,00
38 Computadoras	500,00	19000,00
2 Impresoras	80,00	160,00
2 Laptop	1000,00	2000,00
3 Infocus	1000,00	3000,00
3 Pantalla	1000,00	3000,00
3 Escritorios para clase	120,00	360,00
3 Pizarras líquida	40,00	120,00
1 Central de aire	5000,00	5000,00
Suministros de oficina		1000,00
Materiales de Limpieza		100,00
Garantías de arriendo		2000,00
Gastos operacionales		7160,00
<b>TOTAL</b>		<b>60000,00</b>

Anualmente se incrementarán los gastos en infraestructura y mobiliario para las aulas que se incrementarán paulatinamente en la medida que avancen los semestres y se creen nuevas carreras a partir del tercero y quinto año respectivamente. El costo estimado por cada aula que se crea es :

31 Mesas de trabajo	x USD. 100.00	=	3,100.00
31 Sillas de trabajo	x 50.00	=	1,550.00
1 pantalla	x 1,000.00	=	1,000.00
1 pizarra líquida	x 40.00	=	40.00
1 computadora	x 500.00	=	500.00
<b><u>TOTAL USD. 6,190.00</u></b>			

A estos valores se deberá incrementar el porcentaje de inflación anual estimada en un 2% anual.

### **4.3 ESTADOS FINANCIEROS**

El presente plan de negocios tiene una proyección por un periodo de 5 años, se ha realizado un flujo de caja e indicadores financieros.

#### **4.3.1 Flujo de Caja**

Mediante el flujo de caja visualizamos resumidamente el flujo de ingresos (incluida la inversión inicial) costos y gastos generados durante un periodo proyectado de 10 años.

Ver anexo 7

#### **4.3.2 Indicadores Financieros**

Se detallan los principales indicadores financieros que nos permiten visualizar claramente el atractivo financiero de la presente inversión.

Se incluye la Tasa de Interés Real, el Valor Actual Neto, el Índice de Rentabilidad y la Tasa Interna de Retorno.

Ver anexo 8

# **ANEXO 1**

**PROGRAMAS DE ESTUDIO DE LAS CARRERAS DEL INSTITUTO**

**TECNICO SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA**

ANEXO 1.1  
PLAN DE ESTUDIOS CARRERA DE TECNICO EN TRANSPORTE MARITIMO

<b>1° semestre</b>	<b>2° semestre</b>	<b>3° semestre</b>	<b>4° semestre</b>	<b>5° semestre</b>
Tecnología de la Nave	Puertos I	Puertos II	Seguridad Marítima Portuaria y 1° Auxilios	Seguro Marítimo
Transporte Marítimo I	Transporte Marítimo II	Transporte Marítimo III	Transporte Multimodal	Chartering
Tópicos de Adm. Y Programación	Tecnología del Contenedor	Consolidación y Estiba de Contenedores	Costos y Presupuestos	Costos Portuarios
Inglés I	Inglés II	Inglés III	Inglés IV	Inglés V
	Introducción a Sistemas de Información	Administración de Naves	Operación de Naves	Administración de Contenedores

Elaborado por: Ing. Ken Sugahara



ANEXO 1.2  
PLAN DE ESTUDIOS CARRERA DE TECNICO EN OPERACIONES PORTUARIAS

<b>1° semestre</b>	<b>2° semestre</b>	<b>3° semestre</b>	<b>4° semestre</b>	<b>5° semestre</b>
Introducción a la Administración de Producción	Manejo de Equipo Básico Industrial	Planificación de Operaciones Portuarias	Seguridad Industrial Portuaria I	Seguridad Industrial Portuaria II
Física Aplicada a Operaciones Portuarias	Gestión del Transporte y sus diferentes Modalidades	Ad. de Mantenimiento de Instalaciones y Equipo	Supervisión de Operaciones	Transportación de Mercancía Peligrosa
Inglés Básico 160 horas	Inglés Básico II 160 horas	Inglés Intermedio I	Inglés Intermedio II	Inglés Documental Técnico
Matemática aplicada a la Ad. Portuaria	Prácticas Empresariales en Ad. Portuaria	Prácticas Empresariales en Ad. Portuaria II	Prácticas Empresariales en Ad. Portuaria III	Innovación Tecnológica Portuaria
Fundamentos Básicos a la Investigación Científica	Inglés Técnico	Aplicación de Software para Operaciones Portuarias	Aplicación de Costos y Tarifas Portuarias	

Elaborado por: Ing. Ken Sugahara

ANEXO 1.3  
 PLAN DE ESTUDIOS CARRERA DE  
 TECNICO GESTION AMBIENTAL Y CONTROL DE CALIDAD MARITIMO PORTUARIO

<b>1° semestre</b>	<b>2° semestre</b>	<b>3° semestre</b>	<b>4° semestre</b>	<b>5° semestre</b>
Introducción a la Geología	Introducción a la Ing. Ambiental	Prácticas de protección ambiental en Puertos	Manejo de Recursos Humanos	Gestión de Residuos Sólidos
Matemáticas	Manejo de desechos peligrosos	Control de Inventarios	Matemáticas aplicadas a las Ciencias	Plan de Gestión y Control Ambiental
Biología General	Control de calidad	Manejo de desechos Peligrosos	Tratamiento de Aguas Residuales	Control de calidad del aire
Inglés I	Ingles II	Inglés Técnico	Inglés Técnico II	Ingles Documental
Química General	Química Ambiental	Introducción al marco legal y normas ISO	Plan de Contingencia en derrames de Hidrocarburos	Evaluación ambiental

Elaborado por: Ing. Ken Sugahara

ANEXO 1.4  
 PLAN DE ESTUDIOS CARRERA DE  
 TECNICO EN MARKETING Y SISTEMAS INFORMATICOS MARITIMO PORTUARIOS.

<b>1° semestre</b>	<b>2° semestre</b>	<b>3° semestre</b>	<b>4° semestre</b>	<b>5° semestre</b>
Matemáticas I	Estadísticas I	Estadísticas II	Gestión Comercial y Marketing	Investigación Operativa
Técnicas de Estudio y comunicación	Investigación Comercial	Técnicas de Ventas	Canales de distribución	Recursos Humanos
Informática I	Informática II	Economía I	Economía II	Gestión de sistemas Informáticos
Principios del Marketing	Psicología	Contabilidad I	Distribución y Logística del Transporte	Software de Control
Administración	Administración II	Principios de Publicidad	Usos de Sistemas Informáticos en el área Portuaria	Electrónica digital

Elaborado por: Ing. Ken Sugahara

## **ANEXO 2**

**DISEÑO GENERAL DEL INSTITUTO TECNICO SUPERIOR MARITIMO  
PORTUARIO MANTA**

## **ANEXO 3**

**DETALLE DE INGRESOS PROYECTADOS POR CARRERAS TECNICAS  
DEL INSTITUTO TECNICO SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA**

## **ANEXO 4**

**DETALLE DE INGRESOS PROYECTADOS POR CURSOS TECNICOS  
DEL INSTITUTO TECNICO SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA**

## **ANEXO 5**

**DETALLE DE INGRESOS PROYECTADOS POR SEMINARIOS  
DEL INSTITUTO TECNICO SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA**

## **ANEXO 6**

**TOTAL DE INGRESOS PROYECTADOS DEL INSTITUTO TECNICO  
SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA**



## **ANEXO 7**

**TOTAL DE EGRESOS PROYECTADOS DEL INSTITUTO TECNICO  
SUPERIOR MARITIMO PORTUARIO MANTA**

## **ANEXO 8**

**FLUJO DE CAJA PROYECTADO DEL INSTITUTO TECNICO SUPERIOR  
MARITIMO PORTUARIO MANTA**