



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

**TESIS PRESENTADA PARA OPTAR EL GRADO ACADEMICO DE
MAGISTER EN ECONOMÍA CON MENCIÓN EN FINANZAS Y
PROYECTOS CORPORATIVOS**

TEMA:

**PROYECTO PARA LA CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE
CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE
GUAYAQUIL.**

AUTORA:

DRA. PATRÍCIA MARIA ORTEGA RAMÍREZ, ABOGADA.

TUTOR

ECON. FREDDY ALVARADO ESPINOZA, MSC.

GUAYAQUIL - ECUADOR

AGOSTO DE 2015



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS		
TÍTULO Y SUBTÍTULO: PROYECTO PARA LA CREACION DE UNA ESCUELA DE CONDUCCION PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.		
AUTORA: DRA. PATRICIA MARIA ORTEGA RAMIREZ, Abogada		TUTOR: Ec. Freddy Alvarado Espinoza, MSc.
		REVISORES:
INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL		FACULTAD: CIECNCIAS ECONOMICAS
CARRERA: MAESTRIA EN ECONOMÍA CON MENCIÓN EN FINANZAS Y PROYECTOS CORPORATIVOS		
FECHA DE PUBLICACIÓN:		Nº DE PÁGS. 106
TITULO OBTENIDO : Magister en Economía		
ÁREAS TEMÁTICAS: PROYECTOS CORPORATIVOS		
PALABRAS CLAVES: ANT.- Agencia Nacional de Tránsito. Licencia de Conducir, Licencia No Profesional, Matrícula		
RESUMEN: La elaboración de un proyecto para la creación de una Escuela de Conducción para Choferes no Profesionales en la Ciudad de Guayaquil, contribuirá a crear una mayor conciencia social en las personas que conducen un vehículo, lo cual redundara' en un menor índice de accidentes de tránsito, y a la vez será una fuente de ingresos para los promotores de dicho proyecto.		
Nº DE REGISTRO (en base de datos):		Nº DE CLASIFICACIÓN:
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI X	NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0 9 9 9 0 0 1 8 5 5	E-mail: patriortegar22@yahoo.com
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN: Facultad de Ciencias Económicas	Nombre: Econ. Natalia Andrade Moreira	
	Teléfono: 042293083	
	E-mail: nandramo@hotmail.com www.ug.edu.ec	

Quito: Av. WhymperE7-37 y Alpallana, edificio Delfos, teléfonos (593-2) 2505660/ 1; y en la Av. 9 de octubre 624 y Carrión, edificio Prometeo, teléfonos 2569898/ 9. Fax: (593 2) 250-9054

UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE POST – GRADO DE ECONOMÍA

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Guayaquil, agosto 14 de 2015

Economista

Marina Mero Figueroa

Decana de la Facultad de Ciencias Económicas

Universidad de Guayaquil

Ciudad.-

De mis consideraciones:

Una vez que se ha terminado el proceso de revisión de la tesis titulada **“PROYECTO PARA LA CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL**, realizado por la señora **Doctora PATRICIA MARÍA ORTEGA RAMÍREZ, Abogada**, previo a la obtención del grado académico de **MAGISTER EN ECONOMÍA CON MENCIÓN EN FINANZAS Y PROYECTOS CORPORATIVOS**; informo a usted que el trabajo se ha realizado conforme a la hipótesis propuesta por la autora, cumpliendo con los demás requisitos metodológicos y normas establecidas exigidos por su dirección.

El mencionado trabajo está contenido en **UN** ejemplar inédito, y, **UN CD** compacto el cual están incluidos los archivos digitales correspondientes del proyecto.

Particular que comunico a usted para los fines consiguientes.

Atentamente

Economista FREDDY ALVARADO ESPINOZA, MSc.

TUTOR

AGRADECIMIENTO

Eternamente agradecida con mi Dios por facilitarme lo que le pido, proporcionarme constancia, inteligencia, sabiduría; a mis padres Carlos y Zoila quienes pusieron en mí fe y dedicación, contribuyendo con su esfuerzo a formarme como una buena ciudadana; a mis hijos Edward, Alejandra, Andrea y Ricardo, quienes son y serán el motor de mi vida, a mi amado esposo Enrique agradecerle por siempre el que dispusiera parte de su tiempo para escuchar mis consultas y ofrecerme sus consejos.

Igualmente quiero agradecer de manera especial a mi Tutor el Economista Freddy Alvarado Espinoza, MSc., por las indicaciones que me proporcionó, por ser mi guía, y por su valioso aporte que hicieron posible la feliz culminación de esta tesis, así como a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil por darme la oportunidad de obtener un Título de Cuarto Nivel.

Finalmente, quiero hacer extensivo mi profundo agradecimiento a todas las personas que de una u otra manera con su apoyo contribuyeron a la culminación de este trabajo.

Atentamente,

Dra. PATRICIA MARÍA ORTEGA RAMÍREZ, ABOGADA
C.C. 0902886910

DEDICATORIA

A mis queridos padres

Carlos Enrique Ortega Pereira

Y

Zoila Josefina Ramírez Granda de Ortega

A mi esposo, Econ. Luis Enrique Gavilánez García, MSc.

A mis hijos: Edward, Alejandra, Andrea y Ricardo

Con infinito amor

PATRICIA MARIA

ÌNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	Pág. 1
-------------------	--------

CAPÍTULO 1

1. AGENCIA NACIONAL DE TRÀNSITO Y SU FORMA ORGANIZATIVA.	Pág. 7
1.1 Reseña Histórica de la Agencia Nacional de Tránsito.	Pág. 7
1.2 Facultades y Obligaciones de la Agencia Nacional de Tránsito.	Pág. 9
1.3 Forma organizativa de la Agencia Nacional de Tránsito.	Pág. 12
1.4 Leyes Vigentes y su incidencia en un exitoso cumplimiento y ejecución.	Pág. 13
1.4.1 Constitución Política de la República del Ecuador.	Pág. 14
1.4.2 Ley de Caminos, y Reglamento de Aplicación.	Pág. 16
1.4.3 Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Pág. 18
1.4.4 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Pág. 25
1.4.5 Reglamento para la Recuperación de Puntos de Licencias de Conducir.	Pág. 26

CAPÍTULO 2

2. PLAN DE MARKETING DEL “PROYECTO PARA LA CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL”.	
2.1 Localización, ubicación, instalaciones.	Pág. 30
2.1.1 Estudio de Macrolocalización.	Pág. 31
2.1.2 Estudio de Microlocalización.	Pág. 32
2.1.3 Instalaciones	Pág. 32
2.1.4 Capacidad Empleada o Utilizada	Pág. 34

2.1.5	Distribución Física de Instalaciones	Pág. 35
2.2	Productos y Servicios.	Pág. 36
2.2.1	Capacidad de Producción.	Pág. 36
2.2.2	Método de estudios.	Pág. 38
2.2.3	Características Técnicas del Producto.	Pág. 43
2.2.4	Producto.	Pág. 43
2.2.5	La Escuela de Conducción para Choferes no Profesionales.	Pág. 46
2.2.6	Precio.	Pág. 46
2.2.7	Proceso.	Pág. 47
2.3	Equipo a utilizar.	Pág. 47
2.3.1	Requisitos.	Pág. 47
2.3.2	Requerimiento de Activo Fijo.	Pág. 49
2.4	Personal Necesario para funcionar.	Pág. 52
2.4.1	Ingeniería del Proyecto – Capital de Trabajo	Pág. 53
2.5	El Mercado.	Pág. 53
2.5.1	Clientes.	Pág. 53
2.5.2	Competidores.	Pág. 55
2.5.3	Requisitos y Documentos necesarios para ingresar y aprobar los cursos de manejo para conductores no profesionales.	Pág. 56
2.5.4	Duración el curso de conducción	Pág. 56
2.6	Encuestas, Tabulación, Resultados.	Pág. 57
2.6.1	Investigación Cualitativa.	Pág. 57
2.6.2	Selección de la Muestra.	Pág. 57
2.6.3	Cálculo de la Muestra.	Pág. 58
2.6.4	Diseño de Instrumento de recopilación de Datos.	Pág. 59
2.6.5	Diseño del Cuestionario.	Pág. 61
2.6.6	Etapas de la investigación.	Pág. 63
2.6.7	Resultados de la Investigación.	Pág. 63

CAPÍTULO 3

3. PLAN DE FINANCIAMIENTO DE LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.

3.1	PRESUPUESTO DE GASTOS Y BENEFICIOS/UTILIDADES.	Pag. 67
3.1.1	Gastos Pre operacionales de Constitución e Instalación y Capital de Trabajo.	Pag. 68
3.1.2	Gastos de Muebles y Enseres, Equipos de Oficina y Vehículos.	Pág. 69
3.1.3	Inversión Inicial	Pág. 70
3.1.4	Tablas de Amortización del Préstamo financiamiento externo	Pág. 71
3.1.5	Provisión de Sueldos y Beneficios años 1, 2, 3, 4, y 5.	Pág. 72
3.1.6	Amortizaciones y Depreciaciones años 1, 2, 3, 4, y 5.	Pág. 74
3.1.7	Detalle de ingresos por ventas en Unidades años 1, 2, 3, 4, y 5.	Pág. 74
3.1.8	Detalle de Costos Variables y Gastos Fijos años 1, 2, 3, 4, y 5.	Pág. 75
3.1.9	MarkUp, Margen, PE, PC años 1, 2, 3, 4, y 5.	Pág. 76
3.1.10	Pérdidas y Ganancias P & G años 1, 2, 3, 4, y 5, y Análisis Vertical.	Pág. 77
3.1.11	Detalle mensual de Ventas y Costo de Ventas.	Pág. 78
3.2	CASH FLOW.	
3.2.1	Flujo de Efectivo Proyectado años 1, 2, 3, 4, y 5.	Pág. 80
3.3	PRESUPUESTO DE BALANCE GENERAL INICIAL Y AÑOS 1, 2, 3, 4, y 5.	Pág. 80
3.4	RAZONES DE LIQUIDEZ, APALANCAMIENTO, GESTIÓN, RENTABILIDAD.	Pág. 81
3.5	EVALUACIÓN DEL PROYECTO, INDICADORES, TMAR, VAN, TIR, PAYBACK.	Pág. 82
3.5.1	Matriz del Marco lógico.	Pág. 83
3.5.2	Análisis de la TIR y del VAN.	Pag. 84

3.6 INFLACIÓN TASAS. Pag. 89

CAPÍTULO 4

4.1 PRESENTACIÓN DEL PLAN DE NEGOCIO. Pag. 91

4.2 CARTA DE PRESENTACIÓN A LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO. Pág. 91

Membrete con el nombre de la escuela de conducción, dirección, número de teléfono, fax, logo de la compañía.

4.3 PLAN DE NEGOCIOS. Pag. 93

4.4 CONCLUSIONES. Pag. 105

4.5 RECOMENDACIONES. Pag. 106

BIBLIOGRAFIA. Pag. 107

..

ÌNDICE DE GRÀFICOS

CUADRO 2.1.1 Mapa vial de Guayaquil.png	Pág. 30
CUADRO 2.1.2 Requisitos para funcionamiento de Una Escuela de Conducción	Pág. 33
CUADRO 2.1.3 Diagrama Operativo	Pág. 34
CUADRO 2.1.4 Diagrama de Flujo Operativo	Pág. 35
CUADRO 2.1.5 Mapa Distribución	Pág. 36
CUADRO 2.2.1 Horario de Clases	Pág. 39
CUADRO 2.2.2 Diagrama de Flujo	Pág. 44
CUADRO 2.3.1 Equipo Psicosenométrico	Pág. 49
CUADRO 2.3.2 Necesidad de Vehículos	Pág. 50
CUADRO 2.3.3 Vehículos Chevrolet Spark	Pág. 50
CUADRO 2.3.4 Interior Chevrolet Spark	Pág. 51
CUADRO 2.3.5 Chevrolet Spark 2015	Pág. 51
CUADRO 2.3.6 Cálculo del Costo para vehículos Usados	Pág. 52
CUADRO 2.3.7 Cálculo del Costo de Arriendo para Vehículos Usados	Pág. 52
CUADRO 2.4.1 Recursos Humanos	Pág. 52
CUADRO 2.4.2 Capital de Trabajo	Pág. 53
CUADRO 2.5.1 Mapa parroquias urbanas de Guayaquil	Pág. 53
CUADRO 2.5.2 Escuelas de Manejo Autorizadas de Guayaquil	Pág. 55
CUADRO 2.6.1 Tamaño de la muestra	Pág. 60
CUADRO 2.6.2 Procesos de Investigación de Mercado	Pág. 64
CUADRO 2.6.3 Zona Urbana de Guayaquil	Pág. 65
CUADRO 2.6.4 Datos Generales	Pág. 65
CUADRO 2.6.5 Género	Pág. 66
CUADRO 2.6.6 Propiedad vehículo	Pág. 66
CUADRO 3.5.2 Fuentes de Inversión	Pág. 86

INTRODUCCIÓN

Actualmente para la provincia del Guayas, concretamente en la ciudad de Guayaquil existen solo ocho (8) escuelas de conducción aprobadas, y el incremento del parque vehicular especialmente de automóviles particulares, ha creado la necesidad de establecer una nueva escuela de conducción para paliar el incremento de accidentes de tránsito, las multas y sanciones por exceso de velocidad, las multas, sanciones y accidentes fatales por hablar por teléfono celular mientras conducen, las multas y sanciones por pasarse la luz roja, e inobservancia de las leyes de tránsito que a los choferes les hacen perder puntos en sus licencias, en accidentes graves detenciones y multas monetarias, ; es así que en la "Escuela de Conducción para Choferes no Profesionales en la ciudad de Guayaquil"; se dictarán cursos de manejo y conducción a conciencia y con especial compromiso, eficiencia y eficacia, de manera responsable, para que sus educandos resalten por su total observancia a las leyes de tránsito y buena forma de conducir.

Una Escuela de Conducción de Vehículos para choferes no profesionales apoyará en la educación, perfección y avance de muchas personas que usan su vehículo como medio de transporte, y/o medio de trabajo.

Según repositorio.espe.edu.ec, *"del total de vehículos que circulan en el país, se ha determinado que el 95.2%, son automotores de uso particular, los de alquiler representan el 4.0%, los que pertenecen al Estado el 0.6%, y los de uso Municipal, apenas el 0.2%".* (Tutin, 2011)¹

Este crecimiento implica mayores necesidades de seguridad al conducir los vehículos, que pese a la carencia de escuelas de conducción no profesionales que a la vez "es una fuente de trabajo para una gran cantidad de pequeños emprendedores". (CIA World Factbook. CIA, 2011)

La escuela de Conducción de vehículos para CHOFERES NO PROFESIONALES, preparará de la mejor manera a las personas que deseen aprender a manejar como **Choferes No Profesionales**, utilizando las mejores

¹ Fuente: ECUADORENVIVO.COM viernes 21 enero 2011

técnicas de aprendizaje, y minimizando los riesgos que pudieren existir en la práctica, para lograrlo nos hemos orientado a trabajar con personal altamente competente.

Santiago de Guayaquil, capital de la provincia del Guayas, es la más grande y más poblada ciudad del Ecuador, siendo muy importante como eje de comercio, negocios, cultura, política, arte, etc., la “La Perla del Pacífico” es considerada como la "**capital económica del Ecuador**".

Guayaquil se divide en 16 parroquias urbanas, con un total de 2´526.927 habitantes según el último censo poblacional del año 2010, que incluye las poblaciones de Guayaquil, de Durán y de La Puntilla. En la actualidad “*Guayaquil tiene una población flotante que alcanza las 2´634.016 personas dentro de su área metropolitana*” (CIA World Factbook. CIA, 2011)², teniendo en cuenta una tasa anual promedio de crecimiento poblacional de 2,70%. Con 344,5 km² de superficie, el 91,9% es decir 316,42 km² son de tierra firme; y el 8,1%, o sea 28,08 km², son de ríos y esteros. El Área Metropolitana de Guayaquil va más allá, e incluye la población de las ciudades de Milagro, Daule, Playas entre otras, proporcionándole un total de 3´063.727 habitantes³.

Con tal cantidad de población de 5´697.743 entre estable y flotante, Guayaquil tiene escasamente ocho (8) escuelas de conducción que no abastecen la demanda.⁴

El Banco Central del Ecuador efectuó un estudio en el año 2010, que demuestra que la economía de la provincia del Guayas, genera un PIB de 26,44% que lo ubica a la cabeza de las demás.

Del total de vehículos que circulan en el país, se ha determinado que

² CIA World Fact book. CIA. 2011.

³ Wikipedia, http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Ciudades_de_Ecuador Guayaquil 2013.

⁴ <http://www.ant.gob.ec> dato estadístico.

el 95.2%, son vehículos particulares, los vehículos rentados constituyen el 4.0%, de propiedad del Gobierno el 0.6%, y de propiedad del municipio el 0.2%.⁵

PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS DE TRABAJO

La Escuela de Conducción de Vehículos para choferes no profesionales contribuirá a mejorar la educación vial, consecuentemente la reducción de accidentes de tránsito.

OBJETIVOS

➤ OBJETIVO GENERAL

Elaborar un plan de Inversión para la creación de una Escuela de Conducción de vehículos para choferes no profesionales en la ciudad de Guayaquil.

➤ OBJETIVOS ESPECÍFICOS

-  *Determinar los factores internos y externos que pueden afectar a la creación de la Escuela de Conducción para detectar amenazas y oportunidades del mercado.*
-  Desarrollar un estudio de mercado con la finalidad de conocer la oferta, la demanda, y la demanda insatisfecha.
-  Determinar la localización, tamaño óptimo y los recursos requeridos del proyecto.
-  Elaborar el estudio financiero para determinar la factibilidad del proyecto mediante los respectivos indicadores financieros.
-  Presentar un plan de negocios

⁵ Fuente: ECUADORENVIVO.COM viernes 21 enero 2011

MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

En la presente investigación utilizaré los métodos que consisten en los tópicos siguientes:

1. **DESCRIPTIVA:** se utiliza para describir una realidad, en todos los componentes principales, en caracterizar un hecho, fenómeno o grupo de sujetos, con la finalidad de establecer su estructura y comportamiento. Se pretende reunir información de personas de los sectores de todas las etapas de: El Cóndor, Los Rosales Samanes, Vergeles, Orquídeas y barrios o sectores aledaños a los aspectos particulares de la investigación propuesta.
2. **DE CAMPO:** Se aplica, al análisis sistemático de problemas en la realidad, con el propósito de describirlos, interpretarlos, atender su naturaleza y factores que los constituyen, explicar sus causas y efectos, o predecir su ocurrencia, haciendo uso de métodos característicos de cualquiera de los paradigmas o enfoques de investigación conocidos o en desarrollo.
3. **CUANTITATIVA:** Es un proceso mediante el cual se utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y, confía en la medición numérica, el conteo, y frecuentemente en el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población.
4. **TÉCNICAS** de investigación a utilizar que corresponden a:
 - ✓ **Observar** atentamente el fenómeno del campo a realizarse en el (los) lugar (es) donde ocurren los hechos o casos.
 - ✓ **Entrevistas Formales e Informales** tomando información y registrándola para su posterior análisis.
 - ✓ **Encuestas** en todos los sectores involucrados en ésta investigación.

Este trabajo contiene cuatro capítulos:

El Capítulo I se basa en la forma organizativa de la Agencia Nacional de Tránsito, sus facultades y obligaciones, la forma organizativa y las leyes vigentes.

En el Capítulo II se traza el Plan de Marketing para el Proyecto de Creación de una Escuela de Conducción para Choferes no Profesionales en la Ciudad de Guayaquil, en donde se localiza, cuál es su capacidad empleada e instalaciones; los productos y servicios que ofrece, el equipo a utilizar, el personal necesario para funcionar, mercadeo y estudio de mercado con encuestas tabulación y resultados de la investigación.

EL Capítulo III trata sobre el Plan de Financiamiento, y se calculan El presupuesto de beneficios: ventas, gastos y margen de utilidad, el requerimiento de recursos, con balance general, presupuesto de beneficios y utilidades y de balance general proyectados para cinco años, así como las necesidades financieras de Inversión y financiamiento, finalizando con la evaluación del proyecto TIR y VAN.

El IV Capitulo corresponde a la presentación del Plan de Negocios a la Agencia Nacional de Tránsito, las Conclusiones y las Recomendaciones.

CAPÍTULO 1

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO Y SU FORMA ORGANIZATIVA.

1. AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO Y SU FORMA ORGANIZATIVA

El presente proyecto de investigación para la creación de una Escuela de Conducción para choferes No Profesionales estará tutelado por las leyes que rigen el tránsito y transporte terrestre en el Ecuador; siendo la ciudad de Guayaquil una de las más pobladas y de mayor circulación vehicular, es necesaria una escuela en la que se haga énfasis en el estudio, conocimiento, prácticas y cumplimiento de las Leyes y Reglamentos de Transito del Ecuador.

1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO.

“La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, que fue publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, sufrió varias reformas”, siendo su marco legal insuficiente e inconveniente para las demandas del Estado y la sociedad, por lo que se hizo *“imperativo tener una nueva ley, de carácter predominantemente técnica que, de forma integral”* norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito, y, seguridad vial (Constituyente, 2008) ; por lo que el 24 de julio de 2008, en el Centro Cívico “Ciudad Alfaro”, del cantón Montecristi, provincia de Manabí, la Asamblea Nacional Constituyente expide la “LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL” promulgándola en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008.

Casi tres años después, la Presidencia de la República y la Asamblea Nacional, con Oficio N° SAN-2011-0255 emitido en Quito, el 22 de marzo del 2011, ordena Publicar en el R.O., la **Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**⁶

El Art. 16.- (Sustituido por el Art. 7 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011) determina que: La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio de Transporte y, Obras Públicas, que se ejecuta a

⁶ <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>

través de la **Agencia Nacional de Tránsito**; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD'S y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

El Art. 17 determina que: “La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará adscrita al Ministerio del Sector, regida por un Directorio que sesionará en forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos tres de sus miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría absoluta de votos. El Presidente tendrá voto dirimente.”

En el Segundo Suplemento del Registro Oficial se publica el “Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 731, el 25 de junio de 2012⁷ por Decreto Ejecutivo No. 1196 de la Presidencia de la República: misma que establece algunos términos en el:

Artículo 1.- El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

Artículo 2.- En adelante, para efectos del presente reglamento, se entenderá los siguientes términos:

1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, o la Ley o LOTTTSV;
2. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Reglamento;

⁷<http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/reglamento-general-para-la-aplicacion-de-la-lotttsv>

3. Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: **Agencia Nacional de Tránsito o ANT**;
4. Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Director Ejecutivo de la ANT;
5. Comisión de Tránsito del Ecuador: CTE;
6. Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador: Director Ejecutivo de la CTE;
7. “*Unidades Administrativas Regionales y Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*: Unidades Administrativas Regionales y Provinciales o Unidades Administrativas” (Constituyente, 2008);
8. Gobiernos Autónomos Descentralizados: GADs;
9. Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales: GADs Regionales;
10. Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos: GADs Metropolitanos;
11. Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales: GADs Municipales;
12. “*Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados*”: Unidades de Control de los GADs (Constituyente, 2008);
13. *Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*: Consejo Consultivo Nacional (<http://librecriteriodelaley1.blogspot.com/2013/05/libre-criterio-de-la-ley.html>);

1.2 FACULTADES Y OBLIGACIONES DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO.

Siendo la Agencia Nacional de Tránsito una Institución con autonomía, de derecho público, de personería jurídica, con jurisdicción nacional, que entre sus atribuciones tiene las de *expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos* (Constituyente, 2008) *que de forma integral norma en su conjunto los diversos aspectos relacionados en materia de transporte terrestre, tránsito, y, seguridad vial* (Constituyente, 2008) tiene entre sus principales los siguientes artículos:

Art. 20.- (Artículo reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014).- ⁸ Las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son las siguientes:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio del Sector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley;
2. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;
3. Elaborar y poner en consideración del Ministro del Sector el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento;
4. Nombrar al Director (a) Ejecutivo (a) de la Institución de una terna enviada por el Presidente de la República.
5. Supervisar y controlar la gestión del Director (a) Ejecutivo (a) y removerlo de ser el caso;
6. Aprobar las normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General;
7. Aprobar el plan operativo anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por el Director (a) Ejecutivo (a);
8. Aprobar las normas de regulación y control de la red estatal-troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional definidos por el ministerio del sector en el ámbito de sus competencias;
9. Fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes y demás documentos valorados, en el ámbito de su competencia;

⁸ Ley de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial

10. Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional;
11. Establecer y fijar las tarifas en cada uno de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia, según los análisis técnicos de los costos reales de operación;
12. Conocer y resolver en segunda y definitiva instancia las resoluciones emitidas por el Director (a) Ejecutivo (a), que sean impugnadas de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento a esta Ley;
13. Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
14. Aprobar el presupuesto anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás organismos dependientes;
15. Conocer y aprobar el informe de gestión y labores de la Directora o Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como sus estados financieros auditados;
16. Expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos;
17. Autorizar al Director (a) Ejecutivo (a) la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,
18. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de empresas operadoras de transportes terrestres y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
19. Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia;
20. Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la Constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en el Reglamento. Así mismo deberá registrar y auditar los informes

técnicos previos para la constitución jurídica emitidos por los GADs que hubieren asumido la competencia;

21. Regular el funcionamiento del Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito.
22. Aprobar el otorgamiento de títulos habilitantes en el ámbito de su competencia, de conformidad con el reglamento correspondiente; y,
23. Las demás previstas en las leyes y reglamentos.

1.3 FORMA ORGANIZATIVA DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO

La estructura organizativa es la forma en la que se ordena todo el conjunto de relaciones de una Institución-empresa (puestos de trabajo, tareas, flujos de autoridad y decisiones) mediante un nivel adecuado de comunicación y coordinación entre todos los miembros.

La forma Organizativa de la Agencia Nacional de Tránsito, utiliza un Modelo Funcional, ya que se trata de una Institución tremendamente grande, por lo que tiene una gran necesidad de especialistas.

VENTAJAS

- Cada supervisor trabaja exclusivamente en su especialidad
- Las actividades son divididas en funciones y asignadas a especialistas
- El consejo y asesoramiento del experto está a disposición de cada trabajador

La Organización de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, está constituida por:

El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y

El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:

- a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá; La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Constituyente, y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 7 de agosto del 2008, debe adecuarse a la normativa.
- b) El Ministro de Salud o su delegado;
- c) Un representante designado por el Presidente de la República;
- d) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales que tengan más de un millón de habitantes; y,
- e) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, y Municipales que tengan menos de un millón de habitantes.

A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz pero sin voto.

Cada miembro del Directorio, tendrá una alterna o alterno, conservando la equidad de género."

1.4 LEYES VIGENTES Y SU INCIDENCIA EN UN EXITOSO CUMPLIMIENTO Y EJECUCIÓN.

¿Qué saben las personas acerca de las leyes vigentes?, la creación de la Escuela de Conducción para Choferes No Profesionales es la respuesta a esta interrogante, pues alguien debe ahora asumir el liderazgo y promover buenas prácticas en la gestión de la seguridad vial. Las lesiones causadas por accidentes de tránsito son un importante problema de salud pública y una de las principales causas de defunción y de discapacidades en la ciudad de Guayaquil, además de generar enormes costos sociales para individuos, familias y comunidades, Los accidentes de tránsito constituyen una pesada carga para los servicios de salud y para la economía; y, una manera de ayudar a que esta

situación mejore es impartir buenos conocimientos y buenas prácticas a la hora de conducir, que aseguren el cumplimiento de las leyes vigentes de tránsito y se traduzca en una verdadera reducción de los accidentes en la vía pública.

1.4.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

Por referéndum, el 28 de septiembre del 2008, se aprobó el proyecto constitucional redactado por la [Asamblea Nacional Constituyente 2007](#) en reemplazo de la [Constitución de 1998](#), aprobada la [Constitución del 2008](#) ⁹ fue publicada por el poder ejecutivo en el Registro Oficial y puesta en vigencia el [20 de octubre](#) de ese año.

Se establece en esta Constitución las normas fundamentales que amparan los derechos y libertades, organizan el Estado y las instituciones democráticas e impulsan el desarrollo económico y social.

En lo referente a transporte, la Constitución de la República Ecuador en **los Arts. 37 y 47**, dispone que el Estado garantice a las personas adultas mayores y a las personas con discapacidad las rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte....;

En lo referente a la creación de la Escuela de Conducción para Choferes No Profesionales, el estado regula y controla el poder de mercado, la Constitución de la República del Ecuador en **el artículo 52** garantiza a las personas el derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad;

El artículo 66, numerales 15, 25 y 26, garantiza el derecho a desarrollar actividades económicas conforme los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental; el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; el derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental;

⁹http://constituyente.asambleanacional.gob.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=18730&Itemid=133

De acuerdo a lo dispuesto por **el artículo 85 numerales 1 y 2**, la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios debe orientarse a la realización y garantía del buen vivir y de los derechos reconocidos constitucionalmente en el marco del principio de solidaridad, consagrándose la prevalencia del interés general sobre el interés particular;

Los Arts. 262 y 264, otorgan la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial a los gobiernos regionales, municipales y metropolitanos, en sus respectivas jurisdicciones;

El artículo 278 numeral 2, establece que para la consecución del Buen Vivir, a las personas y colectividades, y sus diversas formas organizativas, les corresponde producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con responsabilidad y ambiental;

El artículo 283 establece que el sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir;

El artículo 284 establece los objetivos de la política económica, entre los que se encuentran: el asegurar una adecuada distribución del ingreso y de la riqueza nacional; incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional; y, mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo;

El artículo 335 impone al Estado las obligaciones de regular, controlar e intervenir, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas, definir una política de precios orientada a proteger la producción nacional y establecer los mecanismos de sanción

para evitar cualquier práctica de monopolio u oligopolio privado o de abuso de posición de dominio en el mercado, así como otras prácticas de competencia desleal;

El artículo 336 impone al Estado el deber de impulsar y velar por un comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, promoviendo la reducción de las distorsiones de la intermediación y promoción de su sustentabilidad, asegurando de esta manera la transparencia y eficiencia en los mercados, mediante el fomento de la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades, lo que se definirá mediante Ley;

El Art. 394, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. De la misma manera, el referido artículo vela por la promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte como prioritarias, regulando el Estado el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias;

El Art. 415 establece que el Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.

1.4.2 LEY DE CAMINOS Y REGLAMENTO DE APLICACIÓN”

Para poder poner en aplicación y conocer que son los caminos, calles y carreteras en el Ecuador, es necesario tener conocimiento de “Educación vial” que no es otra cosa *que el conjunto de acciones¹⁰ encaminadas a enseñar el buen uso y conservación de los caminos terrestres, marítima y aérea por donde se circula o se transita* (Uriol). *Es la importancia, enseñar cuales son y que*

¹⁰ <http://www.monografias.com/trabajos82/educacion-vial/educacion-vial.shtml#comodebeea>

significan los diversos dispositivos de señalización, así como respetar los reglamentos vigentes de tránsito y la vida humana (Uriol).

Objetivos:

- Lograr seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes.
- Dar fluidez al tránsito, teniendo la óptima utilización de las vías públicas.
- Educar y capacitar a los usuarios para el uso correcto de las vías de uso público.
- Preservar el patrimonio vial y el parque automotor.
- Disminuir la contaminación del medio ambiente por los vehículos auto motorizado (Uriol).

Publicada por La Junta Militar de Gobierno en el Registro Oficial No. 285, mediante Decreto Supremo 1351, en sus 7 capítulos norma: Los Caminos Públicos, las atribuciones y deberes del Ministerio de Obras Públicas, las atribuciones y deberes del Director General de Obras Públicas, las expropiaciones, indemnizaciones y litigios de caminos, la conservación de los caminos públicos, las sanciones y del trámite, y Disposiciones Generales.

El artículo 1 de esta Ley establece que: Son caminos públicos todas las vías de tránsito terrestre construidas para el servicio público y las declaradas de uso público. Se consideran, además, como públicos los caminos privados que han sido usados desde hace más de quince años por los habitantes de una zona.

Mediante Decreto Supremo No. 1351, publicado en el Registro Oficial No. 285 de 7 de julio de 1964, se promulgó la **Ley de Caminos**¹¹, cuyo **reglamento de aplicación**¹² se expidió mediante Acuerdo Ministerial No. 80 de 2 de julio de 1965, publicado en el Registro Oficial No. 567 de 19 de agosto del mismo año, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 93 de 9 de diciembre de 1969 y Decreto Ejecutivo No. 2044 de 23 de agosto de 1994, publicados en los registros

¹¹ Ley de Caminos

¹² Reglamento de Aplicación De la Ley de Caminos

oficiales Nos. 324 y 515 de 9 de diciembre de 1969 y 30 de agosto de 1994, en su orden;

De conformidad con el **artículo 129** del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, es competencia del Gobierno Central la rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial; además en los capítulos IV y V del Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, se regula el uso y conservación de los caminos públicos, pesos y dimensiones de los vehículos;

La evolución de la legislación ecuatoriana hizo necesario actualizar diversas normas en beneficio de la comunidad, de tal forma que permitieran, una correcta aplicación de esta normas por medio de los servidores públicos que deberán ejecutarlas, por lo tanto, tomando en cuenta que el Ecuador es miembro de la Comunidad Andina de Naciones, debe concordar su legislación de conformidad con las normas de transporte establecidas y aprobadas por los países miembros; razón por la que con Decreto Ejecutivo N°. 1137 se reformó el Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos de la República del Ecuador que está publicado en el Registro Oficial # 669 del miércoles 9 de mayo de 2012.

1.4.3 LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, habiendo sido objeto de varias reformas, presentaba una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; por lo que existiendo una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existía un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no había sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional, existiendo deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervenían en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionó que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

Tampoco la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre contemplaba aspectos relacionados con la prevención, y el marco legal vigente, por lo que resultaba insuficiente e inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto; y no habiéndose dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad, era necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; es así que “a los veinte y cuatro días del mes de julio de dos mil ocho” (Constituyente, 2008), la Asamblea Nacional suscribe en el Centro Cívico “Ciudad Alfaro”, ubicado en el cantón Montecristi la LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.¹³

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 66, 397

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 52, 53, 54, 191, 215, 394

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia

13

http://urbegestion.com/images/Documentos/Rep_Ecuador_2011_Ley_Organica_Reformatoria_a_la_Ley_Organica_de_Transporte%20Terrestre_Transito_y_Seguridad_Vial.pdf

lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 26

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 66

Art. 8.- En caso de que se declare estado de excepción o se decrete el establecimiento de zonas de seguridad, los organismos y autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por disposición del Presidente de la República, podrán restringir o cerrar temporalmente la circulación en las vías públicas que sean necesarias

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 164, 165

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Concordancias:

Art. 10.- Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior, y extranjeros que condujeran vehículos, dentro del territorio nacional podrán conducir con licencias emitidas en su país de residencia.

El Estado reconoce la validez de los documentos, distintivos, licencias de conducción, permisos internacionales de conducción, identificación vehicular y pases de aduana, emitidas en sus países y expedidos de conformidad con las normas y requisitos previstos en los instrumentos internacionales vigentes.

Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior y extranjeros, que tuvieren licencias vigentes de conducir no profesionales similares al tipo B, emitidas en sus países podrán conducir en el territorio nacional; en el caso de los ciudadanos extranjeros mientras dure su visa de turista.

Los ciudadanos ecuatorianos y extranjeros residentes en el país que tengan una licencia profesional o no profesional vigente emitida por un Estado extranjero podrán canjear la misma con su similar ecuatoriana.

En todos los casos se deberá cumplir los requisitos establecidos en el Art. 94 de esta ley, sin que el documento extranjero sea retirado.

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 9, 417

Art. 11.- El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

Concordancias: CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 340

Art. 47.- El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 314, 394

Art. 48.- En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres

embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 35, 46

Art. 53.- Prohíbese toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre. La Comisión Nacional regulará las formas de prestación del servicio conforme la clasificación prevista en esta Ley.

La prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación.

Concordancias:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Arts. 304

TITULO II DE LA EDUCACIÓN VIAL Y CAPACITACIÓN

Art. 185.- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

- a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito;
- b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
- c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
- d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
- e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
- f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito;
- g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;
- h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;
- i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores;

- j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;
- k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables;
- l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.

El Ministerio de Educación, la Comisión Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo

Concordancias:

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Arts. 252, 253, 254, 255

Art. 186.- El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.

Art. 187.- El Ministerio de Salud Pública, conjuntamente con la Comisión Nacional, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas de capacitación para la autoridad de control y los profesionales del área médica relacionados con la prevención, atención a heridos, traslado de víctimas, manejo de emergencias y rehabilitación.

CAPITULO I DE LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN.

Art. 189.- El Directorio de la Comisión Nacional autorizará el establecimiento de centros especializados de capacitación para la recuperación de puntos en las licencias de conducir, los cuales funcionarán para:

- a) Los titulares de licencias profesionales; y,
- b) Los titulares de licencias no profesionales.

Las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas por el Órgano Nacional de Coordinación del Sistema de Educación Superior, para la formación, serán también encargadas de la capacitación para la recuperación de puntos en las licencias de conducir.

Art. 190.- El Directorio de la Comisión Nacional dictará las normas de funcionamiento y control de las escuelas de formación, capacitación y entrenamiento de capacitadores e instructores en conducción, tránsito y seguridad vial; profesores; y, auditores viales conforme a la normativa que se expida para el efecto. De igual manera dictará las normas de funcionamiento y control de la Escuela de Conductores Andinos, conforme a la normativa nacional, y andina vigente.

Art. 191.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional impondrá a las escuelas de conducción y centros de capacitación, sanciones administrativas, como: multas, suspensión o revocatoria de la autorización de funcionamiento, cuando se compruebe el incumplimiento a las normas vigentes; y podrá ordenar su reapertura, una vez subsanadas las causales que provocaron tal suspensión. Podrá también ordenar su clausura definitiva en el caso del artículo 93 de esta Ley.

Art. 192.- El Directorio de la Comisión Nacional dictará las normas de funcionamiento para la formación y capacitación del personal de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, como prerequisite para el desempeño de esta actividad.

Art. 192.1.- Las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior, podrán, a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dictar los cursos para la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no

profesionales, así como para la recuperación de puntos en las licencias de conducir.

CAPÍTULO II DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN Y CENTROS DE CAPACITACIÓN

Art. 193.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, los Directores de las Comisiones Provinciales, conocerán y sancionarán, conforme con sus respectivas competencias, y con sujeción al procedimiento señalado en esta Ley y sus normas reglamentarias, las infracciones administrativas cometidas por las personas naturales o jurídicas titulares de una autorización o permiso para el funcionamiento de una escuela de conducción y centro de capacitación de conductores profesionales y no profesionales.

Concordancias:

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Arts. 83, 84

1.4.4 REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Fue aprobado mediante “Decreto Ejecutivo No. 1196 de la Presidencia de la República” el 11 de junio de 2012. ¹⁴

Una vez que la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, misma que fue promulgada en el Registro Oficial Suplemento No 398 de 7 de agosto del 2008; reformada con el nombre de “Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” la que el 29 de marzo de 2011 se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, habiéndose en esta ley reformatoria introducido cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos

¹⁴ Reglamento General para aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Debidamente motivado, y por ser completamente necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales, en ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador firma este decreto el Economista Rafael Correa Delgado, Presidente Constitucional de la República, en Quito, a 11 de junio del 2012.

Está contenido en seis libros que tratan: LIBRO I.- De la organización del Sector; LIBRO II.- Del transporte terrestre automotor; LIBRO III.- Del tránsito y la seguridad vial; LIBRO IV.- De la prevención; LIBRO V.- Del aseguramiento; LIBRO VI.- De la Comisión de Tránsito del Ecuador; DISPOSICIONES TRANSITORIAS; DISPOSICIÓN DEROGATORIA; y, DISPOSICIÓN FINAL.

1.4.5 REGLAMENTO PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR.

Se lo realizará en los Centros Especializados de Capacitación para la Recuperación de Puntos, que pueden ser *"las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y Universidades autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial"* (<http://www.etapa.net.ec/Portals/0/TRANSPARENCIA/Literal-a2/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRE>)

Para la recuperación de puntos debe aprobar los cursos denominados **de concienciación, reeducación y rehabilitación vial**, incluirá una evaluación psicológica. El curso se lo debe realizar en *"una escuela distinta a la que emitió el título de conductor"* (Constituyente, 2008).

Requisitos: Certificado de licencia emitido “*por la (Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) ANRCTTTSV*” (Constituyente, 2008), así como encontrarse al día en el pago de sus multas de tránsito.

Para la aprobación del curso la asistencia será mínimo del 90%, se justificará inasistencias por casos de enfermedad o calamidad doméstica, “*la ANRCTTTSV (Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial)*” (Constituyente, 2008)) está obligada a llevar los listados de los alumnos matriculados y aprobados y verificar la asistencia.

El curso consta de **30 horas cronológicas** (60 minutos), distribuidas en 3 semanas, 2 horas diarias. Los cursos también se los podrán realizar los fines de semana, siendo 4 fines de semana, en 4 horas diarias.

Recibirán materias como: Educación Vial, Ley de Tránsito, Psicología Aplicada a la Conducción y Primeros Auxilios.

Una vez terminado el curso y aprobado el módulo de estudio, se registrará la calificación final que será de 0 a 10 puntos. El alumno que obtuviere una nota menor a 7, deberá por una sola vez repetir el examen de suficiencia y de no obtener la nota mínima reprobará el curso.

De acuerdo a la Resolución No. 013-DIR-2011-ANT, del 28 de Septiembre del 2011, se expide el REGLAMENTO PARA LA RECUPERACIÓN DE PUNTOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR.¹⁵

El Art. 97 de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial LOTTTSV, “*instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones, de tránsito, de conformidad con dicha Ley, y el Reglamento respectivo*” (Constituyente, 2008) .

¹⁵http://eduvial.policiaecuador.gob.ec/index.php?id=3029&tx_ttnews%5Btt_news%5D=1756&cHash=a976fa5d389d55da9b96b67a5df3ac7d

El Art. 98 de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial LOTTTSV sustituido, establece “*que perdidos los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por 60 días, y será obligatorio tomar un curso de recuperación de puntos **en las escuelas de conducción de choferes no profesionales***” (http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/05-12-2013_LOTAIP_A1_N) (**entre otros**), legalmente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito.

CAPÍTULO 2

**PLAN DE MARKETING DEL “PROYECTO PARA LA
CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA
CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.**

2. PLAN DE MARKETING DEL “PROYECTO PARA LA CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.

2.1 LOCALIZACIÓN, UBICACIÓN, INSTALACIONES.

CUADRO 2.1.1

Artículo principal: Mapa vial de Guayaquil.png¹⁶



FUENTE: ELABORACIÓN WIKIMEDIA.ORG

Estudiar la localización de una empresa o negocio nuevo, tiene como intención encontrar la implantación o ubicación más ventajosa para el proyecto, o sea hay que resguardar las exigencias del plan. Este paso es muy importante porque ayuda a minimizar los riesgos y peligros de fracaso del negocio, además

¹⁶ Mapa vial de Guayaquil.png

de que favorece los costos de inversión y, gastos durante el período provechoso del proyecto de negocio de inversión.

El objetivo que busca es localizar un sitio donde no existan o estén ubicadas otras escuelas de manejo para choferes no profesionales, de manera de tener menor competencia en el lugar donde estaría localizado el negocio; *“esta parte es de primordial importancia y de consecuencias de largo plazo, ya que una vez situada la empresa, no sería muy fácil ni conveniente cambiar de instalaciones.*

El estudio comprende la definición de criterios y requisitos para ubicar el proyecto, la enumeración de las posibles alternativas de ubicación y la selección de la opción más ventajosa posible para las características específicas del mismo.

La elección de alternativas se realiza en dos fases. En la primera se analiza y decide la zona en la que se hará la localización de la empresa; y en la segunda fase, se examina y elige el sitio, considerando factores” (Tutin, 2011) de: costos, configuración, características y situación de la ubicación propuesta. La primera fase se llama estudio de macrolocalización y a la segunda fase es la microlocalización.

2.1.1 ESTUDIO DE MACROLOCALIZACIÓN

La primera fase que establece el sector donde se ubicará el proyecto es el estudio de macrolocalización, los factores que en este caso muy particular han incurrido en su selección son especialmente el mercado de consumo; por este sector no existen en la actualidad otras escuelas de manejo; y, hay sitios cercanos donde dar mantenimiento a los vehículos que son la herramienta de trabajo en los cuales se impartirán las clases de manejo.

De manera secundaria están: la disponibilidad de profesores e instructores que deberán preferentemente habitar en el sector, *“y la infraestructura física y de servicios (suministro de agua, disponibilidad de energía eléctrica, combustible, servicios públicos diversos”*

(<http://www.slideshare.net/saender/estudio-tecnico>), tales como teléfono, internet, servicio celular, y cable.

El sector elegido para este efecto será el de Samanes, sobre una calle principal, donde se puedan tener oficinas para atención a los estudiantes aspirantes a conductores, aulas para impartir las clases teóricas, un pequeño bar, 3 baños (1 para oficinas; 1 para hombres, inclusive un discapacitado; 1 para mujeres, inclusive una discapacitada); y área para parqueo.

2.1.2 ESTUDIO DE MICROLOCALIZACIÓN

Al contrario, la microlocalización radica en establecer concretamente el terreno y la construcción donde se va erigir el nuevo proyecto, y por lo tanto debe ser más pormenorizado. Se debe indicar si el plan de inversión se lo va a ejecutar situándolo contiguo o cercano al mercado de los posibles consumidores, preocupándose de sus competidores, número, tipo, ubicación, actividades, habilidades y flaquezas, cuidándose del mercado a nivel general, sobre todo del tamaño, cambios, y desarrollos que tienen lugar, y perspectivas futuras¹⁷. En teoría las opciones de localización de un proyecto son innumerables, en la práctica el ámbito no es tan extenso, ya que las limitaciones propias de cada proyecto – plan de negocios eliminan muchas de estas opciones.

El área concreta donde estará ubicada la escuela de conducción para choferes no profesionales en la ciudad de Guayaquil es en la ciudadela SAMANES II Manzana 218 Solar N^o 3, junto a CNT de Samanes.

2.1.3 INSTALACIONES

El objetivo es establecer el tamaño de las instalaciones está en fijar, *“el tamaño o dimensiones que estas deben tener, así como la capacidad de los equipos requeridos por el proceso de transformación del proyecto.”*¹⁸

¹⁷ LAIN MAITLAND, “COMO CONFECCIONAR UN PLAN DE NEGOCIO EN UNA SEMANA”, EDICIONES GESTIÓN 2000, AÑO 2004 IMPRESO EN ESPAÑA, PÁGINA 32.

¹⁸ JENNER F. ALEGRE ELERA, “FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN”, EDITORIAL AMÉRICA, QUINTA EDICIÓN ACTUALIZADA A MARZO DEL 2003, LIMA – PERÚ, (COPIA) PÁGINAS 191,192.

El tamaño de este proyecto entonces, estará determinado por su capacidad física o real de producción” (ELME1) de servicios, para este caso de las clases de conducción para choferes no profesionales; y, recuperación de puntos en las licencias de conducir en “un período de operación normal. Esta capacidad estará dada en cantidad producida por unidad de tiempo, valor, o número de unidades de producto producidas por ciclo de operación, puede plantearse por indicadores indirectos, como el monto de inversión, el monto de ocupación efectiva de horas de clase dictadas, o la generación de ventas o de valor agregado. La importancia del dimensionamiento en el contenido del estudio de factibilidad radica, en que sus resultados son fundamentales para la determinación de las especificaciones técnicas sobre los activos fijos que habrán de comprarse o conseguirse. Estas especificaciones serán instituidas para establecer los aspectos financieros de los montos de cada clase de activo y de manera general, los que se tomarán en cuenta para el cálculo de costos y gastos e inversiones que se emplearan en el funcionamiento del negocio, y en la evaluación de la rentabilidad del proyecto” (ELME1) de inversión.

CUADRO 2.1.2

REQUISITOS PARA FUNCIONAMIENTO DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN

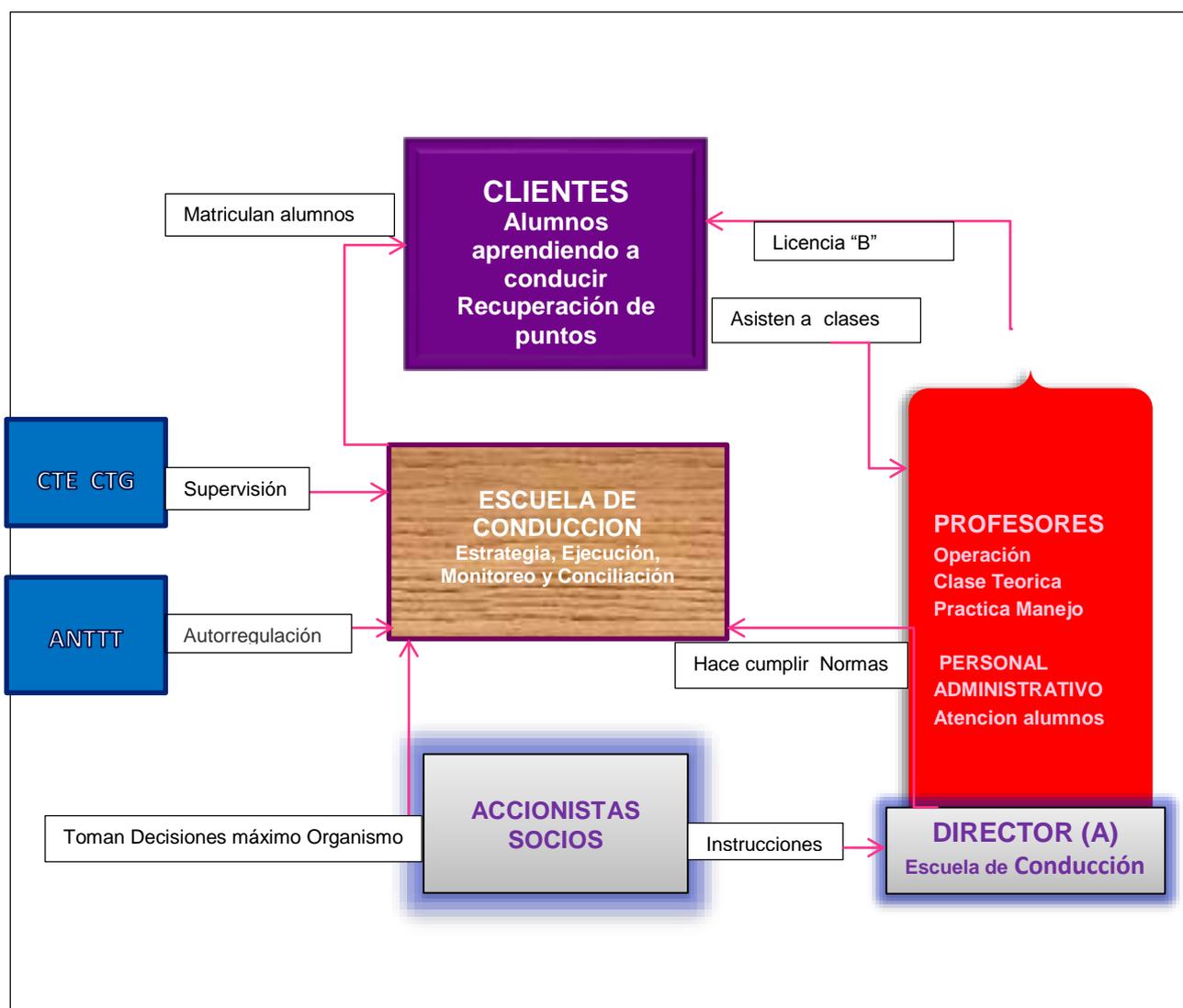
Para la Escuela de Conducción para Choferes No Profesionales en la ciudad de Guayaquil es necesario :

1-) Área de terreno de 300 metros, con puerta de frente arriba de 2mts libres; garaje con puertas para parqueo de 5 vehículos propios, además de tener 5 vehículos alquilados que trabajarán para impartir las clases; un pequeño bar con área de recreación; tres (3) baños (1 para oficinas; 1 para hombres, inclusive un discapacitado; 1 para mujeres, inclusive una discapacitada); 1 oficina para administración y venta con teléfono; 3 aulas para las clases, con entrada de corriente eléctrica de 110 vatios, 220 vatios y capacidad de 20 alumnos; y, área para parqueo.

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

CUADRO 2.1.3

DIAGRAMA OPERATIVO



FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

2.1.4 CAPACIDAD EMPLEADA O UTILIZADA

“Es la lograda de acuerdo a las condiciones que impone el mercado y que se ubica por debajo de la capacidad real, que es la (NAVAS, 2009) que manejaría la Escuela de Conducción para choferes no profesionales, ya que solo se utilizarían 2 de las tres aulas que tendrían las instalaciones.

Posteriormente con la debida promoción, y publicidad adecuada, se hará promoción en Instituciones públicas, centros de estudio medio, superior,

públicos y privados para preparar y proveer cursos de conducción para choferes no profesionales, en las mejores condiciones del mercado.

2.1.5 DISTRIBUCIÓN FÍSICA DE INSTALACIONES

Se ha desarrollado una distribución general del proceso en planta, dibujando las instalaciones o edificación con todas sus secciones; los diferentes equipos se han colocado en una ubicación que permita la mejor economía de movimientos y aprovechamiento de espacios, fijando vías de acceso y circulación.

Hay que tener en cuenta la vida útil de máquinas, vehículos equipo, y materiales, cuidando en tener un edificio e instalaciones que duren mucho más que el plan de inversión.

Definidas áreas y equipos, se ha realizado el diseño de un diagrama de flujo o diagrama operativo, para indicar los pasos por los que cruza el producto o servicio.

CUADRO 2.1.4

DIAGRAMA DE FLUJO OPERATIVO



FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

CUADRO 2.1.5
MAPA DISTRIBUCIÓN



FUENTE: RECOPIACIÓN AUTORA

2.2 PRODUCTOS Y SERVICIOS

Esta sería el total de producción de productos estandarizados en condiciones ideales de operación, por unidad de tiempo.

2.2.1 CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN

Para hacer entrega de 220 licencias de conducción no profesionales por mes = 12 horas de trabajo diarias de lunes a viernes, y cursos intensivos de fin de semana = 12 horas en sábado y 12 horas del día domingo sería necesario establecer horarios de clases teóricas y prácticas de la siguiente manera:

Clases Regulares:

Duración 2 Semanas. 40 personas cada quince días 2 aulas, por 2 quincenas = 160 licencias, por mes en horario regular.

Alternativas de Horarios: 18 horas de Clases Teóricas: en dos aulas simultaneas de lunes a viernes por 2 semanas:

De 08H00 a 10H00 x 20 personas x 2 aulas = 40 estudiantes

De 10H00 a 12H00 x 20 personas x 2 aulas = 40 estudiantes

Alternativas de Horarios: Clases prácticas: en diez vehículos simultáneos de lunes a viernes por 4 semanas: 160 licencias, por mes en horario regular.

De 08H00 a 11H00 x 1 persona x 10 vehículos 10 personas

De 11H00 a 14H00 x 1 persona x 10 vehículos 10 personas

De 14H00 a 17H00 x 1 persona x 10 vehículos 10 personas

De 17H00 a 20H00 x 1 persona x 10 vehículos 10 personas

Clases o Cursos Intensivos:

Duración: 4 Fines de Semana (sábado y domingo) = 60 licencias

Alternativas de Horarios: Clases Teóricas: en dos aulas simultaneas de sábado y domingo:

09H00 a 13H30 x 20 personas x 2 aulas = 40 licencias Sábados

09H00 a 13H30 x 20 personas x 1 aula = 20 licencias Domingos

Alternativas de Horarios: Clases Prácticas: en diez vehículos simultáneos de sábado y domingo.

4 horas por día, por 4 sábados por 10 vehículos en tres horarios =
30 licencias sábados, y 30 licencias domingos Total 60 licencias

08H00 a 12H00 x 10 personas x 10 vehículos = 10 licencias 4

Sábados

12H00 a 16H00 x 10 personas x 10 vehículos = 10 licencias 4

Sábados

16H00 a 20H00 x 10 personas x 10 vehículos = 10 licencias 4

Sábados

08H00 a 12H00 x 10 personas x 10 vehículos = 10 licencias 4

Domingos

12H00 a 16H00 x 10 personas x 10 vehículos = 10 licencias 4

Domingos

16H00 a 20H00 x 10 personas x 10 vehículos = 10 licencias 4

Domingos

Cursos para recuperación de puntos

Alternativas de Horarios: 16 horas de Clases Teóricas: en dos aulas
simultaneas de lunes a viernes por 2 semanas = 80 recuperación puntos:

14H00 a 16H00 x 20 personas x 2 aulas 8 días = 40 estudiantes

16H00 a 18H00 x 20 personas x 2 aulas 8 días = 40 estudiantes

2.2.2 MÉTODO DE ESTUDIOS

Se lo ha separado en cinco unidades didácticas:

Instrucción Teórica (de Educación Vial)

El Curso Teórico de Educación Vial, se dicta en aplicación y cumplimiento con lo tipificado en el artículo 28 del Reglamento de Escuelas de conductores no profesionales. Consta en total de 10 horas de estudio, la última hora o décima hora, se evaluará el curso, y consta de los siguientes temas:

CUADRO 2.2.1

HORARIO DE CLASES - MATERIA EDUCACIÓN VIAL

Nº	MATERIA	CÓDIGO
1	El sistema de tránsito y transporte	EV001
2	Accidentes de Tránsito	EV002
3	El Conductor	EV003
4	Normas Generales de Conducción.- Reglamentos	EV004
5	Infracciones de Tránsito.- Ley de Tránsito	EV005
6	Sicología del Buen Conductor	EV006
7	Alcohol y Drogas	EV007
8	Conducción a la Defensiva	EV008
9	Emergencias	EV009
10	Examen Final	EV010

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Instrucción Práctica de Manejo:

La instrucción práctica de manejo, se hará en los circuitos que para este caso indique la Jefatura Provincial de Tránsito, la misma que en aplicación con el Art. 29 del Reglamento de Escuelas de conductores no profesionales, consta de 15 horas, y su contenido es el siguiente:

MATERIA PRÁCTICA DE MANEJO

Nº	MATERIA	CÓDIGO
1.	Indicadores del tablero instrumental, espejos retrovisores internos y externos, cambios de marcha, arranque y motor, utilización de luces, neumáticos, pito y dispositivos de seguridad	PM001
2.	Utilización adecuada de la bocina	PM002
3.	Utilización de pedales	PM003
4.	Movimiento y aceleramiento (embrague y acelerador)	PM004

5.	Virajes a la derecha, izquierda y en U	PM005
6.	Circulación en las vías	PM006
7.	Control de velocidad	PM007
8.	Preferencia de vía, señales y semáforos	PM008
9.	Cruce de vía y rebasamiento	PM009
10.	Subida y bajada de pendientes	PM010
11.	Marcha atrás y maniobras	PM011
12.	Estacionamiento	IPM012
13.	Aplicación del Reglamento de señales, luces y signos convencionales de tránsito.	IPM013

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Mecánica Básica:

El curso de mecánica básica lo tipifica el Art. 30 del Reglamento de Escuelas de conductores no profesionales, consta de 5 horas en la que se aprenderá:

MATERIA MECÁNICA BÁSICA

N ^a	MATERIA	CÓDIGO
1.	Componentes del vehículo	MB001
2.	Elementos y funcionamiento del motor, funcionamiento del sistema de dirección, frenos y suspensión	MB002
3.	Mantenimiento del motor, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema eléctrico, caja de cambios, transmisión y embrague	MB003
4.	Luces indicadores del panel de instrumentos, alineación, balanceo, neumáticos y batería	MB004
5.	Control de opacidad	MB005
6.	Desarrollo práctico	MB006

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Sicología Aplicada a la Conducción:

El curso de aptitud psicológica del conductor está determinado en el artículo 31 del Reglamento de Escuelas de conductores no profesionales, y consta de 2 horas que comprenderán los siguientes temas.

MATERIA SICOLOGÍA APLICADA A LA CONDUCCIÓN

Nª	MATERIA	CÓDIGO
1.	Introducción	SC001
2.	Taller vivencial, situacional y práctico	SC002
3.	Marco conceptual	SC003
4.	Conclusiones generales y cierre del curso	SC004

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Primeros Auxilios

El curso de Primeros Auxilios se encuentra definido en el artículo 32 del Reglamento de Escuelas de conductores no profesionales y consta de 1 hora en la que se aprenderán los siguientes temas:

MATERIA PRIMEROS AUXILIOS

Nª	MATERIA	CÓDIGO
1.	Normas básicas	PA001
2.	Hemorragias	PA002
3.	Fracturas	PA003
4.	Respiración artificial	PA004
5.	Heridos	PA005

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Clases de Cursos de Manejo MATERIA POR HORAS

Mecánica Básica	Instrucción Práctica	Sicología aplicada a la conducción	Primeros auxilios	Instrucción Teórica	Total Horas
5 h	15 h	2 h	1 h	10 h	33 h

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

CUADRO 2.2.1 HORARIO DE CLASES

LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
Examen Psicotécnico, Inscripción 2 h 08H 10H	Sicología aplicada a conducción 2 h 08H 10H	Primeros auxilios 1 h 08H 09H Mecánica Básica 1 h 09H 10H	Instrucción Teórica 2 h 08H 10H	Mecánica Básica 2 h 08H 10H	Instrucción Práctica 2h mañana 08H 10H Instrucción Teórica 3 h mañana 10H 13H 1era semana	Instrucción Práctica 2h mañana 08H 10H Mecánica Básica 3 h mañana 10H 13H 1era semana
Instrucción Teórica 2 h 08H 10H	Instrucción Teórica 2 h 08H 10H	Mecánica Básica 2 h 08H 10H	Instrucción Teórica 2 h 08H 10H	Instrucción Teórica 2 h 08H 10H	Instrucción Práctica 2h tarde 14H 16H Sicología Aplicada Conducción 2 h tarde 16H 18H 1era semana	Instrucción Práctica 2h tarde 14H 16H Instrucción Teórica 2 h tarde 10H 13H 1era semana
Instrucción Práctica 2 h 10H 12H	Instrucción Práctica 2 h 10H 12H	Instrucción Práctica 2 h 10H 12H	Instrucción Práctica 2 h 10H 12H	Instrucción Práctica 2 h 10H 12H	Instrucción Práctica 2h mañana 08H 10H Instrucción Teórica 3 h mañana 10H 13H 2da semana	Instrucción Práctica 2h mañana 08H 10H Mecánica Básica 2 h mañana 10H 12H Primeros Auxilios 1 h mañana 12h 13h 2da semana
Instrucción Práctica 2 h 10H 12H	Instrucción Práctica 2 h 10H 12H	Instrucción Práctica 1 h 10H 11H Entrega documentos 1 h 11H 12H			Instrucción Práctica 2h tarde 14H 16H Sicología Aplicada Conducción 2 h tarde 16H 18H 2da semana	Instrucción Práctica 1h tarde 14H 15H Instrucción Teórica 2 h tarde 15H 17H 2da semana Documentos

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

2.2.3 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PRODUCTO

Las características del producto, deben ser lo bastante claras y el producto tiene que estar intachablemente explícito. *“Podría suceder que si se descuida éste aspecto se investigue un producto diferente del que se propone, o que se llegue a conclusiones erradas respecto a las preferencias del consumidor”* (NAVAS, 2009).¹⁹ Nuestros Productos:

1. Licencia de Conducir para choferes no profesionales Tipo “B”
2. Recuperación de puntos en licencias

2.2.4 PRODUCTO

“En sentido restringido un producto es un conjunto tangible de atributos físicos, reunidos en forma identificable. Pero si hablamos del "producto total" este incluye el producto físico, el Logotipo, la marca, instalación, garantía, servicios etc. Es decir, todo lo imprescindible para satisfacer las necesidades del cliente potencial y” (NAVAS, 2009) de las sucursales distribuidoras del producto. *“El producto es para un gerente de producto una forma de vida, para un encargado de finanzas una fuente de fondos, y, para una agencia de publicidad un desafío de comunicación”* (NAVAS, 2009).

¹⁹ JENNER F. ALEGRE ELERA, “FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN”, EDITORIAL AMÉRICA, QUINTA EDICIÓN ACTUALIZADA A MARZO DEL 2003, LIMA – PERÚ, (COPIA) PÁGINAS 64.

CUADRO 2.2.2

DIAGRAMA DE FLUJO



FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

El Portafolio de Productos

El portafolio de productos que ofrece la escuela de conducción para choferes no profesionales es:

1. Licencia de Conducir para choferes no profesionales Tipo “B” en cursos regulares.
2. Licencia de Conducir para choferes no profesionales Tipo “B” en cursos intensivos.
3. Recuperación de puntos en licencias Tipo B.

La escuela de Conducir para choferes no profesionales, tiene solo *una amplitud de línea de productos* que son las licencias Tipo “B” de conducir.

La profundidad de número de productos que posee cada línea, para este caso serían *tres productos comprendidos en una sola línea*.

El número total de productos vendidos por la empresa, tendría una longitud de 220 licencias entregadas por mes “*Se han propuesto diversos modelos de gestión de la cartera de productos todos con la finalidad de mantener*”

una estrategia integrada independiente de un producto en concreto” (NAVAS, 2009).

La escuela de Conducción para Choferes no Profesionales, que estará ubicada en la ciudad de Guayaquil Provincia del Guayas, sector Samanes II, tomando en cuenta la **Matriz de crecimiento - participación**, conocida como **Matriz de Boston Consulting Group** o **Matriz BCG** ha considerado que los productos que va a ofrecer al mercado son **Incógnita** (Que es *“Cuando se da simultáneamente una posición competitiva baja y un mercado de crecimiento elevado, por ejemplo, al introducir un nuevo producto no se conoce el posible éxito del product). Se dice que es un producto "incógnita" y no queda más remedio que aportar recursos para mejorar la posición frente a la competencia”* (NAVAS, 2009)), ya que la posición de competencia de mercado en el sector Samanes específicamente, es baja pero de un mercado de crecimiento elevado, ya que hay sectores vecinos como : Samanes I, II, III, IV, V, VI, y VII, Los Álamos Los Vergeles, El Cóndor, Colinas de Alborada, Ciudadela Albonor, Los Rosales, Ciudad Huancavilca, Las Orquídeas, Mucho Lote, y otras poblaciones aledañas, donde no existe en la actualidad ninguna escuela de conducción para choferes no profesionales.

En los próximos años y con un plan de crecimiento sostenido, ofreciendo cursos de manejo y conducción a conciencia y con especial compromiso, eficiencia y eficacia, de manera responsable, para que sus educandos resalten por su total observancia a las leyes de tránsito y buena forma de conducir, la escuela de Conducción para Choferes no Profesionales, se habrá posicionado en el mercado de forma responsable, ofreciendo productos de calidad a precios competitivos, por lo que su producto “licencia de Conducción para choferes no profesionales Tipo “B”, pasara a clasificarse como **“Vaca”** (Si el crecimiento del mercado se vuelve más lento la empresa puede empezar a recoger recursos de su producto si ha conseguido mantener una buena posición competitiva. Como el mercado no requiere una elevada inversión para su desarrollo y el producto es aceptado, la empresa puede recoger sus frutos (o dicho de otra forma *“ordeñar su vaca”* (NAVAS, 2009)).

2.2.5 LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES

La escuela de conducción para Choferes No Profesionales, está obligada con el perfeccionamiento de la Instrucción Vial, en la que lo más importante es el sentido de compromiso social y del medio ambiente, por eso ha elaborado y establecido programas educativos de formación para choferes no profesionales, orientados a los guayaquileños de los sectores del Norte de todas las siete etapas de Samanes, Los Álamos Los Vergeles, El Cóndor, Colinas de Alborada, Ciudadela Albonor, Los Rosales, Ciudad Huancavilca, Las Orquídeas, Mucho Lote, etc., fundados en procesos de aprendizaje apegados a los programas de estudio establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito, y a la aplicación de tecnología nueva y especializada, con el concurso de profesionales de calidad que satisfagan las necesidades de sus estudiantes.

2.2.6 PRECIO

El *“precio es el valor expresado en término de unidades monetarias. Aquellos que tienen la responsabilidad de fijar el precio del producto se plantean la cuestión de “¿cuál es el precio adecuado?”. Aunque tal vez la pregunta pertinente sería: ¿Cuánto debemos de pedir por lo que vendemos?”* (NAVAS, 2009). *“Las metas principales de la fijación de precios están orientadas hacia las utilidades, las ventas, o al mantenimiento de una situación dada, orientadas a las utilidades para lograr el rendimiento propuesto a la inversión o sobre las ventas; y alcanzar utilidades máximas; aumentar las ventas, y mantener o aumentar la participación en el mercado”* (NAVAS, 2009).

Costo del Curso:

Valor del curso de conducción USD \$180,00 (IVA incluido)

Valor neto del curso USD \$ 160.72

IVA 12 % USD \$ 19.28

Incluye:

- US\$ 12 permiso de aprendizaje
- US\$ 12 convenio de asistencia recíproca con la C.T.G.
- Manual del conductor US\$ 6 (transit)

2.2.7 PROCESO

“El proceso de producción se define como la forma en que una serie de insumos se transforman en productos mediante la participación de una determinada tecnología combinando mano de obra, maquinaria, métodos y procedimientos de operación, etcétera”. (NAVAS, 2009)

El paso para obtener la Licencia de conducir para choferes no profesionales Tipo “B” en la escuela de manejo, se compone de los siguientes procesos:

1. Matriculación, previo a la presentación de los documentos requeridos: copias de cédula, certificado de votación, tipo de sangre, fotografías.
2. Exámenes de valoración psicosensorial, incluye, vista, oído, reflejos y conocimiento teórico.
3. Asistencia a clases teóricas
4. Asistencia a Clases practicas
5. Certificado de haber terminado el curso de manejo, para que pueda rendir las pruebas teóricas y prácticas en la comisión de tránsito del guayas, para la obtención de la Licencia Tipo “B”

2.3 EQUIPO A UTILIZAR

Tres carros bastan para crear una escuela de conducción para choferes no profesionales, sin embargo la Escuela de conductores para choferes no profesionales en la ciudad de Guayaquil, tendrá cinco (5) vehículos de su propiedad, y cinco (5) vehículos rentados para realizar su trabajo, se aprueba cuando todo está en orden.

2.3.1 REQUISITOS

Para abrir una de estas escuelas es necesario contar con un mínimo de:

- 1) Tres vehículos de hasta cinco años de antigüedad
- 2) Presentar los planos del lugar donde está previsto que funcione el centro de capacitación.

- 3) Tres aulas para clases, Los cursos deben durar 33 horas.
- 4) Espacio para el funcionamiento de oficinas administrativas,
- 5) Un bar
- 6) Un local o espacio para evaluación psicotécnica;
- 7) También deben tener un taller mecánico dentro o fuera de la escuela (a no menos de cinco kilómetros) y
- 8) Un estacionamiento suficiente para los vehículos de instrucción.
- 9) Escrituras que acrediten la personería jurídica y la finalidad u objeto social de la empresa o compañía.
- 10) Nombramiento del representante legal, inscrito y extendido por el Registro Mercantil.
- 11) Relación con datos de la plana docente y/o instructores de la institución.
- 12) Programa de estudios debidamente desarrollado de conformidad a la norma vigente.
- 13) Cursos que se dictarán desarrollado de conformidad a la norma vigente.
- 14) Propuesta de horarios y número de horas asignadas a cada módulo de conformidad de acuerdo a los cursos propuestos.
- 15) Memoria Descriptiva de la ubicación y distribución del inmueble destinado al funcionamiento de la Escuela de Conductores.
- 16) Documento(s) que acredite(n) la propiedad, tenencia, alquiler o derecho de uso de la infraestructura a emplearse en la Escuela de Conductores.
- 17) Disponibilidad de uso del equipamiento psicosenométrico para la evaluación de los alumnos antes de matricularse.
- 18) Relación de vehículos que conforman la flota (placa de rodaje) vehicular de la Escuela de Conductores.
- 19) Planos de la Escuela de manejo.

En la presente administración, el CNTTT creó el departamento de coordinación de escuelas de capacitación, con el propósito de supervisar el funcionamiento de estos centros.

El director ejecutivo del organismo, señala que antes de aprobar una solicitud de funcionamiento, una comisión del Consejo se traslada al sitio para

verificar el cumplimiento de todos estos requisitos y si la demanda justifica la creación de una escuela de manejo. Luego de eso y de otros trámites, el organismo aprueba la apertura.

El momento que el CNTTT aprueba una resolución es porque todo está en perfecto orden.

CUADRO 2.3.1

EQUIPO PSICOSENSOMÉTRICO



FUENTE: RECOPIACIÓN AUTORA

2.3.2 REQUERIMIENTO DE ACTIVO FIJO

Chevrolet anunció la llegada del mini auto Spark a Ecuador en el 2013, *“el auto llegó a finales de año con tres niveles de equipamiento y un precio inicial de USD\$12,990.*

El Spark es un modelo deportivo, eficiente, para cuatro pasajeros y con diseño Hatchback de cinco puertas orientado a los habitantes de las grandes ciudades.

Su diseño de por sí ya es bastante llamativo y Chevrolet quiso enfatizarlo más con colores como: Salsa, Jalapeno, Denim, Lemonade y Techno Pink (<http://autos.univision.com/chevrolet/noticias/article/2012-04-11/chevrolet-spark-2013-equipamiento>)”.

Los colores que la Escuela de Conducción para choferes no profesionales “Conduce Bien” ha escogido para sus unidades de entrenamiento son el Azul y el Lemonade:

CUADRO 2.3.2

NECESIDAD DE VEHICULOS

DETALLE	UNIDADES	VALOR UNITARIO	VALOR PAGO MENSUAL	VALOR TOTAL
Chevrolet Spark	3 autos nuevos	\$12,990.00	\$0,00	\$38,970,00
Chevrolet Spark	2 autos usados del año 2011	\$9.300.00	\$0,00	\$18,900,00
Chevrolet Spark	5 autos rentados	\$520,00	\$2.600,00	\$0.00
TOTAL	10 autos		\$2.600,00	\$57.870,00

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

CUADRO 2.3.3

VEHICULOS CHEVROLET SPARK



FUENTE: RECOPIACIÓN AUTORA

CUADRO 2.3.4 INTERIOR DEL CHEVROLET SPARK



FUENTE: RECOPIACIÓN AUTORA

CUADRO 2.3.5 CHEVROLET SPARK 2013



FUENTE: RECOPIACIÓN AUTORA

Spark LS: *“El precio es de USD\$12,990, tiene un motor Ecotec 1.2 litros con transmisión manual de cinco velocidades, aire acondicionado, ventanas eléctricas, limpiador de vidrio trasero, entrada auxiliar de audio, display de temperatura exterior y computadora de viaje.*

Los rines son de aleación de 15 pulgadas, tiene asientos traseros plegables, 10 bolsas de aire, control de estabilidad, control de tracción y brake assist” (<http://autos.univision.com/chevrolet/noticias/article/2012-04-11/chevrolet-spark-2013-equipamiento>).

CUADRO 2.3.6
CÀLCULO DEL COSTO PARA VEHÍCULOS USADOS

MODELO	Spark Hatchback 5 puertas	1.0 STD
Año 2008	117.000 kms	\$ 8.100
Año 2009	80.000 kms	\$ 8.600
Año 2010	58.400 kms	\$ 9.000
Año 2011	31.000 kms	\$ 9.300
Año 2012	27.300 kms	\$10.300

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

CUADRO 2.3.7

CÀLCULO DEL COSTO DE ARRIENDO PARA VEHÍCULOS USADOS.

MODELO	Spark Hatchback 5 puertas	1.0 STD	
Trabajo 6 días por semana, total 26 días	COSTO DIARIO	COSTO MENSUAL	COSTO ANUAL
Año 2010 Vehículo 1	\$ 20	\$ 520	\$ 6.240
Año 2010 Vehículo 2	\$ 20	\$ 520	\$ 6.240
Año 2010 Vehículo 3	\$ 20	\$ 520	\$ 6.240
Año 2010 Vehículo 4	\$ 20	\$ 520	\$ 6.240
Año 2010 Vehículo 5	\$ 20	\$ 520	\$ 6.240
TOTAL	5 VEHICULOS	\$ 2.600	\$ 31.200

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

2.4 PERSONAL NECESARIO PARA FUNCIONAR

Para el funcionamiento de la Escuela de Conducción requerimos del siguiente personal

CUADRO 2.4.1
RECURSOS HUMANOS

CARGO	N	SUELDO MENSUAL	TOTAL MENSUAL	TOTAL ANUAL
Gerente	1	1.200	1.200	14.400
Instructor Practicas	1	370	3700	44.400
Instructor Teórico	3	370	1.110	13.320
Secretaria	1	370	370	4.440
Contadora	1	580	580	6.960
TOTAL	7		6.960	83.520

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

2.4.1 INGENIERÍA DEL PROYECTO.- CAPITAL DE TRABAJO

“Los siguientes rubros representan el capital de trabajo que se requiere para que la Escuela de Conducción opere con eficiencia, considerando una necesidad trimestral” (NAVAS, 2009) como sigue

**CUADRO 2.4.2
CAPITAL DE TRABAJO**

DETALLE	COSTO \$ MENSUAL	COSTO \$ TRIMESTRAL	COSTO \$ ANUAL
REMUNERACIONES	\$6.960,00	\$20.880,00	\$83.520,00
BENEFICIOS SOCIALES	\$1.488,54	\$ 4.465,62	\$17.862,48
GASTOS ADMINISTRATIVOS	\$ 4.440,00	\$ 13.320,00	\$ 53.280,00
Costos de Venta	\$ 16.788,97	\$ 50.366,91	\$201.467,64
TOTALES	\$ 29.677,51	\$ 89.032,53	\$ 356.130,12

DESCRIPCION	COSTO UNITARIO	MESES	TOTAL
SUELDOS Y SALARIOS	\$ 8.448,54	1	\$ 8.448,54
COSTOS DE VENTAS	\$ 16.788,97	1	\$ 16.788,97
GASTOS ADMINISTRATIVOS	\$ 4.440,00	3	\$ 13.320,00
	\$ 29.677,51		\$ 38.557,51

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

2.5 EL MERCADO

2.5.1 Clientes

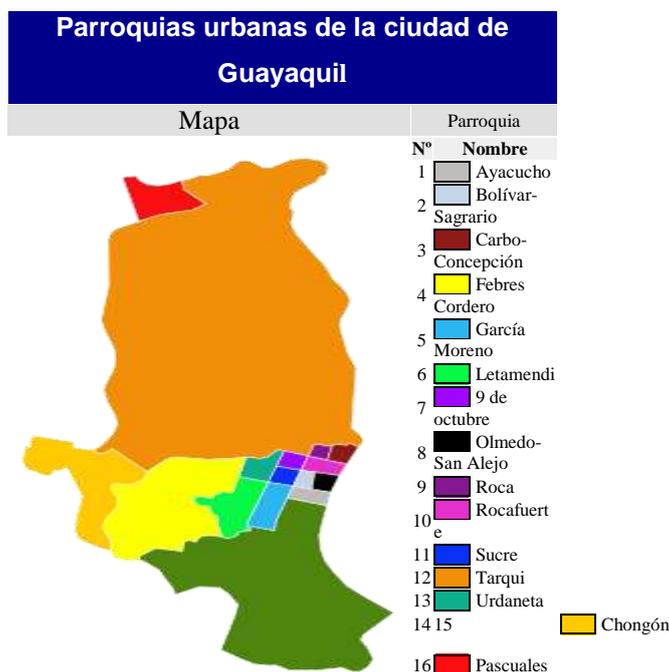
“Un Estudio de Mercado es la primera parte de la investigación el objetivo de esta investigación es verificar la posibilidad real de penetración de un producto o servicio en un mercado determinado” (NAVAS, 2009), por medio del el que el investigador podrá sentir el riesgo que corre, o la posibilidad de éxito.

El objetivo aquí es estimar las, saber cuál es la demanda de este producto, a quien lo compra, a cuanto se compra en la ciudad, o en el área donde está el "mercado".

La ciudad de Guayaquil según estadísticas del año 2012 tiene 2`733.805 habitantes, con una población flotante de más de 2`700.000

habitantes. La tasa anual promedio de crecimiento poblacional es de 2,70%. “La parroquia Tarqui es la de mayor área y población, ocupando casi en su totalidad la mitad superior de la ciudad, con una población de 1`106.184 habitantes según el último censo poblacional realizado en el 2012” (<https://es.wikipedia.org/wiki/Guayaquil>). Otras zonas residenciales como La Garzota, Sauces, Guayacanes y Samanes están en el norte de la ciudad de Guayaquil, dentro de la *parroquia* urbana Tarqui

**CUADRO 2.5.1
MAPA PARROQUIAS URBANAS DE GUAYAQUIL**



FUENTE: WIKIMEDIA.ORG

“Una vez determinada, se debe estudiar la OFERTA, es decir, la competencia ¿De dónde obtiene el mercado ese producto ahora?²⁰, ¿Cuántas escuelas de manejo hay?, hacer una estimación de cuanto se oferta. Definiendo cuanto se oferta, y a qué precio, este será el presupuesto de Ventas. Un presupuesto es una proyección a futuro” (NAVAS, 2009).

Los clientes son personas hombres o mujeres mayores de 18 años de edad hasta los 70 años.

²⁰ <http://www.monografias.com/trabajos/ofertaydemanda/ofertaydemanda.shtml>

2.5.2 Competidores.

Guayaquil se divide en 16 parroquias urbanas

En la actualidad son ocho (8) las escuelas de Manejo que está autorizadas para otorgar “licencias de conducir para choferes no profesionales”.

**CUADRO 2.5.2
ESCUELAS DE MANEJO AUTORIZADAS EN GUAYAQUIL**

<u>N°</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>AGENCIA</u>	<u>LOCALIZACIÓN</u>	<u>TELÉFONO</u> <u>PAGINA WEB</u>
1		1 CENTRO	Av. del Ejército 106 y Piedrahita	042286891 042286892 www.alltransit.org
		2 GARZOTA	La Garzota, Mz. 150 Solar 8 y Av. de las Américas	042286891 042286892 095969859
2	Ecaute	1 CENTRO/ ED.CAMARAS	Víctor Hugo Sicouret y Alberto Nuques (atrás del Edificio Las Cámaras)	2292509 www.ecaute.com
3	Ecuacunduzca	1 CENTRO/ POLICENTRO	Francisco Boloña 715, 1er piso, frente a Policentro	04 239 7508 04 228 5947
4	Escoauto	1 SUR	21 Solar 15	042306858 042287686
5	Maguesur	1 VIA COSTA	Km 4,5 Vía a la Costa, instalaciones del Karting Club Guayaquil	042208781 042355926
		2 ATARAZANA	Av. de las Américas y Segundo callejón 11 de la atarazana	042208781 042355926
		3 SUR	Ambato 202 y francisco de marcos	042208781 042355926
6	Seguival	1 ATARAZANA	Cdla. Atarazana, Coop. 29 de Junio, Mz. H, Solar 20	042280630
7	Aneta	1 GARZOTA	Av. Guillermo Pareja frente a Pacifictel	323-7220
		2 KENNEDY	Av. Kennedy 401 y calle F	323-7220
		3 SUR CENTENARIO	Vicente Trujillo Y Rosa Borja de Icaza Edif. antiguo Banco de Austro	323-7220
8	Goodrive	1 NORTE URDENOR	Av. Juan Tanca Marengo y Av. Ignacio Robles Santisteban. Cdla Urdenor 1, Mz. 129, Sl. 32	045110086 045110087 042279102

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Como se puede observar, ninguno de los competidores está situado en el sector, donde estará micro localizada la escuela de conducción, lo que dará a este negocio una ventaja de competencia.

2.5.3 REQUISITOS Y DOCUMENTOS NECESARIOS PARA INGRESAR Y APROBAR LOS CURSOS DE MANEJO PARA CONDUCTORES NO PROFESIONALES.

- Cédula de ciudadanía
- Certificado de votación
- 2 fotos tamaño carnet
- Tipo de sangre otorgado por la Cruz Roja
- Rendir y aprobar los exámenes escrito y practico
- *“Poseer aptitudes físicas y psíquicas que lo habiliten para conducir vehículos motorizados (valoración psicosenorial)*

2.5.4 DURACIÓN DEL CURSO DE CONDUCCIÓN

Todos los alumnos deben cumplir 33 horas de clase, es decir 15 días, horas que son distribuidas de la siguiente manera:

- *15 horas de Instrucción Práctica de Conducción de Vehículos.*
- *10 horas de instrucción teórica sobre Educación Vial, Legislación de Tránsito y manejo a la defensiva.*
- *2 horas de actitud psicológica aplicada a la conducción.*
- *5 horas de mecánica básica.*
- *1 hora de primeros auxilios.*

Se aprueba el curso con la mínima nota de (16/20) para la parte teórica, y la parte práctica en un circuito de destrezas previa planificación, diseño de dificultades en presencia del (los) delegado (s) de la C.T.G. quien otorgará el respectivo título de conductor no profesional, conforme a lo determinado en el reglamento de escuelas de capacitación de conductores no profesionales (transit)”.

Las clases de manejo de la escuela de conducción para choferes no profesionales serán en:

- Cursos de manejo regulares

- Cursos de manejo intensivo conforme a lo que la ley dispone.

La escuela de conducción para choferes no profesionales tiene cursos en diferentes horarios y en diferentes fechas, las cuales variarán dependiendo de la demanda de personas.

Por lo regular hay cursos desde las 08:00 a.m. hasta las 21:00 horas, horario en el que pueden escoger según las comodidades del estudiante.

La evaluación psicosensores es la que te permite conocer las aptitudes de cada uno de los conductores al momento de tomar decisiones. Es una forma de capacitación y prevención a la vez, y se la realiza con personal profesional.

2.6 ENCUESTAS, TABULACIÓN, RESULTADOS

Da resultados no generalizados

2.6.1 INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

También llamada interpretativa, *“se desarrolla en grupos pequeños de personas y permite ver a los encuestados y escucharlos hablar, mostrando un panorama y comprensión del problema.*

Para este estudio utilizamos una encuesta cerrada, que consiste en un cuestionario con un pequeño número de personas que fueron encuestados, es de uso conveniente para la investigación, ya que permite conocer las preferencias y necesidades de las personas en un ambiente de flexibilidad, genera información útil para la estructura del cuestionario.

2.6.2 SELECCIÓN DE LA MUESTRA

Se hace un muestreo aleatorio estratificado, teniendo en cuenta la ubicación geográfica, socio – económica, de los habitantes del área, se utiliza el

muestreo tradicional que permite seleccionar toda la muestra antes de iniciar la recopilación de datos.

Finalmente se” (Sotelo) utilizara el muestreo aleatorio simple, ya que permite seleccionar las personas calificadas de cada familia, aleatoriamente.

2.6.3 CÁLCULO DE LA MUESTRA

“Para el presente proyecto se aplicará la fórmula para calcular el tamaño de la muestra desconociendo varianza poblacional para estimar una proporción poblacional con un límite para el error de estimación B.

$$n = \frac{[Z_2 * N * p * q]}{[B_2 * (N-1) + Z_2 * p * q]}$$

En donde:

n = muestra

N = población (410)

p = probabilidad de ocurrencia del suceso (0.5)

q = probabilidad de no ocurrencia del suceso (1 - *p*)

Z = nivel de confianza (95% = 1.96)

B = error de estimación (5 %)

Por lo” (NAVAS, 2009) que substituyendo se tiene:

$$n = \frac{[3,8416 * 410 * 0,5 * 0,5]}{[0,0025 * (410-1) + 3,8416 * 0,5 * 0,5]} =$$

$$n = \frac{393,764}{1,0225 + 0,9604} =$$

$$n = \frac{393,764}{1,9829} = 198,5798$$

CUADRO 2.6.1

TAMAÑO DE LA MUESTRA

VARIABLE	FACTOR
B	0,05
p	0,5
q	0,5
Z	1,96
N	410
N-1	409
NUMERADOR	393,764
DENOMINADOR	1,9829
MUESTRA	198,57

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Por lo que, el tamaño de la muestra que se aplica en la recopilación de información primaria a través de encuestas a 198 personas que acuden y visitan la Escuela de Manejo pero de manera aleatoria.

2.6.4 DISEÑO DE INSTRUMENTO DE RECOPIACIÓN DE DATOS

Es un cuestionario que abarcará una serie de preguntas que estarán asociadas con el objetivo de la investigación. Las preguntas estarán diseñadas de manera adecuada para hacerlas fáciles, breves, y que el usuario tenga buena disponibilidad para responder.

A continuación se relaciona los pasos para diseñar un modelo de encuesta generalizado para investigar el mercado de un producto o servicio, así:

1. Nombre de la Empresa: Escuela de Conducción de Choferes No Profesionales en Guayaquil.
2. Portafolio de productos:
 - ✓ Licencias de Conducción para Choferes No Profesionales en cursos normales.
 - ✓ Licencias de Conducción para Choferes No Profesionales en cursos Intensivos

✓ Recuperación de Puntos en las Licencias.

3. Mercado Objetivo: El grupo de clientes al que captará, servirá y se dirigirá los esfuerzos de mercadeo es el sector norte, a quienes habitan en Samanes, Álamos, Vergeles, Cóndor, Colinas de Alborada, Ciudadela Albonor, Rosales, Huancavilca, Orquídeas, Mucho Lote, y otras cercanas. La Empresa tiene su sede en la ciudad de Guayaquil, capital económica del Ecuador, con atención directa al público en la Ciudadela Samanes II. La compañía desea empezar su participación en el mercado y quiere competir con las otras escuelas de manejo de la ciudad de Guayaquil, y aunque en el sector no hay escuelas que atiendan a este segmento, antes esta población era atendida por cualquiera de las otras escuelas que funcionan en la ciudad. Para ello iniciara el montaje y publicidad en los medios de comunicación: radio, hojas volantes, y prensa.
4. Definición del problema: ¿Existirá mercado en el sector Samanes y sus alrededores, que estén interesados en obtener una licencia de conducir para choferes no profesionales en la Escuela de Conducción?
5. Objetivo General: Determinar el tamaño del mercado potencial en cada una de las poblaciones aledañas al sector Samanes para las licencias de conducir cursos regulares, cursos intensivos y recuperación de puntos, durante el año 2015 para la Escuela de Conducción para choferes no profesionales.
6. Objetivos específicos:
 - Determinar el segmento de mercado consumidor
 - Estimar la cantidad de compra en cada una de los sectores
 - Establecer las preferencias y/o gustos de los consumidores
 - Establecer la importancia del precio en la adquisición del producto
 - Indagar la conveniencia de lanzar una campaña de comunicaciones y publicidad para tomar la decisión de introducir los nuevos
 - Identificar la competencia a partir de la opinión del consumidor
 - Establecer el grado de intención de compra para tomar las clases de conducción para choferes no profesionales en la nueva escuela.
 - Obtener información general sobre el consumidor

2.6.5 DISEÑO DEL CUESTIONARIO

Es el instrumento material de recogida de la información, además, es un medio de garantizar que se van a plantear las mismas preguntas a todos los

encuestados.

A pesar de lo importante que es, que la información recogida para una encuesta sea válida, hay que decir que para elaborar un cuestionario no existen recetas universales o comúnmente aceptadas; pero si se pueden señalar una serie de orientaciones generales para la elaboración del cuestionario.”
(www.slideshare.net/Elsa240113/mercdotecnia-iv-y-v-31185977)

CUESTIONARIO - Encuesta de Mercado (Modelo)

OBJETIVO: Conocer las expectativas de los conductores de automóviles actuales y potenciales para determinar la factibilidad de creación de una nueva escuela de conducción en Guayaquil.

1.- Datos Generales:

Lugar y Fecha

Nombre.....

Edad: menor ____ 18 a 30 ____ 31 a 50 ____ +50 ____

Sexo: M ____ F ____

Celular Número

E mail

Estado Civil: Soltero ____ Casado ____ Unión Libre ____

En que Trabaja.....

2.- ¿Tiene vehículo?

Si (Pase a 4) No (Continúe)

3.- ¿Usted o algún familiar va a adquirir algún vehículo?

Si (Continúe) No (Pase a 6)

4.- ¿De qué clase?

Chico

Grande

5.- ¿Cuál es el uso que le da o le dará al vehículo?

PASEO

TRABAJO

TRANSPORTE

DEPORTE/DIVERSIÓN

OTRO

6.- ¿Sabe manejar vehículo?

Si (Continúe) No (Pase a 8)

7.- ¿Quién le enseñó a conducir?

Familiar

Amigos

Profesor Particular

Escuela de Conducción

Otros

8.- ¿Tiene licencia de manejo?

Si (Pase a 10) No (Continúe)

9.- ¿Le gustaría obtener una licencia de manejo?

Si (Continúe) No (Continúe)

10.- ¿Asistiría a una Escuela de manejo de Vehículos?

Si (Continúe) No (GRACIAS)

11.- ¿Por qué razones asistiría a la Escuela de Conducción?

Seguridad

Trámite de Licencia

Practica de manejo

Otros

12.- ¿Le gustaría tener más horas de práctica?

Sí No

GRACIAS

El objetivo central era diseñar un **modelo de encuesta** generalizado sobre la investigación de mercado de un nuevo producto o servicio en una ciudad.

2.6.6 “ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN

Hay tres momentos de vital importancia en la investigación de mercado:

CUADRO 2.6.2

PROCESOS DE INVESTIGACIÓN DE MERCADO



FUENTE: BLOG LIBRA.COM

21

1. **Planificación** (definir lo que se quiere conocer, el método de investigación y el segmento del mercado que se quiere investigar)
2. **Recopilar los datos** (hacer que la gente complete la encuesta)
3. **Análisis y resultados** (se analizan los datos recogidos y se sacan conclusiones)” (<http://blog.livra.com/es/%C2%BFque-es-la-investigacion-de-mercado-%C2%BFpara-que-sirve-una-en>).

2.6.7 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Tabulada la información obtenida en las encuestas se tienen los siguientes resultados:

²¹ <http://blog.livra.com/es/%C2%BFque-es-la-investigacion-de-mercado-%C2%BFpara-que-sirve-una-encuesta/>

CUADRO 2.6.3.

ZONA URBANA DE GUAYAQUIL

SECTORES	DENSIDAD POBLACIONAL	FRECUENCIA
Sur	35.05%	69
Centro	25.88%	51
Norte	39.07	78
TOTAL	100,00%	198

FUENTE: ENCUESTAS REALIZADAS POR LA AUTORA

Se hace referencia la zona urbana de Guayaquil que comprende tres sectores, donde se aplicó la encuesta.

CUADRO 2.6.4

DATOS GENERALES

EDAD	FRECUENCIA	PORCENTAJE
18 años	21	10,40%
19 años	29	14,45%
20 años	33	16,76%
21 años	38	19,08%
22 años	25	12,72%
23 años	17	8,83%
24 años	21	10,98%
25 años	14	6,78%
TOTAL	198	100,00%

FUENTE: ENCUESTAS REALIZADAS POR LA AUTORA

Los encuestados oscilan entre 18 y 25 años de edad, observándose una mayor concentración en edades de 20 a 22 años.

CUADRO 2.6.5

GÉNERO

SEXO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
HOMBRES	113	57,00%
MUJERES	85	43,00%
TOTAL	198	100,00%

FUENTE: ENCUESTAS REALIZADAS POR LA AUTORA

CUADRO 2.6.6

PROPIEDAD VEHICULO

	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	172	87,00%
NO	26	13,00%
TOTAL	198	100,00%

FUENTE: ENCUESTAS REALIZADAS POR LA AUTORA

CAPÍTULO 3

**PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO PARA LA
CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA
CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.**

3. PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO PARA LA CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.

Se muestra la canalización del negocio bajo un plan de marketing enfocado en la definición del servicio y la promoción del negocio a través del desarrollo de la Imagen Corporativa y la utilización de herramientas de marketing digital, un propósito de procedimientos que permite dirigir la funcionalidad de la empresa desde su concepción como tal, un designio de recursos humanos que identifica el valor de los proveedores de servicio, y finalmente un régimen financiero que permite evaluar económicamente el proyecto a través del análisis de sus flujos, el valor del VAN y la tasa interna de retorno, TIR.

3.1 PRESUPUESTO DE GASTOS Y BENEFICIOS/UTILIDADES PROYECTADO A LOS PRÓXIMOS 5 AÑOS.

Supuestos de Proyección

Los escenarios y políticas bajo las cuales se analiza la posición financiera de la Escuela de Conducción de Choferes no Profesionales son:

- ✓ Evaluación del proyecto para 5 años de vida.
- ✓ Tasa de interés activa, 14% efectiva anual, 1,1667% mensual
- ✓ Tasa de Crecimiento anual en costos de venta 5%
- ✓ Tasa de crecimiento del precio de Venta 2%,
- ✓ Tasa de crecimiento de clientes por publicidad 1%
- ✓ Método de depreciación de Activos diferidos 20% anual, muebles, enseres, equipos de oficina y vehículos 10% anual; y equipos de computación 33% anual.
- ✓ Tasa de crecimiento de sueldos 10% anual
- ✓ Compras con Tarjetas de Crédito 70%
- ✓ Cuentas incobrables 3%

3.1.1 GASTOS PRE OPERACIONALES

GASTOS DE CONSTITUCIÓN E INSTALACIÓN			
Descripción	Costo Unitario	Cantidad	Total
Depósito de alquiler	\$ 300,00	1	\$ 300,00
Constitución de la compañía	\$ 800,00	1	\$ 1.000,00
Registro de marca y logotipo	\$ 516,00	1	\$ 516,00
Creación de página web	\$ 1.000,00	1	\$ 1.000,00
Adecuación de instalaciones	\$ 2.000,00	1	\$ 2.000,00
Permisos de funcionamiento	\$ 300,00	1	\$ 300,00
TOTAL			\$ 5.116,00

CONSULTORÍAS			
Descripción	Costo Unitario	Cantidad	Total
		1	\$ -
		1	\$ -
TOTAL			\$ -

PUBLICIDAD Y COMUNICACIÓN			
Descripción	Costo Unitario	Cantidad	Total
		1	\$ -
		1	\$ -
		1	\$ -
		1	\$ -
TOTAL			\$ -

SEGUROS			
Descripción	Valor Asegurado	%	Prima
SUBTOTAL			\$ -
			\$ -
			\$ -
BASE IMPONIBLE IVA			\$ -
		12%	\$ -
PRIMA TOTAL			\$ -

CAPITAL DE TRABAJO			
Descripción	Costo Unitario	Meses	Total
Gastos Administrativos	\$ 4.440,00	3	\$ 13.320,00
Costos de Venta	\$ 16.788,97	1	\$ 16.788,97
Sueldos y salarios	\$ 8.448,54	1	\$ 8.448,54
TOTAL			\$ 38.557,51

3.1.2 GASTOS DE MUEBLES Y ENSERES, EQUIPOS DE OFICINA Y VEHICULOS

MUEBLES Y ENSERES Y EQUIPOS DE OFICINA			
Descripción	Costo Unitario	Cantidad	Total
5 Escritorios, 1 Sofá, 2 Archivadores	\$ 920,00	1	\$ 920,00
Mesa de conferencia	\$ 250,00	1	\$ 250,00
Sillas	\$ 12,00	90	\$ 1.080,00
5 Teléfonos, 2 Pizarras, 1 dispensador agua	\$ 315,00	1	\$ 315,00
acondicionadores de Aire	\$ 480,00	3	\$ 1.440,00
TOTAL			\$ 4.005,00

VEHICULOS			
Descripción	Costo Unitario	Cantidad	Total
Chevrolet Spark nuevos	\$ 12.990,00	3	\$ 38.970,00
Chevrolet Spark usados 2011	\$ 9.300,00	2	\$ 18.600,00
	\$ -	0	\$ -
	\$ -	0	\$ -
TOTAL			\$ 57.570,00

EQUIPOS DE COMPUTACIÓN			
Descripción	Costo Unitario	Cantidad	Total
Computadoras	\$ 650,00	5	\$ 3.250,00
Impresora wi fi	\$ 200,00	1	\$ 200,00
Proyector	\$ 750,00	1	\$ 750,00
Reguladores de voltaje	\$ 20,00	5	\$ 100,00
Servidor	\$ 900,00	1	\$ 900,00
TOTAL			\$ 5.200,00

3.1.3 INVERSIÓN INICIAL

3.1.3 INVERSIÓN INICIAL		
Descripción	Valor	%
Capital de Trabajo	\$ 38.557,51	34,91%
TOTAL INVERSIÓN CORRIENTE	\$ 38.557,51	34,91%
Muebles, Enseres y Equipos de Oficina	\$ 4.005,00	3,63%
Vehículos	\$ 57.570,00	52,12%
Equipos de Computación	\$ 5.200,00	4,71%
TOTAL INVERSIÓN FIJA	\$ 66.775,00	60,46%
Consultorías	\$ -	0,00%
Gastos de constitución e instalación	\$ 5.116,00	4,63%
Publicidad y Comunicación	\$ -	0,00%
Seguros	\$ -	0,00%
TOTAL INVERSIÓN DIFERIDA	\$ 5.116,00	4,63%
TOTAL INVERSIÓN INICIAL	\$ 110.448,51	100,00%

FUENTES DE FINANCIAMIENTO		
Descripción	Valor	%
Fondos Propios (Interna)	\$ 77.313,96	70%
Préstamo (Externa)	\$ 33.134,55	30%
TOTAL	\$ 110.448,51	100%

DETALLE FINANCIAMIENTO INTERNO		
Socios	Aportación	% Participación
A	\$ 27.059,88	35%
B	\$ 27.059,88	35%
C	\$ 19.328,49	25%
D	\$ 3.865,70	5%
TOTAL	\$ 77.313,96	100%

3.1.4 TABLAS DE AMORTIZACION DEL PRESTAMO FINANCIERO EXTERNO.

DATOS PARA EL FINANCIAMIENTO			
Préstamo	33.134,55		
Tasa de Interés	14,00%	1,1667%	Mensual
Periodos	60		
Periodos de Gracia	0		
Pago	\$ 770,98		

PRD.	SDO CAPITAL INICIAL	PAGO	CAPITAL	INTERESES	SDO CAPITAL FINAL		
0	\$ 33.134,55				\$ 33.134,55		
1	\$ 33.134,55	\$ 770,98	\$ 384,41	\$ 386,57	\$ 32.750,14		
2	\$ 32.750,14	\$ 770,98	\$ 388,90	\$ 382,08	\$ 32.361,24		
3	\$ 32.361,24	\$ 770,98	\$ 393,44	\$ 377,55	\$ 31.967,81		
4	\$ 31.967,81	\$ 770,98	\$ 398,03	\$ 372,96	\$ 31.569,78		
5	\$ 31.569,78	\$ 770,98	\$ 402,67	\$ 368,31	\$ 31.167,11		
6	\$ 31.167,11	\$ 770,98	\$ 407,37	\$ 363,62	\$ 30.759,74		
7	\$ 30.759,74	\$ 770,98	\$ 412,12	\$ 358,86	\$ 30.347,63		
8	\$ 30.347,63	\$ 770,98	\$ 416,93	\$ 354,06	\$ 29.930,70		
9	\$ 29.930,70	\$ 770,98	\$ 421,79	\$ 349,19	\$ 29.508,91		
10	\$ 29.508,91	\$ 770,98	\$ 426,71	\$ 344,27	\$ 29.082,19	AÑO 1	
11	\$ 29.082,19	\$ 770,98	\$ 431,69	\$ 339,29	\$ 28.650,50	INTERES	CAPITAL
12	\$ 28.650,50	\$ 770,98	\$ 436,73	\$ 334,26	\$ 28.213,78	\$ 4.331,02	\$ 4.920,78
13	\$ 28.213,78	\$ 770,98	\$ 441,82	\$ 329,16	\$ 27.771,95		
14	\$ 27.771,95	\$ 770,98	\$ 446,98	\$ 324,01	\$ 27.324,98		
15	\$ 27.324,98	\$ 770,98	\$ 452,19	\$ 318,79	\$ 26.872,78		
16	\$ 26.872,78	\$ 770,98	\$ 457,47	\$ 313,52	\$ 26.415,32		
17	\$ 26.415,32	\$ 770,98	\$ 462,80	\$ 308,18	\$ 25.952,51		
18	\$ 25.952,51	\$ 770,98	\$ 468,20	\$ 302,78	\$ 25.484,31		
19	\$ 25.484,31	\$ 770,98	\$ 473,67	\$ 297,32	\$ 25.010,64		
20	\$ 25.010,64	\$ 770,98	\$ 479,19	\$ 291,79	\$ 24.531,45		
21	\$ 24.531,45	\$ 770,98	\$ 484,78	\$ 286,20	\$ 24.046,67		
22	\$ 24.046,67	\$ 770,98	\$ 490,44	\$ 280,54	\$ 23.556,23	AÑO 2	
23	\$ 23.556,23	\$ 770,98	\$ 496,16	\$ 274,82	\$ 23.060,07	INTERES	CAPITAL
24	\$ 23.060,07	\$ 770,98	\$ 501,95	\$ 269,03	\$ 22.558,12	\$ 3.596,14	\$ 5.655,66
25	\$ 22.558,12	\$ 770,98	\$ 507,81	\$ 263,18	\$ 22.050,32		
26	\$ 22.050,32	\$ 770,98	\$ 513,73	\$ 257,25	\$ 21.536,59		
27	\$ 21.536,59	\$ 770,98	\$ 519,72	\$ 251,26	\$ 21.016,86		
28	\$ 21.016,86	\$ 770,98	\$ 525,79	\$ 245,20	\$ 20.491,08		
29	\$ 20.491,08	\$ 770,98	\$ 531,92	\$ 239,06	\$ 19.959,16		
30	\$ 19.959,16	\$ 770,98	\$ 538,13	\$ 232,86	\$ 19.421,03		
31	\$ 19.421,03	\$ 770,98	\$ 544,40	\$ 226,58	\$ 18.876,63		
32	\$ 18.876,63	\$ 770,98	\$ 550,76	\$ 220,23	\$ 18.325,87		
33	\$ 18.325,87	\$ 770,98	\$ 557,18	\$ 213,80	\$ 17.768,69		

34	\$ 17.768,69	\$ 770,98	\$ 563,68	\$ 207,30	\$ 17.205,01	AÑO 3	
35	\$ 17.205,01	\$ 770,98	\$ 570,26	\$ 200,73	\$ 16.634,75	INTERES	CAPITAL
36	\$ 16.634,75	\$ 770,98	\$ 576,91	\$ 194,07	\$ 16.057,84	\$ 2.751,51	\$ 6.500,28
37	\$ 16.057,84	\$ 770,98	\$ 583,64	\$ 187,34	\$ 15.474,20		
38	\$ 15.474,20	\$ 770,98	\$ 590,45	\$ 180,53	\$ 14.883,75		
39	\$ 14.883,75	\$ 770,98	\$ 597,34	\$ 173,64	\$ 14.286,41		
40	\$ 14.286,41	\$ 770,98	\$ 604,31	\$ 166,67	\$ 13.682,10		
41	\$ 13.682,10	\$ 770,98	\$ 611,36	\$ 159,62	\$ 13.070,74		
42	\$ 13.070,74	\$ 770,98	\$ 618,49	\$ 152,49	\$ 12.452,25		
43	\$ 12.452,25	\$ 770,98	\$ 625,71	\$ 145,28	\$ 11.826,54		
44	\$ 11.826,54	\$ 770,98	\$ 633,01	\$ 137,98	\$ 11.193,53		
45	\$ 11.193,53	\$ 770,98	\$ 640,39	\$ 130,59	\$ 10.553,14		
46	\$ 10.553,14	\$ 770,98	\$ 647,86	\$ 123,12	\$ 9.905,28	AÑO 4	
47	\$ 9.905,28	\$ 770,98	\$ 655,42	\$ 115,56	\$ 9.249,86	INTERES	CAPITAL
48	\$ 9.249,86	\$ 770,98	\$ 663,07	\$ 107,92	\$ 8.586,79	\$ 1.780,75	\$ 7.471,05
49	\$ 8.586,79	\$ 770,98	\$ 670,80	\$ 100,18	\$ 7.915,99		
50	\$ 7.915,99	\$ 770,98	\$ 678,63	\$ 92,35	\$ 7.237,36		
51	\$ 7.237,36	\$ 770,98	\$ 686,55	\$ 84,44	\$ 6.550,81		
52	\$ 6.550,81	\$ 770,98	\$ 694,56	\$ 76,43	\$ 5.856,25		
53	\$ 5.856,25	\$ 770,98	\$ 702,66	\$ 68,32	\$ 5.153,59		
54	\$ 5.153,59	\$ 770,98	\$ 710,86	\$ 60,13	\$ 4.442,73		
55	\$ 4.442,73	\$ 770,98	\$ 719,15	\$ 51,83	\$ 3.723,58		
56	\$ 3.723,58	\$ 770,98	\$ 727,54	\$ 43,44	\$ 2.996,04		
57	\$ 2.996,04	\$ 770,98	\$ 736,03	\$ 34,95	\$ 2.260,01		
58	\$ 2.260,01	\$ 770,98	\$ 744,62	\$ 26,37	\$ 1.515,40	AÑO 5	
59	\$ 1.515,40	\$ 770,98	\$ 753,30	\$ 17,68	\$ 762,09	INTERES	CAPITAL
60	\$ 762,09	\$ 770,98	\$ 762,09	\$ 8,89	\$ 0,00	\$ 665,01	\$ 8.586,79

3.1.5 PROVISION DE SUELDOS Y BENEFICIOS AÑO 1

Cargo	Sueldo	13°		14°		Fondos de Reserva	Vacaciones	Aportaciones al IESS	Total Mensual	Total Anual
		Anual	Prov. Mensual	Anual	Prov. Mensual					
Gerente	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00	\$ 100,00	\$ 318,00	\$ 26,50			\$ 133,80	\$ 1.460,30	\$ 17.523,60
10 Instructores de Practicas	\$ 3.700,00	\$ 3.700,00	\$ 308,33	\$ 318,00	\$ 26,50			\$ 412,55	\$ 4.447,38	\$ 53.368,60
3 Instructores Teóricos	\$ 1.110,00	\$ 1.110,00	\$ 92,50	\$ 318,00	\$ 26,50			\$ 123,77	\$ 1.352,77	\$ 16.233,18
Secretaria	\$ 370,00	\$ 370,00	\$ 30,83	\$ 318,00	\$ 26,50			\$ 41,26	\$ 468,59	\$ 5.623,06
Contadora	\$ 580,00	\$ 580,00	\$ 48,33	\$ 318,00	\$ 26,50			\$ 64,67	\$ 719,50	\$ 8.634,04
TOTAL	\$ 6.960,00	\$ 6.960,00	\$ 580,00	\$ 1.590,00	\$ 132,50	\$ -	\$ -	\$ 776,04	\$ 8.448,54	\$ 101.382,48

Tasa de Crecimiento Sueldos	10%	Tasa de Crecimiento SBU	10%
-----------------------------	-----	-------------------------	-----

PROVISIÓN DE SUELDOS Y BENEFICIOS AÑO 2										
Cargo	Sueldo	13°		14°		Fondos de Reserva	Vacaciones	Aportaciones al IESS	Total Mensual	Total Anual
		Anual	Prov. Mensual	Anual	Prov. Mensual					
Gerente	\$ 1.320,00	\$ 1.320,00	\$ 110,00	\$ 349,80	\$ 29,15	\$ 109,96	\$ 55,00	\$ 147,18	\$ 1.771,29	\$ 21.255,43
10 Instructores de Practicas	\$ 4.070,00	\$ 4.070,00	\$ 339,17	\$ 349,80	\$ 29,15	\$ 339,03	\$ 169,58	\$ 453,81	\$ 5.400,74	\$ 64.808,83
3 Instructores Teóricos	\$ 1.221,00	\$ 1.221,00	\$ 101,75	\$ 349,80	\$ 29,15	\$ 101,71	\$ 50,88	\$ 136,14	\$ 1.640,63	\$ 19.687,51
Secretaria	\$ 407,00	\$ 407,00	\$ 33,92	\$ 349,80	\$ 29,15	\$ 33,90	\$ 16,96	\$ 45,38	\$ 566,31	\$ 6.795,70
Contadora	\$ 638,00	\$ 638,00	\$ 53,17	\$ 349,80	\$ 29,15	\$ 53,15	\$ 26,58	\$ 71,14	\$ 871,18	\$ 10.454,19
TOTAL	\$ 7.656,00	\$ 7.656,00	\$ 638,00	\$ 1.749,00	\$ 145,75	\$ 637,74	\$ 319,00	\$ 853,64	\$ 10.250,14	\$ 123.001,67

PROVISIÓN DE SUELDOS Y BENEFICIOS AÑO 3										
Cargo	Sueldo	13°		14°		Fondos de Reserva	Vacaciones	Aportaciones al IESS	Total Mensual	Total Anual
		Anual	Prov. Mensual	Anual	Prov. Mensual					
Gerente	\$ 1.452,00	\$ 1.452,00	\$ 121,00	\$ 384,78	\$ 32,07	\$ 120,95	\$ 60,50	\$ 161,90	\$ 1.948,41	\$ 23.380,98
10 Instructores de Practicas	\$ 4.477,00	\$ 4.477,00	\$ 373,08	\$ 384,78	\$ 32,07	\$ 372,93	\$ 186,54	\$ 499,19	\$ 5.940,81	\$ 71.289,72
3 Instructores Teóricos	\$ 1.343,10	\$ 1.343,10	\$ 111,93	\$ 384,78	\$ 32,07	\$ 111,88	\$ 55,96	\$ 149,76	\$ 1.804,69	\$ 21.656,26
Secretaria	\$ 447,70	\$ 447,70	\$ 37,31	\$ 384,78	\$ 32,07	\$ 37,29	\$ 18,65	\$ 49,92	\$ 622,94	\$ 7.475,27
Contadora	\$ 701,80	\$ 701,80	\$ 58,48	\$ 384,78	\$ 32,07	\$ 58,46	\$ 29,24	\$ 78,25	\$ 958,30	\$ 11.499,61
TOTAL	\$ 8.421,60	\$ 8.421,60	\$ 701,80	\$ 1.923,90	\$ 160,33	\$ 701,52	\$ 350,90	\$ 939,01	\$ 11.275,15	\$ 135.301,83

PROVISIÓN DE SUELDOS Y BENEFICIOS AÑO 4										
Cargo	Sueldo	13°		14°		Fondos de Reserva	Vacaciones	Aportaciones al IESS	Total Mensual	Total Anual
		Anual	Prov. Mensual	Anual	Prov. Mensual					
Gerente	\$ 1.597,20	\$ 1.597,20	\$ 133,10	\$ 423,26	\$ 35,27	\$ 133,05	\$ 66,55	\$ 178,09	\$ 2.143,26	\$ 25.719,07
10 Instructores de Practicas	\$ 4.924,70	\$ 4.924,70	\$ 410,39	\$ 423,26	\$ 35,27	\$ 410,23	\$ 205,20	\$ 549,10	\$ 6.534,89	\$ 78.418,69
3 Instructores Teóricos	\$ 1.477,41	\$ 1.477,41	\$ 123,12	\$ 423,26	\$ 35,27	\$ 123,07	\$ 61,56	\$ 164,73	\$ 1.985,16	\$ 23.821,89
Secretaria	\$ 492,47	\$ 492,47	\$ 41,04	\$ 423,26	\$ 35,27	\$ 41,02	\$ 20,52	\$ 54,91	\$ 685,23	\$ 8.222,80
Contadora	\$ 771,98	\$ 771,98	\$ 64,33	\$ 423,26	\$ 35,27	\$ 64,31	\$ 32,17	\$ 86,08	\$ 1.054,13	\$ 12.649,57
TOTAL	\$ 9.263,76	\$ 9.263,76	\$ 771,98	\$ 2.116,29	\$ 176,36	\$ 771,67	\$ 385,99	\$ 1.032,91	\$ 12.402,67	\$ 148.832,02

PROVISIÓN DE SUELDOS Y BENEFICIOS AÑO 5										
Cargo	Sueldo	13°		14°		Fondos de Reserva	Vacaciones	Aportaciones al IESS	Total Mensual	Total Anual
		Anual	Prov. Mensual	Anual	Prov. Mensual					
Gerente	\$ 1.756,92	\$ 1.756,92	\$ 146,41	\$ 465,58	\$ 38,80	\$ 146,35	\$ 73,21	\$ 195,90	\$ 2.357,58	\$ 28.290,98
10 Instructores de Practicas	\$ 5.417,17	\$ 5.417,17	\$ 451,43	\$ 465,58	\$ 38,80	\$ 451,25	\$ 225,72	\$ 604,01	\$ 7.188,38	\$ 86.260,56
3 Instructores Teóricos	\$ 541,72	\$ 541,72	\$ 45,14	\$ 465,58	\$ 38,80	\$ 45,13	\$ 22,57	\$ 60,40	\$ 753,76	\$ 9.045,08
Secretaria	\$ 541,72	\$ 541,72	\$ 45,14	\$ 465,58	\$ 38,80	\$ 45,13	\$ 22,57	\$ 60,40	\$ 753,76	\$ 9.045,08
Contadora	\$ 465,00	\$ 465,00	\$ 38,75	\$ 465,58	\$ 38,80	\$ 38,73	\$ 19,38	\$ 51,85	\$ 652,51	\$ 7.830,07
TOTAL	\$ 8.722,52	\$ 8.722,52	\$ 726,88	\$ 2.327,92	\$ 193,99	\$ 726,59	\$ 363,44	\$ 972,56	\$ 11.705,98	\$ 140.471,77

3.1.6 AMORTIZACIONES Y DEPRECIACIONES AÑOS 1, 2, 3, 4 Y 5

AMORTIZACIONES							
Descripción	Valor	%	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Activos Diferidos	\$ 5.116,00	20%	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20
TOTAL	\$ 5.116,00		\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20
ACUMULADA			\$ 1.023,20	\$ 2.046,40	\$ 3.069,60	\$ 4.092,80	\$ 5.116,00

DEPRECIACIONES INVERSIÓN INICIAL							
Descripción	Valor	%	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Muebles, Enseres y Equipos de Oficina	\$ 4.005,00	10%	\$ 400,50	\$ 400,50	\$ 400,50	\$ 400,50	\$ 400,50
Vehículos	\$ 57.570,00	10%	\$ 5.757,00	\$ 5.757,00	\$ 5.757,00	\$ 5.757,00	\$ 5.757,00
Equipos de Computación	\$ 5.200,00	33%	\$ 1.733,16	\$ 1.733,16	\$ 1.733,16	\$ -	\$ -
TOTAL	\$ 66.775,00		\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 6.157,50	\$ 6.157,50
ACUMULADA			\$ 7.890,66	\$ 15.781,32	\$ 23.671,98	\$ 29.829,48	\$ 35.986,98

TOTAL DEPRECIACIONES	\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 6.157,50	\$ 6.157,50
TOTAL DEPRECIACIONES ACUMULADAS	\$ 7.890,66	\$ 15.781,32	\$ 23.671,98	\$ 29.829,48	\$ 35.986,98

3.1.7 DETALLE DE INGRESOS POR VENTAS EN UNIDADES

Crecimiento turístico Ecuatoriano

8%

Crecimiento de clientes por publicidad

1,00

Anualmente

3.1.7 DETALLE DE INGRESOS POR VENTAS EN UNIDADES				
Descripción	Valor moda	Cantidad mensual	Ingreso mensual	Ingreso Anual
Año 1				
Ingreso por venta Cursos Licencia "B"	\$ 160,72	220	\$ 35.358,40	\$ 424.300,80
Ingreso por Recuperación de Puntos	\$ 60,64	80	\$ 4.851,20	\$ 58.214,40
Año 2				
Ingreso por venta Cursos Licencia "B"	\$ 160,72	237,60	\$ 38.187,07	\$ 458.244,86
Ingreso por Recuperación de Puntos	\$ 60,64	81,00	\$ 4.911,84	\$ 58.942,08
Año 3				
Ingreso por venta Cursos Licencia "B"	\$ 160,72	256,61	\$ 41.242,04	\$ 494.904,45
Ingreso por Recuperación de Puntos	\$ 60,64	82,00	\$ 4.972,48	\$ 59.669,76
Año 4				
Ingreso por venta Cursos Licencia "B"	\$ 160,72	277,14	\$ 44.541,40	\$ 534.496,81
Ingreso por Recuperación de Puntos	\$ 60,64	83,00	\$ 5.033,12	\$ 60.397,44
Año 5				
Ingreso por venta Cursos Licencia "B"	\$ 160,72	299,31	\$ 48.104,71	\$ 577.256,55
Ingreso por Recuperación de Puntos	\$ 60,64	84,00	\$ 5.093,76	\$ 61.125,12

Tasa de crecimiento precio de venta	2%
-------------------------------------	----

CRECIMIENTO					
	Año 1	Año 2	Año 3	año 4	Año 5
Aumento en ventas Licencias	\$ 424.300,80	\$ 466.730,88	\$ 504.239,07	\$ 544.581,59	\$ 588.148,19
Aumento cursos Recuperación Puntos	\$ 58.214,40	\$ 60.106,37	\$ 60.871,89	\$ 61.614,88	\$ 62.357,42

3.1.8 detalle de costos variables y gastos fijos años 1, 2, 3, 4, y 5

VARIABLES

Tasa de Crecimiento Anual	5,0%	Cuentas incobrables	3,0%	Compras con paypal Compras con Tarjeta de credito	30%	70,00%
---------------------------	------	---------------------	------	--	-----	--------

COSTOS DE VENTA	Año 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Margen de Proveedores 40%	\$ 169.720,32	\$ 195.178,37	\$ 211.454,55	\$ 228.405,36	\$ 246.679,54
Comisión PayPal	\$ 5.982,94	\$ 6.581,21	\$ 7.110,07	\$ 7.678,90	\$ 8.293,19
Comisión tarjeta de crédito	\$ 9.444,94	\$ 15.172,61	\$ 16.565,84	\$ 17.897,50	\$ 19.329,52
Costo de cursos Licencia	\$ 3.590,40	\$ 3.769,92	\$ 3.958,42	\$ 4.156,34	\$ 4.364,15
Estimación de cuentas incobrables	\$ 12.729,02	\$ 14.001,93	\$ 15.127,17	\$ 16.337,45	\$ 17.644,45
TOTAL COSTOS DE VENTAS	\$ 201.467,62	\$ 234.704,03	\$ 254.216,05	\$ 274.475,55	\$ 296.310,86

FIJOS

GASTOS ADMINISTRATIVOS	AÑO 1	
	MENSUAL	ANUAL
Servicios básicos y limpieza	\$ 400,00	\$ 4.800,00
Gastos financieros	\$ 50,00	\$ 50,00
Capacitaciones	\$ 400,00	\$ 400,00
Mantenimiento web	\$ 150,00	\$ 1.800,00
Combustible 10 vehículos	\$ 200,00	\$ 2.400,00
Alquiler de oficina	\$ 500,00	\$ 6.000,00
Suministros de oficina	\$ 40,00	\$ 480,00
Arriendo de 5 vehículos	\$ 2.600,00	\$ 31.200,00
Mantenimiento de 5 vehículos	\$ 100,00	\$ 1.200,00
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS	\$ 4.440,00	\$ 48.330,00

GASTOS DE PUBLICIDAD	MENSUAL	ANUAL (AÑO 1)
Anuncios en FaceBook	\$ 125,00	\$ 1.500,00
Google addwords	\$ 50,00	\$ 600,00
Mailing	\$ 75,00	\$ 900,00
Exhibidores publicitarios	\$ 200,00	\$ 2.400,00
TOTAL GASTOS DE PUBLICIDAD	\$ 450,00	\$ 5.400,00

3.1.9 MarkUp, MARGEN, P. Equilibrio años 1, 2, 3, 4, y 5, P. CIERRE

RUBRO	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos	\$ 424.300,80	\$ 466.730,88	\$ 504.239,07	\$ 544.581,59	\$ 588.148,19
Costo de ventas	\$ 201.467,62	\$ 234.704,03	\$ 254.216,05	\$ 274.475,55	\$ 296.310,86
Costos fijos	\$ 168.357,36	\$ 193.540,07	\$ 209.637,88	\$ 225.477,79	\$ 221.416,54
Mark up	\$ 222.833,18	\$ 232.026,85	\$ 250.023,02	\$ 270.106,04	\$ 291.837,33
Mark up en unidades	\$ 84,41	\$ 81,38	\$ 81,19	\$ 81,22	\$ 81,25
Margen de utilidad	52,52%	49,71%	49,58%	49,60%	49,62%
Punto de equilibrio	\$ 354.568,95	\$ 384.872,49	\$ 415.818,00	\$ 447.366,09	\$ 439.490,27
Punto de equilibrio en unidades	1995	2378	2582	2776	2570
Costos fijos vivos	\$ 159.443,50	\$ 184.626,21	\$ 200.724,02	\$ 218.297,09	\$ 214.235,84
Punto de cierre en unidades	1889	2269	2472	2688	2637

3.1.10 PÉRDIDAS Y GANANCIAS P & G años 1, 2, 3, 4, y 5, y Análisis Vertical

Tasas de Crecimiento	
Otros gastos	8,0%

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Unidades vendidas	2640	2851	3079	3326	3592
Ingresos por ventas	\$ 424.300,80	\$ 466.730,88	\$ 504.239,07	\$ 544.581,59	\$ 588.148,19
Ingreso por Recuperación de Puntos	\$ 58.214,40	\$ 60.106,37	\$ 60.871,89	\$ 61.614,88	\$ 62.357,42
Total Ingresos	\$ 482.515,20	\$ 526.837,25	\$ 565.110,96	\$ 606.196,47	\$ 650.505,60
Costo de venta	\$ 201.467,62	\$ 234.704,03	\$ 254.216,05	\$ 274.475,55	\$ 278.666,41
Total Costos Variables	\$ 201.467,62	\$ 234.704,03	\$ 254.216,05	\$ 274.475,55	\$ 278.666,41
Contribución Marginal	\$ 281.047,58	\$ 292.133,21	\$ 310.894,91	\$ 331.720,92	\$ 371.839,19
Sueldos y salarios	\$ 101.382,48	\$ 123.001,67	\$ 135.301,83	\$ 148.832,02	\$ 140.471,77
Otros gastos administrativos	\$ 48.330,00	\$ 52.196,40	\$ 56.372,11	\$ 60.881,88	\$ 65.752,43
Gastos de publicidad	\$ 5.400,00	\$ 5.832,00	\$ 6.298,56	\$ 6.802,44	\$ 7.346,64
Depreciación	\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 6.157,50	\$ 6.157,50
Amortización	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20
Total Gastos Operativos	\$ 164.026,34	\$ 189.943,93	\$ 206.886,36	\$ 223.697,04	\$ 220.751,54
Utilidad Operativa	\$ 117.021,24	\$ 102.189,29	\$ 104.008,54	\$ 108.023,88	\$ 151.087,66
Gastos Financieros	\$ 4.331,02	\$ 3.596,14	\$ 2.751,51	\$ 1.780,75	\$ 665,01
Utilidad	\$ 112.690,22	\$ 98.593,15	\$ 101.257,03	\$ 106.243,13	\$ 150.422,65
Pago de utilidades a empleados	\$ -	\$ 14.788,97	\$ 15.188,55	\$ 15.936,47	\$ 22.563,40
Utilidad antes de impuestos	\$ 112.690,22	\$ 83.804,17	\$ 86.068,48	\$ 90.306,66	\$ 127.859,25
Impuesto a la Renta	\$ 24.791,85	\$ 18.436,92	\$ 18.935,06	\$ 19.867,47	\$ 28.129,04
Utilidad / Pérdida Neta	\$ 87.898,37	\$ 65.367,26	\$ 67.133,41	\$ 70.439,20	\$ 99.730,22

Análisis Vertical

77,72%

9,32%

100,00%

42,84%

42,84%

57,16%

21,59%

10,11%

1,13%

0,95%

0,16%

33,94%

23,23%

0,10%

23,12%

3,47%

19,66%

4,32%

3.1.11 DETALLE SEMESTRAL DE VENTAS Y COSTO DE VENTAS

DETALLE SEMESTRAL DE VENTAS Y COSTO DE VENTAS AÑO 1			
	1mer Semestre	2do Semestre	TOTAL AÑO 1
UNIDADES VENDIDAS	1320	1320	2640
Ingresos por Ventas	212150,4	212150,4	424300,8
Ingreso por Recuperación de Puntos	29107,2	29107,2	58214,4
TOTAL INGRESOS	241257,6	241257,6	482515,2
Margen de Proveedores 40%	84860,16	84860,16	169720,32
Comisión PayPal	2991,47064	2991,47064	5982,94128
Comisión tarjeta de crédito	4722,467904	4722,4679	9444,93581
Costo de cursos de Licencia	1795,2	1795,2	3590,4
Estimación de Cuentas Incobrables	6364,512	6364,512	12729,024
TOTAL COSTO DE VENTAS	100733,8105	100733,811	201467,621
CONTRIBUCION MARGINAL	140523,7895	140523,789	281047,579

DETALLE SEMESTRAL DE VENTAS Y COSTO DE VENTAS AÑO 2			
	1mer Semestre	2do Semestre	TOTAL AÑO 2
UNIDADES VENDIDAS	1425,6	1425,6	2851,2
Ingresos por Ventas	233365,44	233365,44	466730,88
Ingreso por Recuperación de Puntos	30053,184	30053,184	60106,368
TOTAL INGRESOS	263418,624	263418,624	526837,248
Margen de Proveedores 40%	97589,184	97589,184	195178,368
Comisión PayPal	3290,602704	3290,6027	6581,20541
Comisión tarjeta de crédito	7586,307369	7586,30737	15172,6147
Costo de cursos de Licencia	1884,96	1884,96	3769,92
Estimación de Cuentas Incobrables	7000,9632	7000,9632	14001,9264
TOTAL COSTO DE VENTAS	117352,0173	117352,017	234704,035
CONTRIBUCION MARGINAL	146066,6067	146066,607	292133,213

DETALLE SEMESTRAL DE VENTAS Y COSTO DE VENTAS AÑO 3			
	1er Semestre	2do Semestre	TOTAL AÑO 3
UNIDADES VENDIDAS	1539,648	1539,648	3079,296
Ingresos por Ventas	252119,5354	252119,535	504239,071
Ingreso por Recuperación de Puntos	30435,94368	30435,9437	60871,8874
TOTAL INGRESOS	282555,479	282555,479	565110,958
Margen de Proveedores 40%	105727,2733	105727,273	211454,547
Comisión PayPal	3555,035449	3555,03545	7110,0709
Comisión tarjeta de crédito	8282,921982	8282,92198	16565,844
Costo de cursos de Licencia	1979,208	1979,208	3958,416
Estimación de Cuentas Incobrables	7563,586061	7563,58606	15127,1721
TOTAL COSTO DE VENTAS	127108,0248	127108,025	254216,05
CONTRIBUCION MARGINAL	155447,4542	155447,454	310894,908

DETALLE SEMESTRAL DE VENTAS Y COSTO DE VENTAS AÑO 4			
	1er Semestre	2do Semestre	TOTAL AÑO 4
UNIDADES VENDIDAS	1662,81984	1662,81984	3325,63968
Ingresos por Ventas	272290,7954	272290,795	544581,591
Ingreso por Recuperación de Puntos	30807,43887	30807,4389	61614,8777
TOTAL INGRESOS	303098,2343	303098,234	606196,469
Margen de Proveedores 40%	114202,6818	114202,682	228405,364
Comisión PayPal	3839,450215	3839,45022	7678,90043
Comisión tarjeta de crédito	8948,749563	8948,74956	17897,4991
Costo de cursos de Licencia	2078,1684	2078,1684	4156,3368
Estimación de Cuentas Incobrables	8168,723862	8168,72386	16337,4477
TOTAL COSTO DE VENTAS	137237,7739	137237,774	274475,548
CONTRIBUCION MARGINAL	165860,4604	165860,46	331720,921

DETALLE SEMESTRAL DE VENTAS Y COSTO DE VENTAS AÑO 5			
	1er Semestre	2do Semestre	TOTAL AÑO 5
UNIDADES VENDIDAS	1795,845427	1795,84543	3591,69085
Ingresos por Ventas	294074,093	294074,093	588148,186
Ingreso por Recuperación de Puntos	31178,70878	31178,7088	62357,4176
TOTAL INGRESOS	325252,8017	325252,802	650505,603
Margen de Proveedores 40%	123339,7713	123339,771	246679,543
Comisión PayPal	4146,594711	4146,59471	8293,18942
Comisión tarjeta de crédito	9664,762391	9664,76239	19329,5248
Costo de cursos de Licencia	2182,07682	2182,07682	4364,15364
Estimación de Cuentas Incobrables	8822,222789	8822,22279	17644,4456
TOTAL COSTO DE VENTAS	148155,428	148155,428	296310,856
CONTRIBUCION MARGINAL	177097,3738	177097,374	354194,748

3.2 CASH FLOW

3.2.1 FLUJO DE EFECTIVO PROYECTADO AÑO 1, 2, 3, 4, y 5

3.2.1 FLUJO DE EFECTIVO PROYECTADO					
Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Utilidad / Pérdida Neta	\$ 87.898,37	\$ 65.367,26	\$ 67.133,41	\$ 70.439,20	\$ 99.730,22
(-) Pago de Capital	\$ 4.920,78	\$ 5.655,66	\$ 6.500,28	\$ 7.471,05	\$ 8.586,79
(+) Depreciación	\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 7.890,66	\$ 6.157,50	\$ 6.157,50
(+) Amortización	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20	\$ 1.023,20
(+) Recuperación de Activos					\$ 30.788,02
(+) Recuperación de Capital de Trabajo					\$ 38.557,51
Flujo Final	\$ 91.891,45	\$ 68.625,46	\$ 69.546,99	\$ 70.148,85	\$ 167.669,66

3.3 PRESUPUESTO DE BALANCE GENERAL INICIAL Y AÑOS 1, 2, 3, 4, Y 5

3.3 BALANCE GENERAL

ACTIVOS	Inicial	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Activos Corrientes						
Caja/Bancos	\$ 38.557,51	\$ 130.448,96	\$ 199.074,42	\$ 268.621,41	\$ 338.770,26	\$ 506.439,91
Total Activos Corrientes	\$ 38.557,51	\$ 130.448,96	\$ 199.074,42	\$ 268.621,41	\$ 338.770,26	\$ 506.439,91
Activos Fijos						
Muebles y Enseres	\$ 4.005,00	\$ 4.005,00	\$ 4.005,00	\$ 4.005,00	\$ 4.005,00	\$ 4.005,00
Equipos de Oficina	\$ 57.570,00	\$ 57.570,00	\$ 57.570,00	\$ 57.570,00	\$ 57.570,00	\$ 57.570,00
Equipos de Computación	\$ 5.200,00	\$ 5.200,00	\$ 5.200,00	\$ 5.200,00	\$ 5.200,00	\$ 5.200,00
(-) Depreciación Acumulada	\$ -	\$ (7.890,66)	\$ (15.781,32)	\$ (23.671,98)	\$ (29.829,48)	\$ (35.986,98)
Total Activos Fijos	\$ 66.775,00	\$ 58.884,34	\$ 50.993,68	\$ 43.103,02	\$ 36.945,52	\$ 30.788,02
Activos Diferidos						
Gastos Pre operacionales	\$ 5.116,00	\$ 5.116,00	\$ 5.116,00	\$ 5.116,00	\$ 5.116,00	\$ 5.116,00
(-) Amortización Acumulada	\$ -	\$ (1.023,20)	\$ (2.046,40)	\$ (3.069,60)	\$ (4.092,80)	\$ (5.116,00)
Total Activos Diferidos	\$ 5.116,00	\$ 4.092,80	\$ 3.069,60	\$ 2.046,40	\$ 1.023,20	\$ -
Total Activos	\$ 110.448,51	\$ 193.426,10	\$ 253.137,70	\$ 313.770,83	\$ 376.738,98	\$ 537.227,93
PASIVOS Y PATRIMONIO						
Pasivos						
Préstamo Bancario	\$ 33.134,55	\$ 28.213,78	\$ 22.558,12	\$ 16.057,84	\$ 8.586,79	\$ -
Total de Pasivos	\$ 33.134,55	\$ 28.213,78	\$ 22.558,12	\$ 16.057,84	\$ 8.586,79	\$ -
Patrimonio						
Capital Social	\$ 77.313,96	\$ 77.313,96	\$ 77.313,96	\$ 77.313,96	\$ 77.313,96	\$ 77.313,96
Utilidad del Ejercicio	\$ -	\$ 87.898,37	\$ 65.367,26	\$ 67.133,41	\$ 70.439,20	\$ 99.730,22
Utilidades Retenidas	\$ -	\$ -	\$ 87.898,37	\$ 153.265,63	\$ 220.399,04	\$ 290.838,23
(+) Recuperación de Activos						\$ 69.345,53
Total Patrimonio	\$ 77.313,96	\$ 165.212,33	\$ 230.579,58	\$ 297.712,99	\$ 368.152,19	\$ 537.227,93
Total Pasivo + Patrimonio	\$ 110.448,51	\$ 193.426,10	\$ 253.137,70	\$ 313.770,83	\$ 376.738,98	\$ 537.227,93
	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

3.4 RAZONES DE LIQUIDEZ, APALANCAMIENTO, GESTIÓN, RENTABILIDAD.

3.4 RAZONES DE LIQUIDEZ, PALANCAMIENTO, GESTION, RENTABILIDAD

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	Promedio
Liquidez						
Capital Neto de Trabajo	\$ 38.557,51	\$ 130.448,96	\$ 199.074,42	\$ 268.621,41	\$ 338.770,26	\$ 195.094,51
Apalancamiento						
Endeudamiento	0,30	0,15	0,09	0,05	0,02	0,12
Apalancamiento Interno	2,33	5,86	10,22	18,54	42,87	15,96
Apalancamiento Externo	0,43	0,17	0,10	0,05	0,02	0,15
Autonomía	0,70	0,85	0,91	0,95	0,98	0,88
Gestión						
Rotación del Activo Fijo	7,23	8,95	11,08	14,06	17,61	11,79
Rotación del Activo Total	4,37	2,72	2,23	1,93	1,73	2,60
Rotación de Capital de Trabajo	12,51	13,66	14,66	15,72	16,87	14,69
Rentabilidad						
Margen de Utilidad Bruta	58,25%	55,45%	55,01%	54,72%	57,16%	56,12%
Margen de Utilidad Operativa		19,40%	18,40%	17,82%	23,23%	19,71%
Margen de UAI		15,91%	15,23%	14,90%	19,66%	16,42%
Margen de Utilidad Neta		12,41%	11,88%	11,62%	15,33%	12,81%
ROA		33,79%	26,52%	22,45%	26,47%	27,31%
ROE		39,57%	29,12%	23,66%	27,09%	29,86%
Rendimiento sobre CT		169,53%	174,11%	182,69%	258,65%	196,25%

3.5 EVALUACIÓN DEL PROYECTO, INDICADORES, TMAR, VAN, TIR, Payback

Descripción	Inicial	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Flujos de efectivo		\$ 91.891,45	\$ 68.625,46	\$ 69.546,99	\$ 70.148,85	\$ 167.669,66
Inversión Inicial	\$ (110.448,51)					
Flujos Netos	\$ (110.448,51)	\$ 91.891,45	\$ 68.625,46	\$ 69.546,99	\$ 70.148,85	\$ 167.669,66

TMAR	17,67%
VAN	\$ 170.771,67
TIR	71%
Payback	5 años

CÁLCULO TMAR RIESGO PAIS	
Tasa de Inflación	3,70%
Premio al Riesgo del inversionista	15,00%
(TI x PR)	0,55%
TMAR	19,25%

TIEMPO DE RECUPERACION DESCONTADO			
PERIODO	FLUJOS	VP FLUJOS	ACUMULADO
0	\$ (110.448,51)	\$ (110.448,51)	\$ (110.448,51)
1	\$ 91.891,45	\$78.089,33	\$ 32.359,18
2	\$ 68.625,46	\$49.558,53	\$ 17.199,36
3	\$ 69.546,99	\$42.680,36	\$ 59.879,72
4	\$ 70.148,85	\$36.583,64	\$ 96.463,36
5	\$ 167.669,66	\$74.308,31	\$ 170.771,67

	TMAR	Ponderación	
TMAR Riesgo país	19,25%	70%	13,47%
TMAR Banco	14,00%	30%	4,20%
		TMAR Global	17,67%

3.5.1 MATRIZ DEL MARCO LÓGICO

Objetivos	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
FIN: Contribuir a la demanda de choferes profesionales del sector Samanes II de la ciudad de Guayaquil.	% de la afluencia de clientes para la escuela de manejo incrementada en el sector	Encuesta según estudio de mercado efectuada en el sector norte de la ciudad	
PROPOSITO: oferta de la escuela de conducción para choferes no profesionales mejorada en el sector norte del Guayaquil	Oferta reconocida como mejor por la propuesta que hace comparada con los oferentes de la ciudad.	Informes de medio término y de terminación del Proyecto	Autoridades locales interesadas en el mejoramiento de calidad de las escuelas de conducción para choferes no profesionales. Estabilidad política Local, la Agencia Nacional de Transito apoya las propuestas locales para la creación de nuevas escuelas de manejo que suplan la necesidad de sectores no atendidos de Guayaquil.
RESULTADOS: R1. Empresa de Conducción de choferes no profesionales creada.	A los tres meses del proyecto se cuenta con una empresa legalmente constituida	Documentos legales: Escrituras de constitución, Registro de Accionistas, Registro Mercantil. Registro Superintendencia de Compañías.	Interés de los socios para formar la empresa, las autoridades de transito apoyan la iniciativa de los habitantes del sector.
R2.: Programa de capacitación ejecutándose	En marcha el proyecto se ha ejecutado exitosamente el programa de capacitación	Documento del programa de capacitación, informe de ejecución del programa de capacitación	La escuela cuenta con el personal idóneo para elaborar y ejecutar el plan de capacitación, los organismos competentes contribuyen en el proceso

R3.: Infraestructura amigable con el proyecto ejecutándose	Construcción terminada, a los tres meses del proyecto. Material de información disponible	Planos, fotografías, testimonios de los beneficiarios, informes.	Se cuenta con Terreno y edificación ya funcional, realizando algunas adecuaciones.
	100% de las adecuaciones mejoradas realizadas.	Registro fotográfico del antes y después	Beneficiarios directos del proyecto interesados en brindar una excelente atención

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

3.5.2 ANÁLISIS DE LA TIR Y DEL VAN

Para analizar si la inversión en la propuesta es rentable, es necesario realizar el análisis financiero a través de la Tasa Interna de Retorno TIR y del Valor Actual Neto VAN.

Como se detalla en la tabla, la proyección de ingresos es de USD \$482.515,20 Dólares anuales, sobre estos ingresos se calcula un gasto equivalente al 41,4956% a partir del año uno que corresponde a USD \$201.467,62 cada año, orientados a costos operativos del proyecto, obligaciones con los empleados, comisiones, mantenimiento, cuentas incobrables, y otros gastos.

Definir el valor de venta de un producto no es un cálculo fácil. Ya conocemos qué debemos analizar cualitativamente. Ahora debemos realizar el estudio cuantitativo. Este se compone de costos fijos, variables, competencia, mercado como los más importantes.

Aquí nos encontramos con 2 caminos: el Mark up y el margen de contribución. Definamos qué es cada concepto:

- 1. MarkUp** Mark Up es el porcentaje adicional sobre un valor determinado. Desde el punto de vista del Pricing el cálculo vía Mark Up es el siguiente:

$$P = CVU1 + \frac{X\%}{100}$$

$$\text{Precio} = \text{Costo Variable Unitario} \cdot 1 + \frac{X}{100} \text{ (margen definido por el vendedor)}$$

2. Margen Se define "margen de contribución o contribución marginal" porque muestra como "contribuyen" los precios con la venta de una unidad más.

Es importante considerar el punto de equilibrio, para determinar la cantidad de productos o servicios que debemos comercializar para cubrir o igualar a los costos fijos.

Dicho matemáticamente: $\text{CMg} = \text{P} - \text{CVU}$

Contribución Marginal = Precio de Venta – Costo Variable Unitario

Entonces el cálculo del margen del Precio es el siguiente:

$$P = \frac{\text{CVU}}{1 - \frac{X}{100}}$$

La celda de flujo de fondos representa el ingreso total que se proyecta, menos la inversión realizada, valores considerados para el análisis financiero de la TMAR, TIR y del VAN el cual se encuentra en el cuadro. El Mark Up solo indica un porcentaje sobre un costo determinado, pero no ofrece el margen de contribución exacto. Evaluación del Proyecto Análisis de TMAR, TIR y VAN

A través de este análisis se demuestra que la propuesta es viable, el retorno del capital al término del 3er año es del 54,215%; al término del 4to año es del 87,3378%; y al término del 5to año es del 154,6165%;, por lo tanto los socios de la escuela de manejo para choferes no profesionales mejoraran ostensiblemente sus ingresos económicos; Con esta propuesta se dinamiza la economía de la ciudad, ya que el talento humano para la implementación de esta propuesta para brindar los servicios necesarios se encuentran en la localidad, generando riqueza y oportunidad de empleo.

Métodos para evaluar proyectos de Inversión: Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento TMAR, Valor Actual Neto VAN, Y Tasa Interna de Retorno TIR.

Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento TMAR

Costo de Capital o Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento TMAR, en el caso de este proyecto, de Creación de Una escuela de Conducción para Choferes no Profesionales, se requiere de un capital de \$110.448,51. Los inversionistas aportan 70%, y una institución financiera aporta el resto del 30%, y. Las TMAR de cada uno son:

Inversionistas: $TMAR = 3,7\% \text{ Tasa de Inflación promedio del año} + 15\% \text{ premio al riesgo Inversionista} + (\text{producto de tasa de inflación promedio del año} + \text{el \% de premio al riesgo inversionista}) = (3,7\% + 15\%) + (3,7\% * 15\%) = 19,25\%$

$TMAR = 3,7\% + 15\% + 5,5\% = 19,25\%$

TMAR Riesgo país es = 19,25%

TMAR Banco es = al 14% interés que el banco cobra para financiar el préstamo

La TMAR de los inversionistas considera la inversión desde un punto de vista privado, esto es la TMAR que exigen para su horizonte de planeación, que es de 5 años, prevén compensar la inflación; para ello el índice inflacionario fue calculado a un 3,70%. El premio al riesgo de los inversionistas es mayor 15%, lo cual es normal ya que el financiamiento privado siempre es más costoso que el bancario La TMAR bancaria es el interés que la institución cobra por hacer un préstamo 14%. TMAR Global del capital total, se ha calculado en el siguiente Cuadro:

CUADRO 3.5.2

FUENTE DE INVERSIÓN

Accionistas	% Aportación		TMAR		PONDERACIÓN
Inversionistas Privados	70%	*	19,25%	=	13,47%
Institución Financiera	30%	*	14,00%	=	4,20%
TMAR GLOBAL MIXTA					17,67%
PAY BACK	5 AÑOS				

FUENTE: ELABORACIÓN AUTORA

Valor Actual Neto

Se le puede definir como la suma de los flujos de caja de un proyecto, actualizados a una tasa determinada conocida como tasa de rendimiento mínima atractiva.

$$VAN = \sum_{t=1}^n \frac{BNt}{(1+i)^t} - I_0$$

Donde BN t representa el beneficio neto del flujo en el periodo t. Obviamente puede tomar valor positivo o negativo. I₀, la inversión inicial, en el momento cero de la evaluación. La tasa de descuento se representa como i.

Métodos para evaluar proyectos de Inversión. Tasa Interna de Retorno

Se la denomina así a la Tasa que utilizada para actualizar los flujos de caja de un proyecto de inversión, hace igual a 0 su suma. En otras palabras, es la tasa que hace igual a cero el VAN

$$\sum_{t=1}^n \frac{BNt}{(1+r)^t} - I_0 = 0$$

Con la misma nomenclatura de las variables del VAN, r representa la Tasa Interna de Retorno

Administración

La propuesta tiene un costo total de USD \$ 201.467,62 lo cual considera la siguiente:

- Recursos Humanos
- Recursos Técnicos
- Recursos Materiales y Tecnológicos
- Otros Gastos Administrativos
- Gastos de Publicidad
- Depreciación
- Amortización

Gastos Financieros

Materiales para los Procesos de Capacitación

El Equipo de trabajo para el desarrollo de la propuesta está integrado por:

- ✓ Un Gerente Administrador del proyecto
- ✓ Tres Instructores del proceso de capacitación Teórica
- ✓ Diez Instructores del proceso de capacitación Practica
- ✓ Una Secretaria
- ✓ Una Contadora

Recursos Necesarios

Para la realización de la propuesta son necesarios los siguientes recursos del Eje Organizativo:

- ✓ Sala de Reuniones
- ✓ 2 aulas mínimo
- ✓ Un Bar
- ✓ Oficinas Administrativas
- ✓ Taller Mecánico

Eje de Capacitación

- ✓ Sala de Capacitación
- ✓ Material de Oficina
- ✓ Computadoras
- ✓ Proyector
- ✓ Cámara fotográfica digital
- ✓ Pizarra de Tiza Liquida
- ✓ Paleógrafo
- ✓ Material de apoyo para los alumnos

Previsión de la Evaluación

Para realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación de la propuesta, se ha considerado de mucha importancia, monitorear y evaluar la propuesta por medio de una comisión integrada por los socios de la organización a la vez responsables del proyecto.

Ejecutada y aprobada la propuesta, para poder documentar y evaluar se lo hará con una matriz de evaluación de proyectos y procesos, con lo que se aplicará una evaluación a medio término cuyo informe proporcionará información sobre la realización de los productos, actividades y distintas contribuciones, modalidades de gestión y de coordinación, factores externos y seguimiento a dar a todo ello.

El monitoreo se hará de manera periódica, la evaluación intermedia cada seis meses, y al termino del proyecto la evaluación final.

3.6 INFLACIÓN, TASA

INFLACIÓN	
FECHA	VALOR
ago-12	4,88%
sep-12	5,22%
oct-12	4,94%
nov-12	4,77%
dic-12	4,16%
ene-13	4,10%
feb-13	3,48%
mar-13	3,01%
abr-13	3,03%
may-13	3,01%
jun-13	2,68%
jul-13	2,39%
ago-13	2,37%
PROMEDIO	3,70%

CAPÍTULO 4

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE NEGOCIO

CAPÍTULO 4

Contempla el diseño de un plan de negocios, orientado a cursos de manejo para choferes no profesionales, y perteneciente al Grupo Económico Ortega & Compañía S.A. quien apoyaría el desarrollo del negocio a través de sus servicios de tecnología, contabilidad y desarrollo de elementos de marketing físicos y digitales.

Para ello se plantea el desarrollo de la capacitación y la venta del negocio, externalizando mercados la cual se basa en la preocupación constante por aumentar el nivel de satisfacción de los clientes, y la mejora continua de su forma de operar.

Posteriormente, en la parte final de este informe se procede a juntar las conclusiones de cada capítulo para poder elaborar las conclusiones más importantes y generales acerca del levantamiento del negocio, para finalmente terminar con las recomendaciones de acuerdo a las conclusiones que se generaron con el estudio.

4.1 PRESENTACIÓN DEL PLAN DE NEGOCIO.

La Escuela de Conducción para choferes no profesionales en la ciudad de Guayaquil, está comprometida con la cultura del Desarrollo Vial, en la que prima el sentido de responsabilidad social y ambiental, para ello ejecuta programas de formación para conductores No Profesionales, orientados a la sociedad Ecuatoriana.

4.2 CARTA DE PRESENTACIÓN A INVERSIONISTAS,

Membrete con el nombre de la escuela de conducción, Dirección, Número de teléfono, Correo Electrónico y Logo de la compañía.



“Conduce Bien”

Escuela de conducción para choferes no profesionales

Guayaquil, 5 de Agosto de 2015

Señor Inversionista
En su despacho.-

Me dirijo a usted con el ánimo de presentarle un proyecto, que de interesarse para seriamente invertir en él, obtendría jugosas utilidades.

Tengo conocimiento de que es un buen negociante, emprendedor, que le gusta invertir en negocios exitosos y para este proyecto de la Escuela de Conducción “Conduce Bien”, estoy muy segura que le convendrá asociarse con nuestra empresa ORTEGA & CORNEJO S.A., creo que sobran las formalidades a la hora de tratarnos como socios, sepa usted que desde ya le considero un amigo. Es por todo ello que tras Formular este proyecto, y conociendo que este Plan de Negocio que desde ya le propongo tiene una excelente rentabilidad, le ofrezco un paquete accionario de las cuales tenemos disponibles 50 acciones por el valor de USD \$5.000,00 cada una.

Por nuestra parte estaremos gustosos de contarle como uno de nuestros socios/accionistas, tan sólo deseamos hacerle conocer el proyecto que a continuación adjuntamos para que pueda apreciar la seriedad de nuestra propuesta que de concretarse será el comienzo de nuestras triunfantes relaciones comerciales ahora y en el futuro próximo.

Sin otro cometido, se despide atentamente

Dra. Patricia Ortega Ramírez, Abogada
Constitución y Promoción del Proyecto de Inversión
Escuela de Manejo para Choferes No Profesionales en Guayaquil

4.3 PLAN DE NEGOCIOS

	
UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS	MAESTRÍA EN ECONOMÍA CON MENCIÓN EN FINANZAS Y PROYECTOS CORPORATIVOS
TEMA: PROYECTO PARA LA CREACIÓN DE UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN PARA CHOFERES NO PROFESIONALES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.	AUTORA: DRA. PATRÍCIA MARIA ORTEGA RAMÍREZ, ABOGADA
GUAYAQUIL - ECUADOR	AGOSTO DEL 2015

	
	PLAN DE NEGOCIOS
	ESCUELA DE CONDUCCION PARA CHOFERES NO PROFESIONALES
	Doctora. Patricia Ortega Ramírez, Abogada

PLAN DE NEGOCIO.- Proyecto

- o La Implementación de este proyecto, es técnica, financiera y económicamente viable porque el nuevo producto o servicio, la forma de comercialización, es susceptible de ser realizado como se pretende y con los costes que se han estimado.
- o El incremento del parque vehicular especialmente de automóviles particulares, ha creado la necesidad de establecer una nueva escuela de conducción que atienda a los conductores No Profesionales

HIPOTESIS

- o La Escuela de Conducción de Vehículos para choferes no profesionales contribuirá a mejorar la educación vial, consecuentemente la reducción de accidentes de tránsito, multas y sanciones por exceso de velocidad, accidentes fatales por hablar por teléfono celular mientras conducen, por pasarse la luz roja, e inobservancia de las Leyes de tránsito que a los choferes les hacen perder puntos en sus licencias,

OBJETIVOS

o OBJETIVO GENERAL

- o Diseñar el proyecto de Inversión para la creación de una Escuela de Conducción de vehículos para choferes no profesionales en la ciudad de Guayaquil.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- o Determinar los factores internos y externos que afectan a la creación de la Escuela de Conducción para detectar amenazas y oportunidades del mercado.
- o Desarrollar un estudio de mercado con la finalidad de conocer la oferta, la demanda, y la demanda insatisfecha.
- o Elaborar un estudio técnico para determinar la localización, tamaño óptimo y los recursos requeridos del proyecto.
- o Estructurar el estudio financiero para analizar la factibilidad del proyecto con indicadores como el valor actual neto, tasa interna de retorno, período de recuperación y costo beneficio.
- o Presentar un plan de negocios

METODOLOGIA

- **DESCRIPTIVA:** A pesar de los programas de Educación Vial que ha implementado la Agencia Nacional de Tránsito en el Ecuador, aun el índice de accidentes es alto. Esta investigación pretende contribuir a reducir estos hechos, concientizando y enseñando a los estudiantes que tomen los cursos de manejo, por medio del conocimientos de Leyes y buenas practicas de conducción.
- **DE CAMPO:** La presente investigación se realizo en el perímetro de la parroquia Tarqui , tabulando la información de personas de los sectores de todas las etapas de Samanes, y de El Cóndor, Los Rosales Vergeles, Orquídeas, ciudad Huancavilca y barrios o sectores aledaños a los aspectos particulares de la investigación .
- **CUANTITATIVA:** Es un proceso mediante el cual se utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y, confía en la medición numérica, el conteo, y frecuentemente en el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población.

TECNICAS DE INVESTIGACION

- **Observación.-** Observar atentamente el fenómeno del campo a realizarse en el (los) lugar (es) donde ocurren los hechos o casos.
- **Entrevistas** tomando información y registrándola para su posterior análisis.
- **Encuestas** en todos los sectores involucrados en ésta investigación.

MARCO LEGAL

Leyes, reglamentos, decretos

- Constitución Política del Ecuador 2008
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito, Seguridad Vial.
- Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito, Seguridad Vial.
- Ley de Caminos

PLAN DE NEGOCIO

CLIENTE, MERCADO, COMPETENCIA, POLITICAS DE PRODUCTO Y PRECIO

EL CLIENTE: EL MERCADO POTENCIAL

Los potenciales y primordiales clientes del negocio de la Escuela de Conducción son:

- Los Hogares de la Zona
- Los Estudiantes de Colegios y Universidades de la Zona
- Las amas de casa
- Los consumidores de los alrededores que pasan por las Av. Orellana e Isidro Ayora

POLITICA DE PRODUCTO

Los socios/Accionistas presentaran el producto/servicio, ofreciendo al cliente que va a aprender a conducir, trato preferencial, instructores cultos y educados, imperturbables y conocedores de leyes actuales de tránsito.

PLAN DE MARKETING

- Visitas de Promoción a los Colegios
- Reparto de Hojas Volantes
- Pago de Comisiones a Comisionistas
- Publicidad en la Radio
- Publicidad en la Prensa
- Publicidad en FaceBook, Instagram, Google
- Publicidad en los vehículos de Instrucción
- Promoción de menor precio por grupos.
- Descuento Ventas por pago en efectivo

INVERSION INICIAL

Descripción	Valor	%
Capital de Trabajo	\$ 38.557,51	34,91%
TOTAL INVERSIÓN CORRIENTE	\$ 38.557,51	34,91%
Muebles, Enseres y Equipos de Oficina	\$ 4.005,00	3,63%
Vehículos	\$ 57.570,00	52,12%
Equipos de Computación	\$ 5.200,00	4,71%
TOTAL INVERSIÓN FIJA	\$ 66.775,00	60,46%
Consultorías	\$ -	0,00%
Gastos de constitución e instalación	5.116,00	4,63%
Publicidad y Comunicación	\$ -	0,00%
Seguros	\$ -	0,00%
TOTAL INVERSIÓN DIFERIDA	\$ 5.116,00	4,63%
TOTAL INVERSIÓN INICIAL	\$ 110.448,51	100,00%

Fuentes de financiamiento

Descripción	Valor	%
Fondos Propios (Interna)	\$ 77.313,96	70%
Préstamo (Externa)	\$ 33.134,55	30%
TOTAL	\$ 110.448,51	100%
DETALLE FINANCIAMIENTO INTERNO		
Socios	Aportación	% Participación
A	\$ 27.059,88	35%
B	\$ 27.059,88	35%
C	\$ 19.328,49	25%
D	\$ 3.865,70	5%
TOTAL	\$ 77.313,96	100%

PLAN DE VENTAS ANUAL

Escuela de Conducción para Choferes no Profesionales. Ventas de contado, máximo a 3 meses con intereses en TC. 2% anual crecimiento Venta

AÑO	CONDUCTORES	PRECIO	TOTAL VENTA
1	2640	\$160,72	\$ 424,300,80
	960	\$ 60,64	\$ 58,214,40
2	2851,26	\$160,72	\$ 466,730,88
	972	60,64	\$ 60,106,37
3	3,079,32	\$160,72	\$ 504,239,07
	984	\$ 60,64	\$ 60,871,89
4	3,325,68	\$160,72	\$ 544,581,59
	996	\$ 60,64	\$ 61,614,88
5	3,591,72	\$160,72	\$ 588,148,19
	1,008	\$ 60,64	\$ 62,357,42
Crecimiento Turístico 8%	Crecimiento en Publicidad 1,00 anual	CURSOS MANEJO RECUPER PUNTOS TOTAL VENTAS	\$ 2'528,000,53 \$ 303,164,95 \$ 2'831,165,48

ESTADO DE RESULTADOS

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Unidades vendidas	2640	2851	3079	3326	3592
Ingresos por ventas	\$ 424.300,80	\$ 466.730,88	\$ 504.239,07	\$ 544.581,59	\$ 588.148,19
Ingreso por Recuperación de Puntos	\$ 58.214,40	\$ 60.106,37	\$ 60.871,89	\$ 61.614,88	\$ 62.357,42
Total Ingresos	\$ 482.515,20	\$ 526.837,25	\$ 565.110,96	\$ 606.196,47	\$ 650.505,60
Costo de venta	\$ 201.467,62	\$ 234.704,03	\$ 254.216,08	\$ 274.475,55	\$ 278.666,41
Total Costos Variables	\$ 201.467,62	\$ 234.704,03	\$ 254.216,08	\$ 274.475,55	\$ 278.666,41
Contribución Marginal	\$ 281.047,58	\$ 292.133,21	\$ 310.894,91	\$ 331.720,92	\$ 371.839,19
Sueldos y salarios	\$ 101.382,48	\$ 125.001,67	\$ 135.501,83	\$ 148.852,01	\$ 140.471,77
Otros gastos administrativos	\$ 48.350,00	\$ 52.196,40	\$ 56.572,11	\$ 60.881,88	\$ 65.752,48
Gastos de publicidad	\$ 5.400,00	\$ 5.832,00	\$ 6.298,56	\$ 6.802,44	\$ 7.346,64
Depreciación	\$ 7.290,66	\$ 7.390,66	\$ 7.290,66	\$ 6.157,50	\$ 6.157,50
Amortización	\$ 1.025,20	\$ 1.025,20	\$ 1.025,20	\$ 1.025,20	\$ 1.025,20
Total Gastos Operativos	\$ 164.026,34	\$ 189.943,93	\$ 206.886,36	\$ 223.697,04	\$ 220.751,34
Utilidad Operativa	\$ 117.021,24	\$ 102.189,29	\$ 104.008,54	\$ 108.029,88	\$ 151.087,66
Gastos financieros	\$ 4.551,01	\$ 5.596,14	\$ 7.751,51	\$ 1.780,75	\$ 663,01
Utilidad	\$ 112.690,22	\$ 98.393,15	\$ 101.257,03	\$ 106.249,13	\$ 150.422,65
Pago de utilidades a empleados	\$ -	\$ 14.788,97	\$ 15.182,55	\$ 15.956,47	\$ 22.665,40
Utilidad antes de impuestos	\$ 112.690,22	\$ 83.604,17	\$ 86.074,48	\$ 90.306,66	\$ 127.839,25
Impuesto a la Renta	\$ 24.791,85	\$ 18.486,92	\$ 18.935,06	\$ 19.867,47	\$ 28.129,04
Utilidad / Perdida Neta	\$ 87.898,37	\$ 65.117,25	\$ 67.139,41	\$ 70.439,20	\$ 99.710,21

EVALUACION DEL PROYECTO

TMAR	17,67%
VAN	\$170.771
TIR	71%
Payback	5 años

VALOR ACTUAL NETO (VAN)

- Es el monto neto entre el valor presente descontado de todos los Flujos Efectivo (FE) que genera el proyecto durante su periodo de evaluación, menos el monto actual de la inversión a realizar a valor presente (I₀)
- $$VAN = \sum_{t=0}^n (FE_t)$$
- El VAN de un proyecto se calcula restando todos los costos, en un periodo, de los beneficios en dicho periodo para obtener los beneficios netos (+ i -)(FE). Además se determina una tasa de descuento (Td) que mida el costo de oportunidad de los fondos con usos alternativos en la economía (fuente de financiamiento)

TASA INTERNA DE RETORNO (TIR)

La Tasa Interna de Retorno (TIR) se define como aquella tasa de descuento intertemporal que aplicada a los ingresos netos de un proyecto, para cada año de la vida de la inversión, estos apenas cubren el monto de las inversiones realizadas y el costo de oportunidad del dinero invertido (Td).

La Tasa Interna de retorno (TIR) es la tasa de descuento que hace que el valor actual neto sea cero, en este proyecto es mayor a 0 por lo tanto es económicamente viable

CRITERIOS DE DECISION

$VAN \geq 0$, Aceptar el Proyecto

$VAN < 0$, rechazar el proyecto

$TIR \geq$ Tasa de descuento (Td)

Aceptar el proyecto

$TIR <$ Tasa de descuento (Td)

Rechazar el proyecto

PUNTO DE EQUILIBRIO (PE)

El punto de equilibrio de un proyecto esta representado por el nivel de ingresos por ventas que se deben realizar para que la empresa no obtenga utilidades ni pérdidas en su ejecución, es decir que los montos de ingresos se igualan a los costos en ese periodo.

CONCLUSIONES

Conclusión procedimiento

- Esta investigación demuestra que obtener una licencia de conducir, es independiente del sexo y de la edad, pero si depende del nivel socio – económico, precio, atributos, y excelencia del producto.
- Los consumidores optan siempre por un mejor servicio y por la calidad del óptimo y eficiente resultado de enseñanza – aprendizaje impartido en una escuela de conducción, que es el producto que reciben al término de su instrucción.
- El mercado potencial es de un nivel socioeconómico bajo medio, medio, medio alto, y alto, donde los niveles de ingresos pueden ser desde un sueldo básico; no se deben descuidar los atributos de un curso de manejo de calidad, la logística de las prácticas es la clave, y la empresa debe elaborar estrategias de cobertura en cuanto al grupo objetivo de clientes.

CONCLUSIONES

- o La contribución a la sociedad de esta Escuela de Conducción de Vehículos para choferes no profesionales mejorara el nivel de educación vial, que consecuentemente redundara en la reducción de accidentes de tránsito.

RECOMENDACIONES

- o La contribución a la sociedad de esta Escuela de Conducción de Vehículos para choferes no profesionales mejorara el nivel de educación vial, que consecuentemente redundara en la reducción de accidentes de tránsito.
- o Es necesaria la creación de este tipo de establecimientos a fin de estimular el nivel de responsabilidad en el manejo comprometido al momento de conducir un vehículo.

4.4 CONCLUSIONES.

Conclusión procedimiento

Esta investigación demuestra que obtener una licencia de conducir, es independiente del sexo y de la edad, pero si depende del nivel socio – económico, precio, atributos, y excelencia del producto.

Los consumidores optan siempre por un mejor servicio y por la calidad del óptimo y eficiente resultado de enseñanza – aprendizaje impartido en una escuela de conducción, que es el producto que reciben al término de su instrucción.

El mercado potencial es de un nivel socioeconómico bajo medio, medio, medio alto, y alto, donde los niveles de ingresos pueden ser desde el sueldo básico; no se deben descuidar los atributos de un curso de manejo de calidad, la logística de las prácticas es la clave, y la empresa debe elaborar estrategias de cobertura en cuanto al grupo objetivo de clientes.

La contribución a la sociedad de esta Escuela de Conducción de Vehículos para choferes no profesionales mejorara el nivel de educación vial, que consecuentemente redundara en la reducción de accidentes de tránsito.

4.5 RECOMENDACIONES.

Recomendaciones

La contribución a la sociedad de esta Escuela de Conducción de Vehículos para choferes no profesionales mejorara el nivel de educación vial, que consecuentemente redundara en la reducción de accidentes de tránsito.

Es necesaria la creación de este tipo de establecimientos a fin de estimular el nivel de responsabilidad en el manejo comprometido al momento de conducir un vehículo.

BIBLIOGRAFÍA

- ✚ **Fuente:** ECUADORENVIVO.COM viernes 21 enero 2011
- ✚ *CIA World Fact book*. CIA, 2011.
- ✚ *Wikipedia*, [http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Ciudades de Ecuador](http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Ciudades_de_Ecuador) Guayaquil 2013.
- ✚ <http://www.ant.gob.ec> dato estadístico.
- ✚ Fuente Banco Central del Ecuador, Estadísticas 2010
- ✚ Fuente: ECUADORENVIVO.COM viernes 21 enero 2011
- ✚ <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica> reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial
- ✚ <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/reglamento-general-para-la-aplicacion-de-la-lotttsv>
- ✚ Ley de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial http://constituyente.asambleanacional.gob.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=18730&Itemid=133
- ✚ http://constituyente.asambleanacional.gob.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=18730&Itemid=133
- ✚ <http://www.monografias.com/trabajos82/educacion-vial/educacion-vial.shtml#comodebeea>
- ✚ Ley de Caminos
- ✚ Reglamento de Aplicación De la Ley de Caminos
- ✚ http://urbegestion.com/images/Documentos/Rep_Ecuador_2011_Ley_Organica_Reformatoria_a_la_Ley_Organica_de_Transporte%20Terrestre_Transito_y_Seguridad_Vial.pdf
- ✚ Reglamento General para aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial
- ✚ http://eduvial.policiaecuador.gob.ec/index.php?id=3029&tx_ttnews%5Btt_news%5D=1756&cHash=a976fa5d389d55da9b96b67a5df3ac7d
- ✚ Mapa vial de Guayaquil.png
- ✚ JENNER F. ALEGRE ELERA, “FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN”, EDITORIAL AMÉRICA, QUINTA EDICIÓN ACTUALIZADA A MARZO DEL 2003, LIMA – PERÚ, (COPIA) PÁGINAS 171.

- ✚ LAIN MAITLAND, “COMO CONFECCIONAR UN PLAN DE NEGOCIO EN UNA SEMANA”, EDICIONES GESTIÓN 2000, AÑO 2004 IMPRESO EN ESPAÑA, PÁGINA 32.
- ✚ JENNER F. ALEGRE ELERA, “FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN”, EDITORIAL AMÉRICA, QUINTA EDICIÓN ACTUALIZADA A MARZO DEL 2003, LIMA – PERÚ, (COPIA) PÁGINAS 191,192.
- ✚ JENNER F. ALEGRE ELERA, “FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN”, EDITORIAL AMÉRICA, QUINTA EDICIÓN ACTUALIZADA A MARZO DEL 2003, LIMA – PERÚ, (COPIA) PÁGINAS 64.
- ✚ <http://www.monografias.com/trabajos/ofertaydemanda/ofertaydemanda.shtml>