

**UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA**

**ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE  
NEGOCIOS**

**TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE  
LICENCIATURA EN ADMINISTRACIÓN DE  
EMPRESAS CON ÉNFASIS EN BANCA Y  
FINANZAS**

**PLAN DE NEGOCIOS PARA LA CREACIÓN Y  
SOSTENIBILIDAD DE UNA EMPRESA  
DEDICADA AL TRANSPORTE DE  
ESTUDIANTES DE PRIMARIA Y  
SECUNDARIA, EN MORAVIA, SAN JOSÉ,  
PERÍODO 2017**

**Sustentante:  
Olga Madrigal Ferllini**

**Tutor:  
JOSÉ ALBERTO VALERIO – SOSA**

**Diciembre, 2017**

## DECLARACIÓN JURADA

Yo Olga Madrigal Ferlini, mayor de edad, con  
la cédula de identidad número 1-0773-0314  
carrera de Administración de empresas  
la Universidad Hispanoamericana, hago constar por medio de esta  
debidamente apercebido y entendido de las penas y consecuencias que  
se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quien comparece  
en el Tribunal Examinador de mi trabajo de tesis para optar al título de  
Licenciatura, juro solemne que el presente trabajo de  
trabajo de investigación Plan de Negocios para la creación u  
de una empresa dedicada al transporte de  
estudiantes de primaria y secundaria  
San José, período 2017 es una obra original que ha sido  
preceptuado por las Leyes Penales, así como la Ley de  
Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1997  
publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1997  
el numeral 70 de dicha ley que advierte; artículo 70. Es  
autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que  
y seguidos, que puedan considerarse como una parte  
sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra.  
Quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de  
depositar este documento ante Notario Público.

En fe de lo anterior, firmo en la ciudad de  
20 días del mes de diciembre  
mil diecisiete.

## CARTA DEL TUTOR

San José, 24 de octubre de 2017

**Oficina de Registro  
Carrera de Administración de Negocios  
Universidad Hispanoamericana**

Estimados señores:

La estudiante Olga Madrigal Ferlini, cédula de identidad número 1-773-314, me ha presentado, para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado **PLAN DE NEGOCIOS PARA LA CREACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE UNA EMPRESA DEDICADA AL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES DE PRIMARIA Y SECUNDARIA, EN MORAVIA, SAN JOSÉ, PERÍODO 2017**, el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura en Administración de Negocios con énfasis en Banca y Finanzas.

En mi calidad de tutor, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso de tutoría y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

De los resultados obtenidos por el postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINAL DEL TEMA	10%	10%
b)	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	20%
C)	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	30%	30%
d)	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	20%
e)	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	20%
	TOTAL		100%

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura.

Atentamente,

*José A. Valerio - JOSR*  
**JOSÉ ALBERTO VALERIO SOSA**  
Cédula identidad # 1 - 603 - 068  
Carné Colegio Profesional # 6477

18 de diciembre del 2017

**Universidad Hispanoamericana**  
**Sede Llorente**  
**Administración de Negocios**

**Estimado señor**

La estudiante Olga Madrigal Ferllini cedula 1-0773-0314 me ha presentado para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado **“PLAN DE NEGOCIOS PARA LA CREACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE UNA EMPRESA DEDICADA AL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES DE PRIMARIA Y SECUNDARIA, EN MORAVIA, SAN JOSÉ, PERÍODO 2017.....”**, el cual han elaborado para obtener su grado de Licenciatura en Administración de Negocios con énfasis en Banca y Finanzas

He revisado y he hecho las observaciones relativas al contenido analizado, particularmente lo relativo a la coherencia entre el marco teórico y análisis de datos, la consistencia de los datos recopilados y la coherencia entre éstos y las conclusiones; asimismo, la aplicabilidad y originalidad de las recomendaciones, en términos de aporte de la investigación. He verificado que se han hecho las modificaciones correspondientes a las observaciones indicadas.

Por consiguiente, este trabajo cuenta con mi aval para ser presentado en la defensa pública.

Atte.

  
Licda. Jessica Mayers Marin  
Ced 9-0106-0748

Coronado, 19 de diciembre del 2017.

Universidad Hispanoamericana

Escuela de Administración de Negocios

Estimados señores profesores:

Reciban un respetuoso saludo.

Por este medio, hago constar que he revisado y corregido la tesis de Graduación, de 170 páginas, denominada "Plan de negocios para la creación y sostenibilidad de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en Moravia, San José, período 2017", elaborado por la sustentante: Olga Madrigal Ferllini, número de cédula 107730314, tesis para optar por el grado de licenciatura en Administración de Empresas con énfasis en Banca y Finanzas.

Le he revisado y corregido errores gramaticales, de puntuación, ortográficos, de estilo y otros relacionados con el campo filológico, que se manifestaron en dicha tesis.

Se suscribe de ustedes cordialmente:



Virginia Arias Arias

Lic. Filología Española U.C.R.

Carné: 006589 Cédula: 1-411-1413

Tels. 22 29 14 07 88 58 11 80

Correo electrónico: [variasarias@yahoo.es](mailto:variasarias@yahoo.es)

Lic. Virginia Arias Arias  
FILOLOGA - Colegiada 6585

## **AGRADECIMIENTO**

Dedico este trabajo primero a Dios por darme el don de la vida y por ser mi guía en todo momento.

A mi esposo que ha sido incondicional y siempre está impulsándome a salir adelante para que logre mis metas.

A mi hija porque me apoya y quiero ser siempre un ejemplo, para que lo que ella quiera hacer se lo proponga y a pesar de los tropiezos, alcance su sueño.

A mi amiga incondicional Victoria Montoya porque siempre creyó en mí y me motivó a salir adelante.

Y a todos mis profesores, quienes durante mi carrera universitaria, con sus conocimientos y consejos, me permitieron terminar esta etapa de mi vida.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo elaborado con mucho esfuerzo, tiempo y dedicación va dedicado primeramente a Dios ya que me premió con el don de la vida.

A mi madre Luz Ferllini Chaves, quien fue un pilar en mi vida porque con su ejemplo me enseñó a luchar por mis sueños.

A mi esposo Javier Díaz, quien ha sido mi brazo derecho y me ha apoyado siempre a cumplir mis metas.

Y en especial a mi amada hija Nathalia Díaz, quien es mi motor para poder terminar este proyecto y lograr superarme.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE CONTENIDO .....	II
ÍNDICE DE TABLAS .....	IX
ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS.....	XI
DEDICATORIA .....	XII
AGRADECIMIENTO .....	XIII
CAPÍTULO I PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	14
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	15
1.1.1. Antecedentes del problema.....	15
1.1.2. Problematicación del problema .....	17
1.1.3. Justificación del problema.....	19
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	22
1.2.1. La pregunta del problema: .....	22
1.3. OBJETIVOS .....	23
1.3.1. Objetivo general .....	23
1.3.2. Objetivos específicos .....	24
1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DEL PROBLEMA.....	25
1.4.1. Alcance .....	25
1.4.2. Limitaciones .....	26
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO .....	27

2.1.	CONTEXTO HISTÓRICO.....	28
2.1.1.	Antecedentes nacionales .....	28
2.1.1.1.	El transporte en el Gran Área Metropolitana de Costa Rica .....	28
2.1.2.	Antecedentes locales .....	29
2.1.2.1.	Empresa de transporte de estudiantes en San Vicente de Moravia 29	
2.2.	CONTEXTO TEÓRICO-CONCEPTUAL.....	30
2.2.1.	Estudio de factibilidad y estudio de viabilidad .....	30
2.2.2.	Servicio de transporte de estudiantes .....	32
2.2.3.	Análisis técnico .....	32
2.2.4.	Análisis de la oferta .....	32
2.2.5.	Análisis de la demanda .....	33
2.2.6.	Análisis de precios .....	33
2.2.7.	Análisis operativo .....	33
2.2.7.1.	Proyección de la demanda.....	33
2.2.7.2.	Estado de resultados .....	34
2.2.7.3.	Costos financieros .....	34
2.2.7.4.	Punto de equilibrio .....	34
2.2.8.	Análisis de la inversión, flujo de efectivo y rentabilidad.....	35
2.2.8.1.	Inversión inicial .....	35

2.2.8.2. Capital de trabajo.....	35
2.2.8.3. Financiamiento.....	35
2.2.8.4. Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP) .....	36
2.2.8.5. Coeficiente Beta.....	36
2.2.9. Flujo proyectado de efectivo .....	36
2.2.10. Rentabilidad .....	37
2.2.10.1. Valor presente neto VPN .....	37
2.2.10.2. Tasa interna de retorno TIR .....	38
2.2.10.3. Relación costo – beneficio .....	39
2.2.10.4. Recuperación del capital.....	39
2.3. HIPÓTESIS .....	40
2.3.1. Variables, definición .....	42
2.3.1.1. Variable independiente: viabilidad .....	42
2.3.1.2. Variable dependiente: rentabilidad.....	42
2.4. OPERACIONALIZACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	44
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO .....	45
3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN .....	46
3.1.1. Finalidad.....	46
3.1.2. Dimensional temporal .....	47
3.1.3. Marco .....	48

3.1.4. Naturaleza.....	49
3.1.5. Carácter .....	50
3.2. SUJETOS Y FUENTES DE INVESTIGACIÓN .....	51
3.2.1. Primera mano.....	51
3.2.2. Segunda mano.....	52
3.2.3. Tercera mano.....	53
3.3. SELECCIÓN DE LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA .....	54
3.3.1. Población .....	54
3.3.2. Muestra .....	57
3.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	59
3.5. DEFINICIÓN CONCEPTUAL, OPERATIVA E INSTRUMENTAL DE LAS VARIABLES.....	61
CAPÍTULO IV ANÁLISIS DE RESULTADOS .....	65
4.1. REQUISITOS LEGALES PARA ESTABLECER UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES.....	66
4.2. ASPECTOS TÉCNICOS NECESARIOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES .....	69
4.2.1. Balance de maquinarias y equipos .....	69
4.2.2. Balance personal .....	72
4.2.3. Balance instalaciones .....	73

4.3.	VIABILIDAD COMERCIAL PARA LA PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES.....	75
4.3.1.	Estudio de mercado .....	75
4.4.	SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO .....	91
4.4.1.	Supuestos .....	91
4.4.2.	Análisis financiero .....	94
4.4.3.	Parámetros de rentabilidad .....	109
4.4.4.	Sensibilización .....	110
	CAPÍTULO V CONCLUSIONES.....	115
	CAPÍTULO VI PROPUESTA DE PLAN DE NEGOCIO .....	121
6.1.	NOMBRE DEL PROYECTO.....	122
6.2.	ANTECEDENTES .....	123
6.3.	OBJETIVOS .....	124
6.3.1.	Objetivo general de esta propuesta .....	124
6.3.2.	Objetivos específicos .....	124
6.4.	DIAGNÓSTICO FODA .....	125
6.5.	POLÍTICAS DE LA EMPRESA.....	126
6.5.1.	Política de calidad del servicio .....	126
6.5.2.	Política de confidencialidad.....	126
6.5.3.	Política de confiabilidad .....	126

6.5.4.	Política de revisión de pedidos, ofertas y contratos .....	127
6.5.5.	Política de adquisición de servicios y suministros .....	127
6.5.6.	Política de trabajos no conformes .....	127
6.5.7.	Política de acciones correctivas .....	128
6.5.8.	Política de atención de quejas .....	128
6.5.9.	Política de personal.....	128
6.6.	ORIENTACIÓN ESTRATÉGICA .....	130
6.6.1.	Misión.....	130
6.6.2.	Visión .....	130
6.6.3.	Objetivos de calidad.....	130
6.7.	PERFIL DEL CONSUMIDOR ACTUAL .....	132
6.7.1.	Clientes .....	132
6.7.2.	Análisis geográfico .....	132
6.7.3.	Análisis demográfico .....	133
6.7.4.	Análisis psico gráfico.....	133
6.7.5.	Análisis conductual .....	134
6.8.	ESTRATEGIA COMERCIAL .....	135
6.8.1	Producto.....	135
6.8.2.	Precio.....	135
6.8.3.	Plaza.....	136

6.8.4. Promoción.....	137
6.9. PAUTAS FINANCIERAS.....	138
6.10. CRONOGRAMA.....	139
6.11. CONCLUSIÓN.....	140
BIBLIOGRAFÍA.....	141
GLOSARIO.....	148
ANEXOS.....	150

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operacionalización de las hipótesis .....	44
Tabla 2. Matrícula en escuelas diurnas de San Vicente de Moravia, San José, reportada por el MEP para el año 2016 .....	55
Tabla 3. Matrícula en colegios diurnos de San Vicente de Moravia, San José, reportada por el MEP para el año 2016 .....	56
Tabla 4. Definición conceptual, operativa e instrumental de las variables .....	63
Tabla 5. Requisitos legales para obtener el permiso de transporte de estudiantes en Costa Rica. Abril 2017.....	66
Tabla 6. Costo de requisitos legales para obtener el permiso de transporte de estudiantes en Costa Rica. Abril 2017. ....	68
Tabla 7. Descripción de microbuses con antigüedad comprendida entre 2014 y 2017 .....	69
Tabla 8. Balance de maquinaria requerida.....	70
Tabla 9. Balance de equipo de oficina. ....	71
Tabla 10. Balance de personal técnico: trabajador calificado .....	72
Tabla 11. Balance de personal administrativo.....	72
Tabla 12. Costo de alquiler de oficina. ....	73
Tabla 13. Costo de alquiler de estacionamiento.....	74
Tabla 14. Edad de personas encuestadas. ....	75
Tabla 15. Género de las personas encuestadas.....	77
Tabla 16. Nivel educativo de las personas encuestadas.....	78

Tabla 17 Cantidad de hijos que asisten a centros educativos en San Vicente de Moravia, 2017.....	80
Tabla 18 Medio más frecuente que utilizan hijos de personas encuestadas para trasladarse al centro educativo.....	82
Tabla 19. Cantidad de encuestados que están dispuestos a valorar la opción de utilizar los servicios de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes	83
Tabla 20. Modalidad de servicio de transporte privado de estudiantes, por el cual las personas encuestadas optarían por utilizar.....	85
Tabla 21. Frecuencia con que las personas encuestadas utilizarían el servicio de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes.....	86
Tabla 22. Cantidad máxima mensual que las personas encuestadas estarían dispuestas a pagar por un servicio de transporte privado de estudiantes .....	88
Tabla 23. Diagnóstico FODA de la empresa. ....	125
Tabla 24. Objetivos de calidad de la empresa.....	131
Tabla 25. Productos ofrecidos por la empresa de transporte de estudiantes.....	135
Tabla 26. Precios de los productos ofrecidos por la empresa de transporte, según distancia de punto de encuentro o de destino. ....	136

## ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura 1. Cantidad de hurtos a personas reportados, según año. OIJ, 2011-2015. .....	17
Figura 2. Hurto a personas según tipo de víctima. OIJ, 2015. ....	18
Figura 3. Centros educativos escolares y colegiales ubicados en San Vicente de Moravia, San José. Enero de 2017 .....	20
Gráfico 1. Edad de personas encuestadas. ....	76
Gráfico 2. Género de las personas encuestadas. ....	77
Gráfico 3. Nivel educativo de las personas encuestadas. ....	79
Gráfico 4. Cantidad de hijos que asisten a centros educativos en San Vicente de Moravia, 2017.....	80
Gráfico 5. Medio más frecuente que utilizan hijos de personas encuestadas para trasladarse al centro educativo.....	82
Gráfico 6. Cantidad de encuestados que están dispuestos a valorar la opción de utilizar los servicios de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes	84
Gráfico 7. Modalidad de servicio de transporte privado de estudiantes, por el cual las personas encuestadas optarían por utilizar. ....	85
Gráfico 8. Frecuencia con que las personas encuestadas utilizarían el servicio de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes.....	87
Gráfico 9. Cantidad máxima mensual que las personas encuestadas estarían dispuestas a pagar por un servicio de transporte privado de estudiantes .....	89
Figura 4. Radio geográfico a brindar servicio.....	132

**CAPÍTULO I**  
**PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

## **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1.1. Antecedentes del problema**

El desplazamiento de los estudiantes a sus diferentes centros educativos, se ve rodeado de una serie de factores que pueden llegar a afectar su seguridad e integridad física, desempeño académico y salud emocional.

En cuanto a la criminalidad que rodea el recorrido de los estudiantes, Hurtado Sánchez, J. (2012) explica que dependiendo de la hora de salida de clases de ellos y la localidad en donde vivan, los estudiantes requieren traslado en la tarde o noche, esperar servicios de transporte en lugares solitarios, o atravesar caminando lugares poco seguros, lo cual aumenta el riesgo de convertirse en víctimas de la delincuencia.

Otro factor que afecta el desplazamiento de los estudiantes, se concentra en el sistema de transporte público costarricense. Los constantes problemas como embotellamientos, unidades en mal estado y accidentes de tránsito, entre otros, afecta la eficiencia de la movilización de los estudiantes a clases. Al respecto, Chasi Carrión, J. (2016) señala que muchos de los atrasos en la entrada de clases y situaciones peligrosas para los estudiantes, provienen de los factores que rodean el proceso de movilización de los escolares hacia los planteles educativos: congestión vehicular en las horas de entrada y salida de los estudiantes, carreteras en mal estado, servicios de transporte saturados, entre otros.

Sin embargo, no solo los estudiantes se ven afectados por la necesidad de trasladarse a sus centros educativos. Los padres y madres de familia muchas veces no

disponen de tiempo u otros recursos para llevar con seguridad a sus hijos a la escuela o colegio, dado sus obligaciones laborales y estado financiero.

Actualmente, con la introducción de la mujer en el mundo cultural, laboral y productivo, se debe tomar en cuenta que cada día es más difícil que una familia pueda vivir únicamente con el ingreso económico del padre, muchas madres se desempeñan fuera de su hogar para aportar económicamente y crecer profesionalmente, en unos casos y en otros se trata de madres solteras a quienes se les duplica la obligación de atender fuentes de ingresos económico y atención del hogar. (Amado Rodas, 2010, p. 4).

### 1.1.2. Problemática del problema

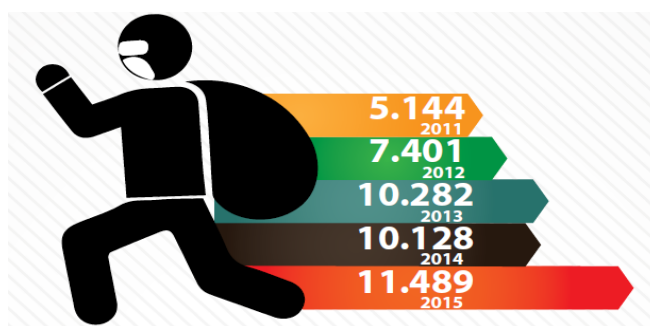
El aumento de la criminalidad en Costa Rica amenaza el bienestar de las familias, lo cual exige a los padres y encargados reforzar las medidas de protección para sus hijos en el proceso de traslado a sus centros educativos.

En el caso específico de Moravia, el Organismo de Investigación Judicial [OIJ] (2013) ubicó a este cantón dentro del ranking de los 20 sitios con mayor frecuencia de acciones criminales en comparación con el 2012. Indicó que este tipo de sucesos incrementaron en 29,3 % solamente en dicha localidad.

A su vez, en el 2015 se reportó que el hurto a las personas aumentó 13,4 % respecto al 2014, lo que equivale a un incremento de 1361 denuncias (Organismo de investigación Judicial, 2015). Ratificando el incremento de estos incidentes, el OIJ expuso el comportamiento de la frecuencia de hurtos entre el 2011 y el 2015, el cual se muestra a continuación:

Figura 1.

Cantidad de hurtos a personas reportados, según año. OIJ, 2011-2015.



Fuente: Organismo de investigación Judicial (2015).

Los tipos de víctimas de estos siniestros son detallados por el OIJ en este mismo informe, mediante la siguiente figura:

Figura 2.

Hurto a personas según tipo de víctima. OIJ, 2015.



Fuente: Organismo de investigación Judicial (2015).

Como se mostró en la Figura 2, el tipo de víctima preferido por los delincuentes en el 2015 fue el peatón, con 3.356 hurtos (38,7 %) de los 8.682 que clasifica este Organismo.

El tema del presente trabajo investigación se basa en los estudiantes de primaria y secundaria, y por consiguiente en los menores de edad, y como se evidenció en la Figura 2, cerca del 7,7 % de la ocurrencia de hurtos se concentró en estos tipos de víctimas.

### **1.1.3. Justificación del problema**

Esta investigación comprende la determinación de las condiciones legales, técnicas, operativas y financieras de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, de forma tal que funja como una guía o estudio de viabilidad que permita su implementación en Moravia, San José.

La iniciativa aporta al desarrollo de la comunidad al tratarse de un emprendimiento que favorece la calidad de vida de los habitantes.

El desarrollo y aplicación de una gestión empresarial sostenible son factores determinantes para el crecimiento del entorno por esto, tener un criterio y a su vez una actuación guiada por un espíritu empresarial da la oportunidad a la región de un crecimiento económico y social, porque con estas nuevas ideas se contribuye con el mejoramiento de los servicios para todas las personas. (Sánchez Puentes, E, 2015, p. 18)

La prestación de servicios de transporte de estudiantes, contribuye al mejoramiento de la comunidad moraviana, en aspectos educativos, sociales, de seguridad y económicos. Este tipo de emprendimientos “ayuda a contrarrestar accidentes oportunos en los estudiantes de las diferentes escuelas de la localidad, velando por el bienestar de cada uno de ellos” (Sánchez Puentes, E, 2015, p. 18).

Además, el establecimiento formal de una empresa de transporte escolar y colegial, es una forma de crear fuentes de empleo (González Molineros, J., 2012). Los habitantes de Moravia y sus alrededores, se verán beneficiados con oportunidades laborales dignas, lo cual es esencial en tiempos donde el desempleo, en el tercer

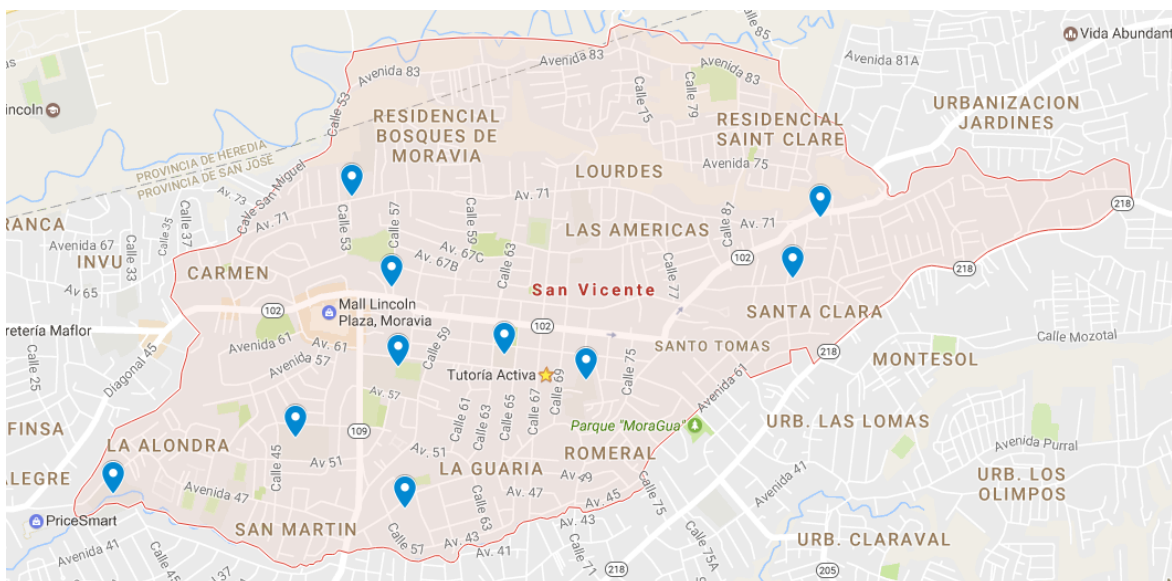
trimestre de 2016, alcanzó al 9,7 % de la población costarricense (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2017).

Como lo explicó Gutiérrez Oviedo, H. (2011), las iniciativas de emprendimiento y generación de empleo abordan la lucha contra la pobreza costarricense, lo cual no excluye a esta investigación,

Con respecto a la demanda del servicio, San Vicente de Moravia cuenta con al menos 10 centros educativos a nivel escolar y colegial, los cuales se muestran como íconos azules en la siguiente figura:

Figura 3.

Centros educativos escolares y colegiales ubicados en San Vicente de Moravia, San José. Enero de 2017.



Fuente: Google. (s.f.). [Mapa de San Vicente, Moravia, Costa Rica en Google maps].

En la figura anterior, se observa la ubicación de los siguientes centros educativos: Colegio Nuestra Señora de Sion, Colegio Saint Francis, Colegio María Inmaculada, Colegio Saint

Joseph, Centro Educativo Las Américas, Liceo Laboratorio Emma Gamboa, IPICIM, Escuela Porfirio Brenes Castro, Saint Anthony School, Escuela San Blas.

Según Aguirre Matarrita, A. (2014), las personas tienen la necesidad generalizada de mantenerse al ritmo de los cambios constantes que existen en un mundo globalizado, lo que conlleva a que se demanden servicios apropiados de excelente calidad. Esto incluye al gremio transportista de estudiantes y mediante este estudio se analizará su situación.

Por todo lo anterior, la puesta en marcha de una empresa de transporte escolar, es un emprendimiento que procura el beneficio grupal, y que debe llevarse a cabo con base en un estudio de factibilidad y una propuesta de implementación, con el fin de alcanzar un funcionamiento eficiente y eficaz.

Esta investigación también será de gran utilidad metodológica para el impulso de empresas de transporte en otras localidades. A pesar de que el alcance de este trabajo abarca únicamente los centros educativos de escuela y colegio de San Vicente de Moravia, la investigación ayudará a crear un nuevo instrumento que puede replicarse en otras comunidades, y así aportar al mejoramiento continuo la calidad de vida de sus habitantes.

## **1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.2.1. La pregunta del problema:**

**¿Cuáles son las condiciones para establecer una empresa de transporte de estudiantes, que sea rentable y sostenible en el tiempo, que oferte servicios para escolares y colegiales en San Vicente de Moravia, San José, período 2017?**

### 1.3. OBJETIVOS

Los objetivos “Señalan a lo que se aspira en la investigación y deben expresarse con claridad, pues son las guías del estudio.” (Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M., 2010, p. 37). Por lo tanto, a continuación, se presentan el objetivo general y los objetivos específicos respectivos.

#### 1.3.1. Objetivo general

Según Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017), mediante el objetivo general se plantea la finalidad de la investigación.

Estos objetivos deben ser escritos en infinitivo (Pazos, E.; Gutiérrez, F., 2011, p. 46).

Además, Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010) señalan que los objetivos deben expresarse con claridad para evitar desviaciones durante el proceso de investigación.

Con base en lo anterior, a continuación, se presenta el objetivo general de la investigación:

- **Establecer las condiciones para la puesta en marcha de una empresa de transporte de estudiantes, rentable y sostenible en el tiempo, que oferte servicios para escolares y colegiales en San Vicente de Moravia, San José, periodo 2017.**

### 1.3.2. Objetivos específicos

“Los objetivos específicos son los pasos que se dan para lograr el objetivo general.” (Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F., 2017, p. 15).

Consisten en las guías de estudio y deben estar presentes durante todo el desarrollo de la investigación (Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M., 2010, p. 37). También, Pazos, E.; Gutiérrez, F. (2011) indican que “se refieren a las actividades que se realizan a lo largo de la investigación, en función de lograr el objetivo general.” (p.47).

A continuación, se presentan los objetivos específicos de la investigación:

- a) Identificar los requisitos legales que se deben cumplir para brindar el servicio de transporte de estudiantes de primaria y secundaria en Moravia.
- b) Determinar los aspectos técnicos que conlleva la puesta en marcha del servicio de transporte de estudiantes.
- c) Analizar la viabilidad comercial para poner en marcha el servicio de transporte de estudiantes.
- d) Evaluar la sostenibilidad financiera del proyecto.
- e) Desarrollar la propuesta del Plan de Negocio.

## **1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DEL PROBLEMA**

### **1.4.1. Alcance**

La investigación proyectó el desarrollo de un estudio de viabilidad legal, técnica, operativa y financiera para la puesta en marcha de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en Moravia, San José, en el periodo 2017.

### **1.4.2. Limitaciones**

Como el aprovechamiento del tiempo es la principal variable, el trabajo se ajustará a las actividades y periodos planeados para alcanzar cada objetivo específico, enfocándose en los aspectos más relevantes.

**CAPÍTULO II**  
**MARCO TEÓRICO**

## **2.1. CONTEXTO HISTÓRICO**

### **2.1.1. Antecedentes nacionales**

#### **2.1.1.1. El transporte en el Gran Área Metropolitana de Costa Rica**

Desde las primeras muestras de desarrollo que empezó a dar Costa Rica en educación y generación de actividades económicas, los servicios de transporte han sido vitales ante la necesidad de movilizarse de un lugar a otro (Historia del transporte público, s.f.)

En la actualidad, los servicios de transporte colectivo de personas, tanto públicos como privados, se mantienen como elementos clave de la sociedad costarricense. Al respecto, Koepff, J. (2015) comenta que las rutas de los autobuses conectan las diferentes partes del país y garantizan su funcionamiento.

Aún con una motorización individual bastante alta, el transporte público continúa jugando un papel sumamente importante, según se puede ver, por ejemplo, en el número de viajes diarios.

La mayoría de la población de la GAM utiliza los autobuses a diario para trasladarse a su trabajo o centro de estudio. (Koepff, J., 2015, p.2).

Estas cifras podrían ser interpretadas como una expresión de satisfacción con el servicio prestado por parte de las empresas concesionarias. Sin embargo, Koepff, J. (2015) explica que “muchas personas no tienen otra opción que usar el autobús, para una gran parte de la población el transporte público es la única manera de trasladarse entre dos puntos alejados por no tener acceso a otro vehículo motorizado (p.2).

## **2.1.2. Antecedentes locales**

### **2.1.2.1. Empresa de transporte de estudiantes en San Vicente de Moravia**

Con la amplia oferta de centros educativos para estudiantes de primaria y secundaria de San Vicente de Moravia, mostrada en la figura 3 de este trabajo de investigación, se vuelve razonable que un conjunto de personas o empresas brinde servicios de transporte en cada escuela y colegio. Sin embargo, no se ha identificado alguna empresa que abarque todos los 10 centros educativos plasmados en la Figura 3.

Existen escuelas y colegios que ofrecen como parte de los servicios de la empresa, el transporte de estudiantes. Tal es el caso de Saint Anthony School, como se cita a continuación:

Saint Anthony School ofrece el servicio de transporte después de clases, con variedad de rutas buscando así facilitar a los padres de familia el traslado seguro de sus hijos. Nuestro departamento de transporte asegura que nuestros choferes cuenten con los requisitos y seguros establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). (Transporte, s.f.).

## 2.2. CONTEXTO TEÓRICO-CONCEPTUAL

### 2.2.1. Estudio de factibilidad y estudio de viabilidad

De acuerdo con la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia – SIGEPLAN (2013), la factibilidad es una de las etapas que conforman la fase de previa a la inversión de un proyecto. Para comprender de mejor forma en qué consiste el estudio de factibilidad, se detallarán las etapas previas:

- **Idea:** explica SIGEPLAN (2013) que corresponde a la etapa en la que se determina el problema, y “consiste en puntualizar la necesidad insatisfecha o problema por resolver, su localización geográfica, la identificación de los beneficios esperados, los objetivos, el sector de la economía y la institución que lo identifica.” (p. 43).
- **Perfil:** en esta etapa se precisan aspectos como cuantificación preliminar de la oferta y la demanda y el tamaño del proyecto a partir de la información disponible; un análisis preliminar de alternativas técnicas, una estimación de montos de inversión, costo anual de operación promedio, vida útil, entre otros (SIGEPLAN, 2013, p. 43).
- **Prefactibilidad:** Se detalla aún más la información proveniente del nivel anterior y se agregan datos relevantes para descartar alternativas y fortalecer las restantes. “Para cada una de las alternativas se hará evaluaciones económicas y técnicas, con el propósito de identificar aquellas que resultan o presentan la mayor rentabilidad económica social y descartar las restantes.” (SIGEPLAN, 2013, p. 43).
- **Factibilidad:** de acuerdo con SIGEPLAN (2013), en esta etapa se perfecciona la alternativa que presente mayor rentabilidad económica y social, reduciendo su

incertidumbre a criterios aceptables, mediante la realización de todos los estudios que sean necesarios.

Sin embargo, a la hora conceptualizar un estudio de viabilidad, se genera controversia en su interpretación respecto a la factibilidad; así lo señaló la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública (2016), ente que explica que la viabilidad y la factibilidad de un proyecto son conceptos que tienden a interpretarse de una misma forma cuando en realidad tienen dos connotaciones distintas:

La Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública (2016) define que un estudio de viabilidad es proceso integral de análisis de información técnica, social, financiera y otros campos que sean requeridos respecto al proyecto postulado, bajo unos estándares metodológicos de preparación y presentación, lo cual permite determinar si la iniciativa de inversión es adecuada, es conforme con requisitos específicos, y ofrece beneficios suficientes frente a los costos en los cuales se va a incurrir. Mientras que un estudio de factibilidad, “es el máximo nivel de maduración de un proyecto, a partir del cual se puede iniciar la ejecución del mismo” (Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública, 2016, p. 23).

Con base en lo anterior, el autor mencionado concluye que “los conceptos de viabilidad y factibilidad son diferentes, sin embargo, en el marco de la formulación y estructuración de proyectos y del rol de viabilidad de los mismos, son conceptos complementarios” (p.23).

### **2.2.2. Servicio de transporte de estudiantes**

Para efectos de este trabajo, se considera que el servicio de transporte de estudiantes corresponde al traslado de estudiantes desde el lugar de su residencia al respectivo centro educativo, mediante vehículos autobuses y viceversa.

### **2.2.3. Análisis técnico**

Arroyo Zambrano, G. (2015), dice que el estudio técnico es determinar la posibilidad de fabricación del producto o servicio, analizar tamaño óptimo, localización, determinar equipos, instalaciones y la organización necesaria para la ejecución, entre otros.

También comenta que el estudio técnico es la forma correcta de producir un bien o servicio utilizando los recursos que se dispongan, teniendo claras las posibles interrogantes del estudio: dónde, cuándo, cuánto, cómo y con qué se va a producir, lo cual permite definir el tamaño, localización, equipos e instalaciones.

### **2.2.4. Análisis de la oferta**

La oferta “es la relación que existe entre el precio de un servicio o producto y las cantidades que se desea ofrecer al mercado” (Arroyo Zambrano, G., 2015, p.11). Continúa indicando que la oferta muestra el comportamiento de los productores, información de los precios y su capacidad de cubrir los gastos y riesgo de llegar a un nivel de pérdida.

### **2.2.5. Análisis de la demanda**

Según Arroyo Zambrano, G. (2015) se utilizan herramientas de investigación de mercado para lograr determinar la demanda, la cual se entiende “que es la cantidad de determinado bien o servicio que se requiere contratar en un mercado insatisfecho” (p. 10). Indica que la satisfacción se logra por medio del consumo de bienes o servicios, y que las preferencias que tengan los clientes sobre los productos o servicios que ofrece el mercado se reflejan en su demanda.

### **2.2.6. Análisis de precios**

El estudio de precios tiene gran importancia, explica Padilla, M. (2011), e incide en el estudio de mercado, ya que la fijación del precio y de sus posibles variaciones dependerá el éxito del producto o servicio a ofrecer, el precio está determinado entre la oferta y la demanda.

### **2.2.7. Análisis operativo**

#### **2.2.7.1. Proyección de la demanda**

Una vez que se conoce la demanda potencial, es posible establecer y proyectar la demanda insatisfecha (Arroyo Zambrano, G., 2015, p.11), la cual se puede obtener a partir de diferentes métodos de pronosticación, correlación y regresión.

El autor continúa explicando que, en el estudio de mercado, la proyección de la demanda es de gran importancia, ya que determina la prevalencia del producto en un futuro determinado, y permite conocer el probable nivel de ventas en esos periodos, habilitando la estimación de los ingresos.

### **2.2.7.2. Estado de resultados**

Constituye uno de los elementos más importantes del estudio de un proyecto. Esto lo afirman Sapag, N. & Sapag, R. (2014), explicando que la evaluación del mismo se efectuará sobre los resultados que se determinen, la información básica utilizada está basada en los estudios de mercado, técnico y organizacional, será necesario incorporar información adicional basada en la depreciación, amortización, valor residual, utilidades y pérdidas.

### **2.2.7.3. Costos financieros**

Se establece que los costos financieros “se ven reflejados en el interés del proyecto y las comisiones ganadas” (Arroyo Zambrano, G., 2015, p.21). También indica que los costos financieros son los siguientes:

- Interés sobre créditos de los abastecedores
- Intereses sobre préstamos bancarios

### **2.2.7.4. Punto de equilibrio**

Según Padilla, M. (2011), el punto de equilibrio constituye un tema clave dentro del estudio del proyecto, ya que se utiliza para determinar la rentabilidad de un producto; este orienta a la estimación del equilibrio entre los ingresos y egresos.

Gitman, L. & Zutter, C. (2012), explica que la empresa utiliza el análisis del punto de equilibrio, denominado en ocasiones análisis de costo, volumen y utilidad, para determinar el nivel de operaciones que se requiere para cubrir todos los costos y evaluar la rentabilidad relacionada con diversos niveles de ventas

## **2.2.8. Análisis de la inversión, flujo de efectivo y rentabilidad**

### **2.2.8.1. Inversión inicial**

Según Arroyo Zambrano, G. (2015), se deben considerar todas las cuentas y documentos que marquen el hilo conductor y del proyecto; “son todos los gastos que se efectúan para la adquisición de diferentes elementos y que permiten definir las fuentes y los usos como el balance proyectado” (p. 17).

Explica que es necesario establecer las características y el valor monetario de los distintos rubros que constituyen inversión, estableciendo como objetivo “mostrar la forma de ordenarlos sistemáticamente hasta obtener el valor de la cuantía total de las inversiones en un proyecto” (p. 17).

### **2.2.8.2. Capital de trabajo**

Meza, J. (2010), explica que el término capital de trabajo es uno de los términos peor comprendidos en la terminología financiera y contable, debido a la falta de uniformidad en la aplicación del término, lo que provoca que no aparezca en forma de cuenta en el balance general, provocando que tenga diferentes significados según los diferentes autores.

### **2.2.8.3. Financiamiento**

La primera decisión que debe tomar una empresa frente a la formulación de un proyecto, es la de llevarlo a cabo o no. Al respecto, Padilla, M. (2011) explica que, si la elección es continuar con el proyecto, surge una segunda decisión: su financiamiento. Explica que la decisión de financiar el proyecto significa establecer de qué fuentes se obtendrán los

fondos para cubrir la inversión inicial; luego estas fuentes pueden continuar pagando los costos y recibirán beneficios del proyecto.

#### **2.2.8.4. Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP)**

De acuerdo con el Colegio de Contadores Públicos de México (2014), el costo de capital promedio ponderado (CCPP) corresponde a la siguiente definición:

Es la tasa de descuento que determina el costo financiero del capital de una entidad, la cual se obtiene por ponderar la proporción de los puntos que cuestan los recursos que posee la entidad con los recursos externos, es decir, es la tasa que representa el costo medio de los activos, aquellos que provienen de fuentes de financiamiento, tanto de la propia entidad como externas, y que tienen un costo financiero. (p. 3).

#### **2.2.8.5. Coeficiente Beta**

El coeficiente beta “muestra cuánto varía la rentabilidad de un activo cualquiera ante una determinada variación del rendimiento medio del mercado.”(Manco, O., 2016, p. 58). Dicho autor explica que el valor el coeficiente beta “incorpora tanto el riesgo financiero como el operativo y depende de la estructura de capital de cada empresa” (p. 59).

#### **2.2.9. Flujo proyectado de efectivo**

Según Gitman, L. & Zutter, Chad (2012), el presupuesto de caja, pronóstico de caja o flujo proyectado de efectivo, es un estado de entradas y salidas de efectivo planeadas o pronosticadas por la empresa, utilizado para “calcular sus requerimientos de efectivo a

corto plazo, dedicando especial atención a la planeación de los excedentes y faltantes de efectivo.” (p.119).

Por lo general, el presupuesto de caja se diseña para cubrir un periodo de un año, dividido en intervalos más pequeños. El número y el tipo de los intervalos dependen de la naturaleza de la empresa. Cuanto más estacionales e inciertos son los flujos de efectivo de una empresa, mayor será el número de intervalos. Como muchas empresas se enfrentan a un patrón de flujo de efectivo estacional, el presupuesto de caja se presenta muy a menudo con una frecuencia mensual. Las empresas con patrones estables de flujo de efectivo usan intervalos trimestrales o anuales. (Gitman, L. & Zutter, C., 2012, p.119).

## **2.2.10. Rentabilidad**

### **2.2.10.1. Valor presente neto VPN**

El valor presente neto (VPN) es un método usado por la mayoría de las grandes empresas para evaluar proyectos de inversión, debido a que es un procedimiento sencillo (Gitman, L. & Zutter, C., 2012, p.368).

Cuando las empresas realizan inversiones, gastan el dinero que obtienen, de una u otra forma, de los inversionistas. Estos últimos esperan un rendimiento sobre el dinero que aportan a las empresas, de modo que una compañía debe efectuar una inversión solo si el valor presente del flujo de efectivo que genera la inversión rebasa el costo de la inversión realizada en primer lugar. Como el método del VPN toma en cuenta el valor del dinero en el tiempo de los inversionistas, es una técnica

más desarrollada de elaboración del presupuesto de capital que la regla del periodo de recuperación.

Cuando el VPN se usa para tomar decisiones de aceptación o rechazo, los criterios de decisión son los siguientes:

- Si el VPN es mayor que \$0, el proyecto se acepta.
- Si el VPN es menor que \$0, el proyecto se rechaza.

Si el VPN es mayor que \$0, la empresa ganará un rendimiento mayor que su costo de capital. Esta acción debería aumentar el valor de mercado de la empresa y, por consiguiente, la riqueza de sus dueños en un monto igual al VPN. (Gitman, L. & Zutter, C., 2012, p.368).

#### **2.2.10.2. Tasa interna de retorno TIR**

Gitman, L. & Zutter, C. (2012) explica lo que es la tasa interna de rendimiento (TIR).

Es la tasa de descuento que iguala el VPN de una oportunidad de inversión con \$0 (debido a que el valor presente de las entradas de efectivo es igual a la inversión inicial); es la tasa de rendimiento que ganará la empresa si invierte en el proyecto y recibe las entradas de efectivo esperadas.

Cuando se usa la TIR para tomar las decisiones de aceptar o rechazar, los criterios de decisión son los siguientes:

- Si la TIR es mayor que el costo de capital, se acepta el proyecto.
- Si la TIR es menor que el costo de capital, se rechaza el proyecto.

Estos criterios garantizan que la empresa gane por lo menos su rendimiento requerido. Este resultado debería aumentar el valor de mercado de la empresa y, por lo tanto, la riqueza de sus dueños. (p.372).

### **2.2.10.3. Relación costo – beneficio**

Sapag, N. & Sapag, R. (2014), indica que el método de relación beneficio-costos es tradicionalmente utilizado en la evaluación de proyectos. Sin embargo, indica que su aplicación, teniendo en cuenta los flujos no descontados de caja, conlleva a que no tome en cuenta el valor tiempo del dinero.

También, este análisis “permite traer a valor presente la inversión inicial del plan de negocio, comparándola con los costos que en su ejecución se esperan incurrir, para determinar si los beneficios están por encima de los costos o viceversa.” (Arroyo Zambrano, G., 2015, p.33).

### **2.2.10.4. Recuperación del capital**

Los periodos de recuperación del capital se usan comúnmente para evaluar las inversiones. “El periodo de recuperación de la inversión es el tiempo requerido para que una compañía recupere su inversión inicial en un proyecto, calculado a partir de las entradas de efectivo.” (Gitman, L. & Zutter, C., 2012, p.364).

Los autores mencionados explican que su uso no es muy difundido, y que “el periodo de recuperación se considera por lo general como una técnica rudimentaria de

elaboración del presupuesto de capital porque no considera explícitamente el valor del dinero en el tiempo” (p.364).

En caso de que el periodo de recuperación de la inversión se utilice para toma de decisiones, se siguen estos criterios:

- Si el periodo de recuperación de la inversión es menor que el periodo de recuperación máximo aceptable, se acepta el proyecto.
- Si el periodo de recuperación de la inversión es mayor que el periodo de recuperación máximo aceptable, se rechaza el proyecto.

La administración determina el periodo de recuperación máximo aceptable de la inversión. Este valor se establece subjetivamente con base en diversos factores, incluyendo el tipo de proyecto (expansión, reemplazo, renovación u otro), el riesgo percibido en el proyecto, y la relación percibida entre el periodo de recuperación y el valor de las acciones. Se trata de un valor que la administración considera que, en promedio, conducirá a decisiones de inversión creadoras de valor. (Gitman, L. & Zutter, C., 2012, p.364).

### **2.3. HIPÓTESIS**

La hipótesis de este trabajo se enfoca en la posibilidad de iniciar una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, con base en el análisis de condiciones técnicas, operativas y financieras.

Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010), definen la hipótesis de investigación como “guías para una investigación o estudio. Las hipótesis indican lo que

tratamos de probar y se definen como explicaciones tentativas del fenómeno investigado.” (p.90).

Los autores citados anteriormente, también aclaran que no todas las investigaciones cuantitativas plantean hipótesis, y que sólo deben formularse cuando existe la posibilidad de pronosticar un hecho o dato.

Por su parte, Pazos, E. & Gutiérrez, F. (s.f.) explican en qué consiste y para qué se utiliza la hipótesis

La hipótesis: ésta se utiliza, cuando se trata de estudios experimentales, analíticos, por lo que se puede incluir únicamente en investigaciones de enfoque cuantitativo y consiste en una afirmación (no una pregunta), la cual se somete a verificación, de modo que al final se concluye sobre lo que ocurrió con tal afirmación. (p. 18).

Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010) explican que las hipótesis son formuladas a manera de proposiciones.

Por lo tanto, al realizar una evaluación de los objetivos establecidos en la investigación, es posible plantear una hipótesis sobre el establecimiento de una empresa de transporte de estudiantes. Corresponde a la siguiente:

- **Es posible alcanzar la rentabilidad financiera en la creación de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en San Vicente de Moravia, San José, periodo 2017.**

### **2.3.1. Variables, definición**

#### **2.3.1.1. Variable independiente: viabilidad**

Según Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010), las supuestas causas de la hipótesis se les conoce como variables independientes.

La Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública (2016), define que la viabilidad es proceso integral de análisis de información técnica, social, financiera y otros campos que sean requeridos respecto al proyecto postulado, bajo unos estándares metodológicos de preparación y presentación, lo cual permite determinar si la iniciativa de inversión es adecuada, es conforme con requisitos específicos, y ofrece beneficios suficientes frente a los costos en los cuales se va a incurrir.

Arroyo Zambrano, G. (2015), la explica como los insumos que permitan tomar una decisión definitiva respecto al proyecto.

Con base en lo anterior, la variable independiente de esta investigación, corresponde a la viabilidad de establecer la empresa de transporte estudiantil.

Nota: La definición que se utilizará para este trabajo, corresponde a la establecida por la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública (2016).

#### **2.3.1.2. Variable dependiente: rentabilidad**

Las variables dependientes son los efectos de las variables independientes de la hipótesis (Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M., 2010, p. 101).

El efecto de la viabilidad corresponde a la variable dependiente de esta investigación, la cual es la rentabilidad, y se trata de la “relación existente entre los beneficios que proporciona una determinada operación y la inversión o el esfuerzo que se ha hecho” (Trujillo, Y., 2014, p. 29).

Por su parte, Sapag, N. & Sapag, R. (2014) establecen que existe entre beneficios e inversión puede ser evaluada a nivel de proyecto e inversionista. La rentabilidad del proyecto busca medir esta relación a nivel de negocio, sin importar quien lo lleve a cabo, mientras que la rentabilidad del inversionista mide esta relación a partir de los recursos propios del dicho actor, en la eventualidad de que se lleve a cabo el proyecto.

Según (Gitman, L. & Zutter, C, 2012, p. 370), la rentabilidad puede definirse de forma cuantitativa a través del cálculo de diferentes razones, tales como margen de utilidad bruta, margen de utilidad operativa, margen de utilidad neta, cálculo de rendimientos, entre otros.

Nota: La definición de rentabilidad que se utilizará para este trabajo, corresponde a la establecida por Trujillo, Y. (2014).

## 2.4. OPERACIONALIZACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Según Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2016), “operacionalizar la hipótesis es dividirla en sus segmentos básicos para tratarlos por separado, de tal forma que nos guíen a lo más importante que son los indicadores. Estos indicadores son los que nos permiten medir las variables” (p.23)

A continuación, se presenta el cuadro respectivo:

Tabla 1.

Operacionalización de las hipótesis.

Hipótesis	Concepto	Variable	Indicadores
<b>Es viable alcanzar la rentabilidad en la creación de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en Moravia, San José, en el periodo 2017.</b>	Viabilidad: tomar la decisión de invertir o no a partir de condiciones técnicas, operativas y financieras.	Viabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Características generales del servicio.</li> <li>– Localización</li> <li>– Equipos</li> <li>– Instalaciones</li> <li>– Métodos y procedimientos</li> <li>– Características del cliente</li> <li>– Ejecución</li> <li>– Eficiencia</li> <li>– Eficacia</li> </ul>
	Rentabilidad: Relación existente entre los beneficios que proporciona una determinada operación y la inversión o el esfuerzo que se ha realizado.	Rentabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Inversión</li> <li>– Gastos</li> <li>– Utilidad de la operación del proyecto de inversión,</li> <li>– Capital de trabajo</li> <li>– Depreciaciones</li> <li>– Amortizaciones</li> <li>– Sueldos</li> <li>– Relación entre utilidades e inversión</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

**CAPÍTULO III**  
**MARCO METODOLÓGICO**

### **3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN**

#### **3.1.1. Finalidad**

La finalidad de este trabajo investigativo, es establecer la viabilidad de desarrollo y puesta en marcha de una empresa de transporte de estudiantes, que sea rentable y sostenible en el tiempo, para ofrecer servicios para escolares y colegiales en San Vicente de Moravia, San José.

La finalidad teórica, según Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017), consiste en “la investigación que parte de un conocimiento existente, pero considera que el mismo está incompleto, no está demostrado o tiene prejuicios.” (p. 25). Los autores complementan esta definición, señalando que lo que se busca con investigaciones que presenten esta finalidad, es “producir más y mejor conocimiento a efecto de poder contribuir a depurar, ampliar y fundamentar el existente.” (p. 25)

Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017), señalan que cuando la investigación presenta una finalidad aplicada, los datos y la información recabada son utilizados para resolver problemas, pues se pueden extraer de ellos, acciones, recomendaciones, planes, lineamientos, manuales, entre otros.

Por lo tanto, se considera que este estudio tiene una finalidad aplicada porque se pretende resolver un problema concreto, mediante la disminución de riesgos que atraviesan los estudiantes al transportarse a los centros educativos, la colaboración al descenso de las congestiones vehiculares, mediante la promoción de transportes colectivos, y el aumento de las posibilidades laborales a través de la puesta en marcha de emprendimientos.

### **3.1.2. Dimensional temporal**

La dimensión temporal transversal, señalan Pazos, Ethel; Gutiérrez, Federico. (2011), “recoge datos en un momento único para ver la interrelación de los elementos” (p. 39). También explican que sirve para casos como la determinación de percepciones sobre un tema o caso específico.

Respecto a la dimensión longitudinal, se emplea cuando “el interés del investigador es analizar cambios a través del tiempo de determinadas categorías, conceptos, sucesos, variables, contextos o comunidades” (Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M., 2010, p. 158).

Se considera que la dimensión es transversal dado que en este estudio se desea valorar el desarrollo y puesta en marcha de una empresa de transporte de estudiantes, que sea rentable y sostenible, mediante la recolección de datos en un momento específico y con base en ello proponer un plan de implementación.

### 3.1.3. Marco

El marco hace referencia al ambiente en que se va a desarrollar, en un trabajo de investigación.

Señala Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017): “El marco de investigación se refiere al tamaño de la investigación: es decir, a la magnitud de la investigación en el contexto de un país, una organización o un tema” (p.32).

Los autores explican que el marco mega, corresponde cuando se requiere estudiar un gran espacio o temática, como por ejemplo un estudio a nivel nacional, mientras que el macro, refiere al estudio de únicamente una parte de lo establecido como mega.

En cuanto al marco micro, “se refiere a una parte, un elemento, un subtema o un micro-espacio, sobre el cual o en donde el investigador hará su investigación.” (Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F., 2017, p. 26).

Debido a que en este trabajo investigativo se desarrolla un estudio únicamente a nivel del Distrito San Vicente del Cantón Moravia y alrededores, el marco de la investigación a utilizar es macro.

### 3.1.4. Naturaleza

Una investigación puede desarrollarse bajo diferentes enfoques para su realización, entre ellos: enfoque cualitativo, enfoque cuantitativo y mixto.

Señala Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017), que “un enfoque cuantitativo recaba, sobre todo, datos, cifras, cantidades, valores numéricos que respalden la prueba de hipótesis. (p. 27).

Por su parte, Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010) indican que el enfoque cualitativo se selecciona cuando se busca comprender la perspectiva de los participantes acerca de los fenómenos que los rodean, profundizar en sus experiencias, perspectivas y opiniones, de modo que exterioricen subjetivamente su realidad.

Los estudios con enfoque mixto “representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada” (Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M., 2010, p. 158)

Con las bases teóricas desarrolladas, se considera que la naturaleza principal de este trabajo corresponde al enfoque cuantitativo, para poder cuantificar requisitos reglamentarios que la empresa debe cumplir para su funcionamiento oficial y medir las condiciones que determinen cómo establecer una empresa rentable y sostenible en el tiempo.

### **3.1.5. Carácter**

Según Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010) en los estudios de carácter descriptivo “La meta del investigador consiste en describir fenómenos, situaciones, contextos y eventos; esto es, detallar cómo son y se manifiestan. Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis.” (p.80).

Por otro lado, los estudios de carácter exploratorio consisten en “comenzar a conocer una variable o un conjunto de variables, una comunidad, un contexto, un evento, una situación.” (Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M., 2010, p. 152). Básicamente “aplican para problemas de investigación nuevos o poco conocidos”.

Los diseños correlacionales, “describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado” (Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M., 2010, p. 154).

Con base en lo fundamentado anteriormente, el carácter de esta investigación es descriptivo, ya que se pretende desarrollar una caracterización de condiciones para la puesta en marcha de una empresa de transporte de estudiantes, y con ello determinar si es factible su rentabilidad y sostenibilidad.

## **3.2. SUJETOS Y FUENTES DE INVESTIGACIÓN**

Se analizan todas las posibles fuentes de información, descartando todas aquellas que no sean útiles para esta investigación.

### **3.2.1. Primera mano**

La definición de fuentes de primera mano o fuentes primarias, es explicada por Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010), que “Las referencias o fuentes primarias proporcionan datos de primera mano, pues se trata de documentos que incluyen los resultados de los estudios correspondientes”. (p. 53).

Lo anterior es complementado por Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017), quienes explican que estas fuentes “son documentos como tesis de las Universidades que se encuentran en línea y trabajos de investigación de Organizaciones reconocidas”. (p. 35).

Por lo tanto, las fuentes primarias utilizadas para esta investigación fueron documentos de tesina y tesis de Universidades nacionales e internacionales.

### **3.2.2. Segunda mano**

Señalan Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017), que las fuentes secundarias o de segunda mano, corresponden a “artículos científicos de revistas reconocidas e indexadas, artículos de expertos.” (p. 35).

Por lo que para esta investigación se utilizaron como fuentes de información secundaria, documentos como normas, libros, sitios de Internet y artículos de revistas de temas relacionados.

### **3.2.3. Tercera mano**

Explica Rosario, J (2013), que las fuentes terciarias o de tercera mano “contienen información de las fuentes secundarias o remiten a ella” (párr. 7).

Para esta investigación no se utilizaron fuentes de tercera mano.

### **3.3. SELECCIÓN DE LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA**

#### **3.3.1. Población**

De acuerdo con Lind, Douglas; Marchal, William; Wathen, Samuel. (2012), una población es un “conjunto de individuos u objetos de interés o las medidas que se obtienen de todos los individuos u objetos de interés.” (p. 7).

En esta investigación, la población de la cual se requiere obtener información a partir de la encuesta, corresponde a los hombres o mujeres con hijos que estén estudiando en algún centro educativo escolar o colegial en San Vicente de Moravia, San José, durante el 2017.

El tamaño de la población, se estableció con base en la matrícula estudiantil registrada por el Ministerio de Educación Pública (MEP) de Costa Rica, para el 2016. Los resultados correspondientes a San Vicente de Moravia se presentan a continuación:

Tabla 2.

Matrícula en escuelas diurnas de San Vicente de Moravia, San José, reportada por el MEP para el año 2016.

<b>ESCUELA</b>	<b>CANTIDAD DE ESTUDIANTES</b>
LAS AMÉRICAS	362
SAINT ANTHONY SCHOOL	299
SAINT FRANCIS PRIMARY	316
NUESTRA SEÑORA DE SIÓN	205
SAINT JOSEPH'S PRIMARY	221
INSTITUTO PSICOPEDAGOGIA INTEGRAL	114
OASIS DE ESPERANZA	73
BILINGÜE TRICOLOR	165
CRISTIANA LIBERTAD	53
BILINGUE SAN ÁNGEL	78
MONTESSORI COMMUNITY SCHOOL	24
<b>TOTAL</b>	<b>1 910</b>

Fuente: Ministerio de Educación Pública (2016).

Tabla 3.

Matrícula en colegios diurnos de San Vicente de Moravia, San José, reportada por el MEP para el año 2016.

<b>COLEGIO</b>	<b>CANTIDAD DE ESTUDIANTES</b>
COLEGIO ISAAC MARTIN	193
COLEGIO LAS AMÉRICAS	333
COLEGIO NUESTRA SEÑORA DE SIÓN	286
COLEGIO SAINT FRANCIS	339
CRISTIANA LIBERTAD	43
INNOVACIÓN EDUCATIVA	57
OASIS DE ESPERANZA	50
SAINT ANTHONY HIGH SCHOOL	239
SAINT JOSEPH`S	159
VALUES IN ACTION	43
LICEO DE MORAVIA	1 320
LICEO LABORATORIO EMMA GAMBOA UCR	463
COLEGIO MARÍA INMACULADA	430
<b>TOTAL</b>	<b>3 955</b>

Fuente: Ministerio de Educación Pública (2016).

Con base en lo anterior, se establece que, en el 2016, las escuelas y colegios de San Vicente de Moravia contaron con un total de 5 865 estudiantes matriculados.

Por lo tanto, para facilitar la cuantificación del tamaño de la población, se tomará 5 865 como tamaño de población, hombres o mujeres con hijos que se encuentren estudiando en algún centro educativo escolar o colegial en San Vicente de Moravia, San José, durante el 2017

### 3.3.2. Muestra

Para este estudio se utilizará una muestra, la cual corresponde a una “parte de la población de interés” (Lind, Douglas; Marchal, William; Wathen, Samuel, 2012, p. 7).

Se realizó una estimación del tamaño de la muestra a partir de una población finita, utilizando un nivel de confianza de 95 %, y un error máximo permisible de 10 %, los cuales son valores comúnmente utilizados en tesis y artículos científicos relacionados para la Administración de Empresas.

Se utilizó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z_{\alpha}^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{i^2(N-1) + Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde,

n= tamaño de muestra.

$Z_{\alpha}$ : valor estadístico correspondiente a la distribución normal estándar. Dado que el nivel de confianza empleado para el cálculo del tamaño de muestra es 95 %, se utiliza un  $Z_{\alpha}=1,96$ .

N: tamaño de población, el cual se explicó que corresponde a 5865 personas.

p: proporción de éxito. Dado que no se tiene información acerca del comportamiento de la población, se asigna un valor de 50 %.

q: proporción de fracaso. Corresponde a un 50 %, debido a que  $q = 1-p$ .

i: error máximo permisible para el estudio. Se considera adecuado tener un margen de error de 10 % respecto al valor verdadero de la población.

Al aplicar la fórmula anterior, y sustituyendo los respectivos valores, se obtuvo un tamaño de muestra de 95 personas, a las cuales se les aplicó la encuesta que se describe en el siguiente apartado.

### 3.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El instrumento que se utilizó para la recopilación, fue diseñado en dos partes o etapas para alcanzar los objetivos de la investigación.

La primera consiste en un cuestionario con preguntas cerradas, que permita conocer la perspectiva de los posibles usuarios de servicios de transporte escolar, acerca del establecimiento de una nueva empresa que brinde este servicio.

Define Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010): “Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir. Debe ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis”.

Con esta parte del instrumento, se pretende:

- a) Determinar el grado de aceptación de posibles clientes, respecto al establecimiento de una nueva empresa de servicios de transporte de estudiantes de primaria y secundaria.
- b) Obtener insumos para valorar la rentabilidad y sostenibilidad del proyecto.

La segunda parte abarca una observación, cuyo propósito consiste en recabar la mayor cantidad de información que permita:

- c) Establecer las condiciones legales y reglamentarias requeridas para brindar servicios de transporte de estudiantes.
- d) Determinar las condiciones requeridas para la adecuada estructuración y ejecución del proyecto, tales como distancias de recorrido entre rutas, condiciones de acceso, entorno, entre otros.

- e) Establecer la proyección de la demanda, estado de resultados y costos financieros, entre otros.
- f) Realizar el análisis de la inversión, el flujo proyectado de efectivo y los costos financieros asociados con la rentabilidad.

Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010), explican que este método de recolección de datos consiste en el registro sistemático, válido y confiable de situaciones observables, a través de un conjunto de categorías y subcategorías. Asegura que puede consistir en observaciones cuantitativas o cualitativas.

Los instrumentos de recolección de datos empleados, se presentan en el Anexo 4 de este trabajo de investigación.

### **3.5. DEFINICIÓN CONCEPTUAL, OPERATIVA E INSTRUMENTAL DE LAS VARIABLES.**

Señala Chinchilla y Oviedo 2016 que la operacionalización de las variables se realiza para “para precisar al máximo el significado que se le otorga a la variable en ese estudio” (p. 39).

De acuerdo con lo señalado en el Capítulo II de este trabajo de investigación, se estableció la factibilidad (Factor A) y la rentabilidad (Factor B) como variable independiente y variable dependiente, respectivamente.

#### **Factor A: Viabilidad**

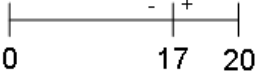
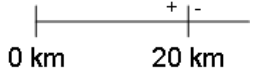
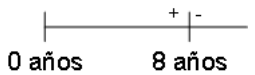
- Definición conceptual: La Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública (2016), define que la viabilidad es un proceso integral de análisis de información técnica, social, financiera y otros campos que sean requeridos respecto al proyecto postulado, bajo unos estándares metodológicos de preparación y presentación, lo cual permite determinar si la iniciativa de inversión es adecuada, es conforme con requisitos específicos y ofrece beneficios suficientes frente a los costos en los cuales se va a incurrir.
- Definición operativa: resultados de escala de medición nominal, que permiten establecer si las condiciones de funcionamiento son alcanzables: Sí / No
- Definición instrumental: el instrumento a utilizar para recolectar datos es la observación.

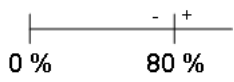
**Factor B: Rentabilidad**

- Definición conceptual: “relación existente entre los beneficios que proporciona una determinada operación y la inversión o el esfuerzo que se ha hecho” (Trujillo, Y., 2014, p. 29).
- Definición operativa: resultados de escala de medición nominal y de razón, que conducen a establecer una relación: Utilidades / Inversión
- Definición instrumental: los resultados provienen de la observación y del cuestionario.

Tabla 4

Definición conceptual, operativa e instrumental de las variables.

Objetivos específicos	Hipótesis	Variable	Definición conceptual	Definición operativa	Definición instrumental	Fuentes de información
Identificar los requisitos que se deben cumplir para brindar el servicio de transporte de estudiantes de primaria y secundaria en Moravia	No aplica.	Requisitos	Condiciones legales y reglamentarias requeridas para brindar servicios de transporte de estudiantes.	Cantidad de condiciones: 	Observación	Fuentes secundarias
Determinar los aspectos técnicos que conlleva la puesta en marcha del servicio de transporte de estudiantes.		Aspectos técnicos para puesta en marcha	Condiciones requeridas para la adecuada estructuración y ejecución del proyecto, tales como distancias de recorrido entre rutas, condiciones de acceso, entorno, entre otros.	Recorrido: 	Observación	Fuentes secundarias
Determinar las condiciones operativas y financieras para poner en marcha el servicio de transporte de estudiantes.		Condiciones operativas para puesta en marcha	Corresponde a la proyección de la demanda, estado de resultados, métodos y procedimientos y control y medición de la ejecución	<u>Condiciones proyectadas</u> Condiciones requeridas	Observación	Fuentes secundarias
		Condiciones financieras para puesta en marcha	Abarca el análisis de la inversión, el flujo proyectado de efectivo y los costos financieros asociados.	Recuperación de la inversión: 	Observación	Fuentes secundarias

Objetivos específicos	Hipótesis	Variable	Definición conceptual	Definición operativa	Definición instrumental	Fuentes de información
Valorar la sostenibilidad del proyecto.	Es factible alcanzar la rentabilidad en la creación de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en Moravia, San José, en el periodo 2017.	Rentabilidad	Relación existente entre los beneficios que proporcionan una determinada operación y la inversión o el esfuerzo que se ha hecho.	$\frac{\text{Utilidades}}{\text{Inversión}}$	Observación Cuestionario	Fuentes secundarias Personas encuestadas
		Sostenibilidad	Condición que garantiza que los objetivos e impactos positivos de un proyecto, perduren de forma duradera después de la fecha de su conclusión.	Aceptación 	Cuestionario	Personas encuestadas

Fuente: Elaboración propia.

**CAPÍTULO IV**  
**ANÁLISIS DE RESULTADOS**

En este capítulo se precede a incluir todos los detalles de la investigación, sustentado con datos, documentos, estudio de mercado, análisis financiero y otra información que sirva al propósito de esta investigación, para darle cumplimiento efectivo a los objetivos específicos. El plan de negocios se considera en el Capítulo 6 o Propuesta.

#### 4.1. REQUISITOS LEGALES PARA ESTABLECER UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES

Los requisitos legales se encuentran establecidos en el sitio web oficial del Consejo de Transporte Público (CTP). Se resumen a continuación:

Tabla 5. Requisitos legales para obtener el permiso de transporte de estudiantes en Costa Rica. Abril 2017.

Requisito	Descripción general
Solicitud de permiso de transporte de estudiantes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escrito dirigido al Departamento de Administración de Concesiones y Permisos, Consejo de Transporte Público.</li> <li>• Debe presentarse ante la Secretaría Ejecutiva del Consejo de Transporte Público.</li> <li>• Debe indicar:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre y calidades del solicitante.</li> <li>– Naturaleza y motivos de la gestión.</li> <li>– Características de la unidad.</li> <li>– Lugar y correo electrónico para recibir notificaciones.</li> <li>– Descripción del recorrido y horarios.</li> <li>– Centros educativos a los que se le brinda el servicio de transporte y vigencia de contratos.</li> <li>– Compromiso a obedecer y acatar lo estipulado en los Decretos Ejecutivos N° 15203-MOPT, 20141-MOPT, 29584-MOPT y 29743-MOPT, así como todas sus reformas.</li> <li>– Compromiso de que una persona mayor de edad acompañará a los menores durante todo el recorrido, para alumnos de primaria, acorde con (Art. 10 Decreto Ejecutivo N° 15203-MOPT y sus reformas.</li> </ul> </li> </ul>

Fotocopias y originales de certificados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Correspondientes a los siguientes documentos vigentes: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Derecho de Circulación del vehículo.</li> <li>– Revisión Técnica Vehicular, que indique que la unidad fue inspeccionada para transporte de estudiantes.</li> <li>– Título de propiedad del vehículo.</li> <li>– Certificación de Propiedad del Registro Público.</li> <li>– Certificación del Consejo de Seguridad Vial, de que está al día con el pago de infracciones de tránsito.</li> <li>– Certificación de estar al día e inscrito como Patrono o Trabajador Independiente ante la Caja Costarricense del Seguro Social</li> </ul> </li> </ul>
Pago de canon del Consejo de Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Derecho de Circulación vigente debe indicar este pago.</li> <li>• Si no lo indica, se debe presentar constancia del pago correspondiente emitida por la Sección de Cánones del CTP</li> </ul>
Póliza del Instituto Nacional de Seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recibo de pago y desglose de póliza con coberturas A y C (lesión y/o muerte de personas; daños causados a la propiedad de terceras personas)</li> </ul>
Declaración jurada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Debe indicar que la unidad posee los cinturones de seguridad en cada asiento, de conformidad con lo estipulado en la Ley de Tránsito vigente.</li> </ul>
Original o copia de Contrato de transporte suscrito con el Centro Educativo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Debe indicar: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fecha y vigencia del contrato.</li> <li>– Ubicación específica: provincia, cantón y distrito, así como otras señas.</li> <li>– Descripción del recorrido y horarios.</li> <li>– Placa de la unidad.</li> </ul> </li> </ul>
Persona física	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si el solicitante es persona física, debe aportar: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Original y copia de cédula de identidad.</li> </ul> </li> </ul>
Personería jurídica.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si el solicitante es persona jurídica, debe aportar: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Personería vigente</li> <li>– Cédula jurídica</li> <li>– Fotocopia de la cédula del representante legal</li> </ul> </li> </ul>

Fuente: Consejo de Transporte Público (2017). Consejo de Transporte Público (s.f).

A partir de la información anterior, se procedió a determinar cuáles requisitos legales significan un costo para la puesta en marcha de la empresa.

En la tabla que se presenta a continuación, se establece el detalle:

Tabla 6. Costo de requisitos legales para obtener el permiso de transporte de estudiantes en Costa Rica. Abril 2017.

Requisito	Cantidad	Costo unitario	Costo total
Solicitud de permiso de transporte de estudiantes.	3	₡ 0,00	₡ 0,00
Traspaso de título de propiedad de vehículo	3	₡ 886 716,30	₡ 2 660 148,90
Derecho de circulación de vehículo	3	₡ 273 916,00	₡ 821 748,00
Revisión técnica vehicular	3	₡ 14 380,00	₡ 43 140,00
Certificación de propiedad del Registro Público	3	₡ 2 800,00	₡ 8 400,00
Certificación del Consejo de Seguridad Vial, al día con infracciones	3	₡ 6 005,00	₡ 18 015,00
Certificación CCSS Trabajador independiente	1	₡ 0,00	₡ 0,00
Certificación CCSS Patrono Físico	1	₡ 0,00	₡ 0,00
Autenticación de contratos por parte de Abogado Notario Público.	3	₡ 30 000,00	₡ 90 000,00
Pago de canon del Consejo de Transporte Público	3	₡ 156 155,00	₡ 468 465,00
Póliza del Instituto Nacional de Seguros, coberturas A y C	3	₡ 57 676,00	₡ 173 028,00
<b>Total</b>			<b>₡ 4 282 944,90</b>

Fuente. Elaboración propia a partir de consultas a entes e instituciones.

## 4.2. ASPECTOS TÉCNICOS NECESARIOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES

### 4.2.1. Balance de maquinarias y equipos

La inversión en maquinarias y equipamiento, consiste en todos aquellos factores requeridos para la operación y administración normal de la empresa creada para este darle vida a este proyecto. Por ejemplo: maquinarias, vehículos, herramientas, mobiliario y equipos en general.

Tabla 7. Descripción de microbuses con antigüedad comprendida entre 2014 y 2017

Característica	Opción 1	Opción 2	Opción 3
Marca	TOYOTA	NISSAN	HIUNDAY
Modelo	HIACE	URVAN NV350	COUNTY
Año	Entre 2014 y 2015	Entre 2015 y 2016	Entre 2016 y 2017
Combustible	Diesel	Diesel	Diesel
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	3000	2500	Entre 3900 y 4000
Transmisión	Manual	Manual	Manual
Cantidad máxima de pasajeros	15	15	28
Odómetro (km)	Entre 46 000 y 67 000	Entre 27 000 y 47 000	Entre 0 y 7000
Precio de venta (CRC)	Entre ¢17 millones y ¢24 millones	Entre ¢16 millones y ¢18 millones	Entre ¢32 millones y ¢33 millones

Fuente: Vehículos, características y precios publicados en sitio web crautos.com, 2017.

De acuerdo con la tabla anterior es necesario indicar que la antigüedad máxima de los modelos utilizados para el transporte de estudiantes es de cinco años, es decir, en el caso de este proyecto es a partir del año 2013, por lo que los modelos arriba detallados, cumplen correctamente con la legislación vigente.

Con base en los resultados plasmados en la tabla anterior, a continuación, se procede a mostrar el balance de la maquinaria requerida para la puesta en marcha de la empresa:

Tabla 8. Balance de maquinaria requerida.

Característica	Opción 1
Maquinaria	NISSAN URVAN NV350
Cantidad	3
Costo unitario promedio (CRC)	₪ 16 500 000
Costo total	₪ 49 500 000
Vida útil	5 años

Fuente: Elaboración propia con base en la tabla anterior.

Respecto a la tabla anterior, allí se indica cual es la marca y modelo del vehículo que se recomienda utilizar en el proyecto, específicamente el microbús marca Nissan, que, de acuerdo con opinión de empresarios de esta industria, es un vehículo que reúne todas las condiciones y además es de excelente calidad.

Ahora, en la tabla que se presenta a continuación, se muestra el balance de equipo de oficina requerido para la empresa:

Tabla 9. Balance de equipo de oficina.

Equipo de oficina	Cantidad	Costo unitario promedio	Costo total
Computadora portátil	1	₡ 507 094,17	₡ 507 094,17
Impresora	1	₡ 69 515,00	₡ 69 515,00
Teléfono inalámbrico	1	₡ 24 521,25	₡ 24 521,25
Escritorio ejecutivo	1	₡ 125 467,50	₡ 125 467,50
Silla ejecutiva	1	₡ 102 869,17	₡ 102 869,17
Archivero 4 gavetas	1	₡ 188 990,33	₡ 188 990,33
<b>Total</b>			<b>₡ 1 018 457,42</b>

Fuente. Artículos y precios publicados en sitio web officedepot.co.cr (04 de junio de 2017).

Los montos presentados para cada ítem, corresponden al costo de los artículos publicados en la fuente señalada en la tabla anterior. Por lo tanto, se considera que son representativos del mercado y permiten adquirir equipos funcionales para la actividad que se desea desarrollar.

#### 4.2.2. Balance personal

A continuación, se presenta el personal requerido para poner en funcionamiento la empresa:

Tabla 10. Balance de personal técnico: trabajador calificado

Característica	Descripción	
Ocupación	Chofer Licencia C2	
Cantidad	3	
Clasificación	Trabajador calificado	
Salario diario de referencia, primer semestre año 2017	₡	10 877,41
Salario mensual	₡	320 000
Con cargas sociales 50%	₡	160 000
<b>Gasto mensual en salarios para choferes</b>	<b>₡</b>	<b>1 440 000</b>

Fuente: Sueldos y salarios Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 2017

Tabla 11. Balance de personal administrativo

Característica	Cantidad
Ocupación	Coordinador
Cantidad	1
Clasificación	Técnico medio educación diversificada
Coordinación	₡30 000
Cargas sociales 50%	₡15 000
<b>Administración</b>	<b>₡ 45 000</b>

Nota: reconocimiento por recargo de funciones.

Con base en las tablas anteriores, se concluye que en lo que respecta a personal técnico y administrativo, el gasto es ₡ 1 485 000 mensuales. El personal técnico corresponde a los choferes de los microbuses, y el personal administrativo comprende las labores de coordinación de uno de los choferes.

#### 4.2.3. Balance instalaciones

En lo que respecta a las instalaciones, las tablas que se muestran a continuación presentan los costos asociados a alquiler de oficina y parqueo:

Tabla 12. Costo de alquiler de oficina.

Tipo	Ubicación	Tamaño	Costo por alquiler mensual
Oficina	San Vicente, Moravia	19 m <sup>2</sup>	₡ 161 500,00
Oficina	San Vicente, Moravia	21 m <sup>2</sup>	₡ 217 527,66 *
Oficina	San Vicente, Moravia	19 m <sup>2</sup>	₡ 195 700,00
Oficina	San Vicente, Moravia	12 m <sup>2</sup>	₡ 170 000,00
Oficina	San Vicente, Moravia	50 m <sup>2</sup>	₡ 150 000,00
<b>Costo promedio</b>			<b>₡ 178 945,53</b>

\* Costo publicado en \$378. Se convierte a colones utilizando el tipo de cambio venta ₡575,47, publicado por el Banco Central de Costa Rica para 4 de junio de 2017.

Fuente. Oficinas en alquiler publicadas en sitio web encuentra24.com (04 de junio de 2017).

Debido a que el costo mensual por alquiler es significativo, se toma la decisión de omitir la renta de un inmueble, y utilizar una propiedad de los socios como oficina. En este caso solo se presupuestará el gasto por servicios públicos básicos.

A continuación, se presenta el costo por alquiler del estacionamiento:

Tabla 13. Costo de alquiler de estacionamiento.

Nombre	Ubicación	Dirección	Costo semanal parqueo 3 unidades		Costo por parqueo mensual
			Lunes a viernes, noches	Sábado y domingo, todo el día	
Estacionamiento	San Vicente, Moravia	Contiguo a la Cruz Roja	₡ 50 000,00	₡ 0 000,00	₡ 150 000,00
Angar 13	San Juan, Tibás	100 m oeste de la Municipalidad	₡ 27 000,00	₡ 34 800,00	₡ 247 200,00
Montemar	Montelimar, Guadalupe	50 m oeste de los Tribunales de Justicia	₡ 37 500,00	₡ 33 000,00	₡ 282 000,00
<b>Costo promedio</b>					<b>₡ 356 400,00</b>

Fuente. Comercios de estacionamientos consultados vía telefónica. Junio de 2017

A partir de la información recabada, se estima que el costo mensual promedio asociado al alquiler de espacios de parqueo, asciende a un total de ₡150.000. Las instalaciones cotizadas, facilitan la puesta en marcha de la empresa, ya que su ubicación se encuentra en la ruta de posibles clientes, e inclusive dentro del mismo distrito San Vicente de Moravia, el cual corresponde a la localización geográfica del estudio de rentabilidad.

### 4.3. VIABILIDAD COMERCIAL PARA LA PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES

#### 4.3.1. Estudio de mercado

En este apartado, se procedió a analizar la información recolectada de la muestra de hombres o mujeres con hijos que se encuentran estudiando en algún centro educativo escolar o colegial en San Vicente de Moravia, San José, durante el 2017.

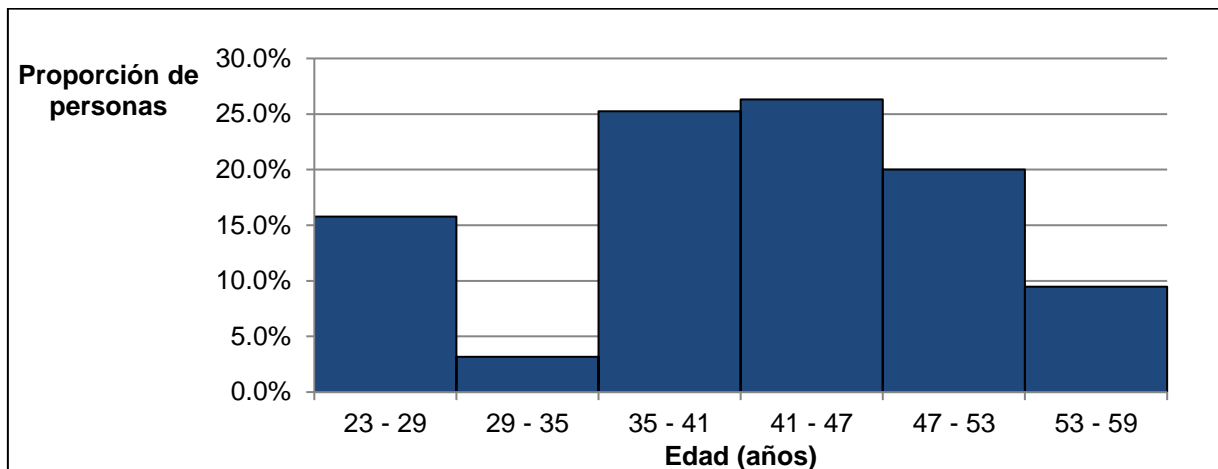
A continuación, se describe la edad de las personas encuestadas:

**Tabla 14.**  
**Edad de personas encuestadas.**

<b>Edad</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
23 – 29	15	15,8%
29 – 35	3	3,2%
35 – 41	24	25,3%
41 – 47	25	26,3%
47 – 53	19	20,0%
53 – 59	9	9,5%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de respuestas a pregunta # 2 del instrumento aplicado.

**Gráfico 1**  
**Edad de personas encuestadas.**



Fuente: elaboración propia con base en la tabla anterior.

Como se puede comprobar en la tabla y gráfico anteriores, entre el rango de 35 y 59 años se concentra más del 80% de las respuestas, lo que se considera relevante pues entre esos rangos de edad una característica que debería privar es la madurez. Sin embargo, otro aspecto igual o más relevante aún es que los extremos absolutos inferior y superior del total de la muestra encuestada permiten suponer que todos los que respondieron forman parte de la población económicamente activa y a juzgar por sus argumentos, cuentan con empleo o con ingresos de alguna naturaleza, lo cual les da independencia económica para eventualmente tomar decisiones.

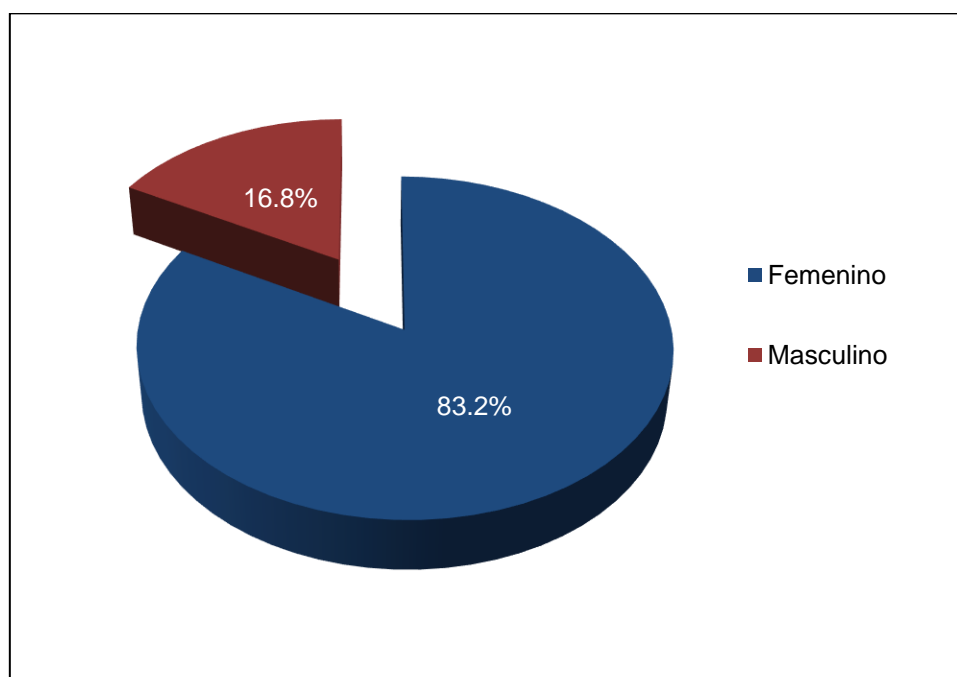
Seguidamente, se presenta la descripción del género de las personas encuestadas:

**Tabla 15.**  
**Género de las personas encuestadas.**

<b>Género</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Femenino	79	83,2%
Masculino	16	16,8%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de respuestas a pregunta # 3 del instrumento aplicado.

**Gráfico 2**  
**Género de las personas encuestadas.**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

De acuerdo con la tabla y el gráfico anteriores, es evidente que las personas entrevistadas del género femenino cuadruplicaron a las del género

masculino, ya que el 83,2 % de las personas encuestadas fueron mujeres, mientras que solamente el 16,8 % hombres.

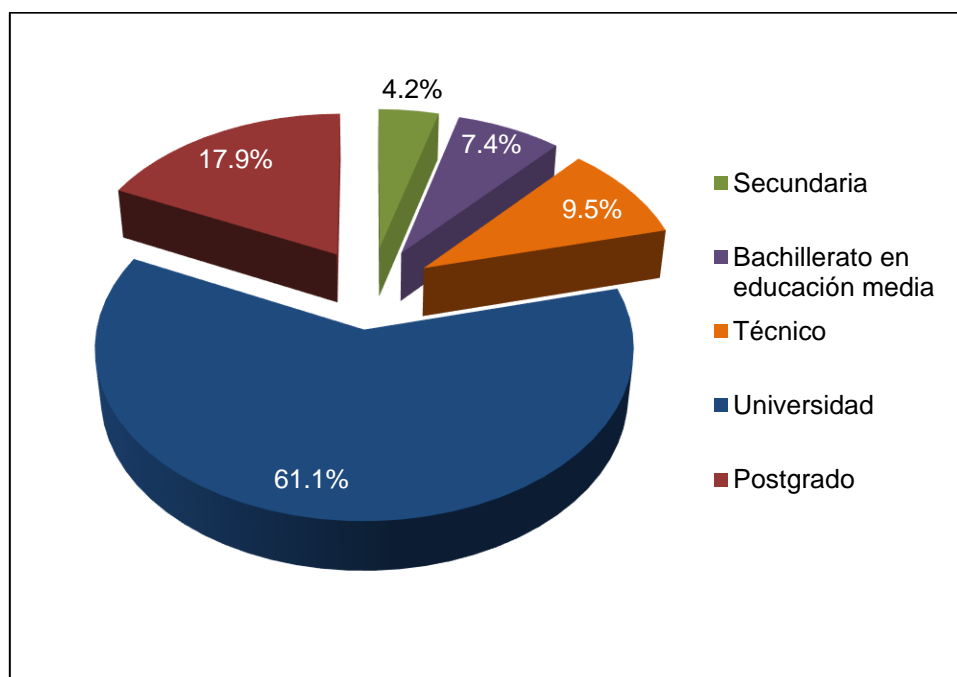
Mediante los datos que se muestran a continuación, se establece el nivel educativo de las personas encuestadas.

**Tabla 16.**  
**Nivel educativo de las personas encuestadas.**

<b>Género</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Secundaria	4	4,2%
Bachillerato en educación media	7	7,4%
Técnico	9	9,5%
Universidad	58	61,1%
Postgrado	17	17,9%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de respuestas a pregunta # 4 del instrumento aplicado.

**Gráfico 3.**  
**Nivel educativo de las personas encuestadas.**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

Se puede observar en la tabla y gráfico anteriores, que de los encuestados, los universitarios con grado educativo son los más frecuentes, registrándose un poco más de 61 %; esto, en conjunto con las personas que cuentan con un postgrado, alcanza casi 80 %. Esta información es de gran importancia, ya que la mayoría de los encuestados cuenta con niveles educativos que denotan un bloque económicamente activo y su formación les permite analizar los distintos factores del servicio de transporte que, desde el punto de vista del cliente, le beneficiaría, lo cual debe ser aprovechado por una empresa nueva para atraer clientes que se encuentren utilizando los servicios de otros oferentes.

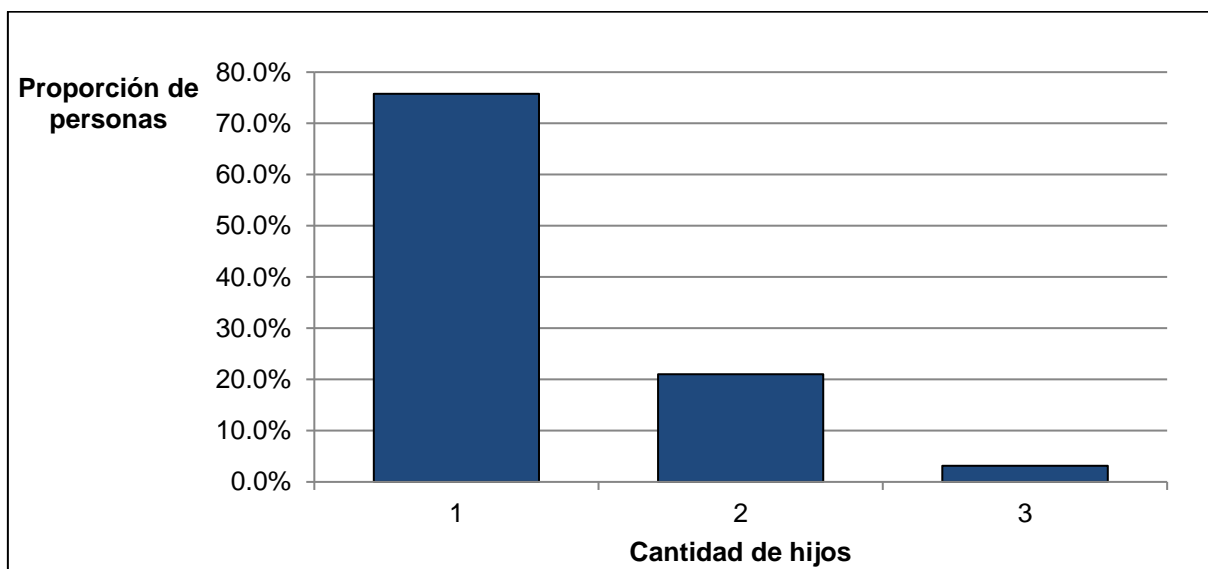
En la siguiente tabla y gráfico, se establece la cantidad de hijos de las personas encuestadas que asisten a centros educativos escolares o colegiales en San Vicente de Moravia:

**Tabla 17**  
**Cantidad de hijos que asisten a centros educativos en San Vicente de Moravia, 2017**

Cantidad de hijos	n	%
1	72	75,8%
2	20	21,1%
3	3	3,2%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de respuestas a pregunta # 7 del instrumento aplicado.

**Gráfico 4**  
**Cantidad de hijos que asisten a centros educativos en San Vicente de Moravia, 2017**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

La tabla y gráfico presentados anteriormente, permiten constatar que un poco más del 75% de los participantes de la encuesta tienen solamente 1 hijo y la proporción restante corresponde a padres o madres de familia que tienen 2 o 3 hijos. Es probable que, al tener pocos hijos, las familias cuentan con mayor capacidad de gasto e inversión en la seguridad de su hijo y en la calidad de los servicios que se le brindan. Esta interpretación forma una base importante para la toma de decisiones relacionadas a la calidad del servicio que se desea brindar con la puesta en marcha de la empresa de transporte de estudiantes.

A continuación se procederá a analizar aspectos asociados al traslado de los hijos al centro educativo, así como la opinión de los adultos, su percepción respecto a la puesta en marcha de una empresa nueva de transporte de estudiantes, gracias al análisis de algunos de los aspectos sociodemográficos que describen a la muestra de hombres o mujeres con hijos que se encuentren estudiando en algún centro educativo escolar o colegial en San Vicente de Moravia, San José, durante el 2017,

Tabla 18

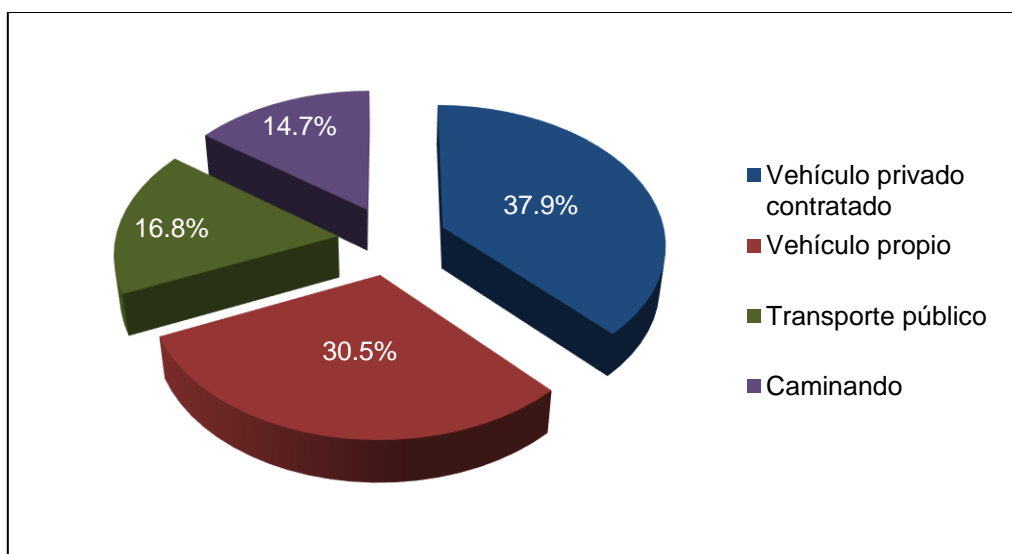
**Medio más frecuente que utilizan hijos de personas encuestadas para trasladarse al centro educativo**

Medio de transporte	n	%
Vehículo privado contratado	36	37,9%
Vehículo propio	29	30,5%
Transporte público	16	16,8%
Caminando	14	14,7%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de respuestas a pregunta # 8 del instrumento aplicado.

Gráfico 5

**Medio más frecuente que utilizan hijos de personas encuestadas para trasladarse al centro educativo**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

Con base en la información mostrada, se puede observar que el medio más frecuente que utilizan los participantes del estudio corresponde al vehículo privado contratado, ya que casi el 38 % del total utiliza este servicio. A este grupo le siguen las personas que transportan a sus hijos en vehículo propio, las cuales comprenden un poco más del 30 % de la muestra. La proporción restante se

divide en partes muy semejantes, ya que un poco menos del 17 % y del 15 % de los participantes, trasladan a sus hijos al centro educativo utilizando el transporte público o caminando, respectivamente.

Si se retoman los datos de la matrícula del MEP en San Vicente de Moravia, del año 2016, que fueron 5.865 estudiantes y se multiplica este total por el 38 % que se mencionó anteriormente con base en la muestra, se tiene que al menos 2.229 estudiantes utilizaron el servicio.

La información anterior permite analizar la posibilidad o disposición de las personas a utilizar los servicios de una nueva empresa de transporte de estudiantes. A continuación, se presentan los resultados obtenidos:

**Tabla 19.**

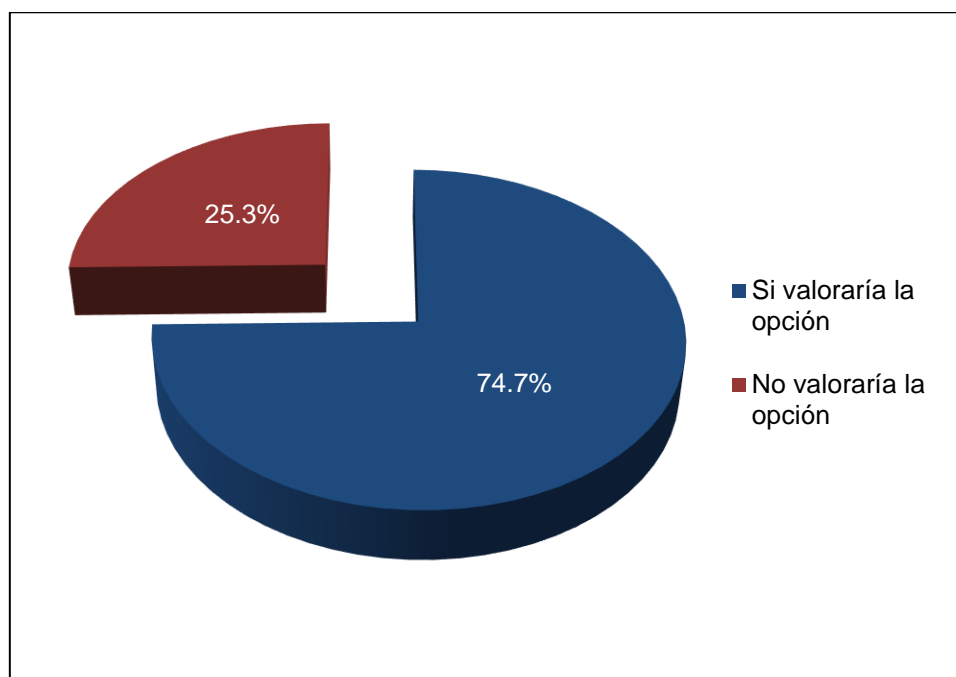
**Cantidad de encuestados que están dispuestos a valorar la opción de utilizar los servicios de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes**

<b>Valoraría la opción</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Sí	71	74,7%
No	24	25,3%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de respuestas a pregunta # 9 del instrumento aplicado.

**Gráfico 6.**

**Cantidad de encuestados que están dispuestos a valorar la opción de utilizar los servicios de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

La tabla y gráfico presentados anteriormente, permiten constatar que casi el 75% de los participantes de la encuesta están dispuestos a valorar la oferta de una empresa nueva de transporte de estudiantes. La mayoría de las personas analizadas podrían optar por adquirir los servicios ofrecidos, lo cual se podría concretar al disponer de una oferta de servicios que muestre ventajas competitivas, en lo que respecta a calidad del servicio, el valor agregado y el precio.

En lo que respecta a la modalidad del servicio que utilizarían las personas encuestadas, a continuación, se presentan los resultados obtenidos:

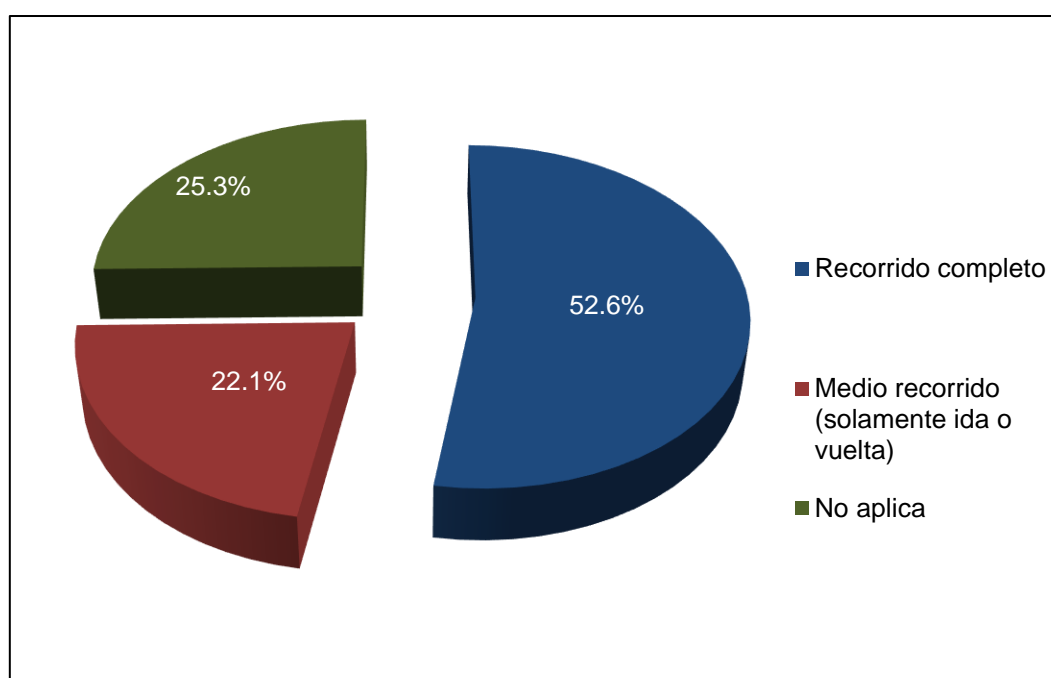
**Tabla 20**  
**Modalidad de servicio de transporte privado de**  
**estudiantes, por el cual las personas encuestadas optarían**  
**por utilizar.**

<b>Modalidad de servicio</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Recorrido completo	50	52,6%
Medio recorrido (solamente ida o vuelta)	21	22,1%
No aplica	24	25,3%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de respuestas a pregunta # 10 del instrumento aplicado.

**Gráfico 7.**

**Modalidad de servicio de transporte privado de estudiantes,**  
**por el cual las personas encuestadas optarían por utilizar.**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

A partir de la información anterior, se evidencia que la mayoría de las personas que podrían optar por utilizar los servicios de una nueva empresa de

transporte de estudiantes, emplearían la modalidad de recorrido completo, lo cual quiere decir que sus hijos utilizarían los servicios de transporte tanto en la ida al centro educativo como en su regreso a sus casas. Así lo afirmó casi el 53 % de la muestra analizada, y constituye una base favorable para la empresa de transporte de estudiantes, ya que se dispondría de clientes que permitan aprovechar los recursos disponibles, y alcanzar en su momento la capacidad máxima de los microbuses a adquirir.

Es importante analizar también la frecuencia con que las personas encuestadas utilizarían el servicio de transporte, para lo cual se presenta la siguiente información:

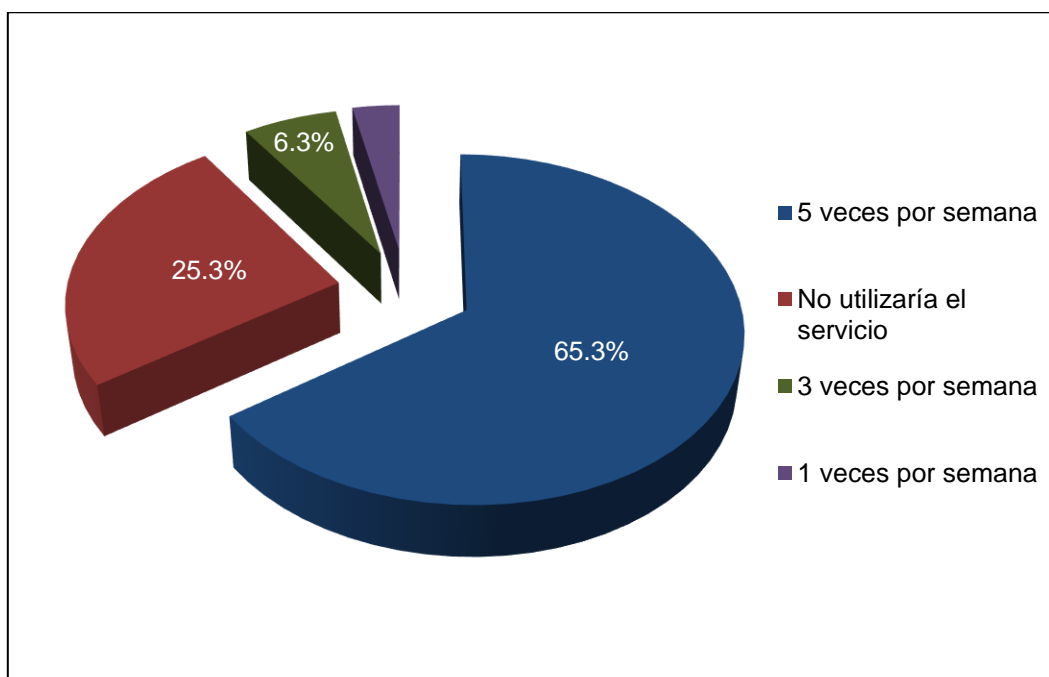
**Tabla 21**  
**Frecuencia con que las personas encuestadas utilizarían el servicio de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes**

<b>Frecuencia de uso</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
5 veces por semana	62	65,3%
No utilizaría el servicio	24	25,3%
3 veces por semana	6	6,3%
1 veces por semana	3	3,2%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración propia, a partir de información brindada por personas encuestadas, según pregunta # 11 del instrumento aplicado.

Gráfico 8

**Frecuencia con que las personas encuestadas utilizarían el servicio de una empresa nueva de transporte privado de estudiantes.**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

La tabla y gráfico mostrados, brindan información relevante respecto a la puesta en marcha de la empresa, ya que se evidencian que un poco más del 65 % de la muestra utilizaría los servicios de la empresa de transporte todos los días hábiles de la semana, y menos del 10 % de los encuestados contrataría el servicio, pero con una frecuencia inferior. Esta información ratifica que las personas que podrían llegar a adquirir los servicios de una nueva empresa de transporte de estudiantes, lo harían utilizando la totalidad de la capacidad de servicio que se ofrece, lo cual refuerza el hecho que existe mercado para brindar servicios de traslado de escolares y colegiales.

Seguidamente se presentan los montos que las personas encuestadas estarían dispuestas a pagar por los servicios de transporte de estudiantes.

Esta información sirve como insumo para la toma de decisiones respecto a las tarifas a establecer por los servicios de la empresa:

**Tabla 22**

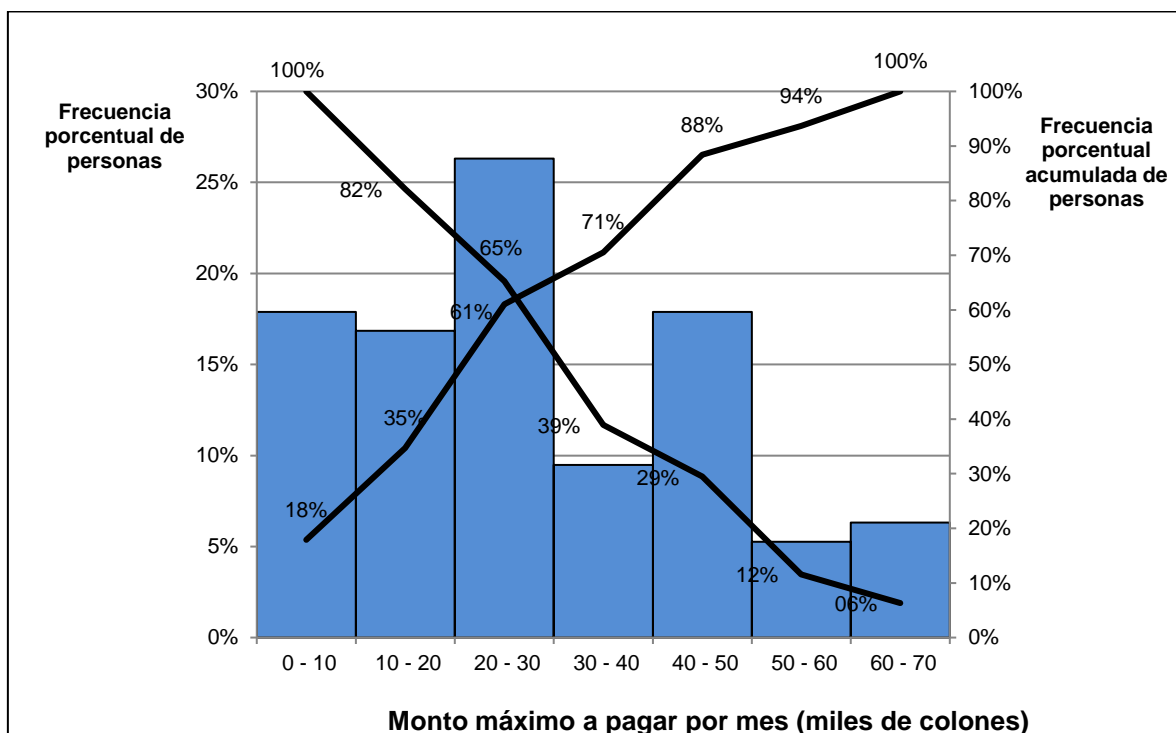
**Cantidad máxima mensual que las personas encuestadas estarían dispuestas a pagar por un servicio de transporte privado de estudiantes**

<b>Cantidad máxima a pagar por mes (colones)</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>FA% menos de</b>	<b>FA% más de</b>
Menos de ₡10 000	17	17,9%	17,9%	100,0%
₡10 000 - ₡20 000	16	16,8%	34,7%	82,1%
₡20 000 - ₡30 000	25	26,3%	61,1%	65,3%
₡30 000 - ₡40 000	9	9,5%	70,5%	38,9%
₡40 000 - ₡50 000	17	17,9%	88,4%	29,5%
₡50 000 - ₡60 000	5	5,3%	93,7%	11,6%
₡60 000 - ₡70 000	6	6,3%	100,0%	6,3%
<b>Total n</b>	<b>95</b>	<b>100,0%</b>		

Fuente: elaboración propia, a partir de información brindada por personas encuestadas, según pregunta # 12 del instrumento aplicado.

Gráfico 9

**Cantidad máxima mensual que las personas encuestadas estarían dispuestas a pagar por un servicio de transporte privado de estudiantes**



Fuente: elaboración con base en la tabla anterior.

Con base en la tabla y gráfico presentados, un acumulado de 34,7 % de los encuestados solamente pagaría una mensualidad hasta ₡20 000; esta proporción coincide con el grupo de personas que no utilizaría del todo los servicios, o que solamente aplicaría las modalidades medio recorrido o frecuencia de uso inferior a 5 días por semana.

También, es posible establecer que 26 % de los encuestados, estarían dispuestos a pagar entre ₡20 000 y ₡30 000.

Se evidencia que 39 % de la muestra estaría dispuesta a pagar más de 30 000, alcanzando un tope de 70 000; los datos anteriores se consideran relevantes para la proyección de ingresos.

## 4.4. SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO

### 4.4.1. Supuestos

A continuación, se indican los supuestos del estudio financiero:

CUADRO #1  
CUADRO DE SUPUESTOS

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	MONTO	AUMENTO	AÑOS					
				0	1	2	3	4	5
<b>SECTOR CAMBIARIO:</b>									
<b>TIPO DE CAMBIO:</b>		₡575		₡575	₡604	₡634	₡666	₡699	₡734
INFLACIÓN PROMEDIO	Anual		5%			5%	5%	5%	5%
INCREMENTO SALARIAL	Anual		5%			5%	5%	5%	5%
INCREMENTO DEL ALQUILER	Anual		5%			5%	5%	5%	5%
INCREMENTO SERVICIOS PÚBLICOS	Anual		5%			5%	5%	5%	5%
INCREMENTO VOLUMEN	Anual		0%			0%	0%	0%	0%
RANGO IMPUESTO DE RENTA		10%							
Tasa de interés crédito bancario		15%							
Plazo del crédito (años)		5							

ESTRUCTURA DE CAPITAL	Relativo	Costo	CCPP
Aporte de socios	60%	20,94%	12,56%
Deuda	40%	15,00%	6,00%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		<b>18,56%</b>

#### Otros datos:

Cantidad de unidades	Busetas	3
Precio del diesel	Litro	₡535
Personal operativo	Choferes	3

- a) Considera un plazo de operación de cinco años, además del año cero, en el cual se realizan las inversiones, para que el inicio de este proyecto se efectúe de forma correcta.

- b) El año cero es una especie de tecnicismo y se estima una duración máxima de cuatro meses para cumplir con toda la tramitología, adquisiciones y contrataciones.
- c) Se proyecta una inflación anual máxima de 5%. Este punto se toma como referencia para proyectar incrementos en ingresos, costos y gastos.
- d) Según el punto anterior, se estiman incrementos anuales de un 5% en promedio para el costo del servicio a partir del segundo año, de acuerdo con el porcentaje de inflación.
- e) Se estima un 5% de incremento salarial anual en promedio.
- f) Con respecto a los servicios públicos, el incremento será también de 5%, al igual que el costo de los alquileres.
- g) Se estima un tipo de cambio inicial de ₡575 por dólar americano, estimando un incremento anual de un 5%.
- h) Debido al monto estimado de los ingresos, este proyecto se ubicará en un rango tributario de 10%.
- i) Se incluye un crédito bancario que según la consulta efectuada a entidades financieras que ofrecen facilidades, se incluyó a 5 años plazo, una tasa de interés de 15 % anual, con cuota perfectamente equilibrada.
- j) Referente al costo de los recursos propios, para su cálculo se utilizó la fórmula de valoración cuando se invierte por vez primera en una economía emergente como Costa Rica,  **$R_f + B (R_m - R_f) + \text{Riesgo país}$** , la cual considera que el rendimiento mínimo requerido para el aporte de los socios es igual a: la tasa libre de riesgo (tasa de los bonos

tesoro de Estados Unidos a 10 años, 2,31% según la revista Bloomberg), más la beta del sector que se estima en 1,49 (de acuerdo con la publicación de la Universidad del Valle) y este indicador se multiplica por la diferencia del rendimiento estimado de mercado menos la tasa libre de riesgo y además le adiciona el factor riesgo país, que se obtiene de la diferencia del rendimiento de los bonos soberanos de Costa Rica (9,79% según el sitio web del Banco Central de Costa Rica) menos la tasa libre de riesgo.

- k) Lo anterior nos sugiere un rendimiento requerido mínimo de 20,94% para los recursos propios.
- l) Del 100% de los recursos requeridos para financiar la inversión del proyecto, el aporte de socios será 60%, mientras que el restante 40% será mediante el crédito bancario que se mencionó anteriormente.
- m) Con base los supuestos el Costo de Capital Promedio Ponderado, CCPP, se estima en 18,56 %.

## 4.4.2. Análisis financiero

**CUADRO # 2**  
**RESUMEN DE INVERSIONES**  
**AÑO 0**  
**(En miles)**

DESCRIPCIÓN	ABSOLUTO	RELATIVO
1 Microbuses	Ø49.500	87%
2 Gastos legales	4.721	8%
3 Equipo y mobiliario	1.120	2%
4 Capital de trabajo	1.279	2%
<b>TOTAL</b>	<b>Ø56.619</b>	<b>100%</b>

**CUADRO # 2.1**  
**INVERSIÓN: EQUIPO DE TRANSPORTE**  
**AÑO 0**  
**(En colones)**

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO	TOTAL
1 Microbuses	3	¢16.500.000	¢49.500.000
<b>TOTAL</b>			<b>¢49.500.000</b>

**CUADRO # 2.2**  
**INVERSIÓN: GASTOS LEGALES Y OPERATIVOS**  
**AÑO 0**  
**(En colones)**

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO	TOTAL
1 Traspasos	3	¢886.716	¢2.660.148
2 Registro contratos prendarios	3	30.000	90.000
3 Derechos de circulación	3	273.916	821.748
4 Canon Concejo Transporte Público (CTP)	3	156.155	468.465
5 Revisión técnica vehicular y certificaciones	3	20.000	60.000
6 Seguro INS - Pólizas coberturas A y C	3	57.676	173.028
7 Otras certificaciones COSEVI	3	6.005	18.015
8 Rotulación busetas e imprevistos	1	10%	429.140
<b>TOTAL</b>			<b>¢4.720.544</b>

**CUADRO # 2.3**  
**INVERSIÓN: EQUIPO Y MOBILIARIO**  
**AÑO 0**  
**(En colones)**

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO	TOTAL
1 Computador portátil e impresora	1	¢576.609	¢576.609
2 Escritorio con silla	1	228.337	228.337
3 Archivador	1	188.990	188.990
4 Teléfono inalámbrico	1	24.521	24.521
5 Imprevistos	1	10%	101.846
<b>TOTAL</b>			<b>¢1.120.303</b>

**CUADRO # 2.4**  
**INVERSIÓN: CAPITAL DE TRABAJO**  
**AÑO 0**  
**(En colones)**

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO	TOTAL
1 Remuneraciones (2 semanas)	1	¢742.500	¢742.500
2 Permisos municipales (0,5% de ingresos)	1	432.000	432.000
3 Permiso Ministerio de Salud (0,1% de ingresos)	1	43.200	43.200
4 Imprevistos	1	5%	60.885
<b>TOTAL</b>			<b>¢1.278.585</b>

Como se aprecia en los cuadros anteriores, el total de inversiones se estima en ¢56,6 millones, del cual el porcentaje mayor que corresponde a 87 %

responderá a la inversión en los microbuses, modelos 2016 – 2017, los cuales permitirán transportar a quince estudiantes cada uno, para un total de 45 en total, en cada turno de ida y regreso.

En lo que respecta a los gastos legales y operativos por ¢4,7 millones, equivalente a 8 % de las inversiones, como se explicó previamente, corresponde a todos los aspectos relacionados con la reglamentación para poner en operación el proyecto. Dentro de ese monto sobresale lo relativo a los gastos por trasposos, derechos de circulación y cánones, un monto de ¢4,0 millones.

En relación con el mobiliario y equipo de oficina, un monto de ¢1,1 millones solamente se considera lo necesario para acondicionar una pequeña área, como se indicó anteriormente en este capítulo, desde donde se efectuará la parte administrativa.

En lo relativo al capital de trabajo, en el monto de unos ¢1,3 millones que se incluye en el cuadro 2.4, se consideran gastos básicos incluyendo el equivalente a dos semanas de remuneraciones para capacitar al personal seleccionado durante el proceso de inducción.

**CUADRO # 3**  
**PROYECCIÓN DE INGRESOS**  
**AÑOS 1 - 5**  
**(Datos ingresos finales en miles)**

DESCRIPCIÓN	Datos	AÑOS					TOTAL
		1	2	3	4	5	
Estudiantes por buseta	15						
Busetas	3						
Turnos	2,00						
Total clientes mensuales	90						
Meses	12						
Volumen anual de servicios	1.080						
<b>Volumen anual de servicios</b>		<b>1.080</b>	<b>1.080</b>	<b>1.080</b>	<b>1.080</b>	<b>1.080</b>	<b>5.400</b>
Precio promedio por servicio		¢40.000	¢42.000	¢44.100	¢46.305	¢48.620	
<b>TOTAL INGRESOS ANUALES</b>		<b>¢43.200</b>	<b>¢45.360</b>	<b>¢47.628</b>	<b>¢50.009</b>	<b>¢52.510</b>	<b>¢238.707</b>

Para proyectar los ingresos se parte de que se invertirá en la adquisición de tres microbuses, modelos 2016 – 2017, los cuales permitirán transportar a quince estudiantes cada uno, para un total de 45 en total, en cada turno de ida y regreso. Debido a que a partir de los datos del MEP, además de los recopilados en la encuesta, se considera que es posible preparar y cumplir con dos rutas para cada microbús, dado a que lo que se necesita es organización y programación por parte de la parte administrativa y compromiso de los conductores, para un total de 90 estudiantes.

El precio inicial promedio por servicio se proyectó en ¢40.000 mensuales, para ello se enfocará en la búsqueda de aquellos padres de familia que estén dispuestos a pagar dicho monto. Se debe recordar que, según los resultados de la encuesta, al menos 39 % respondió que estaría dispuesto a cancelar esa suma o incluso más alta. El precio del servicio aumentará cada año, con base en el porcentaje de inflación que se estimó en 5 % anual, en promedio.

No se asume incremento en el volumen de prestación de servicios, debido a que se considera que, con dos rutas por cada microbús, será posible brindar un servicio de calidad para mantener la empresa operando satisfactoriamente por el plazo que se proyecta en este análisis.

**CUADRO # 4**  
**PROYECCIÓN DE SALARIOS**  
**AÑOS 1 - 10**  
(Datos anuales en miles)

DESCRIPCIÓN	MESES	COSTO	AÑOS					TOTAL	
			0	1	2	3	4		5
1 Coordinador - Conductor 1	12	¢350.000		¢4.200	¢4.410	¢4.631	¢4.862	¢5.105	¢23.208
2 Conductor 2	12	320.000		3.840	4.032	4.234	4.445	4.668	21.218
3 Conductor 3	12	320.000		3.840	4.032	4.234	4.445	4.668	21.218
<b>SUBTOTAL</b>		<b>¢990.000</b>		<b>¢11.880</b>	<b>¢12.474</b>	<b>¢13.098</b>	<b>¢13.753</b>	<b>¢14.440</b>	<b>¢65.644</b>
<b>Cargas sociales</b>		<b>50%</b>		<b>¢5.940</b>	<b>¢6.237</b>	<b>¢6.549</b>	<b>¢6.876</b>	<b>¢7.220</b>	<b>¢32.822</b>
<b>TOTAL</b>		<b>¢1.485.000</b>		<b>¢17.820</b>	<b>¢18.711</b>	<b>¢19.647</b>	<b>¢20.629</b>	<b>¢21.660</b>	<b>¢98.467</b>

**NOTA:** además de tareas administrativas, el coordinador debe cumplir los mismos requisitos operativos que los conductores.

Con respecto a los conductores, como ya se ha indicado antes, serán tres colaboradores, uno de ellos se encargará de ver detalles relacionados con la coordinación, para quien se incluye un salario mensual de ¢350 mil, mientras que los otros dos choferes devengarán ¢320 mil mensuales. Los salarios corresponden a la tabla del Ministerio de Trabajo

Hay que hacer la salvedad que, se estima que lo que cada conductor deberá emplear de tiempo en sus labores diarias será un máximo de unas cinco horas o 25 horas semanales, sin embargo, se incluyen salarios de ley para jornadas de tiempo completo de 48 horas, con el propósito de cubrir también los montos correspondientes a los acompañantes de los choferes, quienes se encargarían de asistirlo y también ayudar a los estudiantes.

Relacionado con las cargas sociales, incluyen los pagos mensuales a la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), al Banco Popular, INA, IMAS y Asignaciones Familiares, equivalente a 26,35%, además de lo que respecta a

los beneficios como aguinaldo, 8,33% y vacaciones, 3,85%, póliza de riesgos profesionales del trabajo del Instituto Nacional de Seguros (INS), 5% y el porcentaje restante para preaviso y cesantía.

En los salarios se proyectaron aumentos anuales de 5 % en promedio, para compensar los efectos de la inflación y también para ser consistentes con las variaciones de otros indicadores parámetros.

**CUADRO # 5**  
**PROYECCIÓN DE COSTOS DE COMBUSTIBLE**  
**AÑOS 1 - 5**  
**(Datos costo final en miles)**

DESCRIPCIÓN	AÑOS					TOTAL
	1	2	3	4	5	
Recorrido diario por unidad	30,00					
Busetas	3,00					
Total recorrido diario	90,00					
Días a la semana	5					
Semanas al año	50					
Total kilómetros al año	22.500					
Rendimiento promedio / litro	10,00					
Total litros al año	2.250					
Precio por litro de diesel	¢535					
<b>TOTAL</b>		<b>¢1.204</b>	<b>¢1.264</b>	<b>¢1.327</b>	<b>¢1.393</b>	<b>¢1.463</b>
						<b>6.651</b>

De acuerdo con el cuadro anterior, se asume un recorrido diario de 90 kilómetros en conjunto para las tres unidades, cubriendo las rutas que le corresponde a cada una de ellas.

Debido a que se consideran unidades modelo 2016 – 2017, con rendimiento óptimo de combustible de unos diez kilómetros por litro de diésel, lo cual minimiza este tipo de gasto, se supone que se gastarían unos ¢1,2 millones anuales por este concepto, con un aumento anual de 5 % en el costo del combustible, debido a los efectos de la inflación. Como ya se indicó, no se asume incremento en la prestación de servicios en ninguno de los años analizados.

**CUADRO # 6**  
**GASTOS ADMINISTRATIVOS**  
**AÑOS 1 - 5**  
**(Datos en miles)**

DESCRIPCIÓN	Cantidad	COSTO	AÑOS					TOTAL
			1	2	3	4	5	
1 Derechos de circulación	3	¢274		¢822	¢863	¢906	¢951	¢3.542
2 Canon Concejo Transporte F	3	¢156		468	492	516	542	2.019
3 Seguro INS - Pólizas cobert	3	¢58		173	182	191	200	746
4 Revisión técnica vehicular	3	¢20		60	63	66	69	259
5 Contabilidad	12	¢25	300	315	331	347	365	1.658
6 Suministros de oficina	12	¢5	60	60	60	60	60	300
7 Otros	12	¢5	60	63	66	69	73	332
<b>TOTAL</b>			<b>¢420</b>	<b>¢1.961</b>	<b>¢2.056</b>	<b>¢2.156</b>	<b>¢2.261</b>	<b>¢8.855</b>

**NOTA:** los ítems 1 a 4, ya fueron contemplados en inversiones, lo que respecta al año 1.

En el cuadro anterior se incluye lo que se refiere a los gastos administrativos y se consideran las erogaciones necesarias para cubrir los derechos reglamentarios fijados por ley para circular legalmente en el país, además de los costos de la contabilidad y permisos municipales u otros.

Como se puede observar en dicho cuadro, para el primer año de operación no se contemplan algunos de estos gastos, debido a que ya se consideraron en el rubro de inversiones del año cero.

Al igual que en otras partes de este análisis y para ser consistentes, se considera un incremento anual por efectos de la inflación de 5 % en promedio.

**CUADRO # 7**  
**COSTO PROYECTADO DE ALQUILER PARQUEO**  
**AÑOS 1 - 5**  
**(En miles)**

DESCRIPCIÓN	Pago mensual	Incremento anual	AÑOS					TOTAL
			1	2	3	4	5	
Pago mensual	¢150	5%	¢1.800	¢1.890	¢1.985	¢2.084	¢2.188	¢9.946
<b>TOTAL ALQUILERES</b>			<b>¢1.800</b>	<b>¢1.890</b>	<b>¢1.985</b>	<b>¢2.084</b>	<b>¢2.188</b>	<b>¢9.946</b>

Como ya se indicó, en el caso del alquiler o arrendamiento, solamente se consideran los costos relacionados con el predio en San Vicente de Moravia, en donde deberán guardarse las unidades, un promedio de ¢50 mil mensuales por cada uno, en total ¢150 mil. En el análisis no se considera gasto por alquiler de oficina debido a que un socio aportará un espacio para la empresa, situación que se acostumbra en este tipo de negocio.

Se considera, además, un aumento anual por efectos de la inflación de 5 % en promedio, en el costo del alquiler.

**CUADRO # 8**  
**PROYECCIÓN DEL GASTO POR SERVICIOS PÚBLICOS**  
**AÑO 1 - 5**  
**(En miles)**

DESCRIPCIÓN	Gasto mensual	Incremento anual	AÑOS					TOTAL
			1	2	3	4	5	
1. Electricidad	¢20	5%	¢240	¢252	¢265	¢278	¢292	¢1.326
2. Agua y alcantarillado	¢5	5%	60	63	66	69	73	332
3. Teléfonos e internet	¢25	5%	300	315	331	347	365	1.658
<b>TOTAL</b>	<b>¢50</b>		<b>¢600</b>	<b>¢630</b>	<b>¢662</b>	<b>¢695</b>	<b>¢729</b>	<b>¢3.315</b>

Referente a los servicios públicos, se proyecta un gasto mensual de ¢50 mil en promedio, equivalentes a ¢600 mil durante el primer año de operaciones.

Según los supuestos ya indicados, se asume 5 % anual en promedio como aumento derivado de los efectos de la inflación.

**CUADRO # 9**  
**CÁLCULO DE LA DEPRECIACIÓN ANUAL**  
**AÑOS 1 - 5**  
**(En miles)**

DESCRIPCIÓN	Monto	% de amortización	AÑOS					Total Anual	Valor residual
			1	2	3	4	5		
1 Microbuses	¢49.500	20%	¢9.900	¢9.900	¢9.900	¢9.900	¢9.900	¢49.500	¢0
2 Gastos legales	¢4.721	20%	¢944	¢944	¢944	¢944	¢944	¢4.721	¢0
3 Equipo y mobiliario	¢1.120	20%	¢224	¢224	¢224	¢224	¢224	¢1.120	¢0
4 Capital de trabajo	¢1.279	0%						¢0	¢1.279
<b>TOTALES</b>	<b>¢56.619</b>		<b>¢11.068</b>	<b>¢11.068</b>	<b>¢11.068</b>	<b>¢11.068</b>	<b>¢11.068</b>	<b>¢55.341</b>	<b>¢1.279</b>

Como se puede observar en el cuadro anterior, debido a que la inversión principal corresponde a los microbuses, con una vida útil estimada en cinco años, para el total de inversiones se asume 20 % de depreciación y amortización anuales, equivalente a ¢11 millones, con lo que, al final del período considerado, el valor residual será cero, excepto en lo correspondiente al capital de trabajo.

**CUADRO 10**  
**TABLA DE INTERESES Y AMORTIZACIONES**  
**AÑOS 1 - 5**  
**(En miles)**

Financiamiento	€22.648	
Tasa anual	15,00%	
Plazo (años)	5	
Cuota anual	€6.756	€28.129

DESCRIPCIÓN	AÑOS					TOTAL
	1	2	3	4	5	
Intereses	€3.397	€2.893	€2.314	€1.648	€881	€11.133
Amortización	€3.359	€3.863	€4.442	€5.109	€5.875	€22.648
Saldo	€19.289	€15.426	€10.984	€5.875	€0	

Relacionado con el cuadro anterior y como ya se indicó, se incluye un préstamo bancario por €22,6 millones, que equivale a 40 % del monto total de la inversión proyectada, una tasa de interés anual de 15% sobre el saldo, un plazo de 5 años para cancelar la obligación y cuotas equilibradas que totalizan un poco más de €6,7 millones al año.

El apalancamiento financiero “con medida”, es decir, que no afecte indiscriminadamente los riesgos, se considera bueno porque, permite “compartir” dichos riesgos de inversión entre socios y acreedores, además de que ayuda a reducir los pagos por impuesto de renta, por el escudo fiscal del pago de los gastos financieros.

**CUADRO # 11**  
**PROYECCIÓN DEL FLUJO DE EFECTIVO - ESCENARIO BASE**  
**AÑOS 0 - 5**  
**(En miles)**

DESCRIPCIÓN	AÑOS					TOTAL	
	0	1	2	3	4		5
<b>INGRESOS:</b>							
Venta de servicios (Cuadro 3)		€43.200	€45.360	€47.628	€50.009	€52.510	€238.707
Otros: venta de busetas al final de su vida útil						9.900	9.900
<b>TOTAL INGRESOS</b>		<b>€43.200</b>	<b>€45.360</b>	<b>€47.628</b>	<b>€50.009</b>	<b>€62.410</b>	<b>€248.607</b>
<b>COSTOS Y GASTOS:</b>							
Salarios (Cuadro 4)		€17.820	€18.711	€19.647	€20.629	€21.660	€98.467
Combustible (Cuadro 5)		1.204	1.264	1.327	1.393	1.463	6.651
Mantenimiento (% de los ingresos)	5%	2.160	2.268	2.381	2.500	2.625	11.935
Gastos administrativos (Cuadro 6)		420	1.961	2.056	2.156	2.261	8.855
Alquiler oficina y predio (Cuadro 7)		1.800	1.890	1.985	2.084	2.188	9.946
Servicios públicos (Cuadro 8)		600	630	662	695	729	3.315
Depreciación (Cuadro 9)		11.068	11.068	11.068	11.068	11.068	55.341
<b>TOTAL COSTOS Y GASTOS</b>		<b>€35.072</b>	<b>€37.792</b>	<b>€39.126</b>	<b>€40.525</b>	<b>€41.995</b>	<b>€194.511</b>
<b>UTILIDAD ANTES INTERESES E IMPUESTOS</b>		<b>€8.128</b>	<b>€7.568</b>	<b>€8.502</b>	<b>€9.484</b>	<b>€20.415</b>	<b>€54.097</b>
<b>GASTOS FINANCIEROS (Cuadro 10)</b>		<b>(€3.397)</b>	<b>(€2.893)</b>	<b>(€2.314)</b>	<b>(€1.648)</b>	<b>(€881)</b>	<b>(€11.133)</b>
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>€4.731</b>	<b>€4.674</b>	<b>€6.189</b>	<b>€7.836</b>	<b>€19.533</b>	<b>€42.964</b>
<b>IMPUESTO DE RENTA</b>	10%	<b>(€473)</b>	<b>(€467)</b>	<b>(€619)</b>	<b>(€784)</b>	<b>(€1.953)</b>	<b>(€4.296)</b>
<b>UTILIDAD NETA DESPUÉS DE IMPUESTO</b>		<b>€4.258</b>	<b>€4.207</b>	<b>€5.570</b>	<b>€7.053</b>	<b>€17.580</b>	<b>€38.667</b>
<b>MÁS (MENOS):</b>							
Aporte de los socios		€33.972					€33.972
Financiamiento bancario		22.648					22.648
Depreciación		11.068	11.068	11.068	11.068	11.068	55.341
Valor residual (Capital de trabajo)						1.279	1.279
Inversiones (Cuadro 2)		(€56.619)					(€56.619)
Amortización del crédito (Cuadro 11)		-3.359	-3.863	-4.442	-5.109	-5.875	-22.648
<b>FLUJO NETO DE EFECTIVO ANUAL</b>		<b>€0</b>	<b>€11.967</b>	<b>€11.412</b>	<b>€12.196</b>	<b>€13.012</b>	<b>€24.052</b>
<b>FLUJO ACUMULADO DE EFECTIVO</b>		<b>€0</b>	<b>€11.967</b>	<b>€23.379</b>	<b>€35.575</b>	<b>€48.587</b>	<b>€72.639</b>

TIR	23,3%
VAN	€6.620
PAYBACK	4

En el cuadro anterior se resume el flujo de efectivo proyectado para el período operativo de cinco años, además del año cero que es cuando se realizan las inversiones.

Dentro del total de costos y gastos, se incluyó un porcentaje que equivale a 5% del total de ingresos para cubrir los costos de mantenimiento, ya que en unidades nuevas y con relativamente poco recorrido o kilometraje, ese porcentaje se considera razonable.

De acuerdo con los supuestos considerados, en todos los años analizados se registran utilidades antes de intereses e impuestos, UAI, además de utilidades antes de impuestos, UAI, asimismo, utilidades netas después de impuestos, lo cual se considera muy bueno.

Además, se proyectan superávits de efectivo durante todos los períodos considerados, con un saldo final de ¢72,6 millones, lo cual se considera muy importante, pues indica que, los ingresos permiten cumplir con todos los compromisos de inversión, operativos y financieros.

#### **4.4.3. Parámetros de rentabilidad**

Es conocido que para la evaluación de proyectos, se consideran tres indicadores básicos, los cuales son: la Tasa Interna de Retorno, TIR, el Valor Actual Neto, VAN y el Período de Pago, PAYBACK. En este análisis todos arrojaron resultados que se consideran muy buenos.

Relativo a la TIR, el análisis indicó 23,3%, lo cual como ya se dijo se considera muy bueno pues el Costo de Capital Promedio Ponderado fue 18,56 %, lo que implica la recomendación y aprobación del proyecto.

Con respecto al VAN, este superó los ¢6,6 millones, lo que también se considera muy bueno pues además de ser positivo, parece una cantidad apropiada para un proyecto de esta naturaleza y que sugiere su aprobación.

Referente al período de pago o PAYBACK, fue de 4 años, que se considera también muy bueno, pues se trata de una pyme de servicios con una inversión relativamente alta.

Con base en los indicadores anteriores, desde el punto de vista financiero se recomienda la aprobación del proyecto.

#### **4.4.4. Sensibilización**

Se consideraron dos escenarios adicionales que implican una disminución y un incremento de 2,50% en la utilización de los servicios, respectivamente, para lo cual se tomó como referencia el incremento por inflación promedio de 5 %, dividido entre dos.

**CUADRO # 12**  
**PROYECCIÓN DEL FLUJO DE EFECTIVO - REDUCCIÓN DE 2,50%**  
**AÑOS 0 - 5**  
**(En miles)**

DESCRIPCIÓN	AÑOS					TOTAL	
	0	1	2	3	4		5
<b>INGRESOS:</b>							
Venta de servicios (Cuadro 3)		€42.120	€44.226	€46.437	€48.759	€51.197	€232.740
Otros: venta de busetas al final de su vida útil						9.900	9.900
<b>TOTAL INGRESOS</b>		<b>€42.120</b>	<b>€44.226</b>	<b>€46.437</b>	<b>€48.759</b>	<b>€61.097</b>	<b>€242.640</b>
<b>COSTOS Y GASTOS:</b>							
Salarios (Cuadro 4)		€17.820	€18.711	€19.647	€20.629	€21.660	€98.467
Combustible (Cuadro 5)		1.204	1.264	1.327	1.393	1.463	6.651
Mantenimiento (% de los ingresos)	5%	2.106	2.211	2.322	2.438	2.560	11.637
Gastos administrativos (Cuadro 6)		420	1.961	2.056	2.156	2.261	8.855
Alquiler oficina y predio (Cuadro 7)		1.800	1.890	1.985	2.084	2.188	9.946
Servicios públicos (Cuadro 8)		600	630	662	695	729	3.315
Depreciación (Cuadro 9)		11.068	11.068	11.068	11.068	11.068	55.341
<b>TOTAL COSTOS Y GASTOS</b>		<b>€35.018</b>	<b>€37.736</b>	<b>€39.066</b>	<b>€40.463</b>	<b>€41.930</b>	<b>€194.212</b>
<b>UTILIDAD ANTES INTERESES E IMPUESTOS</b>		<b>€7.102</b>	<b>€6.490</b>	<b>€7.371</b>	<b>€8.296</b>	<b>€19.167</b>	<b>€48.427</b>
<b>GASTOS FINANCIEROS (Cuadro 10)</b>		<b>(€3.396)</b>	<b>(€2.893)</b>	<b>(€2.313)</b>	<b>(€1.647)</b>	<b>(€881)</b>	<b>(€11.131)</b>
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>€3.706</b>	<b>€3.598</b>	<b>€5.058</b>	<b>€6.649</b>	<b>€18.286</b>	<b>€37.297</b>
<b>IMPUESTO DE RENTA</b>	10%	<b>(€371)</b>	<b>(€360)</b>	<b>(€506)</b>	<b>(€665)</b>	<b>(€1.829)</b>	<b>(€3.730)</b>
<b>UTILIDAD NETA DESPUÉS DE IMPUESTO</b>		<b>€3.335</b>	<b>€3.238</b>	<b>€4.552</b>	<b>€5.984</b>	<b>€16.458</b>	<b>€33.567</b>
<b>MÁS (MENOS):</b>							
Aporte de los socios		€33.964					€33.964
Financiamiento bancario		22.643					22.643
Depreciación		11.068	11.068	11.068	11.068	11.068	55.341
Valor residual (Capital de trabajo)						1.266	1.266
Inversiones (Cuadro 2)		(€56.607)					(€56.607)
Amortización del crédito (Cuadro 11)		-3.358	-3.862	-4.441	-5.108	-5.874	-22.643
<b>FLUJO NETO DE EFECTIVO ANUAL</b>		<b>€0</b>	<b>€11.045</b>	<b>€10.444</b>	<b>€11.179</b>	<b>€11.945</b>	<b>€22.918</b>
<b>FLUJO ACUMULADO DE EFECTIVO</b>		<b>€0</b>	<b>€11.045</b>	<b>€21.489</b>	<b>€32.668</b>	<b>€44.613</b>	<b>€67.531</b>

TIR	21,1%
VAN	€3.528
PAYBACK	4

Se redujo la demanda en 2,50 %, lo cual no produjo mayores cambios en los resultados del análisis, considerando que no se presentan problemas de flujo de efectivo en ninguno de los años considerados, cerrando con un superávit al final del año 5 de  $\text{€}67,5$  millones.

Además, los parámetros de rentabilidad siguen siendo adecuados: la TIR sería 21,1%, que es más alto que el CCPP, el VAN alcanzaría  $\text{€}3,5$  millones y el PAYBACK se mantendría en cuatro años.

**CUADRO # 13**  
**PROYECCIÓN DEL FLUJO DE EFECTIVO - AUMENTO DE 2,50%**  
**AÑOS 0 - 5**  
**(En miles)**

DESCRIPCIÓN	AÑOS					TOTAL	
	0	1	2	3	4		5
<b>INGRESOS:</b>							
Venta de servicios (Cuadro 3)		¢44.280	¢46.494	¢48.819	¢51.260	¢53.823	¢244.675
Otros: venta de busetas al final de su vida útil						9.900	9.900
<b>TOTAL INGRESOS</b>		<b>¢44.280</b>	<b>¢46.494</b>	<b>¢48.819</b>	<b>¢51.260</b>	<b>¢63.723</b>	<b>¢254.575</b>
<b>COSTOS Y GASTOS:</b>							
Salarios (Cuadro 4)		¢17.820	¢18.711	¢19.647	¢20.629	¢21.660	¢98.467
Combustible (Cuadro 5)		1.204	1.264	1.327	1.393	1.463	6.651
Mantenimiento (% de los ingresos)	5%	2.214	2.325	2.441	2.563	2.691	12.234
Gastos administrativos (Cuadro 6)		420	1.961	2.056	2.156	2.261	8.855
Alquiler oficina y predio (Cuadro 7)		1.800	1.890	1.985	2.084	2.188	9.946
Servicios públicos (Cuadro 8)		600	630	662	695	729	3.315
Depreciación (Cuadro 9)		11.068	11.068	11.068	11.068	11.068	55.341
<b>TOTAL COSTOS Y GASTOS</b>		<b>¢35.126</b>	<b>¢37.849</b>	<b>¢39.185</b>	<b>¢40.588</b>	<b>¢42.061</b>	<b>¢194.809</b>
<b>UTILIDAD ANTES INTERESES E IMPUESTOS</b>		<b>¢9.154</b>	<b>¢8.645</b>	<b>¢9.634</b>	<b>¢10.672</b>	<b>¢21.662</b>	<b>¢59.766</b>
<b>GASTOS FINANCIEROS (Cuadro 10)</b>		<b>(¢3.398)</b>	<b>(¢2.894)</b>	<b>(¢2.314)</b>	<b>(¢1.648)</b>	<b>(¢881)</b>	<b>(¢11.136)</b>
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>¢5.756</b>	<b>¢5.751</b>	<b>¢7.319</b>	<b>¢9.024</b>	<b>¢20.780</b>	<b>¢48.630</b>
<b>IMPUESTO DE RENTA</b>	10%	<b>(¢576)</b>	<b>(¢575)</b>	<b>(¢732)</b>	<b>(¢902)</b>	<b>(¢2.078)</b>	<b>(¢4.863)</b>
<b>UTILIDAD NETA DESPUÉS DE IMPUESTO</b>		<b>¢5.181</b>	<b>¢5.176</b>	<b>¢6.587</b>	<b>¢8.121</b>	<b>¢18.702</b>	<b>¢43.767</b>
<b>MÁS (MENOS):</b>							
Aporte de los socios		¢33.979					¢33.979
Financiamiento bancario		22.653					22.653
Depreciación		11.068	11.068	11.068	11.068	11.068	55.341
Valor residual (Capital de trabajo)						1.291	1.291
Inversiones (Cuadro 2)		(¢56.632)					(¢56.632)
Amortización del crédito (Cuadro 11)		-3.360	-3.864	-4.443	-5.110	-5.876	-22.653
<b>FLUJO NETO DE EFECTIVO ANUAL</b>		<b>¢0</b>	<b>¢12.889</b>	<b>¢12.380</b>	<b>¢13.212</b>	<b>¢14.080</b>	<b>¢25.185</b>
<b>FLUJO ACUMULADO DE EFECTIVO</b>		<b>¢0</b>	<b>¢12.889</b>	<b>¢25.269</b>	<b>¢38.481</b>	<b>¢52.561</b>	<b>¢77.747</b>

TIR	25,4%
VAN	¢9.713
PAYBACK	3

La demanda por servicios efectivos aumentó 2,50%, cierra con utilidades y flujos netos de efectivo positivos durante todos los años analizados, lo que se considera excelente. Asimismo, los parámetros de rentabilidad mejoraron: la TIR sería 25,4 %, el VAN alcanzaría ¢9,7 millones y período de pago se lograría en un máximo de tres años.

**CAPÍTULO V**  
**CONCLUSIONES**

## CONCLUSIONES

A partir de los principales resultados y su análisis, se concluye que el presente trabajo alcanza el objetivo general de la investigación, ya que se establecen las condiciones para la puesta en marcha de una empresa de transporte de estudiantes, rentable y sostenible en el tiempo, que oferte servicios para escolares y colegiales en San Vicente de Moravia, San José, en el periodo 2017., mediante la propuesta de acciones sistemáticas y enfocadas en el cumplimiento de requisitos reglamentarios y legales, la adquisición de activos, recurso humano e infraestructura, la implementación de una estrategia comercial, la determinación de la viabilidad financiera de la empresa, y el establecimiento de políticas y objetivos empresariales que conlleven a la permanencia y mejoramiento continuo de la empresa.

A su vez, se cumplieron todos los objetivos específicos planteados en la investigación, para lo cual se presentan las siguientes conclusiones principales:

### **Requisitos legales:**

- Los requisitos legales a cumplir para la puesta en marcha del servicio de transporte de estudiantes, se enlistan a continuación:
  - Contar con título de propiedad y certificación de propiedad del Registro Público para microbuses que se adquieran.
  - Contar con el derecho de circulación, la revisión técnica vehicular, y la certificación del Consejo de Seguridad Vial respecto a la inexistencia de infracciones, para microbuses que se adquieran.

- Contar con certificación CCSS Trabajador independiente y certificación CCSS Patrono Físico, para el propietario de la empresa.
- Autenticar los contratos con centros educativos por parte de Abogado Notario Público.
- Contar con Póliza del Instituto Nacional de Seguros, coberturas A y C.
- Realizar el pago de canon del Consejo de Transporte Público, y adquirir el permiso de transporte de estudiantes.
- El monto total requerido para solventar los requisitos legales asociados a la puesta en marcha de la empresa de transporte de estudiantes, corresponde a ₡ 4 282 944,90, aproximadamente.
- Es viable cerrar la brecha de conformidad con los requisitos legales establecidos, en un plazo de aproximadamente 3,5 meses.

**Requisitos técnicos:**

- Los aspectos técnicos asociados a la implementación del servicio de transporte de estudiantes, corresponden a la adquisición e integración de:
  - Maquinaria: 3 microbuses con 5 años de vida útil.
  - Equipo de oficina: equipo de cómputo y mobiliario de oficina.
  - Recurso humano: 3 trabajadores calificados y 1 personal administrativo.
  - Instalaciones: Renta de oficina y estacionamiento.

- El monto total requerido para adquirir los activos de la empresa, y realizar el pago para el primer mes de instalaciones y recurso humano, y con ello solventar los aspectos técnicos asociados a la puesta en marcha de la empresa de transporte de estudiantes, corresponde a ¢ 62 862 913,90, aproximadamente.
- Se estima que el tiempo requerido para solventar la totalidad de aspectos técnicos que conlleva la puesta en marcha de la empresa, alcanza los 2,5 meses.

**Viabilidad comercial:**

- La viabilidad comercial para la puesta en marcha del servicio de transporte de estudiantes, se analizó a partir del estudio de mercado aplicado a una muestra de potenciales clientes de la empresa.
- Un poco más del 51 % de las personas encuestadas, presentaron una edad comprendida entre 35 y 47 años, y el 83,2 % fueron mujeres. La mayoría de los participantes (61,1 %) de la encuesta han alcanzado un nivel de educación universitaria. Estos resultados, describen las características sociodemográficas de los potenciales clientes de la empresa.
- Cerca del 75 % de los participantes de la encuesta tienen solamente 1 hijo y la proporción restante corresponde a padres o madres de familia que tienen 2 o 3 hijos, y casi el 38 % trasladan a sus hijos a los respectivos centros educativos mediante un vehículo privado contratado. Estos resultados muestran que existe la posibilidad de que una proporción considerable de padres de familia puedan adquirir los servicios de la

empresa de transporte, y cabe la opción de que contraten los servicios para más de 1 de sus hijos, lo cual demuestra que sí existe demanda de servicios de transporte de estudiantes.

- Casi el 75% de los participantes de la encuesta están dispuestos a valorar la oferta de una empresa nueva de transporte de estudiantes; a su vez, más del 52 % emplearían la modalidad de recorrido completo (ida y vuelta del centro educativo), y la proporción de personas que utilizarían el servicio 5 veces por semana, es superior al 65 % de la muestra. Estos resultados permiten concluir que la empresa, a través de una estrategia empresarial operacional y un sistema de gestión enfocado en la mejora del grado de calidad de los servicios y de la experiencia del usuario, podrá captar los clientes y mantener su estabilidad, lo cual ratifica su viabilidad comercial.
- Más del 82 % de las personas encuestadas están dispuestas a adquirir un servicio de transporte de estudiantes que presente un precio comprendido entre ₡ 10 000,00 y ₡ 70 000,00. Esto permite establecer que la mayoría de los potenciales clientes pueden costear los servicios de transporte al precio que se expone en la propuesta.

#### **Sostenibilidad financiera:**

- Para dar inicio a este negocio, se considera que la inversión a incurrir por ₡56,6 millones, es un monto relativamente bajo y accesible para el tipo de negocio.

- En ninguno de los años considerados en el análisis, el proyecto presentó problemas de flujo de efectivo, cerrando con un superávit acumulado al final del año 5, de  $\text{€}67,5$  millones, lo cual se considera muy bueno.
- Los parámetros de rentabilidad del análisis financiero se consideran excelentes: TIR de 23,3%, VAN por  $\text{€}6,6$  millones y PAYBACK de 4 años.
- Las sensibilizaciones de la demanda efectiva de servicios, con disminución e incremento de 2,50% respectivamente en ambos casos, permitió evaluar otros escenarios en los que este proyecto se desempeñó adecuadamente.

**CAPÍTULO VI**  
**PROPUESTA DE PLAN DE NEGOCIO**

## **6.1. NOMBRE DEL PROYECTO**

El nombre del proyecto es “Plan de negocios para la creación y sostenibilidad de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en Moravia, San José, período 2017”.

## **6.2. ANTECEDENTES**

Con este trabajo investigativo, se muestra cómo desarrollar una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en Moravia, San José.

El desarrollo de dicho proyecto se fundamenta a partir de condiciones legales, técnicas, operativas y financieras específicas, con base en los resultados obtenidos en la investigación.

La iniciativa aporta al desarrollo de la comunidad Moraviana, al tratarse de un emprendimiento que mejora la calidad de vida de los habitantes, al ajustarse a un emprendimiento que disminuye accidentes y otros percances para los estudiantes y padres de familia de diferentes escuelas y colegios de la localidad.

Mediante esta propuesta, se abre la posibilidad de dar servicio de transporte a estudiantes de al menos 10 centros educativos ubicados en San Vicente de Moravia, los cuales son: Colegio Nuestra Señora de Sion, Colegio Saint Francis, Colegio María Inmaculada, Colegio Saint Joseph, Centro Educativo Las Américas, Liceo Laboratorio Emma Gamboa, IPICIM, Escuela Porfirio Brenes Castro, Saint Anthony School, Escuela San Blas.

En la investigación realizada, no se detectó alguna empresa de transporte con presencia en todos los centros educativos mencionados.

## **6.3. OBJETIVOS**

### **6.3.1. Objetivo general de esta propuesta**

Diseñar una propuesta para la creación de una empresa de transporte de estudiantes, rentable y sostenible en el tiempo, que oferte servicios para escolares y colegiales en San Vicente de Moravia, San José, en el periodo 2017.

### **6.3.2. Objetivos específicos**

- a) Diagnosticar la situación actual de la empresa.
- b) Establecer las políticas de la empresa y su orientación estratégica.
- c) Describir el perfil del consumidor de los servicios de la empresa.
- d) Determinar la estrategia comercial de la empresa y las respectivas pautas financieras.
- e) Establecer un cronograma de ejecución de las actividades.

## 6.4. DIAGNÓSTICO FODA

Se procede a realizar un análisis de los aspectos internos y externos de la empresa, mediante un diagnóstico de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas. (FODA). El diagnóstico se presenta en la tabla que se muestra a continuación:

**Tabla 23.**  
**Diagnóstico FODA de la empresa.**

<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se cuenta con una clara identificación de los requisitos legales, técnicos, operativos y financieros que se deben solventar para poner en marcha la empresa.</li> <li>• Capacidad de mejora y ajuste, en caso de ser requerido por algún centro por modificaciones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se cuenta con experiencia o servicios previos, que permitan obtener referencias positivas y recomendaciones por parte de clientes.</li> </ul>
<b>Oportunidades</b>	<b>Amenazas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La publicidad de la competencia a través de medios digitales e internet, es muy baja o nula; solo se detectó presencia leve a nivel de redes sociales. Esto propicia el desarrollo de una campaña digital agresiva, que se enfoque en la población a atender.</li> <li>• No se detectó una empresa que atienda a la totalidad de los centros educativos presentes en San Vicente de Moravia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificaciones en ley de tránsito y reglamentos asociados al transporte de estudiantes.</li> <li>• Pérdida de interés por parte de la administración de centros educativos para establecer o continuar contratos de servicio de transporte de estudiantes.</li> <li>• Falta de presupuesto para aplicar medidas preventivas, correctivas o de mejora.</li> <li>• Padres de familia no consideran necesario utilizar los servicios de transporte de estudiantes de la empresa.</li> </ul>

Fuente: elaboración propia.

## **6.5. POLÍTICAS DE LA EMPRESA**

### **6.5.1. Política de calidad del servicio**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a brindar a sus clientes servicios de transporte de estudiantes en forma eficaz y confiable, mediante la puesta en práctica de diferentes políticas y procedimientos de trabajo, promoviendo así un alto grado de calidad y seguridad en los servicios que se brindan.

Para lograrlo, todo el personal que participa en el sistema de gestión y en las actividades de transporte de estudiantes, está comprometido a familiarizarse con toda la documentación del sistema de gestión de la calidad, a atender las labores que se le asignen según su puesto, a promover la mejora continua de la eficacia de la empresa, y a cumplir con los Reglamentos y Leyes de la República y los requisitos establecidos por los centros educativos.

### **6.5.2. Política de confidencialidad**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a asegurar y proteger la información confidencial y los derechos de propiedad de sus clientes en cualquiera de sus formas de manejo (contratos, minutas de reunión, información electrónica, etc.), a través del empleo de procedimientos que permitan cumplir con la totalidad de lo establecido en esta política.

### **6.5.3. Política de confiabilidad**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a evitar involucrarse en actividades que puedan disminuir la confianza en su competencia, juicio o integridad operativa, o perjudicar la integridad de los clientes y los estudiantes

que se transportan, a través del empleo de procedimientos que permitan cumplir con la totalidad de lo establecido en esta política.

#### **6.5.4. Política de revisión de pedidos, ofertas y contratos**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a realizar una revisión apropiada de cualquier pedido, oferta y/o contrato que se desee establecer, de manera que se asegure que los requisitos y acuerdos están adecuadamente definidos, documentados y entendidos. La empresa tiene la capacidad y los recursos para cumplir con los requisitos del cliente. Se define la ruta y proceso más apropiado y eficiente para satisfacer los requisitos de los clientes. Cualquier diferencia entre el pedido u oferta y el contrato es resuelta antes de iniciar cualquier trabajo, de modo que cada contrato sea aceptable tanto para la empresa como para el cliente, a través del empleo de procedimientos que permitan cumplir con la totalidad de lo establecido en esta política.

#### **6.5.5. Política de adquisición de servicios y suministros**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a evaluar adecuadamente los servicios o suministros que se adquieren y que afectan la calidad de los servicios que se brindan a los clientes, para así evitar que estos disminuyan la eficiencia y eficacia de los servicios que reciben los cliente, mediante procedimientos que permitan cumplir con la totalidad de lo establecido en esta política.

#### **6.5.6. Política de trabajos no conformes**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a realizar las acciones que se requieran implementar, cuando cualquier aspecto de su trabajo de

administración o de transporte de estudiantes, no sean conformes con los requisitos acordados con el cliente, mediante procedimientos que permitan cumplir con la totalidad de lo establecido en esta política.

#### **6.5.7. Política de acciones correctivas**

Los funcionarios de la empresa, se comprometen a implementar las acciones correctivas que sean requeridas, cuando haya sido identificado un trabajo no conforme o desvíos de las políticas y procedimientos del sistema de gestión o de las operaciones de transporte de estudiantes y así garantizar que no se presente su recurrencia.

#### **6.5.8. Política de atención de quejas**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a recibir, analizar y dar soluciones, de forma eficiente y eficaz, a los reclamos de los clientes, mediante procedimientos que permitan cumplir con la totalidad de lo establecido en esta política.

Los clientes tienen canales de comunicación disponibles para la emisión efectiva de quejas, tales como teléfono, cartas, correo electrónico, comunicación personal, entre otros, relacionados a cualquier actividad de la empresa.

#### **6.5.9. Política de personal**

Los funcionarios de la empresa se comprometen a identificar, de manera efectiva, las necesidades de capacitación que sean requeridas para garantizar la competencia del personal que gestiona o efectúa el trabajo que afecta la calidad de los servicios que se brindan a los clientes, y a proporcionar

oportunamente los insumos requeridos para que estas necesidades sean solventadas de la mejor manera.

La empresa realiza la selección de su personal basado en la formación, educación y experiencia. Su formación continuará bajo capacitación cuando sea requerido, y estas necesidades de capacitación se establecen de acuerdo con las necesidades presentes y futuras de la empresa, así como por la brecha de formación requerida para el puesto. También, con base en las acciones de mejora que pueda determinar a través de la evaluación del desempeño del personal, entre otras.

## **6.6. ORIENTACIÓN ESTRATÉGICA**

En este apartado, se puntualizan las acciones para alcanzar los fines de las políticas empresariales establecidas:

### **6.6.1. Misión**

Proveer a los estudiantes de escuelas y colegios de San Vicente de Moravia, de servicios confiables de transporte, mediante el desempeño personal competente, el uso de microbuses seguras y el cumplimiento de disposiciones legales y reglamentarias, con el fin de asegurar la satisfacción de los clientes con el servicio brindado.

### **6.6.2. Visión**

Desarrollar servicios en vanguardia del transporte de estudiantes, mediante la implementación de servicios eficientes y eficaces, en concordancia con el desarrollo tecnológico y los requerimientos de los usuarios.

### **6.6.3. Objetivos de calidad**

Se establecen objetivos de calidad que, en conjunto con las políticas establecidas, marquen el rumbo y accionen a la empresa de transporte de estudiantes.

El periodo que abarcan estos objetivos, corresponde al año 2017, con la finalidad de que se evalúe el grado de cumplimiento de los mismos, así como acciones a seguir para el 2018.

Se presentan a continuación:

**Tabla 24.**  
**Objetivos de calidad de la empresa.**

No.	Objetivo de calidad	Indicador	Meta	Responsable
1	Establecer contratos de servicios de transporte de estudiantes, con al menos el 5 centros educativos de primaria o secundaria de San Vicente de Moravia, San José.	$\frac{CCE}{TCE} * 100$ donde, CCE= cantidad de centros educativos con los cuales se logra establecer un contrato. TCE= Cantidad total de centros educativos propuestos.	100 %	Coordinación de la empresa.
2	Establecer al menos un método de pago electrónico que habilite el uso de tarjetas de crédito.	Cantidad de métodos de pago electrónicos establecidos.	Al menos uno que acepte tarjetas de crédito	Coordinación de la empresa.
3	Participar en actividades nacionales o internacionales asociadas al desarrollo empresarial o al marketing digital.	Cantidad de actividades en que se participa	Al menos una actividad	Coordinación de la empresa.

**Fuente: elaboración propia.**



A través de este análisis, se establece que los clientes se encontrarán ubicados a un máximo de 10 km del centro educativo, lo cual es importante considerar para el análisis de precios.

### **6.7.3. Análisis demográfico**

Las variables demográficas son:

- a) Edad: se observa como primer consumidor al adulto de 30 años en adelante. También se ha identificado como segundo consumidor al adulto de entre 20 a 30 años. Y como tercer consumidor estadísticamente se encuentra la población de 20 años y menos.
- b) Género: masculino y femenino.
- c) Tamaño de la familia: entre 2 a 5 miembros, máximo.
- d) Nivel Socioeconómico: medio, medio alto y alto.
- e) Profesión: nivel de estudios de bachillerato a universitario.

### **6.7.4. Análisis psico gráfico**

Las variables psico gráficas pueden ser numerosas, en este caso se nombrarán cuatro principales:

- a) Estilo de vida: el estilo de vida buscado se refiere principalmente en un ambiente seguro y moderno.
- b) Personalidad: tipo de personalidad determinada en cuanto a calidad e innovación, así como funcionalidad.
- c) Valores: rigen valores familiares muy cercanos entre ellos y solidarios entre amigos.

- d) Intereses: el consumidor se enfoca en precio y funcionalidad del producto, así como en sus beneficios para la salud.

#### **6.7.5. Análisis conductual**

El cliente individual se enfoca más en calidad, en un precio razonable, una información precisa y completa sobre el producto; es un cliente de clase media hacia arriba.

## 6.8. ESTRATEGIA COMERCIAL

La estrategia comercial de la empresa, se establece a través del producto, el precio, la plaza y la promoción, tal y como se muestra a continuación:

### 6.8.1. Producto

El producto corresponde al transporte privado de estudiantes, el cual puede dividirse en 6 productos según la modalidad de viaje y la frecuencia de uso por semana, tal y como se muestra a continuación

**Tabla 25.**

**Productos ofrecidos por la empresa de transporte de estudiantes.**

<b>No. de producto</b>	<b>Modalidad de viaje</b>	<b>Frecuencia de uso por semana</b>
1	Medio recorrido	1 vez
2	Medio recorrido	De 2 a 3 veces
3	Medio recorrido	De 4 a 5 veces
4	Recorrido completo	1 vez
5	Recorrido completo	De 2 a 3 veces
6	Recorrido completo	De 4 a 5 veces

Fuente: elaboración propia.

### 6.8.2. Precio

El precio de los productos establecidos en la tabla anterior, se propone tomando como base la distancia del punto de encuentro o de destino del estudiante, respecto a su hogar o centro educativo, según aplique; se establecen los precios base a partir de distancias de 1 km o menos. Con base en esta tarifa se aumentan los precios para las demás distancias de forma proporcional, en el

rango de 2 km a 10 km, aumentando un 11 % el costo por cada kilómetro de distancia. En la tabla que se presenta a continuación, se establecen los diferentes precios por cada producto identificado:

**Tabla 26.**  
**Precios de los productos ofrecidos por la empresa de transporte, según distancia de punto de encuentro o de destino.**

No. de producto	Modalidad de viaje	Frecuencia de uso por semana	Precio mensual según ubicación de punto de encuentro o destino	
			1 km de distancia del centro educativo	* Entre 2 km y 10 km de distancia del centro educativo
1	Medio recorrido	1 vez	₡10 000,00	₡11 100,00 - ₡19 900,00
2	Medio recorrido	De 2 a 3 veces	₡20 000,00	₡22 200,00 - ₡39 800,00
3	Medio recorrido	De 4 a 5 veces	₡30 000,00	₡33 300,00 - ₡59 700,00
4	Recorrido completo	1 vez	₡15 000,00	₡16 650,00 - ₡29 850,00
5	Recorrido completo	De 2 a 3 veces	₡25 000,00	₡27 750,00 - ₡49 750,00
6	Recorrido completo	De 4 a 5 veces	₡35 000,00	₡38 850,00 - ₡69 650,00

\* El precio incrementa 11% por cada kilómetro que aumenta la distancia del punto de encuentro y el centro educativo

**Fuente: elaboración propia.**

Para determinar la distancia que existe entre el punto de encuentro del o de destino del cliente, y el centro educativo, se utilizará la aplicación Google Maps.

### **6.8.3. Plaza**

Los productos de la empresa de transporte, se distribuirán a clientes con hijos que estén estudiando en algún centro educativo escolar o colegial en San Vicente de Moravia, San José.

#### **6.8.4. Promoción**

Las principales técnicas de promoción a utilizar son:

- a) Desarrollo de publicidad digital, mediante la elaboración de sitio web, y propaganda mediante plataforma Google AdWords.
- b) Publicaciones promocionales en redes sociales, como Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn, entre otras.
- c) Convenios con centros educativos, de forma tal que sea posible entregar información escrita de forma directa a padres de familia, en actividades como entrega de notas.
- d) Descuentos para padres de familia que deseen adquirir el servicio para más de uno de sus hijos.

## 6.9. PAUTAS FINANCIERAS

- Monto máximo de la inversión: ¢56,6 millones.
- Financiamiento de inversión: 60% aporte socios y 40% crédito bancario.
- Garantía financiamiento bancario: prendaria, fiduciaria y pólizas.
- Precio inicial promedio por cada servicio: ¢40.000.
- Meta: 90 clientes mensuales, durante todo el período de análisis.
- Estructura propuesta: un coordinador – conductor y otros dos conductores.
- Gobierno de la empresa: Junta Directiva.

6.10. CRONOGRAMA

**PLANEACIÓN ESTRATÉGICA y CONTROL  
CRONOGRAMA AÑO 0 - 5**

DESCRIPCIÓN	MESES AÑO 0				AÑOS				
	1	2	3	4	1	2	3	4	5
Requisitos legales	■	■			■	■	■	■	■
Requisitos técnicos	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>Planeación estratégica:</b>									
Elaboración Plan	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Aprobación Plan				■	■	■	■	■	■
<b>Planes operativos:</b>									
Elaboración del Presupuesto	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Aprobación del Presupuesto				■	■	■	■	■	■
Control Presupuestario					■	■	■	■	■
Retroalimentación					■	■	■	■	■

Fuente: elaboración propia.

## **6.11. CONCLUSIÓN**

Debido a los resultados de esta investigación, se concluye aprobar el presente plan de negocios como propuesta para llevar a cabo este proyecto de inversión.

## **BIBLIOGRAFÍA**

## BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Aguirre, A. (2014). *Estudio de factibilidad para establecer una clínica de ropa en la provincia de Alajuela*. (Tesis inédita de licenciatura). Universidad Hispanoamericana), San José, Costa Rica.

Amado, M. (2010). *Estudio de Factibilidad para la creación de una empresa que brindará el servicio de transporte de niños en edad escolar hacia centros de formación complementaria*. (Tesis de maestría, Universidad de San Carlos de Guatemala). Recuperado de [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/06/06\\_2946.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/06/06_2946.pdf)

Arroyo, G. (2015). *Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte dirigido a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, año 2015*. (Tesis de Ingeniería, Universidad Técnica Estatal de Quevedo). Recuperado de <http://repositorio.uteq.edu.ec/bitstream/43000/909/1/T-UTEQ-0165.pdf>

Chasi, J. (2016). *Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte escolar en la ciudad de Alamor, Cantón Puyango, Provincia de Loja*. (Tesis de Ingeniería, Universidad Nacional de Loja). Recuperado de <http://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/10068>

Chinchilla, A., Guerra, G. & Corrales, F. (2017). *Guía, trabajos finales de graduación, tesinas y tesis en ciencias sociales*. Costa Rica: Universidad Hispanoamericana.

Colegio de Contadores Públicos de México (2014). Análisis del Costo Promedio Ponderado de Capital (CPPC). *Boletín de Investigación de la Comisión de Desarrollo Finanzas y Sistema Financiero – Sur*, 16, 1-14.

Consejo de Transporte Público (2017). *Requisitos para permiso de estudiantes*. Recuperado de [http://www.ctp.go.cr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=126&Itemid=94](http://www.ctp.go.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=126&Itemid=94)

Consejo de Transporte Público (s.f). *Solicitud de autorización o renovación de permiso para el transporte de estudiantes*. Recuperado de <http://www.ctp.go.cr/images/pdf/Requisitos/ServiciosEspeciales/3.%20solicitud%20de%20autorizacin%20o%20renovacion%20de%20permiso%20para%20el%20transporte%20de%20estudiantes.pdf>

Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas, Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública (2016). *ABC de la viabilidad: Criterios para dar viabilidad a un proyecto de inversión pública*. Colombia: Departamento Nacional de Planeación.

Factibilidad Técnica u Op. (s.f). En *Universidad Montevávila*. Recuperado de [http://www.uma.edu.ve/moodle\\_uma/course/info.php?id=28](http://www.uma.edu.ve/moodle_uma/course/info.php?id=28)

Gitman, L. & Zutter, C. (2012). *Principios de Administración Financiera*. México: Pearson Educación.

González, L., Evans, R. & Pérez, D. (2017). *Manual: Vancouver, APA.: Citas y referencias bibliográficas*. Costa Rica: Universidad Hispanoamericana.

González, J. (2012). *Proyecto de prefactibilidad para la creación de una empresa de transporte en la universidad tecnológica equinoccial* 2012. (Tesis de Ingeniería, Universidad Tecnológica Equinoccial). Recuperado de [http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/7928/1/48349\\_1.pdf](http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/7928/1/48349_1.pdf)

Google. (s.f.). [Mapa de San Vicente, Moravia, Costa Rica en Google maps]. Recuperado el 25 de enero, 2017, de: [https://www.google.es/maps/place/Provincia+de+San+Jos%C3%A9,+San+Vicente,+Costa+Rica/@9.9599313,-84.0496482,15z/data=!4m8!1m2!6m1!1s1f-pu4H54\\_Ci3H34HBNb5hQt2FUU!3m4!1s0x8fa0e44253903c39:0xc024bf6c043bf51a!8m2!3d9.9634377!4d-84.0458179](https://www.google.es/maps/place/Provincia+de+San+Jos%C3%A9,+San+Vicente,+Costa+Rica/@9.9599313,-84.0496482,15z/data=!4m8!1m2!6m1!1s1f-pu4H54_Ci3H34HBNb5hQt2FUU!3m4!1s0x8fa0e44253903c39:0xc024bf6c043bf51a!8m2!3d9.9634377!4d-84.0458179)

Gutiérrez, H. (2011). Estudio de pre factibilidad para la creación de una empresa de mujeres dedicada a la producción de tortillas y otros alimentos, en Brasilito de Santa Cruz, Guanacaste. (Tesis de maestría, Instituto Centroamericano de Administración Pública). Recuperado de [http://biblioteca.icap.ac.cr/BLIVI/TESIS/2011/gutierrez\\_oviedo\\_hernan\\_2011\\_pr.pdf](http://biblioteca.icap.ac.cr/BLIVI/TESIS/2011/gutierrez_oviedo_hernan_2011_pr.pdf)

Hernández, S., Fernández, C. & Baptista, M. (2010). *Metodología de la investigación*. 5ª Edición. México D.F., México: MAC GRAW HILL.

Historia del transporte público (s.f.) En *Autotransportes San Antonio S.A.* Recuperado de <http://comolove.com/atsa/historia-del-transporte-publico/>

Hurtado, J. (2012). *Empresa de transporte interprovincial privado de puerta a puerta para los estudiantes de la ESPOL*. (Tesis de Ingeniería, Escuela Superior Politécnica del Litoral). Recuperado de <http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/24178>

Koepff, J. (2015). El Transporte Público en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. *Perspectivas*, 1, 1-11.

Lind, Douglas; Marchal, William; Wathen, Samuel. (2012). *Estadística aplicada a los negocios y la economía*. 16ª Edición. México: McGraw-Hill.

Manco, O. (2016). *Mercados financieros*. Colombia: Corporación Universitaria Remington.

Meza, J. (2010). *Evaluación Financiera de Proyectos: 10 casos prácticos resueltos en Excel*. Colombia: Ecoe Ediciones

Ministerio de Educación Pública (2016). Colegio Diurno-Noc 2016. Recuperado de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwikw5Ck1anSAhVDIFQKHQCHAx4QFggbMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mep.go.cr%2Findicadores\\_edu%2Fnomina%2FCOLEGIOS.xlsx&usg=AFQjCNEFetVoB-T2yol4Lu7wlnwr-f1P3A](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwikw5Ck1anSAhVDIFQKHQCHAx4QFggbMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mep.go.cr%2Findicadores_edu%2Fnomina%2FCOLEGIOS.xlsx&usg=AFQjCNEFetVoB-T2yol4Lu7wlnwr-f1P3A)

Ministerio de Educación Pública (2016). Escuelas diurnas 2016. Recuperado de [http://www.mep.go.cr/indicadores\\_edu/nomina/EscuelaDiurnas.xlsx](http://www.mep.go.cr/indicadores_edu/nomina/EscuelaDiurnas.xlsx)

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (2017). *Salarios mínimos, sector privado, primer y segundo semestre de 2017*. Recuperado de <http://www.mtss.go.cr/temas-laborales/salarios/Lista-salarios-I-sem-2017.pdf>

Organismo de investigación Judicial. (2013). *Memoria estadística 2013*. San José, Costa Rica: Autor.

Organismo de investigación Judicial. (2015). *Memoria estadística 2015*. San José, Costa Rica: Autor.

Pazos, E. & Gutiérrez, F. (s.f.). *Guía: Seminario de investigación*. Costa Rica: Universidad Hispanoamericana.

Pazos, Ethel; Gutiérrez, Federico. (2011). *Manual para el curso de métodos de investigación*. 1ª Edición. San José, Costa Rica: SECADE.

Padilla, M. (2011). *Formulación y Evaluación de proyectos*. Colombia: Eco Ediciones.

Rosario, J (2013). *Introducción a las fuentes primarias, secundarias y terciarias*. Recuperado de <https://es.slideshare.net/feminaexdesiderium/reconociendo-fuentes-primarias-y-secundarias>

Sánchez, E. (2015). *Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transportes de servicio especial en el municipio de Turmequé-Boyacá*. (Tesis de Administrador de Empresas, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia). Recuperado de <http://repositorio.uptc.edu.co/bitstream/001/1482/1/TGT-230.pdf>

Sapag, N. & Sapag, R. (2014). *Preparación y Evaluación de Proyectos*. 6ª Edición. México: Mc Graw Hill.

Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia – SIGEPLAN. (2013). *Manual de Formulación y Evaluación de Proyectos*. Guatemala: Autor.

Tasa de desempleo abierto (s.f). *En Instituto Nacional de Estadística y Censos*. Recuperado de <http://www.inec.go.cr/>

Transporte (s.f.). En *Saint Anthony School*. Recuperado de <http://site.saintanthony.ed.cr/transporte/>

Trujillo, Y. (2014). *Propuesta de asociación de un sistema productivo de aguacate (Persea Americana) previamente establecido con un nuevo cultivar de achira (Canna Edulis) en la inspección de San Adolfo Municipio de Acevedo Departamento del Huila*. (Tesis de Tecnólogo Agroforestal, Universidad Abierta a Distancia, Pitalito). Disponible en:<http://stadium.unad.edu.co/preview/UNAD.php?url=/bitstream/10596/2460/1/1078747529.pdf>

## **GLOSARIO**

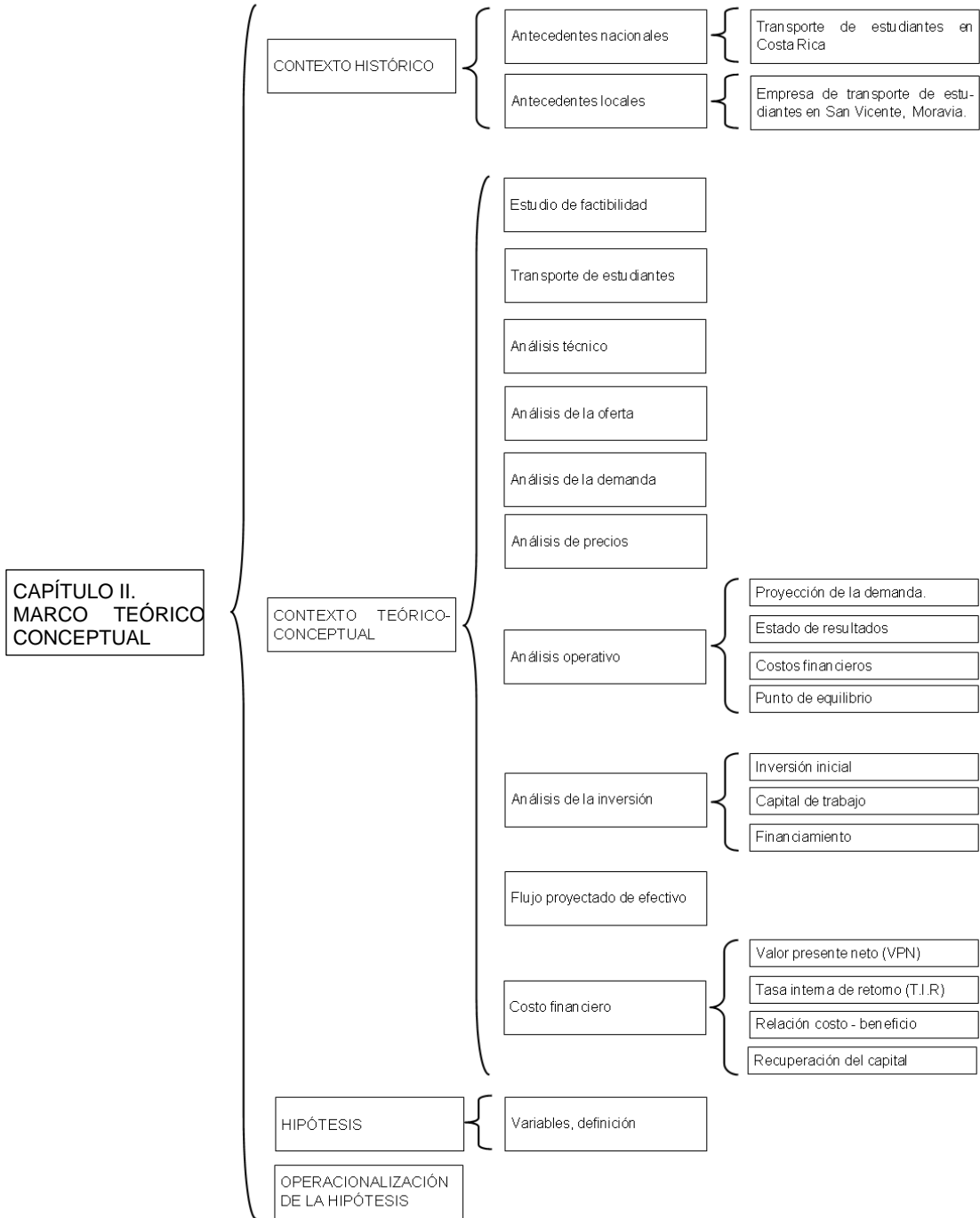
## GLOSARIO

**Embotellamiento:** Acumulación excesiva de personas o vehículos que impiden la circulación normal por un lugar.

**Centro Educativo:** Nombre genérico de cualquier centro docente, centro de enseñanza.

## **ANEXOS**

# Mapa conceptual del Capítulo 2. Marco Teórico



## Estructura del trabajo seminario de graduación cuadro 1

TS 102

<p><b>TÍTULO:</b>  <b>FACTIBILIDAD PARA ALCANZAR LA RENTABILIDAD EN LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DEDICADA AL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES DE PRIMARIA Y SECUNDARIA, EN MORAVIA, SAN JOSÉ. PERIODO 2017</b></p> <p><b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b>          ¿Cuáles son las condiciones para que sea factible establecer una empresa de transporte de estudiantes, que sea rentable y sostenible en el tiempo para ofrecer servicios para escolares y colegiales en San Vicente de Moravia, San José, en el periodo 2017?</p> <p><b>OBJETIVO GENERAL</b>          Establecer la factibilidad de desarrollo y puesta en marcha de una empresa de transporte de estudiantes rentable y sostenible en el tiempo, con base en condiciones técnicas, operativas y financieras definidas para ofrecer servicios para escolares y colegiales en San Vicente de Moravia, San José, en el periodo 2017.</p>	<p><b>OBJETIVOS ESPECIFICOS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identificar los requisitos que se deben cumplir para brindar el servicio de transporte de estudiantes de primaria y secundaria en Moravia.</li> <li>2. Determinar los aspectos técnicos que conlleva la puesta en marcha del servicio de transporte de estudiantes.</li> <li>3. Determinar las condiciones operativas y financieras para poner en marcha el servicio de transporte de estudiantes.</li> <li>4. Valorar la sostenibilidad del proyecto.</li> <li>5. Desarrollar la propuesta del Plan de Negocio del proyecto.</li> </ol> <p><b>HIPÓTESIS</b>          Es factible alcanzar la rentabilidad en la creación de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, en Moravia, San José, en el periodo 2017.</p>	<p><b>CONCLUSIONES.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. No aplica</li> <li>2.</li> <li>3.</li> <li>4.</li> <li>5.</li> <li>6.</li> <li>7.</li> <li>8.</li> </ol>
<p><b>FACTOR A:</b>          Factibilidad</p>	<p><b>FACTOR B:</b>          Rentabilidad en la creación de una empresa</p>	<p><b>FACTOR C:</b></p>



## Hoja de control de variables, indicadores y preguntas.

<b>Variables</b>	<b>Indicador</b>	<b>Instrumento</b>	<b>N° de pregunta</b>	<b>Se le aplica a</b>	<b>Observaciones</b>
Requisitos	Cantidad de requisitos	Observación	1	Fuentes secundarias	Sin observaciones.
Aspectos técnicos para puesta en marcha	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Características generales</li> <li>- Localización</li> <li>- Equipos</li> <li>- Instalaciones</li> </ul>	Observación	2	Fuentes secundarias	Sin observaciones.
Condiciones operativas para puesta en marcha	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Métodos y procedimientos</li> <li>- Proyección de la demanda</li> <li>- Estado de resultados</li> <li>- Ejecución</li> <li>- Eficiencia</li> <li>- Eficacia</li> <li>- Punto de equilibrio</li> </ul>	Observación	3	Fuentes secundarias	Sin observaciones.
Condiciones financieras para puesta en marcha	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inversión</li> <li>- Gastos</li> <li>- Utilidad de la operación del proyecto de inversión,</li> <li>- Capital de trabajo</li> <li>- Depreciaciones</li> <li>- Amortizaciones</li> <li>- Sueldos</li> <li>- Rentabilidad</li> </ul>	Observación	4	Fuentes secundarias	Sin observaciones.
Rentabilidad	Relación entre utilidades e inversión	Observación	1, 2, 3, 4	Fuentes secundarias	Sin observaciones.
		Cuestionario	9, 10, 11, 12, 13	Personas encuestadas	
Sostenibilidad	Grado de aceptación del servicio de transporte por parte de los potenciales clientes.	Cuestionario	9, 10, 11, 12, 13	Personas encuestadas	Sin observaciones.

## Instrumentos de recolección de datos

### Encuesta

**(Instrucciones: el entrevistador leerá cuidadosamente cada una de las preguntas formuladas en el siguiente cuestionario, tomando nota de las respuestas. De ser necesario, el entrevistador hará las aclaraciones pertinentes para procurar la mayor comprensión y fluidez de la entrevista)**

Mi nombre es Olga Madrigal, estudiante de la carrera de Administración de Empresas con énfasis en Banca y Finanzas de la Universidad Hispanoamericana. Me encuentro realizando mi trabajo final de graduación para optar por el grado de Licenciatura, por lo que le agradezco su colaboración al responder esta encuesta sobre la factibilidad de alcanzar la rentabilidad en la creación de una empresa dedicada al transporte de estudiantes de primaria y secundaria, San Vicente de Moravia, San José, periodo 2017.

La información brindada es estrictamente confidencial y será utilizada únicamente para fines académicos.

1. Código para identificación del encuestado: \_\_\_\_\_
2. Edad: \_\_\_\_\_
3. Género
  - a. Masculino
  - b. Femenino
4. ¿Cuál es el último nivel educativo que ud. ha alcanzado?
  - a. Primaria
  - b. Secundaria
  - c. Bachillerato en educación media
  - d. Universidad
  - e. Postgrado
5. Lugar de residencia:
  - a. Cantón: \_\_\_\_\_
  - b. Distrito: \_\_\_\_\_
  - c. Barrio: \_\_\_\_\_

6. ¿Tiene hijos que asistan a la escuela o el colegio? **(Si la respuesta fue la opción b, finaliza la encuesta).**

a. Si: Indique la cantidad de hijos \_\_\_\_\_

b. No.

7. ¿Asisten sus hijos a algún centro educativo ubicado en San Vicente de Moravia? **(Si la respuesta fue la opción b, finaliza la encuesta).**

a. Si: Indique el nombre del centro educativo (opcional):  
\_\_\_\_\_

b. No.

8. Sus hijos se trasladan a los centros educativos en:

a. Transporte público

b. Vehículo propio

c. Vehículo contratado

d. Otro: Indique \_\_\_\_\_

9. ¿Consideraría utilizar los servicios de transporte de estudiantes de una empresa nueva? **(Si la respuesta fue la opción b, finaliza la encuesta).**

a. Si.

b. No.

10. ¿Qué modalidad de servicio utilizaría?

a. Recorrido completo.

b. Medio recorrido (solamente ida o vuelta).

11. ¿Con qué frecuencia utilizaría este servicio?

a. 5 veces por semana.

b. 4 veces por semana.

c. 3 veces por semana.

d. 2 veces por semana.

e. 1 vez por semana.

12. ¿Cuál es la cantidad mensual máxima de dinero que estaría dispuesto(a) a pagar por este servicio para cada uno de sus hijos?

a. Entre ¢10 000 y ¢20 000

b. Entre ¢20 000 y ¢30 000

c. Entre ¢30 000 y ¢40 000

- d. Entre ¢40 000 y ¢50 000
- e. Entre ¢50 000 y ¢60 000
- f. Entre ¢60 000 y ¢70 000
- g. Más de ¢70 000

## Observación

(Instrucciones: La presente guía está diseñada para que el observador pueda recolectar datos necesarios para cumplir con el objetivo general de la investigación. Toda la información proviene de fuente secundaria o terciaria, por lo que se debe enfatizar en establecer su referencia adecuadamente.

Datos o documentos por recolectar	Anotaciones del observador
1. Requisitos legales y reglamentarios requeridos para brindar servicios de transporte de estudiantes en Costa Rica.	
2. Condiciones técnicas requeridas para la adecuada estructuración y ejecución del proyecto	
3. Proyección de la demanda, estado de resultados, costos financieros y el punto de equilibrio	
4. Inversión a realizar, el flujo proyectado de efectivo y los costos financieros asociados.	

## Registro de precios y cotizaciones



Bienes Raíces  
ID.: 8648300

### Alquiler de Oficinas | Oficinas Moravia Los Colegios

Fecha de publicación: 24/05/2017 2:24 pm

Categoría: Alquiler de Oficinas



#### Mapa



#### Información de la propiedad

**Localización:** San Vicente  
**Precio alquiler / mes** ₡161,500  
**Alquiler/M<sup>2</sup> de construcción:** ₡8,500  
**Baños:** 1  
**m<sup>2</sup>:** 19  
**Tamaño del lote:** 0  
**Estacionamientos:** 10

#### Información del anunciante

## Alquiler de Oficinas | Ofimar alquila en Oficentro cerca de Plaza Lincoln SO-04

Fecha de publicación: 31/05/2017 2:28 pm  
Categoría: Alquiler de Oficinas



### Información del anunciante

### Información de la propiedad

**Localización:** Moravia  
**Precio alquiler / mes** \$378.00  
**Alquiler/M<sup>2</sup> de construcción:** \$18.00  
**Baños:** 2  
**m<sup>2</sup>:** 21  
**Tamaño del lote:** 0  
**Estacionamientos:** 10



**Tipo de anunciante:** Agente  
**Contactar a:** Marcos Ramírez  
**Teléfono:** 7073 6134  
**Celular:** 2236 5194  
**Página Web :** <http://www.ofimarcrcr.co>

## Alquiler de Oficinas | Oficina en Moravia Alquiler

Fecha de publicación: 22/04/2017 12:31 pm  
Categoría: Alquiler de Oficinas



### Mapa



### Información de la propiedad

**Localización:** San Vicente

**Precio venta** ₱195,700

**Precio/M<sup>2</sup> de construcción:** ₱10,300

**Baños:** 1

**m<sup>2</sup>:** 19

**Tamaño del lote:** 0

**Estacionamientos:** 0

### Información del anunciante

## Alquiler de Oficinas | Oficina Moravia: ¡TODO INCLUIDO!

Fecha de publicación: 16/05/2017 11:42 pm

Categoría: Alquiler de Oficinas



### Mapa



### Información de la propiedad

**Localización:** San Vicente

**Precio alquiler / mes** ₡170,000

**Alquiler/M<sup>2</sup> de construcción:** ₡14,166

**Espacios:** 4

**Baños:** 5

**m<sup>2</sup>:** 12

**Tamaño del lote:** 12

### Información del anunciante

## Alquiler de Oficinas | EN ALQUILER ESPACIO PARA OFICINA, MORAVIA

Fecha de publicación: 29/11/2016 1:32 pm  
Categoría: Alquiler de Oficinas



### Información de la propiedad

**Localización:** San Vicente  
**Precio alquiler / mes** ₡150,000  
**Alquiler/M<sup>2</sup> de construcción:** ₡3,000  
**Baños:** 1  
**m<sup>2</sup>:** 50  
**Tamaño del lote:** 0  
**Estacionamientos:** 0

### Información del anunciante

**Tipo de anunciante:** Propietarios  
**Contactar a:** Bartolome Ubilla  
**Compañía:** MOVE IN REAL ESTATE  
**Teléfono:** 8920 4637  
[Más anuncios de este usuario](#)

