

UNIVERSIDAD METROPOLITANA DEL ECUADOR



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

CARRERA DE GESTIÓN EMPRESARIAL

SEDE QUITO

**TESIS DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERA EN GESTIÓN EMPRESARIAL**

**TEMA: “PLAN DE NEGOCIOS PARA LA CREACIÓN DE UNA
EMPRESA DEDICADA AL TRANSPORTE ESCOLAR “LIDERES DEL
VALLE” EN LA PARROQUIA DE CONOCOTO, CANTÓN QUITO”**

AUTOR: NATHALY PAULINA SHIVE RAMOS

DOCENTE TUTOR: ING. FIDEL GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ MSC.

QUITO, 2021

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de tutor designado por la Comisión de Titulación de la carrera de Gestión Empresarial, informo que la señorita NATHALY PAULINA SHIVE RAMOS con C. I. 1724922263, ha culminado la elaboración del trabajo de titulación cuyo tema es: **“Plan de negocios para la creación de una empresa dedicada al Transporte Escolar “Líderes del Valle” en la parroquia de Conocoto, cantón Quito”**, el mismo que cumple con los requisitos establecidos en la Guía Metodológica de Elaboración de Trabajos de Titulación de la Universidad Metropolitana del Ecuador (UMET), por lo tanto, puede continuar con la lectura.

Tutor

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a vertical stroke, positioned above a horizontal line.

Ing. Fidel Ángel Gutiérrez Rodríguez Msc.

CI. 1755201264

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, **NATHALY PAULINA SHIVE RAMOS**, estudiante de la Universidad Metropolitana del Ecuador “UMET”, carrera de Gestión Empresarial, declaro en forma libre y voluntaria que el presente trabajo de investigación que versa sobre: **“Plan de negocios para la creación de una empresa dedicada al Transporte Escolar “Líderes del Valle” en la parroquia de Conocoto, cantón Quito”** y las expresiones vertidas en la misma, son autoría de la compareciente, las cuales se han realizado en base a recopilación bibliográfica, consultas de internet y consultas de campo.

En consecuencia, asumo la responsabilidad de la originalidad de la misma y el cuidado al referirme a las fuentes bibliográficas respectivas para fundamentar el contenido expuesto.

Atentamente,

NATHALY PAULINA SHIVE RAMOS

C. I. 1724922263

AUTOR

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Yo, NATHALY PAULINA SHIVE RAMOS , en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación, **“Plan de negocios para la creación de una empresa dedicada al Transporte Escolar “Líderes del Valle” en la parroquia de Conocoto, cantón Quito”**, modalidad Proyecto de Investigación de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN, cedo a favor de la Universidad Metropolitana del Ecuador una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Conservo a mi favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la normativa citada.

Así mismo, autorizo a la Universidad Metropolitana del Ecuador para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de titulación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

El autor declara que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiera presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de toda responsabilidad.

NATHALY PAULINA SHIVE RAMOS

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación lo dedico de manera muy especial a mi padre Sr. José Shive quien por designios de Dios no se encuentra entre nosotros, gracias al apoyo incondicional y sacrificio de mi papa estoy cumpliendo una meta más en mi vida, lo que pudo decir que donde quiera que mi padre este estará muy orgulloso de mi. A mi madre Marina Ramos quien con todo su amor y enseñanzas me ayudo de igual manera a cumplir una meta más, mis padres son mi orgullo gracias por todas sus enseñanzas.

A mis hermanos Marco, Boris, Ximena por darme su ayuda cuando más lo necesita en mi vida universitaria, gracias.

Finalmente quiero dedicar a mi familia quienes de una u otra manera me supieron guiar y contribuir para mi desarrollo profesional

AGRADECIMIENTO

Primero quiero agradecer a Dios por guiarme siempre en cada una de las etapas de mi vida. A mis padres quien, con su amor incondicional, estar presentes en cada una de las etapas de mi vida, por guiarme con ejemplo por inculcarme valores y hacerme una persona de bien. Me siento muy orgullosa de ustedes ahora gracias a su esfuerzo estoy cumpliendo una meta más en mi vida. A mis hermanos por su apoyo incondicional cuando lo he necesitado.

Un agradecimiento especial a tres personas que fueron muy importantes para este proceso a mi tía Ingeniera Nelly Enríquez y mi prima Ingeniera Tatiana Pogo quienes con su ayuda contribuyeron a la elaboración del presente proyecto.

A mi tutor Ingeniero Fidel Ángel Gutiérrez quien fue una parte fundamental en el proceso gracias a su conducción y asesoría contribuyo con conocimientos y aportes para la finalización de este proyecto de titulación, por la paciencia y consejos y el tiempo que me brindo en cada una de las reuniones.

ÍNDICE GENERAL

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA DE TRABAJO DE TITULACIÓN	II
CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR	III
DEDICATORIA.....	IV
AGRADECIMIENTO	V
ÍNDICE GENERAL	VI
RESUMEN.....	XI
ABSTRACT.....	XII
INTRODUCCIÓN	1
Antecedentes	1
Justificación	2
Situación problemática.....	4
Formulación del problema	4
Delimitación espacial.....	4
Delimitación temporal	4
Objetivo general.....	5
Objetivos específicos	5
MARCO TEÓRICO	5
Antecedentes de la investigación	5
Fundamentación legal	7
Constitución de república	7
Plan nacional de desarrollo toda una vida	7
Código orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI).....	7
Código orgánico de ordenamiento territorial, autonomía y descentralización (COOTAD) ...	8
Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	8
Resolución No 112-DIR-2014-ANT (Reglamento para el servicio de transporte comercial escolar e institucional)	9
Reglamento técnico ecuatoriano RTE INEN 041:2013.....	9
Normativa de transporte escolar para los establecimientos del sistema educativo nacional	10

Fundamentación teórica	10
Plan de negocios	10
Estudio de mercado.....	11
Oferta	11
Demanda	11
Estudio técnico.....	12
Estudio administrativo	14
Estudio organizacional.....	14
Estudio legal	14
Estudio financiero	15
MARCO METODOLÓGICO	16
Metodología de la investigación	16
Método deductivo	16
Tipos de investigación	16
Recolección de datos.....	17
Fuentes primarias.....	17
Fuentes secundarias	17
Instrumento de la investigación	17
Validación del instrumento utilizado.....	18
Resultados de la validación de expertos	19
CAPITULO I.....	21
1. DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO	21
1.1. Macro entorno	21
1.1.1. Factor político	21
1.1.2. Factor económico.....	22
1.1.3. Factor social	26
1.1.4. Factor tecnológico.....	29
1.2. Microambiente	30
1.2.1. Las cinco fuerzas de Porter	30
1.3. Investigación de mercados	33
1.3.1. Segmento de mercado.....	33

1.3.2.	Población y muestra	33
1.3.3.	Resultados de la encuesta.....	36
1.3.4.	Fuerzas de mercado y demanda insatisfecha	44
CAPITULO II	47
2. PLAN DE NEGOCIO	47
2.1.	Estudio técnico	47
2.1.1.	Análisis de la localización del proyecto.....	47
2.1.2.	Macro localización.....	47
2.1.3.	Micro localización	48
2.1.4.	Requerimiento.....	48
2.1.5.	Capacidad instalada	50
2.1.6.	Distribución de planta.....	50
2.1.7.	Procesos del proyecto	51
2.2.	Proceso de la estructura orgánico-funcional	53
2.2.1.	Filosofía empresarial.....	53
2.2.2.	Estructura organizacional.....	55
2.2.3.	Proceso de marketing.....	57
2.3.	Estudio legal y administrativo.....	59
2.3.1.	Procedimiento para constituir una compañía.....	59
2.4.	Estudio financiero	61
2.4.1.	Inversión inicial	61
2.4.2.	Monto de la inversión	65
2.4.3.	Estado de pérdidas y ganancias.....	67
2.4.4.	Flujo de efectivo	67
2.5.	Evaluación financiera.....	68
2.5.1.	Tasa mínima de aceptación de rendimiento (TMAR).....	68
2.5.2.	Tasa interna de retorno (TIR)	69
2.5.3.	Valor actual neto (VAN).....	69
2.5.4.	Relación costo beneficio	70
2.5.5.	Periodo de retorno de inversión (PRI)	70
2.5.6.	Análisis de Sensibilidad.....	70

CONCLUSIONES.....	73
RECOMENDACIONES.....	74
BIBLIOGRAFÍA.....	75
ANEXOS.....	82

Índice de tablas

Tabla 1. Datos de expertos para validación	19
Tabla 2. Validación de expertos calificaciones.....	20
Tabla 3. PIB Sector transporte anual	22
Tabla 4. Tabla de inflación anual.....	23
Tabla 5. Tasa de interés activas PYMES	25
Tabla 6. Crecimiento poblacional de la parroquia de Conocoto.....	26
Tabla 7. Población económicamente activa.....	27
Tabla 8. Población en edad de trabajar VS población económicamente activa.....	27
Tabla 9. Tasa de desempleo y subempleo.....	27
Tabla 10. Competidores Actuales	31
Tabla 11. Segmentación del mercado	33
Tabla 12. Población económicamente activa parroquia Conocoto.....	34
Tabla 13. Proyección del PEA para el año 2020	34
Tabla 14. Demanda proyectada.....	45
Tabla 15. Competencia compañías legales e ilegales	46
Tabla 16. Cuantificación de la oferta actual	46
Tabla 17. Demanda insatisfecha	46
Tabla 18. Maquinaria y equipo	49
Tabla 19. Equipos de computación.....	49
Tabla 20. Muebles y enseres	49
Tabla 21. Vehículos	50
Tabla 22. Misión.....	54
Tabla 23. Visión.....	55
Tabla 24. Mano de Obra Directa.....	56
Tabla 25. Personal administrativo.....	56
Tabla 26. Precio por compañías.....	58
Tabla 27. Estructura de gastos	58
Tabla 28. Resumen de la inversión inicial	61
Tabla 29. Depreciación de activos fijos	61
Tabla 30. Activos diferidos.....	62

Tabla 31. Capital de trabajo	62
Tabla 32. Costos de mantenimiento.....	63
Tabla 33. Costo de combustible.....	63
Tabla 34. Mano de obra	63
Tabla 35. Gastos administrativos	63
Tabla 36. Personal administrativo.....	64
Tabla 37. Servicios básicos.....	64
Tabla 38. Arriendo	64
Tabla 39. Suministros de oficina	64
Tabla 40. Suministros de aseo	65
Tabla 41. Uniformes	65
Tabla 42. Otros gastos.....	65
Tabla 43. Gasto de ventas	65
Tabla 44. Publicidad	65
Tabla 45. Monto de la inversión	66
Tabla 46. Aporte de los socios.....	66
Tabla 47. Estado de resultados.....	67
Tabla 48. Flujo de fondos	68
Tabla 49. Tasa interna de retorno (TIR)	69
Tabla 50. Tasa interna de retorno	69
Tabla 51. Valor actual neto (VAN).....	69
Tabla 52. Relación costo beneficio.....	70
Tabla 53. Periodo de retorno de inversión (PRI)	70
Tabla 54. Flujo de fondos escenario optimista	71
Tabla 55. Flujo de fondos escenario pesimista	72
Tabla 56. Análisis de sensibilidad	72

Índice de gráficos

Gráfico 1. Matriz de pertinencia	3
Gráfico 2. Árbol de problemas.....	4
Gráfico 3. Factores del estudio técnico	13
Gráfico 4. Análisis PEST	21
Gráfico 5. PIB Sector del transporte anual	22
Gráfico 6. Comportamiento de la inflación	24
Gráfico 7. Comportamiento de la tasa de interés para PYMES.....	25
Gráfico 8. Análisis fuerza de Porter.....	32
Gráfico 9. Pregunta 1	36
Gráfico 10. Pregunta 2	37
Gráfico 11. Pregunta 3	37
Gráfico 12. Pregunta 4	38
Gráfico 13. Pregunta 5	38
Gráfico 14. Pregunta 6	39
Gráfico 15. Pregunta 6. 1	39
Gráfico 16. Pregunta 7	40
Gráfico 17. Pregunta 8	40
Gráfico 18. Pregunta 9	41
Gráfico 19. Pregunta 10	42
Gráfico 20. Pregunta 11	42
Gráfico 21. Pregunta 12	43
Gráfico 22. Pregunta 13	43
Gráfico 23. Pregunta 14	44
Gráfico 24. Mapa de procesos	52
Gráfico 25. Diagrama de proceso para la oferta del servicio.....	53
Gráfico 26. Organigrama estructural	55
Gráfico 27. Organigrama funcional	56

Índice de figuras

Figura 1. Asistencia a los niveles de escolaridad.....	28
Figura 2. Tasa de asistencia a la educación	29
Figura 3. Triángulo de estratificación económica.....	35
Figura 4. Macro localización del proyecto	47
Figura 5. Micro localización del proyecto	48
Figura 6. Distribución del negocio.....	51
Figura 7. Logotipo	54

Índice de anexos

Anexo 1. Investigación propia	82
Anexo 2. Instrumento para la validación de expertos.....	85
Anexo 3. Tabla de amortización	87
Anexo 4. Precio de las furgonetas.....	88

RESUMEN

El trabajo de titulación quiso postular un plan de negocios para la creación de una empresa dedicada al transporte escolar “Líderes del valle” en la parroquia de Conocoto, cantón Quito, con esto se determinó que los padres de familia utilicen transportes escolares legales con una atención optima, además de ampliar el mercado. Para establecer la demanda se realizó un estudio de mercado en el cual, con la recopilación de datos por medio de una encuesta realizada, los cuales dio información muy importante, el cual ayudara a implementar una empresa de transporte escolar para el servicio de la parroquia de Conocoto. El estudio técnico, se lo realizo para la determinar el lugar específico donde va a estar ubicado el negocio, y los recursos que necesita la empresa como son los materiales tecnológicos y mano de obra. Describiendo una inversión de \$333. 487,62, el cual será 41,12% de los aportes propios de los socios quienes conformaran la empresa y mediante un financiamiento 58,83%. El estudio financiero determino que el proyecto es viable, se consiguió los siguientes valores: tasa interna de retorno (TIR) de 32 %, mientras que el valor actual neto (VAN) es de \$86. 699,47 siendo un valor positivo, de igual manera el indicador de relación costo beneficio (RBC) es de \$ 1,48 donde se obtendrá una ganancia de \$ 0,48 centavos por cada dólar invertido esto ayuda a tener una rentabilidad en el proyecto.

Palabras clave: plan de negocios, estudio de mercado, estudio técnico, índices financieros, viabilidad.

ABSTRACT

The degree work wanted to postulate a business plan for the creation of a company dedicated to school transport "Líderes del valle" in the parish of Conocoto, canton Quito, with this it was determined that parents use legal school transport with care optimal, in addition to expanding the market. To establish the demand, a market study was carried out in which, with the collection of data through a survey carried out, which gave us very important information, which will help us to implement a school transport company for the service of the Known to parish. The technical study was carried out to determine the specific place where the business will be located, and the resources that the company needs, such as technological materials and labor. Describing an investment of \$ 333,487. 62, this will be 41. 12% of the contributions of the partners who will make up the company and through financing 58. 83%. The financial study determined that the project is viable, the following values were achieved: Internal Rate of Return (IRR) of 32%, while the Net Present Value (NPV) is \$ 86,699. 47 being a positive value, in the same way the Indicator of Cost Benefit Ratio (RBC) is \$ 1. 48 where a profit of \$ 0. 48 cents will be obtained for every dollar invested, this helps us to have a profitability in the project.

Keywords: business plan, market study, technical study, financial indices, viability

INTRODUCCIÓN

Antecedentes

En los últimos años el parque automotor ha ido creciendo notablemente, muchas personas se convierten en un transporte particular para movilizarse de manera más rápida, pero con esto también ha ido aumentando el tráfico, sobre todo a las horas pico. Con ello varios padres de familia no quieren llevar a sus hijos a los centros de estudios, con el fin de evitarse el embotellamiento en las mañanas. Para ello existen transportes autorizados para el traslado de estudiantes, así como también en la realidad hay vehículos particulares ofreciendo este tipo de servicio sin ningún tipo de autorización o revisión por parte de las autoridades competentes. Muchos padres de familia escogen este tipo de servicio por ser más barato, sin importar los riesgos que exponen a los niños, ya que ellos no cuentan con las seguridades del caso.

De los 417 107 estudiantes que hay en la capital, el 80% (328 734) se moviliza en transporte escolar legal. Según información de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, esta demanda es cubierta por 2 720 unidades, asociadas en 44 operadoras. Sin embargo, la diferencia (88 373 estudiantes) se estarían movilizando a pie, en transporte público y en vehículos particulares, que pueden o no cobrar por el traslado. (Diario El Comercio, 2012)

En el año 2014, la (Ecuador, Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito) aprueba la normativa, con esta aprobación se dio paso al proceso de regulación del transporte escolar, con ello el municipio trató de reducir la problemática de los transportes informales, se crearon nuevas empresas para dicho servicio y empresas ya constituidas aumentaban su flota con los nuevos aspirantes. Este proceso se dio por finalizados dos años después de su aprobación.

La ciudad de Quito, cuenta con varias empresas que ofrecen este servicio, de los cuales no todas sus unidades prestan servicio en las escuelas y colegios del Distrito Metropolitano de Quito, un cierto porcentaje de las unidades están trabajando para las empresas públicas y privadas. Además, con ello se cuenta con una demanda insatisfecha en los centros educativos.

Para el año 2019 estas cifras han ido aumentando, en la parroquia de Conocoto, existe el aumento de los vehículos particulares que brindan este servicio, el transporte legal se encuentra en su capacidad total y no puede llevar más estudiantes por ello padres de familia buscan este tipo de

servicio.

Justificación

El motivo de la idea de negocio es para disminuir el transporte informal y evitar accidentes con los estudiantes de las escuelas del sector. Para lo cual se ha desarrollado un valor agregado para la prestación del servicio esta contara con la desinfección de las unidades constantemente.

Además, tiene como fin investigar las necesidades de la demanda insatisfecha que existe en la parroquia de Conocoto, los cuales se dan por no utilizar un transporte formal o ya no existe la capacidad de las unidades para llevar al estudiante, también que la economía del sector pueda desarrollarse.

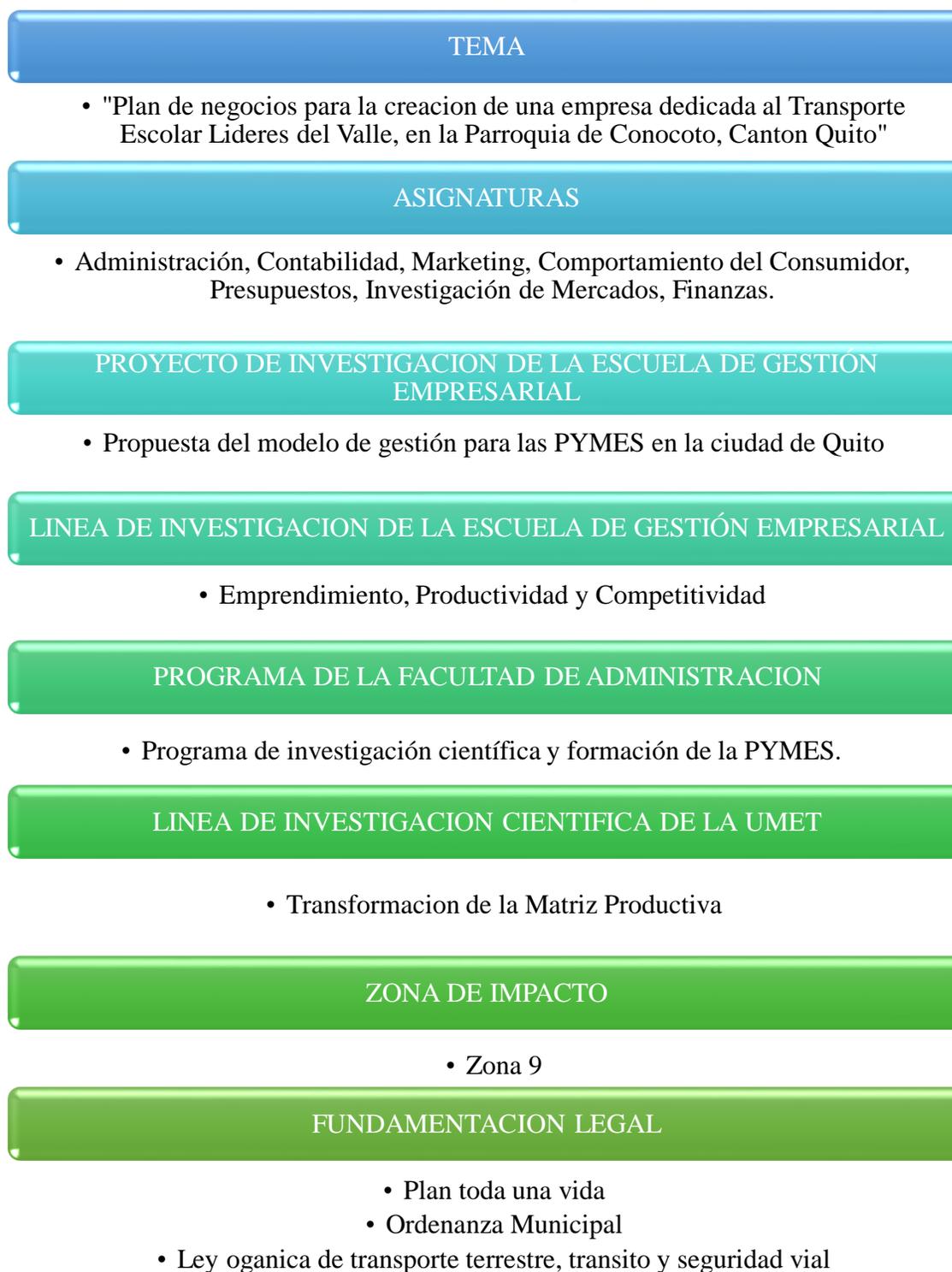
La idea de negocio es contribuir a la seguridad en la movilización de los estudiantes y llegar a tiempo a sus centros de estudios. El transporte escolar e institucional está al servicio de los padres de familia para el desplazamiento de los estudiantes a los centros de estudios de manera segura, cómoda y puntual, de igual manera para los empleados de las empresas.

La idea de negocio está alineada según los parámetros del Programa de investigación científica y formación de pymes: emprendimiento, productividad y competitividad, así como también basados en la “Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”. (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008).

Además cumpliendo con lo establecido en el Plan Nacional “ toda una vida” 2017-2021 que está contemplado en el eje de la economía el cual es el servicio a la sociedad como se establece en su objetivo 5 el cual es: “Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria” (Ecuador, Consejo Nacional de Planificación, 2017)

Y basándose en el Código orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI) en el cual se establece en su capítulo uno del Rol del estado en el desarrollo productivo establecido en el artículo 5 (Ecuador, Asamblea Nacional, 2010)

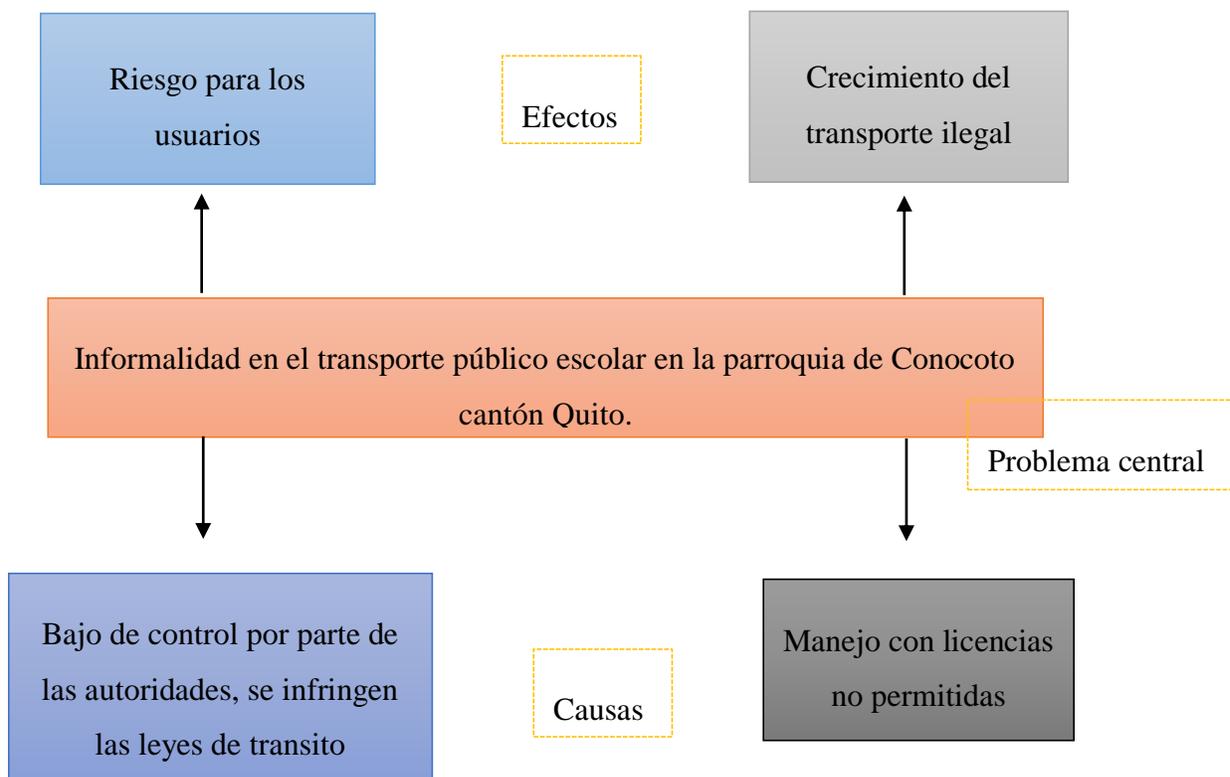
Gráfico 1. Matriz de pertinencia



Fuente: (Ecuador, Consejo Nacional de Planificación, 2017), (Ecuador, Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, 2014), (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008),
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Situación problemática

Gráfico 2. Árbol de problemas



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Formulación del problema

¿Cómo se contribuiría para disminuir la informalidad en el transporte público escolar en la parroquia de Conocoto, cantón Quito?

Delimitación espacial

La delimitación espacial del proyecto es en la provincia de Pichincha, cantón Quito, parroquia de Conocoto.

Delimitación temporal

El estudio de este plan de negocios se realizó en los primeros meses del inicio de clases del año 2019, con el motivo de recabar información y realizar el plan de negocios.

Objetivo general

Diseñar un plan de negocios para la creación de una empresa dedicada al transporte escolar “Lideres del Valle” en la parroquia de Conocoto, cantón Quito. Mediante un estudio de mercado, técnico y financiero, para la disminución del transporte informal.

Objetivos específicos

- Realizar una investigación de mercado con el propósito de obtener información sobre la oferta y demanda que existe en el sector, por cuanto se conocerán las necesidades del padre de familia para la adquisición del servicio.
- Elaborar un estudio técnico administrativo y financiero que permita determinar la estructura y elementos que ayude para la ejecución de la misma, además realizar el estudio financiero se delimitaran los costos y gastos para la viabilidad del mismo.

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la investigación

Para el desenvolvimiento del presente trabajo de titulación, en los sitios web se ejecutó la indagación de información por medio de fuentes confiables a través de medios físicos como libros, revistas, tesis con fuentes que ofrecen características semejantes, las cuales contribuirán al desarrollo de la propuesta.

De acuerdo con el proyecto de titulación presentado por (Chala Chuva, 2016), cuyo tema es “Estudio de factibilidad de la creación de una cooperativa de transporte para alumnos de primaria en la ciudad de Guayaquil en el 2016.”, dentro del mismo documento se destaca que como objetivos tiene:

Objetivo General: Realizar un estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte escolar, en la ciudad de Guayaquil que satisfaga todas las necesidades que tienen los usuarios en la actualidad.

Conclusiones:

- El estudio empírico mostro una solución favorable de la demanda del servicio, indicando la factibilidad de este proyecto.
- El análisis de la propuesta se puede indicar que es fácil aplicar el proyecto a la realidad, comprendiendo cada uno de los aspectos comerciales para el inicio de las actividades.
- La propuesta financiera muestra que los ingresos generarán alta rentabilidad para sus accionistas. (pág. 71)

De la presente tesis analizada contribuye al presente trabajo investigativo mediante su estudio de mercado el cual ayuda a determinar la demanda con ello se determinar la disminución del transporte ilegal. Revisando el análisis financiero se observa que los índices financieros muestran utilidad por lo cual se determina que el negocio si es rentable.

En otro trabajo similar que tiene como título “Estudio de Factibilidad para la creación de una empresa de transporte escolar en la ciudad de Alamor, cantón Puyango, provincia de Loja” en el cual se resalta las conclusiones. (Chasi Carrión, 2016), dentro del mismo documento se destaca el siguiente objetivo:

Objetivo general: Determinar la factibilidad para la implementación de una empresa de transporte escolar en la ciudad de Alamor, cantón Puyango provincia de Loja a fin de determinar una solución inteligente al planteamiento de un problema, tendiente a resolver una necesidad de la comunidad.

Conclusiones:

- El estudio de mercado se pudo reconocer la demanda potencial de la empresa de Transporte Escolar es de 4. 376 servicios al año, la demanda real es de 3. 588 servicios al año, la demanda efectiva es de 3. 265 servicios al año, mientras que la oferta es de una compañía de taxis y vehículos informales, dando un total de oferta de 1. 350 al año, estableciendo una demanda insatisfecha de 1915 servicios al año en la ciudad.
- La evaluación financiera el proyecto se evidencio que es rentable, muestra un VAN positivo de 7. 244. 01, la TIR tiene un porcentaje aceptable del 26. 69% esta es superior a la tasa de oportunidad en el mercado, la Relación Beneficio-Costo es de 1, 43 dólares, significa que la rentabilidad es de 0,43 centavos de dólar; la recuperación de capital será de 2 años 5 meses y 4 días. (pág. 138)

De las tesis analizadas se pudo evidenciar que el plan de negocios es muy importante por

lo que ayudara a determinar las necesidades de los clientes mediante la realización del estudio de mercado. Además, contar con una estructura técnico-administrativo con el cual la empresa va a tener una planificación, también permite el estudio legal para poder cumplir con las leyes y reglamentos establecidos por las entidades de control y por último el análisis financiero donde se contará con los gastos y ventas que la empresa tendrá, y posteriormente determinar que los indicadores como el VAN y el TIR se muestran positivos el cual se muestra la factibilidad para el trabajo de titulación.

Fundamentación legal

Constitución de república

La (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008), establece en su artículo 394 que: “el Estado garantiza la libertad del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional”.

En el Título V de Organización territorial del Estado, capítulo cuarto del régimen de competencias, menciona en el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, numeral 6 que: “Es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal”. (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008)

Plan nacional de desarrollo toda una vida

La (Ecuador, Consejo Nacional de Planificación, 2017) tiene un eje en la economía el cual es el servicio a la sociedad es su objetivo 5 establece que es necesario: “Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria”

Este objetivo que plantea el estado ecuatoriano es generar y promover cualquier idea de los emprendedores con ello se generan nuevas fuentes de ingreso para que pueda aumentar el crecimiento económico del país, con lo cual se podrá generar nuevas fuentes de empleo.

Código orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI)

La (Ecuador, Asamblea Nacional, 2010) establece en el capítulo uno del Rol del estado en

el desarrollo productivo en su artículo 5 literal h ordena que: “el desarrollo logístico y de infraestructura tenga una innovación productiva, en donde el Estado garantiza las condiciones para mejorar el transporte marítimo, aéreo y terrestre.”

El estado debe aportar las condiciones necesarias para el mejoramiento de diferentes transportes, esta normativa se estableció para organizar el comercio, así como también el gasto de bienes y servicios, pero teniendo cuidado y responsabilidad con la sociedad y el medio ambiente.

Código orgánico de ordenamiento territorial, autonomía y descentralización (COOTAD)

En el Capítulo III del gobierno autónomo descentralizado municipal, sección primera de la naturaleza jurídica, sede y funciones menciona en el artículo 55 inciso f indica que: “los municipios tienen la potestad de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, dentro de sus límites cantonales.” (Ecuador, Asamblea Nacional, 2010, pág. 28).

Ordenanza municipal No. 279

La (Ecuador, Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, 2014) es quien aprueba y hace reformatorias en las ordenanzas como fue la reformatoria de ordenanza metropolitana No. 279 que fue planteada el 7 de septiembre del 2012, cuya aprobación fue en el segundo debate el 09 de octubre del 2014.

En dicha ordenanza municipal se establece todos los parámetros en el cual los aspirantes que quieren pertenecer a una compañía de transporte legal ya establecida, o también para los aspirantes que quieren crear nuevas empresas para el transporte de servicio escolar.

Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

En el artículo 57 inciso 2 de la ley (2008) establece la clasificación del transporte comercial en los siguientes:

- “Transporte escolar e institucional
- Taxis
- Tricimotos
- Carga pesada

- Carga liviana, mixto y turístico”

También en el artículo 86 de la ley orgánica establece que:

Los medios de transporte empleados para cualquier servicio deben contar con un certificado de homologación que es otorgado por la Agencia nacional de tránsito lo cual están de la mano con el Ministerio de industrias y competitividad y el Instituto ecuatoriano de normalización. (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008)

Resolución No 112-DIR-2014-ANT (Reglamento para el servicio de transporte comercial escolar e institucional)

En la resolución se hace referencia al artículo 62 de la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, donde se define al transporte escolar como: “el traslado de estudiantes desde los domicilios hacia la institución y viceversa, además tomando en cuenta al personal de la institución o empresas públicas o privadas” (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008).

En este sentido la resolución en el capítulo IV de las operadoras en el artículo 17 se establece las obligaciones del transporte escolar e institucional de la siguiente manera:

1. Garantizar la prestación del servicio con calidad y seguridad.
2. Responder por sus obligaciones tributarias ante el Servicio de Rentas Internas.
3. Mantener el registro de información de cada socio
4. Realizar el pago de remuneraciones y los beneficios de ley al personal de la empresa.
5. Verificar permanentemente que los conductores de las unidades cuenten con la licencia correspondiente para el servicio.
6. Todas las unidades deben contar con los dispositivos de seguridad previstos en los reglamentos técnicos. (Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito, 2014)

Reglamento técnico ecuatoriano RTE INEN 041:2013

En el reglamento técnico se hace referencia al artículo 23 de la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en el cual se establece las disposiciones técnicas para el servicio de transporte escolar e institucional deberán presentar las siguientes clases de vehículo:

- “Furgonetas

- Microbuses
- Minibuses
- Buses” (Ecuador, Asamblea Constituyente, 2008)

Este tipo de vehículos deben estar homologados y dentro del “Reglamento técnico ecuatoriano RTE INEN 041:2013” (Ecuador, Instituto de Normalización, 2018), en el cual operativamente se determina la capacidad de pasajeros de la unidad, además debe cumplir con la revisión técnica que serán revisados por los organismos competentes.

Normativa de transporte escolar para los establecimientos del sistema educativo nacional

Mediante el (Ecuador, Ministerio de Educación, 2014), el cual expide la normativa para que las empresas de transporte escolar puedan dar el servicio a los establecimientos del sistema educativo a nivel nacional.

Fundamentación teórica

Plan de negocios

Según el autor (Moyano Castillejo, 2016), define al plan de negocios como: “un documento en el cual se detallan actividades para originar una compensación económica”.

Por su parte (Weinbeger Villarán, 2009), define:

Es la herramienta más poderosa que puede utilizar una empresa que se inicia u opera en la actual economía globalizada, ya que este es un documento que en forma ordenad y sistemática detalla los aspectos operacionales y financieros de una empresa. Al igual que un mapa guía a un viajero, el plan de negocios permite determinar anticipadamente donde queremos ir, donde encontramos y cuanta falta para llegar a la meta fijada.

De acuerdo con los autores mencionados anteriormente, se establece que un plan de negocios no solamente es un documento donde se plantea una idea de negocio, sino que además se enfoca en los pasos que se debe seguir para desarrollar o implementar en un proyecto, en cual se determinan objetivos o estrategias que se va a ejecutar para alcanzar las metas.

Estudio de mercado

Según el autor (Randall, 2003) define al estudio mercado como: “la recopilación, el análisis en el cual enseña aquella información que se receiptó para poder elegir decisiones concretas con el cual se puede manejar las variaciones del marketing” (pág. 48).

Por su parte (Malhotra, 2008) describe como: “el tamaño, el poder de compra de los consumidores, la disponibilidad de los distribuidores y perfiles del consumidor” (págs. 90-92)

De acuerdo con los autores anteriormente mencionados ellos establecen la recopilación de datos y el análisis de la información obtenida el cual está relacionado con el ámbito del mercado, este tiene como objetivo de que las empresas conozcan las diferentes políticas, el cual las empresas puedan desarrollar estrategias más apropiadas para sus propios intereses.

La investigación de mercados ayuda a conocer el poder de la inquisición, precios, etc., los cuales se encuentra en el producto o servicio que darán a conocer al consumidor, el incremento del mercado al cual pertenece la organización que oferta el producto servicio.

Oferta

Según (Flores Uribe, 2015) describe que:

No es fácil estimar la oferta en un plan de negocio determinado, dado que la información generalmente se encuentra en poder de las empresas competidoras. Una forma de tener rápido conocimiento de la oferta de los productos es observar el número de empresas que compiten en el mercado e identificar si son empresas monopolísticas, oligopolistas o si existen muchos competidores (pág. 78).

De acuerdo con los autores mencionados anteriormente, hace referencia a la oferta esta es la cantidad del bien o servicio que se oferta. El ofertante puede ser una persona, negocio, organización u empresa estarán dispuestos a vender su bien o servicio en el mercado con un precio determinado para que puedan adquirirlo.

Demanda

Según (Torres, 2015) define que:

“En forma general demanda se define como la cantidad de bienes y servicios que el mercado requiere para satisfacer necesidades específicas de clientes a un precio y características determinadas”.

Por su parte (Erossa Martín, 2004) define a la demanda de la siguiente manera:

La demanda es un componente determinante cuyo análisis permite obtener una relación entre la cantidad demandada y las variaciones de precios de ingresos. El análisis de la demanda tiene por objeto demostrar y cuantificar la existencia, en ubicaciones geográficas definidas, de individuos o entidades organizadas que son consumidores actuales o potenciales del bien o servicio que se planea ofrecer.

De acuerdo con los autores mencionados anteriormente, la demanda está relacionado con la cantidad total no importa si es un bien o servicio que el consumidor quiere comprar en cualquier momento, pues puede verse afectado por la variación de los precios, la disponibilidad y la necesidad que se requiere cubrir.

Estudio técnico

Corresponde al estudio de localización y el tamaño óptimo para las instalaciones donde va a funcionar la empresa, con esto permitirá determinar la cantidad de unidades para ofrecer el servicio.

Según el autor (Baca Urbina, 2010) establece que el estudio de técnico es el cual establece la extensión de la planta, la resolución optima de la planta, además contar con la ingeniería del trabajo para el respectivo estudio organizativo, administrativo y legal para poner en marcha el proyecto.

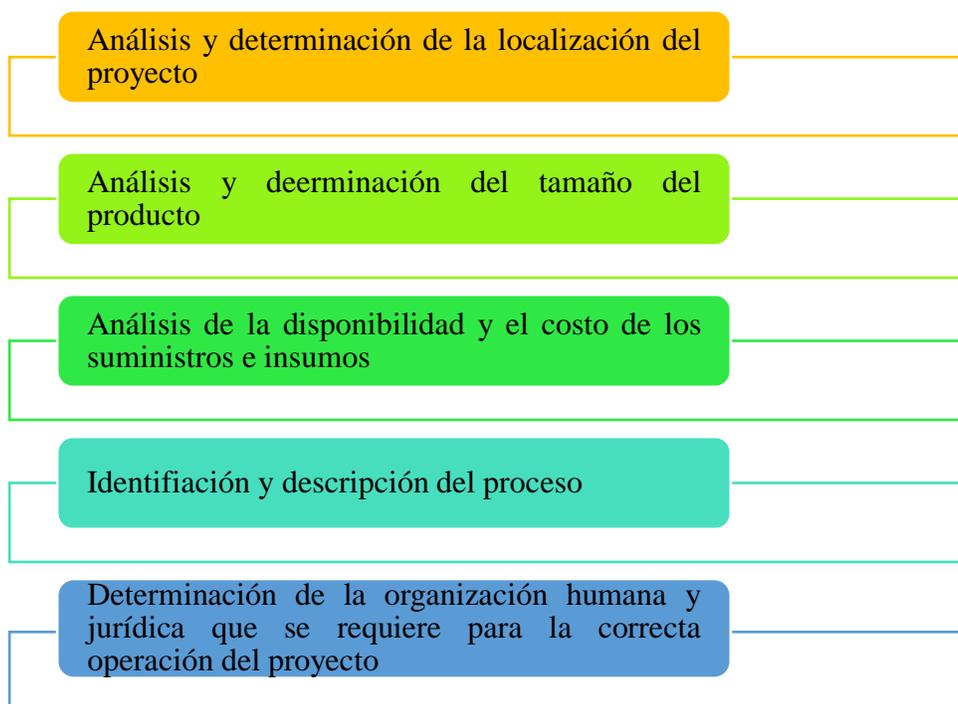
De acuerdo con los autores mencionados anteriormente, se determina que el estudio técnico es un punto fundamental en los proyectos de inversión, su objetivo es demostrar la viabilidad del proyecto, considerando aspectos operativos que son necesarios para el uso de recursos que se dispone, con esto se obtendrá una alternativa para la optimización de dichos recursos.

Pasos del estudio técnico

De acuerdo con distintos autores proponen diferentes componentes o factores del estudio técnico para un proyecto de inversión. A continuación, se especifica el esquema de la estructura

básica del estudio técnico según el autor. (Baca Urbina, 2010, pág. 75)

Gráfico 3. Factores del estudio técnico



Fuente: (Baca Urbina, 2010)

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Localización del proyecto

La localización del proyecto permite mejorar la competencia de la empresa, basados en los mínimos costos y eficiencia en el servicio. Es muy importante ya que una vez construido el edificio estas no se podrán cambiar de lugar.

La localización del proyecto se basa en dos momentos:

- Macro localización: hace referencia hacia el mercado consumidor o hacia el mercado de insumos o materias primas, dependiendo de que se agregue o no volumen al producto
- Micro localización: hace referencia a la indagación y correlacionar diferentes variables del gasto para cada tema que se necesita.

Determinación del tamaño óptimo

Según el autor (Meza Orozco, 2013) hace referencia:

Al volumen de producción de bienes o el aumento del servicio, es posible determinar el aforo de las instalaciones, así como también la capacidad de la maquinaria y del equipo que se necesitan para alcanzar las metas en ventas con la producción o un excelente servicio. (pág. 78)

Estudio administrativo

Se define como el proceso de diseñar y mantener el medio ambiente en el cual los individuos que trabajan en grupos, logran eficientemente los objetivos seleccionados. Se distinguen dentro del proceso administrativo cinco funciones fundamentales:

“Planeación, organización, integración de personal, dirección, control. Dentro de estas cinco funciones, están encerrados todos los aspectos de dicho proceso, y se relacionan entre sí de tal modo que se entrelazan formando un solo conjunto consistente”. (Koontz, Weihrick, & Cannice, 2012)

Estudio organizacional

Según (Meza Orozco, 2013) dice que:

El estudio organizacional tiene como fin estructurar a la empresa en la cual se basa mediante la precisión de funciones y del presupuesto. Por cuanto se tiene que profundizar el marco jurídico con el cual se va a poner en marcha la empresa, es apropiado contar con una estructura organización clara y que tome en cuenta posibles necesidades del proyecto a poner en marcha, y la difusión de reglamentos y procesos el cual se supervisaran todas las actividades durante la operación de la empresa. (pág. 28)

Estudio legal

Según él (Colombia, Departamento Nacional de Planeación, 2013) establece que: “el estudio legal indaga las pautas para la factibilidad del proyecto planteado, esto va de la mano con normas establecidas por otras instituciones del estado como son las patentes, ruc, reglamentos laborales entre otros”.

El estudio legal hace referencia a lo que necesitará un proyecto para su creación, lo cual estará constituida en el marco jurídico y la operación de la empresa. Este punto es muy importante porque es la base con el cual la empresa deberá tener en consideración el tipo de empresa que se

va a constituir, el marco jurídico de constitución, los aspectos legales de constitución y los requisitos para la operación de la empresa.

Estudio financiero

Según (Meza Orozco, 2013) establece que:

El estudio financiero es muy indispensable para el poner en marcha el proyecto, además en el cual se tendrá que precisar los ingresos y gastos que va a generar en el tiempo establecido. Una vez que se recopiló toda la información se va a determinar varios indicadores de rentabilidad para ver la factibilidad del proyecto. (pág. 29)

El estudio financiero analiza la viabilidad del proyecto, tiene como finalidad ver la rentabilidad y observar la gestión de la empresa, además ayuda a los socios o accionistas saber si es factible o no invertir en la empresa.

Valor presente neto (VPN)

Según (Meza Orozco, 2013) define como VPN: “es una suma de dinero el cual es el resultado de una asimilación del valor presente de las ganancias contra el valor de los gastos de la empresa”. (pág. 135)

Es un indicador financiero que permite ver la diferencia entre el dinero que ingresa a la empresa por las ventas y la cantidad que se invierte para ver si el servicio puede dar beneficios a la empresa.

Tasa interna de retorno (TIR)

Según el autor (Meza Orozco, 2013) define a la TIR como: “la tasa de interés que rinden los dineros que aún permanecen invertidos en un proyecto y no sobre la inversión inicial.” (pág. 98)

La TIR ayuda a ver la rentabilidad que tiene un proyecto, esta se encarga de medir la rentabilidad. Mostrará el porcentaje negativo o positivo que tendrá el proyecto.

Relación costo - beneficio

Según el autor (Aguilera Díaz, 2017) define como:

Un proceso que se refiere a la evaluación de un determinado proyecto, de un esquema para tomar decisiones de cualquier tipo. Ello involucra, de manera explícita o implícita, determinar el total de costos y beneficios de todas las alternativas para seleccionar la mejor o más rentable.

Esta relación costo – beneficio permitirá determinar la recuperación del capital de trabajo en un tiempo determinado.

MARCO METODOLÓGICO

- El paradigma de investigación es positivista
- El enfoque será mixto

Metodología de la investigación

Para el siguiente trabajo investigativo de titulación se realizó con la investigación descriptiva y también el tipo analítica, se establece mediante la observación de campo donde se manejará con el siguiente método.

Método deductivo

Según (Gómez Bastar, 2012) el método deductivo: “es un sistema racional que va de lo universal a lo más singular. Tiene una singularidad que la soluciones que se obtienen mediante el método deductivo son fiables.” (pág. 15)

Se trabajó con el método deductivo, utilizando información que se buscara en fuentes confiables de lo general para ser analizada y tomar medidas o decisiones necesarias para poner en marcha.

Tipos de investigación

Descriptivo

Según (Bernal Torres, 2010) describe que: “la investigación descriptiva tiene un método

investigativo que se basa en la preferencia de características esenciales del tema u objetivo de estudio y su explicación puntualizada de las partes.” (pág. 113)

Para el presente trabajo de investigación se desarrolló con un enfoque mixto (cuantitativo y cualitativo), puesto que ambos tienen semejanzas en sus etapas, por una parte el enfoque cuantitativo se emplea mediante la aplicación de la encuesta con lo cual se obtendrá resultados numéricos y por el enfoque cualitativo, entregará con mayor profundidad la información de recolección en el cual se refleja indagación y muestra experiencias lo cual ayudará con la cercanía en el campo en el cual se va a desarrollar la investigación.

Recolección de datos

Fuentes primarias

Se ha seleccionado el instrumento el cual ayuda a la recolección de datos de forma directa, esta permitirá obtener información necesaria, el cual contribuirá a la investigación y elaboración del plan de negocios mediante la encuesta.

Fuentes secundarias

Se obtuvo la información mediante textos bibliográficos como: plan de negocios, estrategias de creaciones empresarial, proyectos de negocios: método práctico para emprendedores. Páginas web: Agencia nacional de tránsito (leyes y reglamentos de tránsito), INEC, Superintendencia de compañías, Asamblea nacional del Ecuador, Normas INEN para transporte escolar.

Instrumento de la investigación

El presente proyecto investigativo se utilizará el siguiente instrumento de investigación, este permitirá recolectar información necesaria, será la encuesta, es una herramienta que estructura el cual se presenta a los encuestados y por el cual se obtendrán datos útiles para el desarrollo del presente trabajo investigativo.

Validación del instrumento utilizado

Validación por expertos

Según (Carbero Almendara & Llorente Cejudo, 2013), la validación por juicios de expertos consiste en: “la ayuda de un grupo de personas una petición el cual ellos emitan un juicio u opinión del instrumento a validar esto debe ser claro y preciso”. (pág. 14)

Según (Hurtado de Barrera, 2010) establece para realizar la validación por jueces se seguirán los siguientes pasos:

- “Tabla de operacionalización
- Elección de los expertos o jueces a validar el instrumento
- Realización de formato que se entregara al experto
- Facilitar a los jueces o expertos validadores el kit de documentos (carta, instrumento y constancia)
- Registro de las respuestas de los jueces en la tabla de acuerdo y desacuerdos.
- Examinar los acuerdos y desacuerdos para introducir modificadores al instrumento”. (págs. 792-795)

Para la validación del instrumento de investigación se solicitó la ayuda de dos docentes expertos y tres personas también expertos del transporte escolar para que emitan su criterio referente al instrumento, se entregó el paquete con la documentación oportuna para cumplir con la validación e indicación correspondiente.

A continuación, consta los datos de cada uno de los expertos con su formación académica y experiencia laboral que contribuyeron con la validación de los instrumentos, cabe mencionar que todos conocen del tema de gestión, además cuentan con experiencia en el campo laboral.

Tabla 1. Datos de expertos para validación

Experto	Experiencia Laboral
Ing. Andrea Charpentier	Se desempeña laborando en el sector privado por más de 5 años
Ing. Francisco Monroy	Se desempeña laborando en el sector privado por más de 5 años
Ing. Viviana Briceño	Se desempeña laborando en el sector privado por más de 5 años
Sr. Jorge Moya	Se desempeña laborando en el sector privado por más de 9 años
Sra. Silvia Quijano	Se desempeña laborando en el sector privado por más de 9 años

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Resultados de la validación de expertos

A continuación, se demostrarán los datos que se han alcanzado con la validación realizada por los jueces o expertos.

La herramienta de investigación aceptada para el presente trabajo de titulación es mediante la encuesta, está estructurado para entender lo consiguiente:

Aceptación de una nueva empresa de transporte escolar en la parroquia de Conocoto.

Se aplicará a expertos que conocen del tema, siendo conductores profesionales, gerentes de empresas de transporte escolar, docentes entre otros.

Con esto se diseñó preguntas que van a conformar la encuesta, la cual será aplicada en la ciudad de Quito, parroquia de Conocoto, y buscar la situación de la competencia, oferta y demanda de los usuarios de las compañías de transporte escolar en el sector.

La encuesta está realizada por 15 preguntas, las mismas que fueron revisadas y validadas por los expertos de acuerdo al siguiente criterio:

- Deficiente “B”, declara que la propuesta está mal elaborada o está expuesta de manera incorrecta, no se comprende o no contribuye a la indagación.
- Aceptable “A”, declara que la propuesta contribuye a la indagación y está bien expuesta.
- Excelente “C”, declara que la propuesta está visible, contribuye a la indagación y está bien expuesta. (Hurtado de Barrera, 2010, pág. 793)

Según (Hurtado de Barrera, 2010), la validación aceptada por los jueces expertos nombrados con anterioridad, la encuesta van a ser aplicados para el perfeccionamiento del trabajo de titulación a realizarse, se alcanzar los siguientes resultados que se muestran en la siguiente

Gráfico 4 tomando en consideración que de “0,50” están de acuerdo y “0,49” hacia abajo están en desacuerdo con las preguntas, así con la encuesta perfil de consumo de transporte escolar se obtuvieron los siguientes resultados 15 acuerdos lo que significa el 100%, lo cual se presenta que todos los expertos estuvieron de acuerdo con las preguntas, sujetándose a los cambios o modificaciones en la encuesta.

Tabla 2. Validación de expertos calificaciones

	Exp 1	Exp 2	Exp 3	Exp 4	Exp 5	Inves	Excelente	Aceptable	Deficiente	Acuerdo
	A. C	F. M	V. B	J. M	S. Q	N. S				
1	A	A	A	A	C	C	2/6	4/6	0/6	0,67
2	C	A	C	A	C	C	4/6	2/6	0/6	0,67
3	C	A	C	A	C	C	4/6	2/6	0/6	0,67
4	C	A	C	A	A	A	3/6	4/6	0/6	0,67
5	C	A	C	A	A	C	3/6	3/6	0/6	0,5
6	C	A	C	A	A	C	3/6	3/6	0/6	0,5
6,1	C	A	C	C	C	C	5/6	1/6	0/6	0,83
7	B	A	C	A	C	C	3/6	2/6	0/6	0,5
8	C	A	C	A	A	C	3/6	3/6	0/6	0,5
9	C	A	C	A	C	B	3/6	2/6	1/6	0,5
10	A	A	C	A	A	C	2/6	4/6	0/6	0,67
11	C	A	C	C	A	C	4/6	2/6	0/6	0,67
12	C	A	C	C	A	C	4/6	2/6	0/6	0,67
13	C	A	C	C	A	C	4/6	2/6	0/6	0,67
14	C	C	C	C	C	C	6/6	0/6	0/6	1
Total							53/6	36/6	2/6	8,83
Acuerdo							A	A	A	A

Fuente: (Hurtado de Barrera, 2010)

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

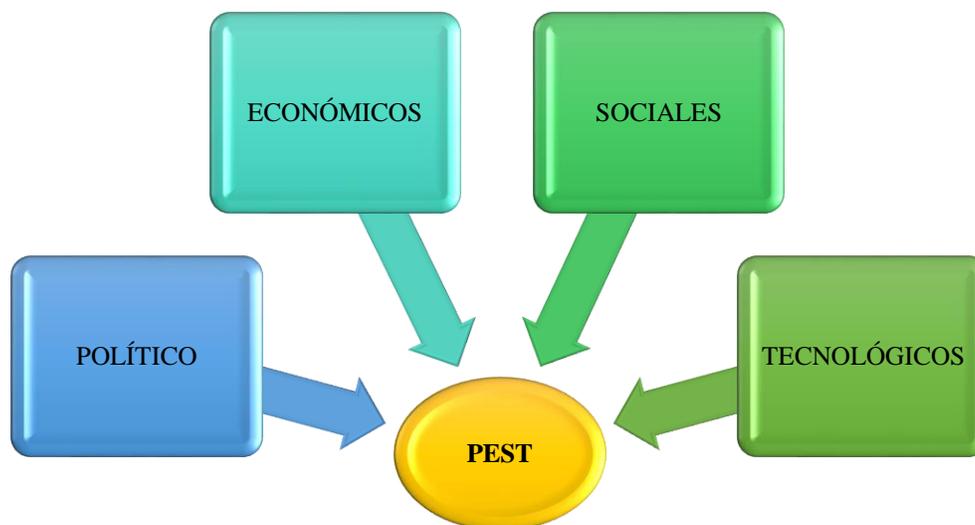
CAPITULO I

1. DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO

1.1. Macro entorno

En el macro entorno a continuación se detalla los puntos o elementos estratégicos que afectan a las empresas de forma directa, estos elementos son el análisis PEST que son los factores políticos, económicos, sociales y tecnológicos.

Gráfico 4. Análisis PEST



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

1.1.1. Factor político

En la (Ecuador, Presidencia de la República, 2020) del licenciado Lenin Moreno Garcés firmó el decreto 1222 el cual hace referencia a la variación del precio del combustible cada mes, el cual perjudica al sector de transporte con esto con lleva que el sector del transporte tenga que subir el precio al consumidor.

Además, el Municipio de Quito asumió el cobro del impuesto al rodaje para todo tipo de vehículos tomando en cuenta que la mayoría de las calles de la ciudad de Quito se encuentran en mal estado y las unidades de transporte tienen que ofrecer el servicio a los usuarios a pesar de que

las unidades puedan dañarse con el tiempo.

1.1.2. Factor económico

1.1.2.1. Producto Interno Bruto (PIB)

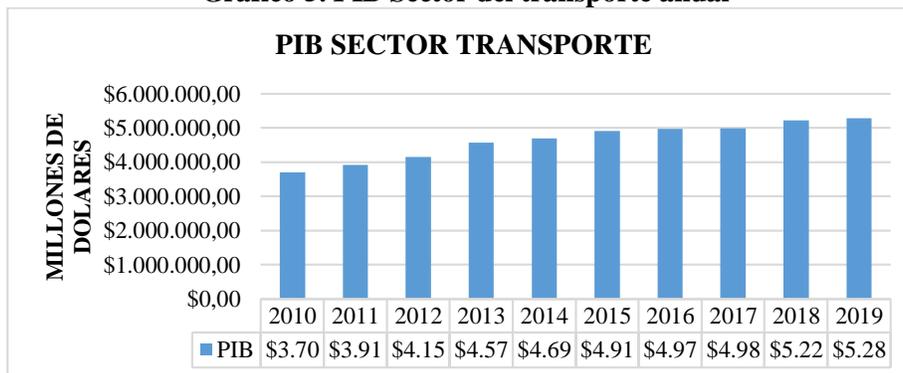
El (Ecuador, Banco Central) manifiesta que es: “el valor de bienes y servicios, que son creados por los agentes económicos mediante un período determinado”.

Tabla 3. PIB Sector transporte anual

AÑOS	PIB
2010	\$3. 709. 335,00
2011	\$3. 914. 308,00
2012	\$4. 152. 356,00
2013	\$4. 576. 583,00
2014	\$4. 695. 286,00
2015	\$4. 911. 329,00
2016	\$4. 976. 757,00
2017	\$4. 982. 003,00
2018	\$5. 223. 771,00
2019	\$5. 284. 336,00

Fuente: (Ecuador, Banco Central , 2020)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Gráfico 5. PIB Sector del transporte anual



Fuente: (Ecuador, Banco Central , 2020)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Interpretación

Como se puede evidenciar en el gráfico el país ha tenido una constante variación de crecimiento en el PIB del sector de transporte desde el 2010 con \$3. 709,355 millones hasta llegar al año 2019 tuvo crecimiento del PIB con \$5. 284,336 millones. Para el transporte escolar y otras

federaciones se verían afectadas por esta decisión del ejecutivo 883, con el incremento del diésel tenían que subir sus costos de operación. Lo cual provoco paro nacional en el mes de agosto por lo tanto en el sector del transporte tuvo 76,74 millones de dólares en pérdidas.

Para evitar que la subida del precio del crudo o bajada inesperada del precio del crudo y para que los usuarios no se van afectados se firma un decreto en la cual se aplicara un sistema de banda móvil para evitar afectaciones esa banda va a trabajar +/- 5% para establecer el precio del crudo.

1.1.2.2. Inflación

Según los autores (Gutiérrez Andrade & Zurita Moreno, 2006) indica que: “la inflación es un crecimiento atribuido y constante en la elevación general de la tarifa de bienes y servicios de la economía”. (pág. 81).

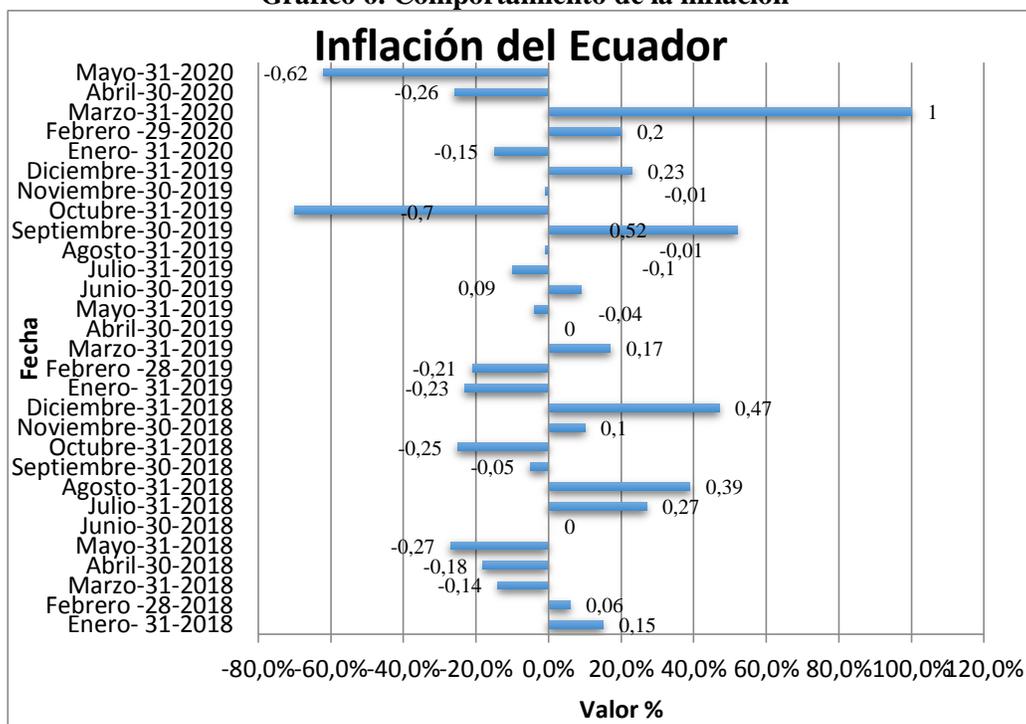
Tabla 4. Tabla de inflación anual

Fecha	Valor
Enero- 31-2018	0,19
Febrero -28-2018	0,15
Marzo-31-2018	0,06
Abril-30-2018	-0,14
Mayo-31-2018	-0,18
Junio-30-2018	-0,27
Julio-31-2018	0
Agosto-31-2018	0,27
Septiembre-30-2018	0,39
Octubre-31-2018	-0,05
Noviembre-30-2018	-0,25
Diciembre-31-2018	0,1
Enero- 31-2019	0,47
Febrero -28-2019	-0,23
Marzo-31-2019	-0,21
Abril-30-2019	0,17
Mayo-31-2019	0
Junio-30-2019	-0,04
Julio-31-2019	0,09
Agosto-31-2019	-0,1
Septiembre-30-2019	-0,01
Octubre-31-2019	0,52
Noviembre-30-2019	-0,7
Diciembre-31-2019	-0,01
Enero- 31-2020	0,23
Febrero -29-2020	-0,15
Marzo-31-2020	0,2
Abril-30-2020	1
Mayo-31-2020	-0,26
Junio-30-2020	-0,62

Fuente: (Ecuador, Banco Central)

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Gráfico 6. Comportamiento de la inflación



Fuente: (Ecuador, Banco Central)

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Como se puede apreciar en el gráfico 6, el país presentó una deflación, como se puede apreciar en varios meses esto es debido por la poca inversión, también por la falta de empleo en el país, los factores más relevantes que fueron considerados para existir una deflación esto se debe a que comerciantes buscaron formas de reducir el precio de los bienes o servicios para que las personas lo puedan adquirir con mayor facilidad.

Interpretación

Mediante las estadísticas presentadas, la inflación del país demuestra que tiene índices negativos, esto podría ser una amenaza, lo que representaría un riesgo para nuestro negocio. Sería una amenaza para la empresa porque al momento de subir la inflación suben los precios de todos los productos y servicios. La deflación también se considera una amenaza cuando porque la oferta es mayor a la demanda lo que provoca la reducción de precios para poder vender.

1.1.2.3. Tasa de interés activa

La tasa de interés según (Zorrilla Arena & Silvestre Méndez, pág. 221) expresa que: “es el

porcentaje cobrado por instituciones financieras que otorgan créditos”.

Tabla 5. Tasa de interés activas PYMES

Año	Tasa activa anual %
2013	11,20%
2014	11,19%
2015	10,28%
2016	11,15%
2017	10,80%
2018	11,23%
2019	11,37%
jul-20	11,46%

Fuente: (Ecuador, Banco Central, 2021)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Gráfico 7. Comportamiento de la tasa de interés para PYMES



Fuente: (Ecuador, Banco Central, 2021)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Como se puede observar en el gráfico No 7, la tasa activa para la PYMES muestra un comportamiento de crecimiento, muestra un porcentaje alto, el gobierno y las medidas que plantea para el sector productivo se están desarrollando para que los porcentajes disminuyan y poder estar en un rango considerable.

Interpretación

Se puede decir que la tasa de interés activa para las PYMES es una amenaza, como se observa los datos estadísticos hasta el mes de Julio del presente año con 11,47%, en el año 2018 tuvo una ligera disminución, para los siguientes años el porcentaje es alto en comparación a otros

años. Como conclusión es que el porcentaje que se muestra es el que se deberá pagar por un préstamo para utilizarlo en cualquier ámbito.

El incremento de la tasa de activa se considera una amenaza, si se opta por un préstamo para poner en marcha el negocio se tendrá que pagar más interés.

1.1.3. Factor social

1.1.3.1. Tasa de crecimiento poblacional

El crecimiento poblacional en la parroquia de Conocoto tiene una tasa de 5,45% en los años de 1990 al 2001, entre el año 2001 al 2010 la tasa de crecimiento poblacional en la parroquia de Conocoto tuvo un decrecimiento.

Según él (Ecuador, Secretaría Metropolitana de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito) hay un crecimiento dentro del cantón Quito existe una expansión urbana en las parroquias rurales más cercanas a la ciudad como lo es Conocoto con el (4,95 %).

Tabla 6. Crecimiento poblacional de la parroquia de Conocoto

Tasa de crecimiento poblacional	Porcentaje
Año 1990- 2001	5,45%
Año 2001- 2010	4,83%

Fuente: (Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

La tasa de crecimiento poblacional es una oportunidad para la empresa porque representan un potencial cliente, entre más niños nacen van a ir creciendo y van a necesitar el servicio de transporte escolar, además con el tiempo se necesitarán más unidades de transporte escolar.

1.1.3.2. Población económicamente activa

El (Ecuador, Banco Central , 2019) define a la población económicamente activa: “son todos los habitantes desde los 15 años y más que desempeñan algún tipo de trabajo al menos 1 hora, que tuvieron trabajo, o bien aquellos habitantes que no tenían empleo, pero están disponibles para trabajar (Desempleados)”.

Tabla 7. Población económicamente activa

	Población total	Hombres	%	Mujeres	%
Pichincha	2576287	1255711	48,74	1320576	51,26
DMQ	2239191	1088811	48,63	1150380	51,37
Alangasí	24251	11851	48,87	12400	51,13
Conocoto	82072	39691	48,36	42381	51,64
Guangopolo	3059	1528	49,95	1531	50,05
La Merced	8394	4122	49,11	4272	50,89
Pintag	17930	8815	49,16	9115	50,84
Amaguaña	31106	15395	49,49	15711	50,51

Fuente: (Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos)

Elaboración: Nathaly Paulina Shive Ramos

1.1.3.3. Población en edad de trabajar vs población económicamente activa

Tabla 8. Población en edad de trabajar VS población económicamente activa

Año	2010	%
Población	82072	100
PEA	39957	48,7
PEI	27899	34
PET	67856	82,7

Fuente: (Ecuador, Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Conocoto, 2015)

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

La población en edad de trabajar presenta un porcentaje alto en comparación a la población económicamente activa debido a que existe un índice alto de desempleo.

1.1.3.4. Tasa de desempleo

Para el año 2010 el desempleo en la parroquia de Conocoto fue 3,2% y el subempleo de 16,4%. Durante el 2020 debido a la pandemia del covid-19 los porcentajes del desempleo aumentaron, se cerraron muchos negocios o muchas empresas tuvieron que reducir su personal.

Tabla 9. Tasa de desempleo y subempleo

Parroquia de Conocoto	
Desempleo	3,2%
Subempleo	16,4%

Fuente: (Ecuador, Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Conocoto, 2015)

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

La tasa de desempleo puede afectar a la nueva empresa, por motivo que muchos padres de familia perdieron sus empleos y lo cual no necesitan el servicio de transporte escolar lo cual afectaría los ingresos de la empresa.

1.1.3.5. Nivel de escolaridad

La siguiente figura 1 se puede observar que el nivel de escolaridad entre primaria y secundaria es muy alto, con lo que se determina que los niños entre 6 y 15 años asisten con regularidad a clases.

Figura 1. Asistencia a los niveles de escolaridad

CONOCOTO						
Nivel de instrucción más alto al que asiste o asistió						
	De 3 a 5 años	De 6 a 12 años	De 13 a 18 años	De 19 a 25 años	26 años y más	Total
Ninguno	23	41	43	78	1,214	1,399
Centro de Alfabetización/(EBA)	-	-	2	9	237	248
Preescolar	376	73	2	6	68	525
Primario	488	7,288	459	875	8,735	17,845
Secundario	-	1,145	4,562	1,890	9,144	16,741
Educación Básica	427	1,942	1,129	233	929	4,660
Bachillerato - Educación Media	-	-	1,993	1,291	4,154	7,438
Ciclo Postbachillerato	-	-	81	254	645	980
Superior	-	-	627	5,239	15,634	21,500
Postgrado	-	-	-	54	2,399	2,453
Se ignora	9	11	52	302	991	1,365
Total	1,323	10,500	8,950	10,231	44,150	75,15

Fuente: (Ecuador, Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Conocoto, 2015)

El nivel de escolaridad si afectase entre más estudiantes que ingresen al grupo de preescolar hasta la escuela se va a tener una demanda mucho mayor lo cual se presentará servicios de transporte informal.

1.1.3.6. Tasa de asistencia a la educación

La tasa de asistencia a la educación indica en la que tiene un porcentaje alto del 96% en lo que se refiere a la asistencia de educación básica, lo sigue la asistencia al bachillerato con el 71%, pero también existe una población de jóvenes que no pueden culminar sus estudios a causa de lo económico.

Figura 2. Tasa de asistencia a la educación

TASA NETA DE ASISTENCIA A EDUCACIÓN BÁSICA		TASA DE ASISTENCIA AL BACHILLERATO		TASA DE ASISTENCIA A EDUCACIÓN SUPERIOR	
QUITO1	95.37	QUITO1	66.88	QUITO1	34.63
CONOCOTO	95.89	CONOCOTO	70.59	CONOCOTO	43.26

Fuente: (Ecuador, Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Conocoto, 2015)

La tasa de asistencia de educación básica si afecta a la nueva empresa, entre más demanda de estudiantes del ciclo básico, existirá mayor demanda del servicio de transporte escolar lo cual se necesitarán más unidades de transporte para poder satisfacer las necesidades del cliente.

1.1.4. Factor tecnológico

El factor tecnológico para todo tipo de empresa es muy importante, porque cada año van lanzando nuevos softwares para el manejo de las empresas.

1.1.4.1. Impacto de la tecnología en las operaciones de la empresa

El impacto en muchas empresas de transporte escolar es muy agresivo ya que la mayoría de dichas empresas no cuentan con equipos sofisticados para el manejo administrativo de la empresa. El equipo de computación cada año va renovando su sistema operativo, la capacidad de almacenamiento, resolución.

En el caso operativo de las furgonetas muchas empresas dedicadas al ensamblaje de los vehículos buscan desarrollar carros más acomodados y más amigables con el ambiente desarrollando el uso eficiente de los combustibles o innovar a carros eléctricos.

1.1.4.2. La tecnología en el desarrollo de las operaciones

La tecnología es muy importante para la administración de las empresas porque hoy en día se ha convertido en una herramienta muy importante para las actividades administrativas no importa el giro de negocio. Hoy en día el mercado está competitivo para lo cual se necesita innovar en la tecnología, campo operativo fundamental son las furgonetas escolares homologadas están deben contar con rastreo satelital y equipos de comunicación. Para la administración de la empresa debe contar ordenadores de alta tecnología y sistemas contables para el registro de la información

de la empresa.

1.1.4.3. Capacidad de innovación tecnológica

El mundo cada vez está avanzado en la tecnología, las empresas deben estar dispuestas a mejorar o innovar la tecnología para un mejor servicio y con esto representaría una manera más eficiente para poder operar. Tener tecnología de punta va a representar un sacrificio económico, pero a la larga se puede contar con buenos equipos de oficina y busetas con tecnología avanzada para el buen servicio de la población de la parroquia de Conocoto.

El tener un software de gestión empresarial para transporte sería un gran apoyo en la parte administrativa por lo que el costo de este se podría recuperar en un corto plazo debido a que aumentaría la eficiencia de la empresa. Además, conseguir transportes eléctricos ayudará a disminuir costos y aumentar la rentabilidad de la empresa.

1.2. Microambiente

Todos los elementos que influyen en el proceso de agregación de valor a un producto o bien intermedio pertenecen al microambiente de la empresa. Este microambiente está influenciado por las fuerzas cercanas a la compañía que afectan su habilidad de servir a los clientes, la misma empresa, los proveedores, las empresas en la cadena de valor, los mercados de clientes, los competidores y los públicos. (Chavarría, Rojas, & Sepúlveda, 2002, pág. 179)

El microambiente está conformado por los factores internos que afectan a la capacidad de servir a los clientes de la empresa, entre los cuales se encuentran los proveedores, la competencia, los posibles clientes.

1.2.1. Las cinco fuerzas de Porter

Las cinco fuerzas competitivas permiten lograr un mejor análisis del entorno de la empresa o de la industria a la que pertenece, y de ese modo, en base a dicho análisis, poder diseñar estrategias que permitan aprovechar oportunidades y hacer frente a las amenazas. (Porter, 2015).

Las cinco fuerzas de Porter es un análisis el cual permite conocer los competidores que tiene la empresa y poder diseñar estrategias para alcanzar el objetivo establecido por la empresa.

1.2.1.1. El poder de negociación de los compradores o clientes

Este aspecto es muy conveniente para la empresa, el cliente es la parte prioritaria de la organización, el cliente puede llegar a un acuerdo para los precios de los servicios del transporte escolar y cuanto estarían dispuestos a pagar. Esto para la empresa es una amenaza. Pero esto puede afectar a la empresa ya que existen varias empresas que ofrecen los servicios de transporte escolar donde van a buscar precios más económicos y con mejor servicio, también se debe tomar en cuenta que se ofrece el servicio de manera informal esto se visualiza en la actualidad.

1.2.1.2. Rivalidad entre competidores

Son las empresas que o personas que ofrecen el mismo servicio para cumplir con las necesidades del cliente, aunque dichas empresas ofrezcan servicios diferentes, la mayoría de ellas están ubicadas en la misma parroquia de Conocoto, se destaca como competidores y continuar con la rivalidad entre empresa que ofrecen este servicio.

En la ciudad de Quito, actualmente hay varias empresas en cada parroquia del distrito metropolitana en donde ofrecen servicios no solo para el transporte escolar si no también el servicio institucional, el usuario de este servicio lo puede encontrar con facilidad, mientras que existen personas que brindan este servicio mediante vehículos no homologados para realizar este tipo de servicio escolar e institucional.

Tabla 10. Competidores Actuales

Empresa	Descripción
Liderschool S. A	Empresa constituida
Vehículos particulares	Informalidad
Comvolan S. A	Empresa constituida
Kachaco S. A.	Empresa constituida

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Como se puede ver en la tabla 10, las empresas nombradas a continuación ofrecen los servicios de transporte escolar e institucional, mientras que los vehículos informales ofrecen el servicio de transporte escolar, para la investigación este tipo de empresas son una amenaza, las tres empresas ya están constituidas en el mercado, para algunos clientes estas empresas son sus favoritas y el transporte informal ofrecen el servicio por mucho menos.

1.2.1.3. Amenaza de nuevos entrantes

Con la existencia de varias escuelas del sector de la parroquia de Conocoto, se puede encontrar gran variedad de busetas escolares ofreciendo este servicio, para ingresar a este sector se debe contar con toda la documentación requerida, tal vez la única amenaza son más vehículos particulares que pueden adquirir minivans para ofrecer el servicio de transporte escolar, pero sin crear una empresa.

1.2.1.4. Poder de negociación de los proveedores

El sector del transporte es un sector competitivo por lo cual para es necesario tener en óptimas condiciones a las unidades, tener los insumos y repuestos para el mantenimiento preventivo de las unidades. Cada uno de estos insumos o repuestos se los puede obtener de manera factible, para la empresa sería una oportunidad porque la mayoría de los proveedores tienen una gran variedad de los insumos o repuestos para las diferentes marcas de las furgonetas. Además, se podría crear una alianza con una mecánica que sepa trabajar con todas las marcas de las furgonetas.

1.2.1.5. Amenaza de productos sustitutos.

En los últimos años ha ido creciendo el ofrecimiento de taxis legales, también el crecimiento de las aplicaciones digitales como son uber y cabify, también el mejoramiento del transporte público se podría decir que son elementos que a futuro pueden destruir a la empresa.

Gráfico 8. Análisis fuerza de Porter



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Como se puede apreciar en el gráfico 8 se puede decir que el poder de negociación de los clientes sería una amenaza para la empresa, debido a la variedad de empresas que ofrecen este servicio además con el servicio de los vehículos particulares. Como amenaza también se tiene la entrada de nuevos competidores, en este caso los nuevos competidores serían los vehículos informales que ofrecen este servicio a menor precio.

1.3. Investigación de mercados

1.3.1. Segmento de mercado

El siguiente trabajo de titulación, la parte del mercado se va a explicar en la siguiente tabla, donde se establecieron cada una de las variables tanto geográficas como demográficas.

Tabla 11. Segmentación del mercado

Descripción del segmento			
Variables geográficas		Variables demográficas	
País	Ecuador	Género	Masculino/Femenino
Región	Sierra	Edad	De 3 a 15 años
Provincia	Pichincha		
Ciudad	Quito		
Parroquia	Conocoto		

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

1.3.2. Población y muestra

1.3.2.1. Población

Según (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) es: “El conjunto de todos los casos que concuerden con determinadas especificaciones” (pág. 174).

La población serían los padres o madres de familia, estas personas están comprendidas de 19 a 64 años considerados en la población económicamente activa, en la ciudad de Quito, parroquia de Conocoto tienen ingresos medio o alto. Ellos trabajan en el servicio público, privado o tienen su propio negocio, por lo cual tiene un ingreso mensual mayor de \$400,00.

Tabla 12. Población económicamente activa parroquia Conocoto

Edades	Hombre	Mujer	Total
15-19 años	3.765	3.704	7.469
20-24 años	3.565	3.721	7.286
25-29 años	3.383	3.736	7.119
30-34 años	2.906	3.389	6.295
35-39 años	2.682	3.125	5.807
40-44 años	2.561	2.974	5.535
45-49 años	2.518	2.836	5.354
50-54 años	2.082	2.182	4.264
55-59 años	1.614	1.803	3.417
60-64 años	1.295	1.383	2.678
Total	26.371	28.853	55.224

Fuente: (Ecuador, Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Conocoto, 2015)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Según, el censo realizado en el 2010 muestra que la población económicamente activa es de 55.224 personas en la parroquia de Conocoto, a continuación, se utilizará la estratificación de nivel socioeconómico. Realizando una proyección, se determinó el PEA para el año 2020. Se utiliza la siguiente fórmula se obtuvo el siguiente resultado.

$$F_n = P_o (1+i)^n$$

Dónde:

- F_n = Población futura (Proyección)
- P_o = Población presente (55.224)
- i = Tasa de crecimiento poblacional es 4,83% en la parroquia de Conocoto
- n = Número de años que se va a proyectar.

Tabla 13. Proyección del PEA para el año 2020

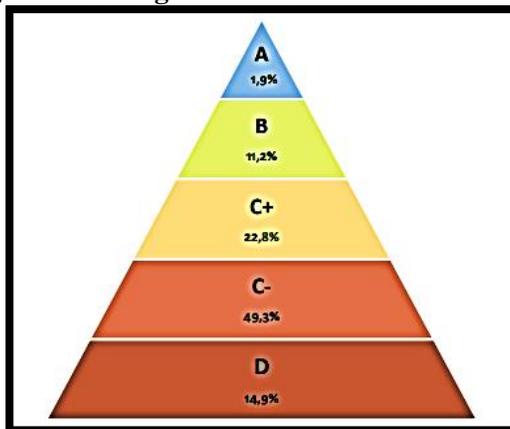
AÑO	PEA
2010	55.224
2020	88.508

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

El (Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, s.f.), realizó un estudio donde se demostró que los hogares de Ecuador se dividen en cinco estratos, el 1,9% de los hogares se encuentra en estrato A, el 11,2% en nivel B, el 22,8% en nivel C+, el 49,3% en estrato C- y el

14,9% en nivel D”.

Figura 3. Triángulo de estratificación económica



Fuente: (Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2011)

El grupo A son todas aquellas personas que cuentan con mayores recursos, así sucesivamente hasta llegar al grupo D que son los que poseen recursos limitados.

Se obtendrá la demanda a través del resultado calculado de la PEA y el nivel económico es decir del grupo A al C+, a continuación, dará los siguientes datos.

$$P = \text{PEA} \times 35,9\%$$

$$P = 88.508 \times 35,9\%$$

$$P = 31.774$$

1.3.2.2. Muestra

Para el cálculo de nuestro tamaño de muestra se desarrolla la siguiente fórmula.

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{N * d^2 + Z^2 * p * q}$$

Dónde:

- n= Tamaño de la muestra
- N= Tamaño de la población (31774) Proyección del PEA 2020
- Z= 1,96 (seguridad del 95%)
- p= Probabilidad de éxito 0. 5
- q= Probabilidad de fracaso 0. 5
- d= margen de error utilizar es un (5%)

$$n = \frac{(31.774) * (1.96)^2 * (0,50) * (0,50)}{(31.774) * (0,05)^2 + (1.96)^2 * (0,50) * (0,50)}$$

$$n = \frac{(31.774) * (3,84) * (0,25)}{(31.774) * (0,025) + (3,84) * (0,25)}$$

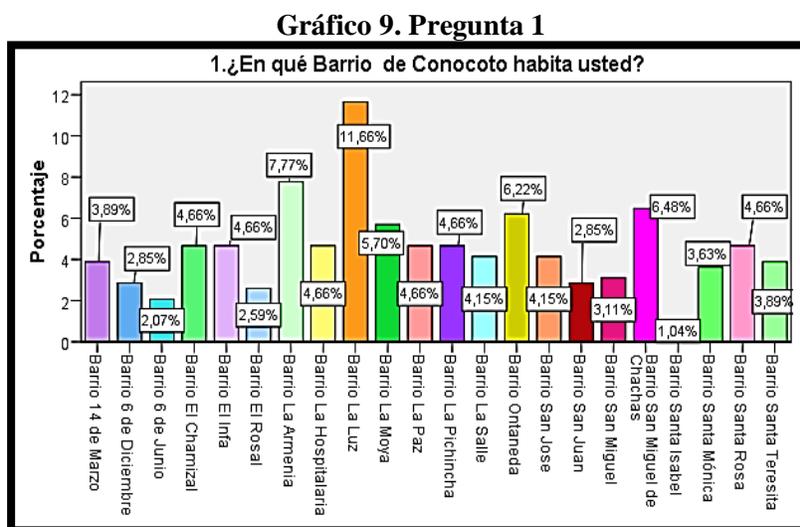
$$n = \frac{30486,94}{79435,96}$$

$$n = 380$$

Mediante la fórmula empleada para obtener nuestro tamaño de muestra, dio como resultados un total de 380 de la población económicamente activa, a quienes se aplicará las encuestas, estas se realizan mediante vía online, ya que se enfrentan la pandemia de covid-19 se buscará precautelar la seguridad de las personas.

1.3.3. Resultados de la encuesta

1.3.3.1. ¿En qué barrio de Conocoto habita usted?



Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas, el segmento por barrios de Conocoto, el barrio la luz es el lugar más representativo con un porcentaje del 11,7%, de pues se encuentra en barrio la armenia con el 7,8% y por último se encuentra el barrio san Miguel de chachas con el 6,48% se determina a los clientes potenciales para la empresa, priorizando el servicio para estos barrios de la parroquia de Conocoto.

1.3.3.2. ¿Tiene hijos?

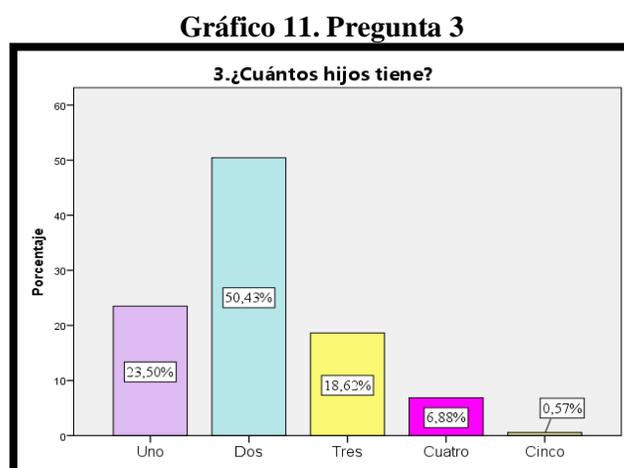


Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas, se obtuvo el siguiente resultado el 90,41% de los encuestados tiene hijos, mientras que el 9,59% no tiene hijos.

1.3.3.3. ¿Cuántos hijos tiene?



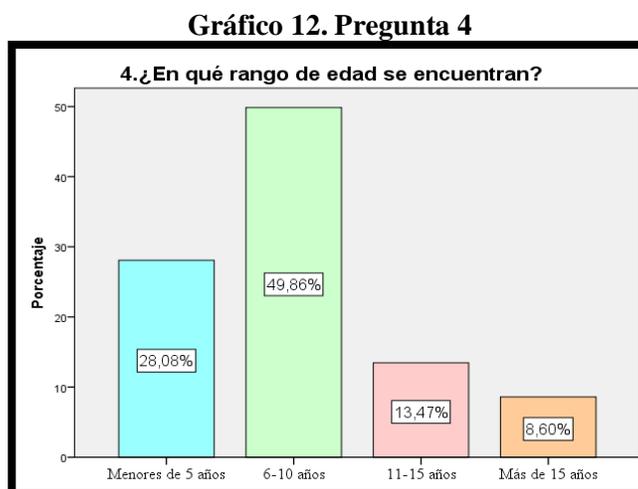
Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas, se obtuvo como resultado que el 50,43% de los encuestados tiene dos hijos, el 23,50% tiene solamente un hijo, el 18,62% tiene tres hijos, el 6,88%

tiene cuatro hijos y el 0,57% tiene cinco hijos.

1.3.3.4. ¿En qué rango de edad se encuentran?

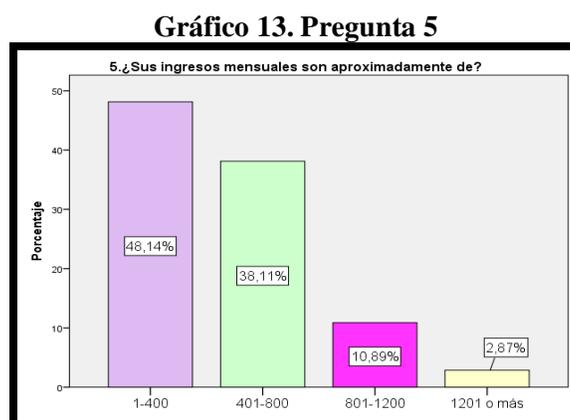


Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas se determina que el 49,86% tienen un rango de edad de 6 a 10 años, el 28,08% son menores de 5 años, el 13,47% tiene de 11 a 15 años y el 8,60% tienen más de 15 años.

1.3.3.5. ¿Sus ingresos mensuales son aproximadamente de?

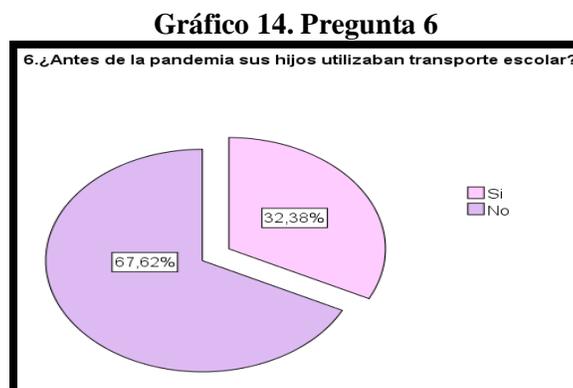


Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas el 48,14% perciben ingresos de 1 a 400 dólares mensuales, el 38,11% perciben ingresos de 401 a 800 dólares mensuales, el 10,89% perciben ingresos de 801 a 1200 dólares mensuales y el 2,87% perciben más de 1200 dólares mensuales.

1.3.3.6. ¿Antes de la pandemia sus hijos utilizaban transporte escolar?

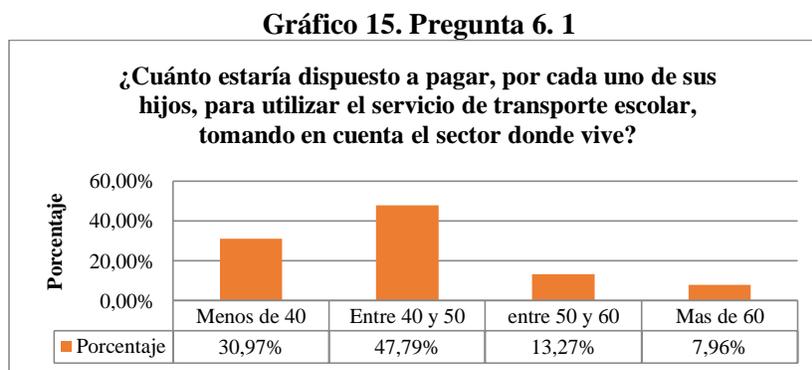


Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas el 62,67% antes de la pandemia no utilizaban el transporte escolar, mientras que el 32,38% si utilizaba el servicio de transporte escolar.

1.3.3.7. Si su respuesta es Sí, cuánto dinero asigna, para cada uno de sus hijos, para el servicio de Transporte Escolar

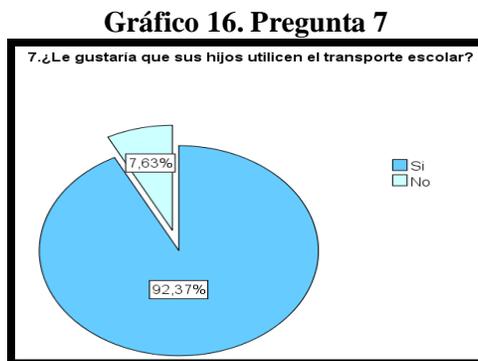


Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

Con las 113 encuestas realizadas el 47,79% el padre de familia pagaría entre 40 y 50 dólares, el 30,47% pagarían menos de 40 dólares, el 13,27% pagarían entre 50 y 60 dólares y el 7,96% pagarían más de 60 dólares.

1.3.3.8. ¿Le gustaría que sus hijos utilicen el transporte escolar?

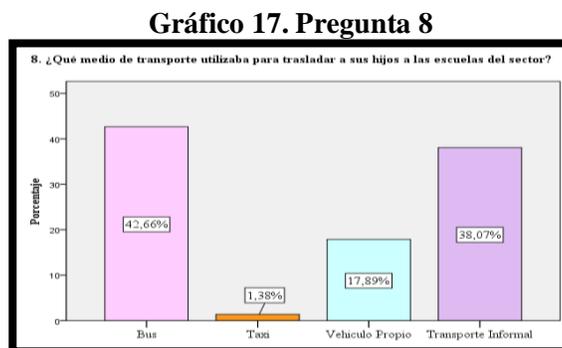


Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas el 92,37% le gustaría utilizar el transporte escolar, mientras que el 7,63% no desean utilizar el transporte escolar.

1.3.3.9. ¿Qué medio de transporte utilizaba para trasladar a sus hijos a las escuelas del sector?



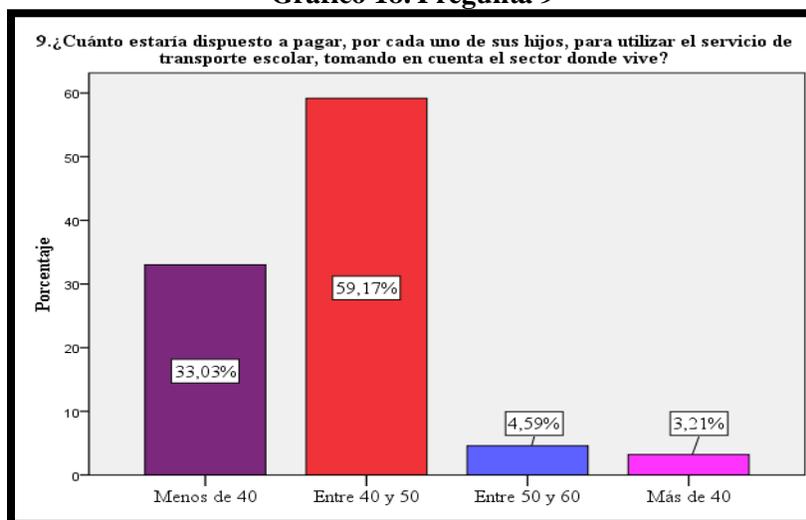
Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas, el 42,66% utilizan el bus para trasladar a sus hijos a las escuelas, el 38,07% utilizan el transporte informal para que sus hijos lleguen a sus escuelas, el 17,89% llevan a sus hijos en su vehículo propio y el 1,38% traslada a sus hijos en taxi a las escuelas.

1.3.3.10. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar, por cada uno de sus hijos, para utilizar el servicio de transporte escolar, tomando en cuenta el sector donde vive?

Gráfico 18. Pregunta 9



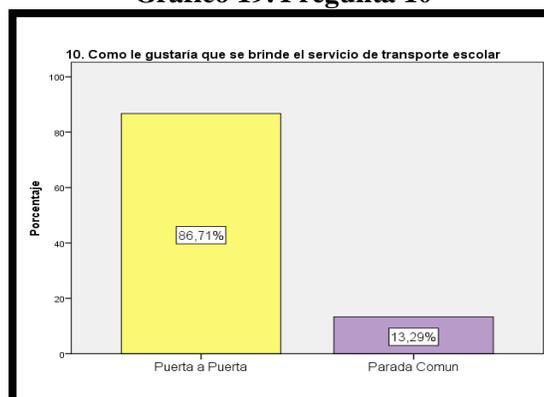
Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas, el 59,2% estarían dispuestos a pagar entre 40 y 50 dólares por utilizar el transporte escolar, el 33% pagarían menos de 40 dólares, el 4,6% pagarían entre 50 y 60 dólares y el 3,2% pagarían más de 60 dólares por el servicio de transporte escolar.

1.3.3.11. Como le gustaría que se brinde el servicio de transporte escolar

Gráfico 19. Pregunta 10



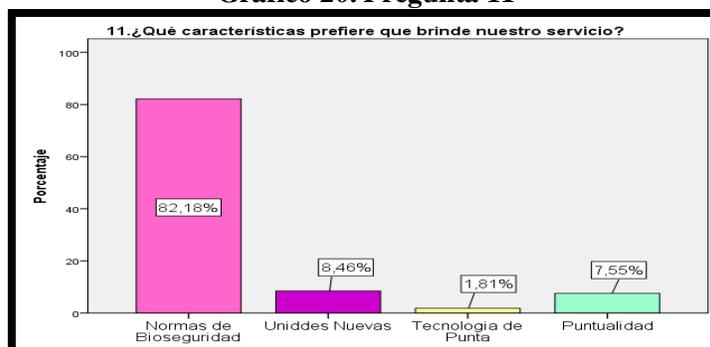
Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

De las encuestas realizadas se obtuvieron los siguientes resultados, el 86,71% de los padres de familia les gustaría el servicio de puerta a puerta y el 13,29% de los padres de familia les gustaría un servicio de parada común.

1.3.3.12. ¿Qué características prefiere que brinde nuestro servicio?

Gráfico 20. Pregunta 11



Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

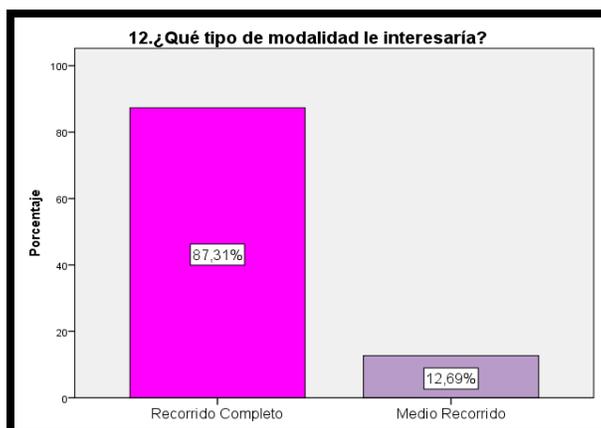
Análisis

De acuerdo con las encuestas realizadas se ha obtenido los siguientes resultados, el 82,18% prefiere que el servicio cumpla con las normas de bioseguridad para la seguridad de los estudiantes, el 8,46% prefiere el servicio con unidades nuevas, el 7,55% prefiere que el servicio llegue con

puntualidad a las escuelas del sector y el 1,81% prefiere que cuente con tecnología de punta.

1.3.3.13. ¿Qué tipo de modalidad le interesaría?

Gráfico 21. Pregunta 12



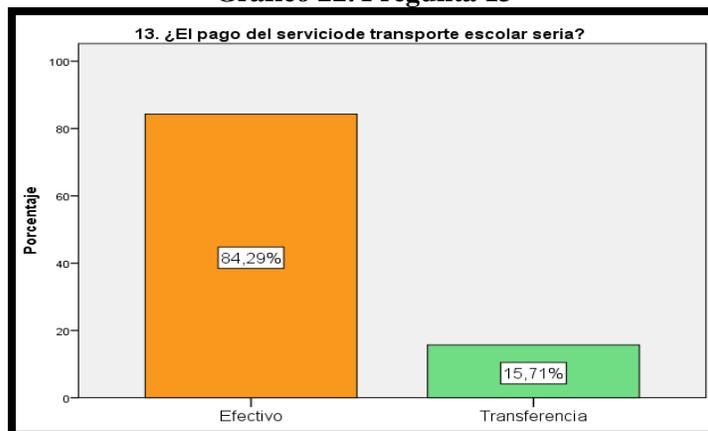
Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

Del total de los padres de familia encuestados, el 87,31% desearía la modalidad de recorrido completo para el traslado de sus hijos, mientras que el 12,69% de los padres de familia desearían medio recorrido para trasladar a sus hijos.

1.3.3.14. ¿El pago del servicio de transporte escolar sería?

Gráfico 22. Pregunta 13

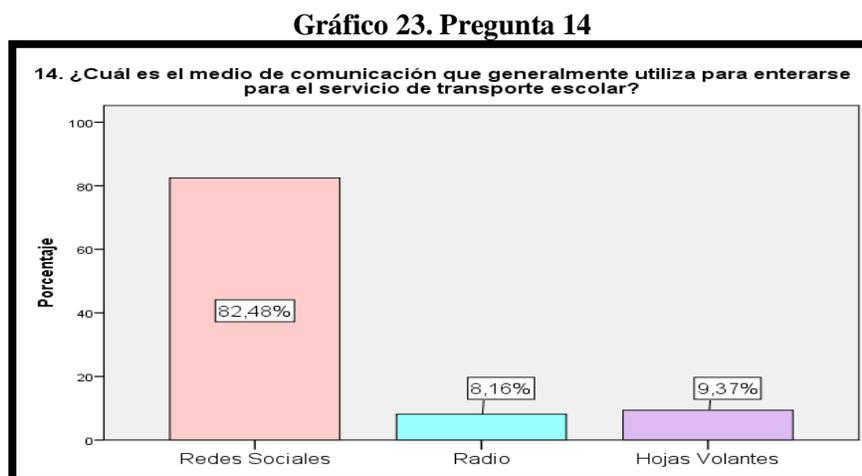


Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

El 84,3% de las familias encuestadas desearían que el pago del servicio de transporte escolar sea en efectivo, mientras que el 15,7% de las familias preferían que el pago sea mediante transferencia bancaria para el pago de dicho servicio.

1.3.3.15. ¿Cuál es el medio de comunicación que generalmente utiliza para enterarse para el servicio de transporte escolar?



Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Análisis

La mayoría de encuestados con el 82,48% utiliza las redes sociales para enterarse del servicio de transporte escolar, mientras que el 9,37% prefiere las hojas volantes para enterarse de los servicios de transporte escolar y el 8,16% preferiría escuchar del transporte escolar mediante radio.

1.3.4. Fuerzas de mercado y demanda insatisfecha

1.3.4.1. Demanda

La demanda proyectada en la ciudad de Quito, parroquia de Conocoto se representa de la siguiente manera, 9728 estudiantes están matriculados para el año lectivo 2018-2019 en las instituciones educativas de la parroquia de Conocoto. Se va a proyectar la demanda de estudiantes

para los futuros años, es decir se toma en cuenta para los próximos cinco años. Con esto se determina el número de clientes que van a utilizar el servicio

Tabla 14. Demanda proyectada

Demanda proyectada	
Año	Proyección
0	9728
1	10198
2	10690
3	11207
4	11748
5	12315

Fuente: (Ecuador, Ministerio de Educación, 2019)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Para el primer año se estima con 9728 estudiantes matriculados en las escuelas de la parroquia de Conocoto aproximadamente y para el año cinco se tendrá una aproximación de 12315 estudiantes matriculados en las escuelas del sector, para realizar la proyección se toma en cuenta la tasa de crecimiento poblacional de la parroquia que es del 4,83%.

1.3.4.2. Oferta

Para poder establecer la oferta en la parroquia de Conocoto, se indago cuantas compañías de transporte escolar tiene oficinas en la parroquia. La oferta de servicio de transporte escolar existe por las constantes conversaciones entre los coordinadores de transporte de cada escuela del sector, además con sus respectivos gerentes los cuales tienen ganadas las licitaciones en los centros de estudios del sector.

Para analizar la oferta se considera en analizar a las empresas ya constituidas, son la principal competencia existente en la parroquia de Conocoto, son empresas que cuentan con instalaciones en la parroquia. Se debe considerar que la competencia indirecta que se tienen en el transporte escolar son los vehículos que ofrecen este servicio de manera ilegal, la mayoría de los vehículos no cumplen con la seguridad y comodidad para los niños.

Estudio de la oferta competencia para nuestro proyecto

Para nuestro estudio de oferta, se considera la competencia que ofrece el servicio al mismo segmento de mercado, por lo cual son las compañías ya constituidas, además de los vehículos

particulares que ejercen la misma actividad.

Tabla 15. Competencia compañías legales e ilegales

Compañías	Nombre	N Unidades	Usuarios
Compañías legalmente constituidas	Liderschool S. A.	12	12
	Kachaco S. A	3	13
	Comvolan S. A	10	16
Vehículos particulares	Automóviles	8	7
	Camionetas	4	8
	Minivans	4	11

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Las compañías ya establecidas tienen mayor capacidad cuentan con 16 pasajeros, mientras que los vehículos particulares llevan entre 8 a 11 estudiantes diarios.

Cuantificación de la oferta actual

Tabla 16. Cuantificación de la oferta actual

Compañías legales	Vehículos particulares	Total
1029	396	1425

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Demanda insatisfecha

La demanda y la oferta es un elemento en el cual ayudará a comprender el estudio de mercado en el servicio de y transporte escolar.

Tabla 17. Demanda insatisfecha

Periodo escolar	Demanda	Oferta	Demanda insatisfecha
2019-2020	9728	1425	8303
2020-2021	10198	1494	8704
2021-2022	10690	1566	9124
2022-2023	11207	1642	9565
2023-2024	11748	1721	10027
2024-2025	12315	1804	10511

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

La demanda de nuestro proyecto a partir del número de 10,198 estudiantes matriculados para el año 1, por lo cual se puede decir que están en familias con clase media alta de la población económicamente activa en la parroquia de Conocoto, la oferta determino para el primer año es 1425 de estudiantes que utilizaran el servicio de transporte escolar, además se determinó que la demanda insatisfecha es de 8303 estudiantes que no utilizan este servicio.

CAPITULO II

2. PLAN DE NEGOCIO

2.1. Estudio técnico

2.1.1. Análisis de la localización del proyecto

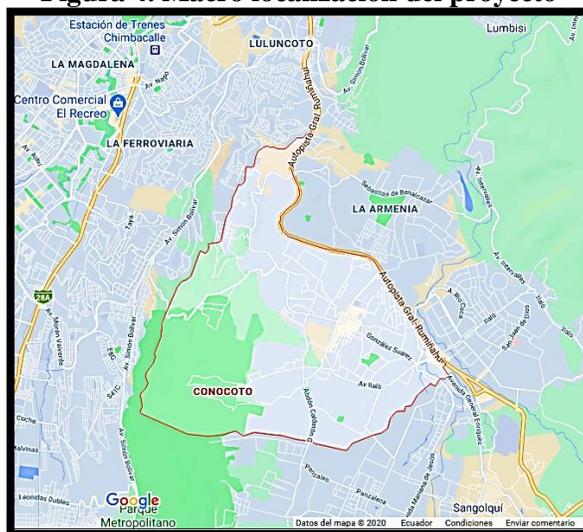
La localización de nuestro negocio es muy importante, se establece de manera exacta donde va a estar ubicada la empresa, para empezar a realizar las actividades de nuestro negocio.

2.1.2. Macro localización

La macro localización ayuda a determinar la zona en la cual va a estar ubicar la empresa, se detalla el país, región, provincia, cantón y parroquia. Nuestro negocio se establecerá en la ciudad de Quito, parroquia Conocoto.

- País: Ecuador cantón: Quito
- Región: Sierra parroquia: Conocoto
- Provincia: Pichincha

Figura 4. Macro localización del proyecto



Fuente: (Google Maps, 2020)
Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.1.3. Micro localización

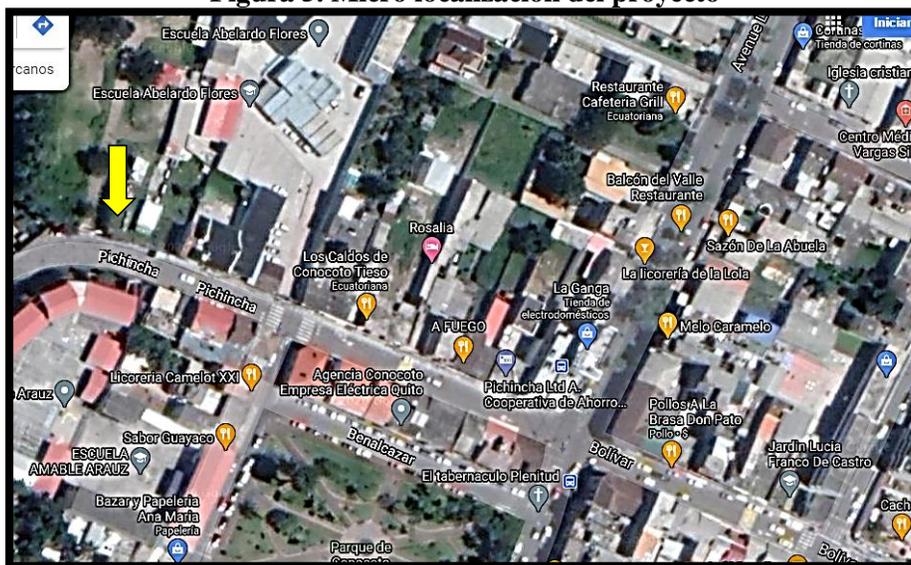
Según (Marín Montegudo, 2012) establece que:

La micro localización es el estudio que se hace con el fin de buscar la comunidad y el lugar exacto para comenzar el proyecto, en el cual se va a elegir el punto estratégico, dentro de la macro zona, en donde se instalará definitivamente la empresa, este dentro de la parroquia, y en ésta se hará la división de las instalaciones en el sector elegido.

Una vez elegida la macro localización, a continuación, se va a precisar la ubicación de la Compañía de transporte escolar e institucional “Líderes del valle”, lo cual su ubicación estará en un lugar estratégico cerca de las instituciones educativas de la parroquia de Conocoto, estará ubicada en las calles Av. Simón Bolívar y García Moreno de la parroquia.

A continuación, se muestra el mapa donde consta la ubicación.

Figura 5. Micro localización del proyecto



Fuente: (Google Maps)

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.1.4. Requerimiento

El requerimiento que se necesita para el negocio se especifica de la siguiente manera:

Tabla 18. Maquinaria y equipo

Detalle	Cantidad	Precio	Valor total
Teléfono convencional	4	\$ 18,50	\$ 74,00
Radios motorola	10	\$ 235,00	\$ 2. 350,00
Total	14		\$ 2. 424,00

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

En la tabla 18 se puede examinar el costo total se necesita para la compra de la maquinaria para poner en marcha el proyecto es de \$2. 424,00

Tabla 19. Equipos de computación

Detalle	Cantidad	Precio	Valor total
Computadora de Escritorio	3	\$ 534,82	\$ 1. 604,46
Laptop	1	\$ 744,99	\$ 744,99
Proyector	1	\$ 500,00	\$ 500,00
TOTAL	5		\$ 2. 849,45

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Se puede examinar en la tabla 19 los equipos necesarios para el correcto funcionamiento, entre los cuales se encuentran computadoras de escritorio, una laptop y un proyector para mostrar cualquier información a los accionistas. El gasto total de los equipos de computación es de \$2. 849,45.

Tabla 20. Muebles y enseres

Detalle	Cantidad	Precio	Valor total
Escritorios	4	\$ 160,00	\$ 796,00
Sillas giratorias	4	\$ 58,99	\$ 359,96
Sillón de espera	1	\$ 160,00	\$ 330,00
Mesa de reuniones 8 personas	1	\$ 400,00	\$ 280,00
Archivadores aéreos	4	\$ 45,00	\$ 260,00
Libreros	4	\$ 100,00	\$ 400,00
Sillas	25	\$ 29,00	\$ 725,00
Archivador mueble	5	\$ 60,00	\$ 597,00
TOTAL	48		\$ 3. 040,96

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Para el negocio es necesario contar con muebles y enseres, con esto se muestra el espacio de cada oficina y tener un lugar de espera para los clientes que darán realce de este. El valor total es de \$3. 040,96.

Tabla 21. Vehículos

Detalle	Cantidad	Precio	Valor Total
Vehículos	10	\$ 28. 000,00	\$ 280. 000,00

Fuente: **Investigación propia****Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos**

Para el negocio se necesitarán 10 furgonetas de 17 pasajeros cada una de ellas cuesta \$28,000. 00,

2.1.5. Capacidad instalada

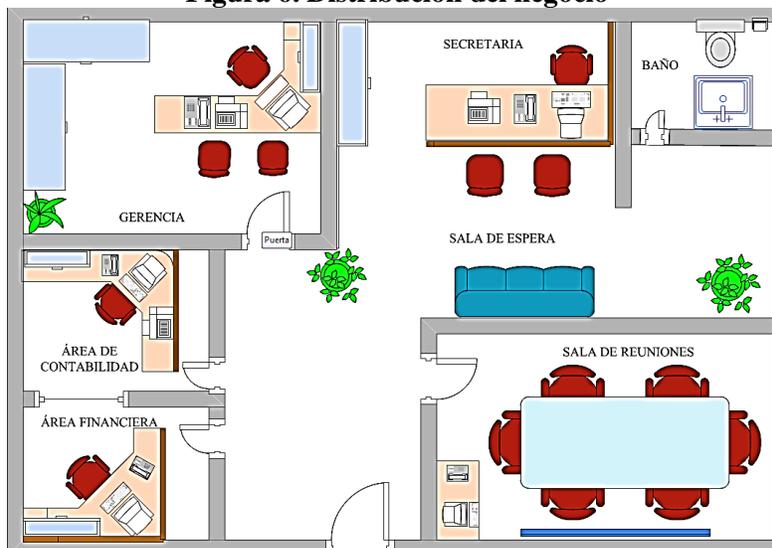
Compañía de transporte escolar “Líderes del Valle” va a disponer de diez busetas de transporte, estarán conformados por furgonetas cada una de las unidades serán propiedad de la empresa que formarán parte de la compañía, estas furgonetas estarán disponibles para poder brindar el servicio de transporte escolar a las escuelas del sector, las cuales tendrán la capacidad para 17 pasajeros incluido el conductor para cubrir las diferentes rutas establecidas, cada unidad de transporte tendrá que hacer 4 recorridos por día, tomando en cuenta que cada escuela tiene diferentes hora de entrada y salida de los estudiantes.

La capacidad instalada va a hacer de 680 niños por día para el traslado desde la casa a la Institución y viceversa, esta capacidad va a resultar temporal ya que la compañía estará dispuesta a realizar alianzas estrategias para que puedan integrarse más unidades para cumplir con las necesidades del cliente.

2.1.6. Distribución de planta

La distribución de la planta hace referencia a la capacidad que va a tener la empresa para llevar a cabo el negocio, conociendo el espacio físico del lugar, además con la ayuda de los planos se puede distribuir las áreas de trabajo de manera adecuada, para que se desarrollen de manera correcta.

Figura 6. Distribución del negocio



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

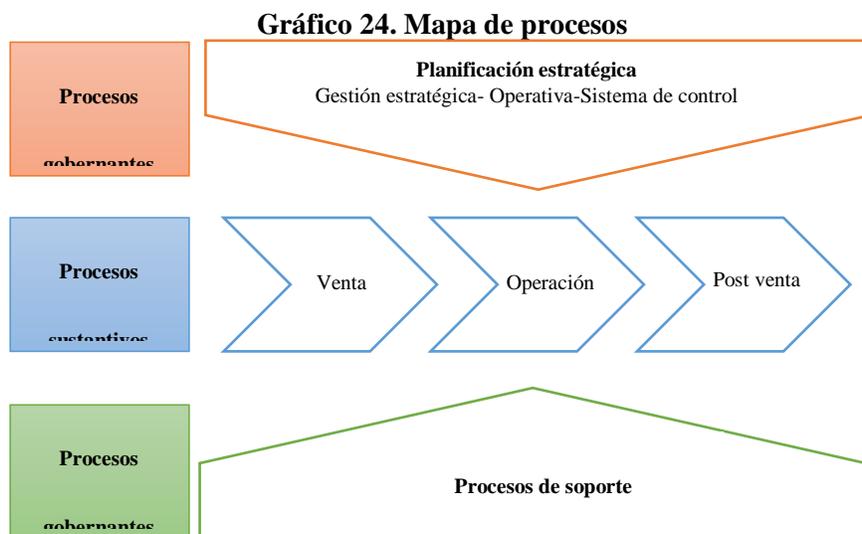
2.1.7. Procesos del proyecto

2.1.7.1. Mapa de procesos

En el mapa de procesos se muestra la secuencia de los procesos y las interrelaciones que existen entre ellos. Por tanto, hace visible la estructura de procesos de la organización, el entramado metodológico que permite el funcionamiento interno y la generación de los productos y servicios.

- Procesos gobernantes: Está conformado por directrices que ayudan a definir y controlar las metas establecidas por la organización.
- Procesos sustantivos: Este proceso es muy importante, son los que ayudan a que el producto o servicio llegue al cliente.
- Procesos gobernantes: estos son procesos de apoyo el cual brinda a apoyo a los procesos sustantivos. (Pardo Álvarez, 2012, pág. 56)

A continuación, se muestra el mapa de procesos



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

En el siguiente mapa de procesos se muestra una visión general del proceso de gestión de la empresa. En lo cuales se van a representar los procesos que se componen así también como las relaciones principales

2.1.7.2. Diagrama de procesos

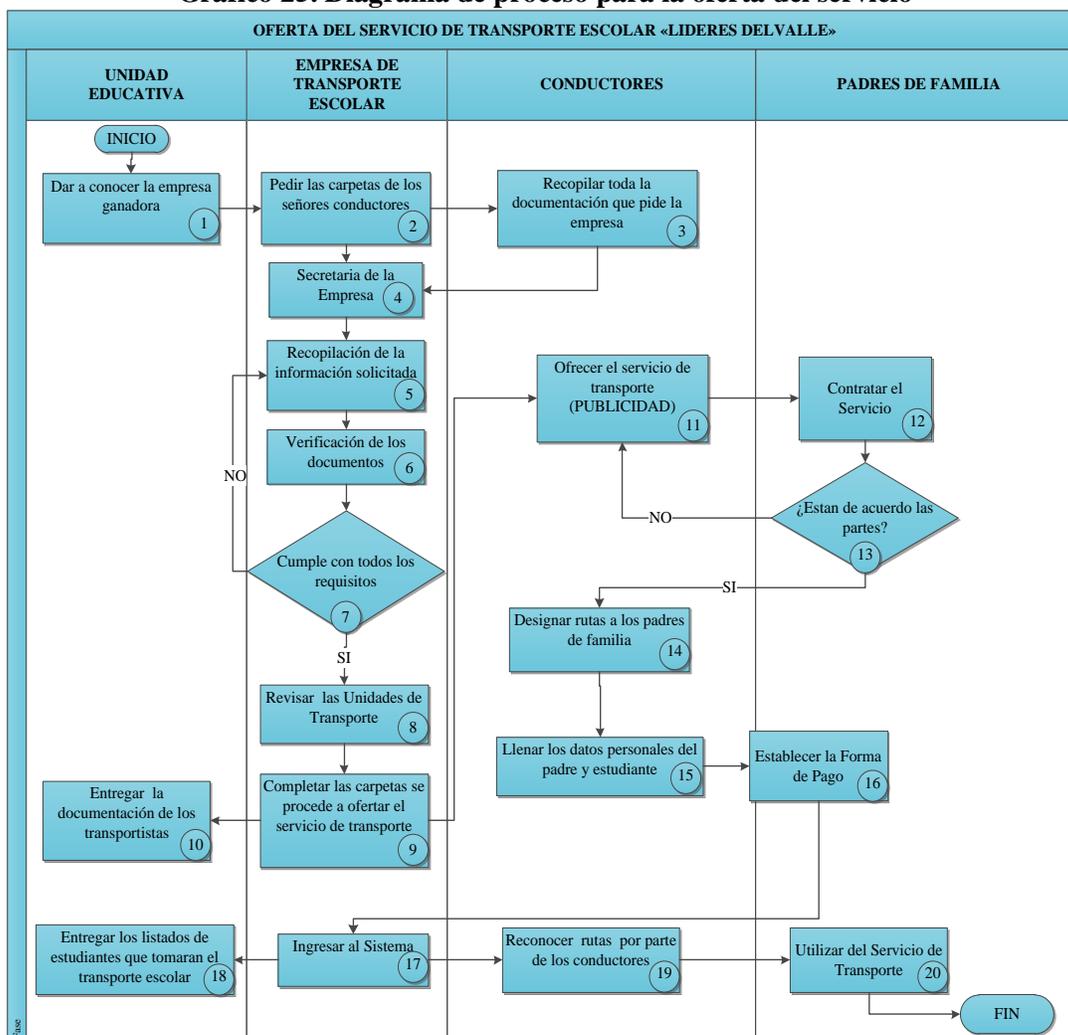
Esta herramienta gráfica fue ideada por programadores informáticos en la década de 1940, aprovechando métodos de representación ya existentes. Dada su facilidad de interpretación, y a pesar de que su popularidad en el campo informático disminuyó, fue aprovechada en el mundo empresarial y demostró ser de gran utilidad para ilustrar gráficamente los procesos y, con ello, hacer más visible y evidente este concepto abstracto. (Pardo Álvarez, 2012, pág. 98)

El diagrama de procesos es un conjunto de procesos en el cual se representa de manera gráfica el cual permite tomar acciones o decisiones para alcanzar el resultado establecido por la empresa, en cual se puede analizar los procesos de la misma y poder mejorar.

2.1.7.3. Proceso de selección para la empresa

La compañía de transporte escolar e institucional “Líderes del Valle”, se fundamenta en la prestación de servicios de transporte de estudiantes. Lo cual se basa en un proceso que inicia en el Ministerio de educación y terminara con la adjudicación de la empresa ganadora para la prestación de servicios.

Gráfico 25. Diagrama de proceso para la oferta del servicio



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.2. Proceso de la estructura orgánico-funcional

2.2.1. Filosofía empresarial

2.2.1.1. Razón social

La razón social de la empresa va relacionada a la naturaleza de la forma legal con el cual va a estar estipulado en las escrituras de la creación de la empresa y además será reconocida en cada una de las acciones pertinentes que tome la empresa.

“Líderes del Valles” es el nombre el cual se eligió para el presente negocio de Transporte escolar e Institucional. El nombre seleccionado va a representar en cada uno de los trámites legales

convenientes para poner en marcha al negocio.

Figura 7. Logotipo



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

El logo de la empresa se muestra un vehículo escolar y una escuela en la parte posterior esto significa la importancia de tomar un transporte seguro que cuente con el apoyo de las autoridades de los centros educativos.

2.2.1.2. Slogan

Con lo expuesto anteriormente, el slogan que lograra diferenciarnos del resto de empresas que ofrecen este servicio va a hacer: **“LIDERES DEL VALLE CALIDAD Y SEGURIDAD PARA LOS PEQUEÑOS DEL HOGAR”**. Este slogan hace referencia a la calidad del servicio y la seguridad, la cual se debe tener mucha protección y normas de bioseguridad debido al COVID-19.

2.2.1.3. Misión

Tabla 22. Misión

MATRIZ PARA CONSTRUIR LA MISIÓN	
ELEMENTOS	DESCRIPCIÓN
Qué y quiénes somos	Compañía de Transporte Escolar “Lideres del Valle” S. A
Qué hacemos (BB y SS)	Servicio de transporte para niños
Para qué necesidades	Para el fácil traslado de los niños a sus centros de estudios
Con qué insumos y tecnología	Con vehículos que estén en perfectas condiciones, además contar con tecnología de punta para el rastreo de las unidades.
Para qué grupos sociales	Para la población en general
REDACCIÓN DE LA MISIÓN: Somos una empresa dedicada a trasportación de niñas y niños, para facilitar el traslado de los estudiantes de la parroquia de Conocoto a sus lugares de estudio con vehículos en óptimas condiciones y con tecnología que brinden procesos adecuados para el servicio de transporte escolar.	

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.2.1.4. Visión

Tabla 23. Visión

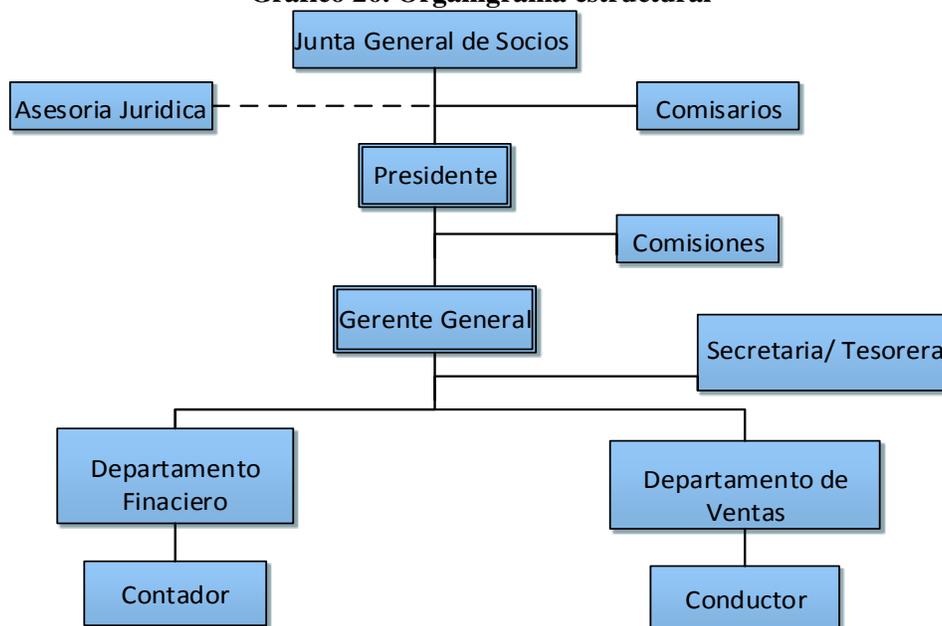
MATRIZ PARA CONSTRUIR LA VISIÓN	
ELEMENTOS	DESCRIPCIÓN
Qué y quiénes somos	Somos una empresa dedicada al traslado de niños y niñas a sus centros de estudio
Base filosófica	Filosofía de Gun Ho o el arte de trabajar juntos
Finalidad o propósito	Trasladar a los niños y niñas de la parroquia de Conocoto de forma segura y cómoda
Principios y valores	Trabajo en equipo, Responsabilidad, Puntualidad, Calidad, Ética, Innovación, Honestidad y Compromiso.
Ámbitos de acción	Sector de Transporte Escolar
REDACCIÓN DE LA VISIÓN: Ser reconocidos como una de las empresas dedicadas al servicio de transporte escolar e institucional, con una base filosófica del arte de trabajar en equipo para el traslado de los niños y niñas de la parroquia de Conocoto, fomentando valores y principios como el trabajo en equipo, responsabilidad, puntualidad, calidad, ética, transparencia, innovación, honestidad y compromiso dentro del sector de transporte.	

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.2.2. Estructura organizacional

2.2.2.1. Organigrama estructural

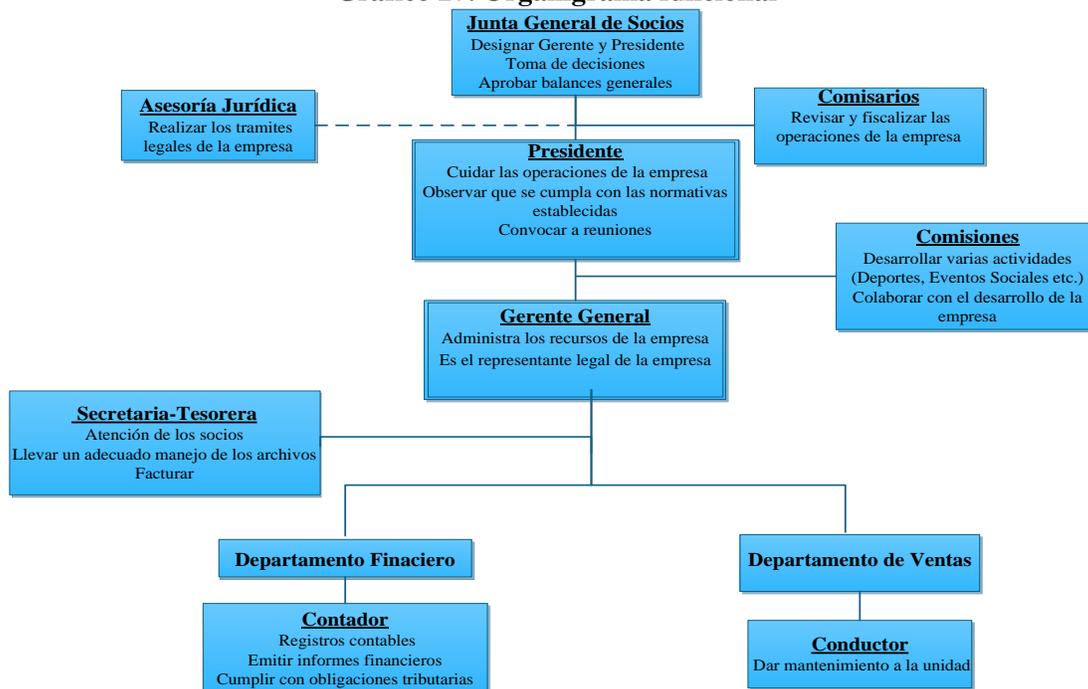
Gráfico 26. Organigrama estructural



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.2.2.2. Organigrama funcional

Gráfico 27. Organigrama funcional



Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.2.2.3. Mano de obra

Para el proyecto se requiere mano de obra directa los cuales serán conductores profesionales y personal administrativo la cual se detalla a continuación: La compañía deberá contar con personal capacitado para cada área que está conformada la empresa, por cuanto deberá tener un gerente, contador, secretaria.

Tabla 24. Mano de Obra Directa

Descripción del puesto	Cantidad
Conductores	10

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Tabla 25. Personal administrativo

Descripción del Puesto	Cantidad
Gerente	1
Contador	1
Secretaria	1
Total	3

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.2.3. Proceso de marketing

2.2.3.1. Producto- servicio

El servicio principal de la compañía “Lideres de Valle”, es el transporte escolar puerta a puerta, otro servicio adicional es de servicio turístico en temporada de vacaciones, a todos los padres de familia o clientes que lo necesiten, nuestro servicio está basado en precios justos, respetando normas de bioseguridad y precautelar la integridad de los niños y niñas.

2.2.3.2. Plaza

La compañía de transporte está situada en una zona con gran afluencia de personas, además alrededor de la empresa existen varias escuelas y colegios, esto es muy importante para el negocio, además ayudara a posicionar y captar potenciales clientes.

La venta directa del servicio será para los padres de familia o profesores de las instituciones, con ello podrán verificar la calidad del servicio y cada uno de los beneficios

2.2.3.3. Promoción

La promoción se realizará con el padre de familia, es decir que es el cliente que va a contratar el servicio de transporte escolar, estas serán rebajas de los precios dependiendo del número de niños que deseen usar el servicio.

La empresa “Líderes del Valle” aplicará las siguientes promociones:

- Un descuento especial por contactar con un nuevo cliente
- Obsequios por el cumplimiento de pago
- Descuentos, de acuerdo con el número de niños que utilizaran el servicio.

2.2.3.4. Precio

Para el cliente el precio es un factor determinante para adquirir cualquier producto o servicio, esto permitirá crear una ventaja competitiva frente a las demás empresas de transporte escolar que se ofertan en el sector.

Para la empresa es fundamental tener un prestigio, calidad, seguridad y sobre todo el buen manejo de la imagen corporativa ante la competencia, para ello se debe establecer un estándar de precios.

Tabla 26. Precio por compañías

Rutas	Compañía Kachaco	Compañía Comvolan	Compañía Liderschool	Vehículos Particulares	Compañía Líderes del Valle
Escuela Abelardo Flores	49	47	45	43	40,55
Escuela Amable Arauz	49	47	45	43	40,55
Centro Educación Inicial "Lucia Franco de Castro"	49	47	45	43	40,55
Colegio San Vicente de Paul	49	50	50	44	40,55
Escuela Patronato	45	47	45	43	40,55

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Para determinar el precio del servicio es muy importante para la empresa, mediante el mismo se generará rentabilidad para obtener ganancias, para la obtención del precio se considera varios aspectos para lo cual se utiliza la siguiente formula, fue tomada de (López Cortezo, 2009)

Tabla 27. Estructura de gastos

Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Mano de obra	\$ 95. 094,22	\$ 101. 184,22	\$ 101. 184,22	\$ 101. 184,22	\$ 101. 184,22
Costo de combustible	\$ 8. 424,00	\$ 8. 424,00	\$ 8. 424,00	\$ 8. 424,00	\$ 8. 424,00
Costo de mantenimiento	\$ 25. 230,00	\$ 25. 230,00	\$ 25. 230,00	\$ 25. 230,00	\$ 25. 230,00
Costo de ventas	\$ 128. 748,22	\$ 134. 838,22	\$ 134. 838,22	\$ 134. 838,22	\$ 134. 838,22
Sueldo personal administrativo	\$ 22. 141,20	\$ 23. 541,20	\$ 23. 541,20	\$ 23. 541,20	\$ 23. 541,20
Servicios básicos	\$ 960,00	\$ 960,00	\$ 960,00	\$ 960,00	\$ 960,00
Arriendo	\$ 1. 800,00	\$ 1. 800,00	\$ 1. 800,00	\$ 1. 800,00	\$ 1. 800,00
Suministros de oficina	\$ 169,78	\$ 169,78	\$ 169,78	\$ 169,78	\$ 169,78
Suministros de aseo	\$ 214,26	\$ 214,26	\$ 214,26	\$ 214,26	\$ 214,26
Pago transporte	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Uniformes	\$ 169,00	\$ 169,00	\$ 169,00	\$ 169,00	\$ 169,00
Publicidad	\$ 350,00	\$ 350,00	\$ 350,00	\$ 350,00	\$ 350,00
Depreciación y amortización	\$ 58. 037,81	\$ 58. 037,81	\$ 58. 037,81	\$ 57. 088,00	\$ 57. 088,00
Total gasto administrativo y ventas	\$ 83. 842,05	\$ 85. 242,05	\$ 85. 242,05	\$ 84. 292,24	\$ 84. 292,24
Costo financiero	\$ 19. 032,00	\$ 15. 899,67	\$ 12. 461,63	\$ 8. 688,04	\$ 4. 546,14
Costo total	\$ 231. 622,27	\$ 235. 979,94	\$ 232. 541,90	\$ 227. 818,50	\$ 223. 676,60
cantidad	8. 160	8. 967	9. 400	9. 854	10. 330
Costo /Unidad	\$ 28,39	\$ 26,32	\$ 24,74	\$ 23,12	\$ 21,65

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Muestra en la tabla 27 del costo de operación para el servicio de transporte escolar, para el primer año se tiene un costo de operación por unidad es de \$ 28,39 y para el quinto año el costo tiene disminución a \$21,65 debido al incremento de niños que necesitan este servicio, se debe considerar que a mayor cantidad de usuarios los costos se disminuirán.

$$\text{Precio} = \text{Costo} / (1 - \% \text{ margen})$$

$$\text{Precio} = 28,39 / (1 - 0,30\%)$$

$$\text{Precio} = 28,30 / (0,30)$$

$$\text{Precio} = 40,55$$

Concluye que el precio de servicio de transporte escolar es de \$40,55 centavos.

2.3. Estudio legal y administrativo

En la (Ecuador, Asamblea Contituyente, 2008), en la Constitución de la República se establece en el Art. 66 inciso 15 se describe como: “el derecho al desarrollo económico, en forma individual o colectivo, como se conforme los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental”.

También en el mismo documento (Ecuador, Asamblea Contituyente, 2008) describe en el Art. 394, establece que: “el estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, además la política de tarifas diferenciadas”.

2.3.1. Procedimiento para constituir una compañía

De acuerdo a (Wold Advisory Services, 2019) se necesita:

1. Reserva un nombre. - Una vez escogido el nombre de la compañía se debe hacerse a la Superintendencia de Compañías. Se debe verificar que no exista ninguna empresa con el mismo nombre que se pensó para la misma.
2. Elaboración de Estatutos. - Es un compromiso social que ordenara a la compañía y la cual va hacer validada mediante una minuta firmada por un abogado.
3. Abrir una cuenta de integración de capital. - esto se puede ejecutar en cualquier entidad financiera del país. La información se puede diferenciar dependiendo de la entidad financiera.
4. Eleva a escritura pública. - Se puede llegar donde el notario público y se debe aportar la reserva del nombre, el certificado de la cuenta de integración de capital y la minuta con los estatutos.
5. Aprueba el estatuto. - Se debe aportar con la escritura pública a la Superintendencia de Compañías para su correspondiente revisión y aprobación mediante resolución.
6. Pública en un diario. - La Superintendencia de Compañías ejecuta la adjudicación de 4 copias de la resolución y un extracto para la elaboración de la publicación en cualquier diario a nivel nacional.
7. Obtener los permisos municipales. - Se debe acercar al Municipio donde se fundará la

compañía, se debe pagar la patente municipal y solicitar un certificado de cumplimiento de obligaciones.

8. Inscribir tu compañía. - Con la documentación obtenida con anterioridad se debe dirigir al Registro Mercantil del cantón donde se formó la empresa para inscribir la sociedad.
9. Realizar una Junta General de Accionistas. - Se debe presentar una junta general de socios para la elección de representantes de la compañía (Presidente, Gerente, etc.) según lo establecido en los estatutos.
10. Obtención documentos habilitantes. - Una vez inscrito en el Registro Mercantil, en la Superintendencia de Compañías se facilitarán los documentos para abrir el RUC de la compañía.
11. Inscribir el nombramiento del representante. - Una vez más en el Registro Mercantil, se registra el nombramiento del gerente de la compañía el cual fue elegido por la Junta de Accionistas.
12. Obtención de RUC. - El registro único de contribuyentes (RUC) se adquiere en el Servicio de Rentas Internas (SRI).
13. Obtención de la carta para el banco. - Una vez teniendo el RUC, la Superintendencia de Compañías enviara una carta dirigida a la entidad financiera donde fue la apertura de la cuenta para habilitar del monto depositado.

Se deberá ejecutar cada uno de los pasos, donde se podrá efectuar la constitución de la compañía limitada o anónima

Para la constitución de una Compañía de transporte escolar se debe presentar a la Agencia Nacional de Tránsito los requisitos anteriormente mencionados ya que es una parte fundamental para obtener el permiso de operación los requisitos son:

- Proyecto de minuto: objetivo social exclusivo
- Reserva de nombre emitido por la Superintendencia de Compañías
- Documentos de identificación personal de los socios o accionistas: (Copias de cedula y papeleta de votación y licencia de conducir).
- Acta de nombramiento Provisional del Representante Legal (Trámites Ecuador, 2021)

La Compañía de Transporte Escolar “Líderes del Valle” será constituida como Sociedad Anónima, estará conformada para el inicio por veinticinco accionistas la cual su participación de cada uno está distribuida en un 4% del capital social de una forma igualitaria, el objetivo de invertir y dar comienzo a la idea de negocio.

2.4. Estudio financiero

2.4.1. Inversión inicial

La inversión inicial es la estructura del capital con el que va a contar la empresa para el desarrollo de las actividades para obtener una rentabilidad.

Para el comienzo de las actividades del negocio, por cuanto se debe tener presente la inversión va a estar conformada por: activos fijos, activos diferidos y capital de trabajo.

Tabla 28. Resumen de la inversión inicial

Descripción	Inversión
Capital de trabajo	\$ 38. 703,21
Activo fijo	\$ 289. 021,41
Vehículo	\$ 280. 000,00
Maquinaria y equipos	\$2. 424,00
Equipos de computación	\$ 2. 849,45
Muebles y enseres	\$ 3. 040,96
Activo diferido	\$ 900,00
Gasto de constitución	\$ 900,00
Otros activos	\$ 45,00
Marcas y patentes	\$ 45,00
Financiamiento total	\$ 328. 669,62
% participación	100,00%

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.4.1.1. Activos fijos

Los activos fijos están detallados por bienes físicos y se necesitan para el desarrollo de las actividades como son: maquinaria y equipo, muebles y enseres y equipos de computación.

Tabla 29. Depreciación de activos fijos

Descripción	Precio Total	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
ACTIVO FIJO						
Vehículo	\$ 280. 000,00	\$ 56. 000,00	\$ 56. 000,00	\$ 56. 000,00	\$ 56. 000,00	\$ 56. 000,00
Maquinaria y equipos	\$ 2. 424,00	\$ 594,90	\$ 594,90	\$ 594,90	\$ 594,90	\$ 594,90
Equipos de computación	\$ 2. 849,45	\$ 949,82	\$ 949,82	\$ 949,82	\$ 0,00	\$ 0,00
Muebles y enseres	\$ 3. 040,96	\$ 304,10	\$ 304,10	\$ 304,10	\$ 304,10	\$ 304,10
Total depreciación		\$ 57. 848,81	\$ 57. 848,81	\$ 57. 848,81	\$ 56. 899,00	\$ 56. 899,00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

2.4.1.2. Activos diferidos

Los activos diferidos son todos aquellos valores que incurrirá la empresa para su constitución legal esto permitirá que la empresa lleve a cabo las actividades.

Tabla 30. Activos diferidos

Activos diferidos		
Detalle	Documentación	Valor
Registro mercantil	Inscripción en el registro mercantil	\$ 500,00
Permisos municipales de funcionamiento	Patente municipal cumplimiento de obligaciones	\$ 45,00
Superintendencia de compañías	Registro en la superintendencia de compañías	\$ 150,00
Abogado	Trámites	\$ 200,00
Patente	Licencia para operar nombre	\$ 50,00
Ruc	Registro único de contribuyentes	-----
	Total	\$ 945,00

Fuente: **Investigación propia**
Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Los activos diferidos de la empresa se detallan en la tabla anterior, determina un valor de \$945,00.

2.4.1.3. Capital de trabajo

El capital de trabajo es muy importante ya que ayudara con el desarrollo de las actividades de la empresa, esto le permitirá determinar si es factible que la empresa comience con las operaciones de esta.

A continuación, detalla el capital de trabajo en el cual especifica los valores que se utilizara para los tres primeros meses.

Tabla 31. Capital de trabajo

Descripción	Requerimiento
Costos de mantenimiento	\$2. 102,50
Costos de Combustible	\$702,00
Mano de Obra	\$7. 924,52
Gastos Administrativos	\$ 2. 142,88
Gasto de Ventas	\$ 29,17
Total Mensual	\$ 12. 901,07
Meses	3
Capital Trabajo	\$ 38. 703,21

Fuente: **Investigación propia**
Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Tabla 32. Costos de mantenimiento

Descripción	Cantidad	Precio unitario	Costo mensual	Costo anual
Aceite de motor y filtros	120	\$ 55,00	\$ 550,00	\$ 6. 600,00
Aceite de caja	20	\$ 16,00	\$ 26,67	\$ 320,00
Aceite de transmisión	20	\$ 16,00	\$ 26,67	\$ 320,00
Aceite hidráulico	20	\$ 6,50	\$ 10,83	\$ 130,00
Frenos	20	\$ 47,00	\$ 78,33	\$ 940,00
Llantas	20	\$ 400,00	\$ 666,67	\$ 8. 000,00
Cambio de bandas	20	\$ 28,00	\$ 46,67	\$ 560,00
Chequeo sistema eléctrico	20	\$ 40,00	\$ 66,67	\$ 800,00
Lavada	120	\$ 18,00	\$ 180,00	\$ 2. 160,00
Varios	120	\$ 45,00	\$ 450,00	\$ 5. 400,00
Total			\$ 2. 102,50	\$ 25. 230,00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Tabla 33. Costo de combustible

Descripción	Galones	Precio	Costo Mensual	Costo Anual
Combustible	6480	\$ 1,30	\$ 702,00	\$ 8. 424,00

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Tabla 34. Mano de obra

Cargo	Can	Sueldo	13ro	14to	A. P	Vacaciones	Gasto mensual	Gasto anual
Conductor	10	\$609,00	\$50,75	\$33,33	\$73,99	\$25,38	\$7. 924,52	\$ 95. 094,22

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Tabla 35. Gastos administrativos

Gastos administrativos	Cantidad	Total mensual	Total anual
Gasto sueldos y salarios	12	\$1. 845,10	\$ 22. 141,20
Gasto servicios básicos	12	\$ 75,00	\$900,00
Gasto arriendo	12	\$ 150,00	\$ 1. 800,00
Gasto suministros de oficina	12	\$ 14,15	\$ 169,78
Gasto suministro de aseo	12	\$ 17,86	\$ 214,26
Gasto uniformes	12	\$ 14,08	\$ 169,00
Otros gastos	12	\$ 26,69	\$ 320,32
Depreciación gastos administrativos y ventas	0		\$ 57. 848,81
Amortización	0	\$ 0,00	\$ 189,00
Total gastos administrativos	12	\$ 2. 142,88	\$ 83. 752,37

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Tabla 36. Personal administrativo

Cargo	Can	Sueldo	13ro	14to	A. P	Vaca.	Gasto mensual	Gasto anual
Gerente	1	\$500,00	\$41,67	\$33,33	\$60,75	\$20,83	\$656,58	\$7. 879,00
Contador	1	\$500,00	\$41,67	\$33,33	\$60,75	\$20,83	\$656,58	\$7. 879,00
Secretaria	1	\$400,00	\$33,33	\$33,33	\$48,60	\$16,67	\$531,93	\$6. 383,20
Gasto sueldos	3	\$1. 400,00	\$116,67	\$100,00	\$170,10	\$58,33	\$1. 845,10	\$22. 141,20

Fuente: **Investigación propia**Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos****Tabla 37. Servicios básicos**

Descripción	Gasto mensual	Total anual
Agua	\$ 10,00	\$120,00
Energía eléctrica	\$ 20,00	\$240,00
Teléfono	\$ 15,00	\$180,00
Internet	\$ 30,00	\$360,00
Gasto servicios básicos	\$ 75,00	\$900,00

Fuente: **Investigación propia**Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos****Tabla 38. Arriendo**

Descripción	Meses	Precio unitario	Costo anual
Arriendo	12	\$ 150,00	\$ 1. 800,00

Fuente: **Investigación propia**Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos****Tabla 39. Suministros de oficina**

Descripción	Cantidad	Precio unitario	Valor total
Archivadores	15	\$ 1,63	\$ 24,45
Bolígrafo azul (Caja)	3	\$ 6,00	\$ 18,00
Borrador	8	\$ 0,14	\$ 1,12
Cinta scotch	3	\$ 1,51	\$ 4,53
Clips (Caja)	4	\$ 0,31	\$ 1,24
Resaltador	4	\$ 0,37	\$ 1,48
Estilete	4	\$ 0,41	\$ 1,64
Etiqueta - amarillo	15	\$ 0,39	\$ 5,85
Fechador	1	\$ 10,23	\$ 10,23
Folder plástico	15	\$ 0,61	\$ 9,15
Grapadora	4	\$ 2,76	\$ 11,04
Grapas (caja)	4	\$ 1,22	\$ 4,88
Lápiz	3	\$ 1,49	\$ 4,47
Líquido pen	6	\$ 0,51	\$ 3,06
Masking	5	\$ 0,78	\$ 3,90
Resma de papel	12	\$ 2,98	\$ 35,76
Papelera de metal	4	\$ 7,50	\$ 30,00
Perforadora	4	\$ 2,88	\$ 11,52
Post It 3m	2	\$ 1,01	\$ 2,02
Separador de hoja (Paquete)	5	\$ 0,91	\$ 4,55
Total	121	\$ 43,64	\$ 188,89

Fuente: **Investigación propia**Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Tabla 40. Suministros de aseo

Descripción	Cantidad	Precio unitario	Valor total
Trapeadores	3	\$ 2,99	\$ 8,97
Escobas	3	\$ 2,99	\$ 8,97
Tachos de basura	3	\$ 18,00	\$ 54,00
Fundas	10	\$ 0,48	\$ 4,80
Papel higiénico	3	\$ 10,00	\$ 30,00
Cloro	6	\$ 2,99	\$ 17,94
Recogedor de basura	3	\$ 1,99	\$ 5,97
Desinfectante	9	\$ 1,79	\$ 16,11
Desinfectante de manos	9	\$ 5,50	\$ 49,50
Jabón líquido	9	\$ 2,00	\$ 18,00
Total	58	\$48,73	\$ 214,26

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Tabla 41. Uniformes

Descripción	Cantidad	Precio unitario	Pago mensual	Total anual
Uniformes personal administrativo	3	\$ 23,00	\$5,75	\$ 69,00
Chalecos	10	\$ 10,00	\$8,33	\$ 100,00
Total	13	\$33,00	\$14,08	\$169,00

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Tabla 42. Otros gastos

Descripción	Costo mensual	Costo anual
Adquisición de radio frecuencia	\$ 26,69	\$ 320,32

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Tabla 43. Gasto de ventas

Descripción	Unidades	Total mensual	Total anual
Publicidad	3	\$ 29,17	\$350,00
Total			\$350,00

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

Tabla 44. Publicidad

Descripción	Cantidad	Precio unitario	Costo total
Tarjetas de presentación (paquete 1000)	1	\$ 25,00	\$ 25,00
Gigantografías	3	\$ 15,00	\$ 45,00
Esferos publicitarios 100 unidades	10	\$ 28,00	\$ 280,00
Total	14		\$350,00

Fuente: **Investigación propia**
 Elaborado por: **Nathaly Paulina Shive Ramos**

2.4.2. Monto de la inversión

En el presente proyecto se toma varias decisiones, el cual se definirá el monto de la

inversión con el cual se desarrollará el proyecto, la decisión financiera es el medio con el cual se sabe que fuentes de financiamiento tendrá y de donde será obtenido todos los recursos financieros, para cubrir con la inversión inicial del proyecto.

La empresa “Lideres del Valle” va a contar con la participación del 40,67% de capital propio mientras que el 59,33% va a ser financiado para conformar la empresa.

Tabla 45. Monto de la inversión

Descripción	Financiamiento		
	Inversión	Fuente	
		Propia	Préstamo
Capital de trabajo	\$ 38. 703,21	\$ 38. 703,21	\$ 0,00
Activo fijo	\$ 289. 021,41	\$ 0,00	\$ 195. 000,00
Vehículo	\$ 280. 000,00	\$ 85. 000,00	\$ 195. 000,00
Maquinaria y equipos	\$ 2. 424,00	\$ 2. 424,00	\$ 0,00
Equipos de computación	\$ 2. 849,45	\$ 2. 849,45	\$ 0,00
Muebles y enseres	\$ 3. 040,96	\$ 3. 040,96	\$ 0,00
Activo diferido	\$ 900,00	\$ 900,00	\$ 0,00
Gasto de constitución	\$ 900,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Otros activos	\$ 45,00	\$ 45,00	\$ 0,00
Marcas y patentes	\$ 45,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Financiamiento total	\$ 328. 669,62	\$ 133. 669,62	\$ 195. 000,00
% Participación	100,00%	40,67%	59,33%

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Tabla 46. Aporte de los socios

Socios	Aporte	% Participación
1	\$ 13. 866,96	4,067%
2	\$ 13. 866,96	4,067%
3	\$ 13. 866,96	4,067%
4	\$ 13. 866,96	4,067%
5	\$ 13. 866,96	4,067%
6	\$ 13. 866,96	4,067%
7	\$ 13. 866,96	4,067%
8	\$ 13. 866,96	4,067%
9	\$ 13. 866,96	4,067%
10	\$ 13. 866,96	4,067%
Total	\$ 138. 669,62	40,67%

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Cada uno de los accionistas aportara con \$13. 886,96 es decir con un 4,067% de capital propio.

2.4.3. Estado de pérdidas y ganancias

Tabla 47. Estado de resultados

ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS PROYECTADO						
	DETALLE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
(+)	Ingresos operacionales					
	Ventas	\$ 313. 800,00	\$ 344. 845,14	\$ 378. 961,67	\$ 416. 453,44	\$ 457. 654,38
(-)	Costo de ventas	\$128. 748,22	\$128. 748,22	\$134. 838,22	\$134. 838,22	\$134. 838,22
(=)	Utilidad bruta	\$185. 051,78	\$210. 006,92	\$244. 123,45	\$281. 615,22	\$322. 816,16
(-)	Gastos de administración y ventas	\$83. 782,05	\$85. 182,05	\$85. 182,05	\$84. 232,24	\$84. 232,24
(=)	Utilidad en operación	\$101. 269,73	\$124. 824,87	\$158. 941,39	\$197. 382,98	\$238. 583,93
(-)	Gastos financieros	\$ 19. 032,00	\$ 15. 899,67	\$ 12. 461,63	\$ 8. 688,04	\$ 4. 546,14
(=)	Utilidad antes impuestos y participaciones	\$82. 237,73	\$108. 925,20	\$146. 479,76	\$188. 694,94	\$234. 037,79
(-)	15% participación a trabajadores	\$12. 335,66	\$16. 338,78	\$21. 971,96	\$28. 304,24	\$35. 105,67
(=)	Utilidad antes impuesto renta	\$69. 902,07	\$92. 586,42	\$124. 507,80	\$160. 390,70	\$198. 932,12
(-)	22 % Impuesto renta	\$15. 378,46	\$20. 369,01	\$27. 391,72	\$35. 285,95	\$43. 765,07
(=)	UTILIDAD NETA	\$54. 523,61	\$72. 217,41	\$97. 116,08	\$125. 104,75	\$155. 167,05

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

En la siguiente tabla se puede observar el estado de resultados detalla que se tendrá utilidades netas la empresa “Lideres del Valle”, se estima que para el primer año de gestión tenga una utilidad de \$ 54. 523,61 y para el quinto año tendrá una utilidad de \$ 155. 167,05

2.4.4. Flujo de efectivo

En el siguiente flujo de efectivo se compara los ingresos con los egresos totales que tiene el proyecto, los cuales se detallaran a continuación.

Ingresos: estará compuesto por el capital social es decir el aporte de los socios y más el total de ventas establecidas.

Egresos: están compuestos por todos los recursos que la empresa necesita para poder llevar a cabo como son maquinaria y equipo, muebles y enseres y equipos de computación, estos materiales solo se adquirirán una vez, mientras que suministros de oficina y aseo, nómina y servicios básicos.

Tabla 48. Flujo de fondos

Flujo de caja	A ñ o s					
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Flujo de ingresos						
Ventas		313. 800,00	344. 845,14	378. 961,67	416. 453,44	457. 654,38
Total flujo de ingresos		313. 800,00	344. 845,14	378. 961,67	416. 453,44	457. 654,38
Flujo costos						
Costo de ventas		128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22
Gastos de administración y ventas		83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05
Inversión fija	-289. 021,41					
Capital de trabajo	-38. 703,21					
Inversión diferida	-945,00					
Total flujo de costos	-331. 487,62	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27
Flujo económico		101. 269,73	132. 314,87	166. 431,39	203. 923,17	245. 124,11
Recuperación capital de trabajo						38. 703,21
Préstamo	195. 000,00					
Pago préstamo		51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50
Participación trabajadores		12. 335,66	17. 252,28	21. 971,96	28. 304,24	35. 105,67
Impuesto a la renta		15. 378,46	21. 507,84	27. 391,72	35. 285,95	43. 765,07
Flujo financiero	-138. 669,62	22. 430,11	42. 429,25	65. 942,21	89. 207,47	153. 831,08

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

El flujo de fondo es el movimiento monetario el cual es efectuado de manera anual y acumulada, los datos obtenidos en el primer año serán de \$22. 430,11 y para el quinto año el monto será de \$153. 831,08 anuales.

2.5. Evaluación financiera

A continuación, se va a determinar los indicadores para poder sacar el VAN, TIR y relación costo-beneficio.

2.5.1. Tasa mínima de aceptación de rendimiento (TMAR)

El (TMAR) se evaluó con la siguiente fórmula

$$\text{TMAR} = \text{Tasa de inflación} + \text{riesgo de la inversión}$$

El riesgo país para el año 2020 fue de 1211,00 y la tasa de inflación fue de 0. 27 para el mes de octubre estos datos fueron detallados por él (Ecuador, Banco Central).

$$\text{TMAR} = -0. 27 + 12,11$$

$$\text{TMAR} = 13. 21$$

2.5.2. Tasa interna de retorno (TIR)

Tabla 49. Tasa interna de retorno (TIR)

$$0 = -1 + \frac{FNE_1}{(1 + TIR)^1} + \frac{FNE_1}{(1 + TIR)^2} + \frac{FNE_1}{(1 + TIR)^3} + \dots + \frac{FNE_1}{(1 + TIR)^n}$$

$$TIR = 0 = -1 + \sum_{t=1}^n \frac{FNE}{(1 + TIR)^n}$$

Dónde:

- I = Inversión inicial
- FNE = Flujo neto de caja
- n = Período de tiempo
- t = tiempo

Tabla 50. Tasa interna de retorno

Indicador	Valor
TMAR	13,21%
TIR	32%

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

La tasa interna de retorno del proyecto es mayor con el 32% al TMAR que tiene 13,21% por lo cual nuestro proyecto es viable.

2.5.3. Valor actual neto (VAN)

El VAN es el valor de la inversión el cual hace referencia a cobros y pagos de la inversión para poder determinar pérdidas o ganancias del proyecto.

Tabla 51. Valor actual neto (VAN)

PERIODO	FLUJO FONDOS
0	-138. 669,62
1	22. 430,11
2	42. 429,25
3	65. 942,21
4	89. 207,47
5	153. 831,08
VAN	\$84. 773,61

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

En la tabla 51 se puede observar que el VAN es positivo, por lo que se puede concluir que

el proyecto es aceptable y dejará beneficios, teniendo un VAN de \$84. 773,61 dólares.

2.5.4. Relación costo beneficio

La relación costo beneficio permitirá conocer cuál será el porcentaje de ganancia del proyecto, dependiendo de los valores de ingresos y egresos netos presentados en el estado de resultados.

Tabla 52. Relación costo beneficio

Indicador	Valor
Beneficio (B)	313. 800,00
Costo (C)	212. 530,27
B /C	313. 800 / 212. 530,27
Relación B/C	1,47649556

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

De acuerdo con los resultados obtenidos la relación de costo beneficio se puede concluir que por cada dólar financiado se tiene una utilidad de \$0,48 centavos de dólar.

2.5.5. Periodo de retorno de inversión (PRI)

Este indicador ayuda la medición del periodo de tiempo en el cual se recupera la inversión del proyecto.

Tabla 53. Periodo de retorno de inversión (PRI)

$$PRI = \frac{1}{TIR} * 100$$

$$PRI = \frac{1}{31} * 100$$

$$PRI = 0,032 * 100$$

$$PRI = 3,24$$

El período de recuperación de la inversión para el proyecto será de tres años, un mes y dos días.

2.5.6. Análisis de Sensibilidad

El análisis de sensibilidad es un instrumento que ayuda a determinar los resultados de la empresa, la cual permitirá ver los incrementos o disminuciones en los ingresos futuros del proyecto de inversión, con esto permitirá ver el riesgo de una inversión y con ello se puede tomar decisiones

dependiendo del riesgo que tenga la inversión.

Para realizar el análisis de sensibilidad se debe tomar en cuenta los escenarios que pueden presentarse:

- Optimista: este escenario se puede decir que existe la posibilidad de lograr más ingresos de los que se proyecta. Además, con ello se motiva a los inversionistas a tomar el riesgo.
- Normal: es el que se analiza para la inversión inicial
- Pesimista: este escenario quiere decir que el resultado del proyecto sea negativo.

Para realizar el análisis de sensibilidad se toma como informe el VAN; TIR, PRI y el B/C para los determinar cada uno de los escenarios se considera una variación del 5% en los ingresos para la empresa.

2.5.6.1. Escenario optimista

Tabla 54. Flujo de fondos escenario optimista

Flujo de caja	A ñ o s					
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Flujo de ingresos						
Ventas		329. 490,00	362. 087,40	397. 909,75	437. 276,11	480. 537,10
Total flujo de ingresos		329. 490,00	362. 087,40	397. 909,75	437. 276,11	480. 537,10
Flujo costos						
Costo de ventas		128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22
Gastos de administración y ventas		83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05
Inversión fija	-291. 839,41					
Capital de trabajo	-38. 703,21					
Inversión diferida	-945,00					
Total flujo de costos	-331. 487,62	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27
Flujo económico		116. 959,73	149. 557,13	185. 379,48	224. 745,84	268. 006,83
Recuperación capital de trabajo						\$38. 703,21
Préstamo	195. 000,00					
Pago préstamo		51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50
Participación trabajadores		14. 842,15	19. 979,57	24. 941,90	31. 540,85	38. 635,36
Impuesto a la renta		18. 503,22	24. 907,86	31. 094,24	39. 320,93	48. 165,41
Flujo financiero	-138. 487. ,62	32. 488,86	53. 544,20	78. 217,84	102. 758,55	168. 783,77

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Se puede determinar con el incremento del 5% en los ingresos de la empresa, se muestra un resultado que en los ingresos se tuvo un aumento con los flujos de fondos con lo cual se obtuvo una variación positiva en el cálculo de los indicadores.

2.5.6.2. Escenario pesimista

Tabla 55. Flujo de fondos escenario pesimista

Flujo de caja	A ñ o s					
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Flujo de ingresos						
Ventas		298. 110,00	327. 602,88	360. 013,58	395. 630,77	434. 771,66
Total flujo de ingresos		298. 110,00	327. 602,88	360. 013,58	395. 630,77	434. 771,66
Flujo costos						
Costo de ventas		128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22	128. 748,22
Gastos administración y ventas		83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05	83. 782,05
Inversión fija	-291. 839,41					
Capital de trabajo	-38. 703,21					
Inversión diferida	-945,00					
Total flujo de costos	-331. 487,62	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27	212. 530,27
Flujo económico		85. 579,73	115. 072,61	147. 483,31	183. 100,50	222. 241,39
Recuperación capital de trabajo						38. 703,21
Préstamo	195. 000,00					
Pago préstamo		51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50	51. 125,50
Participación trabajadores		10. 135,15	14. 806,89	19. 257,75	25. 294,05	31. 770,54
Impuesto a la renta		12. 635,16	18. 459,26	24. 007,66	31. 533,25	39. 607,27
Flujo financiero	-138. 669,62	11. 683,92	30. 680,96	53. 092,67	75. 147,69	138. 441,29

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Para el escenario pesimista se utilizó el 5 % en la cual va a disminuir los ingresos de la empresa. Con los datos que se obtuvo de la misma forma se realiza el cálculo de los índices.

Como se pudo determinar las variaciones de los ingresos en los dos escenarios también se tuvo una variación en las utilidades y el impuesto a la renta.

A continuación, se puede observar los resultados obtenidos de los indicadores de cada escenario que se calculó para el análisis de sensibilidad.

Tabla 56. Análisis de sensibilidad

Escenarios	Variación precio de venta	VAN	TIR	Periodo de recuperación	C/B
Optimista	Incremento 5%	\$ 122. 027,88	40%	2 años, 5 meses y 20 días	\$ 1,55
Normal	Se mantiene	\$84. 773,61	32%	3 años 1 mes y 2 días	\$ 1,48
Pesimista	Decremento del 5%	\$ 45. 720. 97	24%	4 años, 1 mes y 21 días	\$ 1,40

Elaborado por: Nathaly Paulina Shive Ramos

Una vez analizados los 3 escenarios con los índices de evaluación VAN, TIR, PRI, y B/C van a cambiar, lo que se puede determinar que el proyecto tiene una debilidad cuando se reducen los ingresos lo cual afecta a la empresa, pero dentro de los parámetros del TIR el proyecto sigue siendo viable, no se puede olvidar del otro escenario optimista el cual muestra que es viable por tener mayor aumento en los ingresos.

CONCLUSIONES

- El presente trabajo investigativo tiene como finalidad brindar un servicio de calidad, de acuerdo con la investigación de mercado realizado se pudo determinar que la mayoría de los padres de familia estarían dispuestos a utilizar un nuevo servicio de transporte escolar, para el traslado de sus hijos de manera segura y con todas las normas de bioseguridad establecidas.

- En el estudio técnico realizado ayudó a determinar de manera oportuna la localización del proyecto, también con una capacidad instalada de 10 unidades de transporte escolar con una capacidad de 17 pasajeros. El estudio legal del proyecto se estableció mediante documentos, requisitos y procedimientos necesarios para el ordenamiento de la empresa, se decidió que su constitución será como una sociedad anónima. El estudio financiero desarrollado en el presente trabajo investigativo se puede determinar que el proyecto es viable, se consiguió los siguientes valores: Tasa interna de retorno (TIR) de 32 % el cual es mayor a la tasa mínima de aceptación (TMAR) cuyo valor es de 13,21%. Mientras que el valor actual neto (VAN) es de \$84. 773,61, siendo un valor positivo, de igual manera el indicador de relación costo beneficio (RBC) es de \$ 1,48 donde se obtendrá una ganancia de \$ 0,48 centavos por cada dólar invertido esto ayuda a tener una rentabilidad en el proyecto.

RECOMENDACIONES

- Tratar de incrementar unidades de transporte escolar para cubrir al máximo la demanda insatisfecha en la parroquia de Conocoto, e ir incrementando la capacidad instalada para que los padres de familia no tomen transportes ilegales.

- Establecer rutas para el acceso del servicio para todos los padres de familia, tomando en cuenta que se pueden ampliar más rutas dependiendo de las necesidades del usuario. Tener muy presente los aspectos estratégicos, con esto se pueden realizar alianzas estratégicas con las demás compañías del sector, abriendo nuevas vacantes laborables para el sector del transporte escolar.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilera Díaz, A. (julio de 2017). El costo-beneficio como herramienta de decisión en la inversión en actividades científicas. *Cofin Habana*, 12(2), 322-343. Recuperado el 20 de marzo de 2021, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2073-60612017000200022
- Baca Urbina, G. (2010). *Evaluación de proyectos*. México: McGraw-Hill.
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la investigación*. Colombia: Pearson Educación de Colombia.
- Carbero Almendara, J., & Llorente Cejudo, M. d. (diciembre de 2013). La aplicación del juicio de experto como técnicas de evaluación de las tecnologías de la información y comunicación (TIC). *Revista de Tecnología de Información y Comunicación en Educación*, 7(2), 11-22. Recuperado el 28 de Junio de 2020, de <http://servicio.bc.uc.edu.ve/educacion/eduweb/v7n2/art01.pdf>
- Chala Chuva, S. K. (julio de 2016). *Estudio de factibilidad para la creación de una cooperativa de transporte para alumnos de primaria en la ciudad de Guayaquil en el 2016*. Recuperado el 20 de abril de 2020, de Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/15645/1/TESIS%20DE%20MAESTRIA%20SUSANA%20CHALA%20corregido%2022-12-2016.pdf>
- Chasi Carrión, J. P. (enero de 2016). *Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte escolar en la ciudad de Alamor, cantón Puyango, provincia de Loja*. Recuperado el 20 de abril de 2020, de Universidad Nacional de Loja: <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/10068/1/TESIS%20FINAL.pdf>
- Chavarría, H., Rojas, P., & Sepúlveda, S. (2002). *Competitividad: cadenas agroalimentarias y territorios rurales*. San José, Costa Rica: Agris. Recuperado el 28 de marzo de 2021, de <https://repositorio.iica.int/bitstream/handle/11324/9889/BVE20057996e.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Colombia, Departamento Nacional de Planeación. (12 de abril de 2013). *Curso virtual gestión de la inversión pública*. Recuperado el 20 de junio de 2020, de Gestión de la inversión pública: <http://red.unal.edu.co/cursos/eLearning/dnp/2/html/contenido-2.2.2-estudio-legal.html#:~:text=El%20estudio%20legal%20busca%20determinar,laborales%20y%20contrataci%C3%B3n%2C%20entre%20otros>.

Diario El Comercio. (28 de mayo de 2012). *Transporte escolar, a regularización*. Recuperado el 23 de junio de 2020, de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/transporte-escolar-a-regularizacion.html>

Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Reglamento para el servicio de transporte escolar e institucional*. Quito: Resolución No. 112-DIR-2014-ANT 12 de septiembre del 2014.

Ecuador, Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (16 de octubre de 2014). *Regularización del transporte escolar*. Quito: Ordenanza Municipal # 247 del 11 enero del 2008.

Ecuador, Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (9 de octubre de 2014). *Ordenanza que regula transporte escolar se aprobó por unanimidad*. Recuperado el 28 de junio de 2020, de Prensa Quito: http://prensa.quito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=7295&umt=Ordenanza%20que%20regula%20transporte%20escolar%20se%20aprob%F3%20por%20unanimidad

Ecuador, Asamblea Constituyente. (2008). *Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial*. Quito: Registro Oficial Suplemento #398 del 07 de agosto del 2008.

Ecuador, Asamblea Contituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro oficial #449 de 20 de octubre del 2008.

Ecuador, Asamblea Nacional. (12 de Agosto de 2010). *Código orgánico de la producción, comercio e inversiones*. Quito: Registro Oficial Suplemento 351 del 29 de diciembre- 2010.

Ecuador, Asamblea Nacional. (19 de Octubre de 2010). *Código orgánico organización territorial autonomía descentralización*. Quito: Registro oficial suplemento #303 de 19 de octubre del 2010.

Ecuador, Banco Central . (marzo de 2019). *Reporte trimestral de mercado laboral*. Recuperado el 30 de julio de 2020, de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/Empleo/imle201901.pdf>

Ecuador, Banco Central . (2020). *Indicadores económicos*. Recuperado el 26 de diciembre de 2020, de <https://www.bce.fin.ec/index.php/informacioneconomica>

Ecuador, Banco Central . (2020). *Producto Interno Bruto (PIB) sector transporte*. Recuperado el 13 de julio de 2020, de [https://sintesis.bce.fin.ec/BOE/OpenDocument/2011010922/AnalyticalReporting/webiDHTML/DownloadPDForXLS/we0004000054f0fc51d620/PUB_-_Indicadores_Macroecon%C3%B3micos_Trimestrales_\(VAB_constantes\).pdf](https://sintesis.bce.fin.ec/BOE/OpenDocument/2011010922/AnalyticalReporting/webiDHTML/DownloadPDForXLS/we0004000054f0fc51d620/PUB_-_Indicadores_Macroecon%C3%B3micos_Trimestrales_(VAB_constantes).pdf)

Ecuador, Banco Central . (2020). *Tasa de inflación anual*. Recuperado el 15 de julio de 2020, de https://sintesis.bce.fin.ec/BOE/OpenDocument/2011010922/AnalyticalReporting/webiDHTML/DownloadPDForXLS/we00130000611b43b76699/Inflaci%C3%B3n_mensual_nacional.pdf

Ecuador, Banco Central . (s.f.). *Preguntas frecuentes*. Recuperado el 12 de julio de 2020, de [https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/156-preguntas-frecuentes-banco-central-del-ecuador#:~:text=El%20Producto%20Interno%20Bruto%20\(PIB,agentes%20econ%C3%B3micos%20durante%20un%20per%C3%A9odo.](https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/156-preguntas-frecuentes-banco-central-del-ecuador#:~:text=El%20Producto%20Interno%20Bruto%20(PIB,agentes%20econ%C3%B3micos%20durante%20un%20per%C3%A9odo.)

Ecuador, Banco Central. (2021). *Tasas de interés activas efectivas y máximas referenciales vigentes por segmentación de la cartera*. Recuperado el 16 de julio de 2020, de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/IEMensual/m2031/IEM-1102-e.xlsx>

Ecuador, Consejo Nacional de Planificación. (22 de septiembre de 2017). *Plan nacional de desarrollo 2017-2021 toda una vida*. Recuperado el 5 de febrero de 2021, de Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo: <https://www.planificacion.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2017/11/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2017-2021.compressed.pdf

Ecuador, Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Conocoto. (2015). *Actualización plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. Recuperado el 30 de julio de 2020, de Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Conocoto: http://sitp.pichincha.gob.ec/repositorio/disenio_paginas/archivos/PDOT%20CONOCOTO%202015.pdf

Ecuador, Instituto de Normalización. (2018). *Reglamento técnico ecuatoriano RTE INEN 041:2013*. Quito: Acuerdo Ministerial 13097 22 de abril del 2013.

Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Población y tasas de crecimiento intercensal de 2010-2001-1990 por sexo, según parroquias*. Recuperado el 30 de julio de 2020, de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Tabulados_CPV_2010/3_TCA_PARR_NAC_POBL_1990_2001_2010.xls

Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (diciembre de 2011). *Triángulo de estratificación económica*. Recuperado el 12 de agosto de 2020, de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Sociales/Encuesta_Estratificacion_Nivel_Socioeconomico/111220_NSE_Presentacion.pdf

Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (s.f.). *Estratificación del nivel socioeconómico*. Recuperado el 12 de agosto de 2020, de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/encuesta-de-estratificacion-del-nivel-socioeconomico/#:~:text=La%20encuesta%20reflej%C3%B3%20que%20los,de%20puntuaaci%C3%B3n%20a%20las%20variables>.

Ecuador, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (s.f.). *Población económicamente activa*. Recuperado el 15 de enero de 2021, de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Bibliotecas/Cartografia/Atlas_de_Genero/Tablas_Libro/21_pea_ocu_desocu_15%20
 anos.xlsx

Ecuador, Ministerio de Educación. (2014). *Normativa de transporte escolar para los establecimientos del sistema educativo nacional*. Quito: ACUERDO Nro. MINEDUC-ME-2014-00019-A 1 de julio del 2014.

Ecuador, Ministerio de Educación. (diciembre de 2019). *Informe de rendición de cuentas*. Recuperado el 5 de septiembre de 2020, de Ministerio de educación - Dirección distrital de educación del distrito 17D08 – Los Chiilos: <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/17D08.pdf>

Ecuador, Presidencia de la República. (2020). *Reglamento de la regulación de precios de derivados de petróleo*. Quito: Registro Oficial Suplemento #322 20 de mayo del 2020.

Ecuador, Secretaría Metropolitana de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (marzo de 2018). *Diagnóstico de salud del Distrito Metropolitano de Quito Secretaría Metropolitana de Salud*. Recuperado el 30 de julio de 2020, de Secretaría Metropolitana de Salud: https://www.quito.gob.ec/documents/Salud/Diagnostico_Salud_DMQ2017.pdf

Erossa Martín, V. E. (2004). *Proyectos de inversión en ingeniería* (Cuarta ed.). México: Noriega.

Flores Uribe, J. A. (2015). *Proyectos de inversión para las PYME* (Tercera ed.). Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.

Gómez Bastar, S. (2012). *Metodología de la investigación*. Tlalnepantla, México: Red Tercer Milenio.

Google Maps. (2020). *Ubicación de la parroquia de Conocoto*. Recuperado el 13 de agosto de 2020, de <https://www.google.com.ec/maps/place/Conocoto,+Quito/@-0.2745763,-78.5198314,13z/data=!4m5!3m4!1s0x91d598058220df07:0xd3a3016d4db6b91e!8m2!3d-0.3069491!4d-78.5018999>

- Gutiérrez Andrade, O., & Zurita Moreno, A. (2006). Sobre la inflación. *Perspectivas*, 9(3), 81-115. Recuperado el 15 de julio de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/4259/425942413004.pdf>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill/ Interamericana.
- Hurtado de Barrera, J. (2010). *Metodología de la investigación: guía para comprensión holística de la ciencia*. Bogotá, Colombia: Columbia Quirón.
- Koontz, H., Weihrick, H., & Cannice, M. (2012). *Administración: una perspectiva global y empresarial* (Novena ed.). México: McGraw-Hill.
- López Cortezo, P. (2009). *Marketing efectivo*. México: Pearson Educación.
- Malhotra, N. K. (2008). *Investigación de mercados* (Quinta ed.). México: Pearson Educación.
- Marín Monteagudo, D. R. (24 de enero de 2012). *Elaboración de proyectos educativos y sociales*. Recuperado el 13 de noviembre de 2019, de Universidad Pedagógica Nacional: <http://garduno-elaboracion-de-proyectos.blogspot.com/2012/01/macro-localizacion-y-micro-localizacion.html>
- Meza Orozco, J. d. (2013). *Evaluación financiera de proyectos* (Tercera ed.). Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Moyano Castillejo, L. E. (2016). *Plan de negocios*. Lima, Perú: Macro.
- Pardo Álvarez, J. M. (2012). *Configuración y usos de un mapa de procesos*. Madrid, España: Aenor Ediciones.
- Porter, M. (2015). *Estrategia competitiva. El análisis estructural de las industrias*. México: Patria.
- Randall, G. (2003). *Principios de marketing*. Madrid, España: Paraninfo.
- Torres, J. (2015). *Proyectos de negocios: método práctico para emprendedores*. Santiago de Chile: Univesidad de Santiago de Chile.

Trámites Ecuador. (2021). *Constitución jurídica compañía de transporte*. Recuperado el 14 de enero de 2021, de Trámites de Ecuador: <https://tramites.ecuadorlegalonline.com/transporte/agencia-nacional-de-transito/constitucion-juridica-compania-de-transporte/>

Weinbeger Villarán, K. (2009). *Plan de negocios herramienta para evaluar la viabilidad de un negocio*. Recuperado el 15 de enero de 2021, de Ministerio de la Producción de Perú: http://www.crecemype.pe/portal/images/stories/files/plan_negocios.pdf

Wold Advisory Services. (11 de septiembre de 2019). *¿Cuáles son los requisitos para constituir una compañía en el Ecuador?* Recuperado el 20 de diciembre de 2020, de Wold Advisory Services: <https://was.fin.ec/web/2019/09/11/cuales-son-los-requisitos-para-constituir-una-compania-en-el-ecuador/>

Zorrilla Arena, S., & Silvestre Méndez, J. (1994). *Diccionario de economía*. México: Limusa.

ANEXOS

Anexo 1. Investigación propia

Universidad Metropolitana

Encuesta

Encuestados: Perfil de uso de Transporte Escolar

1. ¿En qué Barrio de Conocoto habita usted?

2. ¿Tiene hijos?

- SI
- NO (*Si su respuesta es no termina la encuesta*)

3. ¿Cuántos hijos tiene?

4. ¿En qué rango de edad se encuentran?

Menores de 5 años	
6-10 años	
11-15 años	
Más de 15 años	
Más de 1200	

5. Cuanto percibe mensualmente de trabajo

Menos de 400	
Entre 400-600	
Entre 600-800	
Entre 800-1200	
Más de 1200	

6. ¿Antes de la pandemia sus hijos utilizaban transporte escolar?

SI	
NO	

- Si la Respuesta es No pase a la pregunta 7
- Si la respuesta es SI pase a la pregunta 6. 1

7. ¿Cuánto dinero mensualmente asigna, para cada uno de sus hijos, para el transporte escolar?

Menos de 40	
Entre 40 y 50	
Entre 50 y 60	
Más de 60	

8. ¿Le gustaría que sus hijos tomen el transporte escolar?

SI	
NO	

- Si su respuesta es NO termina la encuesta

9. ¿Qué medio de transporta utiliza para trasladar a sus hijos a las escuelas del sector?

Bus	
Taxi	
Vehículo Propio	
Transporte Informal	

10. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar, por cada uno de sus hijos, para utilizar el servicio de transporte escolar, tomando en cuenta el sector donde vive?

Menos de 40	
Entre 40 y 50	
Entre 50 y 60	
Más de 60	

11. ¿Cómo le gustaría que se brinde el servicio de Transporte Escolar?

Puerta a Puerta	<input type="checkbox"/>
Parada Común	<input type="checkbox"/>

12. ¿Qué características prefiere que brinde nuestro servicio?

Normas de Bioseguridad	<input type="checkbox"/>
Unidades Nuevas	<input type="checkbox"/>
Tecnología de Punta	<input type="checkbox"/>
Puntualidad	<input type="checkbox"/>

13. ¿Qué tipo de modalidad le interesaría?

Recorrido Completo	<input type="checkbox"/>
Medio Recorrido	<input type="checkbox"/>

14. ¿El pago del servicio de transporte escolar sería?

Efectivo	<input type="checkbox"/>
Transferencia	<input type="checkbox"/>

15. ¿Cuál es el medio de comunicación que generalmente utiliza para enterarse para el servicio de transporte escolar?

- Radio
- Redes Sociales
- Hojas volantes
- Otros

Anexo 2. Instrumento para la validación de expertos**DATOS DEL EXPERTO****Nombres:** _____**Apellidos:** _____**Género:** _____**Profesión:** _____**Último título obtenido:** _____**Institución en donde trabaja:** _____**Asignatura que dicta:** _____**Cargo:** _____**Antigüedad:** _____

Instrucción para el uso del presente instrumento: Marque con una X, la dimensión a la cual considera que pertenece cada ítem.

A: Aceptable B: Deficiente C: Excelente

Ítem	A	B	C	Observación
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				

Observaciones y sugerencias:

Constancia de Validación

Yo con C. I. de profesión y ejerciendo actualmente como Docente Universitario, en la UMET Sede de Quito, hago constar que he revisado, con fines de validación el instrumento Plan de negocios para la creación de la empresa dedicada al transporte escolar en el cantón Quito, parroquia de Conocoto. Diseñado por la investigadora Nathaly Shive, y luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones:

	Deficiente	Aceptable	Excelente
Congruencia ítem – dimensión			
Amplitud de contenidos			
Redacción de los ítems			
Ortografía			
Presentación			

En Quito, a los 2020

Firma del validador

Anexo 3. Tabla de amortización



Detalle Simulación de Crédito

Tipo	PYME		
Destino	Activo Fijo	Tasa Nominal(%)	9.76
Sector Económico	N/A	Tasa Efectiva(%)	9.76
Facilidad	Pequeña y Mediana	Monto(USD)	195,000.00
Tipo Amortización	Empresa	Plazo(Años)	5
Forma de Pago	Cuota Fija	Fecha Simulación	2021-03-11
	Anual		

Recuerda: Esta información es una simulación de crédito que permite familiarizarse con nuestro sistema.
No tiene validez como documento legal o como solicitud de crédito.

Periodo	Saldo	Capital	Interés	Cuota
0	195000.00			
1	162906.50	32093.50	19032.00	51125.50
2	127680.68	35225.82	15899.67	51125.50
3	89016.81	38663.86	12461.63	51125.50
4	46579.35	42437.46	8688.04	51125.50
5	0.00	46579.35	4546.14	51125.50

Anexo 4. Precio de las furgonetas

automekano Soueast ▾ DFSK ▾ King Long ▾ UD Trucks ▾ JCB ▾

FURGONETAS

 <p>New Kingwin Homologada para 17 pasajeros desde \$27.490</p>	 <p>Kingwin Homologada para 17 pasajeros desde \$22.990</p>	 <p>Kingo Homologada para 20 pasajeros desde \$35.490</p>
--	--	---