



1859



Universidad  
Nacional  
de Loja

**Universidad Nacional de Loja**

**Facultad Jurídica, Social y Administrativa**

**Carrera de Finanzas**

**Factores Asociados a la Sostenibilidad Financiera de las Cooperativas de Taxis  
Incluidas en la Economía Popular y Solidaria, Ciudad de Loja**

**Trabajo de Integración Curricular  
previo a la obtención del título de  
Licenciado en Finanzas**

**AUTOR:**

Edwin Francisco Bermeo Medina

**DIRECTORA:**

Econ. Germania del Pilar Sarmiento Castillo Mg. Sc.

Loja - Ecuador

2023

## Certificación

Loja 25 de abril de 2023

Econ. Germania del Pilar Sarmiento Castillo, Mg. Sc.

**DIRECTORA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

### **CERTIFICO:**

Que he revisado y orientado todo el proceso de elaboración del Trabajo de Integración Curricular denominado: **“Factores Asociados a la Sostenibilidad Financiera de las Cooperativas de Taxis Incluidas en la Economía Popular y Solidaria, Ciudad de Loja”**, previo a la obtención del título de **Licenciado en Finanzas**, de la autoría del estudiante **Edwin Francisco Bermeo Medina**, con **cédula de identidad Nro, 1105009052**, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja, para el efecto, autorizo la presentación para la respectiva sustentación y defensa.

Econ. Germania del Pilar Sarmiento Castillo Mg. Sc.

**DIRECTORA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

### **Autoría**

Yo, **Edwin Francisco Bermeo Medina**, declaro ser autor del presente Trabajo de Integración Curricular y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos y acciones legales, por el contenido de la misma. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja la publicación de mi Trabajo de Integración Curricular en el Repositorio Digital Institucional – Biblioteca Virtual.

**Firma:**

**Cédula de Identidad:** 1105009052  
**Fecha:** 12 de mayo de 2023  
**Correo electrónico:** edwin.bermeo@unl.edu.ec  
**Teléfono o Celular:** 0967888598

**Carta de Autorización por parte del autor, para consulta, reproducción parcial o total y/o publicación electrónica del texto completo, del Trabajo de Integración Curricular**

Yo, **Edwin Francisco Bermeo Medina**, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular denominado “**Factores Asociados a la Sostenibilidad Financiera de las Cooperativas de Taxis Incluidas en la Economía Popular y Solidaria, Ciudad de Loja**” como requisito para optar el título de **Licenciado en Finanzas** y autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, en las redes de información del país y del exterior con las cuales tenga convenio la Universidad. La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Integración Curricular que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 12 días de mayo de dos mil veintitrés.

**Firma:**

**Autor:** Edwin Francisco Bermeo Medina  
**Cédula de Identidad:** 1105009052  
**Dirección:** Av. Las Paltas y Manuel Belgrano  
**Correo electrónico:** [edwin.bermeo@unl.edu.ec](mailto:edwin.bermeo@unl.edu.ec)  
**Celular:** 0967888598

**DATOS COMPLEMENTARIOS**

**Director del trabajo de integración curricular:**  
Econ. Germania del Pilar Sarmiento Castillo, Mg. Sc.

## **Dedicatoria**

El presente trabajo se lo dedico primeramente a Dios, que con su sabiduría y fortaleza supo guiarme por buen camino y me dio la fortaleza necesaria para no rendirme y seguir adelante hasta alcanzar todas mis metas planteadas.

De manera especial, a mis padres Luz Medina Córdova y Francisco Bermeo Torres, quienes me ayudaron a salir adelante en mis estudios, apoyándome incondicionalmente en lo que más necesitaba, preocupándose por mí siempre, con un cariño paternal único, sus llamadas diarias a distancia preocupados por saber de mí y saber cómo estaba, el amor que mis padres me han brindado ha sido primordial para ser lo que soy ahora, siempre estaré agradecido con Dios por haberme dado la oportunidad de ser hijo de unos padres tan maravillosos como son ellos, los amo mucho y los admiro por ser mi mayor fuerza.

Finalmente, a mi novia, quien me apoyo y me brindo su compañía y consideración en todo el proceso de la investigación.

*Edwin Francisco Bermeo Medina*

## **Agradecimiento**

En primer lugar, agradezco a Dios por haberme brindado la sabiduría necesaria para poder culminar con éxito mis estudios, de igual manera a la Universidad Nacional de Loja, a la Facultad Jurídica, Social y Administrativa, Carrera de Finanzas, por acogerme en sus instalaciones y permitirme formarme como profesional, de manera especial a todos los docentes de la carrera, quienes brindaron su conocimiento y compromiso para que pueda aportar al desarrollo de la sociedad con ética y profesionalismo. Un agradecimiento especial a la Econ. Germania del Pilar Sarmiento Castillo, Mg. Sc., quien con su experiencia y su amabilidad coordinó el desarrollo del Trabajo de Integración Curricular.

De igual manera, a mis compañeros, quienes me brindaron de una u otra manera ayuda en el transcurso de toda la carrera.

A los socios de las cooperativas de taxis y a los directivos de las mismas en la ciudad de Loja, quienes brindaron la información pertinente y necesaria para el pleno desarrollo y culminación del presente trabajo.

Finalmente, a todas aquellas personas que estuvieron brindándome su ayuda y comprensión de una u otra manera en los momentos que más los necesitaba.

Gracias.

*Edwin Francisco Bermeo Medina*

## Índice de Contenidos

Portada .....	i
Certificación .....	ii
Autoría .....	iii
Carta de autorización .....	iv
Dedicatoria .....	v
Agradecimiento .....	vi
Índice de Contenidos .....	vii
Índice de tablas.....	x
Índice de figuras .....	xi
Índice de anexos.....	xii
<b>1. Título</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Resumen</b> .....	<b>2</b>
2.1. Abstract.....	3
<b>3. Introducción</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Marco Teórico</b> .....	<b>7</b>
4.1. Evidencia Empírica.....	7
4.2. Marco Conceptual .....	9
4.2.1. <i>Sistema Financiero</i> .....	9
4.2.2. <i>Sostenibilidad Financiera</i> .....	18
4.2.3. <i>Estrategia</i> .....	20
4.2.4. <i>La herramienta CANVAS</i> .....	23
4.3. Marco Legal.....	24
4.3.1. <i>Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera</i> .....	24
4.3.2. <i>Código Orgánico Monetario Y Financiero</i> .....	24
4.3.3. <i>Superintendencia de Economía Popular y Solidaria</i> .....	24
4.3.4. <i>Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria</i> .....	24
4.3.5. <i>Tributación de la Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria</i> .....	25
<b>5. Metodología</b> .....	<b>26</b>

5.1. Área de estudio .....	26
5.2. Enfoque de Investigación .....	27
5.2.1. Mixto.....	27
5.3. Métodos de Investigación.....	27
5.3.1. Cualitativo Inductivo.....	27
5.3.2. Cuantitativo deductivo .....	27
5.3.3. Analítico .....	27
5.4. Alcance de Investigación.....	28
5.4.1. Exploratoria.....	28
5.4.2. Descriptivo .....	28
5.5. Diseño de Investigación .....	28
5.5.1. Transversal .....	28
5.6. Técnicas de Investigación .....	29
5.6.1. Encuesta .....	29
5.6.2. Entrevista .....	29
5.6.3. Población y Muestra .....	29
5.7. Fuentes de información.....	31
5.8. Procedimiento y análisis de datos.....	31
<b>6. Resultados.....</b>	<b>33</b>
6.1. Objetivo 1: Caracterizar el sector cooperativo de transportes de taxis de la ciudad de Loja. ....	33
6.1.1. <i>Caracterización de los socios de las cooperativas de taxis pertenecientes a las organizaciones de la EPS.....</i>	<i>33</i>
6.1.2. <i>Caracterización de las organizaciones de la EPS mediante la información recopilada de las entrevistas dirigidas a las cooperativas de taxis. ....</i>	<i>40</i>
6.2. Objetivo 2: Identificar los factores intervinientes en la sostenibilidad del sector cooperativo de transporte de la ciudad de Loja.....	42
6.3. Objetivo 3: Proponer estrategias de gestión de los factores relacionados en la sostenibilidad financiera. ....	47
<b>7. Discusión .....</b>	<b>54</b>



<b>8. Conclusiones.....</b>	<b>57</b>
<b>9. Recomendaciones .....</b>	<b>58</b>
<b>10. Bibliografía.....</b>	<b>59</b>
<b>11. Anexos.....</b>	<b>65</b>

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1.</b> Concepto de Sostenibilidad Financiera. ....	18
<b>Tabla 2.</b> Número de Cooperativas de taxi convencional registrados en la SEPS .....	29
<b>Tabla 3.</b> Género y estado Civil .....	33
<b>Tabla 4.</b> Nivel de instrucción .....	34
<b>Tabla 5.</b> Ingresos y gastos de las unidades de taxi .....	34
<b>Tabla 6.</b> Monto de ingresos destinado al ahorro.....	35
<b>Tabla 7.</b> Labor adicional en taxi.....	35
<b>Tabla 8.</b> Características valoradas por el usuario.....	36
<b>Tabla 9.</b> Retroalimentación de los usuarios respecto al servicio recibido .....	36
<b>Tabla 10.</b> Disponibilidad de incremento de aporte financiero.....	37
<b>Tabla 11.</b> Cursos y capacitación .....	37
<b>Tabla 12.</b> Servicio odontológico a familiares.....	38
<b>Tabla 13.</b> Existencia de seguro de vida o de accidentes.....	38
<b>Tabla 14.</b> Aceptación de servicios con convenio .....	39
<b>Tabla 15.</b> Matriz de hallazgos.....	40
<b>Tabla 16.</b> Factores internos- Matriz de hallazgos .....	42
<b>Tabla 17.</b> Factores externos- Matriz de hallazgos .....	43
<b>Tabla 18.</b> Matriz de estrategias .....	47
<b>Tabla 19.</b> Matriz de Estrategias y Objetivos.....	52

## Índice de Figuras

<b>Figura 1.</b> Estructura del Sistema Financiero.....	10
<b>Figura 2.</b> Sector Financiero Popular y Solidario .....	13
<b>Figura 3.</b> Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria .....	15
<b>Figura 4.</b> Organizaciones que forman parte del Sector Cooperativo.....	17
<b>Figura 5.</b> Modelos de Medición de la Sostenibilidad Financiera .....	19
<b>Figura 6 .</b> Herramienta Canvas .....	23
<b>Figura 7.</b> Ubicación de las Compañías de Taxis .....	26
<b>Figura 8.</b> Proceso metodológico de la investigación .....	28
<b>Figura 9.</b> Factores y cualidades del servicio de taxis .....	44
<b>Figura 10.</b> Aspectos Negativos .....	45
<b>Figura 11.</b> Factores internos y externos .....	50
<b>Figura 12.</b> Modelo Canvas Organizaciones de Taxis de la ciudad de Loja.....	51

## Índice de Anexos

<b>Anexo 1.</b> Encuesta .....	65
<b>Anexo 2.</b> Entrevista .....	69
<b>Anexo 3.</b> Nómina de cooperativas de taxis y su participación individual.....	71
<b>Anexo 4.</b> Evidencias fotográficas de la aplicación de encuestas.....	72
<b>Anexo 5.</b> Evidencias fotográficas de la aplicación de entrevistas.....	73
<b>Anexo 6.</b> Resumen financiero mensual .....	74
<b>Anexo 7.</b> Certificado de Traducción de Inglés .....	75

## **1. Título**

Factores Asociados a la Sostenibilidad Financiera de las Cooperativas de Taxis Incluidas en la Economía Popular y Solidaria, Ciudad de Loja

## 2. Resumen

La sostenibilidad financiera en las organizaciones de la economía popular y solidaria, se ha convertido hoy en día, en una temática que requiere de profundo estudio, es por ello, que el objetivo de esta propuesta es analizar los factores que intervienen en la sostenibilidad financiera y las estrategias que se deben emplear en la gestión administrativa de una organización. El proceso metodológico fue mixto, de tipo exploratorio descriptivo, en lo concerniente con los métodos se utilizaron el método inductivo y deductivo, las técnicas de investigación, fueron la encuesta la cual fue aplicada a una muestra de 290 socios de las cooperativas de taxis convencionales de la Ciudad de Loja, y una entrevista dirigida a sus administradores o gerentes. Los resultados permiten identificar que los factores asociados a la sostenibilidad financiera, son internos: ingresos y gastos, atención al cliente, precios en el servicio, aportes de los socios, capacitaciones; y externos: la competencia con el servicio de taxi informal, delincuencia, el incremento del precio de los insumos y el incremento del precio de los insumos para el mantenimiento y operatividad de las unidades de taxi. Finalmente, se concluyó que la sostenibilidad financiera de este sector se compone de elementos internos y externos los cuales se combinan entre sí para dar como resultado un adecuado equilibrio del sector.

**Palabras clave:** Activos, Liquidez, Rentabilidad, Sostenibilidad, Organizaciones

## **2.1. Abstract**

Financial sustainability in popular and solidarity economy organizations has become a topic that requires in-depth study, which is why the objective of this proposal is to analyze the factors involved in financial sustainability and the strategies that should be used in the administrative management of an organization. The methodological process was mixed, of a descriptive exploratory type, concerning the methods, the inductive and deductive methods were used, the research techniques were the survey which was applied to a sample of 290 members of the conventional cab cooperatives of the city of Loja, and an interview directed to their administrators or managers. The results show that the factors associated with financial sustainability are internal: income and expenses, customer service, service prices, member contributions, training; and external: competition with informal cab services, delinquency, the increase in the price of inputs and the increase in the price of inputs for the maintenance and operation of the cab units. Finally, it was concluded that the financial sustainability of this sector is composed of internal and external elements, which combine with each other to result in an adequate balance of the sector.

**Key words:** Assets, Liquidity, Profitability, Sustainability, Organizations

### 3. Introducción

La Constitución de la República del Ecuador, reconoce a la Economía Popular y Solidaria como elemento fundamental del sistema económico social y solidario, el cual se dinamiza gracias al desempeño de las actividades de cada segmento, uno de ellos es el sector cooperativo que está reconocido dentro del artículo 28 de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria como un tipo de organización que se integran con la finalidad de satisfacer las necesidades de sus integrantes y la colectividad.(Orozco, 2022). Es decir, estas organizaciones buscan el interés común de sus integrantes, esta premisa la alcanzan a través del diseño e implementación de estrategias, enfocadas a fomentar el comercio y la productividad, y así alcanzar niveles de competitividad similares a las empresas de mayor tamaño, siendo análogas a una empresa, que busca generar excedentes con su actividad económica (Ruiz, 2015).

En este sentido, las organizaciones pertenecientes a este sector económico pueden ser analizadas desde un contexto empresarial haciendo referencia a la sostenibilidad financiera, evaluándose mediante modelos que aborden sus factores determinantes. Según Rodríguez (2016), la sostenibilidad financiera es definida como la administración de los recursos que se tienen en una organización cuya responsabilidad recae en el encargado financiero quien tiene la función de llevar el control de los ingresos y gastos. De igual manera, Salcedo (2022), menciona que para que una organización perdure en el tiempo todas las áreas deben buscar la sostenibilidad financiera, es decir, saber administrar los recursos económicos, humanos y técnicos, de forma adecuada y rentable.

Mayorga y Ruso (2016) manifiestan que la Economía Popular y Solidaria, nace con el propósito de mejorar las condiciones de vida de toda una población, en esta línea se encuentra el sector cooperativo de taxis de la ciudad de Loja, el cual presta sus servicios a toda la comunidad, y que con el pasar del tiempo ha ido creciendo en número y en variedad de servicios ofertados, convirtiéndose en una actividad económica importante que contribuye a mejorar la calidad de vida de sus integrantes, tal ha sido el crecimiento que se ha podido evidenciar que el número de unidades denominados autos amarillo legales son 1672 operando en 40 cooperativas, de las cuales 28 se encuentran registradas en la SEPS y 12 compañías de taxis ejecutivos dentro de la ciudad, estas se manejan en base a lineamientos establecidas por la SEPS. Sin embargo, cada una de estas no cuenta con una línea operativa preestablecida, y por consecuente hace que se opere de diferente manera y no puedan acceder a beneficios como el colaborar para lograr obtener un activo inmobiliario donde funcione la sede y se desarrollen los procesos operativos y administrativos (Jaramillo, 2017).

De igual manera, Salvatierra y Peña (2021) han evidenciado la existencia de diversos factores que ocasionan que el sector del transporte tenga problemas de sostenibilidad financiera: en primer lugar se encuentra la gran cantidad de competidores, ya que al existir



una cantidad considerable de empresas u organizaciones que ofertan el mismo servicio de transporte de taxi, la mayoría de los dueños de los vehículos se han visto afectados, razón por la cual han tenido que ampliar sus horario laborales, y en alguno de los casos han dejado de contratar a un chofer y conducir ellos mismo los vehículos, en segundo lugar, la pandemia de Covid-19, es otro factor trascendental que ha afectado de manera importante a este sector, de igual modo, se puede deducir que los ingresos provenientes de la actividad del servicio de taxi se ha visto disminuida, esto como producto de la reducción de la cartera de clientes fijos y esporádicos, debido a la deficiente calidad de los servicios brindados.

Todo lo descrito anteriormente permite determinar la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles son los factores asociados a la Sostenibilidad Financiera de las cooperativas de taxis incluidas en la Economía Popular y Solidaria, ciudad de Loja?

El desarrollo de esta temática busca generar información económica que justifique la aplicación de nuevas acciones con respecto a los factores asociados a la Sostenibilidad Financiera de las cooperativas de taxis incluidas en la Economía Popular y Solidaria, de la ciudad de Loja, y así mejorar la forma en que prestan los servicios, el desempeño cooperativo dentro del sector, y la calidad de vida de sus asociados, que permitan asegurar la consecución de ingresos, los contenidos de esta investigación se convertirán en una fuente de consulta para las organizaciones que deseen mejorar sus condiciones actuales, y como base que permita desarrollar futuras investigaciones.

Para lograr este fin, se empleó los siguientes objetivos:

- Caracterizar el sector cooperativo de transporte de taxis de la ciudad de Loja.
- Identificar los factores intervinientes en la sostenibilidad del sector cooperativo de transporte de la ciudad de Loja.
- Proponer estrategias de gestión de los factores y recursos relacionados a la sostenibilidad financiera.

La presente investigación se estructura de acuerdo a lo propuesto dentro del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, entre ello se resalta: el **Título de la investigación**, **Resumen** en el cual consta una explicación breve del desarrollo de la investigación, la **Introducción** donde se detalla la finalidad e importancia del presente estudio, además, se estructura la **Revisión de Literatura** que sustenta la investigación con teorías e investigaciones precedentes, asimismo, se diseña la **Metodología** empleada y se plasman los **Resultados** dando cumplimiento con cada uno de los objetivos planteados. Finalmente se elabora; la **Discusión**, donde se contrasta los resultados obtenidos con antecedentes de investigaciones previas, las **Conclusiones** de los resultados más relevantes encontrados en la investigación; asimismo, las **Recomendaciones** para los socios de las organizaciones de taxis, la **Bibliografía** que muestra las fuentes de consulta de diferentes

autores para la sustentación teórica, y los **Anexos** donde se encuentran los documentos, y evidencias necesarias para fundamentar el trabajo de investigación.

## 4. Marco Teórico

### 4.1. Evidencia Empírica

A nivel mundial un aspecto importante que ha suscitado el interés de empresas, entidades, organizaciones, empresas públicas y privadas es el tema de la Sostenibilidad Financiera, que puede ser valorada mediante la generación de excedentes suficientes para mantener el valor de sus activos. En este sentido, Guerrero (2017) expresa que la vulnerabilidad financiera es una situación opuesta a la sostenibilidad financiera la cual se fundamenta en las reducciones de activos netos en lugar de las reducciones de gastos del programa, convirtiéndose en una característica clave de una organización financiera vulnerable, esta premisa permite definir que una organización es financieramente vulnerable cuando esta ha experimentado al menos un 20% de reducción de sus activos netos durante tres años consecutivo (p. 2).

Bowman (2011), en su estudio denominado “Financial Capacity and Sustainability of Ordinary Nonprofits” menciona que es natural medir la sostenibilidad a largo plazo mediante la variación del numerador dividida por el total de activos en el mismo intervalo de tiempo, ya que según los principios contables generalmente aceptados (GAAP), los ingresos aumentan el activo neto.

En esta misma línea, se observa el trabajo elaborado por Acosta y Betancur (2014) quienes efectúan un análisis con la finalidad de establecer cuáles son las estrategias financieras para mantener la sostenibilidad en el tiempo, para lo cual emplearon una recopilación de las buenas prácticas aplicadas por este tipo de organizaciones no lucrativas coreanas, así como de una investigación de naturaleza exploratoria de contenidos web de tres organizaciones exitosas, cuyos resultados indican que las organizaciones no lucrativas son sostenibles financieramente, cuando a corto, mediano y largo plazo pueden mantener un equilibrio moderado en su balance, siendo imprescindible realizar procesos de: rendición de cuentas, diversificación y distribución de fuentes de ingresos, obtención de márgenes operacionales altos, generación de ingresos comerciales y una base de capital suficiente.

Seguidamente, las empresas desarrollan otras estrategias como es la aplicación de la contabilidad económica, elaboración y presentación de memorias de trabajo de forma anual, para informar acerca de los resultados obtenidos, desarrollo y aplicación de un programa de recaudación de fondos coherente (en el caso de las ONG), efectuar grandes eventos y el fortalecimiento de las relaciones con los inversores, son algunas de las buenas prácticas, para que una empresa pueda ser sostenible en el tiempo.

En Ecuador el tema de la sostenibilidad financiera ha sido analizado por Peláez et al. (2022) quienes realizan un estudio con el propósito de elaborar una estrategia metodológica, para la valoración de la sostenibilidad financiera de las organizaciones que forman parte de la Economía Popular y Solidaria (EPS) como una táctica de permanencia en los mercados

competitivos ecuatorianos. Para abordar esta temática se consideró el uso del enfoque mixto no experimental, para el planteamiento de una estrategia metodológica cuyo propósito sea valorar la sostenibilidad financiera de las EPS, desde un escenario donde se contempla que este tipo de organizaciones como aquellas que no cuentan con una estructura administrativa, financiera formal, y que su giro de negocio es la comercialización de bienes y servicios, las mismas deberán estar registradas en el catastro de las Organizaciones de la SEPS.

Para diseñar esta alternativa metodológica, se efectuó la modificación de los modelos propuestos por Tuckman y Chan (1991); Abraham (2003) y Bowman (2011), adaptándose a las cualidades de las organizaciones del SEPS, en cuyo procedimiento se pudo identificar las dimensiones más relevantes sobre el tema de sostenibilidad financiera, esta herramienta fue aplicada como un mecanismo piloto a una organización de naturaleza productiva, cuyos valores mostraron que la organización es insostenible financieramente, pues el resultado no se ubicaba dentro de un rango considerado como sostenible. Finalmente, se concluye que para alcanzar la sostenibilidad financiera de las organizaciones que forman parte de la EPS, se deben obtener suficientes utilidades que les permita desarrollarse, transformar sus ingresos por medio del aprovechamiento de los recursos disponibles, y conservar un nivel de gastos administrativos para usarlos en el diseño de estrategias empresariales en tiempos de escasez (Peláez et al., 2022).

En esta misma línea, Solís (2018), realizó una investigación denominada: La gestión administrativa y su incidencia en la sostenibilidad financiera de las pymes formales del sector manufacturero de la provincia de Manabí – República de Ecuador, con la finalidad de determinar en qué medida la gestión administrativa incide en la Sostenibilidad Financiera, para lograr este objetivo se aplicó un proceso metodológico compuesto por el enfoque cuantitativo con un diseño no experimental, transaccional- correlacional, como herramienta de recolección de información se emplea una encuesta con opciones de respuesta basada en la escala de Likert, para lo cual para demostrar la confiabilidad del instrumento se empleó el Alfa de Cronbach, mismo arrojó un valor de 0,834 para los 18 elementos que integran la encuesta, el resultado de la valoración del instrumento permite establecer que este posee un nivel alto de fiabilidad, y para culminar esta sección es importante añadir que esta herramienta fue aplicada a 123 empresas Pymes del sector manufacturero.

Como resultado principal se tiene que, la gestión administrativa no influye en la sostenibilidad financiera de la Pymes del sector manufacturero de la provincia de Manabí, República del Ecuador, para la comprobación de la hipótesis se aplicó el análisis de correlación RHO de Spearman. Así pues, con los resultados comprobados y tomando como referencia los conceptos investigados previamente, se tiene como resultado que se debe pasar del control administrativo a la gestión administrativa para poder generar ventajas competitivas y fortalecer la situación actual del sector manufacturero (Solís, 2018).

## **4.2. Marco Conceptual**

### **4.2.1. Sistema Financiero**

Según el Banco Internacional (2021) el sistema financiero “Es el conjunto de instituciones bancarias públicas o privadas, mutualistas, o cooperativas, legalmente constituidas en un país, su propósito es transformar el ahorro de unas personas, en la inversión de otras”. Respectivamente actúa como modelo para el crecimiento económico y el desarrollo en cada uno de sus países, ya que a medida que capta recursos estos son canalizados a actividades económicas e inversión (Suárez et al., 2019).

En el Ecuador, el sistema financiero es concebido como un conjunto de entidades públicas y privadas que proporcionan medios de financiamiento a la economía nacional para el progreso de sus actividades principales, a través de la captación de ahorros de los usuarios y la concesión de préstamos a sus clientes (Espín et al., 2020).

Adicionalmente, el Sistema Financiero Nacional (SFN) está regulado por la Superintendencia de Bancos y la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, según el sector intervienen y contribuyen al desarrollo del país, avivando la productividad y el consumo que requieren financiamiento (BanEcuador, 2016).

El Sistema Financiero Nacional permite que los recursos fluyan de un sector económico a otro, este se convierte en un mediador que contribuye al progreso y adelanto de los sectores de la SEPS Ordóñez et al., (2020) señalan que, el sistema financiero nace como una estructura formal, utilizada para reducir los costos en la adquisición de información, de igual manera, el sistema financiero coadyuva al acatamiento de contratos, realización de transacciones, creando incentivos que motiven el nacimiento de nuevos mercados, intermediarios y contratos financieros.

Ordóñez et al., (2020) mencionan, que el Sistema Financiero sirve como un ente mediador entre los usuarios que tienen excedentes de dinero y los que no tienen recursos suficientes para financiar sus actividades, para lo cual las entidades financieras desarrollan la función de intermediación entre estos usuarios, poniendo a su disposición activos financieros que permiten mantener la solvencia de estos.

La importancia del sistema financiero radica en que promueven los desarrollos económicos de los países permitiendo las inversiones de capital hacia actividades productivas con expansión de sus mercados, contribuyendo a la sociedad (Moran et al., 2021).

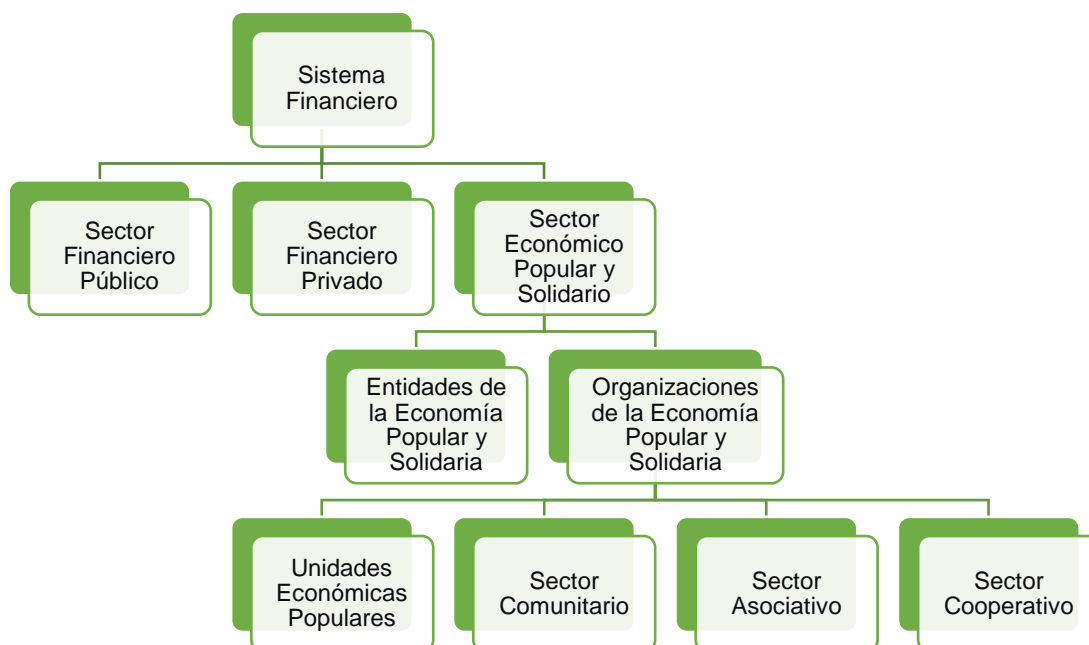
#### **4.2.1.1. Estructura del Sistema Financiero.**

Romero (2015), manifiesta que el Sistema Financiero está integrado por instituciones públicas y privadas, cuyo propósito es el captar los ahorros provenientes de los clientes, para posteriormente colocar estos recursos a través de créditos, y así generar rendimientos financieros que coadyuven a las entidades de intermediación financiera, y también a sus

socios o clientes, razón por la cual la canalización de fondos juega un papel importante en el progreso económico de las naciones debido a que el flujo de recursos proveniente de los excedentes de dinero de los usuarios se transforman en créditos direccionados a personas que necesitan de estos recursos.

El Sistema Financiero en Ecuador se encuentra estructurado por varios sectores, que permiten su correcto funcionamiento, detallados a continuación:

**Figura 1.**  
*Estructura del Sistema Financiero*



**Nota.** La figura hace alusión a la estructura del Sistema Financiero. Tomado de la Asamblea Nacional del Ecuador (2020).

#### 4.2.1.2. Funciones del Sistema Financiero.

El sistema financiero desempeña diferentes funciones, en relación a esto Ordóñez et al. (2020) manifiesta que el sistema financiero cumple algunas funciones: captar y fomentar el ahorro, canalizarlo a los distintos agentes económicos, facilitar el intercambio de bienes y servicios; administrar los medios de pago y procurar el desarrollo económico de la población.

De igual manera, Levin (1997) explica que las funciones que cumple el sistema financiero son las siguientes:

- Reducción del riesgo.
- Asignación de recursos con mejor información.
- Monitorear a los administradores y controlar a las empresas.
- Movilizar el Ahorro.

**Reducción del riesgo:** se evidencia la existencia de algunos riesgos vinculados a los costos de información y transacción dentro de las cuales se puede mencionar a dos:

inseguridad de los usuarios sobre la disponibilidad de sus ahorros y la incertidumbre sobre la manera en que se invierten sus recursos, a los cuales se los denomina como: riesgo de liquidez y riesgo de idiosincrasia. En este sentido, el riesgo de liquidez es cuando los usuarios consideran menos riesgosas las inversiones de corto plazo que las de largo plazo, ya que existe un nivel menor de incertidumbre acerca de las condiciones del mercado en un plazo menor de un año.

Razón por la cual, el sistema financiero puede contribuir a la disminución del riesgo de los proyectos cuando efectúa una diversificación de la cartera de inversión, así como ofertar servicios de diversificación del riesgo, pueden alterar la asignación de los recursos y de la tasa de ahorro promoviendo la reestructuración de la cartera hacia proyectos con tasas de rendimiento más altas.

**Asignación de recursos con mejor información:** los usuarios que deseen efectuar alguna clase de inversión, exigirán tener toda la información necesaria para estudiar la conveniencia de los proyectos, y estarán dispuestos a invertir únicamente en aquellas actividades en las cuales exista información confiable.

**Monitorear a los administradores y controlar a las empresas:** cuando se evidencia la existencia del riesgo de idiosincrasia, el sujeto deberá incurrir en costos adicionales de monitoreo y control. Los intermediarios del área financiera pueden disminuir estos costos al generar mecanismos que obliguen a los propietarios y administradores a gestión las actividades de la empresa según sus intereses, la carencia de estos instrumentos de control, pueden impedir la movilización de los recursos, obstaculización el flujo hacia las inversiones más rentables (Levine, 1997).

**Movilización del ahorro:** esta función implica la reunión del capital de distintos ahorristas para invertirlo, ya que el sistema financiero puede disminuir el riesgo de iliquidez al mantener carteras diversificadas, aumentando el número de ahorristas, puesto que los usuarios pueden mantener mecanismos de fácil y rápida conversión al efectivo, eso a su vez aumenta los recursos captados. La movilización de recursos necesita fundamentalmente, de la confianza que tengan los individuos en el intercambio financiero para otorgar los recursos, motivo por el cual es imprescindible que el intermediario demuestre a los ahorristas solidez en los procesos.

A raíz de estas funciones la economía de un país por medio del sistema financiero financia la actividad económica de los ahorradores e inversionistas, además cabe mencionar que los sectores que intervienen dentro de este financiero ecuatoriano y son los principales actores de la economía (Levine, 1997).

#### **4.2.1.2.1. Sector Financiero Publico.**

El sector financiero público tiene como finalidad la prestación sustentable, eficiente accesible y equitativa de servicios financieros, con lo cual se promueve la productividad y competitividad de los sectores productivos para impulsar su inclusión activa en la economía (Ordóñez et al., 2020)

Según el Ministerio de Finanzas (2015) dentro de este sector las instituciones que lo conforman de acuerdo a las funciones que cumplen están:

- Bancos e Instituciones, entre los principales, el Banco Central del Ecuador, el Banco del Estado, la Corporación Financiera Nacional, el Banco Nacional de Fomento, entre otros.

#### **4.2.1.2.2. Sector Financiero Privado.**

El artículo dos de la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero (2012) estipula que las instituciones que forman parte del sector financiero privado son: “los bancos, las sociedades financieras o corporaciones de inversión y desarrollo, las asociaciones mutualistas de ahorro y crédito para la vivienda” (p. 2).

#### **4.2.1.2.3. Sector Económico, Popular y Solidario.**

Salto et al. (2016) mencionan que, la Economía Popular y Solidaria nace de la necesidad para mejorar las condiciones de vida de toda una población, especialmente los sectores vulnerables, además están tienen al factor dinero como segundo plano, ya que se enfocan en el bien común y el respeto a la naturaleza (p. 62).

De igual manera la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Popular y Solidario (2011) expresa que, se entiende por economía popular y solidaria a la forma de organización económica, donde sus participantes de manera individual o en conjunto, organizan y ejecutan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de productos y servicios, direccionados a satisfacer los requerimientos de los usuarios, y al crecimiento de sus ingresos, este proceso está fundamentado en “relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital” (p. 2).

Los sectores controlados dentro de la SEPS ayudan de una u otra manera al desarrollo del país, ya que dinamizan la economía, contribuyen a la generación de empleo, aumento de la producción, es decir, estas organizaciones son consideradas como un colectivo que integra la conexión y el fortalecimiento constante de prácticas económicas cooperativas y creativas, procurando la creación de esquemas que ayuden a conectar a las comunidades y regiones con otros agentes económicos, y así potenciar los vínculos sociales y económicos solidarios (Miller, 2010).



#### 4.2.1.2.3.1. Principios de la Economía Popular y Solidaria

Este sector para que pueda funcionar de manera correcta, la Superintendencia de Economía Popular y Popular y Solidario (2011), establece en el artículo 4 los siguientes principios:

- La búsqueda del buen vivir y el bien común.
- La prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales.
- El comercio justo y consumo ético y responsable;
- La equidad de género;
- El respeto a la identidad cultural;
- La autogestión;
- La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas
- La distribución equitativa y solidaria de excedentes (p. 3).

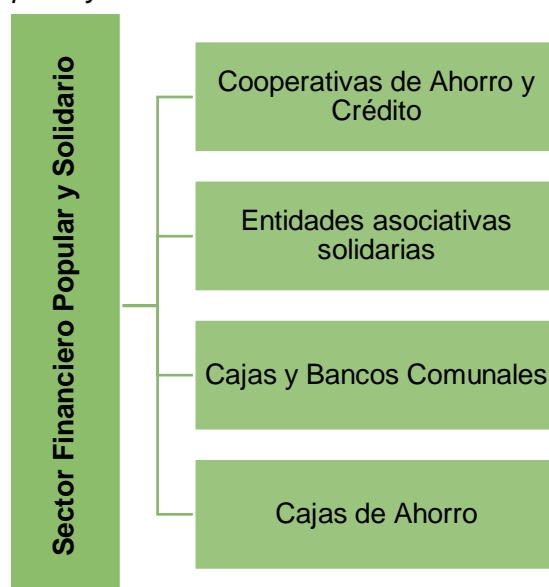
#### 4.2.1.2.3.2. Entidades del Sector Financiero Popular y Solidario

El Sector Financiero Popular y Solidario (SFPS), así como también las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (EPS) siguen ciertos principios, tales como la búsqueda del buen vivir, siendo el principal para estas organizaciones el consumo ético y responsable que deben tener presentes para su autogestión, además la equidad sujeta a la responsabilidad social y ambiental (SEPS, 2022).

Las entidades que integran el sector financiero popular y solidario son:

#### Figura 2.

*Sector Financiero Popular y Solidario*



**Nota.** Clasificación del Sector Financiero Popular y Solidario. Tomado de la (Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, 2011, p. 14).

**Cooperativas de Ahorro y Crédito:** El artículo 445 del Libro I del Código Orgánico Monetario y Financiero (2020), establece que estas son organizaciones integradas por personas naturales o jurídicas, que se reúnen de manera voluntaria bajo los principios diseñados por la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria, con la finalidad de efectuar actividades de intermediación financiera y de responsabilidad social con sus integrantes y, previa aprobación de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, con clientes o terceros y con las regulaciones que pueda emitir la Junta de Regulación Monetaria y Financiera.

**Entidades asociativas o solidarias, cajas y banco comunales y cajas de ahorro:** la norma señala que estas son organizaciones que pueden acceder a la personalidad jurídica, que se integran por voluntad de sus socios dentro del límite y de acuerdo a lo definido por la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera, este conjunto de organizaciones tendrá su propia estructura de gobierno, administración, regulación social, y rendición de cuentas y están obligados a brindar la información solicitada por el órgano de control.

Adicionalmente, estas organizaciones se conforman por aportes económicos de sus integrantes, en calidad de ahorros, sin que puedan captar recursos de terceros, cuya único propósito es la concesión de créditos a sus miembros bajo las normas expedidas por la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera, y se inscribirán en el registro correspondiente (Código Orgánico Monetario Y Financiero, 2020, p. 176).

#### **4.2.1.2.3.3. Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria**

Las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (OEPS), son aquellas que buscan un bien común, cuya base de desarrollo se fundamenta en el cooperativismo, la práctica equitativa, es decir no buscando el lucro individual, más bien el crecimiento colectivo de la dicha organización (Servicio Nacional de Contratación Pública, 2022).

La Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (2011) menciona que: a favor de las organizaciones:

El Estado fomentará, promoverá y otorgará incentivos a las personas y organizaciones amparadas por esta Ley, con el objetivo de fomentar su desarrollo y el cumplimiento de sus objetivos en el marco del sistema económico social y solidario (Art. 128).

Las actividades que realizan las organizaciones dentro de la EPS presentan una notable diversidad. Según la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (2021):

Los objetivos sociales varían entre producción, ya sea agrícola, minera, o textil, la prestación de servicios como el de transporte, limpieza o capacitación, estas aportaciones que son agrupadas por su actividad económica tienden hacer más representativas en términos financieros, ya que un 80% de activos, pasivos y

patrimonio son equivalentes al sector de la EPS, entre estas las ya mencionadas cooperativas de transporte y vivienda, ya que en mayor parte su estructura se concentra en activos productivos (p. 31).

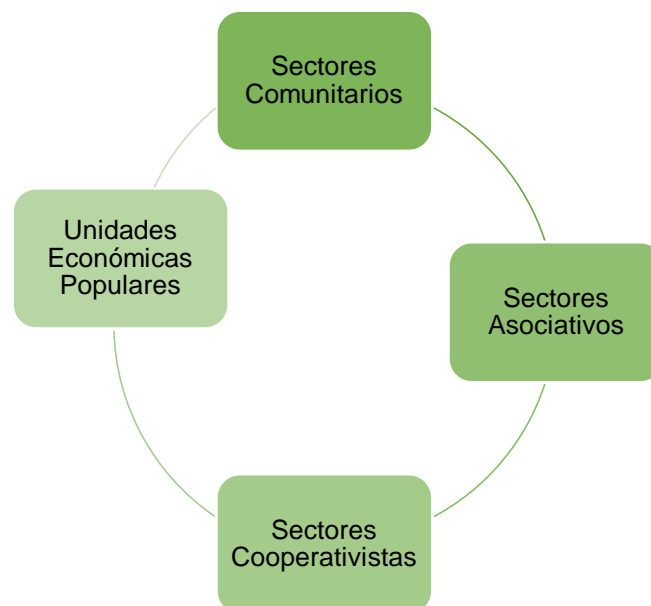
Dentro de la Economía Popular y Solidaria, se considera la realización de una segmentación, de acuerdo a las actividades que realiza cada miembro de la EPS; Borzaga et al. (2017) mencionan que las organizaciones que integran este segmento, ejercen un factor esencial en el desarrollo de nuevas maneras de organización, que fomenten la participación activa de sus protagonistas en el proceso de toma de decisiones. Mendoza et al. (2021) expresan que la estructura administrativa de estas organizaciones da la facilidad a sus integrantes de involucrarse en la administración, lo cual conlleva a que tengan mayores posibilidades para lograr sus propósitos sociales, económicos y ambientales.

Adicionalmente, es importante mencionar que las organizaciones de naturaleza Económico Popular y Solidario, comparten un conjunto de valores que se relacionan en gran medida con los agentes de los sistemas económicos tradicionales (Miller, 2010), ya que, en lugar de constituirse como una competencia “aniquiladora”, se originan bajo una cultura y una comunidad colaborativa, evitando imponer una “monocultura general” al enfocarse hacia el fortalecimiento de la diversidad de los agentes y su ambiente (Mendoza, et al. 2021).

La figura 3 permite conocer cuáles son las organizaciones que forman parte de la Economía Popular y Solidaria, cuyo detalle se muestra a continuación:

**Figura 3.**

*Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria*



**Nota.** La figura representa las formas de organización de la Economía Popular y Solidario. Tomado de la (Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, 2011, p. 3).

**Organizaciones el sector comunitario:** El artículo 15 de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario (2011), menciona que este sector es el conjunto de organizaciones vinculadas entre sí, esta relación puede ser por temas de territorio, familiares, características étnicas, culturales, de generado, de cuidado de la naturaleza, urbanas o rurales; o de comunas, comunidades, pueblos, y nacionalidades que por medio del trabajo integrado, tienen por propósito la producción, comercialización, distribución y consumos de productos y servicios lícitos y socialmente requeridos, de manera solidaria y autogestionada.

**Las Unidades económicas populares:** Son las que se dedican a la económica del cuidado, aquí también se ubican los emprendimientos individuales, familiares, domésticos, comercio minorista y talleres artesanales, que ejecutan tareas económicas de producción, venta de bienes y prestación de servicios que serán promovidas fomentando la asociación y la solidaridad (Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, 2011).

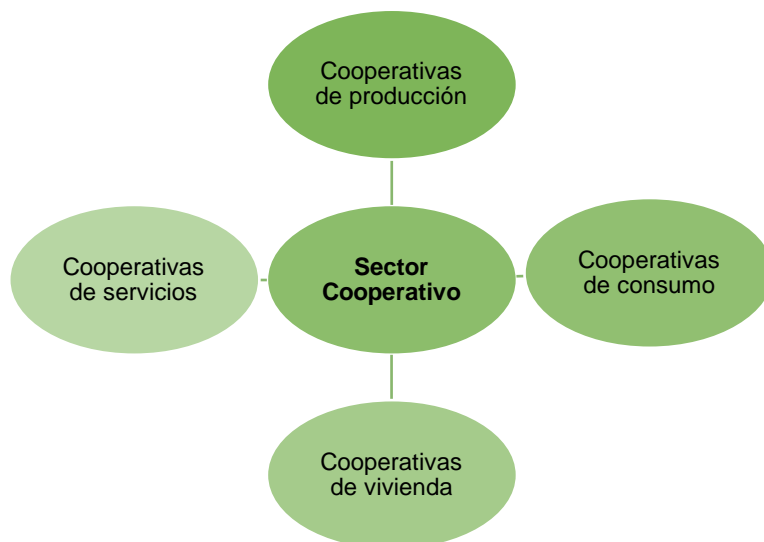
**Organizaciones del sector Asociativo:** Este es un grupo de asociaciones conformadas por personas naturales con actividades económicas productivas semejantes o complementarias, con la finalidad de generar, comercializar y consumir bienes y servicios lícitos y socialmente requeridos, auto abastecerse de materia prima, insumos, herramientas, tecnologías, equipos y otros elementos, o también se encargan de producir de manera solidaria y autogestionada bajo los principios de la LOEPS y SFPS (2011).

**Organizaciones del sector Cooperativo:** El artículo 21 de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario (2011), señala que a este segmento pertenecen el conjunto de cooperativas, entidades como sociedades de personas que se han integrado de manera voluntaria, con la finalidad de cubrir sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, por medio de una empresa de propiedad conjunta de administración democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social. Es importante mencionar que, en este grupo, deberán acatar los principios definidos en el cuerpo normativo, y también deben cumplir con los principios y valores universales del cooperativismo y las prácticas del Buen Gobierno Cooperativo.

Así pues, dentro de este grupo, se debe considerar lo establecido en el artículo 23 de este cuerpo normativo, en el cual se dispone que de acuerdo a la actividad principal que vayan a desarrollar las organizaciones de la EPS pertenecerán a uno de los siguientes grupos, mostrados en la figura 4:

**Figura 4.**

*Organizaciones que forman parte del Sector Cooperativo*



**Nota.** La figura representa las organizaciones que forman parte del sector cooperativo. Tomado de la (Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, 2011, p. 6).

**Cooperativas de producción:** Son aquellas en las cuales sus integrantes se dedican personalmente a actividades productivas lícitas, en una sociedad colectiva y administrada en común, las cuales pueden ser: agropecuarios huertos familiares, pesqueras, artesanales industriales y textiles (Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, 2011).

**Cooperativas de consumo:** De acuerdo a lo señalado en el artículo 25 de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario (2011), estas organizaciones tienen el propósito de suministrar a sus integrantes cualquier tipo de bienes de libre comercialización, como: de consumo de artículos de primera necesidad, de abastecimiento de semillas, abonos y herramientas diversas, así como la venta de materiales y productos derivados de la actividad artesanal.

**Cooperativas de vivienda:** Las cooperativas de vivienda tienen por objeto la adquisición de bienes inmuebles para construcción o remodelación de viviendas u oficinas, o bien sea para la ejecución de obras de urbanización y demás actividades vinculantes con estas y que sean un beneficio para sus integrantes (Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, 2011).

**Cooperativas de servicios:** El artículo 28 de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario (2011) establece que en este conjunto de cooperativas se ubican las que se agrupan con la finalidad de cubrir las distintas necesidades comunes de los socios o de la colectividad en general; las cuales podrán tener

la denominación de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.

#### 4.2.2. Sostenibilidad Financiera

Salcedo (2022), menciona que: “La Sostenibilidad Financiera es la paulatina suficiencia de recursos económicos, humanos y técnicos para alcanzar el adecuado manejo”, a continuación se presentan a varios autores y definiciones de la sostenibilidad financiera:

**Tabla 1.**  
*Concepto de Sostenibilidad Financiera.*

<b>Autor</b>	<b>Concepto</b>
Parrish et al. (2005)	Manifiestan que las organizaciones sostenibles se fundamentan en el desarrollo de una fórmula de rentabilidad a escala humana, que a través de la conexión con todos los grupos de interés (Stakeholders) y el ambiente natural, operando con una sintonía con el progreso social.
Rodríguez (2016)	Administración de los recursos que se tienen en una organización cuya responsabilidad recae en el encargado financiero para llevar control de los ingresos y gastos de la compañía.
Günther y Günther (2017)	Forma en que las empresas se gestionan financieramente para asegurar que el éxito financiero actual no ponga en peligro el éxito financiero futuro, incluido el éxito de las generaciones futuras.
Zabolotnyy y Wasilewski (2019)	Capacidad de generar valor para los propietarios y proporcionar continuidad (el concepto de continuidad se refiere al principio contable de negocio en marcha) de las operaciones a largo plazo, utilizando una combinación óptima de inversiones y fuentes de financiación.
Gleißner et al. (2022)	Se la puede medir conceptualmente por: un crecimiento real de la empresa que evite su contracción o liquidación en el tiempo, una probabilidad significativa de supervivencia de la empresa, un nivel adecuado de exposición al riesgo por parte de la empresa y un perfil de riesgo-retorno atractivo para los propietarios.

**Nota.** La tabla muestra los conceptos de sostenibilidad financiera. (Rodríguez, 2016), (Gunther y Gunther, 2017), (Zabolotnyy & Wasilewski, 2019) y ((Gleißner et al. 2022).

Pérez y Velazco (2012) brindan una definición más exacta acerca de la Sostenibilidad Financiera, para ellos este elemento es parte de la sostenibilidad de la organización, ya que está vinculada con la capacidad actual para crear recursos suficientes y así cumplir con su visión. En relación a esto la persona responsable debe tomar importantes decisiones acerca de la inversión o financiación, es el gerente, el tesorero o el directivo financiero.

Weber et al.(2014) señalan tres aspectos importantes de la sostenibilidad financiera:

- Está directamente relacionado con el financiamiento de proyectos sostenibles.
- Tiene un carácter regulatorio, en otras palabras, las nuevas normas elaboradas en favor al ambiente, y en búsqueda del desarrollo sostenible tienen una mayor o menor afectación a medida que se adaptan a los riesgos y oportunidades derivados de la búsqueda de sostenibilidad.

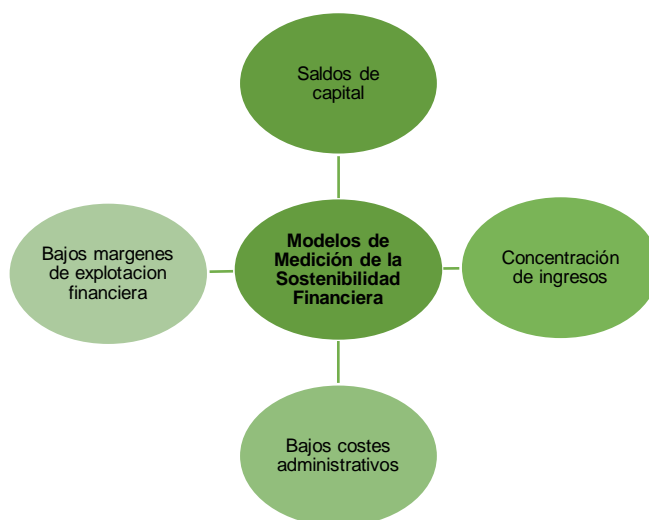
- La presión que algunos grupos de interés “stakeholders” ejercen sobre las entidades financieras.

Finalmente, se puede añadir que Villa et al., (2016) manifiestan que la Sostenibilidad Financiera se entiende como el aseguramiento de los recursos ya sean estos económicos y técnicos, esto con la finalidad de alcanzar la preservación de la biodiversidad y, de acuerdo con los lineamientos o estrategias establecidas llegar a la sustentabilidad financiera, en referencia a esto, Cochea (2020), indica que una cobertura continua de fondos es imprescindible para alcanzar la permanencia y gestión adecuada de los recursos, teniendo en consideración un camino que guíe a las operaciones a ejecutar. En este sentido, es importante mencionar que el desarrollo económico sostenible se puede lograr, cuando, por ejemplo, las entidades o emprendedores con una visión “viable” administran las distintas estrategias para que sus proyectos sean exitosos financieramente, debido a lo cual los ingresos deben ser superiores a sus gastos; e inclusive la mayoría de los empresarios arriesgan su capital para dar un trato digno a sus clientes, poder cancelar los salarios a sus empleados entre otros.

Existen diferentes modelos para valorar la sostenibilidad financiera, uno de ellos es el modelo de Abraham 2003, que se basa en la sostenibilidad de las organizaciones sin fines de lucro, mismas que, tienen objetivos altruistas ya que estas organizaciones tienen problemas diferentes que no aparecen en otras organizaciones e influyen de alguna manera en la operatividad de las mismas (Abraham, 2003).

Asimismo, este autor comenta que Tuckman y Chan (1991) evidencia la existencia de 4 factores importantes en la medición de la sostenibilidad financiera los cuales se muestran en la a continuación:

**Figura 5.**  
*Modelos de Medición de la Sostenibilidad Financiera*



**Nota.** La figura representa los modelos de medición de la sostenibilidad financiera. Tomado de (Abraham, 2003).

**SalDOS de Capital.** Se refiere a los fondos propios de la organización, que equivalen a restar el total de pasivos y activos; estos mismos fondos pueden presentarse en forma corriente o ilíquida (Abraham, 2003).

**Concentración de Ingresos.** Este factor consiste en diversidad y distribución y se refiere a la diversificación del ingreso y su distribución equitativa. En este modelo, Abraham (2003), lo representa como: "Un índice que se produce sumando el cuadrado de la parte porcentual que cada fuente de ingresos representa del total de ingresos"(p10.)

**Bajos Costes Administrativos.** Este modelo se toma los costes administrativos como porcentaje de los costes totales, de modo que dados los bajos costos, los ingresos deben ser mayores que los gastos, lo que significa que si los ingresos de estas organizaciones caen, tendrán que gastar menos (Abraham, 2003).

**Bajos márgenes de Explotación Financiera.** Utiliza una relación relativa al margen de beneficio operativo, conocida como margen de beneficio, que se expresa como: "El beneficio operativo neto de la organización (ingresos menos gastos) dividido por los ingresos totales (Abraham, 2003).

#### **4.2.3. Estrategia**

Chandler (2003) citado en la investigación de Contreras (2013), establece que la estrategia forma parte de la definición de las metas y propósitos de las organizaciones a largo plazo, así como también, la estrategia hace referencia a las acciones que se deben ejecutar y a la asignación de recursos necesarios para el logro de dichas metas.

Drucker (2007), señala que la esencia de la estrategia se fundamenta en conocer cuáles son las condiciones del negocio, y por qué razones debe seguir en marcha. Razón por la cual es imprescindible conocer hacia dónde se dirigen los propósitos o políticas de la empresa, organizar y optimizar esos elementos de tal manera que sea posible definir decisiones y revisar al final del día los resultados obtenidos, contra los que se habían establecido, y así poder determinar aquellos detalles en los que no se lograron los objetivos propuestos y de esta manera efectuar la respectiva retroalimentación que permita viabilizar mejor esas propuestas.

Steiner y Miner (2002), manifiestan que la estrategia es la declaración de la misión de la organización, la definición de los objetivos se efectúa a la luz de las fuerzas internas y externas, la realización de políticas y estrategias específicas para lograr los objetivos y asegurar su correcta implementación, de tal manera que los propósitos elementales de la empresa sean alcanzados. Razón por la cual, una empresa deberá tener bien claro que existen objetivos generales y específicos y que, además para poder llegar a ellos es imperante analizar y examinar aquellas cualidades que, a nivel interno y externo pueden inferir en la implementación de las normas, y, por ende, en la obtención de dichas metas, adicionalmente,



la declaración de la misión le va a imprimir la fuerza a lo que se quiere obtener por parte de la empresa.

A raíz de lo mencionado en líneas previas se sostiene que una estrategia asociativa es un mecanismo de acción y relación conjunta ordenada y con cierto grado de permanencia, con diferentes actores, en los que se encuentran las empresas, las personas y organizaciones para conseguir con sus esfuerzos un bien común y obtener beneficios que no podrían alcanzar individualmente (Magnazo y Orchansky, 2007).

#### **4.2.1.3. Características de las estrategias.**

Magnazo y Orchansky (2007), señalan que una estrategia asociativa contiene las siguientes características.

- Es principalmente un mecanismo cooperativo, aunque también puede darse el caso de que las organizaciones asociadas compitan entre sí, en este caso se trata de la cooperación.
- Requiere un cierto nivel de organización, es decir, la distribución y coordinación de tareas y funciones necesarias para lograr objetivos comunes.
- Tiene un grado de permanencia.
- Supone una decisión voluntaria al momento de constituir la asociación, con libertad para afiliarse o retirarse de la estrategia de la asociación según los mecanismos que se acuerden entre sus miembros.
- Está orientado a lograr objetivos comunes establecidos por los miembros.

#### **4.2.1.4. Actitudes y Valores éticos para el desarrollo de las estrategias.**

Para algunos desarrollar una estrategia de compromiso también significa adoptar ciertas actitudes y valores o principios éticos, tales como:

**Confianza:** Para trabajar en comunidad y compartir recursos, experiencia o información con una visión a largo plazo, la confianza entre los socios es muy importante, si esto no existía antes de que se formulara la estrategia, entonces se deben promover acciones sabias y sostenibles para crearla y fortalecerla (Magnazo y Orchansky, 2007).

**Transparencia:** Para trabajar de forma asociativa, es fundamental que todos los temas se discutan abiertamente. Por ello, los canales de comunicación utilizados, su accesibilidad y eficacia en la transmisión de información deben ser accesibles y eficaces (Magnazo y Orchansky, 2007).

**Pluralismo:** Independientemente del mecanismo empleado para el proceso de toma de decisiones, las estrategias de coordinación requieren que los asociados no solo respeten los compromisos asumidos y las decisiones tomadas, sino que también escuchen y toleren las opiniones diferentes que puedan surgir (Magnazo y Orchansky, 2007)

**Participación:** Es importante que los asociados tomen sus propias decisiones con respecto a la gestión de su estrategia de colaboración. Por ejemplo, qué actividades se realizarán juntos, cómo se asignarán las tareas y se tomarán las decisiones, si se aprobará y si será visto por las personas adecuadas (Magnazo y Orchansky, 2007).

#### **4.2.1.5. Tipos de Estrategias.**

Dentro de las estrategias se puede encontrar diferentes tipos los cuales son:

**Estrategia Corporativa:** Incluye la toma de decisiones de largo plazo sobre el ámbito de actuación de la empresa. Estas decisiones se configuran en torno a tres dimensiones: vertical, horizontal y geográfica (Manene, 2014).

**Estrategia de Integración Vertical:** La dimensión vertical comprende las sucesivas etapas de producción que se deben realizar para obtener el producto final que es adquirido por el consumidor, las decisiones estratégicas en esta dimensión deben determinar en qué fases se ejecuta la empresa y en cuáles no. Además, esta comprende la agrupación de varios procesos productivos continuos dentro de una misma empresa, que, aunque técnicamente separables, son necesarios para la producción de bienes o servicios (Manene, 2014).

**Estrategia de diversificación horizontal:** La dimensión horizontal se refiere al número de negocios diferentes en los que existe una empresa, la empresa diversifica su abanico lateral de actividades al entrar en nuevos negocios. Además, representa la cartera de negocios de una empresa, es decir, la diversidad de industrias en las que opera y la diversidad de productos que ofrece dentro de cada industria, dentro de las ventajas se tienen: gestión sencilla, objetivos claros, imagen única y mayor conocimiento, en cambio las desventajas: mayores riesgos empresariales ante los cambios del entorno, escasa flexibilidad y adaptabilidad (Manene, 2014).

**Estrategia según el ámbito geográfico:** La dimensión geográfica se refiere a la presencia espacial de actividades empresas, que pueden ser locales, regionales, nacionales, internacionales y globales: es posible desarrollar Cree diferentes planes de marketing para diferentes regiones geográficas, o incluso dentro de una región puede tener implicaciones para un plan nacional y otro regional o local (Manene, 2014).

**Alianzas estratégicas:** A medida que se creaban más y más empresas y organizaciones, a las empresas les resultaba demasiado costoso desarrollar todas las capacidades que necesitaban y, por lo tanto, creaban alianzas o vínculos de conocimiento, esto puede ser táctico o estratégico. Los vínculos de conocimiento son claramente estratégicos cuando una empresa establece diversas conexiones con clientes, proveedores, universidades y otras instituciones que se refuerzan mutuamente y respaldan los objetivos a largo plazo de la empresa. Las empresas deben esforzarse por encontrar socios que puedan aprovechar sus fortalezas o reducir sus debilidades. Por lo tanto, deben crear

alianzas o acuerdos bien establecidos que permitan a las empresas captar más ventas y reducir costos (Manene, 2014).

**Fusión:** Incluye la integración de dos organizaciones empresariales para formar una sola Corporaciones, generalmente desincorporadas, para realizar ahorros tamaño y alcance. Puede absorber, fusionar puramente o contribuir parcialmente al activo (Manene, 2014).

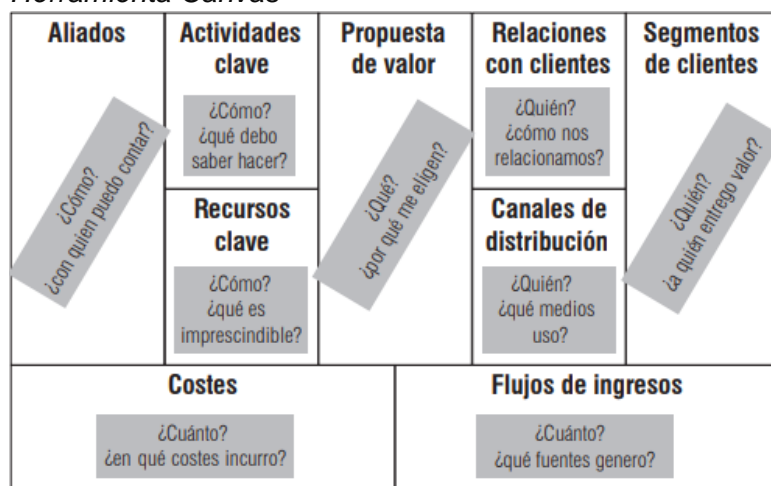
**Adquisición:** Es la adquisición de otras sociedades, aunque también se puede realizar mediante la toma de participación en otra sociedad o creando una combinación de control, ésta puede ser absoluta o mayoritaria según se adquiera más del 80% o del 50% del capital social (Manene, 2014).

**Estrategias funcionales u operativas:** La estrategia funcional se enfoca en cómo usar y aplicar los recursos y habilidades internas en cada área funcional de cada negocio o unidad estratégica para maximizar la productividad de estos recursos. La empresa necesita desarrollar una estrategia funcional para cada actividad comercial importante, y para cada unidad organizacional, esta es la razón por la cual las empresas necesitan tantas estrategias funcionales como sea posible (Manene, 2014).

#### 4.2.4. La herramienta CANVAS

Sánchez et al., (2016) explican que la herramienta Canvas forma un nuevo marco de análisis estratégico para definir modelos de negocio. Su representación en el llamado “lienzo de negocio”; promueve un enfoque para mejorar la comprensión de los modelos de negocios existentes, así como para diseñar, comprender e innovar nuevos modelos de negocios. Para obtener un mayor nivel de detalle e interrelaciones de las distintas áreas que componen un modelo de negocio, se describen los nueve elementos que lo componen, cada uno de los cuales puede simplificarse mediante una pregunta que facilita la reflexión, su situación, y cuáles son los mecanismos que facilitan la mejora para definir la estrategia a seguir:

**Figura 6.**  
*Herramienta Canvas*



**Nota.** la figura hace referencia a la herramienta Canvas. Tomado de Sánchez et al.(2016).

Como se muestra, su representación gráfica en una sola página (de ahí el nombre) facilita capturar, visualizar, comprender, comunicar y compartir la lógica empresarial, brindando una visión holística de la nueva empresa que ayuda a comprender qué es lo que toma las decisiones relacionales entre los campos involucrados, ya que el Canvas puede lograr facilitar la identificación de las medidas pertinentes, mejorar la gestión de la empresa y aumenta la similitud entre herramientas (Sánchez et al., 2016).

### **4.3. Marco Legal**

#### **4.3.1. Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera**

La Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera en el Ecuador es una de las máximas autoridades encargadas de formular políticas. Según el Banco Central del Ecuador (2022), menciona que:

“En el ámbito monetario y observar su aplicación, por parte del BCE, para preservar la integridad y sostenibilidad del sistema monetario de dolarización y del sistema financiero ecuatoriano”(párr. 1).

#### **4.3.2. Código Orgánico Monetario Y Financiero**

El Código Orgánico Monetario Y Financiero (2018) afirma que:

Regular los sistemas monetario y financiero, así como los regímenes de valores y seguros del Ecuador, establece el marco de políticas, regulaciones, supervisión, control y rendición de cuentas que rige los sistemas monetario y financiero, así como los regímenes de valores y seguros, el ejercicio de sus actividades y la relación con sus usuarios (Art. 1-Art. 2).

#### **4.3.3. Superintendencia de Economía Popular y Solidaria**

En cuanto a lo que se refiere a la SEPS esta es un organismo de supervisión y control de las entidades tanto del sector Financiero Popular y Solidario (SFPS) y de las Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (EPS), misma que promueve su sostenibilidad y correcto uso para la protección en sus asociados (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 2021).

#### **4.3.4. Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria**

En nuestro país la Ley Orgánica Economía Popular y Solidaria (LOEPS) es un órgano importante que presta funciones, fortalece y fomenta la Economía Popular y Solidaria y el Sector Financiero Popular y Solidario. Según la LOEPS (2011) que afirma que:

Para efectos de la presente Ley, se entiende por Economía Popular y Solidaria a la forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar

ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al buen vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital.(Art. 1)

#### **4.3.5. Tributación de la Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria**

Las obligaciones tributarias son el vínculo personal, existente entre el país o en entidades acreedoras de tributos y los contribuyentes o responsables que tienen que pagar prestaciones en efectivo. (Servicio de Rentas Interna (SRI), 2016)

Según el SRI (2015) Son deberes formales:

- **Inscribirse en el RUC.** Todas las personas tanto naturales como las sociedades, nacionales y extranjeras, que comienzan o realicen actividades económicas en el país de forma permanente u ocasional.
- **Emitir y entregar comprobantes de venta y retención autorizados.** Son documentos que sustentan la transferencia de bienes y la prestación de servicios o cualquier otra transacción gravada con tributos
- **Llevar los libros y registros contables relacionados con mi actividad económica, utilizando los servicios de un profesional de la rama contable.** Para cumplir con este deber formal el contador que lleve sus cuentas puede utilizar registros contables de forma manual o computarizada.
- **Presentar a través de la página web [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec) mis declaraciones de impuestos y la información relativa a las actividades económicas, mediante los anexos.** Todas las declaraciones y anexos de las personas naturales obligadas a llevar contabilidad, deben presentarse por internet, además las declaraciones que se presenten deben ser enviadas con la clave de un profesional calificado en la rama contable.
- **Acudir a las oficinas del Servicio de Rentas Internas cuando sea necesario.** En ocasiones suele ser mejor para los funcionarios verificar si cumplen con las obligaciones tributarias físicamente, por eso presentan a los funcionarios del SRI las declaraciones, informes, libros y documentos relacionados con sus obligaciones tributarias como contribuyentes.

## 5. Metodología

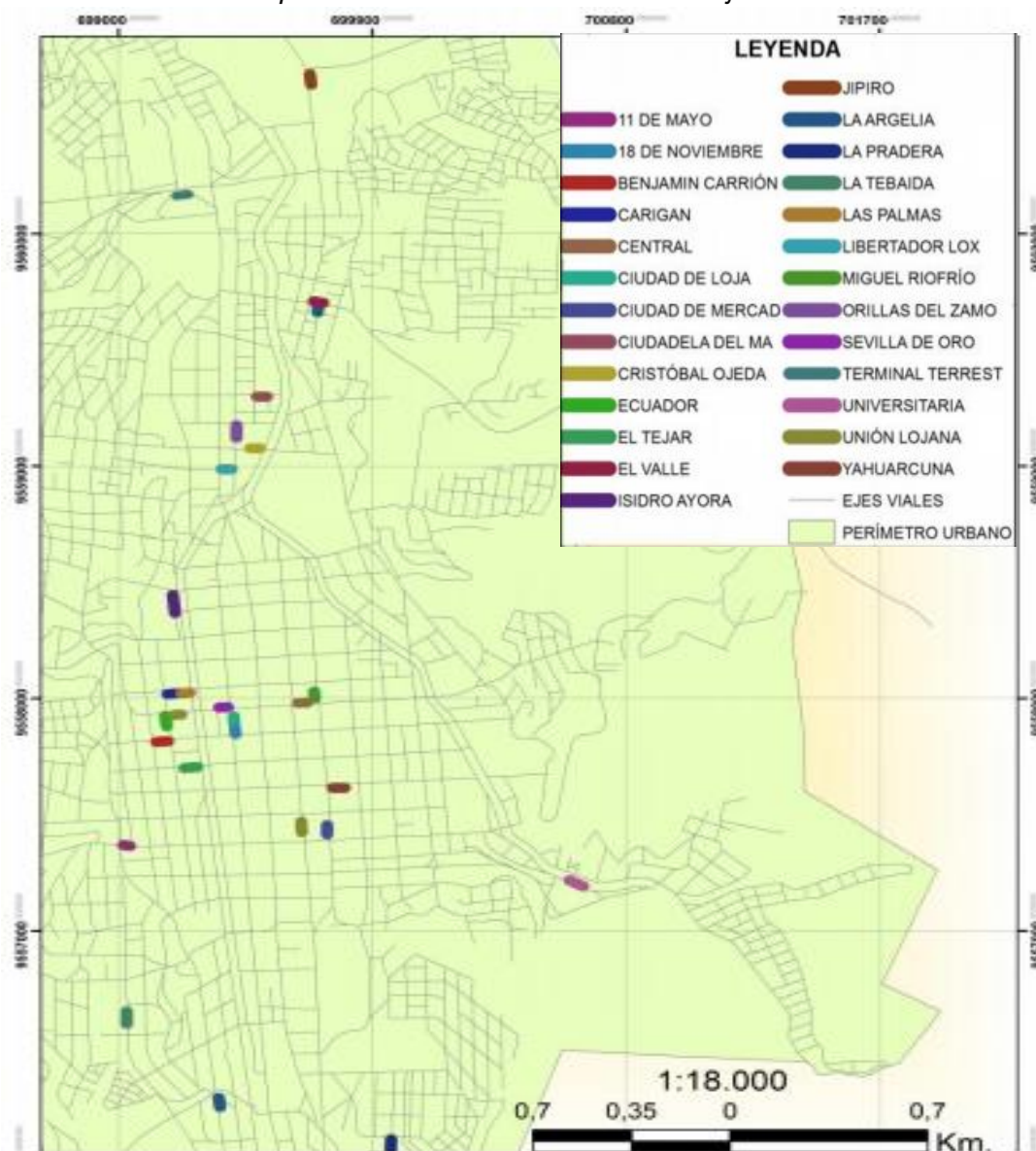
Para el desarrollo de la presente investigación se utilizaron diferentes tipos y técnicas investigativas que permitieron dar cumplimiento a cada uno de los objetivos específicos planteados. A continuación, se detallan el área de estudio y los procesos de investigación:

### 5.1. Área de estudio

La investigación se desarrolló en la provincia de Loja, cantón Loja, en el cual el grupo objeto de estudio fueron las organizaciones y los agremiados (socios), que se establecieron en las parroquias urbanas del cantón antes mencionado.

**Figura 7.**

*Ubicación de las Compañías de Taxis de la Ciudad de Loja*



**Nota.** La figura permite identificar la ubicación de las Compañías de Taxi en la Ciudad de Loja. Tomado de Jaramillo (2017)

## **5.2. Enfoque de Investigación**

### **5.2.1. Mixto**

El estudio se realizó bajo un enfoque mixto, el cual de acuerdo a lo citado por Hernández y Mendoza (2018), emplean de manera sistemática métodos cuantitativos y cualitativos, basado en esta premisa se puede establecer que posterior a la recolección de información, se organizó los datos de la encuesta aplicada a los integrantes de la muestra, así como de la información de la entrevista dirigida a los gerentes de estas organizaciones, con la finalidad de dar respuesta a la pregunta de investigación: ¿Cuáles son los factores asociados a la Sostenibilidad Financiera de las cooperativas de taxis incluidas en la Economía Popular y Solidaria, ciudad de Loja?

## **5.3. Métodos de Investigación**

### **5.3.1. Cualitativo Inductivo**

En el desarrollo de este trabajo se utilizó el método cualitativo inductivo Bernal (2010) explica que este método emplea el razonamiento, con el objeto de obtener conclusiones que nacen de hechos particulares válidos para llegar a conclusiones cuya utilización sea de carácter general. Así pues, en este trabajo investigativo se buscó identificar los factores que inciden en la sostenibilidad financiera de los integrantes que componen el sector cooperativo de taxis de la Ciudad de Loja, esta información provino de la interpretación de los resultados recopilados de la aplicación de encuestas, y así plantear las conclusiones, que sirvieron para dar cumplimiento al objetivo 1: Caracterizar el sector cooperativo de transporte de taxis de la ciudad de Loja; se recopilaron datos en diseño de la investigación; así mismo el objetivo 2. Identificar los factores intervinientes en la sostenibilidad del sector cooperativo de transporte de la ciudad de Loja, puesto que se analizó que las hace sostenibles.

### **5.3.2. Cuantitativo deductivo**

Para conseguir explicaciones particulares se utilizó el método cuantitativo deductivo, del cual Bernal (2010) manifiesta que este método de razonamiento se basa en el análisis premisas generales; por medio de la aplicación de este método se estudió la temática referida a la sostenibilidad financiera, y se pudo determinar si el sector cooperativo es o no sostenible, dando aporte al cumplimiento del objetivo 3. Proponer estrategias de gestión de los factores y recursos relacionados en la sostenibilidad financiera, pues se les instruyó en una mejora que facilite la comprensión y función dentro de su organización.

### **5.3.3. Analítico**

De acuerdo a Bernal (2010) el método analítico es un proceso de tipo cognoscitivo, que se efectúa con el propósito de estudiar un hecho o fenómeno, descomponiendo cada una de las partes del todo, y así poderlas examinar de manera individual; en otras palabras, a través del estudio de los hallazgos obtenidos de manera particular, posterior a la aplicación

de las herramientas de recolección, cuyo información permitió identificar cuáles son los factores intervinientes en la sostenibilidad de las cooperativas de taxis.

## 5.4. Alcance de Investigación

### 5.4.1. Exploratoria

El alcance de esta investigación fue exploratoria en referencia a esto Hernández y Mendoza (2018) mencionan que este tipo de estudios se realizan con la finalidad de analizar un fenómeno o problema de investigación nuevo o poco estudiado, es por ello, que este alcance es importante en el desarrollo de este trabajo, puesto que se estudió la sostenibilidad financiera dentro del sector de taxis en la Ciudad de Loja, la ejecución de esta temática se alinea con este alcance, ya que es una temática que ha sido poco abordada y de la cual no se evidencian estudios variados del mismo, además se tendrá interacciones con los asociados del gremio taxista de la ciudad para la recolección de información.

### 5.4.2. Descriptivo

De igual manera se hizo uso de una investigación descriptiva, Hernández y Mendoza (2018) establecen que este tipo de investigación, tienen como objetivo identificar las cualidades o características de fenómenos o sucesos en un contexto definido, para el desarrollo de este trabajo se recopiló y analizó los factores intervinientes en la sostenibilidad financiera de las cooperativas de taxis en la ciudad de Loja.

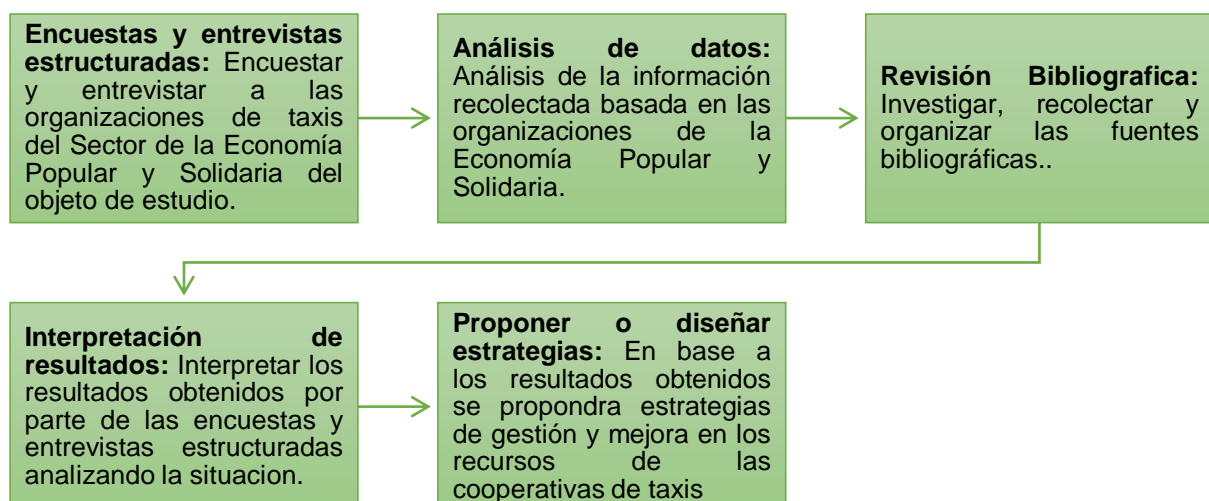
## 5.5. Diseño de Investigación

### 5.5.1. Transversal

Para la ejecución de este trabajo, se empleó un diseño transversal en referencia a esto Hernández y Mendoza (2018) estipulan que este diseño: “recolecta datos en un solo momento, en un tiempo único” (p.154). Puesto que los datos de la parte cuantitativa se recopilaron en el momento de la investigación, es decir, que la información se obtuvo de varias fuentes de información: encuestas, entrevistas; durante el mes de enero del año 2023.

### Figura 8.

*Proceso metodológico de la investigación*





## 5.6. Técnicas de Investigación

### 5.6.1. Encuesta

Se diseñó un cuestionario (ver anexo 1) conformado por un total de 19 preguntas, distribuidas de la siguiente manera: aspectos demográficos (1-6); sostenibilidad financiera (7-13), preguntas relacionadas con las estrategias (14-19), aplicada a la muestra del sector de taxi convencional de la Ciudad de Loja, es importante mencionar que para la aplicación de esta herramienta, se realizó un cálculo del tanto por ciento para determinar la cantidad exacta de encuestas, que cada cooperativa de taxis tuvo que resolver.

### 5.6.2. Entrevista

Para la recopilación de datos, se elaboró un total de 12 preguntas (ver anexo 2) sobre el tema central de investigación, es decir, los aspectos con la sostenibilidad financiera en las organizaciones, y así poder conocer de forma específica la percepción sobre esta temática, adicionalmente es importante mencionar que esta técnica fue realizada a los gerentes o administradores de las cooperativas de taxi convencional de la Ciudad de Loja.

### 5.6.3. Población y Muestra

La población objeto de estudio fueron las cooperativas de transporte de servicios de taxi convencional de la ciudad de Loja, las cuales de acuerdo a los registros de la SEPS (2022), suman un total de 27 y cuentan con 1170 unidades (Jaramillo, 2017); cuya distribución se muestra en la tabla 2:

**Tabla 2.**

*Número de Cooperativas de taxi convencional registrados en la SEPS*

<b>Concepto</b>	<b>Socios</b>
18 de Noviembre	17
Argelia	38
Carigan	52
Central	15
Ciudad de Loja	19
Ciudad de Mercadillo	27
Ciudadela del Maestro	59
Cristóbal Ojeda Dávila	54
Ecuador	42
El Tejar	48
El Valle de la Ciudad de Loja	31
Jipiro de la Ciudad de Loja	47
La Pradera	51
La tebaida	35
La Universitaria	46
Las Palmas de Loja	54
Libertador Bolívar	30
Libertadores Loxa	48
Manuel Benjamín Carrión	57
Miguel Riofrio	55
Once de Mayo	65
Orillas del Zamora	52

Presidente Isidro Ayora	41
Sevilla de Oro	52
Terminal Terrestre	65
Unión Lojana	25
Yaguarcuna	45
<b>Población Total</b>	<b>1170</b>

**Nota.** Con base en el sindicato de choferes de Loja, Jaramillo (2017)

Se procedió a calcular una muestra que sea representativa estadísticamente a la población objeto de estudio. Para determinar el tamaño de la muestra se plantea la fórmula según Spiegel y Stephens (2009).

La fórmula que se empleó para el cálculo es:

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

**Donde:**

**N:** población (1170)

**Z:** nivel de confianza (95%)

**e:** error (5%)

**p:** proporción esperada (50%)

**q:** proporción no esperada (50%)

Con base a ello, se estimó lo siguiente:

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

$$n = \frac{1.170 * 1.96^2 * 0,5 * 0,5}{(1.170 - 1) * 0.05^2 + 1.96^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = \frac{1.170 * 3,84 * 0,25}{(1.169) * 0,0025 + 3,84 * 0,25}$$

$$n = \frac{1123,2}{2,93 + 0,96}$$

$$n = \frac{1123,2}{3,88}$$

$$n = 289,30$$

$$n \approx 290$$

Por lo tanto, durante el desarrollo de la investigación se necesitó la colaboración de 290 socios taxistas en la ciudad de Loja distribuidos de forma proporcional según se detalla en el anexo 3.

### **5.7. Fuentes de información**

Para el desarrollo de este trabajo se consideró el empleo de fuentes de información primarias y secundarias, en lo correspondiente a la primera se analizaron los datos provenientes de la aplicación de las encuestas a la muestra compuesta por 290 socios, y de la entrevista efectuada a los 27 administradores o gerentes de las Cooperativas de taxi convencional de la Ciudad de Loja. Y en lo que respecta a la segunda esta se recolectó información de libros, artículos académicos, revistas y demás insumos, que permitieron sustentar la parte teórica de este trabajo.

Es importante mencionar, que para la ejecución de este estudio no se utilizó la información financiera de las Cooperativas de taxis convencionales, por el contrario, se aborda la temática de la sostenibilidad financiera desde el contexto de las fuentes de información primarias.

### **5.8. Procedimiento y análisis de datos**

Se realizó un proceso metodológico que indica los pasos que se utilizaron de las actividades en base a los objetivos de estudio planteados.

Para comenzar con el cumplimiento del objetivo 1 se realizaron las encuestas las mismas que fueron dirigidas a los taxistas de la ciudad de Loja. De igual manera se ejecutaron entrevistas a los gerentes de cada una de las compañías de taxis convencionales de la Ciudad de Loja, en lo que respecta a esta herramienta, es imprescindible señalar que posterior a su aplicación se realizó una saturación teórica, ya que la mayoría de los entrevistados respondían con información similar, situación por la cual se consideró únicamente los resultados de 12 entrevistados.

Luego de tener todas las encuestas se procedió a la organización de la información, a través de la utilización de tablas dinámicas con su respectivo análisis y los datos que provenientes de las entrevistas se ubicó en una tabla compuesta por diversos factores, quienes permitieron caracterizar a este sector, luego de contar con estos datos necesarios, se los analizó e interpretó, asimismo, se utilizó la fundamentación teórica para sustentar la información obtenida.

Para el cumplimiento del segundo objetivo, se analizó la información recolectada basada en las organizaciones de la Economía Popular y Solidaria, donde se realizó una matriz de hallazgos tanto en los aspectos demográficos, de la sostenibilidad financiera y la gestión del personal para determinar y analizar los factores internos y externos que se encontraron según las herramientas de recolección de información.

Y, por último, para plasmar el tercer objetivo se efectuó la propuesta de una serie de estrategias enfocadas a la gestión de los factores relacionados con la sostenibilidad financiera, para lograr este objetivo se generó una matriz de estrategias, donde se ubican los factores internos y externos determinados previamente, los cuales son complementados por el Modelo Canvas.

## 6. Resultados

A continuación, se presentan los resultados obtenidos mediante la aplicación de las encuestas a las diferentes organizaciones del sector de taxis convencionales que se encuentran dentro de la Economía Popular y Solidaria en la ciudad de Loja, información que fue levantada durante el mes de enero del 2023 y para su interpretación y análisis de los resultados se utilizaron gráficos estadísticos de todas las interrogantes planteadas, cuyo modelo consta en anexo 1.

### 6.1. Objetivo 1: Caracterizar el sector cooperativo de transportes de taxis de la ciudad de Loja.

#### 6.1.1. Caracterización de los socios de las cooperativas de taxis pertenecientes a las organizaciones de la EPS.

Esta sección se encuentra compuesta de tres partes, se observa un análisis de los aspectos demográficos, a continuación, se observan las preguntas relacionadas a la Sostenibilidad Financiera; y finalmente se observan algunas cuestiones estratégicas para el mejoramiento de calidad de vida de los taxistas de la ciudad de Loja.

##### 6.1.1.1. Aspectos Demográficos

La tabla 3 muestra el género y estado civil de la población encuestada, dedicada a brindar servicio de taxis en la ciudad de Loja; donde el 96 % representan al género masculino y posee un estado civil casado; situación similar ocurre con el 4% que pertenece al género femenino; estos resultados permiten deducir casi la totalidad de la muestra que participó en esta investigación es de género masculino, esto debido a que la profesión del servicio de taxis ha sido tradicionalmente ejercida por este género. Sin embargo, los resultados muestran una presencia importante del género femenino, esto permite evidenciar que a medida que la sociedad avanza, las brechas de género se van disminuyendo.

**Tabla 3.**  
*Género y estado Civil*

	Estado civil					Total general
	Casado/a	Divorciado/a	Soltero/a	Unión Libre	Viudo/a	
Femenino	2%	0%	1%	0%	0%	4%
Masculino	62%	7%	15%	9%	2%	96%
<b>Total general</b>	<b>64%</b>	<b>7%</b>	<b>17%</b>	<b>10%</b>	<b>2%</b>	<b>100%</b>

A continuación, se analiza los resultados ubicados en la tabla 4 donde se relaciona el nivel de instrucción y si posee título de tercer o cuarto nivel; donde 19% tienen un nivel de escolaridad primaria, el 50% de los taxistas tienen estudios de nivel secundario, y un 29% cuentan con tercer nivel, y de estos el 1% cuentan con estudios de cuarto nivel, estos resultados demuestran que dentro de la ciudad de Loja existe un bajo nivel de analfabetismo, es decir, que en su mayoría las personas tienen conocimientos básicos y superiores, lo que

refleja que si optan por encontrar un trabajo en donde se les remunere de acuerdo a sus expectativas no tendrán muchas oportunidades, es por esto que buscan generar ingresos de una manera segura y que no involucre conocimientos técnicos muy avanzados, así mismo, un 19% tienen estudios de primaria, lo que permite deducir que son personas que por lo general pueden leer y escribir.

**Tabla 4.**

*Nivel de instrucción*

Detalle	Título académico				Total general
	Primaria	Secundaria	Tercer Nivel	Cuarto Nivel	
N/A	19%	50%	0%	0%	69%
Tecnológico	0%	0%	16%	0%	16%
Universitario	0%	0%	13%	1%	15%
<b>Total general</b>	<b>19%</b>	<b>50%</b>	<b>29%</b>	<b>1%</b>	100%

#### 6.1.1.2. Situación Financiera de los socios

Los datos de la tabla 5, permiten conocer los ingresos netos frente a los valores que los socios del gremio taxista invierten en mantenimiento y operación de las unidades de transporte; el 92% de los encuestados expresan que sus ingresos netos se encuentran en un rango de \$501,00 a \$1000,00; de este conjunto de encuestados el 32% afrontan como gastos operativos valores entre \$351,00 - \$400,00; es decir el monto de este ítem es similar en todos los casos. Se destaca que solamente en un grupo reducido que representa el 4% del gremio taxista generan ingresos sobre los \$1000,00 y emplean para las actividades de mantenimiento y operatividad de la unidad de transporte valores superiores a los \$451,00 dólares.

Se pudo observar que más de la mitad de los encuestados perciben ingresos superiores al salario básico unificado (SBU), que actualmente se encuentra en un valor de \$450,00 dólares mensuales; y a pesar que la cantidad de ingresos es favorable, también se ha podido evidenciar que los gastos operativos son elevados, debido principalmente al incremento progresivo del precio del combustible, situación que ha afectado en gran medida al sector del transporte, ver en anexo 3 para una mejor comprensión.

**Tabla 5.**

*Ingresos y gastos de las unidades de taxi*

Ingresos	Gasto en vehículo								Total general
	\$50,00 \$100,00	\$101,00 \$150,00	\$151,00 \$200,00	\$201,00 \$250,00	\$251,00 \$300,00	\$351,00 \$400,00	\$401,00 \$450,00	\$451,00 a más	
<b>\$350,00 - \$500,00</b>	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%
<b>\$501,00 - \$1000,00</b>	4%	3%	21%	1%	25%	32%	0%	6%	92%
<b>\$1001,00 - \$1500,00</b>	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	2%	4%
<b>\$1501,00 - \$2000,00</b>	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Total general</b>	7%	4%	21%	1%	25%	34%	1%	8%	100%

En la tabla 6, se visualiza los resultados relacionados con el rubro que destinan los taxistas al ahorro, en primer lugar, el 50% de los taxistas quienes señalan que, debido a los altos costos de mantenimiento y operación del vehículo, se les imposibilita generar algún tipo de ahorro; sin embargo, el 42% mencionan que ahorran un valor ubicado en un rango de \$1,00 a \$100,00, para lo cual este conjunto de socios emplean varias estrategias, entre ellas están el uso de un ahorro programado en alguna de las instituciones financieras de la localidad, de igual manera, la participación como socios en una caja de ahorro y crédito, ya sean estas de carácter familiar o particular, se constituye en otra de las alternativas que les permite generar ahorro.

**Tabla 6.**  
*Monto de ingresos destinado al ahorro*

<b>Monto</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
0	144	50%
\$1,00 a \$100,00	121	42%
\$101,00 a \$200,00	20	7%
\$201,00 a \$300,00	3	1%
\$301,00 a \$400,00	1	0%
\$401,00 a más	1	0%
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>

La tabla 7, da a conocer que el 83% de los encuestados no tienen otra fuente adicional de ingresos, mientras que el 17% restante expresó que sí, entre las actividades extras que realizan están la venta de artículos al por mayor y menor; venta de comida puerta a puerta; cultivo de legumbres y hortalizas, entre otros, así también, dentro del gremio de taxis se encuentran personas jubiladas, cuyos recursos provienen del estado; y la conducción de unidad de transporte para ellos es concebido como una actividad adicional. Todos estos datos permiten identificar que menos del 50% de las personas dedicadas al servicio en taxi cuentan con un ingreso extra al de la actividad principal, esto debido a que los dueños de las unidades de taxi se dedican al 100% a la prestación de este servicio, a diferencia de un conjunto reducido de personas, quienes contratan a personal adicional, que les ayude con esta actividad.

**Tabla 7.**  
*Labor adicional en taxi*

<b>Detalle</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	49	17%
No	241	83%
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>

En lo referente a las características positivas que valoran los usuarios, en la tabla 8 se observa que el 38% considera que la seguridad al momento de trasladarse es uno de los

factores más importantes; otros usuarios que representan al 34% indican los mismos taxistas que; la atención al cliente también es una cualidad muy positiva valorada por los usuarios, ya que para ellos la manera en cómo los conductores los tratan y hacen sentir, son competentes para que la prefieran a una compañía de taxis más que otra. Y otra característica más relevante y favorable, es la que hace referencia a la amabilidad del conductor, la cual tiene una representatividad del 18%; acompañando a estos factores también se evidencia la rapidez en la respuesta del servicio, en otras palabras, el tiempo en que se demoran las unidades en llegar a los domicilios de los usuarios, que ha decir de los conductores este elemento y los demás descritos previamente generan niveles altos de fidelización de los usuarios por determinadas compañías de taxis.

**Tabla 8.**  
*Características valoradas por el usuario*

<b>Características positivas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Seguridad en el Transporte	228	38%
Buena música	8	1%
Vocabulario	15	3%
Comodidad del Vehículo	33	6%
Amabilidad del conductor	109	18%
Atención al cliente	206	34%
<b>Total</b>	<b>599</b>	<b>100%</b>

Una vez mostrados las características positivas que más valoran los usuarios, en la tabla 9 se observan los aspectos negativos que el cliente le hace conocer, entre las más destacadas están: los precios con el 32%; con igual porcentaje del 13% se encuentran las opciones: que tome la ruta más larga y abuso de confianza. En referencia a esto, los socios taxistas señalan que estos aspectos desfavorables de alguna manera generan desconfianza y pérdida de fidelización de los usuarios ocasionando que estos últimos busquen otras alternativas, como el transporte ilegal, ya que los clientes van a preferir cancelar un precio menor por el mismo servicio.

**Tabla 9.**  
*Retroalimentación de los usuarios respecto al servicio recibido*

<b>Características negativas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Abuso de confianza	38	13%
Aspecto y vestimenta del conductor	15	5%
Los precios	93	32%
Mal servicio	27	9%
Que tome la ruta más larga	39	13%



Ninguna	78	27%
<b>Total</b>	290	100%

### 6.1.1.3. Cuestiones relacionadas a las estrategias

A continuación, se observa los resultados que permiten conocer si los socios estarían de acuerdo en aportar con un valor adicional para que la cooperativa cuente con mejoramientos en las actividades operativas, donde el 94% da una respuesta favorable a esta interrogante, ya que consideran que se debe contar con un sitio donde puedan realizar reuniones sociales, artísticas, culturales y de capacitación, así como contar con una infraestructura donde se localice la parte administrativa, es decir, la gerencia, contabilidad, secretaría. No obstante, el 6% no considera necesario aportar algún rubro adicional, ya que mencionaron que con el uso de los paraderos funcionan mejor y cuando tenían una sede no la usaban mucho y solo les generaba gastos innecesarios.

**Tabla 10.**  
*Disponibilidad de incremento de aporte financiero*

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	273	94%
No	17	6%
<b>Total</b>	290	100%

Los resultados mostrados en la tabla 11, permiten identificar que el 52% de los taxistas encuestados manifiestan haber recibido cursos de relaciones humanas; seguidamente se observa al 31% quienes comentan que han recibido capacitación sobre temas relacionados con la atención al cliente; y contrarrestando estos resultados se visualiza al 15% quienes indican que no han recibido ninguna clase de capacitación. Esta información, establece que más de la mitad de los encuestados han recibido algún tipo de capacitación, los cuales en la gran mayoría de los casos han sido por iniciativa de las cooperativas, o por parte de entidades gubernamentales como la Gobernación de la Provincia de Loja, y el Ministerio del Interior, así mismo, las capacitaciones recibidas también son producto de convenios interinstitucionales con entidades de educación superior, a través de los proyectos de vinculación con la sociedad

**Tabla 11.**  
*Cursos y capacitación*

Tipo de Curso	Frecuencia	Porcentaje
Relaciones Humanas	212	52%
Atención al Cliente	126	31%
Mecánica	6	1%
Otros	6	1%

Ninguno	60	15%
<b>Total</b>	<b>410</b>	<b>100%</b>

En esta sección, se observan los resultados que hacen referencia a conocer si a los socios les gustaría que las cooperativas de taxis cuenten con un servicio odontológico, y de esta población cuántos hijos o familiares han recibido atención de este tipo: en primer lugar, se tiene al 97% quienes expresaron que si les gustaría contar con un servicio odontológico, de esta porción de encuestados el 46% comentó que dos de sus familiares han recibido anteriormente atención odontológica, en centros particulares y de salud pública, razón por la cual consideran muy importante que las compañías de taxis implementen estos servicios para sus integrantes, ya que podrían ser beneficiarios de facilidades de pago, situación que podría mejorar la calidad de vida de los socios de la cooperativa.

**Tabla 12.**  
*Servicio odontológico a familiares*

Aceptación de servicio	Integrantes familiares				Total general
	1	2	3	4	
No	0%	2%	1%	0%	3%
Si	15%	46%	20%	17%	97%
<b>Total general</b>	<b>15%</b>	<b>48%</b>	<b>20%</b>	<b>17%</b>	<b>100%</b>

La tabla 13 permite conocer si los socios taxistas que participaron en esta investigación cuentan con algún seguro de vida o accidentes de los cuales, el 69% de los taxistas manifestaron que sí, ya que en ciertas cooperativas les ofrecen este beneficio, pero para otros este fue adquirido por ellos mismos, mientras que el 31% mencionaron que no, esto debido al costo, o por deudas, tales como préstamos, hipotecas y pensiones que tienen pendientes de pago por lo cual no pueden adquirir un seguro.

**Tabla 13.**  
*Existencia de seguro de vida o de accidentes*

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	89	31%
No	201	69%
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>

La tabla 14 muestra que el 93% de los taxistas encuestados manifestaron que sí les gustaría tener convenio con aseguradoras, farmacias lubricadoras y otras que ayuden a disminuir sus gastos y puedan mejorar sus ingresos, mientras que el 7% de los encuestados mencionaron que no, debido a que ya habían puesto a prueba esta propuesta y los resultados

no fueron los adecuados, además que no existía la colaboración de todos los socios y los aportes adicionales que se solicitaban era cancelados de forma tardía.

Esto demuestra que dentro de las cooperativas la falta de organización como la de compromiso por parte de los socios es deficiente y debería ser mejorada por parte de los gerentes para que puedan conseguir el bien común para todos sus socios.

**Tabla 14.**

*Aceptación de servicios con convenio*

<b>Detalle</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	270	93%
No	20	7%
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>

### 6.1.2. Caracterización de las organizaciones de la EPS mediante la información recopilada de las entrevistas dirigidas a las cooperativas de taxis.

En esta sección se muestran los resultados de la aplicación de la entrevista a gerentes y administradores de las compañías de taxi de la Ciudad de Loja, la misma se llevó a cabo con el propósito de caracterizar a las organizaciones de la EPS como instituciones que trabajan en asociatividad.

Caracterización de los socios de las cooperativas de taxis pertenecientes a las organizaciones de la EPS.

**Tabla 15.**  
*Matriz de hallazgos*

Indicador	Pregunta	Respuesta
Funcionamiento	<b>P1.</b> ¿Qué tiempo lleva operando la cooperativa de taxis que administra?	La mayor parte de las organizaciones tienen un periodo promedio de 31 años y la cantidad promedio de socios oscila entre los 53, otro punto importante es el concerniente a la infraestructura la mayoría de los entrevistados indica que la sede es propia y fue obtenida por aportaciones de los socios y préstamos.
	<b>P2.</b> ¿Cuántos socios tiene?	
	<b>P3.</b> ¿La sede donde opera la cooperativa, es propia o alquilada,?	
Tributación, gastos e ingresos	<b>P4.</b> ¿Cuál es el proceso de pago administrativo?	El pago del personal administrativo se lo realiza con recursos que provienen de las aportaciones de los socios, en esta misma línea se identificó que las cuentas de ingresos y gastos eran de las aportaciones y del pago al personal administrativo, referente a la parte tributaria la mayoría de las organizaciones la ejecutan el contador con el gerente.
	<b>P5.</b> ¿Cuáles son las cuentas de ingresos y gastos para la declaración de impuestos?	
	<b>P6.</b> ¿Quién maneja la parte tributaria en la organización?	
Perspectiva	<b>P7.</b> ¿Considera que ser parte de la Economía Popular y Solidaria es una ventaja?	El 100% considera que es un beneficio el pertenecer a este tipo de organizaciones, debido a la existencia de normas y regulaciones que favorecen su operatividad.
	<b>P8.</b> ¿Cuál es la desventaja de pertenecer a la EPS?	
	<b>P9.</b> ¿Cuál es el factor interno más importante para que la cooperativa funcione de manera correcta?	Entre los elementos que favorecen están, la unión entre los socios, la puntualidad, la responsabilidad y amabilidad, estos son fundamentales dentro de las organizaciones.
	<b>P10.</b> ¿Cuál es la forma más rápida, segura con la que el usuario accede a los servicios que ofrece?	Además, los entrevistados mencionaron que las alternativas que ofrecen son mediante el uso de aplicaciones y el paradero de taxis para sus servicios.
	<b>P11.</b> ¿Cuáles son los factores o aspectos negativos que afectan las actividades de la cooperativa?	Los entrevistados manifestaron que entre los factores negativos que pueden afectar sus actividades están el incumplimiento del reglamento interno, las deudas financieras con los bancos o cooperativas, el uso de tecnología, la piratería ilegal y la falta de control del mismo.
<b>P12.</b> ¿Cómo usted consideraría que la cooperativa debería enfrentar los factores negativos que posee?	En esta misma línea mencionaron que la manera en la que se enfrentarían estos factores negativos sería mediante capacitaciones, con más cooperativismos y cumpliendo los reglamentos y estatutos.	

Los factores analizados en el tema de la sostenibilidad financiera, fueron abordados desde dos puntos de vista, como socio de la cooperativa de taxi, y como organización como tal, en lo correspondiente al primero, se ha podido evidenciar que a pesar que el 92% de los integrantes del gremio taxista genera un rango de ingresos de \$501,00 a \$1000,00 e invierten de este rubro un valor entre \$351,00 - \$400,00; es decir, más de la mitad de los participantes del estudio perciben ingresos mayores al salario básico unificado; no obstante, se puede observar que el costo de mantenimiento es bastante alto, motivo por cual este grupo de encuestados no generan ahorro y en algunos casos puede afectar a las aportaciones que se realizan mensualmente. Otro punto importante, es que el 38% señalan que los usuarios valoran más el factor seguridad al momento de transportarse, situación que genera una fidelización prolongada de clientes. Por otro lado, se detectó que el 32 % manifiesta que los usuarios consideran que el precio es un aspecto negativo para ellos.

En cuanto a los aspectos internos de las organizaciones de taxis, se ha podido evidenciar que el 52% manifiestan haber recibido cursos de relaciones humanas- atención al cliente, esto con el propósito de adquirir los conocimientos necesarios para que la prestación del servicio de taxis sea eficaz. En lo concerniente a los servicios adicionales, que son beneficiarios los taxistas, se ha evidenciado que el 97% indica que, si le gustaría recibir un servicio odontológico para ellos y sus familiares, mientras que el 69% si poseen un seguro de vida o accidentes, y el 93% expresa que si les gustaría contar con un convenio con aseguradoras farmacias, lubricadoras y otras empresas que les ayude a disminuir los costos de mantenimiento.

Y en lo referente a la organización como tal, se encontró que la mayor parte de las organizaciones cuentan con un infraestructura propia, situación que facilita la realización de encuentros de carácter cultural, recreativo y de formación, cuyo mantenimiento y operatividad depende de las aportaciones efectuadas por los socios, otros resultados muestran que entre los aspectos desfavorables que pueden afectar la ejecución de actividades de las cooperativas están el incumplimiento del reglamento interno, deudas en instituciones financieras, piratería ilegal y la falta de control del mismo.

## 6.2. Objetivo 2: Identificar los factores intervinientes en la sostenibilidad del sector cooperativo de transporte de la ciudad de Loja

Ángulo y Camacho (2019) explican que la sostenibilidad financiera de una organización sin fines de lucro, se constituye en un tema fundamental, ya que, a pesar de su naturaleza, estas organizaciones tienen gastos y costos, razón por la cual una administración adecuada de estos rubros es igual de importante a la de una empresa con fines de lucro. Para alcanzar este propósito es necesario realizar un análisis situacional, por medio de la definición de factores que intervienen en la sostenibilidad financiera de este tipo de organizaciones, en referencia a esto Correa (2018), manifiesta que en lo correspondiente al análisis externo se deben considerar aspectos económicos, políticos, sociales, culturales, ambientales, responsabilidad social y la situación de las organizaciones en el medio. Y en lo concerniente a los aspectos de carácter interno, la prestación del servicio, estructura organizacional, situación financiera, estructura administrativa, y los aspectos técnicos que permitan brindar un servicio de calidad.

En el marco, de esta premisa para identificar los factores que intervienen en la Sostenibilidad Financiera del sector cooperativo, se procedió a realizar un matriz de hallazgos, para lo cual se consideró los resultados de la aplicación de las herramientas de recolección de información en este caso la encuesta dirigida a los socios del gremio de taxis de la Ciudad de Loja; y de la entrevista aplicada a los gerentes o administradoras de las mismas, cuyo resultado se muestra a continuación:

**Tabla 16.**  
*Factores internos- Matriz de hallazgos*

	<b>Factores Internos</b>	<b>Conclusión</b>
<b>Sostenibilidad Financiera</b>	Ingresos y Gastos	De acuerdo al estudio, los ingresos promedio que más se mencionaron se encuentran en los rangos de \$501-\$1000 por lo cual se dedujo que poseen ingresos mayores a un sueldo básico, este nivel de ingresos hace que la cooperativa en su conjunto sea rentable, a pesar de esto el 32% gasta para el mantenimiento y operación de su unidad de transporte valores ubicados de entre \$351,00 - \$400,00; siendo este un valor bastante elevado, y esto se debe fundamentalmente a un incremento del precio del combustible, las deudas financieras entre otros, situación que ocasiona que el 50% de los encuestados no destine ningún rubro al ahorro.

<b>Gestión del personal</b>	Atención al Cliente	En lo concerniente a las cualidades favorables valoradas por el usuario, en la información recolectada se dedujo que el 34% señala que la atención al cliente es un factor indispensable en la prestación del servicio trayendo así consigo presencia de las cooperativas como un medio de atención viable y favorable para todos.
	Precios en el servicio	En esta misma línea, el 32% menciona que los precios son uno de los factores negativos que generan una mala atención entre los usuarios, esto debido a las rutas que se toman y el tráfico el cual genera contratiempos y aumento de la tarifa, por ende desde el punto de vista para la cooperativa esto podría traer menores preferencias.
	Aporte de socios	El 94% manifiesta que las compañías cuentan con una sede propia y también cancelan un aporte mensual, aportes cuyo propósito es favorecer el desarrollo de las actividades operacionales y administrativas de las compañías de taxis.
	Capacitaciones	El 52% de los encuestados han recibido capacitaciones sobre el tema de relaciones humanas, ya que al tener un contacto directo con los usuarios es importante conocer cuáles son las estrategias que pueden desarrollar, en el caso de que se suscite algún acontecimiento.
	Servicios adicionales y convenios	Se determinó que el 97% considera que la implementación de servicios adicionales dentro de la cooperativa como los odontológicos, sería un elemento importante para los mismos, ya que le ayudará a reducir costos. En esta misma línea se el 93% manifestaron que sí les gustaría tener convenio con aseguradoras, farmacias lubricadoras y otras que ayuden a disminuir sus gastos y puedan mejorar sus ingresos, la inexistencia de esta clase de convenios se debe a la falta de organización y compromiso por parte de los socios

**Tabla 17.**  
*Factores externos- Matriz de hallazgos*

	<b>Factores Externos</b>	<b>Conclusión</b>
<b>Sostenibilidad Financiera</b>	Precios en los insumos	El incremento progresivo del precio del combustible que se adquiere para la movilidad del vehículo e insumos de mantenimiento se constituye en un factor de índole externo que afecta la generación de ingresos, dando como resultado ciertas dificultades en los pagos de aportes mensuales a la cooperativa.
	Taxista informal o pirata	La piratería informal reduce los ingresos de los miembros y afecta directamente la estabilidad de las organizaciones de taxistas.
	Políticas Gubernamentales	Los constantes cambios tributarios, como la aplicación del Régimen Simplificado de Emprendedores y Negocios Populares (RIMPE), que rige desde el 1 de enero de 2022, han ocasionado inconvenientes entre los contribuyentes, esto debido a la falta de un proceso de adaptación y capacitación.

Gestión del personal	Delincuencia	Se determinó que el aumento de los niveles de inseguridad ha desembocado que los conductores sean víctimas de los ataques de la delincuencia, afectando su actividad y siendo afectada la mayor parte de las cooperativas.
	Eventos Naturales	La incidencia de eventos naturales y sanitarios que pueden afectar las actividades del gremio taxista trayendo consigo una pérdida de actividades para la entidad.

En este mismo apartado se pudo determinar que dentro de los factores intervinientes en la sostenibilidad del sector cooperativo de transporte de la ciudad de Loja existen ciertos factores y cualidades del servicio que prestan estas personas los cuales se los identifica en la figura 9.

**Figura 9.**  
*Factores y cualidades del servicio de taxis*

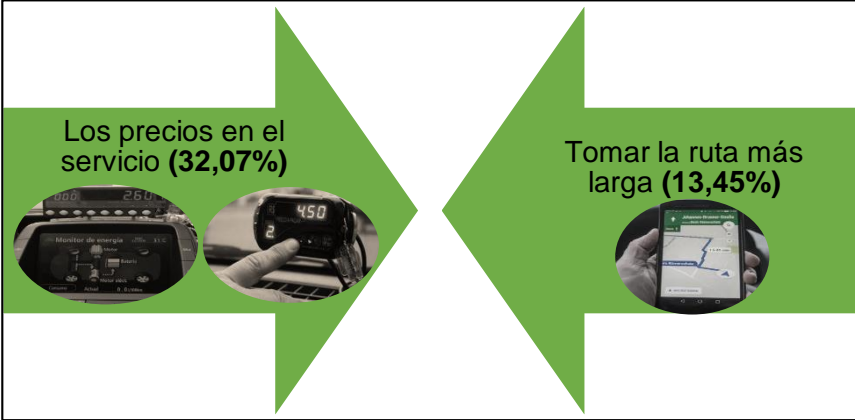


En lo referente a los aspectos positivos, los resultados de esta investigación señalan que la Seguridad en el Transporte (38%) es uno de los factores favorables que consideran los usuarios al momento de abordar estas unidades de transporte, y esté acompañado de la variable Atención al cliente (34%), son los componentes fundamentales que hacen que la prestación del servicio sea de calidad y las organizaciones funciones de manera óptima y confiable, ya que, en lo concerniente a lo primero, para los usuarios es indispensable sentirse seguros antes, durante y después de haber tomado el servicio de taxi, así también, la atención del cliente, que genera confianza a la hora de resolver alguna duda que tenga el cliente. En referencia a esto Sanmartín (2018) manifiesta que con el propósito de fortalecer la cultura de seguridad ciudadana por medio del gremio taxista en la Ciudad de Loja, este sector participó



en una capacitación acerca de temas de prevención y seguridad, así como, en temáticas de activación de botones de seguridad con el apoyo del Ecu 911, propagación de material pop entre otros; han contribuido al crecimiento de estos aspectos favorables de este sector.

**Figura 10.**  
*Aspectos Negativos*



Se evidencia la existencia de aspectos negativos, que desde la perspectiva de los conductores de taxi han podido ser palpado por parte de los usuarios: Los precios en el servicio (32%) y que tome la ruta más larga (13%), un aspecto está vinculado con el otro ya que, al tomar una ruta más larga esto indiscutiblemente hace que el taxímetro marque una cifra bastante elevada, adicionalmente, existen algunos conductores que usan este elemento, y cobran valores de acuerdo a su percepción.

Para culminar la presente sección, se determinó que existen factores internos y externos que intervienen en la sostenibilidad financiera dentro del sector cooperativo de la ciudad de Loja, mismos que benefician y afectan directa o indirectamente a estas organizaciones, por lo cual se deben aprovechar los factores que impulsan el desarrollo y crecimiento para que hagan frente a las amenazas, y de este modo se puedan captar cada vez más clientes permitiendo fortalecerse y con un buen manejo se puedan cumplir con los factores clave para que se logre alcanzar un camino correcto y así estas organizaciones tengan éxitos.

**6.3. Objetivo 3: Proponer estrategias de gestión de los factores relacionados en la sostenibilidad financiera.**

**Tabla 18.**

*Matriz de estrategias*

<b>Matriz de Estrategias</b>		
<b>Gremio de Taxis Convencionales de la Ciudad de Loja</b>		
<b>Factores Internos</b>	<b>Conclusión</b>	<b>Estrategias</b>
<b>Sostenibilidad Financiera</b>	F.I. 1 Ingresos y Gastos	<p>De acuerdo al estudio, los ingresos promedio que más se mencionaron se encuentran en los rangos de \$501-\$1000 por lo cual se dedujo que poseen ingresos mayores a un sueldo básico, este nivel de ingresos hace que la cooperativa en su conjunto sea rentable, a pesar de esto el 32% gasta para el mantenimiento y operación de su unidad de transporte valores ubicados de entre \$351,00 - \$400,00; siendo este un valor bastante elevado, y esto se debe fundamentalmente a un incremento del precio del combustible, las deudas financieras entre otros, situación que ocasiona que el 50% de los encuestados no destine ningún rubro al ahorro.</p>
	F.I.2 Atención al Cliente	<p>En lo concerniente a las cualidades favorables valoradas por el usuario, en la información recolectada se dedujo que el 34% señala que la atención al cliente es un factor indispensable en la</p>

F.I.1-4-6 - F.E.1 Generar convenios con instituciones que ofrecen productos y servicios a los socios en lo que respecta a sus gastos personales; es decir la cooperativa de taxi como asociación gestionará acuerdos para que, empresas o locales como: farmacias clínicas u hospitales, así como centros o locales de asistencia de reparación y mantenimiento vehicular entre otras, presten servicios a los socios.

Crear alianzas con establecimientos potenciales de turismo, como hoteles, bares, restaurantes, etc; esto con el propósito de asegurar la prestación del servicio de taxi de forma directa, ya sea para el traslado de turistas nacionales o extranjeros a distintos puntos de la ciudad.

Emplear mecanismos de difusión de los servicios que oferta el gremio taxista, en este caso por medio de la elaboración de material publicitario físico (tarjetas de presentación, esferos, camisetas, dípticos y trípticos); y de material publicitario online para redes sociales (Facebook, Instagram, Whatsapp, y Tik Tok)

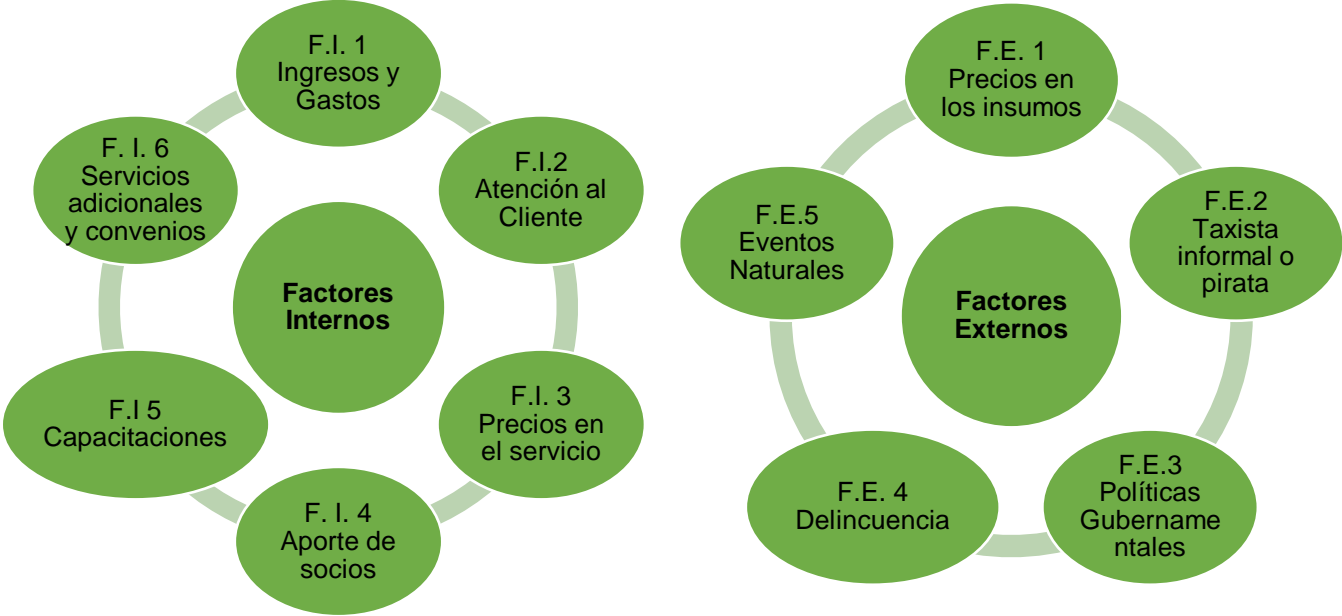
F.I.3-5 - F.E.4 Elaborar un plan de capacitaciones en temas como: relaciones humanas, atención y servicio al cliente, seguridad ciudadana, aprendizaje en aplicaciones y manejo de usos

	prestación del servicio trayendo así consigo presencia de las cooperativas como un medio de atención viable y favorable para todos.	tecnológicos para el servicio tanto para socios como personal administrativo.
F.I. 3 Precios en el servicio	En esta misma línea, el 32% menciona que los precios son uno de los factores negativos que generan una mala atención entre los usuarios, esto debido a las rutas que se toman y el tráfico el cual genera contratiempos y aumento de la tarifa, por ende desde el punto de vista para la cooperativa esto podría traer menores preferencias.	F.I.2 - F.E. 2 Diseñar alianzas estratégicas entre las organizaciones de taxis convencionales y no convencionales, con la finalidad de lograr un trabajo articulado.
F. I. 4 Aporte de socios	El 94% manifiesta que las compañías cuentan con una sede propia y también cancelan un aporte mensual, aportes cuyo propósito es favorecer el desarrollo de las actividades operacionales y administrativas de las compañías de taxis.	F.I.5 - F.E.3 Capacitación por parte del SRI en temas de normas tributarias para el personal operativo y administrativo de las compañías de taxis, y así facilitar los procesos de adaptación y aplicación de los aspectos en materia tributaria.
F.I.5 Capacitaciones	El 52% de los encuestados han recibido capacitaciones sobre el tema de relaciones humanas, ya que al tener un contacto directo con los usuarios es importante conocer cuáles son las estrategias que pueden desarrollar, en el caso de que se suscite algún acontecimiento.	F.E.5 Elaborar un plan de contingencia que ayude a solventar las eventualidades relacionadas con los desastres naturales, esta herramienta estará compuesta por una serie de actividades, que permitan la evaluación, planificación, valoración, y ejecución de las estrategias.
F. I. 6 Servicios adicionales y convenios	Se determinó que el 97% considera que la implementación de servicios adicionales dentro de la cooperativa como los odontológicos, sería un elemento importante para los mismos, ya que le ayudará a reducir costos.  En esta misma línea se el 93% manifestaron que sí les gustaría tener convenio con aseguradoras, farmacias lubricadoras y otras que ayuden a disminuir sus gastos y puedan mejorar sus ingresos, la inexistencia de esta clase de convenios se debe a la falta de organización y compromiso por parte de los socios	F.I. 4- F.E. 4 Implementar un sistema de seguridad interno para cada compañía de taxi, con el propósito de contrarrestar la delincuencia, y dar seguridad a los usuarios.

	<b>Factores Externos</b>	<b>Conclusión</b>
<b>Sostenibilidad Financiera</b>	F.E. 1 Precios en los insumos	El incremento progresivo del precio del combustible que se adquiere para la movilidad del vehículo e insumos de mantenimiento se constituye en un factor de índole externo que afecta la generación de ingresos, dando como resultado ciertas dificultades en los pagos de aportes mensuales a la cooperativa.
	F.E.2 Taxista informal o pirata	La piratería informal reduce los ingresos de los miembros y afecta directamente la estabilidad de las organizaciones de taxistas.
	F.E.3 Políticas Gubernamentales	Los constantes cambios tributarios, como la aplicación del Régimen Simplificado de Emprendedores y Negocios Populares (RIMPE), que rige desde el 1 de enero de 2022, han ocasionado inconvenientes entre los contribuyentes, esto debido a la falta de un proceso de adaptación y capacitación.
<b>Gestión del personal</b>	F.E.4 Delincuencia	Se determinó que el aumento de los niveles de inseguridad ha desembocado que los conductores sean víctimas de los ataques de la delincuencia, afectando su actividad y siendo afectada la mayor parte de las cooperativas.
	F.E.5 Eventos Naturales	La incidencia de eventos naturales y sanitarios que pueden afectar las actividades del gremio taxista trayendo consigo una pérdida de actividades para la entidad.

La tabla mostrada previamente, permite conocer las estrategias diseñadas para cada uno de los componentes, identificados en la fase anterior, los cuales se agruparon de la siguiente manera:

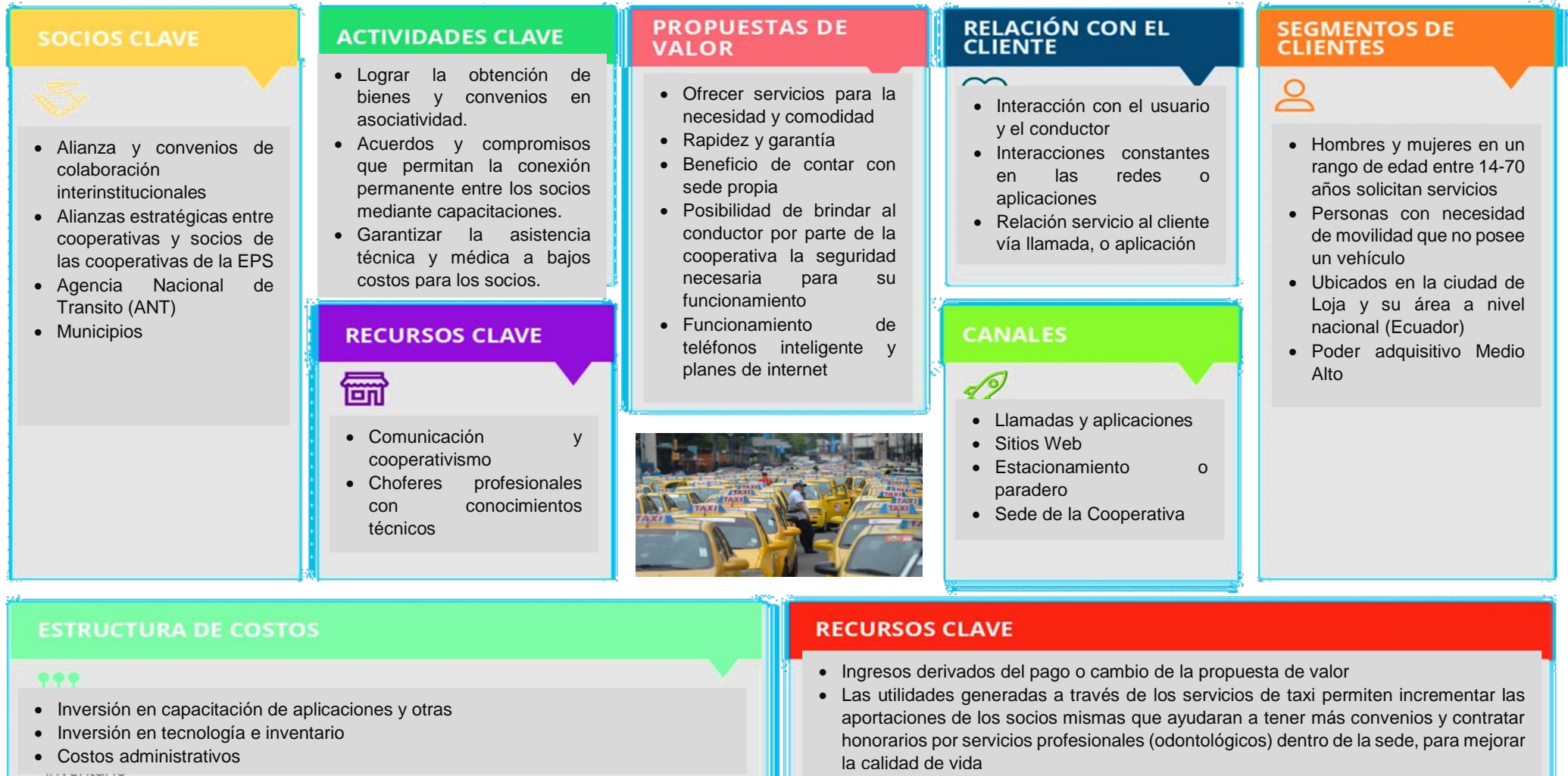
**Figura 11.**  
*Factores internos y externos*



Es importante mencionar, que para la construcción de la matriz se combinaron los factores externos e internos los cuales dan como resultado la generación de estrategias, enfocadas a mitigar los eventos que afectan la ejecución de las actividades diarias de las compañías de taxis, y también el fortalecimiento de aquellos aspectos favorables.

**Figura 12.**

*Modelo Canvas Organizaciones de Taxis de la ciudad de Loja*



**Tabla 19.**  
*Matriz de Estrategias y Objetivos*

<b>Matriz de Estrategias y Objetivos</b>			
<b>Objetivo</b>	<b>Estrategia</b>	<b>Responsables</b>	<b>Resultados Esperados</b>
Garantizar la asistencia técnica y médica a bajos costos para los socios	Con el uso de convenios en mecánicas y otros centros técnicos, los socios podrán asegurar su funcionamiento y anticipar cualquier desperfecto en el vehículo que lo imposibilite en su labor diaria.	Directivos socios y	Mejorar los niveles de ingresos de los socios
	Con la asistencia médica que brindara la sede preferentemente odontológica, los socios podrán ser atendidos para que no incurran en costos del servicio en centros privados o por la espera en los centros de atención pública.		
Crear alianzas interinstitucionales con los gremios de taxis no convencionales.	Diseñar alianzas estratégicas entre las organizaciones de taxis convencionales y no convencionales, con la finalidad de lograr un trabajo articulado.	Agencia Nacional de Tránsito (ANT) Municipios	
Acuerdos y compromisos que permitan la conexión permanente entre los socios mediante capacitaciones	Programar un ciclo de capacitaciones en temas relacionados con: atención y servicio al cliente, recursos humanos, seguridad, primeros auxilios e inglés básico.	Directivos socios y	Contar con personal capacitado que contribuya a la prestación de un servicio de calidad
	Gestionar por parte de la Cooperativa y los directivos la formación y el crecimiento para el desarrollo en capacitaciones del uso de aplicaciones y herramientas tecnológicas.		
	Capacitación por parte del SRI en temas de normas tributarias para el personal operativo y administrativo de las compañías de taxis, y así facilitar los procesos de adaptación y aplicación de los aspectos en materia tributaria.		
Implementar un sistema de seguridad interno para cada compañía de taxi, con el propósito de contrarrestar la delincuencia, y dar seguridad a los usuarios.	Renovación o implementación en cada vehículo de cámaras de vigilancia y botón de auxilio	Directivos socios y	Posibilidad de brindar al conductor la seguridad necesaria para su funcionamiento
Crear alianzas con establecimientos potenciales de turismo	Generación de alianzas con hoteles, bares, restaurantes, etc.; esto con el propósito de asegurar la prestación del servicio de taxi de forma directa, ya sea para el traslado de turistas nacionales o extranjeros a distintos puntos de la ciudad.	Directivos socios y	Incrementar la satisfacción de los usuarios
Utilizar medios de difusión para dar a conocer los servicios ofertados.	Emplear mecanismos de difusión de los servicios que oferta el gremio taxista, en este caso por medio de la elaboración de material publicitario físico (tarjetas de presentación, esferos, camisetas, dípticos y trípticos); y de material publicitario online		

---

para redes sociales (Facebook, Instagram, Whatsapp, y Tik Tok)

<p>Crear un plan de contingencia enfocado a disminuir los posibles efectos ocasionados por eventualidades naturales.</p>	<p>Elaborar un plan de contingencia que ayude a solventar las eventualidades relacionadas con los desastres naturales, esta herramienta estará compuesta por una serie de actividades, que permitan la evaluación, planificación, valoración, y ejecución de las estrategias.</p>	<p>Directivos socios</p>	<p>y Aumentar el nivel de pertenencia de los socios.</p>
<p>Dar un mejor aprovechamiento de la infraestructura que disponen las compañías de taxi.</p>	<p><b>Servicios</b>            Convenios para la disminución de costos            Atención odontológica a los socios y sus familiares</p> <p><b>Eventos</b>            Reuniones en un lugar propio sin arriendo            Actividades programadas            Punto de encuentro para capacitaciones</p>		

---



## 7. Discusión

Los diversos cambios económicos, han ocasionado que todas las organizaciones de toda índole diseñen un nuevos enfoques, administrativos, financieros, operativos, de capital humano, entre otros, que les permita avanzar hacia el camino de la sostenibilidad financiera, ya que la dinámica empresarial se está inclinando a formas de producción que correlacionan factores: económicos, sociales y ambientales, razón por la cual se destaca su importancia, puesto que no será posible operar un entorno donde no se consideren estos factores como retos (Macías et al., 2022).

Bajo este contexto, se analiza los resultados más destacados de esta investigación, en lo concerniente a los aspectos demográficos, se detectó que el 96% pertenecen al género masculino y este conjunto de encuestados, el 62% tienen un estado civil casado, datos similares son los encontrados por Mocha y Ramírez (2021) quienes muestran que el 90% de los socios del gremio taxista en la Ciudad de Riobamba pertenecen al género masculino, así pues, los resultados de este estudio también permite reconocer la participación del género femenino, con el 4% , panorama parecido se observa en el estudio referido previamente, con un 10% de la población encuestada que pertenece a este género. La prevalencia del género masculino sigue siendo un trabajo tradicionalmente ejecutado por este género.

Por otra parte, los datos reflejan que el 50% de los encuestados tienen un nivel de escolaridad secundaria. Este hallazgo está en correspondencia a los resultados de Granizo y Procel (2021) los cuales señalan que el 51% del conjunto de conductores de taxi profesional de la provincia de Chimborazo tienen un nivel de educación secundaria o bachillerato; por la naturaleza, condiciones previas y marco legal para acceder al trabajo de taxista profesional, se espera que en algunos años la totalidad de taxistas alcancen como mínimo el bachillerato.

A continuación, se ubican los resultados del factor sostenibilidad financiera; los datos más relevantes son los relacionados con el tema de ingresos y gastos, donde el 92% expresa que los ingresos netos que generan se ubican en un rango de \$501.00 a \$1000.00 de forma mensual y de este rubro gastan en el mantenimiento de las unidades de transporte un valor de \$351.00 a \$400.00; estos datos permitieron identificar que los encuestados obtienen ingresos superiores al SBU, destinando un valor considerable al mantenimiento de los vehículos; sin embargo, la información referente a los ingresos contradice a la investigada por Quimis (2019), quien pudo evidenciar que el 71% de conductores de taxi del cantón Jipijapa generan un ingreso promedio semanal de \$301.00 a \$349.99, es decir, de forma mensual obtienen ingresos superiores a los \$1000.00, que les ha permitido mejorar la calidad de vida y de sus familias.

En esta misma línea, el panorama antes del Covid-19, los conductores de taxi, generaban ingresos mayores a \$1000.00 mientras que después de esta emergencia sanitaria, el nivel de ingresos tuvo una tendencia a la baja, y adicionalmente este sector también se vio afectado por otras eventualidades de carácter externo como el incremento del precio de combustibles y de taxis piratas.

En la percepción de los taxistas al brindar servicios, estos han conocido por parte de los usuarios factores indispensables tales como; la seguridad en el transporte para el cliente, está según los encuestados los usuarios la prefieren en un 38% y la atención al cliente en un 34%, estos son dos de los factores más valorados por los usuarios, y hace que el servicio sea apreciado de buena manera por los mismos, y sea catalogado como excelente; esta información se corrobora con la investigada por Rosero (2018), quien ha encontrado que el 81% de los conductores de taxi de la Ciudad de Riobamba, califican el servicio de transporte brindado como excelente esto debido a la calidad del servicio al cliente; mientras que entre los factores negativos, se encuentra la variable precio con un grado de incidencia del 32% entre los encuestados, situación similar es la detectada por Guashpa (2018) quien menciona que el 50% de los usuarios de taxis mencionan que una mala atención, puede considerarse como un elemento fundamental que contribuya a la pérdida de credibilidad en el taxista convencional y puede provocar que los clientes busquen otras alternativas de transporte como los taxis piratas.

En cuanto a la capacitación recibida, mediante cursos solidarios y talleres brindados por los directivos de las cooperativas de taxis, se menciona que el 52% han recibido capacitación en temas de relaciones humanas y el 31% de atención al cliente cada 6 meses; esta información se asemeja con la generada por Argüello et al. (2020), la cual es analizada desde un punto de vista del usuario, donde el 25% señala que se debería capacitar en temas de atención al cliente y de tránsito para así mejorar la calidad de la prestación del servicio.

Ahora bien, en lo relacionado con la pregunta de investigación: ¿Cuáles son los factores asociados a la Sostenibilidad Financiera de las cooperativas de taxis incluidas en la Economía Popular y Solidaria, ciudad de Loja?, los resultados obtenidos indican que los factores relacionados con la sostenibilidad financiera de estas organizaciones, se agrupan en dos componentes; los internos, en los cuales están: los ingresos y gastos, la atención al cliente, los precios en el servicio, los aporte de socios, capacitaciones, servicios adicionales y convenios. Mientras que los factores externos determinantes los cuales les afectan son: la competencia por el taxista informal o pirata, las políticas gubernamentales, el aumento de la delincuencia, los eventos naturales y el incremento del precio en los insumos para el mantenimiento y operatividad de las unidades de taxi; de igual manera, se han podido detectar que las eventualidades de la naturaleza, tanto por las condiciones

de vías y carreteras donde transitan, el parqueo, entre otras, afectan a la parte operativa externa, mismas que han incidido fuertemente en la construcción de una sólida sostenibilidad financiera de este conjunto de organizaciones, para lo cual se ha formulado una serie de estrategias a implementar.

En cuanto a los limitantes para el desarrollo de esta investigación se sostiene que, el proceso de recolección de información fue bastante difícil, ya que al efectuar la aplicación de la encuesta de manera presencial, resultó complicado encontrar a los conductores de taxi en las sede principal donde se desarrollan las operaciones administrativas, de igual manera, en la ejecución de la entrevista a los administradores y gerentes de las compañías de taxis, se evidencio la misma situación, en este caso se tuvo que contactar a los funcionarios para que acudan a la sede para poder realizar el levantamiento de la información.

Es importante añadir que se puede replicar esta clase de estudios para el resto de organizaciones de la Economía Popular y Solidaria de la Ciudad de Loja, esto con el fin de construir una base de datos de este sector y poder determinar cuál de ellos tiene una mayor o menor incidencia de los factores de la sostenibilidad financiera, para lo cual sería imprescindible el empleo de herramientas de recolección de información tecnológicas como los formularios de Google Drive.

## 8. Conclusiones

- El sector cooperativo de transporte de taxis de la Ciudad de Loja, está integrado en el 96% por hombres, el estado civil que predomina es casado; adicionalmente, se identificó que el 50% tiene un nivel de escolaridad secundaria. En lo relacionado con la sostenibilidad financiera medida a través de los ingresos percibidos por el gremio, el 92% de sus ingresos son mayores a un SBU lo cual les permite solventar la mayor parte de su canasta básica, y por ende realizar los aportes mensuales a la organización. No obstante, 32% afrontan como gastos operativos valores entre \$351,00 - \$400,00; situación que repercute en la generación de ahorro. En cuanto al sector taxista como organización, el 52% ha recibido talleres de capacitación. De igual forma, se concluye que el 94% de las compañías de taxi cuentan con una sede propia y cancelan un aporte mensual, con la finalidad de favorecer el desarrollo de las actividades operacionales y administrativas de las compañías de taxis.

- En lo correspondiente a los factores que intervienen en la sostenibilidad financiera del sector cooperativo, se pudo evidenciar que estos se dividen en factores internos: ingresos y gastos, atención al cliente, precios en el servicio, aportes de socios, capacitaciones, y los servicios adicionales y convenios, mientras que los factores externos se integran por: la competencia con el taxista informal o pirata, las políticas gubernamentales, la delincuencia, el incremento del precio de los insumos para el mantenimiento y operatividad de las unidades de taxi y eventos naturales que afectan la prestación del servicio. Esta información permite concluir que estos factores inciden directamente en la sostenibilidad financiera de este sector.

- Las propuestas de gestión de los factores vinculados con la sostenibilidad financiera, relacionan los factores interno y externo detectados en el desarrollo de la investigación, y que al mismo tiempo interactúan con las dimensiones consideradas en el Modelo de negocios Canvas que aborda las áreas de Socios, Actividades y Recursos clave, la Propuesta de valor, Relación con el cliente, Segmentación de clientes Canales, Estructura de costos y nuevamente Recursos clave, que permitieron diseñar estrategias con el propósito de fortalecer los aspectos favorables y reducir las necesidades urgentes que posee el gremio, es importante explicar que este modelo está acompañado de una matriz de estrategias y objetivos, la cual permite identificar de manera más específica los lineamientos que se deben seguir y los resultados esperados, posterior a la implementación de este modelo.

## 9. Recomendaciones

- Se recomienda a los administradores de las compañías de taxis convencionales, el uso de la información recopilada en la presente investigación para el levantamiento de un perfil demográfico y económico de este segmento, a través del cual se puedan establecer estrategias más específicas que contribuyan al fortalecimiento organizacional y económico de los socios, además que esto permitirá realizar un monitoreo continuo de la evolución de este sector.
- Se sugiere el uso de los factores de sostenibilidad financiera detectados en la presente investigación de forma anual, esto con el propósito de valorar esta temática de manera específica, y así poder identificar si los factores internos y externos permanecen o se logra evidenciar el apareamiento de nuevos elementos, que afecten la operatividad de este sector.
- Implementación de las estrategias propuestas en el Modelo Canvas, las cuales están diseñadas con el objetivo de mejorar en gran medida, la calidad en la prestación de los servicios, ofertados por las compañías de taxis convencionales de la Ciudad de Loja, de igual forma, este modelo se convertirá en una guía para los gerentes o administradores de las compañías de taxi, ya que en este modelo se encuentra definidas las alternativas, objetivos y resultados que se esperan luego de su implementación, y por último se recomienda evaluar los resultados de estas estrategias al finalizar el año, para determinar los aspectos que deben ser mejorados en el modelo.

## 10. Bibliografía

- Acosta Santamaría, D. A., y Betancur Marín, J. C. (2014). Buenas Prácticas De Sostenibilidad Financiera: El Caso Del Desarrollo Acelerado De Las Organizaciones No Lucrativas Coreanas. *Online Journal Mundo Asia Pacifico*, 3(5), 7-23. <https://bit.ly/3HdKkob>
- Angulo-Bermúdez, D., y Camacho-Garzón, F. A. (2019). Estrategia Interna de sostenibilidad financiera para ONG. [Tesis de grado, Universidad Católica de Colombia], 1-33. <http://bit.ly/3ZHI9Ra>
- Argüello-Parra, D. V., Herrera-Chico, M. F., y Palaguachi-Sumba, J. P. (2020). Incidencia de las capacitaciones a socios de las operadoras del transporte comercial en taxis. *Polo del Conocimiento*, 5(5), 613-633. <https://bit.ly/3mJX8LK>
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (Tercera ed.). Bogotá: Pearson Educación de Colombia.
- Borzaga, C., Salvatori, G., y Bodini, R. (2017). *Social and Solidarity Economy and the Future of Work*. International Labour Organization. <https://bit.ly/3l3EftI>
- Chandler, A. D. (2003). *Strategy and Structure. Chapters in the history of the American Industrial Enterprise*. New York: Beard Books.
- Cochea Domínguez, I. O. (2020). Sostenibilidad Financiera De Los Grupos De Ahorro Y Crédito De La Provincia De Santa Elena. (*Ensayo*), 1-19. <https://bit.ly/3YC3nyl>
- Código Orgánico Monetario y Financiero Libro I. (28 de Febrero de 2020). Asamblea Nacional. *Registro Oficial Suplemento 332*. Quito. <https://bit.ly/403nSVJ>
- Contreras Sierra, E. R. (2013). El concepto de estrategia como fundamento de la planeación estratégica. *Pensamiento y Gestión*(35), 152-181. <https://bit.ly/3J9UXIP>

- Correa M., W. (2018). *La Sostenibilidad en las Fundaciones*. Fundación EcoFondo.  
<https://bit.ly/3T8vhkm>
- Domínguez Cevallos, V. R. (2017). Plan De Mejora De La Calidad En El Servicio De La Modalidad De Taxi Convencional En El Canton Guano - Provincia De Chimborazo. *[Tesis de grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]*, 1-135. Riobamba.  
<https://bit.ly/428wMmG>
- Drucker, P. (2007). *The practice of management. The classic Drucker collection*. M. Belbin: USA: Elsevier.
- Espín Balseca, L., Hidalgo Achig, M., Hidalgo Achig, M., y Armas Heredia, I. (2020). *Contabilidad de IFIS* (Primera Edición Electrónica ed.). Fundación Editorial de la Universidad Nacional Experimental de Los Llanos Occidentales Ezequiel Zamora.  
<https://bit.ly/3LhAXqj>
- Gleißner, W., Günther, T., y Walkshäusl, C. (2022). Financial sustainability: measurement and empirical evidence. *Journal of Business Economics*(92), 467–516.  
<http://bit.ly/3YLY4MW>
- Granizo, L. V., y Procel, C. A. (2021). Dimensiones de la calidad de vida en conductores profesionales de taxi de Chimborazo, Ecuador. *Revista Espacios*, 42(12), 71-78.  
<https://bit.ly/3Jdz6jW>
- Guashpa Córdova, M. F. (Abril de 2018). La Calidad De Servicio De Las Cooperativas De Taxis De La Ciudad De Riobamba Y Su Incidencia En La Satisfacción De Los Consumidores, Período Junio 2015 - Junio 2016. *[Tesis de grado, Universidad Nacional de Chimborazo]*, 1-78. Riobamba. <https://bit.ly/429sk7x>
- Günther, T., y Günther, E. (2017). Finanzielle Nachhaltigkeit- Messung, finanzielle Steuerung und Herausforderungen. En A. Horfjan, T. Knauer, y A. Wömpener, *Controlling (Konzeptionen - Instrumente- Anwendung* (págs. 79-80). FSC. <https://bit.ly/3Y2u9RB>

- Hernández-Sampieri, R., y Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología de la investigación las Rutas Cuantitativa, Cualitativa y Mixta*. Mc Graw Hill educación. <http://bit.ly/3mK6APo>
- Jácome, E. (24 de Marzo de 2022). Tener un taxi ya no es rentable; en gasolina gasto 300 al mes. *El Comercio*, pág. En línea. <https://bit.ly/3FdySI7>
- Jaramillo, W. (2017). Servicio de Taxi en la Ciudad de Loja. 1-43. <http://bit.ly/4251vRP>
- Lara-Sinaluisa, J. M., Martínez-Nogales, J. M., Moreno-Ayala, J. F., Ashqui-Lagua, M. F., y Barragán-Barragán, J. I. (2022). Modelo de gestión para el servicio de las operadoras de transporte comercial modalidad taxi convencional. *Polo del Conocimiento*, 7(9), 2428-2443. <https://bit.ly/3JwINMQ>
- Levine, R. (Junio de 1997). Desarrollo financiero y crecimiento económico: Enfoques y temario. *Journal of Economic Literature*, XXXV, 688-726. <https://bit.ly/3LdQQ1f>
- Ley General de Instituciones del Sistema Financiero. (12 de Marzo de 2012). Asamblea Nacional. *Registro Oficial 250*. <https://bit.ly/403PHxt>
- Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario. (10 de Mayo de 2011). *Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador*. Registro Oficial: <https://bit.ly/3l5Jt11>
- Lovato Fortún, G. M. (Enero de 2015). Diagnóstico del sistema financiero ecuatoriano su responsabilidad social e inadecuada aplicación de procesos administrativos a través de expediciones y reformas legales. [*Tesis de grado, Universidad Central del Ecuador*], 1-225. <https://bit.ly/3ldnFR5>
- Macías, T., Díaz, W., y Delgado, A. (Julio-Septiembre de 2022). Modernización de las empresas: Importancia para la sostenibilidad financiera económica. *Dominio de las Ciencias*, 8(3), 2186-2204. doi:<http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i3>
- Magnazo, C., y Orchansky, C. (2007). *Estrategias Asociativas Para Micro Y Pequeñas Empresas* (Primera ed.). Buenos Aires. <https://bit.ly/3JyMMav>



- Manene, L. M. (2014). Estrategias Empresariales: Tipología, Características Y Uso. 1-50. <https://bit.ly/3l5pK1F>
- Mendoza, J., Abad, M., y García, L. (2021). La economía popular y solidaria: Un medio para reducir la vulnerabilidad socioeconómica. *Revista Multi-Ensayos*, 7(14), En línea. <https://bit.ly/3Jwoe1M>
- Miller, E. (2010). Solidarity Economy: Key Concepts and Issues. 1-12. <https://bit.ly/3YC4FcF>
- Mocha Chacha, J. S., y Ramírez Vargas, V. E. (2021). Riesgos psicosociales y calidad de vida laboral en taxistas. Cooperativa 9 de Octubre. Riobamba, 2021. [Tesis de grado, Universidad Nacional de Chimborazo], 1-61. Riobamba. <https://bit.ly/4275mh3>
- Ordóñez, E., Narváez, C., y Erazo, J. (Julio – Diciembre de 2020). El sistema financiero en Ecuador. Herramientas innovadoras y nuevos modelos de negocio. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria KOINONIA*, V(10), 195- 225. <http://dx.doi.org/10.35381/r.k.v5i10.693>
- Paredes Garcia, K. N. (2018). Análisis A La Calidad Del Servicio De Transporte Público De Cooperativas De Taxis En La Ciudad De Esmeraldas, Desde La Óptica Del Usuario. [Tesis de grado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador - Sede Esmeraldas], 1-63. Esmeraldas. <https://bit.ly/3JvKV5h>
- Parrish, B. D., Luzadis, V. A., y Bentley, W. R. (2005). What Tanzania's Coffee Farmers Can Teach the World: A Performance-Based Look at the Fair Trade–Free Trade Debate. *Sustainable Development*, 13, 177–189. <https://bit.ly/4276MZ1>
- Peláez Moreno, L. E., Hernández Ocampo, S. E., Sarmiento Castillo, G. D., y Peña Vélez, M. J. (2022). Sostenibilidad financiera en organizaciones de la Economía Popular y Solidaria. Una propuesta de medición. *Enfoques. Revista de Investigación en Ciencias de la Administración*, 6(22), 156 - 168. <http://bit.ly/3JdqLFR>

- Pérez Hasbun, D. d., y Velazco Gutiérrez, D. D. (enero-diciembre de 2012). Sostenibilidad y autonomía financiera en empresas de producción social. *Multiciencias*, 12, 121-125. <https://bit.ly/3LiftKc>
- Quimis Quimiz, J. L. (2019). El nivel de ingresos de los socios de la Cooperativa de Transporte de Taxi "8 de Enero" y su incidencia en el desarrollo socioeconómico del cantón Jipijapa. [Tesis de grado, Universidad Estatal del Sur de Manabí UNESUM], 1-116. Jipijapa, Manabí, Ecuador. <https://bit.ly/3Jzm5CH>
- Rodríguez, P. (2016). Gestión Financiera en PyMES. *Revista Publicando*, 3(8), 588-596. <http://bit.ly/3Lizdxd>
- Romero, B. (31 de Agosto de 2015). *La Estructura del Sistema Financiero Ecuatoriano*. <https://bit.ly/3YB3N8k>
- Ronquillo Vinces, R. E. (Junio de 2020). Género Y Participación Laboral En El Sector De La Transportación Pública, Área Urbana De Durán. [Tesis de grado, Universidad de Guayaquil ], 1-106. Guayaquil. <https://bit.ly/41Y3dEq>
- Rosero Padilla, S. I. (2018). Modelo de gestión de la calidad para la mejora del servicio en las cooperativas de taxis de Riobamba. Caso de estudio Cooperativa San Alfonso. [Tesis de posgrado, Universidad Tecnológica Indoamérica], 1-126. Ambato. <https://bit.ly/3T8g3fk>
- Salvatierra Castro, J. M., y Peña Vélez, I. V. (2021). Calidad del servicio como elemento importante en la Competividad del sector transportista. *Journal Business Science*, 2(1), 86-94. <https://bit.ly/3Hbst1c>
- Sánchez, J., Vélez, M., y Araújo, P. (2016). Balanced Scorecard Para Emprendedores: Desde El Modelo Canvas Al Cuadro De Mando Integral. *Revista Facultad de Ciencias Económicas*, 24(1), 37-47. <https://bit.ly/428xSPm>

- Sanmartín Rodríguez, L. (14 de Julio de 2018). “*Transporte Formal Seguro*” Fortalece La Seguridad De Loja. SR Radio: <https://bit.ly/3YHMr9C>
- Solís Cedeño, V. J. (2018). La gestión administrativa y su incidencia en la sostenibilidad financiera de las pymes formales del sector manufacturero de la provincia de Manabí – República de Ecuador. [Tesis Doctoral, Universidad Nacional Mayor de San Marcos], 1-126. Lima. <http://bit.ly/3ZFix7y>
- Solís, V. (2018). La gestión administrativa y su incidencia en la sostenibilidad financiera de las pymes formales del sector manufacturero de la provincia de Manabí – República de Ecuador. (Tesis Doctoral), 1-126. Lima. <https://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/20.500.12672/10049>
- Steiner, y Miner, G. (2002). *Management policy and strategy* . New York: USA: Mc Millan.
- Villa Vélez, C., Zárate Yepes, C. A., y Villegas Palacio, C. I. (2016). Estrategias para la sostenibilidad financiera de las áreas protegidas en Colombia. *Ensayos de Economía*(49), 271- 291. <http://bit.ly/3Fk2fIV>
- Weber, O., Díaz, M., y Schwegler, R. (2014). Responsabilidad social empresarial del sector financiero: fortalezas, debilidades e impacto en el desarrollo sostenible. *Desarrollo Sostenible*, 22(5), 321-335. <http://bit.ly/3ZGSAV4>
- Zabolotnyy, S., y Wasilewski, M. (2019). The Concept of Financial Sustainability Measurement: A Case of Food Companies from Northern Europe. *Sustainability*, 11(18), 1-16. <http://bit.ly/3yvILNF>

## 11. Anexos

### Anexo 1. Encuesta



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA  
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA  
CARRERA DE FINANZAS**

**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS SOCIOS DE LAS COOPERATIVAS DE TAXIS DE LA  
CIUDAD DE LOJA.**

**Objetivo:** la presente encuesta tiene la finalidad de conocer si los miembros de las distintas organizaciones de taxis de la Ciudad de Loja, si tienen conocimiento sobre temas relacionados con la sostenibilidad financiera.

**Instrucciones:**

Marque con una X la opción que más se identifique con usted.

Para resolver esta encuesta se le solicita 10 minutos de su valioso tiempo.

Se le solicita responder con la mayor seriedad, todos los datos serán confidenciales como lo exigen las normas éticas dentro de la investigación.

**Aspectos Demográficos**

**1. ¿A qué Cooperativa de taxis pertenece?**

18 de Noviembre	( )	La Universitaria	( )
Argelia	( )	Las Palmas de Loja	( )
Carigan	( )	Libertador Bolívar	( )
Central	( )	Libertadores Loxa	( )
Ciudad de Loja	( )	Manuel Benjamín Carrión	( )
Ciudad de Mercadillo	( )	Miguel Riofrio	( )
Ciudadela del Maestro	( )	Once de Mayo	( )
Cristóbal Ojeda Dávila	( )	Orilla del Zamora	( )
Ecuador	( )	Presidente Isidro Ayora	( )
El Tejar	( )	Sevilla de Oro	( )
El Valle de la Ciudad de Loja	( )	Terminal Terrestre	( )
Jipiro de la Ciudad de Loja	( )	Unión Lojana	( )

La Pradera ( ) Yaguarcuna ( )  
La Tebaida ( )

**2. Genero**

Masculino ( ) Femenino ( )

**3. Estado civil**

Soltero/a ( ) Divorciado/a ( )

Unión Libre ( ) Viudo/a ( )

Casado/a ( )

**4. Edad**

20 a 25 años ( ) 36 a 40 años ( )

26 a 30 años ( ) 41 a 45 años ( )

31 a 35 años ( ) 46 años a más ( )

**5. Nivel de instrucción**

Primaria ( )

Secundaria ( )

Tercer Nivel ( )

Cuarto Nivel ( )

**6. Tiene título de tercer o cuarto nivel indique cual es.**

Universitario ( )

Tecnológico ( )

N/A ( )

**Sostenibilidad Financiera**

**7. ¿Cuál es el ingreso neto, descontando valores de mantenimiento y operación del vehículo?**

.....

**8. ¿Cuánto es el valor que gasta en mantenimiento y operación del vehículo?**

.....

**9. De los ingresos que usted genera ¿Cuánto destina al ahorro?**

.....  
**10. ¿Adicional a la actividad del taxismo, usted tiene recursos provenientes de otra actividad?**

Si ( )

No ( )

**11. ¿Cuáles son los días que considera que hay más clientes?**

Lunes a jueves ( )

Fin de semana ( )  
(viernes, sábado y Domingo)

**12. ¿Según su perspectiva, cuáles son las características positivas que valora un usuario?**

Seguridad en el ( )

Comodidad del ( )

Transporte ( )

Vehículo del ( )

Buena música ( )

Amabilidad del ( )

conductor

Vocabulario ( )

Atención al cliente ( )

**13. ¿Cuáles son las características negativas que el cliente le hace conocer?**

.....

**Cuestiones relacionadas a las estrategias.**

**14. ¿Cuenta con sede propia? En caso de que no cuente, ¿estaría de acuerdo con dar un valor o cuota adicional para que la cooperativa cuente con una sede propia?**

Si ( )

No ( )

**15. ¿Usted ha recibido cursos de capacitación de?**

Relaciones Humanas ( )

Atención al Cliente ( )

Mecánica ( )

Otros ( )

Ninguno ( )

**16. ¿Le gustaría que la cooperativa cuente con un servicio odontológico?**

Si ( )

No ( )

**17. ¿De las personas que viven con usted cuántos hijos o familiares reciben atención odontológica al año?**

.....

**18. ¿Usted dispone de algún seguro de vida o de accidentes?**

Si ( )

No ( )

**19. Le gustaría que la cooperativa tenga convenio con Aseguradoras, Farmacias, Lubricadoras, entre otras.**

Si ( )

No ( )

**Gracias por su colaboración**

Anexo 2. Entrevista



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA  
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA  
CARRERA DE FINANZAS

ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS GERENTES DE LAS COOPERATIVAS DE TAXIS DE LA  
CIUDAD DE LOJA.

**Objetivo:** la presente entrevista tiene la finalidad de conocer si los miembros de las distintas organizaciones de taxis de la Ciudad de Loja, tienen conocimiento sobre temas relacionados con la sostenibilidad financiera.

**DATOS GENERALES**

Nombre de la organización  
RUC

- 1. ¿Qué tiempo lleva operando la cooperativa de taxis que administra?  
.....
- 2. ¿Cuántos socios tiene actualmente?  
.....
- 3. ¿La sede en la que funciona, es propia o arrendada? ¿Con qué recursos la obtuvieron?  
.....
- 4. ¿Cuál es el proceso de pago del personal administrativo?  
.....
- 5. ¿Cuáles son las cuentas de ingresos y gastos que toman en cuenta para la declaración?  
.....
- 6. ¿Quién maneja la parte tributaria dentro de su organización?  
.....
- 7. ¿Considera usted que ser parte de la Economía Popular y Solidaria es una ventaja? ¿Por qué?  
.....
- 8. ¿Cuál es la desventaja de pertenecer a una organización de la Economía Popular y Solidaria? ¿En qué le afecta?



.....

**9. ¿Cuál es el factor que usted considera más importante para que la cooperativa funcione de manera correcta?**

.....

**10. ¿Cuál es la forma más rápida, segura con la que el usuario puede acceder a los servicios que ofrece?**

.....

**11. ¿Cuáles son los factores o aspectos negativos que afectan las actividades de la cooperativa?**

.....

**12. ¿Cómo usted consideraría que la cooperativa debería enfrentar los factores negativos que posee?**

.....

**¡Gracias por su colaboración!  
Y éxitos en sus actividades**

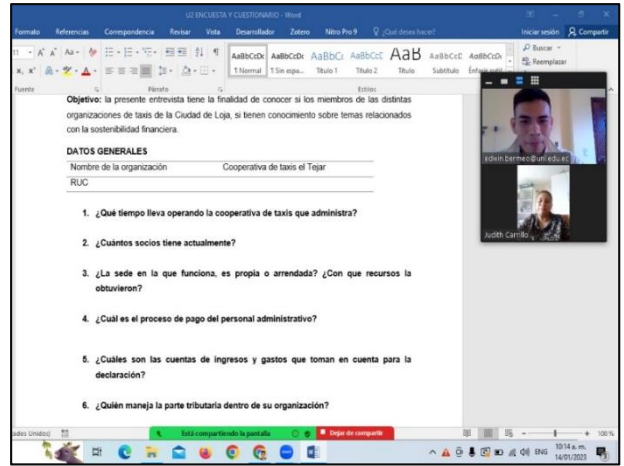
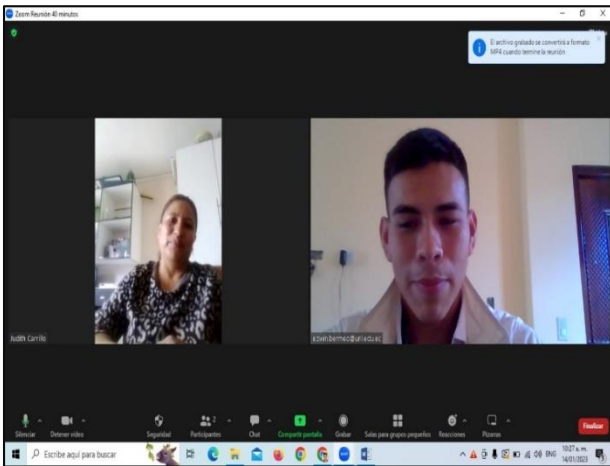
**Anexo 3. Nómina de cooperativas de taxis y su participación individual**

<b>Cooperativas</b>	<b>Número de encuestas aplicadas según el No de socios</b>	<b>%</b>
<b>18 de Noviembre</b>	<b>4</b>	<b>1.45%</b>
<b>Argelia</b>	<b>9</b>	<b>3.25%</b>
<b>Carigán</b>	<b>13</b>	<b>4.44%</b>
<b>Central</b>	<b>4</b>	<b>1.28%</b>
<b>Ciudad de Loja</b>	<b>5</b>	<b>1.62%</b>
<b>Ciudad de Mercadillo</b>	<b>7</b>	<b>2.31%</b>
<b>Ciudadela del Maestro</b>	<b>15</b>	<b>5.04%</b>
<b>Cristóbal Ojeda Dávila</b>	<b>13</b>	<b>4.62%</b>
<b>Ecuador</b>	<b>10</b>	<b>3.59%</b>
<b>El Tejar</b>	<b>12</b>	<b>4.10%</b>
<b>El Valle de la Ciudad de Loja</b>	<b>8</b>	<b>2.65%</b>
<b>Jipiro de la Ciudad de Loja</b>	<b>12</b>	<b>4.02%</b>
<b>La Padrera</b>	<b>13</b>	<b>4.36%</b>
<b>La tebaida</b>	<b>9</b>	<b>2.99%</b>
<b>La Universitaria</b>	<b>11</b>	<b>3.93%</b>
<b>Las Palmas de Loja</b>	<b>13</b>	<b>4.62%</b>
<b>Libertador Bolívar</b>	<b>7</b>	<b>2.56%</b>
<b>Libertadores Loxa</b>	<b>12</b>	<b>4.10%</b>
<b>Manuel Benjamín Carrión</b>	<b>14</b>	<b>4.87%</b>
<b>Miguel Riofrio</b>	<b>14</b>	<b>4.70%</b>
<b>Once de Mayo</b>	<b>16</b>	<b>5.56%</b>
<b>Orillas del Zamora</b>	<b>13</b>	<b>4.44%</b>
<b>Presidente Isidro Ayora</b>	<b>10</b>	<b>3.50%</b>
<b>Sevilla de Oro</b>	<b>13</b>	<b>4.44%</b>
<b>Terminal Terrestre</b>	<b>16</b>	<b>5.56%</b>
<b>Unión Lojana</b>	<b>6</b>	<b>2.14%</b>
<b>Yaguarcuna</b>	<b>11</b>	<b>3.85%</b>
<b>Población Total</b>	<b>290</b>	<b>100%</b>

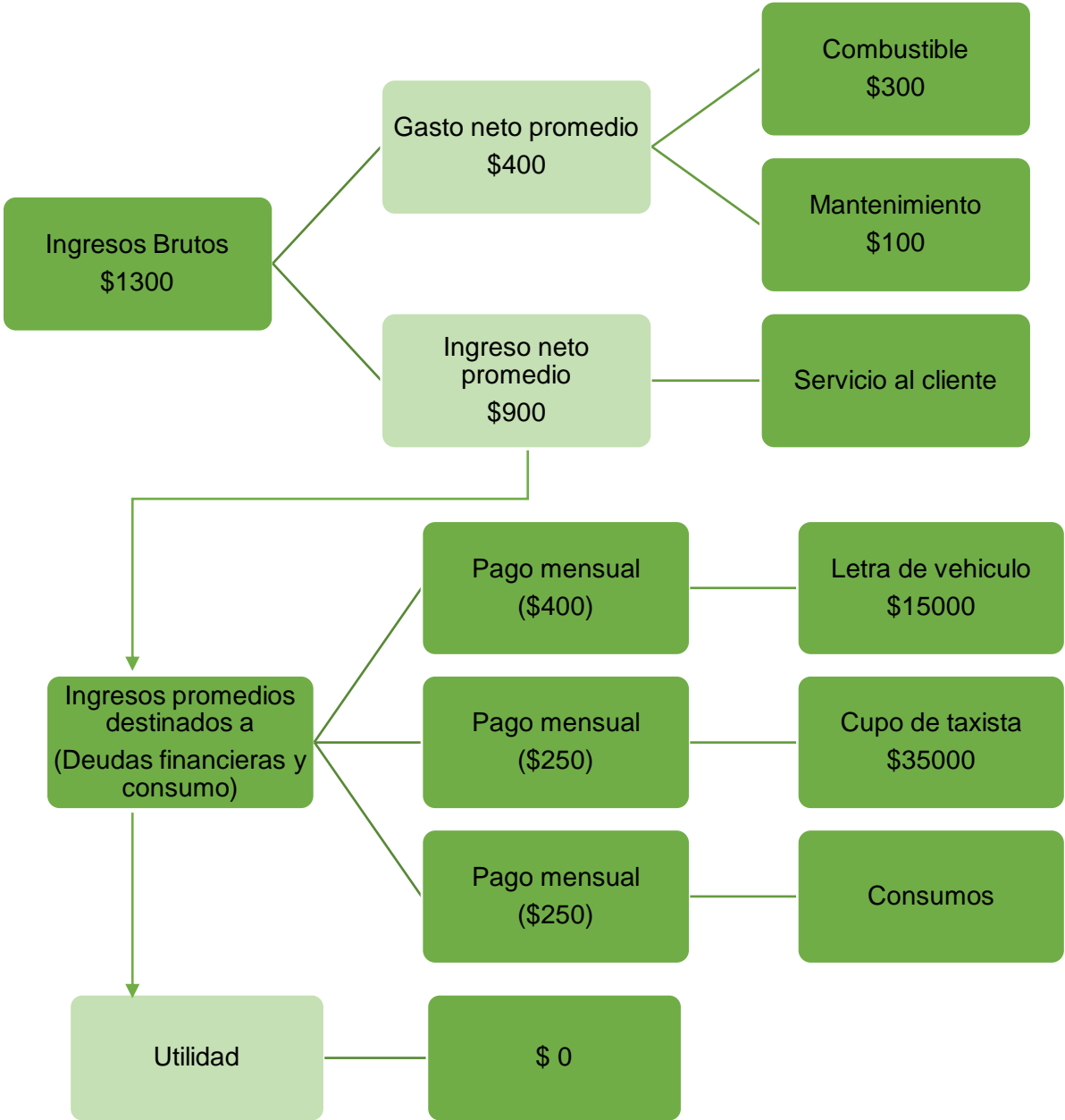
Anexo 4. Evidencias fotográficas de la aplicación de encuestas



## Anexo 5. Evidencias fotográficas de la aplicación de entrevistas



**Anexo 6. Resumen financiero mensual**



**Anexo 7. Certificado de Traducción de Inglés**

Loja, 11 de mayo del 2023

**CERTIFICADO DE TRADUCCIÓN**

Yo, Andrea Ivanova Carrión Jaramillo, con cédula de identidad 1104691108 y con título de Certificate in Proficiency in English.

**CERTIFICO:**

Que he realizado la traducción de español al idioma inglés del resumen del presente estudio investigativo denominado “Factores Asociados a la Sostenibilidad Financiera de las Cooperativas de Taxis Incluidas en la Economía Popular y Solidaria, Ciudad de Loja” de autoría de **Edwin Francisco Bermeo Medina**, portadora de la cédula de identidad número **1105009052**, estudiante de la carrera de Finanzas de la Facultad Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja. Dicho estudio se encontró bajo la dirección de Econ. Germania del Pilar Sarmiento Castillo Mg. Sc. previo a la obtención del título de Licenciada en Finanzas.

Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad, facultando al interesado hacer uso del presente en lo que este creyera conveniente.

Lic. Andrea Ivanova Carrión Jaramillo

**C.I:**1104691108