



Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja
Facultad Jurídica, Social y Administrativa

Maestría en Contabilidad y Finanzas

**“Impacto financiero de las compañías de transporte comercial de taxis en
tiempos de pandemia COVID - 19, en la ciudad de Loja, periodo 2019 - 2022”**

Trabajo de Titulación previo a la
obtención del título de Magíster en
Contabilidad y Finanzas

AUTORA:

Jenny del Cisne Ramón Rodríguez

DIRECTOR:

Ing. Rubén Darío Román Aguirre, Mg. Sc.

Loja - Ecuador

2023

Certificación

Loja, 01 de diciembre de 2023

Ing. Rubén Darío Román Aguirre, Mg. Sc.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

CERTIFICO:

Que he revisado y orientado todo el proceso de la elaboración del Trabajo de Titulación denominado: **“Impacto financiero de las compañías de transporte comercial de taxis en tiempos de pandemia COVID - 19, en la ciudad de Loja, periodo 2019 – 2022”**, previo a la obtención del título de **Magíster en Contabilidad y Finanzas**, de autoría de la estudiante **Jenny del Cisne Ramón Rodríguez**, con cédula de identidad Nro.**1150183570**, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja, para el efecto, autorizo la presentación del mismo para su respectiva sustentación y defensa.

Ing. Rubén Darío Román Aguirre, Mg. Sc.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Autoría

Yo, **Jenny del Cisne Ramón Rodríguez**, declaro ser autora del presente Trabajo de Titulación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos, de posibles reclamos y acciones legales, por el contenido del mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja la publicación de mi Trabajo de Titulación, en el Repositorio Digital Institucional – Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula de Identidad: 1150183570

Fecha: 01 de diciembre de 2023

Correo electrónico: jenny.d.ramon@unl.edu.ec

Teléfono: 0967796928

**Carta de autorización por parte de la autora para consulta, reproducción parcial o total,
y/o publicación electrónica del texto completo, del Trabajo de Titulación**

Yo, **Jenny del Cisne Ramón Rodríguez**, declaro ser autora del Trabajo de Titulación denominado: **“Impacto financiero de las compañías de transporte comercial de taxis en tiempos de pandemia COVID - 19, en la ciudad de Loja, periodo 2019 – 2022”**, como requisito para optar por el título de Magíster en Contabilidad y Finanzas, 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 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 Titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, al 01 día del mes de diciembre del dos mil veintitrés.

Firma:

Autora: Jenny del Cisne Ramón Rodríguez

Cédula: 1150183570

Dirección: Juan María Rodríguez y Sebastián Ochoa

Correo electrónico: jenny.d.ramon@unl.edu.ec

Teléfono: 0967796928

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director del Trabajo de Titulación:

Ing. Rubén Darío Román Aguirre, Mg. Sc.

Dedicatoria

A mis queridos padres por ser el pilar fundamental en mi vida, por brindarme su apoyo incondicional y su amor infinito por enseñarme que las grandes cosas requieren de esfuerzo y sacrificio.

A mis hermanos por su confianza, apoyo y aliento en todo momento.

A mi mejor amigo por formar parte de mi vida y ser mi apoyo constante para conseguir mis propósitos.

A todas aquellas personas que estuvieron en mi camino y lograron que este sueño se haga realidad mil gracias y bendiciones.

Jenny del Cisne Ramón Rodríguez

Agradecimiento

A la Universidad Nacional de Loja de la Facultad Jurídica, Social y Administrativa al programa de posgrado en Contabilidad y Finanzas, por permitirme formarme y fortalecer mis conocimientos para obtener el aprendizaje necesario que la sociedad requiere.

Al Ing. Rubén Darío Román Aguirre, Mg. Sc. director del trabajo de titulación, por sus sabios consejos y guía académica para culminar con éxito este proyecto.

A cada uno de los docentes por impartirnos su cátedra, ya que a través de sus enseñanzas supieron resolver con profesionalismo cada duda en el camino.

Jenny del Cisne Ramón Rodríguez

Índice de contenidos

Portada.....	i
Certificación.....	ii
Autoría.....	iii
Carta de autorización.....	iv
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Índice de contenidos.....	vii
Índice de Tablas.....	ix
Índice de Figuras.....	xi
Índice de Anexos.....	xii
1. Título.....	1
2. Resumen.....	2
2.1 Abstract.....	3
3. Introducción.....	4
4. Marco teórico.....	7
4.1 Fundamentación teórica.....	7
4.2 Fundamentación conceptual.....	11
4.3 Fundamentación Legal.....	28
5. Metodología.....	34
5.1 Área de estudio.....	34
5.2 Enfoque metodológico.....	34
5.3 Tipos de investigación.....	35
5.4 Métodos de investigación.....	35
5.5 Técnicas de investigación.....	36

5.6 Población	37
5.7 Estructura de la entrevista.....	38
5.8 Recursos y materiales	39
6. Resultados	41
6.1 Objetivo 1. Analizar la situación económica financiera de las compañías de transporte comercial de taxis en tiempos de pandemia COVID - 19, en la ciudad de Loja, periodo 2019 - 2022.	41
6.2 Objetivo 2. Aplicar indicadores financieros para conocer el grado de liquidez, endeudamiento y rentabilidad de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja durante los periodos 2019-2022.	55
6.3 Objetivo 3. Proponer estrategias que permitan mejorar la economía del sector transporte comercial de taxis en la ciudad de Loja.....	64
7. Discusión	73
8. Conclusiones	75
9. Recomendaciones	77
10. Bibliografía	78
11. Anexos.....	83

Índice de Tablas

Tabla 1 Clasificación de los medios de transporte	12
Tabla 2 Clasificación del servicio que prestan las unidades de taxis	16
Tabla 3 Proceso de semaforización	19
Tabla 4 Tipos de Estados Financieros	24
Tabla 5 Descripción de indicadores financieros.....	26
Tabla 6 Constitución de la República del Ecuador.....	28
Tabla 7 Ley de Compañías de Ecuador	29
Tabla 8 Tipos de compañías en el Ecuador	30
Tabla 9 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	31
Tabla 10 Compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja.....	37
Tabla 11 Temas de estudio para entrevista	39
Tabla 12 Análisis vertical de la Estructura Financiera de las compañías de transporte comercial de taxis, periodo 2019 – 2022 consolidado.....	41
Tabla 13 Análisis vertical de las cuentas del activo a nivel de grupo consolidado	42
Tabla 14 Análisis vertical de las cuentas del pasivo a nivel de grupo consolidado	43
Tabla 15 Análisis vertical de las cuentas del patrimonio a nivel de grupo consolidado	44
Tabla 16 Análisis vertical de la estructura económica de las compañías de transporte comercial de taxis, periodo 2019 – 2022	45
Tabla 17 Análisis vertical de las cuentas de ingresos a nivel de grupo	46
Tabla 18 Análisis vertical de las cuentas de costos y gastos a nivel de grupo	47
Tabla 19 Análisis vertical del resultado del ejercicio	48
Tabla 20 Análisis horizontal del Estado de Situación Financiera de las compañías de comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019-2022 consolidado	48
Tabla 21 Análisis horizontal de las cuentas del activo a nivel de grupo consolidado.....	49
Tabla 22 Análisis horizontal de las cuentas del pasivo a nivel de grupo consolidado	50
Tabla 23 Análisis horizontal de las cuentas del patrimonio a nivel de grupo consolidado	51
Tabla 24 Análisis horizontal de los ingresos de las compañías de transporte comercial de taxis consolidado.....	53
Tabla 25 Análisis horizontal de los gastos de las compañías de transporte comercial de taxis consolidado.....	54

Tabla 26 Matriz FODA de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja .67

Tabla 27 Matriz FODA Estrategias68

Tabla 28 Estrategias para mejorar el servicio y la situación económica financiera de las compañías de taxis de la ciudad de Loja69

Índice de Figuras

Figura 1 Plano de la ciudad de Loja.....	34
Figura 2 Indicador de liquidez corriente de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja.....	55
Figura 3 Indicador de Endeudamiento del Activo de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja.....	57
Figura 4 Indicador de Endeudamiento del Patrimonio de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja.....	58
Figura 5 Indicador de Endeudamiento del Activo Fijo de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja.....	60
Figura 6 Indicador de Apalancamiento de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja.....	61
Figura 7 Indicador de Rentabilidad sobre los activos (ROA) de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja.....	62
Figura 8 Indicador de Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja.....	63

Índice de Anexos

Anexo 1 Análisis vertical del Estado de Situación Financiera de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022.....	83
Anexo 2 Estado vertical del Estado de Resultados de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022	88
Anexo 3 Análisis horizontal del Estado de Situación Financiera, de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022.....	92
Anexo 4 Estado horizontal del Estado de Resultados de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022	96
Anexo 5 Análisis de los indicadores financieros del sector de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019-2022.....	100
Anexo 6 Análisis individual de los indicadores financieros de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019-2022.....	103
Anexo 7 Entrevista estructurada aplicada a gerentes generales de compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja	105
Anexo 8 Entrevista y Análisis crítico.....	105

1. Título

Impacto financiero de las compañías de transporte comercial de taxis en tiempos de pandemia COVID - 19, en la ciudad de Loja, periodo 2019 - 2022

2. Resumen

El transporte es un pilar fundamental para el desarrollo y progreso de cada país, sin embargo, la presencia de la pandemia de Covid-19 generó una crisis global que afectó profundamente los ámbitos sociales y económicos. En Ecuador, varios sectores económicos se vieron afectados por el surgimiento de la crisis sanitaria, siendo uno de los principales el sector de transporte, debido a las restricciones de movilidad impuestas por el gobierno para frenar la propagación del virus, lo que impidió la libre circulación vehicular y por ende se dio una disminución significativa en la demanda del servicio de transporte, especialmente en el de taxis. Por ende, en el presente estudio se propuso analizar la situación financiera de las compañías de transporte comercial de taxis en la ciudad de Loja durante el periodo 2019-2022, destacando el impacto económico derivado de las medidas adoptadas para combatir la pandemia. Se adoptó un enfoque de investigación mixto, combinando elementos cualitativos y cuantitativos, con una investigación exploratoria y descriptiva. Se examinaron exhaustivamente los estados financieros de las 14 compañías legalmente constituidas, obtenidos de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. Además, se aplicó entrevistas estructuradas a seis Gerentes Generales de las compañías de taxis mediante la técnica de muestreo no probabilístico consecutivo.

Para el análisis financiero se utilizó la técnica del análisis vertical y horizontal; la aplicación de indicadores financieros clave, como liquidez, endeudamiento y rentabilidad (ROA y ROE), para examinar el impacto de las cuentas contables del Activo, Pasivo, Patrimonio, Ingreso, Costo y Gasto, lo cual permitió comprender la distribución de los recursos, así como comparar e identificar las variaciones a lo largo de los años de estudio. Los resultados destacaron una disminución en la liquidez para el año 2020, con bajos niveles de endeudamiento en activos y patrimonio. Esto se tradujo en una reducción del rendimiento del ROA y ROE en un 3,26 % y 5,56 %, respectivamente. Con base a estos hallazgos, se propusieron estrategias específicas para mejorar la economía del sector, tales como la aplicación de medidas para reforzar la salud financiera de las empresas, la exploración de posibilidades en la ampliación de servicios y la adaptación a cambiantes condiciones del mercado. En conclusión, la pandemia tuvo un impacto financiero significativo en las compañías de taxis de la ciudad de Loja, evidenciado por la disminución en la liquidez y el rendimiento. Por lo tanto, se destaca la importancia de implementar acciones estratégicas con miras a mejorar la situación económica del sector en el futuro.

Palabras clave: Covid – 19; impacto financiero; indicadores financieros; pandemia; restricciones; transporte.

2.1 Abstract

Transportation is a fundamental pillar for the development and progress of each country, however, the presence of the Covid-19 pandemic generated a global crisis that profoundly affected the social and economic spheres. In Ecuador, several economic sectors were affected by the emergence of the health crisis, one of the main ones being transportation, due to the mobility restrictions imposed by the government to curb the spread of the virus, which prevented the free circulation of vehicles and thus led to a significant decrease in the demand for transportation services, especially cabs. Therefore, the present study proposed to analyze the financial situation of commercial cab transportation companies in the city of Loja during the period 2019-2022, highlighting the economic impact derived from the measures adopted to combat the pandemic. A mixed research approach was adopted, combining qualitative and quantitative elements, with exploratory and descriptive research. The financial statements of the 14 legally constituted companies, obtained from the Superintendence of Companies, Securities and Insurance, were thoroughly examined. In addition, structured interviews were conducted with six General Managers of the cab companies using the non-probabilistic consecutive sampling technique.

For the financial analysis, the technique of vertical and horizontal analysis was used; the application of key financial indicators, such as liquidity, indebtedness and profitability (ROA and ROE), to examine the impact of the accounting accounts of Assets, Liabilities, Equity, Income, Costs and Expenses, this made it possible to understand the distribution of resources, as well as to compare and identify variations over the years under study. The results highlighted a decrease in liquidity for the year 2020, with low levels of debt to assets and equity. This resulted in a reduction in ROA and ROE yields of 3.26% and 5.56%, respectively. Based on these findings, specific strategies were proposed to improve the economics of the sector, such as implementing measures to strengthen the financial health of the companies, exploring possibilities in expanding services and adapting to changing market conditions. In conclusion, the pandemic had a significant financial impact on cab companies in the city of Loja, evidenced by the decrease in liquidity and performance. Therefore, it is important to implement strategic actions in order to improve the economic situation of the sector in the future.

Keywords: Covid - 19; financial impact; financial indicators; pandemic; restrictions; transportation.

3. Introducción

En la actualidad, donde las variables económicas fluctúan con rapidez y las compañías de taxis se ven inmersas en un ecosistema dinámico, la realización de un análisis financiero surge como un elemento crucial para descifrar los impactos económicos que afectan directamente a estas entidades de movilidad. Como menciona Castrellón et al. (2021) un análisis financiero, no solo busca interpretar los datos económicos, sino también comprender cómo estos revelan los impactos económicos, proporcionando a las compañías de taxis una herramienta estratégica para adaptarse, optimizar sus operaciones y enfrentar eficazmente los desafíos económicos cambiantes en su entorno competitivo. De este modo, el análisis financiero, es un método de revisión y evaluación de los estados financieros con el fin de medir su desempeño pasado, presente o futuro proyectado, lo cual permite una correcta toma de decisiones con el fin de disminuir riesgos y prosperar a largo plazo.

Seguidamente, la industria del transporte comercial de taxis es un componente vital en la movilidad, desempeñando un papel crucial en la conectividad y accesibilidad de las ciudades. Sin embargo, el brote de la pandemia global de Covid - 19, originada en Wuhan, China en 2019, ha afectado no solo la salud pública, sino también en el ámbito económico y empresarial. En Ecuador, el primer caso se identificó el 29 de febrero de 2020 en la provincia de Guayas, no obstante, el virus se propagó a una velocidad acelerada y las autoridades decidieron declarar una cuarentena nacional el 17 de marzo del 2020. Las compañías se han visto confrontadas con desafíos sin precedentes debido a la propagación del virus y las medidas implementadas para contener su avance. Estas medidas, incluyeron restricciones de movilidad, distanciamiento social y cambios en los patrones de comportamiento del consumidor, lo que han generado un impacto directo en la operación y viabilidad financiera del sector (Sornoza, 2020).

En consecuencia, la crisis económica derivada de la pandemia del coronavirus golpeó de manera contundente al sector de los taxistas en la ciudad de Loja. Esta situación repercutió negativamente en más de tres mil familias, experimentando una disminución significativa de sus ingresos y enfrentando el desafío del desempleo. La situación se agravó aún más para más de mil conductores profesionales que operaban como auxiliares de los propietarios de los vehículos, encontrándose de un momento a otro sin empleo, la poca demanda de usuarios y la necesidad de adaptarse a nuevas medidas sanitarias generaron un escenario desafiante para el sector, como consecuencias directas de la crisis provocada por la pandemia (La Hora, 2020).

Este estudio se centró en explorar y analizar el impacto financiero que la pandemia ha generado en las compañías de transporte comercial en la ciudad de Loja durante el período

2019-2022 y en proponer estrategias para fortalecer la economía de este sector. Gracias a los resultados de esta investigación se proporcionó una sólida base teórica y académica para que los gerentes o personal involucrado pueda tomar decisiones que les ayuden a abordar situaciones críticas como las que se dieron durante el periodo de estudio.

Para el cumplimiento del objetivo general que fue, analizar los efectos del Covid - 19 en la situación financiera de las compañías de transporte comercial de taxis, en la ciudad de Loja, periodo 2019 - 2022, se plantean los siguientes objetivos específicos: 1. Analizar la situación económica financiera de las compañías de transporte de taxis en tiempos de la pandemia Covid - 19 en Loja, durante el período 2019 - 2022. 2. Aplicar indicadores financieros para evaluar la liquidez, endeudamiento y rentabilidad de las compañías de transporte de taxis en Loja en los años 2019 - 2022. 3. Proponer estrategias que permitan mejorar la economía del sector de transporte de taxis en la ciudad de Loja. Así mismo la investigación busco dar respuesta a la siguiente pregunta planteada que hace hincapié a "¿Cuál es la situación económica financiera de las compañías de taxis en la ciudad de Loja?".

Finalmente, el presente trabajo se desarrolló siguiendo la normativa del reglamento de régimen académico de la Universidad Nacional de Loja, por lo que se estructura de la siguiente manera: el **Título** que define al tema y alcance de la investigación; el **Resumen** describe brevemente una síntesis del trabajo realizado se presenta en idioma español e inglés conjuntamente con las palabras claves que son las de mayor relevancia, **Introducción:** en donde se detalla la importancia del desarrollo de la investigación y problemática identificada. Para el estudio, se parte de un **Marco Teórico** que incluye la fundamentación teórica que aborda la evidencia internacional y nacional de los antecedentes del tema de estudio, la fundamentación conceptual más relevante y la fundamentación legal de la investigación, la **Metodología** comprende los métodos, tipos, técnicas, población de estudio, la recolección de información y los recursos utilizados en el presente trabajo; los **Resultados** se desarrolló el cumplimiento de los objetivos planteados, mediante la obtención de la información financiera de las compañías y entrevistas realizadas. De estos resultados se destaca el impacto que tuvo la pandemia durante el período de estudio, siendo el año 2020 con menor liquidez \$0,94, con bajos niveles de endeudamiento en activos y patrimonio. Esto se tradujo en una reducción del rendimiento del ROA y ROE en un 3,26 % y 5,56 %, respectivamente. Estos análisis fueron contrastados en la **Discusión** con las teorías y resultados de otras investigaciones previas; las **Conclusiones** que se fundamentan en los resultados más relevantes obtenidos durante el desarrollo de la investigación; las **Recomendaciones** son sugerencias planteadas en relación a los objetivos de

la presente investigación, para mejorar la situación económica de las compañías de taxis con la aplicación de estrategias adecuadas; **Bibliografía** se describe todas las fuentes de consultas utilizadas en el estudio y finalmente los **Anexos** corresponde a la documentación y datos importantes que sirven de soporte para el proceso investigativo.

4. Marco teórico

4.1 Fundamentación teórica

Para brindar una mejor comprensión de los temas abordados en el presente trabajo se describe una base teórica en la que se brinda un contexto académico partiendo de la evidencia internacional y nacional hacia una fundamentación conceptual y legal del tema objeto de estudio.

4.1.1 Evidencia internacional

Para Cuadros et al. (2023) la pandemia de COVID-19 representa la mayor crisis sanitaria en el siglo XXI generando una interrupción de la vida cotidiana en la mayoría de los países de Europa, Asia y Latinoamérica, afectando la movilidad de las personas y el normal funcionamiento de establecimientos productivos y comerciales en todo el mundo. Las reacciones inmediatas de los gobiernos se materializaron en políticas de restricción de movimientos y actividades. Las medidas tomadas por las autoridades fueron limitar los viajes nacionales e internacionales, órdenes de permanecer en casa, cierre de escuelas, tiendas y centros religiosos entre otras medidas.

Como estudios previos, varios investigadores destacan resultados relevantes, como lo es el caso de Lazcano et al. (2022) en su investigación realizada en la ciudad de Querétaro, país de México concluye que: el uso del transporte disminuyó un 17,81 % en el número de usuarios durante la pandemia, mientras que el uso del transporte privado y los medios de transporte no motorizados aumentó. El uso de la bicicleta y caminar aumentaron en el número de personas durante la pandemia, en un 1,64 % y 3,29 %, respectivamente. En Querétaro, el número de viajes previo a la pandemia de COVID-19 superaba los 600.000 viajes al día, mientras que en época de pandemia decreció hasta alrededor de 380.000 viajes al día.

De la misma manera, Hernández et al. (2022) en su investigación realizada en México, señalan que: la pandemia ha generado retos para el financiamiento del transporte en el período abril-junio de 2020 la caída en la demanda de viajes fue hasta de 70 %, afectando su sostenibilidad financiera con una pérdida estimada de 46.000 millones de pesos durante abril de 2020 a septiembre de 2021 a nivel nacional.

Rodríguez (2022) en su estudio desarrollado en América Latina dentro de los países de Argentina, Chile y Uruguay concluye que: los sistemas de transporte terrestre contribuyen al desarrollo económico, social y ambiental de toda sociedad. El impacto que ha generado el COVID - 19, ha traído implicancias para el sector. Una proporción de encuestados ha considerado, a partir de las restricciones impuestas por la pandemia y el riesgo percibido de

contagio, realizar un cambio modal en sus traslados habituales en Argentina 21,7 %, en Chile 33,5 % y Uruguay 42,5 %. Al indagar sobre las características de este cambio modal, se encuentra una preferencia del transporte privado por sobre el público, ya que el transporte público es percibido como un espacio peligroso, debido al posible contagio de Covid-19. En consecuencia, las personas están dispuestas a restringir su uso en la medida de lo posible. A partir de las restricciones a la circulación que se establecieron en los países, algunas personas consideraron adquirir motocicletas y/o bicicletas en Argentina y en Chile, de esta manera, en Argentina, el 25 % de los encuestados consideró adquirir una bicicleta y el 17,8 % una moto, mientras que, en Chile, el 29 % de los encuestados consideró adquirir una bicicleta, el 9 % motocicletas y el 7 % scooter o triciclos.

Por consiguiente, Arregui et al. (2020) en su investigación realizada en Argentina señala que, el transporte público masivo de pasajeros registro una caída del 68,3 %, desde el inicio del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio. A principios del mes de agosto el transporte público continuó perdiendo pasajeros registrando un descenso del 22,7 %. La continuidad de su caída está relacionada, con las medidas impuestas por el gobierno de restringir el uso del transporte público. La imposibilidad de realizar actividades de manera presencial y el miedo al contagio, son factores que han configurado un patrón modal individualizado, donde, el vehículo particular y motorizados liderean la movilidad actual. El 48,8 % manifiesta que prefiere usar medios de transporte no motorizados luego de la pandemia, el 32,9 % prefiere transporte motorizado y el 18,3 % elige el transporte motorizado público. En este sentido, el automóvil particular sería el escenario de protagonismo, con un aumento en el parque automotor, generando una desconfianza y rechazo al transporte público, calles llenas de tránsito, malestar para los automovilistas y peatones, aumento de la inseguridad vial y accidentes vehiculares, es decir más autos, y un déficit en la funcionalidad del transporte público.

Por otro lado, Poole (2021) en su investigación realizada en Perú concluye: la cuarentena decretada por el Gobierno Peruano paralizó la mayoría de actividades socioeconómicas y educativas, por tanto, una disminución drástica de la demanda de viajes en transporte público del 93 % durante marzo y abril de 2020, lo que conllevó a una reducción fuerte de los ingresos de las operadoras cercana al 80 %. Entre las medidas adoptadas se establecieron protocolos sanitarios y la entrega de subsidios a los operadores del transporte. La distribución de los fondos se realizaría con base a la cantidad de km recorridos por cada empresa beneficiaria. Las políticas de subsidios privilegiaron a empresas de transporte semiformales frente a las más reguladas, pese haber cumplido con los protocolos sanitarios, la ausencia o

insuficiencia de un esquema de subsidios a los modos más regulados del transporte público en el contexto de la crisis sanitaria habría generado implicancias negativas para la contención de la pandemia.

De la misma manera, Ibold et al., (2020) en su estudio realizado en Costa Rica las operadoras de autobuses operaron con un 54 % menos en tiempos de pandemia, el número de pasajeros se redujo en un 62 % de la oferta normal. Las empresas adoptaron diversas medidas de higiene, limpieza, equipamiento de sus empleados y usuarios, pantallas, cierre de asientos cerca de los conductores, guantes, mascarillas, entre otras. También tienen una situación bastante complicada para mantener a todo su personal contratado debido a la disminución de la demanda y por lo tanto de los ingresos. La reducción del salario se sitúa entre el 15 % para los conductores de autobús, el 35 % para el personal de mantenimiento y el 50 % para el personal administrativo.

En la investigación de Fielbaum et al. (2021) realizada en Santiago de Chile concluye, la pandemia COVID-19 ha provocado una serie de cambios sociales a todo nivel. La masificación del teletrabajo en diferentes sectores económicos, escuelas y universidades enseñando online, las restricciones en el transporte público, entre otras medidas, han reducido la movilidad, afectando aproximadamente el 90 % de la población mundial. Las medidas sanitarias dispuestas para prevenir la difusión del coronavirus en el transporte tienen relación con aquellas medidas que requieren recursos extras para ser utilizados como mascarillas, alcohol gel y sanitización del vehículo. Estos cambios han sido de gran magnitud para todos quienes trabajan conduciendo en el sector, abandonado el rubro de transporte de personas y/o comenzando a trabajar en delivery sufriendo una reducción en los niveles de movilidad por ende menores jornadas laborales afectando en sus ingresos económicos.

Finalmente, Bárcena (2021) en su investigación realizada en América latina y el Caribe a finales del año 2020 manifiesta que, constituyen la región que mundialmente se ha visto más afectada en los últimos 100 años, con la epidemia el producto interno bruto (PIB) de la región descendió en un 9,1 %, es decir, hay una caída per cápita de 9,9 %, ocasionando un retroceso de 10 años en cuanto a desarrollo y crecimiento.

4.1.2 Evidencia nacional

Según datos del Banco Central del Ecuador (BCD, 2021) el Producto Interno Bruto (PIB) del Ecuador para el año 2020 registro en términos constantes USD 66.308 millones, lo que representa una caída de 7,8 %, según los datos de las cuentas nacionales trimestrales, en relación al resto de países de la región en donde se reflejaron los efectos de la pandemia, es así

que entre algunos de los países que registraron desempeños negativos: Perú 11,1 %; Argentina 9,9 %; y México 8,2 %; sin embargo, otros países como Colombia y Chile, presentan caídas de 6,8 % y 5,8 %, respectivamente. En la actividad del transporte Ecuador presentó un decrecimiento de 13,8 % en 2020. En este sentido, el consumo de gasolina extra y diésel, destinado al transporte terrestre y marítimo mostró un decrecimiento anual de 19,40 %.

Solórzano y Mendoza (2022) en su estudio realizado a la Cooperativa de Transporte Manabí (CTM) concluye que: los ingresos de la Cooperativa de Transporte Manabí disminuyeron en un 3,48 % que representa un número negativo de aproximadamente \$98.971,77, este decrecimiento se vio influenciado por las restricciones de movilidad tomadas por el gobierno de turno para hacer frente a los índices de contagio provocado por la COVID - 19. En cuanto a los gastos administrativo existió una disminución del 28,27 % en la contratación de personal, esto influenciado por la disminución de frecuencias diarias, en cumplimiento de las resoluciones planteadas por el Comité de Operaciones Emergentes (COE) Nacional para prevenir más contagios de la COVID-19, esta medida implementada trajo consigo el incremento de los índices de desempleo.

Por consiguiente Cordóñez et al. (2022), en su estudio realizado en la ciudad de Quito manifiesta que, el transporte terrestre se paralizó prácticamente en un 100 % a pesar de ser una actividad indispensable en el abastecimiento de insumos básicos para la población. La descoordinación de políticas y medidas por parte de los distintos estados, municipios, provincias y demás localidades causaron gran afectación. La adopción de restricciones como el cierre de límites fronterizos y estaciones de servicio, provocaron una caída en la distribución de la cadena de consumo y distribución de materias primas y por ende en la logística de transporte, lo que llevo a la población a ingeniar diversas formas para poder trasladarse y distribuir sus productos. Respecto a la movilidad y el transporte rural y urbano, éste debido a la falta de transporte público indispensable para su movilización comenzó a implementar el uso de bicicletas, scooters y otros vehículos eléctricos que permitiesen trasladarse de un sitio a otro. Los comercios comenzaron a ofrecer servicios de delivery para realzar y reactivar sus actividades comerciales y poder generar ingresos durante la paralización de la actividad económica al mismo tiempo que se cumplía con las restricciones de confinamiento.

Finalmente, Villa et al. (2021) en su investigación realizada en Riobamba concluye que: a partir del toque de queda declarado en el Ecuador, con fecha de inicio el 17 de marzo, se apreció una caída acelerada en el uso del transporte alcanzando un 94,3 % a mediados de abril, desde este punto inicia un proceso lento de recuperación el cual se acelera a partir del cambio

de semáforo rojo a amarillo el 20 de mayo, llegando a una caída del 15 % a finales de mayo, y desde aquí presentando una nueva caída que se estabiliza en alrededor del 44 % hasta inicios de agosto.

4.2 Fundamentación conceptual

4.2.1 Sector transporte

De acuerdo al autor Sornoza (2020) el transporte es la doctrina que se encarga de estudiar el conjunto de factores y elementos inmersos en la transportación de personas y de bienes, que favorecen a la economía y sociedad en general siendo vital e importante para el desarrollo económico de un país

Así también, los autores Vicuña et al. (2022) concuerdan que el transporte desempeña un papel significativo en la economía de un país, porque facilita el flujo de actividades comerciales como el desplazamiento de mercancías de un punto a otro, facilitando su distribución y venta, además de permitir que las personas se trasladen eficientemente de un lugar a otro.

Finalmente, Celi (2018) menciona, la movilidad constituye una necesidad esencial para el ser humano, ya que el traslado de un lugar a otro posibilita la ejecución de las actividades diarias en distintos momentos del día influyendo directamente en la calidad de vida y el progreso de las sociedades.

4.2.1.1 Evolución del Transporte

Según Bettera (2019) el inicio del transporte se dio cuando el hombre comienza su vida nómada y la necesidad de transportar alimentos por distintos espacios. Con el pasar del tiempo se han creado diferentes medios de transporte que permiten la movilidad de personas, bienes e información, que han evolucionado con el hombre, influenciadas por la revolución industrial y la revolución tecnológica.

Así también el mismo autor manifiesta, en la segunda mitad del siglo XVIII, se produce en Inglaterra (Gran Bretaña) la primera revolución industrial que dio origen a una gran transformación económica, social y tecnológica generando un impacto en los medios de transporte. A principios del siglo XIX, la máquina a vapor se incorpora al ferrocarril y al barco, aportando con mayor influencia en la producción económica y expansión comercial, ya que permitió trasladar mayor cantidad de personas, de mercancías en menor tiempo y a menor costo, como así también ampliar los mercados a nivel mundial.

En relación con el transporte por carretera, durante el siglo XIX, la construcción de caminos y de máquinas ligeras a vapor de alta presión incentivó la introducción de vehículos

motorizados de camino, ya el hombre requería la manera de inventar un medio que lo transportase rápida y cómodamente, de esta manera, dejar de recurrir a la tracción animal proporcionada por acémilas para trasladarse y transportarse. Dentro del transporte automotor, la creación del automóvil fue un hecho innovador a comienzos del siglo XX. Los primeros automóviles se crearon para uso privado, familiar y se movilizaban a baja velocidad en un promedio de 25 kilómetros por hora, dentro del espacio urbano. Se han creado variedades de autos, camiones, autobuses, adecuándose a las necesidades de los usuarios del transporte automotor (Argüello et al., 2020).

La implementación y el desarrollo del transporte automotor permitió:

- Trasladar cargas de productos desde los lugares de producción y hasta los lugares de destino, decir realizar un servicio de puerta a puerta, sin transbordo.
- Mayor intercomunicación entre las localidades de cada país o región.
- Vincular lugares aislados con los centros urbanos y puertos de embarque.
- Desarrollar el turismo interno y entre países vecinos.
- Desarrollo de autopistas, autovías para una mejor y rápida circulación.
- Menor costo de infraestructura para la construcción de la red vial, pero demanda mayor mantenimiento.

4.2.1.2 Clasificación de los medios de transporte

Para Bettera (2019) los medios de transporte cuentan con diferentes sistemas de clasificación, dependiendo del medio por el cual se desplacen. Con el reconocimiento de la importancia que genera el mantener los medios de transporte, también se hace énfasis en sus funciones, por lo que, cada uno de ellos ha sido creado para una actividad en específica.

En la Tabla 1, se presenta una clasificación de los diferentes medios de transportes, tal como se indica a continuación:

Tabla 1
Clasificación de los medios de transporte

Transporte	Medio	Descripción	Unidad de transporte
	Carretera	Se moviliza a través de carreteras.	Automóvil, bus, camión, camionetas, motocicletas y bicicletas.
Terrestre	Ferrocarril	Se moviliza a través de vías férreas. Se comenzó a	Tren, metro, tranvía, tren de alta velocidad.

		utilizar a inicios del año 1900 en Ecuador.
Aéreo	Aéreo	Utiliza para su desplazamiento las vías del espacio aéreo. Aviones y helicópteros.
Marítimo	Fluvial	Se desplaza a través de ríos, mar o canales. Barco, submarino, velero.

Nota. El transporte terrestre de Pasajeros en Ecuador y Quito: Perspectiva Histórica y situación actual (INEC, 2010)

Como se puede observar el transporte terrestre o por carretera son unidades que se desplazan por tierra, la mayoría de transportes terrestres se lo realiza sobre ruedas como: el automóvil, bus, camión, motocicleta, bicicleta, y otro transporte terrestre es el que realizamos normalmente las personas al caminar y se denomina peatonal (Argüello et al., 2020).

En el caso del transporte terrestre de personas o pasajeros, se entiende a la actividad de trasladar o llevar personas o clientes de un lugar a otro en un vehículo motorizado, a través de las carreteras, caminos o red vial terrestre. De acuerdo al autor Angulo et al. (2018) el servicio de transporte terrestre de pasajeros consiste en movilizar personas a cambio de una contraprestación pactada en dinero y cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad.

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV, 2018), el transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional (Art. 46).

4.2.1.3 Clases de servicios de transporte terrestre

Según el cuerpo legal en mención LOTTTSV (2018), en el territorio nacional existen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre, tal como manifiesta en su Art. 51 lo siguiente:

- a. Servicio de transporte público.** - consiste en el traslado de personas o bienes de un lugar a otro del territorio nacional, cuya prestación estará a cargo del Estado. La prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato,

permiso o autorización de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin.

- b. Servicio de transporte comercial.** - consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro del ámbito nacional, a cambio de una contraprestación económica.

Dentro de esta clasificación, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, entre otros, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tal como establece en el Art.57.

- c. Servicio de transporte por cuenta propia.** - es un servicio que satisface las necesidades de movilización de personas o bienes dentro y fuera del territorio nacional, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. (Art.58)
- d. Servicio de transporte particular.** - el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios sin fines de lucro.

4.2.1.4 Factores que determinan la demanda de transporte

Según Zambrano y Orellana (2018) los factores determinantes que influyen en la demanda del transporte son diversos y varían de las condiciones y características de cada lugar, se pueden dividir entre dos principales categorías, que son factores físicos y personales. Los factores físicos o ambientales se refieren a la construcción del ambiente, incluyendo el diseño urbano y la infraestructura de transporte, mientras que los factores personales, hacen referencia al estilo de vida, preferencias, ingreso, percepciones, educación, entre otros.

A continuación, se detalla algunos de los principales factores que inciden en la demanda del transporte en general (Cuadros et al., 2023):

- a. Población:** A medida que la población aumenta, la demanda de transporte también aumenta, especialmente en áreas urbanas con mayor concentración de personas.
- b. Actividad económica:** El nivel de actividad económica en una región o país afecta la demanda de transporte. Las áreas con mayor actividad industrial, comercial o turística son las que mayor demanda de transporte de mercancías y pasajeros.
- c. Patrones de empleo:** La ubicación de los lugares de trabajo y los patrones de empleo de la población también influye en la demanda del transporte, es decir, si la

mayoría de las personas trabajan en el centro de una ciudad, es probable que haya una mayor demanda de transporte hacia esa área en las horas pico.

- d. Niveles de ingresos:** Las personas con mayores ingresos tienen mayores probabilidades de utilizar servicios de transporte privado, como automóviles individuales o servicios de transporte por aplicaciones, mientras que aquellos con ingresos más bajos dependen del transporte público.
- e. Costo del viaje:** El factor precio está relacionado con la cantidad demanda de viajes, es decir, a menor precio, mayor cantidad de usuarios demandará el servicio de transporte ofrecido; por el contrario, si existe un aumento del nivel de precio del transporte reducirá la cantidad de usuarios demandando dicho servicio. Se compone de dos elementos, “las tarifas y el tiempo”.
- f. Accesibilidad:** Se refiere al grado de disponibilidad que brinda el servicio, para llegar al destino deseado de manera sencilla en un tiempo reducido.
- g. Congestión de tráfico:** Un alto nivel de congestionamiento refleja una baja utilización del sistema de transporte masivo y en consecuencia un aumento en los tiempos de viaje.
- h. Calidad del servicio:** Es tan importante como la tarifa, esta categoría incluye varios atributos que destacar en el servicio, como la frecuencia del servicio, los recorridos a pie, el tiempo de espera, la velocidad de funcionamiento, así como la confiabilidad y comodidad del servicio.
- i. Cobertura de acceso al transporte público:** Cuanto más amplia sea el área que ofrece el servicio, mayor será el número de usuarios que lo utilicen.

En conclusión, Valderrama y Florián (2022), consideran la satisfacción del servicio del pasajero, se encuentra afectada por una serie de factores intervinientes, los cuales están referidos al estado del vehículo, al trato del conductor y el confort. A su vez, la insatisfacción o malestar de un pasajero, se debe a un conjunto de factores que condicionan o determinan las percepciones de un usuario sobre la calidad del servicio. La calidad del servicio de transporte de personas depende de factores internos al servicio, los cuales al ser mejorados implicarían una mejor percepción del servicio por parte del usuario.

4.2.2 Servicio de transporte de taxis

Para Cuasapaz (2021) la industria del taxi juega un papel importante en los sistemas de transporte, tanto en términos económicos como de movilidad ya que genera empleo a un gran

número de personas y a su vez es un medio de transporte flexible capaz de permitir el acceso a cualquier destino debido a su rapidez, servicio de puerta a puerta, privacidad y comodidad.

Como lo dice la International Road Transport Union (2014) el servicio de taxis, gracias a la flexibilidad que ofrece, y la disponibilidad las 24 horas del día, son uno de los proveedores de este servicio más utilizado en la noche. Además, es considerado un factor clave en el sector turístico de un país, puesto que, brinda movilidad segura a los extranjeros y visitantes tanto como, de asesoría o para recomendar algún lugar que necesite el usuario.

Por su parte, Bettera (2019) un taxi es un vehículo de color amarillo que una persona utiliza para movilizarse con rapidez. En cuanto a las características, el taxi es una clase de vehículo generalmente tipo automóvil de alquiler con un conductor, que lo utilizan generalmente uno o máximo 5 personas en un viaje compartido. Este medio de transporte es utilizado para llegar a un lugar de destino predeterminado.

Seguidamente Churta (2019) menciona el servicio de taxis trabaja mediante tres tipos de modalidades, la primera denominada punto y llamada, esta modalidad se presenta cuando el usuario realiza una llamada a la central de taxis y esta se encarga de la gestión para enviar el vehículo hasta el usuario, la segunda modalidad llamada punto y parada que se refiere al momento en el cual el usuario busca el vehículo refiriéndose a la parada habitual de los mismos, y por último la modalidad de radio comunicación en donde de acuerdo al lugar en donde este el usuario los vehículos son localizados por medio de radiotransmisor, no todos los taxis cuentan con este dispositivo.

De acuerdo con el Reglamento Transporte de Pasajeros en Taxi Convencional y Ejecutivo (2022), en su Art. 8 clasifica según el servicio que prestan las unidades de taxis, estos pueden ser convencional y ejecutivo:

Tabla 2

Clasificación del servicio que prestan las unidades de taxis

<i>Clases de servicio</i>	
Artículo 9.-	Taxi de servicio convencionales. - Consiste en el traslado de personas y/o bienes desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionado para el transporte de personas, con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor y controlado para su cobro con el taxímetro. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin.

Taxi con servicio ejecutivos. - Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del ámbito urbano autorizado para su operación en vehículos automotores acondicionados para prestar servicio de viajes especiales, mediante la petición del servicio al centro de llamadas, con autorización para la ocupación temporal de la vía pública y controlado para cobro con taxímetro.

Artículo 10.-

Nota. Reglamento Transporte de Pasajeros en Taxi Convencional y Ejecutivo (2022)

4.2.3 Aparición del COVID-19

Según Alves et al. (2020), el virus COVID-19 recibió su nombre debido a su homología genética con el coronavirus del síndrome respiratorio aguda severo (SARS-CoV-2) siendo sumamente contagioso y de rápida transmisión a través de saliva, tos, secreciones respiratorias, el empalme con el virus a través de las manos que luego se ponen en contacto con la mucosa de la boca, nariz u ojos, constituyen algunos de los factores de su propagación. El nombre se deriva del inglés Corona Virus Disease COVID y al ser identificado en el año 2019 se lo ha denominado COVID-19.

El COVID - 19 registro su primer caso en China en la ciudad de Wuhan el 8 de diciembre del 2019, para el 24 enero del 2020 en China se habían reportado 835 casos, el 13 de enero se reportó el primer caso en Tailandia, el 19 de enero en Corea del Sur, y luego en numerosos países de mundo, debido a lo cual la Organización Mundial de la Salud (OMS), declara desde el 11 de marzo 2020 como una nueva pandemia mundial (Solórzano y Mendoza, 2022).

Según Bárcena (2021) las regiones menos afectadas por el COVID-19 han sido África, Medio Oriente y Oceanía con niveles de incidencia del 4,2 %, 6,1 % y 0,1 % respectivamente, en tanto que las más afectadas son América del Norte 20,9 %, Asia 24,4 %, Europa 17,6 % y América Latina y el Caribe, región que presenta la mayor tasa de contagio en el mundo con un 26,7 %.

Según datos del Banco Mundial (2020) la rápida propagación del COVID-19 y las medidas adoptadas por los gobiernos interrumpieron gran parte de las actividades productivas, primero en Asia, Europa, América del Norte y el resto del mundo y con cierres generalizados de fronteras.

En el Ecuador, se confirma la presencia del primer caso de Covid-19 el 29 de febrero del 2020, una de las medidas empleadas en el país para disminuir la propagación del Covid - 19

fue la suspensión del Sistema de Transporte Público Urbano (STPU) a partir del 11 de marzo de 2020, esto en base a las recomendaciones que planteó la Organización Mundial de la Salud a los países y a sus habitantes con el fin de mantener estándares de distanciamiento social (físico) para evitar los contagios (Parra y Carrera, 2021).

4.2.4 Impacto económico del sector transporte

La pandemia de COVID-19, tuvo un profundo impacto en el sector del transporte en todo el mundo. A nivel global, la industria del transporte, que engloba desde la aviación hasta el transporte público y el transporte de mercancías, sufrió una crisis sin precedentes debido a las restricciones impuestas para contener la propagación del virus. A medida que exploramos el impacto de la pandemia en el sector del transporte, nos centraremos en el contexto ecuatoriano.

En un enfoque global, la pandemia COVID-19 causó una disrupción masiva en el transporte aéreo. Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), las aerolíneas perdieron más de \$370,000 millones en ingresos en 2020. El transporte de pasajeros disminuyó significativamente debido a las restricciones de viaje y la disminución de la demanda. El transporte público, por su parte, también se vio afectado, con una caída en la utilización de servicios de autobuses y trenes debido al distanciamiento social y el temor al contagio (Carrera et al., 2021).

En el contexto ecuatoriano, el impacto de la pandemia en el sector del transporte fue notable. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), el transporte y almacenamiento se contrajo un 15,7 % en el segundo trimestre de 2020 (Chicaiza et al., 2022). El cierre de fronteras y las restricciones de movimiento afectaron directamente a la aviación, con un drástico descenso en los vuelos nacionales e internacionales. Las aerolíneas ecuatorianas registraron una disminución significativa de sus ingresos, y algunas de ellas incluso suspendieron operaciones.

El transporte público terrestre también experimentó una reducción en la demanda, lo que afectó a las empresas de transporte público, como buses y taxis. La disminución en la movilidad de las personas, así como la preocupación por el contagio, llevaron a una disminución en los pasajeros y, por ende, a una reducción de ingresos en este sector (Tapia, 2020).

Además, Bárcena (2021) manifiesta de las consecuencias económicas, el impacto social de la pandemia en el sector del transporte no debe pasarse por alto. La pérdida de empleos y la disminución de ingresos afectaron a los trabajadores del transporte en todo el país. Los conductores de taxis, autobuses y otros vehículos de transporte público enfrentaron dificultades

financieras, y muchas empresas del sector tuvieron que reducir sus operaciones o cerrar temporalmente.

La pandemia de COVID - 19 tuvo un impacto sustancial en el sector del transporte a nivel global, y Ecuador no fue la excepción. Las restricciones de viaje, la disminución de la demanda de transporte público y la contracción de la industria de la aviación fueron algunas de las principales consecuencias. Estos impactos económicos tuvieron un impacto social significativo en los trabajadores y empresas del sector. A medida que el país se recupera de la pandemia, el sector del transporte sigue enfrentando desafíos para adaptarse a la nueva normalidad y recuperar su vitalidad (Castañeda, 2022).

4.2.5 Efectos del COVID - 19 en el sector del taxista

De acuerdo al Ministerio de Transporte de Obras Públicas (MTO, 2020) el servicio de taxi convencional y ejecutivo son modalidades de transporte comercial, y en el marco de las acciones ejecutadas por parte de las autoridades nacionales y de las recomendaciones del Comité de Operación de Emergencia Nacional, en sesión del 02 de abril de 2020, con la finalidad de mitigar el impacto y la propagación del Covid - 19, resolvió restringir la circulación de vehículos de transporte comercial de taxis con el propósito de evitar la propagación del virus.

Por consiguiente, Pozo et al. (2021) manifiestan el gobierno ecuatoriano a partir del 13 de abril de 2020, implemento un sistema de semaforización cantonal sobre las restricciones impuestas por Covid – 19, con el fin de reactivar la economía de forma progresiva y consolidar un seguimiento de contagiados por geolocalización. El proceso de semaforización fue una medida que afectó a los ingresos del transporte comercial en la modalidad de taxi convencional y ejecutivo, porque podían estar habilitados de conformidad al color del semáforo, de acuerdo con el siguiente detalle:

Tabla 3
Proceso de semaforización

Color de semaforización	Descripción	Medidas
Semáforo rojo	Se podía prestar el prestar el servicio de taxis convencional y ejecutivo fuera del horario de toque de queda y en los horarios máximos permitido por el COE Nacional, la restricción vehicular se definió según el último dígito de placa (par o impar).	Se podía movilizar hasta 3 pasajeros sin incluir el conductor. Vehículos con placa con dígito par podían circular los días lunes, miércoles y viernes. Vehículos con placa terminada con dígito impar podían circular los días martes, jueves y sábado.

Semáforo amarillo	Se podía prestar el servicio de taxi convencional y ejecutivo fuera del horario de toque de queda y en los horarios máximos permitidos por el COE Nacional, la restricción vehicular se definirá según el último dígito de placa (par o impar)	<p>Franja horaria del servicio será entre las 05h00 a las 22h00.</p> <p>Se podía movilizar hasta 3 pasajeros sin incluir el conductor. Se mantiene la calendarización de circulación según el último dígito de la placa.</p> <p>Se mantiene las franjas horarias de servicio, según lo establecido en el horario rojo, sin embargo, los GADS podrán extender los horarios de circulación.</p> <p>Se podía movilizar hasta 3 pasajeros sin incluir el conductor. Disponer en todo momento los documentos personales del automotor que autorizan su operación.</p> <p>Los GADS podrán dejar sin efecto la restricción de circulación de los vehículos, previa autorización del COE cantonal.</p>
Semáforo verde	El servicio operaba conforme al último dígito de la placa (par o impar) fuera del horario de toque de queda y en los horarios máximos permitidos por el COE Nacional, deben observar las medidas de prevención establecidas por el COE Nacional, en el marco de la emergencia sanitaria	

Nota. Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia.

Adaptado de (Tapia, 2020)

Seguidamente, el MTOP presentó un protocolo de operación del servicio de transporte en taxi convencional y ejecutivo durante la semaforización (Castro et al., 2022):

Lineamiento conductores y pasajeros:

- Los conductores deberán utilizar mascarillas durante todo el trayecto con el usuario.
- Los pasajeros, deberán usar de manera obligatoria mascarilla.
- Se deberá colocar dispensadores de alcohol o gel antimaterial con una al interior de cada una de las unidades de servicio.
- Para mantener aireado el vehículo, se sugiere mantener ventanas de la parte trasera abiertas.
- No se debe encender el aire acondicionado durante el servicio que preste la unidad.
- Queda prohibido el consumo de alimentos y bebidas dentro de la unidad.

Lineamiento unidades de servicio se debí cumplir lo detallado a continuación:

- Limpiar y desinfectar las superficies de alto contacto de cada unidad de servicio con la mayor frecuencia posible, siendo mínimo 3 veces durante la jornada laboral, con un desinfectante de fácil aplicación, haciendo especial énfasis en asientos rígidos, apoya brazos, manijas de puertas internas y externas, hebillas de cinturones de seguridad, controles de luces y aire, puertas, ventanas y agarraderas.
- Es necesario mantener una adecuada ventilación, cuando se utilicen productos químicos.
- Cada vehículo deberá estar equipado con una mampara de material transparente, resistente y de fácil limpieza y desinfección que separe al conductor de los usuarios, la cual tendrá un comportamiento para permitir el pago en efectivo.

Por lo tanto, la declaración de la pandemia y la propagación masiva del virus llevaron a que países de todo el mundo se vieran obligados a implementar un confinamiento social sin una fecha estimada de levantamiento. Esta medida se adoptó con el propósito de mitigar, neutralizar, frenar y combatir el virus, siendo la única estrategia viable para contrarrestar tal amenaza. De esta manera, el mundo experimentó rápidamente una pausa silenciosa los individuos tuvieron que aislarse en sus hogares y una paralización total de la actividad económica, industrial y comercial (Sanahuja, 2020).

En base a esto, Chicaiza et al. (2022) manifiesta que los operadores del sector del taxista no tienen una relación laboral típica (asalariada), sino que en su mayoría son trabajadores por cuenta propia, por lo tanto, obtienen un ingreso diario y por consecuencia del confinamiento implicó una importante reducción de sus ingresos.

Finalmente, Solórzano y Mendoza (2022), manifiestan, el sector del taxista en la ciudad de Loja en el año 2020 afronto una fuerte crisis económica, como consecuencia de la pandemia del coronavirus. Esta situación afectó a más de tres mil familias, las cuales sufrieron reducción de ingresos económicos y desempleo. Por lo tanto, la pandemia afecto significativamente a la movilidad de las personas en los servicios de transporte aéreo, terrestre y marítimo, debido a las medidas de distanciamiento social tomadas por los gobiernos con la necesidad de controlar la propagación del virus.

4.2.6 Análisis financiero

Para los autores Molina et al. (2018) el análisis financiero es una herramienta indispensable en las organizaciones sin importar el tipo de actividad que desarrollen, puesto

que mediante la revisión y evaluación de los estados financieros permite determinar el impacto económico de la empresa, siendo útil para la toma de decisiones.

Como principio básico de las finanzas, el análisis financiero sobre la documentación contable muestra la trayectoria financiera y rendimiento actual de las empresas, se puede identificar información valiosa como costos operativos, ganancias, utilidad, rentabilidad, entre otros, permitiendo identificar fortalezas y debilidades que tienen las entidades, proporcionando una base de tendencia sobre los rubros que tienen un mayor impacto financiero (Marcillo et al., 2021).

De acuerdo a Elizalde (2019) los propósitos del análisis financiero están encaminados a analizar las tendencias de las variables financieras involucradas en las operaciones de la empresa, evaluar su situación económica y financiera para determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos, verificar la coherencia de la información contable con la realidad de la empresa, identificar los problemas existentes, aplicar los correctivos pertinentes y orientar a la gerencia hacia una planificación financiera eficiente y efectiva.

Seguidamente el autor Castañeda (2022) señala que, la importancia del análisis financiero radica en ser la única manera de comprender la situación actual de una organización o empresa, lo cual facilita la toma de decisiones para alcanzar los objetivos de generación de utilidades y ganancias. Asimismo, destaca su utilidad para evaluar las decisiones adoptadas por los directivos de la empresa. Por lo general, este análisis se fundamenta en estadísticas y datos existentes, sin poner un énfasis particular en el futuro. Sin embargo, señala que, al evaluar la situación pasada de una empresa mediante el análisis financiero, es posible realizar proyecciones.

Por otra parte, Cuasapaz (2021) manifiesta el análisis del impacto financiero en las compañías es una herramienta valiosa para evaluar y gestionar la salud financiera, tomar decisiones estratégicas y garantizar la adaptabilidad en un entorno empresarial en constante cambio. El mismo autor resalta algunos aspectos importantes a considerar:

- **Sostenibilidad financiera:** evaluar el impacto financiero permite a las empresas comprender su salud financiera y su capacidad para mantener operaciones sostenibles, para afrontar desafíos a corto plazo y garantizar la continuidad a largo plazo.
- **Adaptación a cambios en la demanda:** las fluctuaciones en la demanda de bienes y servicios pueden tener un impacto directo en los ingresos.
- **Rentabilidad y eficiencia operativa:** permite identificar áreas donde se pueden realizar mejoras para maximizar los beneficios y reducir costos innecesarios.

- **Toma de decisiones estratégicas:** permite a los líderes empresariales tomar medidas informadas para enfrentar desafíos, explorar oportunidades y ajustar estrategias según sea necesario.
- **Planificación financiera:** la capacidad para planificar a corto y largo plazo implica anticipar y prepararse para cambios económicos y operativos, lo que es crucial para la estabilidad financiera.
- **Atracción de inversiones y créditos:** una comprensión clara de la situación financiera aumenta la confianza de los inversores y facilita el acceso a créditos en caso de ser necesario.

Dentro de las principales herramientas utilizadas para realizar el análisis financiero los autores Gómez et al. (2021) mencionan que se encuentra: el análisis vertical o de participación, análisis horizontal o de variación y los índices o razones financiera. Para poder realizar estos análisis y conocer el impacto financiero es imprescindible saber sobre los estados financieros, estos documentos contienen información actualizada y veraz, proporcionando así una perspectiva precisa de la situación económica de la empresa.

4.2.6.1 Estados Financieros

Según Macías y Sánchez (2022) los estados financieros o también conocidos como estados contables, son informes y documentos con información económica de un individuo o entidad, con el objeto de proporcionar información sobre la situación económica y financiera de una empresa al término de un período contable o ejercicio económico.

En otro ámbito, es crucial señalar que: “Los estados financieros son el reflejo de la gestión administrativa y financiera de una empresa” (Soto et al., 2017, pag. 11). Los informes financieros son la base de toda institución, mediante estos permite saber las variaciones y evoluciones de las empresas en un periodo específico, facilitando la toma de decisiones para disminuir errores y minimizar costos.

Por consiguiente, Elizalde (2019) manifiesta, los estados financieros resumen de manera concisa las principales transacciones o actividades financieras, proporcionando información sobre la situación financiera, el desempeño y los flujos de efectivo de una entidad. Estos informes están diseñados para ser de utilidad a los usuarios en la toma de decisiones económicas. La información que compone los estados financieros se deriva de los registros contables, y estos informes exhiben la rentabilidad de la organización, presentándose en intervalos de tiempo como trimestral, semestral o anual.

Por otra parte, los autores, Castellón et al. (2021) manifiestan los estados financieros son documentos que se muestran en cantidades y por ellos son cuantitativos, los cuales se realizan cada determinado período de acuerdo a los datos históricos de la empresa, expresando cómo se encuentran las organizaciones económica y financieramente a una fecha determinada.

Entre los estados financieros básicos para realizar un buen análisis financiero, el autor antes mencionado establece los siguientes, así como se puede observar en la Tabla 4:

Tabla 4
Tipos de Estados Financieros

Estado Financiero	Características	Importancia
Estado de Situación Financiera	Documento contable donde se presentan información financiera de una empresa en una fecha específica y consta de activos, pasivos y patrimonio.	Es importante porque indica los bienes que posee la empresa, las deudas que tiene con terceros, el aporte y gestión de sus propietarios, mostrando si el negocio se encuentra óptimo.
Estado de Resultados Integral	Comprenden las cuentas nominales de la empresa, es decir, los ingresos y gastos; permite medir el resultado de todas las operaciones en el ejercicio económico en la determinación de los resultados del periodo ya sea en una utilidad o pérdida.	Muestra la utilidad o pérdida obtenida en un periodo de tiempo determinado por actividades económicas.
Estado de Flujo de Efectivo	Evalúa el proceso de comportamiento de los recursos de efectivo de la empresa de acuerdo con sus actividades operativas, de inversión y de financiamiento durante un período específico.	Mide la liquidez permitiendo la toma de decisiones de la organización.
Estado de Cambios en el Patrimonio	Es un documento contable que refleja las variaciones en el patrimonio de una entidad durante un periodo determinado.	Muestra las variaciones que sufren los diferentes elementos que componen el patrimonio en un periodo determinado.
Notas Explicativas	Indica las aclaraciones o explicaciones que se hacen al margen de los estados financieros con la finalidad de precisar, aclarar o explicar algo.	Revelan las políticas contables aplicadas a los estados financieros.

Nota. Adaptado de La importancia de los Estados Financieros en la toma de decisiones financiera-contables, de Castellón et al. (2021).

La presentación e interpretación de los estados financieros constituyen una parte esencial y significativa dentro del ámbito más amplio del análisis empresarial. A través de este proceso, es posible evaluar el desempeño operativo de una empresa mediante un diagnóstico situacional actual y anticipar posibles complicaciones futuras. Según Pomalaza et al. (2015) se identifican los siguientes propósitos:

- Satisfacer las necesidades de información de aquellas personas que tengan menos posibilidad de obtener información y que dependen de los estados financieros como principal fuente de las actividades económicas de la empresa.
- Suministrar a los inversionistas y acreedores información valiosa que les permita anticipar, comparar y evaluar los posibles flujos de efectivo.
- Ofrecer información esencial para evaluar la eficacia con la que la administración utiliza los recursos de la empresa, con el objetivo fundamental de alcanzar metas organizacionales.
- Proporcionar información sobre las transacciones y otros eventos relevantes.
- Presentar la situación financiera actual de la empresa.
- Detallar las utilidades generadas durante el periodo.
- Brindar información crucial para el proceso de proyección.

Finalmente, una entidad requiere un monitoreo de sus actividades financieras de forma permanente, las que se pueden realizar mediante la revisión constante de la información plasmada en los estados financieros, o por medio indicadores financieros como apoyo al momento de tomar decisiones y saber el estado actual de una entidad (Elizalde, 2019).

4.2.6.2 Análisis Vertical

De acuerdo a Paredes et al. (2019) el análisis vertical es un procedimiento estático que consiste en tomar un estado financiero como el Balance General y el Estado de Resultados de un solo año, comparando las cifras en forma vertical y se relaciona en porcentajes con un total determinado, se considera estático puesto que estudia la situación contable de un año en específico.

Así también, el análisis vertical para los autores Macías y Sánchez (2022), permite identificar con claridad cómo están compuestos los estados contables. Para realizar el cálculo, se debe dividir la cuenta que se quiere determinar, por el total y luego se procede a multiplicar por 100. La interpretación de la información permite tener una idea clara de las cuentas más influyentes y con mayor relevancia en cada uno de los estados financieros de la empresa misma que puede ser negativa o positiva.

4.2.6.3 Análisis Horizontal

Según Monterrosa et al. (2018) el análisis horizontal u comparativo es aquel que compara los estados financieros homogéneos, en dos o más períodos consecutivos, para determinar los aumentos, disminuciones o variaciones de las cuentas de un período contable a otro, conociendo los cambios en las actividades y si los resultados han sido positivos o negativos, se define cuáles merecen mayor atención por ser significativos para la toma de decisiones.

No obstante, Marcillo et al. (2021) mencionan que el análisis horizontal permite evaluar las informaciones históricas y se toma como referencia los periodos que son ordenados de manera secuencial de izquierda a derecha, esta herramienta es útil para poder determinar al crecimiento o el decrecimiento que se da en un tiempo determinado.

4.2.6.4 Indicadores financieros

Para Gómez et al. (2021) los indicadores financieros o también llamados ratios financieros son instrumentos muy utilizados por las empresas para efectuar un análisis financiero y conocer cuál es la situación actual de las mismas, revelan la estabilidad económica de la organización, la capacidad que tienen para hacer frente a las obligaciones constituyéndose en una herramienta vital para la toma de decisiones.

Macías y Sánchez (2022) manifiestan durante la era industrial los indicadores financieros fueron utilizados por las empresas que tenían una gran cantidad de inventarios y activos fijos, los mismos que gozaban de una ventaja competitiva. Dicha información se podía obtener de dos estados financieros, como son el balance general y el estado de resultados. Como resultado, estas empresas comenzaron a evaluar su liquidez, rentabilidad, endeudamiento y eficiencia en la gestión de activos como parte integral para la toma de decisiones.

Castrellón et al. (2021) menciona la finalidad de los indicadores financieros es evaluar la capacidad de una empresa desde las características de liquidez, solvencia, eficiencia operativa, endeudamiento, rendimiento y rentabilidad. Las funciones de los ratios son de vital importancia para calcular el rendimiento operativo, financiero y económico de una compañía, favoreciendo a la organización para hacer visible el nivel de gestión (buena o mala) y de esa manera tomar decisiones más adecuadas.

El uso de los indicadores financieros proporciona a una organización las herramientas financieras esenciales para mejorar su eficiencia, efectividad y rentabilidad, permitiendo lograr mejores resultados con menores costos. Tal como menciona Molina et al. (2018) los índices

financieros son altamente beneficiosos para las empresas, ya que ofrecen ventajas valiosas como:

- Facilita el análisis de la evolución de una empresa en términos de sus objetivos a corto y largo plazo en diversas áreas.
- Resulta útil para evaluar cómo una organización gestiona eficazmente sus recursos.
- Presenta de manera clara y transparente el desempeño de la administración financiera.
- La interpretación de los resultados obtenidos posibilita la identificación de oportunidades de inversión.
- Proporciona una visión para abordar los desafíos asociados con una gestión deficiente.
- Permite identificar áreas de mayor rendimiento y también aquellas que deben ser mejoradas.

En la actualidad, en la mayoría de las empresas, el cálculo e interpretación de las ratios financieras facilita la adaptación del rendimiento operativo de la organización, lo que permite identificar tanto las áreas de alto rendimiento como aquellas que necesitan mejoras. A su vez, Calderón et al. (2021) manifiesta que, para dirigir el crecimiento de una empresa de manera efectiva, es esencial emplear herramientas de medición como los indicadores financieros. Esto posibilitan comprender, evaluar y analizar las fortalezas y debilidades de cada sector de las compañías, además de identificar oportunidades y tendencias de inversión para impulsar el crecimiento de la organización.

Dentro de la clasificación de los indicadores financieros la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros (SUPERCIAS, 2023) presenta los siguientes grupos como son: liquidez, endeudamiento, apalancamiento y rentabilidad, en la Tabla 5 se muestra cada uno de ellos:

Tabla 5*Descripción de indicadores financieros*

Indicador	Fórmula	Utilidad	Estándar
Liquidez	$\text{Liquidez corriente} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	Evalúa capacidad de pago a corto plazo	Un valor mayor a 1, indica que la empresa puede cubrir sus obligaciones a corto plazo con sus activos líquidos, no obstante, si un índice es demasiado elevado puede ocultar un manejo inadecuado de activos corrientes.
	$\text{Endeudamiento del activo} = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	Mide proporción de deuda respecto a activos totales	Un valor por debajo del 50 % indica menor dependencia de la deuda para financiar activos, sin embargo, en el caso de ser superior a 60% indica que cuenta con una gran participación de terceros (Paredes et al., 2019).
Endeudamiento	$\text{Endeudamiento patrimonial} = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio}}$	Evalúa proporción de deuda respecto al patrimonio	Un valor óptimo se sitúa entre 0,67 y 1,50 significa que la mayoría de los activos son financiados por el capital propio, no obstante, si el

			valor fuera mayor esto significa que la empresa se financia mayormente con acreedores (Zambrano et al., 2021)
	$\text{Endeudamiento del Activo Fijo} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo Neto}}$	Relación entre deuda y activos fijos.	Un cociente igual o mayor a 1, significa que la totalidad del activo fijo se pudo haber financiado con el patrimonio de la empresa, sin necesidad de préstamos de terceros.
Apalancamiento	$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$	Evalúa el uso de deuda para financiar operaciones	Un índice de deuda a capital por debajo de 2 a 1 se considera típicamente saludable.
	$\text{Rentabilidad neta del activo (ROA)} \\ = \left(\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \right) \times \left(\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo total}} \right)$	Mide ganancias en relación a activos totales	Un valor positivo o que supere el 5% indica rentabilidad.
Rentabilidad	$\text{Rentabilidad del patrimonio (ROE)} \\ = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Total patrimonio}}$	Evalúa ganancias en relación al patrimonio neto	Un valor que se sitúa por encima del 5% indica rentabilidad.

Nota. Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (SUPERCIAS, 2023)

En otras palabras, Soto et al. (2017) concluye que los indicadores financieros son herramientas clave que ofrecen una representación cuantitativa y detallada de la salud financiera de una empresa. Su importancia radica en su capacidad para proporcionar información valiosa que permite a los líderes empresariales tomar decisiones informadas y estratégicas. Estos indicadores evalúan el rendimiento financiero, la eficiencia operativa y la solidez económica de la empresa, contribuyendo así a una gestión más eficaz, una planificación financiera precisa y la consecución de los objetivos empresariales.

4.3 Fundamentación Legal

La presente investigación se encuentra estructurada y fundamentada bajo parámetros legales como: La Constitución del Ecuador (2008), Ley de Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (SUPERCIAS), Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad y su Reglamento, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LRTI) y las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC).

Tabla 6

Constitución de la República del Ecuador

Constitución de la República del Ecuador	
Artículo 33.-	El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado.
Artículo 394.-	El Estado deberá garantizar la libre movilidad dentro del Ecuador del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. Además, tendrá la promoción del transporte público, así como la adopción por parte de las compañías de tarifas ya establecidas, por tanto, el Estado es el ente regulador, es decir, el encargado de regular el transporte terrestre, aéreo y acuático.
Artículo 264.- (numeral 6)	Dentro de la competencia exclusiva los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas, dentro de su jurisdicción: Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Nota. Constitución de la República del Ecuador (CRE, 2008)

El sector de transportes es un referente para el desarrollo económico del país, por ello es importante señalar que este sector genera empleo con cada unidad de taxis y ayuda a cubrir las necesidades de cada socio.

4.3.1 Ley de Compañías

En Ecuador el ente regulador de las actividades económicas que llevan las compañías es la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (SUPERCIAS, 2023) organismo técnico, con autonomía administrativa y económica, que vigila y controla la organización, actividades, funcionamiento, disolución y liquidación de las compañías y otras entidades en las circunstancias y condiciones establecidas por la Ley.

Tabla 7
Ley de Compañías de Ecuador

Ley de Compañías de Ecuador	
Artículo 1.-	Las compañías se constituyen por contrato, entre dos o más personas naturales o jurídicas que unen sus capitales, trabajo o conocimiento para emprender en operaciones mercantiles y participar de sus utilidades.
Artículo 2.-	Hay seis especies de compañías mercantiles de comercio, a saber: La compañía en nombre colectivo; La compañía en comandita simple y dividida por acciones; La compañía de responsabilidad limitada; La compañía anónima; La compañía de economía mixta; y La sociedad por acciones simplificada.
Artículo 16.-	La razón social o la denominación de cada compañía, deberá ser claramente distinguida de la de cualquiera otra, constituye una propiedad suya y no puede ser adoptada por ninguna otra compañía o tercero.

Nota. Ley de Compañías (2023)

Es importante señalar que las compañías más representativas en Ecuador son las compañías de sociedad anónima, seguida de las compañías de responsabilidad limitada, la principal diferencia se halla en la libertad para transferir y negociar las acciones o participaciones, en la primera la transferencia de acciones no está sujeta a aprobación alguna mientras, en cambio en la segunda para transferir las acciones es necesaria la aprobación unánime de todos los socios (Macías y Sánchez, 2022).

En la Tabla 8, se realiza una breve descripción de las compañías más representativas en Ecuador describiendo la razón social, socios y capital:

Tabla 8

Tipos de compañías en el Ecuador

Compañía de Responsabilidad Limitada Cía. Ltda. (Art 92)	
Razón social	Este tipo de compañía hacen comercio bajo una razón social o denominación objetiva, a la que se añadirá las palabras "Compañía Limitada" o su correspondiente abreviatura; cada decisión que se tome en la compañía debe ser unánime con todos los socios.
Socios	Se contrae con un mínimo de 2 socios y un máximo de 15, si excediere de este máximo, deberá transformarse en otra clase de compañía o disolverse, los socios responden por el monto de sus aportaciones individuales.
Capital	El capital mínimo que se requiere es de \$400,00 que se cancelará al menos el 50% al momento de su constitución y el saldo se deberá de pagar dentro de los siguientes 12 meses; las aportaciones pueden ser mediante dinero o en especies bienes muebles o inmuebles e intangibles, o incluso, en dinero y especies a la vez.
Compañía Anónima S.A (Art 143)	
Razón social	Está compañía actúa bajo una razón social o una denominación objetiva o de fantasía, deberá contener la indicación de “compañía anónima” o “sociedad anónima” o las siglas correspondientes; se constituye mediante escritura pública en el Registro Mercantil del cantón en el que tenga su domicilio principal.
Accionistas	Requiere mínimo 2 accionistas al momento de su constitución, sin tener un máximo.
Capital	El capital mínimo para constituirse es de USD\$ 800,00 y deberá pagarse al menos en el 25% del capital total.

Nota. Ley de Compañías (2023)

4.3.2 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

En el año 2008 se creó la Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y de acuerdo con ellos se ha creado leyes y reglamentos indispensables para el buen cumplimiento y aplicación de la normativa vigente.

Tabla 9*Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	
Artículo 3.-	El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.
Artículo 16.-	La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.
Artículo 54.-	La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; y, d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.
Artículo 57.-	Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.
Artículo 88.-	En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes: g) Disponer la implantación de requisitos mínimos de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

Nota. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2008)

Estas leyes ayudan y proponen sistemas de control a la seguridad vial en temas de transporte tanto público como comercial.

4.3.3 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)

Dentro del marco legal del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (2018) enumera dos de sus artículos las competencias de los GAD Municipales en lo referente a la manera de administrar el tránsito y el transporte terrestre dentro de cada circunscripción territorial.

De las funciones que se les atribuye a los GAD Municipales en el artículo 55 literal f) establece “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”. Por otro lado, en el artículo 130 del mismo código establece que “a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en el ejercicio de sus competencias del tránsito y transporte de manera directa y exclusiva les corresponde “Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”.

4.3.4 Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LRTI)

En el artículo 19 de la LRTI, se expresa que, todas las sociedades están obligadas a llevar contabilidad, así como a declarar impuestos de acuerdo a los resultados obtenidos durante un periodo contable. Asimismo, están obligadas al pago de impuesto y registro de la contabilidad todas las compañías que con fecha 1 de enero empiecen sus actividades con un capital o que sus ingresos y gastos del periodo contable anterior excedan los límites establecidos en el Reglamento.

Por otra parte, en su artículo 20, se menciona que los registros contables se llevarán bajo el sistema de partida doble, en idioma castellano, y las cifras monetarias deberán estar expresadas en dólares de los Estados Unidos de América. También se deberán tomar en cuentas los principios de contabilidad generalmente aceptados, para así registrar todos los movimientos de índole económico que se realicen dentro de la empresa, y de tal manera, determinar el estado financiero y los resultados obtenidos en el ejercicio económico.

4.3.5 Normas Internacionales de Contabilidad (NIC)

Presentación de Estados financieros, en el párrafo 9 de la NIC 1 indica que los estados financieros son aquellos que presentan de manera organizada la situación financiera, así como los rendimientos obtenidos en la entidad durante un periodo determinado. El objetivo de los estados financieros es proveer información útil y relevante para informar a los usuarios, de tal manera que esto les sirva para la toma de decisiones, dicha información debe ser acerca de la situación financiera, manejo del efectivo, y los resultados económicos obtenidos en la entidad (Normas Internacionales de Contabilidad, 2018).

Sin embargo, para cumplir con los objetivos de la norma, es necesario se provea información respecto a los componentes que conforman los estados financieros, por parte del estado de situación financiera se informará acerca de los activos, pasivos y patrimonio; en el estado de resultados acerca de los ingresos y gastos, en los que se deberán incluir las ganancias o pérdidas del ejercicio; así también se deberá informar acerca de las aportaciones de los accionistas y distribución a los mismos, sin dejar de lado los flujos de efectivo y su manejo.

Toda esta información y la expresada en las notas a los estados financieros serán de gran ayuda para los usuarios, ya que les va a permitir informarse de la situación de la empresa, además de conocer los flujos de efectivos que la entidad tendrá en periodos futuros.

4.3.6 Ley Orgánica de Apoyo Humanitario (LOAH)

La LOAH (2020) en su Art. 14 estableció la suspensión de la matriculación y revisión vehicular. - Se suspende el cobro de multas e intereses de todos los procesos de matriculación vehicular y revisión técnica mecánica generados durante la vigencia del estado de excepción por calamidad pública. Al terminar el estado de excepción o se den las condiciones adecuadas para restablecer el servicio, la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con el Servicio de Rentas Internas emitirán las disposiciones correspondientes para la reprogramación y/o recalendarización de los cobros y procesos de matriculación y revisión técnica mecánica.

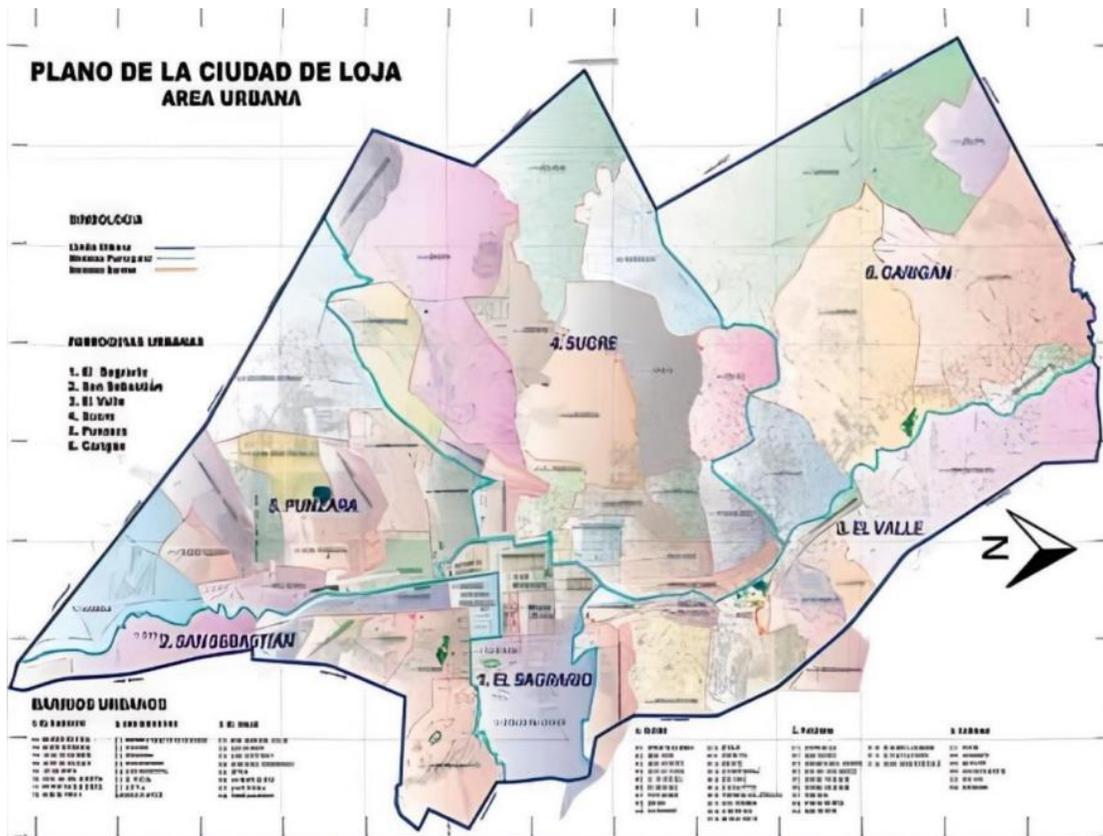
5. Metodología

5.1 Área de estudio

El estudio se realizó en torno a las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, capital de la provincia y cantón Loja, se encuentra ubicada al Sur del Ecuador en el valle de Cuxibamba, cuya latitud es -3.98333 y longitud $-79.23^{\circ} 58' 60''$ Sur, $79^{\circ} 12' 0''$ Oeste.

Figura 1

Plano de la ciudad de Loja



Nota. Adaptado de Parroquias urbanas de la ciudad de Loja, por Municipio de Loja (2023)

5.2 Enfoque metodológico

El enfoque de la investigación fue de carácter mixto; desde el punto de vista cualitativo, se llevó a cabo la revisión de la literatura mediante la consulta de diversas fuentes bibliográficas relacionadas al tema de investigación. Este proceso fue fundamental para construir el marco teórico. Por otro lado, se empleó un enfoque cuantitativo al utilizar una base de datos longitudinal. En este aspecto, se analizaron los estados financieros abarcando el periodo de estudio comprendido

entre 2019 - 2022. Posteriormente, se aplicaron herramientas de análisis financiero, tales como el análisis vertical, horizontal, y la utilización de indicadores financieros necesarios para cumplir con los objetivos establecidos en la investigación.

5.3 Tipos de investigación

Exploratoria

Este estudio adoptó un enfoque exploratorio al recopilar información a través de referencias bibliográficas, así como al realizar entrevistas estructuradas a los gerentes generales de las compañías. Este método facilitó realizar el marco teórico, un componente esencial para la adecuada conceptualización de las variables de estudio, como el impacto del Covid-19 en la situación financiera de las compañías de transporte comercial de taxis en la ciudad de Loja durante el periodo 2019-2022.

Descriptiva

La naturaleza de la investigación se alinea con un enfoque descriptivo, lo que permitió comparar el desempeño financiero de las compañías de taxis antes, durante y después de la pandemia, mediante la descripción y evaluación de los indicadores financieros empleados en el estudio, tales como liquidez, endeudamiento y rentabilidad (ROA y ROE), así como entender las variaciones del análisis vertical y horizontal. Esto ayudo a evaluar el impacto específico de la crisis sanitaria en la estabilidad económica de estas empresas y se propuso estrategias de mejora en el sector.

5.4 Métodos de investigación

Deductivo

Este enfoque fue empleado durante la ejecución de la investigación, con el propósito de llevar a cabo una revisión exhaustiva de la literatura científica. Este proceso contribuyó a fortalecer la comprensión de las variables bajo estudio y a analizar los estados financieros de las empresas de transporte comercial de taxis. Se logró realizar una comparación significativa entre el periodo previo a la pandemia y el periodo afectado por la misma, para finalmente llegar a las conclusiones.

Inductivo

Se aplicó el método inductivo en la fase de presentación de los resultados, donde se llevó a cabo la interpretación de los valores reflejados en los estados financieros de las compañías. Además, se utilizaron los principios inductivos para proponer pautas de mejora y, en última

instancia, formular conclusiones basadas en los resultados obtenidos dando lugar a la formulación de las recomendaciones.

Analítico

El método analítico permitió observar las variables de estudio los efectos provocados por el covid-19 en la restricción de la movilidad de las personas, y, por ende, en la paralización de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, de modo que se pudo analizar la situación social y económica que vivió el sector del taxista durante la pandemia y después de aplicarse las medidas restrictivas. Así también, permitió organizar los papers para comprender la literatura e interpretación de los indicadores como el de: liquidez, endeudamiento y rentabilidad (ROA y ROE), como la interpretación del análisis vertical y horizontal, finalmente se utilizó en la fase de discusión porque permitió hacer comparaciones con otras investigaciones realizadas.

Matemático

Este método fue utilizado al procesar los diversos datos cuantitativos obtenidos de los estados financieros. Se aplicó para generar los resultados del análisis vertical y horizontal, así como también para evaluar los indicadores financieros, esto permitió comprender el impacto financiero que sufrió el sector de los taxistas durante los periodos de estudio.

5.5 Técnicas de investigación

Bibliográfica

La técnica de investigación bibliográfica o documental permitió realizar una recopilación de la información relacionada con la investigación, de fuentes oficiales, tomado como referencia: artículos científicos, estudios de casos, libros, normativa legal, de esta manera construir el marco teórico y fundamentar el desarrollo de la investigación.

Estadística

La aplicación de la técnica estadística en la investigación permitió recopilar, analizar e interpretar datos de los estados financieros. Se utilizó el análisis vertical, horizontal y los indicadores financieros para expresar de manera precisa el impacto financiero de las acciones tomadas durante la pandemia. Esto se logró mediante la representación porcentual de las variaciones, la creación de tablas y gráficos, facilitando así una comprensión más clara de los fenómenos estudiados.

Entrevista

Se desarrolló una entrevista a seis (6) gerentes de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, con el propósito de conocer cuáles fueron los efectos generados por la pandemia COVID – 19 en la gestión operativa de las compañías y analizar la progresiva mejora en la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

5.6 Población

En base a la información revisada en la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, se pudo identificar que existen catorce (14) compañías legalmente constituidas en la ciudad de Loja en el sector de transporte comercial de taxis, conformando un total de 584 unidades de taxis, estableciendo así la muestra de estudio que se presenta en la Tabla 10.

Tabla 10

Compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja

Nro.	RUC	Modalidad	Compañías	Nro. de unidad de Taxis
1	1191705765001	Taxi Convencional	Occidentaxi S.A.	40
2	1191736369001	Taxi Ejecutivo	Compañía de Taxi Rival Ravloja S.A.	42
3	1191736377001	Taxi Ejecutivo	Sur Amigo Express Suramex S. A.	47
4	1191736350001	Taxi Ejecutivo	Taxis Ciudad Victoria S.A. Ciuvic	23
5	1191736865001	Taxi Convencional	Trans Peñasur S. A.	36
6	1191736679001	Taxi Convencional	Compañía Taxi Loja Norte Lojanorpri S.A.	46
7	1191744213001	Taxi Ejecutivo	Transporte de Taxi Andina Sur Ecuador-Loja S.A.	36
8	1191744299001	Taxi Ejecutivo	Compañía de Transporte de Taxis Julio Ordoñez Espinosa S.A.	33
9	1191744639001	Taxi Ejecutivo	Compañía de Taxi Loja Turística Turisloj S.A.	49
10	1191745619001	Taxi Ejecutivo	Compañía de Transporte en Taxi Discataxi Loja S.A.	23
11	1191744736001	Taxi Ejecutivo	Compañía de Taxis Taxopel Txloja S.A.	50
12	1191746232001	Taxi Ejecutivo	Compañía de Taxi Inmaculada Inmase S.A.	63
13	1191736393001	Taxi Ejecutivo	Compañía de Taxis Ejecutivo Tenor C.A	45

14	1191766020001	Taxi Eléctrico	Compañía Electri Loja Ecolosur S.A	51
Total, de unidades				584

Nota. Datos obtenidos desde la Superintendencia de Compañía Valores y Seguros (2023)

Unidad de Análisis para la entrevista

Para el desarrollo de la entrevista se realizó la técnica por muestreo no probabilístico consecutivo, esta técnica de muestreo no aleatorio ofreció elegir uno grupo de la población permitiendo la recolección de datos y eventual análisis. Se eligió esta técnica de muestreo dada la facilidad para el acceso a la información y disponibilidad de los gerentes generales de cada compañía de taxis de la ciudad de Loja, se trabajó con una muestra de seis compañías señalando la siguiente codificación:

E1= Taxi Rival Ravloja S.A.

E2= Sur Amigo Express Suramex S. A.

E3= Taxi Andina Sur Ecuador-Loja S.A.

E4= Taxi Loja Turística Turisloj S.A.

E5= Taxis Taxopel Txloja S.A.

E6= Electri Loja Ecolosur S.A

5.7 Estructura de la entrevista

Se realizó una entrevista estructurada a los seis (6) Gerentes Generales de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja y se procesaron sus respuestas mediante un análisis crítico. La estructura de la entrevista se conformó por:

- Datos del entrevistado.
- Efectos de la pandemia COVID-19 en la situación financiera de las compañías de transporte de taxis.

Temas de estudio

En la Tabla 11, se señala los temas y subtemas que se abordaron en la entrevista misma que se aplicaron a los gerentes generales de las compañías, para conocer como supieron llevar la situación económica en tiempos de pandemia del Covid-19.

Tabla 11
Temas de estudio para entrevista

Temas	Subtemas
Datos del entrevistado	-Cargo que ocupa -Edad -Género -Nivel de formación académica
Medidas adoptadas por la compañía frente a la pandemia COVID-19	
Problemas críticos que se presentaron durante la pandemia.	
Medidas adoptadas por el gobierno para enfrentar la situación en el sector del taxista	
Gestión de capacitaciones para socios y personal de la compañía con respecto a la bioseguridad frente al COVID-19	
Autogestión para el equipamiento de las unidades	
Canales de financiamiento utilizados por la compañía para solventar la situación financiera durante y después de la pandemia.	
Situación actual de la compañía luego de haber superado la pandemia por el COVID-19	
Necesidad de implementar un plan de contingencias en caso de futuros eventos de salud como del covid-19	

En la tabla del Anexo 7, se evidencia cada pregunta que se realizó a los entrevistados, la respuesta resumida y el análisis crítico de cada uno de los temas planteados.

5.8 Recursos y materiales

Recursos electrónicos

En el presente trabajo se utilizó como herramienta principal una computadora portátil para llevar a cabo el desarrollo de la presente investigación y dispositivo de almacenamiento portátil para disponer de los datos recolectados, procesarlos y obtener resultados, además, ayudó a la estructuración del informe final de investigación.

Recursos digitales

En cuanto a recursos digitales, para la recolección de la información se utilizó base de datos de información académica como Google Scholar, Science Direct y repositorios universitarios, para obtener una sólida base bibliográfica.

Materiales físicos

En cuanto a materiales físicos se utilizó información financiera proporcionada por las diferentes compañías de transporte lo que permitió realizar un estudio completo con datos reales. Adicional, se empleó principalmente un cuaderno de apuntes, esferos, corrector, impresiones, entre otros, mismos que fueron necesarios para realizar anotaciones a lo largo de la investigación.

6. Resultados

6.1 Objetivo 1. Analizar la situación económica financiera de las compañías de transporte comercial de taxis en tiempos de pandemia COVID - 19, en la ciudad de Loja, periodo 2019 - 2022.

En este apartado se evaluó la situación económica financiera de las empresas mediante un análisis vertical y horizontal, para establecer el impacto financiero que sufrió este sector económico por la aparición del Covid - 19.

6.1.1 Análisis Vertical del Estado de Situación Financiera

Una vez realizados los cálculos promedios de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, se procedió a realizar el análisis estático de la situación financiera para el periodo 2019 - 2022, se determinó la participación de las cuentas de la siguiente manera en la estructura financiera:

Tabla 12

Análisis vertical de la Estructura Financiera de las compañías de transporte comercial de taxis, periodo 2019 – 2022 consolidado

Código	Cuenta	Montos				% de Participación			
		2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
1	Activo								
101	Activo corriente	\$157.865,75	\$123.606,23	\$131.568,09	\$171.295,84	31,50%	31,66%	43,00%	38,26%
102	Activo no corriente	\$343.247,60	\$266.817,57	\$174.399,24	\$276.440,86	68,50%	68,34%	57,00%	61,74%
	Total activo	\$501.113,35	\$390.423,80	\$305.967,33	\$447.736,70	100%	100%	100%	100%
2	Pasivo								
201	Pasivo corriente	\$136.272,71	\$130.934,36	\$31.970,08	\$122.727,13	27,19%	33,54%	10,45%	27,41%
202	Pasivo no corriente	\$97.757,08	\$30.567,59	\$74.003,31	\$57.007,83	19,51%	7,84%	24,19%	12,73%
	Total pasivo	\$234.029,79	\$161.501,95	\$105.973,39	\$179.734,96	46,70%	41,37%	34,64%	40,14%
3	Total patrimonio	\$267.083,56	\$228.921,85	\$199.993,94	\$268.001,74	53,30%	58,63%	65,36%	59,86%
	Total pasivo y patrimonio	\$501.113,35	\$390.423,80	\$305.967,33	\$447.736,70	100%	100%	100%	100%

En la Tabla 12, se muestra la estructura financiera de las compañías de transporte comercial de taxis, en donde están reflejados sus Activos que son todos los recursos que disponen las compañías. De acuerdo a la información obtenida, se refleja que del total de sus activos el 40,71 % en promedio de los cuatro años de estudio se encuentra comprometido con sus pasivos, es decir con terceros o sus proveedores; mientras que el patrimonio representa una participación promedio de un valor de 59,29 % siendo el principal medio de financiamiento para que las compañías puedan seguir operando (**Ver anexo 1**).

Tabla 13*Análisis vertical de las cuentas del activo a nivel de grupo consolidado*

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022
10101	Efectivo y equivalentes de efectivo	18,80 %	14,44 %	23,71 %	21,49 %
10102	Activos financieros	8,92 %	11,87%	15,86%	13,29%
10103	Inventarios	0,85%	1,07%	1,37%	0,96%
10104	Servicios y otros pagos anticipados	2,54%	3,59%	1,66%	2,09%
10105	Activos por impuestos corrientes	0,40%	0,69%	0,40%	0,42%
10201	Propiedad, planta y equipo	67,26%	68,34%	55,77%	60,96%
10202	Otras cuentas y documentos por cobrar no corrientes	0,58%	0,00%	0,16%	0,59%
10203	Otros activos no corrientes	0,65%	0,00%	1,07%	0,20%
Total Activo		100%	100%	100%	100%

En la Tabla 13, se puede evidenciar la participación que tiene cada cuenta contable en relación al Activo Total, la cuenta más representativa es: Propiedad, planta y equipo con un promedio de 63,08 % en los cuatro años de estudio, lo que representa a los bienes muebles e inmuebles que poseen las compañías de taxis para su uso en la producción o suministro de bienes y servicios, siendo las cuentas Edificio y Terreno las que mayor participación representan con un promedio de 36,58 % y 21,50 % respectivamente **(Ver Anexo 1)**.

Otra cuenta representativa que mayor participación representa es Efectivo y equivalentes de efectivo la cual representa en promedio el valor de 19,61 %, evidenciando que las compañías comerciales de taxis de la ciudad de Loja, disponen de efectivo para realizar sus actividades operativas representadas en caja y en instituciones financieras privadas **(Ver Anexo 1)**.

Finalmente, la cuenta Activos financieros refleja un promedio de 12,49 %, siendo la cuenta documentos y cuentas por cobrar relacionados a clientes y accionistas la más relevante con un promedio de 7,14 % y 5,61 % respectivamente **(Ver Anexo 1)**.

Tabla 14*Análisis vertical de las cuentas del pasivo a nivel de grupo consolidado*

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022
20101	Cuentas y documentos por pagar	5,66%	1,33%	1,64%	4,69%
20102	Obligaciones con instituciones financieras	0,73%	3,33%	1,32%	1,44%
20103	Otras obligaciones corrientes	2,54%	2,92%	2,48%	2,06%
20104	Cuentas por pagar a relacionadas	17,99%	23,81%	3,59%	17,63%
20105	Anticipos	0,00%	1,21%	1,22%	1,57%
20106	Otros pasivos corrientes	0,28%	0,94%	0,21%	0,01%
	Obligaciones con instituciones financieras				
20201	largo plazo	0,34%	7,71%	24,19%	12,19%
	Cuentas por pagar a relacionadas largo				
20202	plazo	18,19%	0,12%	0,00%	0,35%
20203	Provisiones por beneficios a empleados	0,98%	0,00%	0,00%	0,19%
	Total Pasivo	46,71%	41,37%	34,65%	40,13%

En la Tabla 14, se puede observar la estructura financiera de las cuentas del pasivo compuesto por corriente y no corriente, donde Cuentas por pagar relacionadas al pasivo corriente representa un promedio de 15,75 %, siendo la cuenta préstamos de accionista la más representativa, por consiguiente, se puede manifestar que las compañías de taxis contraen deudas con proveedores para la adquisición de bienes y/o servicios necesarios para la actividad económica de la organización institucional (**Ver Anexo 1**).

Otra cuenta que está presente en la composición del pasivo total es Obligaciones con instituciones financieras del pasivo no corriente, con un promedio de 11,11 %, reflejando las obligaciones que adquieren las compañías de taxis con entidades financieras como bancos, mutualistas, cooperativas de ahorro y crédito para financiarse en el largo plazo, se puede evidenciar que para el año 2019 representó un porcentaje de endeudamiento del 0,34 %, mientras que para los años 2020, 2021 y 2022 los valores de 7,71 %, 24,19 % y 12,19 % respectivamente (**Ver Anexo 1**).

La cuenta Otras obligaciones corrientes presenta un promedio de 2,50 % en los cuatro años evaluados, siendo las obligaciones y deudas a corto plazo que tienen las compañías, las cuentas

más significativas son impuestos por pagar y participación a trabajadores con un promedio de 0,78 % y 0,66 % respectivamente (**Ver Anexo 1**).

Finalmente, la Cuenta y documentos por pagar tiene su principal participación en proveedores locales con un promedio de 2,61 %, por lo que, consiste en tramitar deudas con los acreedores por los bienes o servicios que suministran a la compañía, de este modo deben de viabilizar los pagos dentro de los plazos acordados con los proveedores.

Tabla 15

Análisis vertical de las cuentas del patrimonio a nivel de grupo consolidado

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022
301	Capital	3,80%	4,38%	5,97%	4,33%
302	Aportes de socios o accionistas para futura capitalización	24,86%	27,77%	40,37%	33,08%
303	Reservas	1,05%	1,03%	2,92%	2,05%
304	Otros resultados integrales	11,52%	12,65%	-0,01%	11,03%
305	Resultados acumulados	10,36%	16,07%	12,38%	7,31%
306	Resultados del ejercicio	1,71%	-3,26%	3,74%	2,05%
Total Patrimonio		53,30%	58,64%	65,37%	59,85%

La Tabla 15, refleja la composición de las cuentas del patrimonio para los cuatro años de estudio con mayor representatividad la cuenta Aportes de socios o accionistas para futura capitalización con un promedio de 31,52 %, lo que indica que, son aportaciones que realizan los socios a futuro mediante acuerdos establecidos por la junta de accionistas, por esta razón se los considera como parte del patrimonio, además los aportes de los socios compensan a las compañías de taxis en el caso de presentarse alguna pérdida (**Ver Anexo 1**).

Otra cuenta que mayor representatividad tiene es Resultados acumulados con un promedio de 11,53 %, seguida de la cuenta Otros resultados integrales la cual representa un promedio de 8,80 %, y finalmente el capital con un promedio de 4,62 %, en este sentido se puede mencionar que, las compañías de taxis cuentan con fondos propios para realizar sus operaciones diarias, siendo las aportaciones que realizan los socios dando cumplimiento a los estatutos establecidos en la constitución de las compañías de taxis, así como también, la colaboración y responsabilidad que realizan los de los accionistas, representa una garantía para los acreedores (**Ver Anexo 1**).

Finalmente, la cuenta Resultados del ejercicio, muestra un porcentaje promedio de utilidad dentro de los cuatro años de estudio de 1,06 %, donde para el año 2019 generó una utilidad de 1,71 %, para el año 2020 represento una pérdida de 3,26 %, mientras que para año el 2021 reflejo una utilidad de 3,74 % y disminuyendo para el año 2022 a 2,05 %; en base a los resultados obtenidos se manifiesta que las compañías de taxis han generado una utilidad dentro de cada ejercicio económico, siendo el año 2020 el más crítico ya que presentó una pérdida, esto en consecuencia, por la aparición de la pandemia del Covid - 19, lo que provocó la paralización de las actividades económicas del taxista, por ende, influyo en la disminución de la demanda del servicio **(Ver Anexo 1)**..

6.1.2 Análisis Vertical del Estado de Resultado Integral

Una vez realizados los cálculos de la situación económica de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019 - 2022, de manera promedio, para el análisis estático, se determinó la siguiente estructura de los ingresos, costos, gastos y resultados:

Tabla 16

Análisis vertical de la estructura económica de las compañías de transporte comercial de taxis, periodo 2019 – 2022

Código	Cuenta	Montos				% de Participación			
		2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
4	Ingresos	\$439.632,29	\$230.511,21	\$303.633,94	\$368.626,14	100%	100%	100%	100%
	Total Ingresos	\$439.632,29	\$230.511,21	\$303.633,94	\$368.626,14	100%	100%	100%	100%
501	Costos	\$14.373,54	\$2.139,26	\$6.449,00	\$12.720,97	3,27%	0,93%	2,12%	3,45%
502	Gastos	\$416.688,26	\$241.089,61	\$285.738,46	\$346.730,40	94,78%	104,59%	94,11%	94,06%
600	Resultado del ejercicio	\$8.570,49	-\$12.717,66	\$11.446,48	\$9.174,77	1,95%	-5,52%	3,77%	2,49%
	TOTAL					100%	100%	100%	100%

En la Tabla 16, se evidencia el estado de resultados mismo que refleja los ingresos que las compañías de taxis percibieron en los cuatro años de estudio proveniente de actividades ordinarias, ingresos financieros y otros ingresos **(Ver anexo 2)**.

Seguidamente, se puede evidenciar los costos y gastos en los que incurren las compañías de taxis, los cuales representan los decrementos que sufren los activos o incrementos de los pasivos en un periodo contable, el promedio de los costos de las compañías se sitúa en 2,44 %, mientras que todos los gastos representan la mayor participación con un promedio de 96,89 % lo que influye en la generación de sus ingresos permitiendo al final de cada ejercicio generar un resultado positivo o

negativo. En el año 2020, los gastos fueron los más elevados con un valor de 104,59 % debido a todas las medidas de bioseguridad que tuvieron que implementar las compañías, por la crisis económica que provocó la pandemia del Covid-19 (**Ver anexo 2**).

Finalmente, se puede observar, el resultado del ejercicio económico de las compañías reflejando un promedio de 0,67 %, siendo el año 2021 el que mayor ganancia género con un valor de 3,77 % debió a que las compañías de taxi no tuvieron mayor restricción y trabajaban aplicando las medidas de bioseguridad (**Ver anexo 2**).

Tabla 17

Análisis vertical de las cuentas de ingresos a nivel de grupo

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022
401	Ingresos de actividades ordinarias	73,39%	49,02%	55,70%	78,85%
402	Ingresos financieros	0,09%	0,34%	0,29%	0,27%
403	Otros ingresos	26,52%	50,64%	44,02%	20,88%
Total Ingresos		100%	100%	100%	100%

Con referencia a la Tabla 17, se muestra que los ingresos por actividades ordinarias tienen una mayor representatividad con un promedio de 64,24 %, siendo el año 2020 el que menor ingresos generó con un valor de 49,02 % esto en consecuencia en que fue el año donde se vivió una cuarentena, por ende, la libre circulación del transporte se paralizó afectando gravemente a la situación económica del taxista. Seguidamente, la cuenta otros ingresos con un promedio de 35,52 % lo que refleja las aportaciones que realizan los socios para el cumplimiento de las obligaciones en los cuatro años de estudio, en el año 2020 los socios realizaron una mayor aportación, debido a todos los gastos que debían incurrir las compañías para el normal funcionamiento de sus operaciones (**Ver anexo 2**).

Tabla 18*Análisis vertical de las cuentas de costos y gastos a nivel de grupo*

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022
50101	(-) Costo de ventas	3,27%	0,93%	2,12%	3,45%
50201	Gastos por beneficios a los empleados y honorarios	44,00%	56,69%	44,51%	47,35%
50202	Gastos por depreciaciones	3,86%	4,95%	5,50%	6,47%
50207	Otros gastos	43,81%	37,69%	36,68%	35,91%
50208	Costos de transacción (comisiones Bancarias, honorarios, tasas, entre otros)	1,59%	0,08%	0,03%	0,00%
50209	Gastos intereses con instituciones financieras	0,35%	1,16%	2,32%	2,30%
50210	Impuestos y participación a empleados	1,03%	4,06%	5,02%	0,82%
Total Gastos		97,91%	105,56%	96,18%	96,30%

En la Tabla 18, se puede evidenciar los costos de venta en un promedio de 2,44 %, que representa las compras netas locales de bienes no producidos por las compañías para el mantenimiento de frecuencias de radio como suministros materiales y repuestos (**Ver Anexo 2**).

Seguidamente, se observa los gastos en los que han incurrido las compañías de taxis, la cuenta que mayor incidencia refleja es Gastos por beneficios a los empleados y honorarios con un promedio de 48,14 %, siendo la cuenta Sueldos, salarios y demás remuneraciones la más significativa ya que en promedio representa 25,39 %, es decir, son todos los pagos por honorarios a las operadoras de las compañías, honorarios profesionales cancelados a gerentes, valores cancelados a los señores presidentes, aportes a la seguridad social como el IESS, liquidación de haberes, beneficios sociales, entre otros (**Ver anexo 2**).

Otra cuenta que mayor participación tiene es Otros gastos con un promedio de 38,52 %, valores que han sido cancelados por gastos de promoción y publicidad, gastos de transporte, gastos de agasajos a accionistas y trabajadores, gastos de servicios públicos, arrendamiento de bienes inmuebles, entre otros (**Ver anexo 2**).

Finalmente, la cuenta Impuestos y participación a empleados, con un promedio de 2,73 % para los cuatro años de estudio, siendo las obligaciones que genera cada ejercicio económico como cancelar impuestos y participación a trabajadores (**Ver anexo 2**).

Tabla 19*Análisis vertical del resultado del ejercicio*

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022
600	Ganancia o pérdida del ejercicio	1,95%	-5,52%	3,77%	2,49%
Total Ganancia y/o Perdida		1,95%	-5,52%	3,77%	2,49%

La Tabla 19, refleja las ganancias que han generado las compañías de taxis de la ciudad de Loja luego de cada ejercicio económico, reflejando para el año 2019 una utilidad de 1,95 %, mientras que para el 2020 genero pérdidas de 5,52 %, por lo contrario, para el año 2021 generó una utilidad de 3,77 %, y para el año 2022 disminuyó a 2,49 %; se puede identificar que para el año 2020 por la pandemia que vivió el sector del taxista fue afectado fuertemente, debido a la paralización del servicio repercutiendo en la generación de sus ingresos (**Ver Anexo 2**).

6.1.3 Análisis Horizontal del Estado de Situación Financiera

Una vez realizados los cálculos para el análisis horizontal de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019 - 2022, se puede evidenciar las variaciones absoluta o relativa que sufrieron las cuentas principales en relación de un periodo a otro.

Tabla 20*Análisis horizontal del Estado de Situación Financiera de las compañías de comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019-2022 consolidado*

Código	Cuenta	2020		2021		2022	
		Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
1	Activo						
101	Activo corriente	-\$34.259,52	-21,70%	\$7.961,86	6,44%	\$39.727,75	30,20%
102	Activo no corriente	-\$76.430,03	-22,27%	-\$92.418,33	-34,64%	\$102.041,62	58,51%
	Total activo	-\$110.689,55	-22,09%	-\$84.456,47	-21,63%	\$141.769,37	46,33%
2	Pasivo						
201	Pasivo corriente	-\$5.338,35	-3,92%	-\$98.964,28	-75,58%	\$90.757,05	283,88%
202	Pasivo no corriente	-\$67.189,49	-68,73%	\$43.435,72	142,10%	-\$16.995,48	-22,97%
	Total pasivo	-\$72.527,84	-30,99%	-\$55.528,56	-34,38%	\$73.761,57	69,60%
3	Total patrimonio	-\$38.161,71	-14,29%	-\$28.927,91	-12,64%	\$68.007,80	34,00%
	Total pasivo y patrimonio	-\$110.689,55	-22,09%	-\$84.456,47	-21,63%	\$141.769,37	46,33%

En la Tabla 20 se visualiza, la estructura económica y financiera de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, de modo que para el año 2020 en relación al año 2019 el activo total tuvo una disminución porcentual de 22,09 %, mientras que para el año 2021 decreció en 21,63 %, sin embargo, para el año 2022 se observa que sus activos crecieron en

46,33 %, en base a los resultados se puede manifestar que las compañías de taxis en los años 2020 y 2021 presenciaron una disminución de sus activos por presencia de la pandemia del Covid - 19 y por las medidas impuestas por el gobierno central como la restricción vehicular, por ende, se vieron en la necesidad de suspender sus operaciones paralizando la prestación del servicio provocando la disminución de sus ingresos y activos.

Seguidamente, se puede observar que los pasivos para el año 2020 y 2021 también sufrieron una disminución de 30,99 % y 34,38 % respectivamente, mientras que para el año 2022 sus pasivos aumentaron en 69,60 %, lo que significa que para el año 2020 y 2021 por las restricciones de la pandemia las operadoras dejaron de prestar el servicio obligadas a cumplir una cuarentena, y, en consecuencia, no generaron obligaciones con terceros.

Finalmente, el patrimonio evidencia que para el año 2020 y 2021 decreció en 14,29 % y 12,64 % respectivamente, mientras que para el año 2022 el patrimonio aumento en 34,00 %, por lo tanto, se puede decir que para el año 2022 la pandemia se encontraba controlada aplicando los protocolos de bioseguridad y los socios de las compañías empezaron a reactivar el servicio ofreciendo a los clientes (**Ver anexo 3**).

Tabla 21

Análisis horizontal de las cuentas del activo a nivel de grupo consolidado

Código	Cuenta	2020		2021		2022	
		Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
10101	Efectivo y equivalentes de efectivo	\$-37.826,80	-40,15%	\$16.146,04	28,63%	\$23.704,04	32,68%
10102	Activos financieros	\$1.697,60	3,80%	\$2.199,16	4,75%	\$10.962,86	22,59%
10103	Inventarios	\$-50,63	-1,20%	\$14,22	0,34%	\$117,32	2,79%
10104	Servicios y otros pagos anticipados	\$1.247,36	9,78%	\$-8.915,01	-63,68%	\$4.280,69	84,17%
10105	Activos por impuestos corrientes	\$672,95	33,26%	\$-1.482,55	-54,99%	\$662,84	54,62%
10201	Propiedad, planta y equipo	\$-70.243,92	-20,84%	\$-96.194,44	-36,05%	\$102.296,84	59,95%
10202	Otras cuentas y documentos por cobrar no corriente accionistas	\$-2.910,00	-100,00%	\$500,00	0,00%	\$2.120,89	424,18%
10203	Otros activos no corrientes	\$-3276,11	-100,00%	\$3276,11	0,00%	\$-2376,11	-72,53%
Total Activo		-\$110.689,55	-22,09%	-\$84.456,47	-21,63%	\$141.769,37	46,33%

En la Tabla 21, se evidencia el análisis horizontal del activo es decir los aumentos y disminuciones que sufre cada cuenta de un año a otro, se observa que la cuenta Propiedad, planta

y equipo reflejó una disminución de 20,84 % y 36,05 % para los años 2020 y 2021, mientras que para el año 2022 aumento en 59,95 %, es decir que las compañías cuentan con activos para el giro normal de sus actividades.

Otra cuenta que mayor afectación refleja es Efectivo y equivalentes de efectivo, para el año 2020 en relación al 2019 hubo una disminución en 40,15 %, mientras que para el 2021 y 2022 creció en 28,63 %, y 32,68 % respectivamente, de esta manera, las compañías cuentan con efectivo disponible para cubrir sus obligaciones en el corto plazo.

La cuenta Activos financieros muestra un incremento para los años en estudio en relación al año 2020,2021 y 2022, con un porcentaje de, 3,80 %, 4,75 % y 22,59 % respectivamente, con una mayor participación en la cuenta por cobrar a accionistas que son los recursos que aportan a las compañías (**Ver anexo 3**).

Por otro lado, la cuenta Otras cuentas y documentos por cobrar no corriente accionistas locales, para el año 2020 y 2021 decreció en el 100,00 % y 0,00%, por lo que en el año 2020 y 2021 no generó ninguna obligación por cobrar, mientras que para el 2022 aumento la cuenta en 424,18 %, que representan derechos para las compañías y obtener beneficios por la presentación de los servicios entregados.

Finalmente, la cuenta Servicios y otros pagos anticipados incrementaron para el año 2020 en 9,78%, para el año 2021 disminuyó en 63,68 %, sin embargo, para el año 2022 subió a 84,17 %, lo que representa otros anticipos entregados a proveedores (**Ver anexo 3**).

Tabla 22

Análisis horizontal de las cuentas del pasivo a nivel de grupo consolidado

Código	Cuenta	2020		2021		2022	
		Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
20101	Cuentas y documentos por pagar	-\$23.180,75	-81,73%	-\$177,77	-3,43%	\$15.988,14	319,55%
20102	Obligaciones con instituciones financieras	\$9.358,17	256,96%	-\$8.968,85	-68,99%	\$2.415,36	59,92%
20103	Otras obligaciones corrientes	-\$1.353,35	-10,62%	-\$3.816,52	-33,49%	\$1.648,51	21,75%
20104	Cuentas por pagar a relacionadas	\$2.837,22	3,15%	-\$81.984,39	-88,19%	\$67.973,23	619,15%
20105	Anticipos						
20106	Otros pasivos corrientes	\$2.258,76	161,93%	-\$2.998,12	-82,06%	-\$592,33	-90,36%
20201	Obligaciones con instituciones financieras no corrientes	\$28.382,55	1651,69%	\$43.902,37	145,85%	-\$19.416,04	-26,24%

20202	Cuentas por pagar a relacionadas no corrientes	-\$90.663,48	-99,49%	-\$466,65	-100,00%	\$1.555,99	0,00%
Total Pasivo		-\$72.527,84	-30,99%	-\$55.528,56	-34,38%	\$73.761,57	69,60%

En la Tabla 22, se evidencia el análisis de las cuentas del pasivo la que mayor afectación representa es Obligaciones con instituciones financieras a largo plazo, que genero para el año 2020 un gran incremento de 1651,69 %, es decir que se recurrió al financiamiento externo para financiar las operaciones, por las restricciones de la circulación vehicular, en consecuencia, disminuyó la demanda del servicio por parte de los clientes, para el año 2021 incremento en un valor de 145,85 % y para el año 2022 disminuyó en 26,24 %, de manera que, las actividades para el 2022 se reactivaron en su totalidad y las compañías de taxis empezaron a generar mayores ingresos, por ende las deudas a largo plazo se han ido cancelando.

La Cuenta y documentos por pagar, para el año 2020 en relación al año 2019 registra una disminución del 81,73 %; con respecto al año 2021 en relación al 2020 se evidencia un decrecimiento de 3,43%, lo que quiere decir que no genero cuentas por pagar, mientras que para el año 2022 aumentaron las cuentas por pagar en 319,55 %, es decir es la cantidad de dinero que las compañías tienen pendiente por cancelar a los proveedores por los servicios o bienes adquiridos.

Finalmente, la cuenta Otros pasivos corrientes para el año 2020 genero un incremento de 161,93 % mientras que para el año 2021 y 2022 disminuyó a 82,06 % y 90,36 % respectivamente.

Tabla 23

Análisis horizontal de las cuentas del patrimonio a nivel de grupo consolidado

Código	Cuentas	2020		2021		2022	
		Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
301	Capital	\$-1.953,00	-10,26%	\$1.180,00	6,91%	\$1.140,00	6,24%
302	Aportes de socios o accionistas para futuras capitalización	\$-16.165,05	-12,98%	\$15.109,95	13,94%	\$24.599,10	19,92%
303	Reservas	\$-1,222,46	-23,33%	\$4.908,79	122,19%	\$231,69	2,60%
304	Otros resultados integrales	\$-8.345,15	-14,45%	\$-49.443,46	-100,08%	\$49.443,46	0,00%
305	Resultados acumulados	\$10.812,10	20,83%	\$-24.847,33	-39,61%	\$-5.134,75	-13,56%
306	Resultados del ejercicio	-\$4.147,17	-248,39%	-\$1.271,18	-190,00%	-\$2.271,70	-19,85%
Total Patrimonio		-\$38.161,71	-14,29%	-\$28.927,91	-12,64%	\$68.007,80	34,00%

En la Tabla 23, se observan las cuentas del patrimonio, destacando que la cuenta que experimentó la mayor variación fue Resultados del ejercicio. En el año 2020, se registró una

disminución significativa del 248,39 %, indicando una pérdida sustancial en comparación con el año anterior debido a la baja generación de ingresos por parte de las compañías. En el año 2021, aunque aún hubo una disminución del 190,00 %, la magnitud de la pérdida parece haberse reducido, sugiriendo la posible implementación de medidas correctivas, como la reducción de costos o cambios en la estrategia, para abordar los problemas financieros. Finalmente, para el año 2022, se observa una disminución del 19,85 %, lo que indica que las empresas siguen experimentando pérdidas, pero a un ritmo más lento. Este descenso podría interpretarse como un signo positivo, sugiriendo que las medidas tomadas en el año anterior están teniendo efecto y que las empresas están avanzando hacia una situación financiera más estable.

Otra cuenta significativa es la de Reservas, que experimentó una disminución del 23,33 % en el año 2020. Esta variación sugiere que las empresas redujeron la cantidad de fondos asignados a las reservas, posiblemente debido a la necesidad de utilizar esos fondos para hacer frente a eventos no planificados, como la pandemia del covid-19, pérdidas operativas, inversiones estratégicas o necesidades financieras urgentes. En el año 2021, las reservas experimentaron un aumento del 122,19 %, indicando que la empresa revirtió la tendencia del año anterior y asignó significativamente más fondos a las reservas. Este aumento puede señalar una acumulación de recursos para futuras inversiones o una respuesta a lecciones aprendidas durante períodos económicos desafiantes. En el año 2022, se observa un incremento del 2,60 %, siendo la magnitud del aumento considerablemente menor en comparación con el año anterior. Esto sugiere que las empresas están encontrando un equilibrio entre la acumulación de reservas y otras necesidades operativas o de inversión, con el objetivo de prevenir posibles sucesos en el futuro.

Finalmente, la cuenta de Aportes de socios o accionistas para futuras capitalización registró una disminución del 12,98 % en el año 2020. Esto podría indicar que algunos socios retiraron parte de su inversión o que la empresa no recibió aportes significativos durante ese año. En contraste, para los años 2021 y 2022, la cuenta experimentó un crecimiento del 13,94 % y 19,92 %, respectivamente. Este aumento sugiere un desempeño positivo continuo de la empresa, expansiones exitosas o la implementación de estrategias que atrajeron más inversión.

6.1.4 Análisis Horizontal del Estado de Resultado Integral

Una vez realizados los cálculos se procedió a analizar los cambios o variaciones que se presentaron en la situación económica de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019-2022, se determinó la siguiente estructura de los ingresos, costos, gastos y resultados:

Tabla 24

Análisis horizontal de los ingresos de las compañías de transporte comercial de taxis consolidado

Código	Cuentas	2020		2021		2022	
		Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa 2022-2021
401	Ingresos de actividades ordinarias	\$-209.657,99	-64,98%	\$56.107,18	49,65%	\$121.567,98	71,89%
402	Ingresos financieros	\$403,28	105,16%	\$80,47	10,23%	\$133,41	15,38%
403	Otros ingresos	\$133,63	0,11%	\$16.935,08	14,51%	\$-56.709,19	-42,43%
	Total Ingresos	-\$209.121,08	-47,57%	\$73.122,73	31,72%	\$64.992,20	21,40%

En la Tabla 24, se puede observar los ingresos que generan las compañías de taxis de la ciudad de Loja, siendo la cuenta Ingresos de actividades ordinarias la que mayor variación represente para el año 2020 en relación al año 2019 misma que disminuyó en 64,98 %. Estos resultados indican que, durante ese año, las compañías de taxis experimentaron una reducción considerable en sus ingresos, posiblemente debido a factores como la pandemia del covid-19, restricciones de movimiento u otros factores que afectaron negativamente la demanda de servicios de taxi. Se observa una variación positiva para los años 2021 y 2022 con valores del 49,65 % y 71,89 % respectivamente, señalando un fuerte repunte en los ingresos de actividades ordinarias. Este aumento podría atribuirse a la recuperación económica, la flexibilización de restricciones y un mayor interés en los servicios de taxi.

En último término, en lo que respecta a la cuenta de Ingresos financieros, se evidencia una variación positiva del 105,16 % en el año 2020 en relación al 2019, indicando que se generaron ingresos financieros por recursos depositados en instituciones financieras. Esta cifra disminuyó en el año 2021 a un 10,23 %, para luego experimentar un significativo crecimiento en el año 2022, alcanzando un 15,38 %. Este aumento podría derivar de decisiones financieras acertadas, nuevas inversiones o mejoras en la gestión financiera de las compañías de taxi (**Ver anexo 4**).

Tabla 25*Análisis horizontal de los gastos de las compañías de transporte comercial de taxis consolidado*

Código	Cuentas	2020		2021		2022	
		Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
501	(-) Costo de ventas	\$-12,234.28	-85.12%	\$4,309.74	201.46%	\$6,271.97	97.25%
50201	Gastos por beneficios a los empleados y honorarios	\$-62,769.72	-32.45%	\$4,481.93	3.43%	\$39,390.32	29.14%
50202	Gastos por depreciaciones	\$-5,576.83	-32.84%	\$5,300.98	46.47%	\$7,134.51	42.70%
50207	Otros gastos	\$-105,730.91	-54.89%	\$24,498.07	28.20%	\$20,990.98	18.85%
50208	Costos de transacción (comisiones bancarias, honorarios, tasas, entre otros)	\$-6,829.25	-97.40%	\$-88.14	-48.30%	\$-87.56	-92.81%
50209	Gastos intereses con instituciones financieras	\$1,140.27	74.14%	\$4,364.22	162.95%	\$1,426.74	20.26%
50210	Impuestos y participación a empleados	\$4,847.58	107.49%	\$5,898.78	63.04%	\$-12,239.80	-80.23%
Total Gastos		-\$175,598.65	-42.14%	\$44,648.85	18.52%	\$60,991.94	21.35%

En la Tabla 25, se evidencian los gastos generados por las compañías, destacando la cuenta Gastos intereses con instituciones financieras que experimentó variaciones notables en los distintos años de estudio. En el año 2020, se registró un incremento significativo del 74,14 %, atribuible a los gastos de intereses que las compañías deben cubrir con terceros. Para el 2021, se observa un aumento sustancial del 162,95% en comparación con el año anterior, indicando una carga financiera más elevada. En el 2022, el aumento muestra una variación más moderada del 20,26 %, sugiriendo una posible estabilización o una gestión más efectiva de las obligaciones financieras.

La cuenta Impuestos y participación a empleados, para el 2020 reflejó una variación de 107,49 % lo cual significa que las compañías generaron una mayor obligación en impuestos o participación a empleados, disminuyendo para el 2021 y 2022 en 63,04 % y 80,23 % respectivamente, se puede decir que las compañías generaron una mayor utilidad para el 2021 y decreció para el 2022.

En cuanto a la cuenta de Gastos por beneficios a los empleados y honorarios, se refleja una variación negativa del 32,45 % en el año 2020, indicando una disminución significativa en comparación con el año anterior. Esta reducción puede atribuirse a diversas razones, como la reducción de personal, renegociación de contratos o ajustes en beneficios a empleados, posiblemente como medida para controlar los costos durante la pandemia. Para el año 2021, se observa un aumento con una variación positiva del 3,43 %, permitiendo a las empresas realizar ajustes positivos en beneficios y honorarios. Finalmente, en el año 2022, se registra una variación

aún más pronunciada del 29,14 %, sugiriendo que podría ser el resultado de decisiones estratégicas destinadas a mejorar los beneficios para los empleados.

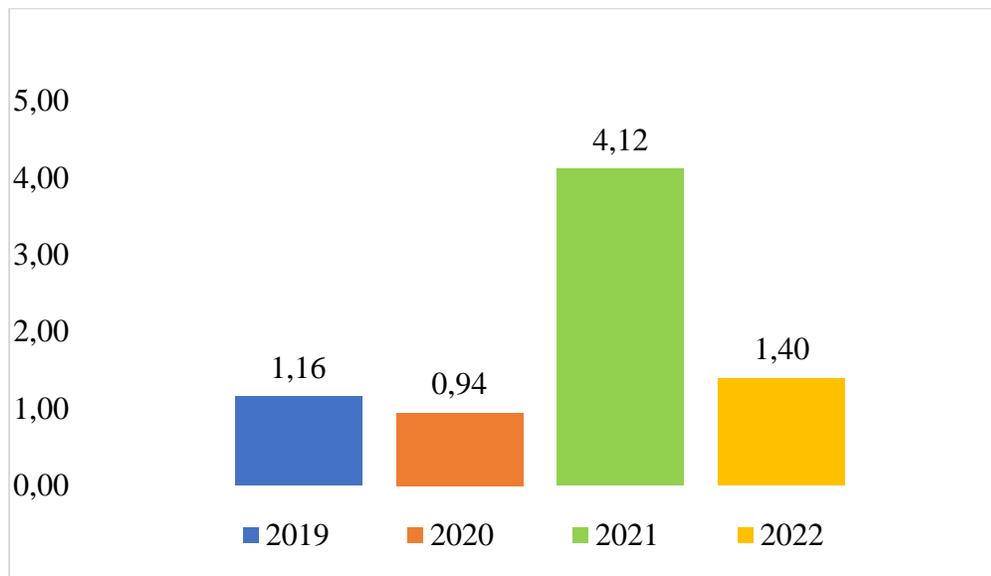
6.2 Objetivo 2. Aplicar indicadores financieros para conocer el grado de liquidez, endeudamiento y rentabilidad de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja durante los periodos 2019-2022.

En este apartado se aplicó el cálculo de los indicadores financieros como el de liquidez, endeudamiento y rentabilidad, con el fin de conocer la situación económica de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja y cuál ha sido su evolución durante los periodos 2019 - 2022.

Indicadores de liquidez

Figura 2

Indicador de liquidez corriente de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja



La Figura 2, muestra el indicador de liquidez corriente de las compañías de transporte comercial de taxis, en el 2019 las compañías reflejaron un valor de \$1,16 esto sugiere una capacidad moderada para cubrir las deudas a corto plazo. No obstante, para el 2020 este indicador disminuyó a \$0,94 indicando que las compañías podrían haber enfrentado desafíos para cubrir completamente sus obligaciones con los activos disponibles. Este descenso podría estar relacionado con la presencia de la pandemia del covid-19, debido a las restricciones de movilidad y el temor al contagio afectaron la demanda en la prestación del servicio de taxi, disminuyendo de esta manera los ingresos y la liquidez.

Para el 2021, se observa un valor significativamente alto de \$4,12 señalando una mejora sustancial en el sector. Es probable que las compañías hayan experimentado un aumento en los ingresos, posiblemente debido a la preferencia de las personas por utilizar taxis privados en lugar de transporte público durante la pandemia, permitiendo a las compañías fortalecer su posición financiera. Finalmente, para el 2022 la liquidez disminuyó a \$1,40 en comparación al 2021, esto a su vez aún indica que las compañías tienen activos corrientes suficientes para cubrir sus deudas. Estas variaciones podrían deberse a factores como cambios en la demanda o costos operativos (**Ver Anexo 5**).

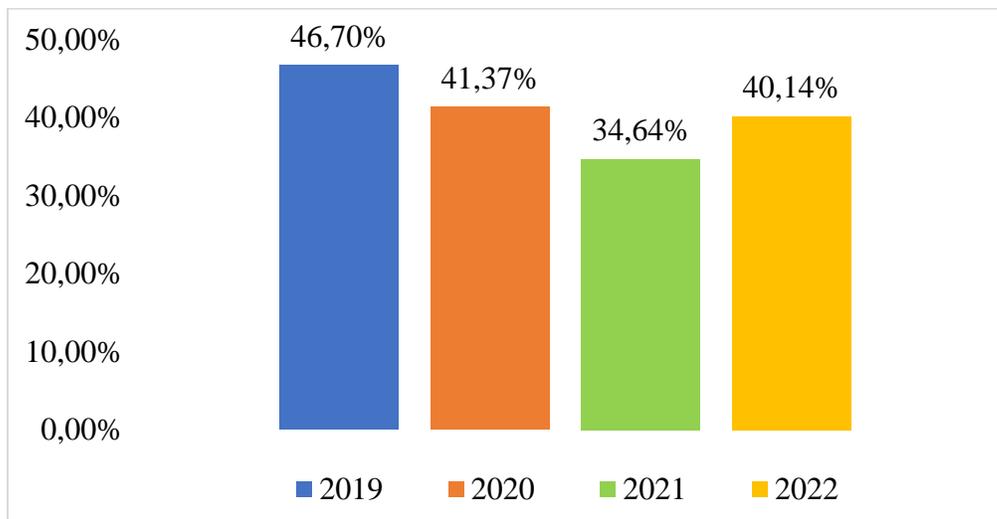
Es importante destacar que, según los estándares establecidos por la SUPERCIAS (2023), que sitúa el nivel óptimo de liquidez corriente entre 1,5 y 2,00, las compañías de taxis en la ciudad de Loja cumplen con estos estándares, demostrando niveles adecuados de capacidad para afrontar sus obligaciones en el corto plazo.

Refiérase al anexo 6, en el cual se detalla el indicador de liquidez individual de cada compañía de la ciudad de Loja, las tres que mayor liquidez representan son: la compañía Sur Amigo Express Suramex S. A. con un promedio de \$30,21, seguida de Taxis Ciudad Victoria S.A. Ciuvic \$22,09 y Occidentaxi S.A. \$6,51. Estas compañías tienen la capacidad de utilizar eficientemente los fondos generados, ya sea invirtiéndolos, distribuyendo dividendos a los accionistas o realizando inversiones en activos fijos o propiedades que puedan generar rentabilidad. Por otro lado, la Compañía de Transporte en Taxi Discataxi Loja S.A. no posee liquidez, lo que significa que no tiene la capacidad de invertir dinero, ya que no ha generado utilidades durante los años estudiados, para mejorar su situación financiera, esta entidad debería enfocarse en mejorar su servicio para los usuarios.

Indicadores de Endeudamiento

Figura 3

Indicador de Endeudamiento del Activo de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja



En la Figura 3, se expone el indicador de endeudamiento del activo, se visualiza que para el 2019 las compañías de taxis presentan un nivel de endeudamiento más elevado con el 46,70 %, mientras que para el 2020 y 2021 muestra una tendencia decreciente de 41,37 % y 34,64 % respectivamente. Esta reducción podría ser una respuesta a la incertidumbre económica causada por la pandemia, las compañías podrían haber optado por disminuir su nivel de endeudamiento como medida de precaución y para preservar su liquidez en un entorno económico incierto. Además, esta disminución puede indicar una gestión conservadora de la deuda, posiblemente como resultado de una mejora en la rentabilidad.

Por otro lado, para el 2022 se observa un aumento en el endeudamiento del activo, situándose en el 40,14 %. Este incremento podría deberse a diversas razones, como la necesidad de financiamiento para proyectos de expansión o inversión. Así como también podría indicar que las empresas están aprovechando oportunidades de financiamiento en un entorno económico más favorable (**Ver Anexo 5**).

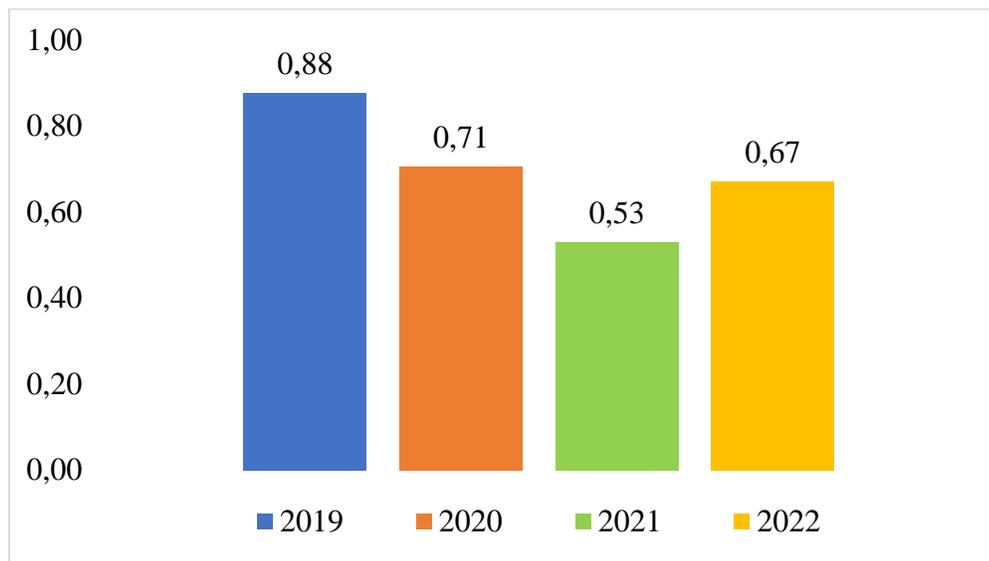
Según Paredes et al. (2019) el estándar de este indicador se sitúa entre 40 % a 60 %, es decir, las compañías de taxis presentan una menor dependencia de financiamiento externo, por lo que cuentan con un nivel significativo de recursos propios para generar beneficios a través de su actividad económica. Esto les confiere autonomía financiera para cumplir con sus obligaciones hacia los acreedores.

Refiérase al anexo 6, en el cual se describe el endeudamiento del activo donde se puede evidenciar que la Compañía de Taxi Loja Turística Turisloj S.A. es la que recurre a mayor financiamiento externo con un promedio de 70,95 % para los cuatro años de estudio, puesto que supera el estándar establecido de 40 % a 60 %, siendo preocupante porque evidencia que la compañía está financiando sus actividades con acreedores externos y que dispone de una limitada capacidad de endeudamiento. Es necesario mencionar que, dicho nivel durante para los siguientes años presenta una tendencia decreciente, llegando a registrar en el año 2022 un endeudamiento de 43,9 %.

Por otro lado, se puede identificar que las compañías de Taxis Ciudad Victoria S.A. Ciuvic y Transporte en Taxi Discataxi Loja S.A. son aquellas compañías que poseen un menor endeudamiento con acreedores, reflejando para los años de estudio en promedio 1,11 % y 0,00 %, por ende, las compañías cuentan con un elevado grado de independencia frente a los acreedores.

Figura 4

Indicador de Endeudamiento del Patrimonio de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja



En la Figura 4, se presenta el índice de endeudamiento del patrimonio para las compañías de transporte comercial de taxis. Se observa una disminución en los años 2019, 2020 y 2021, seguida de un aumento para el 2022, incrementándose en 0,14 con respecto al año anterior. La disminución en el 2020 a un endeudamiento del patrimonio de 0,71 indica una reducción en la proporción de financiamiento de deuda en comparación con el patrimonio. Esta disminución podría ser una respuesta a la incertidumbre económica causada por la pandemia, llevando a una gestión

más cautelosa de la deuda para preservar la estabilidad financiera. En 2021, el endeudamiento del patrimonio disminuye aún más, llegando a 0,53 esta reducción señala una gestión aún más conservadora de la deuda, posiblemente en respuesta a mejoras en la rentabilidad o a una revisión estratégica para optimizar la estructura de capital. Finalmente, para el 2022 hay un aumento de endeudamiento del patrimonio de 0,67, aún se mantiene por debajo de los niveles observados en 2019 y 2020. Este incremento podría ser resultado de nuevas oportunidades de inversión o la necesidad de financiamiento para proyectos específicos (**Ver Anexo 5**).

Zambrano et al., (2021) indica que el rango óptimo para el índice es de 0,67 a 1,50. Esto implica que la principal contribución en las compañías proviene de los socios mediante sus aportes, posibilitando cubrir todas las necesidades asociadas con las actividades operativas del giro del negocio. Es importante destacar que las compañías han recurrido al financiamiento externo dentro de los estándares considerados óptimos, manteniendo así una estructura financiera equilibrada.

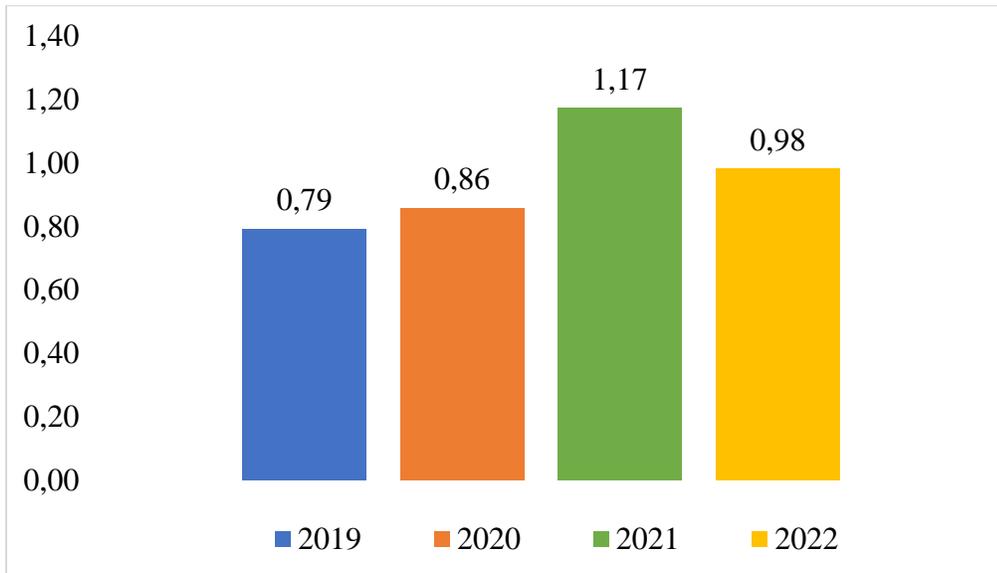
Referirse al anexo 6, en el cual se evidencia el nivel de endeudamiento del patrimonio individual de las compañías donde Taxi Loja Turística Turisloj S.A., Trans Peñasur S. A. y Taxi Inmaculada Inmase S.A., son las que mayor nivel de endeudamiento reflejaron para el año 2019 valores de \$11,92, \$7,84 y \$4,97 respectivamente, mientras que para el 2020 disminuye el endeudamiento de la compañía Taxi Loja Turística Turisloj S.A. a \$7,00 esto debido a que las compañías no adquirieron obligaciones con acreedores. para los cuatro de estudio con un promedio de \$5,30, \$2,23 y \$1,85 respectivamente. Adicional es importante mencionar que el nivel de endeudamiento de estas compañías va disminuyendo año tras año reflejando para el año 2022, \$0,78, \$0,64 y \$1,11 respectivamente.

Seguidamente, se observa que la compañía Taxis Ejecutivo Tenor C.A, Taxis Ciudad Victoria S.A. Ciuvic y Taxi Discataxi Loja S.A., no cuentan con una mayor participación de acreedores reflejando para el año 2022 un valor de \$0,02 y \$0,00, por lo tanto, se puede decir que sus actividades operativas están financiadas con el patrimonio de los accionistas.

Finalmente, las demás compañías relevan un nivel de endeudamiento dentro del estándar óptimo establecido.

Figura 5

Indicador de Endeudamiento del Activo Fijo de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja



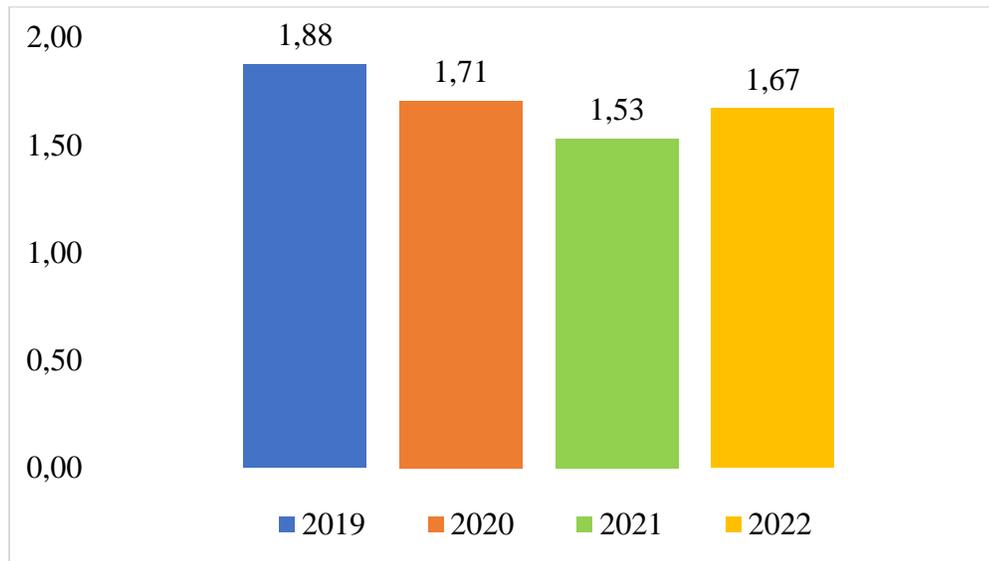
La Figura 5, ilustra el endeudamiento del activo fijo de las compañías de transporte comercial de taxis, para el año 2019, 2020 y 2021 se evidencia un valor de 0,79; 0,86 y 1,17 respectivamente, lo que indica que las compañías dependen moderadamente de financiamiento externo para adquirir activos fijos como terrenos, edificios, vehículos, equipos entre otros. Este incremento podría ser resultado de estrategias de financiamiento para enfrentar desafíos económicos o para aprovechar oportunidades de inversión para impulsar su crecimiento. Mientras que para el 2022 hay una disminución el endeudamiento del activo fijo de 0,98, aún es relativamente alto (**Ver Anexo 5**).

Conforme a las directrices de la SUPERCIAS (2023) el estándar óptimo se sitúa en inferiores a 1, lo cual indica una dependencia equilibrada entre financiamiento externo y recursos propios. Un nivel excesivamente alto puede indicar riesgos financieros significativos.

Referirse al anexo 6, en el cual se releva el nivel de endeudamiento del activo fijo individual de las compañías donde Taxi Inmaculada Inmase S.A., Taxi Loja Norte Lojanorpri S.A y Taxi Loja Turística Turisloj S.A. para los años 2019, 2020, 2021 y 2022, recurrieron a un bajo financiamiento externo para adquirir activos fijos para el desarrollo de sus actividades, reflejando para el 2022 un valor de 0,54;0,46 y 0,0 respectivamente.

Figura 6

Indicador de Apalancamiento de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja

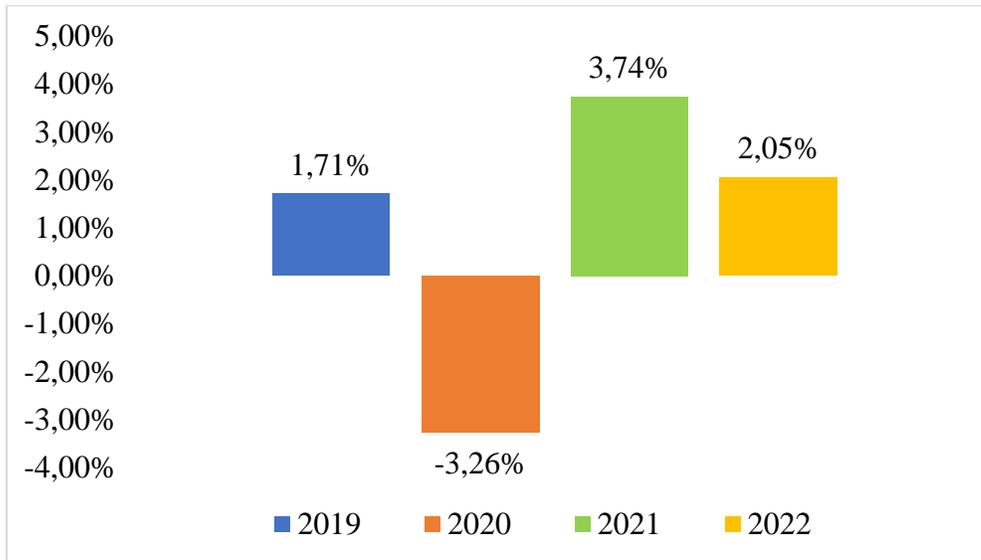


La Figura 6, presenta el apalancamiento de las compañías de transporte comercial de taxis, se evidencia que los fondos ajenos de acreedores contribuyen a la rentabilidad de las compañías, reflejando para los años 2019, 2020, 2021 y 2022 los valores de 1,88; 1,71; 1,53 y 1,67 respectivamente, por lo que se puede decir que las compañías de taxis se financian de manera proporcional con financiamiento externo para cumplir con sus obligaciones, pero la mayor parte de recursos son aportes de los socios (**Ver Anexo 5**).

Referirse al anexo 6, muestra el análisis individual de los indicadores de apalancamiento de todas las compañías de taxis, el nivel de endeudamiento para el año 2019 oscila entre 1 a 12,92, mientras que para el 2020 oscila en 1 a 8,00, por consiguiente, para los años 2021 y 2022 se mantienen en 1 a 2,56 el nivel de endeudamiento, es decir, las compañías estarían en la capacidad para financiarse mediante financiamiento externo.

Figura 7

Indicador de Rentabilidad sobre los activos (ROA) de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja



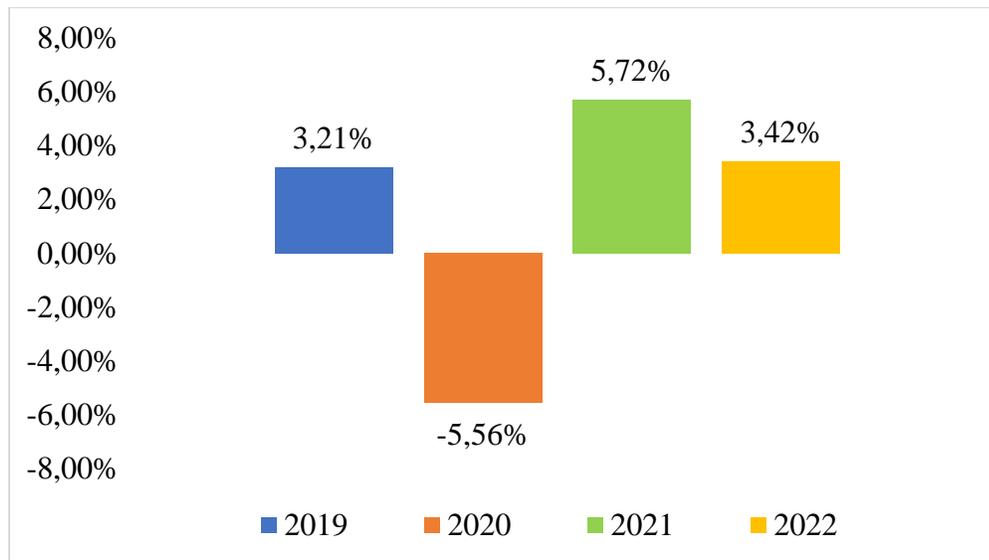
Como se puede apreciar en la Figura 7, en el año 2020 el nivel de rendimiento de los activos (ROA) fue negativo con un valor de 3,26 %, se manifiesta que por presencia de la pandemia del covid - 19 las compañías de transporte generaron pérdida, debido a las restricciones de la movilidad de las personas afectando en la disminución de la demanda del servicio, por lo tanto, el sector del taxista se vio fuertemente afectado ya que se trabajaba con horario restringido.

Seguidamente, para los años los 2019 y 2022 representa un porcentaje de 1,71 % y 2,05 % respectivamente, siendo el mejor año el 2021 con una rentabilidad de 3,74 %; indicando una recuperación significativa. Es posible que las compañías hayan implementado estrategias efectivas para adaptarse al entorno económico y mejorar la eficiencia operativa, resultando en un retorno positivo. De acuerdo a la SUPERCIAS (2023) el rango óptimo del indicador se sitúa en aquel valor que supere el 5 %, en este caso se puede decir que las compañías no hacen rotar correctamente sus activos, por ende, generan una rentabilidad que se encuentra por debajo del estándar óptimo, siendo necesario que el personal administrativo plantee estrategias que permita mejorar el nivel de rendimiento de sus activos (**Ver Anexo 5**).

Referirse al anexo 6, se evidencia el análisis individual del ROA, en base a los resultados se encontró que las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja para los cuatro años de estudio no generan rentabilidad con respecto de sus activos situándose su rentabilidad por debajo del estándar mínimo.

Figura 8

Indicador de Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) de las compañías de transporte de taxis de la ciudad de Loja



En la Figura 8, se puede observar el indicador de rentabilidad sobre el patrimonio, para el año 2021 refleja el mayor porcentaje de rentabilidad con 5,72 %, mientras que para los años 2019 y 2022 representa 3,21 % y 3,42 % respectivamente, sin embargo para el año 2020 reflejo el valor más bajo con una pérdida de 5,56 %, se evidencia que por la pandemia por covid-19 la economía del taxista fue afectada de manera significativa, ya que en base a los estándares que establece la SUPERCIAS (2023) el nivel óptimo se sitúa por encima del 5 %, en este sentido se supone que las compañías pueden tener dificultades administrativas para generar recursos, disminuyendo su rentabilidad y poniendo en riesgo el capital invertido de terceros (**Ver Anexo 5**).

Referirse en el anexo 6, se evidencia que el ROE de cada compañía de taxis, en los cuatro años de estudio, el rendimiento generado se sitúa por debajo del estándar óptimo en consecuencia se manifiesta que las compañías de taxis no manejan de manera eficiente los recursos propios y debería de enfocar la atención en los gastos administrativos y otros gastos que realizan.

6.3 Objetivo 3. Proponer estrategias que permitan mejorar la economía del sector transporte comercial de taxis en la ciudad de Loja.

Para el desarrollo de este objetivo se formuló estrategias que parte desde el planteamiento del objetivo, justificación, diagnóstico financiero y finalmente el cuadro de mando integral, lo cual describe las estrategias planteadas permitiendo fortalecer la gestión operativa que presta este sector del transporte.

Objetivo

Impulsar el desarrollo y crecimiento continuo de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, con la oferta de servicios de calidad que satisfaga la necesidad de los clientes y a su vez mejore su ventaja competitiva en el mercado.

Grupo de interés

Compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja.

Justificación

El sector del transporte de taxis desempeña un papel crucial en el funcionamiento de la economía del país, al proporcionar un servicio esencial que mejora la movilidad de las personas, permitiéndoles llegar a sus destinos de manera rápida y eficiente, así como también, brinda oportunidades de empleo a una amplia gama de individuos, desde propietarios de taxis hasta conductores, contribuyendo de esta manera al desarrollo local y a la cooperación eficiente con otras industrias y sectores. Por otro lado, a raíz de la presencia de la pandemia del covid-19 este sector fue fuertemente golpeado debido a todas las medidas de bioseguridad que el gobierno decreto, suspendiendo sus actividades cerca de tres meses, lo que conllevó a la reducción de sus ingresos diarios, afectado de esta manera la situación socioeconómica de los taxistas de la ciudad de Loja. Por lo tanto, con la finalidad de fortalecer este importante sector estratégico de la economía del país se plantean estrategias que servirán de guía para el cumplimiento de objetivos y metas institucionales de cada compañía de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, para garantizar su permanencia en el mercado.

Diagnóstico Financiero

Luego de haber aplicado las herramientas de diagnóstico financiero (análisis vertical, horizontal e indicadores financieros), así como también las entrevistas a los directivos de las seis compañías de taxis de la ciudad de Loja, a continuación, se detallan los aspectos más importantes:

En el análisis de la estructura financiera de las compañías se determinó que, dentro del Activo la cuenta que tiene mayor participación para los años de estudio es Propiedad, planta y equipo con el 67,26 % (2019), 68,34 % (2020), 55,77 % (2021) y 60,96 % (2022); seguido de la Efectivo y equivalentes de efectivo con el 18,80 % (2019), 14,44% (2020), 23,71% (2021) y 21,49 % (2022); mientras que en el Pasivo es Cuentas por pagar a relacionadas con el 17,99 % (2019), 23,81 % (2020), 3,59 % (2019), 17,63 % (2022); por último en el Patrimonio la cuenta que tiene mayor representatividad es Aportes de socios o accionistas para futura capitalización con el 24,86 % (2019), 27,77 % (2020), 40,37 % (2021) y 33,08% (2022). Por otro lado, en los Ingresos la cuenta Ingresos de actividades ordinarias es la que reflejó mayor participación con un 99,91 % (2019), 99,66 % (2020), 99,71 % (2021) y 99,73 % (2022); y finalmente la cuenta de Gastos por beneficios a los empleados y honorarios, revela un valor de 44,00 % (2019), 56,69 % (2020), 44,51 % (2021) y 47,35 % (2022).

Seguidamente una vez aplicado el análisis horizontal, también conocido como análisis de tendencias horizontales o análisis de cambios porcentuales, permitió evaluar y comparar los cambios en las cuentas de los estados financieros de las compañías para los años de estudio, se evidenció una disminución sustancial en Activo, Pasivo y Patrimonio, en relación a los periodos 2019 a 2021, siendo el año 2022 donde reflejó un crecimiento. En cuanto a los Ingresos y Gastos se identificó que en el año 2020 tuvieron un decrecimiento significativo, los cuales se recuperaron en los años 2021 y 2022.

En la aplicación de los indicadores financieros se observó que, la liquidez de las compañías tiene una variación constante, con mayor representatividad en el 2021, sin embargo, las variaciones se encuentran dentro de los estándares considerados óptimos. Seguidamente los niveles de endeudamiento de las compañías reflejan una disminución para los años 2019 a 2021, con un crecimiento para el 2022. Por consiguiente, la rentabilidad de ROA y ROE, sufrió una afectación con mayor representación para el 2020.

Con el desarrollo de la entrevista se pudo determinar que, luego de un periodo de confinamiento y paralización total de las actividades económicas, debido a la presencia del

Covid – 19, las compañías de taxis para retomar sus labores, adaptaron los lineamientos que el COE Nacional y Cantonal estableció, aplicando los protocolos de bioseguridad, donde cada socio se vio en la necesidad de instalar en sus unidades de transporte mamparas, así mismo la desinfección al inicio y final de cada jornada, y siempre el uso de la mascarilla. Sin embargo, estas medidas no garantizaron completamente la salud de los socios, debido a que, hubo el fallecimiento de socios, por el alto nivel de contagio. Además, la crisis económica generada por la emergencia sanitaria, impidió el cumplimiento oportuno de obligaciones financieras, tanto que, algunos socios se vieron en la necesidad de vender sus unidades.

Cabe mencionar que, para el financiamiento de las actividades del giro del negocio, durante la pandemia, todas las compañías contaron con recursos económicos derivados de los aportes mensuales que cada socio realiza, lo que les permitió solventar las deudas durante este tiempo.

Finalmente, en la actualidad la prestación del servicio de taxis en la ciudad de Loja se encuentra normalizado entre un 80 y 100 %, los gerentes coinciden que es necesario contar con un plan de contingencia que permita enfrentar eventos futuros como emergencias sanitarias y/o catástrofes naturales.

Diagnóstico Estratégico

Luego de haber realizado el diagnóstico financiero, se procedió a identificar los factores internos (Fortalezas y Debilidades) y factores externos (Oportunidades y Amenazas), también conocido como análisis FODA o DAFO, que presentan las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, tal como se muestra en la Tabla 26, para con ello proponer estrategias que permitan fortalecer aspectos positivos y/o corregir puntos débiles del sector.

Tabla 26*Matriz FODA de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja*

Fortalezas	Debilidades
<p>F1. El valor de los activos es significativo ya que las compañías cuentan con bienes muebles e inmuebles, mismo que son necesarios para el giro normal de sus operaciones.</p> <p>F2. Aporte mensual que realiza cada socio a la compañía.</p> <p>F3. Las compañías reflejan un adecuado nivel de liquidez para cubrir con obligaciones a corto plazo.</p> <p>F4. Las compañías están posesionadas en el mercado.</p>	<p>D1. No disponen de un plan de contingencia para posibles eventualidades.</p> <p>D2. Disminución de los ingresos en el año 2020, que afectó la rentabilidad económica de las compañías.</p> <p>D3. No aplican incentivos a los clientes potenciales que hacen uso del servicio.</p> <p>D4. Falta de acuerdos y convenios con entidades públicas.</p>
Oportunidades	Amenazas
<p>O1. Uso de aplicaciones para prestar el servicio al cliente (Radio Taxi, Ktaxi, Taxi Caller entre otros).</p> <p>O2. Alianzas estratégicas con empresas de turismo, así como también con universidades e institutos.</p> <p>O3. Incremento del uso de redes sociales e internet para publicidad de las compañías.</p> <p>O4. Crecimiento de la población en el uso del servicio del transporte.</p>	<p>A1. Surgimiento de nuevas enfermedades o fenómenos naturales que restrinja la movilidad.</p> <p>A 2. Creación de nuevas compañías de transporte y/o crecimiento del transporte ilegal.</p> <p>A3. Disminución de la demanda, por la utilización de otros medios de transporte (bicicleta, motos, bus urbano etc).</p> <p>A4. Alza en los combustibles, repuestos, lubricantes, debido a las decisiones de gobierno.</p>

De la matriz descrita en la Tabla anterior, se plantea la matriz FODA combinando los factores internos y externos de las compañías de transporte comercial de taxis, con el propósito de establecer estrategias y/o planes de mejora.

Tabla 27*Matriz FODA Estrategias*

Fortalezas-Oportunidades	Debilidades-Oportunidades
1. Potencializar el crecimiento de las compañías en el mercado con el uso de herramientas u aplicativos digitales.	1. Establecer convenios y alianzas con diferentes instituciones para mejorar las relaciones comerciales.
Fortalezas-Amenazas	Debilidades-Amenazas
1. Ampliar el portafolio de los servicios para satisfacer diferentes necesidades de la ciudadanía y a la vez incrementar el monto de los ingresos.	1. Poseer un modelo operativo que cuente con procedimientos y acciones para dar respuesta de manera oportuna a posibles eventualidades.
2. Mejorar el nivel de rentabilidad de las compañías para fortalecer su crecimiento y permanencia en el mercado.	2. Fidelizar a los clientes actuales y atraer a nuevos usuarios que hagan uso del servicio.

Cuadro de Mando Integral

Una vez realizado el diagnóstico financiero y estratégico, se procedió a diseñar el Cuadro de Mando Integral con estrategias que permitirá al sector mejorar la rentabilidad en sus actividades operativas, tal como se describe en la Tabla 28:

Tabla 28

Estrategias para mejorar el servicio y la situación económica financiera de las compañías de taxis de la ciudad de Loja

Dimensión	Estrategias	Acciones	Actividad	Medición de indicador	Meta	Responsable	Tipo de indicador	Tiempo de ejecución	
								Inicio	Fin
Financiera	Mejorar el nivel de rentabilidad de las compañías para fortalecer su crecimiento y permanencia en el mercado.	Control adecuado de los gastos como: transporte, mantenimiento y reparaciones, arrendamiento de bienes, entre otros, que permita identificar aquellos que son innecesarios y por ende afectan al crecimiento y estabilidad de las compañías.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Determinar las variaciones de las cuentas que tienen mayor participación en la gestión operativa. 2. Analizar el comportamiento de los gastos para establecer si el mismo es el adecuado. 3. Tomar acciones que permitan optimizar los gastos más representativos. 	$\frac{\text{Gastos año actual}}{\text{Gastos años anterior}}$	Disminuir en al menos un 2,0 % los gastos que se consideren innecesarios para garantizar la estabilidad de las compañías en el mercado.	Gerente General, Directiva y socios	Cn	Enero 2024	Diciembre 2024
		Establecer políticas efectivas de cobro de los aportes económicos de cada socio, debido a que es la principal fuente de ingresos de las compañías.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diseñar un cronograma que refleje las fechas límites de pago de los aportes mensuales de los socios. 2. Aplicar multas rigurosas para los socios que incumplan con el pago de sus aportes. 3. Socializar las medidas de cobro con directivos, socios y conductores. 	$\frac{\text{Aportes año actual}}{\text{Aportes años anterior}}$	Recaudar mensualmente el 100 % de los aportes de los socios	Gerente General, Directiva y socios	Cn	Enero 2024	Diciembre 2024
Productos y servicios	Ampliar el portafolio de los servicios para satisfacer diferentes necesidades de la ciudadanía y a la vez incrementar el monto de los ingresos.	Ofrecer el servicio de mensajería y paquetería, con entregas a domicilio, así como también, de compras de alimentos, medicina, accesorios, muestras médicas, entre otros. Incorporar el servicio de traslado de animales domésticos (perros y gatos), para aquellos clientes que necesiten movilizar sus mascotas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluar la necesidad de los clientes a través de una encuesta. 2. En base a los resultados se determinará los servicios a incorporar por las compañías. 3. Definir los precios o tarifas de los nuevos servicios, en conformidad a la normativa vigente. 4. Inclusión de los nuevos servicios en las compañías. 5. Promoción y publicidad de los nuevos servicios incorporados. 6. Evaluación de la efectividad y aceptación de cada uno de los nuevos servicios. 	Número de servicios incorporados	Incorporar al menos tres nuevos servicios.	Gerente General, Directiva y socios.	Cl	Enero 2024	Diciembre 2024

Dimensión	Estrategias	Acciones	Actividad	Medición de indicador	Meta	Responsable	Tipo de indicador	Tiempo de ejecución	
								Inicio	Fin
		Ofrecer el servicio de transporte para personas con discapacidad y enfermedades catastróficas, asegurando que puedan moverse con seguridad y comodidad, así la compañía puede brindar un servicio inclusivo y de calidad a todas las personas.							
Clientes	Fidelizar a los clientes actuales y atraer a nuevos usuarios que hagan uso del servicio.	Crear un sistema de recompensas para clientes frecuentes, premiando su lealtad en la utilización del servicio de taxi.	<ol style="list-style-type: none"> Llevar un registro o base de datos para identificar a los clientes frecuentes. Determinar el tipo de recompensa (descuentos en tarifas, acumulación de puntos, viajes gratuitos, acceso a eventos patrocinados con otras empresas o marcas aliadas, entre otros) a ser otorgado al cliente. Establecer los periodos de vigencia de los programas de recompensa. Utilizar tecnología para facilitar el control de la participación de los clientes en las promociones. Difundir el programa de recompensas implementado por las compañías. Evaluar y monitorear constantemente el rendimiento del programa de recompensas y recopilar sugerencias de los clientes para mejorar la efectividad del mismo. 	Número de recompensas incorporadas	Incrementar en un 5 % nuevos usuarios y fidelizar a un 50 % a clientes actuales.	Gerente General, Directiva y socios.	CI	Enero 2024.	Diciembre 2024.
		Establecer formas de pago eficientes y variadas en el transporte de taxis para brindar comodidad y accesibilidad a los usuarios.	<ol style="list-style-type: none"> Realizar un estudio de mercado para identificar las preferencias de pago de los clientes como: efectivo, tarjetas de débito, pagos en línea, códigos QR, entre otros. Seleccionar aplicaciones tecnológicas que sean compatibles con las diversas formas de pago a implementar, mismas que brinden confiabilidad y seguridad. Realizar pruebas piloto para evaluar su efectividad antes de implementarlas por completo. Evaluación continua de las formas de pago implementadas, para realizar ajustes o mejoras según sea necesario. 	Formas de pago implementadas	Mejorar la calidad del servicio agilitando la forma de pago de según las necesidades del cliente.	Gerente General, Directiva y socios.	CI	Enero 2024	Diciembre 2024

Dimensión	Estrategias	Acciones	Actividad	Medición de indicador	Meta	Responsable	Tipo de indicador	Tiempo de ejecución	
								Inicio	Fin
Oportunidades de negocio	Establecer convenios y alianzas con diferentes instituciones para mejorar las relaciones comerciales.	Convenio con casas comerciales como lavadoras y lubricadoras, tecnicentros y marcas de llantas para garantizar el funcionamiento correcto de las unidades.	1. Identificar a empresas comerciales claves con las que se puede realizar las alianzas estratégicas. 2. Establecer un acuerdo entre las partes. 3. Realizar eventos en conjunto para promocionar ambas marcas.	<u>Nr. de convenios ejecutados</u> <u>Nr. de convenios planificados</u>	Establecer al menos tres convenios con casas comerciales claves.	Gerente General, Directiva, socios (conductores) y aliados comerciales	CI	Enero 2024	Diciembre 2024
		Convenios con empresas de turismo, hoteles, universidades, institutos, entre otros sectores, que permitirán generar una mayor cantidad de carreras, contribuyendo de esta manera al crecimiento de la rentabilidad.	1. Buscar establecer colaboraciones con empresas turísticas, hoteles y centros educativos. 2. Establecer acuerdos entre las partes. 3. Aplicación de las acciones pactadas.	<u>Nr. de convenios ejecutados</u> <u>Nr. de convenios planificados</u>	Establecer al menos tres convenios con empresas de turismo, hoteles y centros educativos.	Gerente General, Directiva, socios (conductores) y aliados comerciales	CI	Enero 2024	Diciembre 2024
		Alianza estratégica con el Municipio de Loja, para controlar el transporte informal.	1. Solicitar al Municipio se gestione con las entidades competentes el control diario del transporte informal. 2. Realizar el seguimiento de la solicitud presentada, hasta obtener una respuesta favorable.	<u>Nr. de solicitudes atendidas</u> <u>Nr. de solicitudes presentadas</u>	Disminuir el transporte informal	Gerente General, Directiva, socios (conductores) y Municipio.	CI	Enero 2024	Diciembre 2024
Tecnología e innovación	Potencializar el crecimiento de las compañías en el mercado con el uso de herramientas u aplicativos digitales.	Mantener el uso de la aplicación móvil Ktaxi y a su vez afiliarse a otras aplicaciones que brinden el mismo servicio como: UBER, Didi o inDriver.	1. Realizar un estudio de mercado con el propósito de identificar la aplicación móvil con mayor aceptación en la ciudadanía. 2. Cumplir con los estándares requeridos por las empresas proveedoras de los aplicativos móviles. 3. Socializar con los directivos y socios, los beneficios que generaría la aplicación móvil a implementar. 4. Afiliarse en la empresa proveedora, aceptando términos y condiciones. 5. Difundir en los medios digitales la implementación del nuevo servicio. 6. Capacitar a los socios sobre el manejo y uso de las herramientas implementadas. 7. Apertura de actividades con el aplicativo móvil.	Aplicaciones móviles implementadas	Incrementar al 100 % el uso de las aplicaciones móviles en las compañías, es decir cada socio trabaje con estas herramientas digitales.	Gerente General, Directiva, socios (conductores) y empresa proveedora.	CI	Enero 2024	Diciembre 2024

Dimensión	Estrategias	Acciones	Actividad	Medición de indicador	Meta	Responsable	Tipo de indicador	Tiempo de ejecución	
								Inicio	Fin
		Establecer un plan de marketing digital que integra varias plataformas, incluyendo la página web y las redes sociales como Facebook, Instagram, Twitter y TikTok, que permita mejorar la imagen corporativa de la compañía.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definir metas claras y medibles que estén alineadas con los objetivos comerciales. 2. Realizar un análisis de la audiencia para identificar a su público como: turistas, residentes locales o personas de negocios. 3. Crear contenido que incluya información relevante sobre los servicios que ofrece, números de contacto, promociones, facilidades de pago y noticias relevantes del sector. 4. Efectuar colaboraciones con creadores de contenido para ampliar su alcance. 5. Publicar el contenido en las diferentes redes sociales, blogs, sitios web y otros canales de comunicación. 6. Realizar un seguimiento del plan de marketing de contenido como: el número de visitas al sitio web e interacciones en redes sociales. 	Publicaciones efectuadas en redes sociales de acuerdo al tipo de audiencia	Mayor reconocimiento en la prestación del servicio de taxis.	Gerente General, Directiva, socios (conductores)	CI	Enero 2024	Diciembre 2024
Gestión operativa	Poseer un modelo operativo que cuente con procedimientos y acciones para dar respuesta de manera oportuna a posibles eventualidades.	Elaborar un plan de contingencia para futuras emergencias sanitarias o catástrofes naturales.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Designar una comisión para el diseño del plan de contingencia. 2. Analizar el impacto que la pandemia del covid-19, ocasiono en las compañías. 3. Identificar riesgos y amenazas. 4. Establecer objetivos y metas, considerando la seguridad de los empleados y socios, así como también la continuidad normal de las operaciones de las compañías. 5. Desarrollar estrategias para hacer frente a cada riesgo identificado, incluyendo medidas preventivas, de mitigación y de recuperación. 6. Identificar los recursos necesarios. 7. Socializar el plan de contingencia a los directivos, empleados y socios para que se encuentren familiarizados y sepan cómo actuar en situaciones de emergencia. 	Plan de contingencia, elaborado, socializado y aprobado.	Mitigar el impacto de posibles eventos fortuitos y garantizar la operatividad del servicio de transporte.	Gerente General, Directiva y socios (conductores)	CI	Enero 2024	Diciembre 2024

Nota. El tipo de indicador de medición se los calificó con los ítems “Cn” si es cuantitativo y “CI” si es cualitativo para mejor comprensión de su aplicación.

7. Discusión

Los resultados revelan una marcada fluctuación en la situación financiera de las compañías a lo largo de los años 2019 a 2022. En 2020, se experimentó una disminución sustancial en activos, pasivos y patrimonio, con pérdidas del 22,09 %, 30,99 %, y 14,29 %, respectivamente. Esta disminución se mantuvo en 2021, con reducciones del 21,63 %, 34,38 %, y 12,64 % en activos, pasivos y patrimonio, respectivamente. Sin embargo, el año 2022 mostró una notable recuperación, con incrementos del 46,33 % en activos, 69,60 % en pasivos y 34,0 % en patrimonio. Estos datos reflejan claramente el impacto de la pandemia de Covid-19 en la generación de ingresos, con una marcada caída en 2020 debido a las medidas restrictivas gubernamentales.

En cuanto a los ingresos de actividades ordinarias, se observó una drástica disminución del 64,98 % en 2020 en comparación con 2019, como resultado de la declaración del estado de emergencia y las restricciones de movilidad. Sin embargo, en 2021, se experimentó un incremento del 49,65 %, ya que la economía comenzó a recuperarse gradualmente. En 2022, se consolidó esta recuperación con un aumento del 71,89 % en los ingresos de actividades operacionales. En conclusión, la pandemia afectó significativamente los indicadores financieros de estas compañías, pero se observa una tendencia positiva en la recuperación de la actividad comercial en los años posteriores a la crisis sanitaria. Estos hallazgos corroboran investigaciones previas, como el estudio de Castañeda (2022), que también señaló reducciones en activos, pasivos y patrimonio en 2020.

Lo antes expuesto tiene relación con el estudio de Martínez y Martínez (2022) realizado en la ciudad de México, donde se evidencia que alrededor del 50 % de sus ingresos disminuyeron y su economía se vio afectada por el confinamiento debido a que los niños no iban a la escuela y los trabajadores laboraban desde sus casas.

El análisis de los indicadores financieros revela que las compañías estudiadas experimentaron una variación en su liquidez, endeudamiento y rentabilidad durante los años 2019 a 2022. El indicador de liquidez mostró una mejora significativa en el año 2021, indicando que las compañías mantuvieron niveles óptimos de liquidez. En cuanto al endeudamiento, se observó una disminución en los años 2019, 2020 y 2021, seguida de un aumento en 2022. Los indicadores de rentabilidad, representados por ROA y ROE, sufrieron una disminución notoria en el año 2020, con pérdidas de 3,26 % y 5,56 % respectivamente.

Estos resultados ponen de manifiesto el impacto significativo de la pandemia de Covid-19 en las finanzas de las compañías de taxis. Las medidas gubernamentales de contención, como cuarentenas y restricciones de movilidad, redujeron drásticamente la demanda de servicios de taxi, lo que afectó los ingresos de las compañías y generó preocupaciones en cuanto al contagio de sus colaboradores. La situación económica de estas compañías se vio fuertemente influenciada por la crisis sanitaria y las medidas restrictivas impuestas para combatir la propagación del virus.

Según el estudio de Estrada y Sangurima (2023), se ha observado que, en el segmento de taxis, los indicadores financieros muestran que no existen problemas significativos de liquidez a corto plazo. Esto se debe a que los dueños de los vehículos gestionan los ingresos y gastos de manera efectiva, proporcionando los recursos necesarios para el funcionamiento de las compañías tanto en el corto como en el largo plazo. Además, los indicadores de endeudamiento reflejan un bajo financiamiento, ya que los activos están a nombre de los socios en lugar de la empresa. En cuanto a la rentabilidad, los indicadores ROA y ROE no experimentaron cambios significativos, incluso durante el período de confinamiento debido a la demanda constante.

Dadas las implicaciones de la pandemia en los indicadores financieros, se ha destacado la importancia de desarrollar estrategias para el sector del transporte comercial de taxis, con el objetivo de generar una dinámica comercial y financiera que fomente la aceptación de los servicios de transporte. Cuasapaz (2021) sugiere que las compañías de taxis en Ibarra deben gestionar eficientemente su liquidez actual, ya sea reinvirtiéndola en activos productivos o distribuyéndola a los accionistas a través de dividendos. Además, se destaca la necesidad de enfocarse en la gestión de los gastos administrativos, que representan los principales desembolsos. Cabe mencionar que la investigación se vio limitada por la falta de estudios a gran escala y la dificultad para interpretar los datos financieros proporcionados por la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros, lo que sugiere la importancia de mejorar la disponibilidad y calidad de los datos financieros en el sector de taxis.

Finalmente, para futuras investigaciones es factible seguir estudiando a este importante sector estratégico en la economía del país, ampliando la zona de estudio como lo es dentro de la ZONA 7 mismo que permitirá conocer su evolución a través del tiempo y formular estrategias que beneficien a este gremio.

8. Conclusiones

En la ciudad de Loja laboran 14 compañías de transporte comercial de taxis con un total de 584 unidades.

1. Del análisis vertical realizado al Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados de los periodos de estudio 2019-2022 de las compañías de transporte de taxis, se logró extraer que las cuentas más representativas del Activo son: Propiedad, planta y equipo; Efectivo y equivalentes de efectivo, con un promedio de 63,08 % y 19,61 % respectivamente, mientras que en el Pasivo es Cuentas por pagar a relacionadas con un promedio de 15,75 %, por último en el Patrimonio la cuenta que tiene mayor representatividad es Aportes de socios o accionistas para futura capitalización con el 31,52 %. Por otro lado, en los Ingresos la cuenta Ingresos de actividades ordinarias es la que reflejó mayor participación con 99,75 %; y finalmente la cuenta de Gastos por beneficios a los empleados y honorarios, revela un valor promedio de 48,14 %, es decir son las cuentas que mayor afectan a la situación económica y financiera de las compañías.
2. Del análisis horizontal se evidenció una disminución sustancial en Activo, Pasivo y Patrimonio, en relación a los periodos 2019 a 2021, siendo el año 2022 donde reflejó un crecimiento. En cuanto a los Ingresos y Gastos se identificó que en el año 2020 tuvieron un decrecimiento significativo se pudo constatar que las medidas restrictivas si incidieron en el desarrollo de la operación de las líneas de taxi afectado en los ingresos económicos, los cuales se recuperaron en los años 2021 y 2022.
3. El nivel de liquidez de las compañías de transporte comercial de taxis, el año que mayor afectación presento fue el 2020, sin embargo, estos resultados se encuentran dentro de los estándares óptimos, permitiendo a las compañías poder enfrentar deudas a corto plazo generando utilidad a través de sus activos. El indicador de endeudamiento reflejó que las compañías no tienen mayor participación de deudas u obligaciones con acreedores, las compañías de taxis tienen autonomía financiera y pueden hacer frente a posibles acreedores. El indicador de rentabilidad permito examinar que las compañías no hacen rotar correctamente sus activos, por ende, generan una rentabilidad que se encuentra por debajo del estándar óptimo, poniendo en riesgo la inversión de acreedores en el patrimonio.

4. Se planteo estrategias que permitan a las compañías de transporte comercial de taxis reactivar la economía del sector, enfocadas en mejorar la situación financiera ofreciendo: productos y/o servicios, fidelización de los clientes, oportunidades de negocios, tecnología e innovación y poseer un modelo operativo que cuente con procedimientos y acciones para dar respuesta de manera oportuna a posibles eventualidades sanitarias o catástrofes naturales; dichas estrategias se han considerado en base a la información analizada y proporcionada por los colaboradores de las compañías.

9. Recomendaciones

1. Se recomienda a las compañías del sector de taxis aplicar análisis financieros de manera periódica, puesto que esto permitirá conocer la situación financiera y económica de las mismas, identificar las áreas donde se pueda mejorar la eficiencia y reducir los costos, con el fin de tomar medidas correctivas o preventivas para la mejora continua y tener un control adecuado de sus operaciones para el cumplimiento de objetivos y metas organizacionales.
2. Al Contador de las compañías se recomienda que los Estados Financieros que se presenta en la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros sean en el formato acorde se presenta al nivel directivo, más no como formulario 101 declarado en el SRI, esto con el fin de tener un mayor entendimiento en el movimiento de las cuentas, así como también la claridad del proceso efectuado por cada cuenta del Activo, Pasivo, Patrimonio, Ingreso, Costo y Gasto.
3. Considerar la implementación de las estrategias propuestas en la presente investigación con el fin de lograr la reactivación económica del sector, a través de una prestación de varios servicios dependiendo de las necesidades del cliente, así como lograr su fidelización, establecer convenios o alianzas estratégicas con otras entidades lo cual permitirá mejorar las relaciones comerciales y potenciar su crecimiento a través del uso de herramientas u aplicativos digitales con ello ganar el reconocimiento en el mercado a nivel local, nacional y por ende mejorarán sus ingresos. Así también, se recomienda a las compañías poseer un modelo operativo que cuente con procedimientos y acciones para dar respuesta de manera oportuna a posibles eventualidades en caso de futuras enfermedades, así como de covid-19 o catástrofes naturales, donde se priorice a los colaboradores del transporte para que sigan operando normalmente y no se vean en la necesidad de suspender sus operaciones.
4. Es importante seguir estudiando al sector del transporte de taxis de como llevan a cabo los procesos y operaciones dentro de las compañías, así como también, desarrollar futuras investigaciones orientadas a la evaluación de nivel de satisfacción del cliente con respecto a las estrategias desarrolladas para adaptarse a las necesidades que puedan surgir durante su implementación, en general apuntar siempre a realizar una mejora continua de sus servicios.

10. Bibliografía

- Alves Cunha, A. L., Quispe Cornejo, A., Ávila Hilari, A., Valdivia Cayoja, A., Chino Mendoza, J. M., y Vera Carrasco, O. (2020). Breve historia y fisiopatología del COVID-19. *Revista "Cuadernos"*, 61(1), 77–86.
- Angulo Reyes, L., Figueroa Jiménez, A., Gambin García, C., y Jiménez Chávez, A. (2018). Impacto del transporte internacional en el desarrollo económico de Colombia. *Liderazgo Estratégico*, 8(1), 3–17.
- Arregui, C., Vázquez, C., Giglio, M., y Aón, L. (2020). *¿Transporte público para esenciales o transporte público esencial? Perspectivas sobre la movilidad urbana pospandemia* *Public transportation for essentials or essential public transportation? Postpandemic transportation and urban mobility prospects*. <https://revistas.ute.edu.ec/index.php/eidos/article/view/760/564>
- Argüello Erazo, S. E., Villa Uvidia, R. N., y Palahuachi Sumba, J. P. (2020). *Historia y evolución de la gestión del transporte público urbano en la provincia de Chimborazo*.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2020). *Ley Organica de Apoyo Humanitario (LOAH)*. Registro Oficial Suplemento 229 de 22-jun.-2020. LexisFinder, 1-21. Obtenido de file:///C:/Users/User/Downloads/LEY%20APOYO%20HUMANITARIO%20(2).pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Última modificación: 21 de agosto de 2018*. Montecristi, Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley de Régimen Tributario Interno, LRTI, Última modificación: 29 de diciembre 2021*. Obtenido de <https://www.infancia.gob.ec/wp-content/uploads/2023/02/14-Ley-Organica-de-Regimen-Tributario-Interno.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2023). *Ley de Compañías, fecha de última modificación: 2023-03-15*. Quito: Lexis S.A
- Banco Central del Ecuador (BCE). (31 de Marzo de 2021). Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1421-la-pandemia-incidido-en-el-crecimiento-2020-la-economia-ecuatoriana-decrecio-7-8>
- Banco Mundial. (2020). *A World Bank Group Flagship Report Global Economic Prospects*. <https://doi.org/http://doi.org.10.1596/978-1-4648-1553-9>
- Bárcena, A. (2021). Efectos socioeconómicos de la COVID-19 en América Latina y el Caribe y perspectivas de recuperación. *Pensamiento Iberoamericano*, 10–61.
- Bettera, M. A. (2019). *Geografía y transporte. Río Cuarto, Argentina: Universidad Nacional de Río Cuarto*.

- Calderón, X., Cuevas, G., y Calderón, R. (2021). La importancia de los Estados Financieros en la toma de decisiones financiera contables. *Revista Faeco Sapiens*, 4(2), 82–96.
- Carrera Bravo, M. A., Mera Rivera, R. F., Montilla Pacheco, A. J., y Becerra Ávila, M. A. (2021). Algunas consideraciones sobre el impacto del covid-19 en el transporte aéreo de Ecuador ECA Sinergia. *Sinergia*, 93-101.
- Castañeda Castillo, C. G. (2022). *Impacto Financiero de las Medidas Aplicadas ante la Pandemia por Covid-19 en el sector Transporte del Cantón San Lorenzo Provincia de Esmeraldas (Master's thesis)*.
- Castrellón Calderón, X., Cuevas Castillo, G. Y., y Calderón, R. (2021). La importancia de los Estados Financieros en la toma de decisiones financieras contables. *Revista Faeco Sapiens*, 82-96. Obtenido de https://uptv.up.ac.pa/index.php/faeco_sapiens/article/view/2179/2018
- Castro, E. Y., Calderon, R. P., Cisneros, V. A., y Huilca, H. W. (2022). Desafíos de la gestión de transporte y logística en pandemia. *Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional*, 7(4), 10.
- Celi Ortega, S. F. (2018). *Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial (Vol. 39)*.
- Chicaiza-Vaca, J., Mosquera, C., y Pinza, B. (2022). Impacto de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte pesado de carga: Empresas de la Provincia de Pichincha como caso de estudio. *Revista Tecnológica-ESPOL*, 34(2), 214-227.
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008. Última modificación: 25-ene.-2021. *Lexis Finder*. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Cordóñez Castro, E. Y., Cárdenas Calderón, R. P., Garay Cisneros, V. A., y Zabala Huilca, H. W. (2022). Desafíos de la gestión de transporte y logística en pandemia. *Ciencias Técnicas y Aplicadas*, 7(4), 66–84. <https://doi.org/10.23857/pc.v7i4.3810>
- Cuadros, G., López, A., Vateva, V., y Arancibia, D. (2023). *Impacto del COVID-19 en las preferencias por modos de transporte en ciudades seleccionadas de América Latina*.
- Cuasapaz R, E. E. (2021). *Análisis de desempeño financiero, de las compañías de taxis en el año 2019, en la ciudad de Ibarra*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.
- Churta Quintiguiña, J. M. (2019). *Economía aplicada al sistema de transporte de taxis de la ciudad de Ibarra*. Ibarra: Universidad Técnica del Norte.
- Elizalde, L. (2019). Los estados financieros y las políticas contables. *593 Digital Publisher*, 217-226. doi: <https://doi.org/10.33386/593dp.2019.5-1.15918>

- Estrada Salvador, A. T., y Sangurima Sánchez, A. M. (2023). *Análisis del impacto de las restricciones de movilidad sobre los componentes financieros de las empresas transportistas del cantón Cuenca, durante el periodo 2019 – 2020*.
- Fielbaum, A., Ruiz, F., Rubio, D., Boccardo, G., Tirachini, A., y Rosales, J. (2021). Conduciendo en la pandemia: trabajar conduciendo en transporte público, aplicaciones de pasajeros y aplicaciones en reparto en Santiago durante la pandemia COVID-19. *ResearchGate*, 1–16. https://www.researchgate.net/publication/350276611_Conduciendo_en_la_pandemia_trabajar_conduciendo_en_transporte_publico_aplicaciones_de_pasajeros_y_aplicaciones_de_reparto_en_Santiago_durante_la_pandemia_COVID-19
- Gómez García, S. L., Leyva Ferreiro, G., Murillo Mora, M. K., y Reyes Espinosa, M. V. (2021). Indicadores financieros predictores de fracaso en cooperativas de servicios de transporte del Cantón Portoviejo (Ecuador). *Revista Venezolana de Gerencia (RVG)*, 26(6), 644–663.
- Hernández, J. J., Martínez, A. M., Gil, J., Ramírez, A., Escalante, D., y Ruiz, E. (2022). Impactos económicos de la pandemia de COVID-19 en el transporte público urbano en ciudades Mexicanas. *World Resources Institute*, 1–38. <https://doi.org/10.46830/wriwp.20.00070>
- Ibold, S., Medimores, N., Peruzzo, J., y Wagner, A. (2020). *COVID-19 y la Movilidad Sostenible*.
- INEC. (2010). *El transporte terrestre de Pasajeros en Ecuador y Quito: Perspectiva Histórica y situación actual*.
- Union, I. R. T. (2014). Taxis are part of the collective public transport chain. International Road Transport Union
- La Hora. (29 de Mayo de 2020). *Sector del taxismo afronta fuerte crisis económica*. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/noticias/sector-del-taxismo-afronta-fuerte-crisis-economica/>
- Lazcano Trejo, J. R., De la Llata Gómez, R., y Obregón Biosca, S. A. (2022). Variables que explican al cambio modal por COVID-19 en usuarios del transporte público en un entorno urbano en Querétaro. *Investigaciones Geográficas*, 109, 1–16. <https://doi.org/https://doi.org/10.14350/rig.60590>
- Macías Arteaga, M. F., y Sánchez Arteaga, A. A. (2022). El análisis financiero: Un instrumento de evaluación financiera en la empresa La Fabril. *Revista Científica Multidisciplinaria Sapientiae*, 5(10), 2–20.
- Marcillo Cedeño, C., Aguilar Guijarro, C., y Gutiérrez Jaramillo, N. (2021). Análisis financiero: una herramienta clave para la toma de decisiones de gerencia. *593 Digital Publisher CEIT*, 6(3), 87–106.
- Marinucci, E. (2021). *Logística y transporte internacional: la disrupción ante el COVID-19*.
- Martínez, A., y Martínez, G. (2022). Política social y salud: deterioro del trabajo informal por la COVID-19, El caso de taxistas en México. *Revista de Investigaciones Universidad Del Quindío*, 33(2), 201–213. <https://doi.org/10.33975/riuiq.vol33n2.800>

- Mendoza Fajardo, E. S. (2021). *Situación económica de los operadores de taxis en la emergencia sanitaria , Cantón Pedro Carbo*. Manabí: Universidad Estatal del Sur de Manabí.
- Ministerio de Obras Públicas MTOP. (2020). *Protocolo de operación del servicio de transporte en taxi convencional y ejecutivo durante la semaforización. Medidas de prevención ante COVID-19*. Quito.
- Molina, L., Oña, J. M., y Topa, S. (2018). Análisis financiero en las empresas comerciales de Ecuador. *Revista de Investigación Sigma*, 5(1), 8–28.
- Monterrosa Castro, I. J., Ospino Pinedo, M. E., y Quintana-Pérez, J. C. (2018). Herramienta informática para análisis e interpretación de Estados Financieros. 1–10. *Revista Observatorio de La Economía Latinoamericana*, , 1686–8352.
- Municipio de Loja. (2023). *Parroquias Urbanas y Rurales*. Obtenido de Municipio de Loja: <https://www.loja.gob.ec/contenido/parroquias>
- Normas Internacionales de Contabilidad (NIC 1). (2018). *Presentación de Estados Financieros*. Obtenido de <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cr/Documents/audit/documentos/niif-2019/NIC%201%20-%20Presentaci%C3%B3n%20de%20Estados%20Financieros.pdf>
- Paredes Venegas, C. A., Chicaiza Chicaiza, B. L., y Ronquillo Llundo, J. T. (2019). Análisis financiero en las empresas del sector servicios en Ecuador entre los años 2016-2017. . *Revista de Investigación SIGMA*, 6(02), 80–95.
- Parra, M., y Carrera, E. (2021). *Evolución de la Covid-19 en Ecuador*.
- Pomalaza, W. F., De la Cruz Rodríguez, K., Durand, C. V., y Flores, S. G. (2015). NIC 1: Presentación de estados financieros. . *Revista de Investigación Cuaderno Empresarial*, 1(1).
- Poole Fuller, E. (2021). Políticas de reorganización del transporte público en el área metropolitana de Lima durante la pandemia del covid-19. *Estado & Comunes, Revista de Políticas y Problemas Públicos*, 2(13). https://doi.org/https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v2.n13.2021.224
- Pozo Hernández, F. M., Aldaz Bombón, O. R., y Cabezas Arellano, M. J. (2021). Análisis de la situación económica de los taxistas por el COVID-19 en el cantón Echeandía. *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 9(SPE1).
- Presidencia de La República. Función Ejecutiva. (2018). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Registro Oficial. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial, (303).
- Reglamento Transporte de Pasajeros en Taxi Convencional y Ejecutivo. (2022). Registro Oficial 642 de 27-jul.-2009.Ultima modificación: 03-ene.-2022. *ZonaLegal*, 1-16. Obtenido de <https://www.zonalegal.net/uploads/documento/REGLAMENTO%20TRANSPORTE%20DE%20PASAJEROS%20EN%20TAXI%20CONVENCIONAL.pdf>

- Rodríguez, A. (2022). COVID-19 y movilidad sostenible en América Latina los casos de Argentina, Chile y Uruguay. 2022.
- Sanahuja, J. A. (2020). COVID-19: riesgo, pandemia y crisis de gobernanza global. . *Riesgos globales y multilateralismo: el impacto de la COVID-19*, 27.
- Solórzano Cedeño, K. P., y Mendoza Saltos, M. F. (2022). Incidencia de la COVID-19 en la situación financiera de la Cooperativa de Transporte Manabí (CTM). *593 Digital Publisher CEIT*, 7(3), 134–145.
- Sornoza Macias, G. R. (2020). Incremento del precio del combustible y su incidencia en el taxismo de Santo Domingo . *UNIANDES*, 1-23.
- Soto, C., Ramón, R., Solorzano, A., Sarmiento, C., y Mite, M. (2017). *Análisis de Estados Financieros “La clave del equilibrio gerencial”*. Guayaquil: Cámara Ecuatoriana del Libr. Obtenido de file:///C:/Users/User/Downloads/LIBRO%20AN%C3%81LISIS%20DE%20ESTADOS%20FINANCIEROS.pdf
- SUPERCIAS. (20 de 10 de 2023). *Superintendencia de Compañías Valores y Seguros* . Obtenido de <https://appscvsmovil.supercias.gob.ec/ranking/reporte.html>
- Tapia, E. E. (2020). Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia. *Dominio de las Ciencias*, 6(4), 1610-1625.
- Valderrama Reyes, O. U., y Florián Plasencia, R. W. (2022). Factores determinantes de la calidad del servicio del transporte público de pasajeros en un Terminal Terrestre Municipal del Perú. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades*.
- Vicuña, P. P., Jáuregui, M., Pillaca, P., y Jáuregui, M. (2022). Una mirada al transporte público en tiempos de pandemia: revisión sistemática. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(3), 3503–3515. https://doi.org/https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i3.2480
- Villa, R., Herrera Chico, M. F., y Llamuca Llamuca, J. L. (2021). Retos del transporte público frente al covid-19, caso Riobamba. *Revista Científica Dominio de Las Ciencias*, 7(4), 825–842.
- Zambrano Camacho, N. R., y Orellana Intriago, C. E. (2018). Factores que influyen en la calidad del servicio de transporte pesado en Guayaquil. *Revista universidad y sociedad*, 10(5), 224-231.
- Zambrano Cedeño, J. M., Nevárez Barbarán, J. V., & Caicedo Coello, J. A. (2020). Transporte terrestre público y su incidencia en la demanda turística del cantón Sucre – Manabí. *Revista Científica Multidisciplinaria Arbitrada “Yachasun,”* 4(7), 134–140.

11. Anexos

Anexo 1

Análisis vertical del Estado de Situación Financiera de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
1	ACTIVO													
101	ACTIVO CORRIENTE EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE	\$157.865,75	\$123.606,23	\$131.568,09	\$171.295,84									
10101	EFFECTIVO	\$94.217,06	\$56.390,26	\$72.536,30	\$96.240,34	100,00%	18,80%	100,00%	14,44%	100,00%	23,71%	100,00%	21,49%	19,61%
1010101	Caja/Instituciones financieras privadas	\$94.217,06	\$56.390,26	\$72.536,30	\$96.240,34	100,00%	18,80%	100,00%	14,44%	100,00%	23,71%	100,00%	21,49%	19,61%
10102	ACTIVOS FINANCIEROS	\$44.635,51	\$46.333,11	\$48.532,27	\$59.495,13	100,00%	8,91%	100,00%	11,87%	100,00%	15,86%	100,00%	13,29%	12,48%
1010201	Depósitos a plazo	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1010202	Cuentas y documentos a cobrar a clientes	\$26.811,30	\$29.671,03	\$43.272,68	\$6.510,90	60,07%	5,35%	64,04%	7,60%	89,16%	14,14%	10,94%	1,45%	7,14%
1010203	Documentos por cobrar a accionistas	\$18.791,47	\$17.629,34	\$6.325,87	\$54.175,38	42,10%	3,75%	38,05%	4,52%	13,03%	2,07%	91,06%	12,10%	5,61%
1010204	(-) Provisión por cuentas incobrables y deterioro	-\$967,26	-\$967,26	-\$1.066,28	-\$1.191,15	-2,17%	-0,19%	-2,09%	-0,25%	-2,20%	-0,35%	-2,00%	-0,27%	-0,26%
10103	INVENTARIOS	\$4.236,72	\$4.186,09	\$4.200,31	\$4.317,63	100,00%	0,85%	100,00%	1,07%	100,00%	1,37%	100,00%	0,96%	1,06%
1010301	Inventarios repuestos, herramientas y accesorios	\$4.236,72	\$4.186,09	\$4.200,31	\$4.317,63	100,00%	0,85%	100,00%	1,07%	100,00%	1,37%	100,00%	0,96%	1,06%
10104	SERVICIOS Y OTROS PAGOS ANTICIPADOS	\$12.753,27	\$14.000,63	\$5.085,62	\$9.366,31	100,00%	2,54%	100,00%	3,59%	100,00%	1,66%	100,00%	2,09%	2,47%
1010401	Anticipos a proveedores	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1010402	Otros anticipos entregados	\$12.753,27	\$14.000,63	\$5.085,62	\$9.366,31	100,00%	2,54%	100,00%	3,59%	100,00%	1,66%	100,00%	2,09%	2,47%
10105	ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES	\$2.023,19	\$2.696,14	\$1.213,59	\$1.876,43	100,00%	0,40%	100,00%	0,69%	100,00%	0,40%	100,00%	0,42%	0,48%

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
1010501	Crédito tributario a favor de la empresa (IVA)	\$1.745,80	\$1.431,05	\$0,00	\$720,77	86,29%	0,35%	53,08%	0,37%	0,00%	0,00%	38,41%	0,16%	0,22%
1010502	Crédito tributario a favor de la empresa (I. R.)	\$277,39	\$1.265,09	\$1.213,59	\$1.155,66	13,71%	0,06%	46,92%	0,32%	100,00%	0,40%	61,59%	0,26%	0,26%
102	ACTIVOS NO CORRIENTES PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO	\$343.247,60	\$266.817,57	\$174.399,24	\$276.440,86		68,50%		68,34%		57,00%		61,74%	63,89%
10201	EQUIPO	\$337.061,49	\$266.817,57	\$170.623,13	\$272.919,97	100,00%	67,26%	100,00%	68,34%	100,00%	55,77%	100,00%	60,96%	63,08%
1020101	Terrenos	\$140.079,87	\$117.579,87	\$23.146,80	\$91.146,80	41,56%	27,95%	44,07%	30,12%	13,57%	7,57%	33,40%	20,36%	21,50%
1020102	Edificios	\$120.834,94	\$120.834,94	\$138.649,48	\$205.649,62	35,85%	24,11%	45,29%	30,95%	81,26%	45,32%	75,35%	45,93%	36,58%
1020103	Instalaciones	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$10.816,12	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,96%	2,42%	0,60%
1020104	Muebles y enseres	\$30.442,33	\$29.489,24	\$29.861,93	\$29.351,44	9,03%	6,07%	11,05%	7,55%	17,50%	9,76%	10,75%	6,56%	7,49%
1020105	Maquinaria y equipo	\$23.042,15	\$18.050,55	\$16.848,56	\$13.126,70	6,84%	4,60%	6,77%	4,62%	9,87%	5,51%	4,81%	2,93%	4,41%
1020106	Equipo de computación	\$32.924,69	\$31.749,70	\$27.657,42	\$29.445,76	9,77%	6,57%	11,90%	8,13%	16,21%	9,04%	10,79%	6,58%	7,58%
1020107	Construcciones en curso y otros activos en tránsito	\$34.275,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	10,17%	6,84%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,71%
1020108	Otros propiedad, planta y equipo	\$4.755,04	\$9.842,31	\$5.388,20	\$4.028,60	1,41%	0,95%	3,69%	2,52%	3,16%	1,76%	1,48%	0,90%	1,53%
1020109	Por contrato de arriendo financiero otros	\$1.114,55	\$62,50	\$2.859,88	\$0,00	0,33%	0,22%	0,02%	0,02%	1,68%	0,93%	0,00%	0,00%	0,29%
1020110	(-) Depreciación acumulada propiedades, planta y equipo	-\$38.437,19	-\$59.704,25	-\$47.434,27	\$109.971,21	-11,40%	-7,67%	-22,38%	-15,29%	-27,80%	-15,50%	-40,29%	-24,56%	-15,76%
1020111	Activos de exploración de explotación	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1020112	(-) Amortización acumulada de activos de exploración y explotación	-\$11.969,89	-\$1.087,29	-\$26.354,87	-\$673,86	-3,55%	-2,39%	-0,41%	-0,28%	-15,45%	-8,61%	-0,25%	-0,15%	-2,86%

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
	OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR NO CORRIENTES													
10202	ACCIONISTAS LOCALES	\$2.910,00	\$0,00	\$500,00	\$2.620,89	100,00%	0,58%	0,00%	0,00%	100,00%	0,16%	100,00%	0,59%	0,33%
1020201	Otras cuentas por cobrar	\$2.910,00	\$0,00	\$500,00	\$2.620,89	100,00%	0,58%	0,00%	0,00%	100,00%	0,16%	100,00%	0,59%	0,33%
10203	OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	\$3.276,11	\$0,00	\$3.276,11	\$900,00	100,00%	0,65%	0,00%	0,00%	100,00%	1,07%	100,00%	0,20%	0,48%
1020301	Depósitos en garantía	\$3.276,11	\$0,00	\$3.276,11	\$900,00	100,00%	0,65%	0,00%	0,00%	100,00%	1,07%	100,00%	0,20%	0,48%
	TOTAL ACTIVO	\$501.113,35	\$390.423,80	\$305.967,33	\$447.736,70	100,00%		100,00%		100,00%		100,00%		100,00%
2	PASIVO													0,00%
201	PASIVO CORRIENTE CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	\$136.272,71	\$130.934,36	\$31.970,08	\$122.727,13		27,19%		33,54%		10,45%		27,41%	24,65%
20101	POR PAGAR	\$28.361,82	\$5.181,07	\$5.003,30	\$20.991,44	12,12%	5,66%	3,21%	1,33%	4,72%	1,64%	11,68%	4,69%	3,33%
2010101	Proveedores	\$24.598,17	\$3.524,05	\$111,00	\$20.519,03	10,51%	4,91%	2,18%	0,90%	0,10%	0,04%	11,42%	4,58%	2,61%
2010202	Otras	\$3.763,65	\$1.657,02	\$4.892,30	\$472,41	1,61%	0,75%	1,03%	0,42%	4,62%	1,60%	0,26%	0,11%	0,72%
20102	OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$3.641,83	\$13.000,00	\$4.031,15	\$6.446,51	1,56%	0,73%	8,05%	3,33%	3,80%	1,32%	3,59%	1,44%	1,70%
2010201	Locales	\$3.641,83	\$13.000,00	\$4.031,15	\$6.446,51	1,56%	0,73%	8,05%	3,33%	3,80%	1,32%	3,59%	1,44%	1,70%
20103	OTRAS OBLIGACIONES CORRIENTES	\$12.748,48	\$11.395,13	\$7.578,61	\$9.227,12	5,45%	2,54%	7,06%	2,92%	7,15%	2,48%	5,13%	2,06%	2,50%
2010301	Con la administración tributaria	\$114,15	\$298,32	\$40,55	\$591,31	0,05%	0,02%	0,18%	0,08%	0,04%	0,01%	0,33%	0,13%	0,06%
2010302	Impuesto a la renta por pagar del ejercicio	\$4.024,18	\$2.158,66	\$3.200,32	\$3.265,69	1,72%	0,80%	1,34%	0,55%	3,02%	1,05%	1,82%	0,73%	0,78%
2010303	Con el IESS	\$2.301,30	\$824,46	\$914,06	\$2.221,67	0,98%	0,46%	0,51%	0,21%	0,86%	0,30%	1,24%	0,50%	0,37%
2010304	Por beneficios de ley a empleados	\$1.862,64	\$1.773,79	\$1.543,12	\$72,93	0,80%	0,37%	1,10%	0,45%	1,46%	0,50%	0,04%	0,02%	0,34%
2010305	Participación trabajadores por pagar del ejercicio	\$4.446,21	\$2.783,91	\$1.853,56	\$1.853,56	1,90%	0,89%	1,72%	0,71%	1,75%	0,61%	1,03%	0,41%	0,66%

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
						2010306	Dividendos por pagar	\$0,00	\$0,00	\$27,00	\$27,00	0,00%	0,00%	
2010307	Otros	\$0,00	\$3.555,99	\$0,00	\$1.194,96	0,00%	0,00%	2,20%	0,91%	0,00%	0,00%	0,66%	0,27%	0,29%
20104	CUENTAS POR PAGAR A RELACIONADAS	\$90.125,72	\$92.962,94	\$10.978,55	\$78.951,78	38,51%	17,99%	57,56%	23,81%	10,36%	3,59%	43,93%	17,63%	15,75%
2010401	Préstamos de accionistas	\$90.125,72	\$92.962,94	\$10.978,55	\$78.951,78	38,51%	17,99%	57,56%	23,81%	10,36%	3,59%	43,93%	17,63%	15,75%
20105	ANTICIPOS	\$0,00	\$4.741,60	\$3.722,97	\$7.047,11	0,00%	0,00%	2,94%	1,21%	3,51%	1,22%	3,92%	1,57%	1,00%
2010501	Anticipos de clientes	\$0,00	\$4.741,60	\$3.722,97	\$4.774,11	0,00%	0,00%	2,94%	1,21%	3,51%	1,22%	2,66%	1,07%	0,87%
2010502	Otros anticipos recibidos	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$2.273,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,26%	0,51%	0,13%
20106	OTROS PASIVOS CORRIENTES	\$1.394,86	\$3.653,62	\$655,50	\$63,17	0,60%	0,28%	2,26%	0,94%	0,62%	0,21%	0,04%	0,01%	0,36%
2010601	Otros	\$1.394,86	\$3.653,62	\$655,50	\$63,17	0,60%	0,28%	2,26%	0,94%	0,62%	0,21%	0,04%	0,01%	0,36%
202	PASIVO NO CORRIENTE	\$97.757,08	\$30.567,59	\$74.003,31	\$57.007,83		19,51%		7,83%		24,19%	31,72%	12,73%	16,06%
20201	OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$1.718,39	\$30.100,94	\$74.003,31	\$54.587,27	0,73%	0,34%	18,64%	7,71%	69,83%	24,19%	30,37%	12,19%	11,11%
2020101	Locales	\$1.718,39	\$30.100,94	\$74.003,31	\$54.587,27	0,73%	0,34%	18,64%	7,71%	69,83%	24,19%	30,37%	12,19%	11,11%
20202	CUENTAS POR PAGAR A RELACIONADAS	\$91.130,13	\$466,65	\$0,00	\$1.555,99	38,94%	18,19%	0,29%	0,12%	0,00%	0,00%	0,87%	0,35%	4,66%
2020201	Locales (socios o accionistas)	\$91.130,13	\$466,65	\$0,00	\$1.555,99	38,94%	18,19%	0,29%	0,12%	0,00%	0,00%	0,87%	0,35%	4,66%
20203	PROVISIONES POR BENEFICIOS A EMPLEADOS	\$4.908,56	\$0,00	\$0,00	\$864,57	2,10%	0,98%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,48%	0,19%	0,29%
2020301	Otros beneficios no corrientes para los empleados	\$4.908,56	\$0,00	\$0,00	\$864,57	2,10%	0,98%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,48%	0,19%	0,29%
	TOTAL PASIVO	\$234.029,79	\$161.501,95	\$105.973,39	\$179.734,96		46,70%		41,37%		34,64%		40,14%	40,71%
3	PATRIMONIO													0,00%
301	CAPITAL	\$19.038,00	\$17.085,00	\$18.265,00	\$19.405,00	7,13%	3,80%	7,46%	4,38%	9,13%	5,97%	7,24%	4,33%	4,62%
30101	Capital suscrito o asignado	\$19.405,00	\$17.452,00	\$18.265,00	\$19.405,00	7,27%	3,87%	7,62%	4,47%	9,13%	5,97%	7,24%	4,33%	4,66%

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
30102	Capital suscrito no pagado acciones en tesorería	-\$367,00	-\$367,00	\$0,00	\$0,00	-0,14%	-0,07%	-0,16%	-0,09%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-0,04%
	APORTES DE SOCIOS O ACCIONISTAS PARA FUTURA CAPITALIZACIÓN													
302		\$124.574,09	\$108.409,04	\$123.518,99	\$148.118,09	46,64%	24,86%	47,36%	27,77%	61,76%	40,37%	55,27%	33,08%	31,52%
303	RESERVAS	\$5.239,85	\$4.017,39	\$8.926,18	\$9.157,87	1,96%	1,05%	1,75%	1,03%	4,46%	2,92%	3,42%	2,05%	1,76%
30301	Reserva legal	\$5.239,85	\$4.017,39	\$5.441,36	\$5.519,53	1,96%	1,05%	1,75%	1,03%	2,72%	1,78%	2,06%	1,23%	1,27%
30302	Reservas facultativas y estatutaria	\$0,00	\$0,00	\$3.484,82	\$3.638,34	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,74%	1,14%	1,36%	0,81%	0,49%
304	OTROS RESULTADOS INTEGRALES	\$57.748,61	\$49.403,46	-\$40,00	\$49.403,46	21,62%	11,52%	21,58%	12,65%	-0,02%	-0,01%	18,43%	11,03%	8,80%
30401	Superávit o déficit por revaluación de propiedades, planta y equipo	\$57.748,61	\$49.403,46	-\$40,00	\$49.443,46	21,62%	11,52%	21,58%	12,65%	-0,02%	-0,01%	18,45%	11,04%	8,80%
30402	Otro superávit por revaluación	\$0,00	\$0,00	\$0,00	-\$40,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-0,01%	-0,01%	0,00%
305	RESULTADOS ACUMULADOS	\$51.912,52	\$62.724,62	\$37.877,29	\$32.742,54	19,44%	10,36%	27,40%	16,07%	18,94%	12,38%	12,22%	7,31%	11,53%
30501	Ganancias acumuladas	\$51.943,63	\$69.686,50	\$56.917,62	\$53.266,24	19,45%	10,37%	30,44%	17,85%	28,46%	18,60%	19,88%	11,90%	14,68%
30502	(-) Pérdidas acumuladas	-\$31,11	-\$6.961,88	-\$19.040,33	-\$20.523,70	-0,01%	-0,01%	-3,04%	-1,78%	-9,52%	-6,22%	-7,66%	-4,58%	-3,15%
306	RESULTADOS DEL EJERCICIO	\$8.570,49	-\$12.717,66	\$11.446,48	\$9.174,78	3,21%	1,71%	-5,56%	-3,26%	5,72%	3,74%	3,42%	2,05%	1,06%
30601	Ganancia neta del periodo	\$8.570,49	\$1.422,78	\$12.050,98	\$10.764,27	3,21%	1,71%	0,62%	0,36%	6,03%	3,94%	4,02%	2,40%	2,10%
30602	(-) Pérdida neta del periodo	\$0,00	-\$14.140,44	-\$604,50	-\$1.589,49	0,00%	0,00%	-6,18%	-3,62%	-0,30%	-0,20%	-0,59%	-0,36%	-1,04%
	TOTAL PATRIMONIO	\$267.083,56	\$228.921,85	\$199.993,94	\$268.001,74		53,30%		58,63%		65,36%		59,86%	59,29%
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$501.113,35	\$390.423,80	\$305.967,33	\$447.736,70		100,00%		100,00%		100,00%		100,00%	100,00%

Anexo 2

Estado vertical del Estado de Resultados de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022

CODIGO	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
4	INGRESOS													
401	INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	\$439.248,78	\$229.724,42	\$302.766,68	\$367.625,47	100,00%	99,91%	100,00%	99,66%	100,00%	99,71%	100,00%	99,73%	99,75%
40101	Venta de bienes gravados con tarifa diferente de 0% de IVA	\$14.388,96	\$5.595,00	\$10.180,00	\$108.357,99	3,28%	3,27%	2,44%	2,43%	3,36%	3,35%	29,48%	29,40%	9,61%
40102	Ventas locales gravadas con tarifa cero o exentas de IVA	\$162.647,00	\$53.961,47	\$66.610,20	\$0,00	37,03%	37,00%	23,49%	23,41%	22,00%	21,94%	0,00%	0,00%	20,59%
40103	Prestaciones locales de servicios gravados con tarifa cero o exentas de IVA	\$83.870,31	\$53.446,41	\$92.319,86	\$182.320,05	19,09%	19,08%	23,27%	23,19%	30,49%	30,40%	49,59%	49,46%	30,53%
40104	Rentas exentas de donaciones y aportaciones de otras locales	\$61.754,60	\$0,00	\$0,00	\$0,00	14,06%	14,05%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,51%
40105	Otras rentas gravadas	\$116.587,91	\$116.721,54	\$133.656,62	\$76.947,43	26,54%	26,52%	50,81%	50,64%	44,15%	44,02%	20,93%	20,87%	35,51%
402	INGRESOS FINANCIEROS	\$383,51	\$786,79	\$867,26	\$1.000,67	100,00%	0,09%	100,00%	0,34%	100,00%	0,29%	100,00%	0,27%	0,25%
40201	Ingresos financieros interés con instituciones financieras relacionadas locales	\$147,10	\$763,40	\$751,11	\$1.000,00	38,36%	0,03%	97,03%	0,33%	86,61%	0,25%	99,93%	0,27%	0,22%
40202	Ingresos financieros intereses con instituciones financieras no relacionadas locales	\$236,41	\$23,39	\$116,15	\$0,67	61,64%	0,05%	2,97%	0,01%	13,39%	0,04%	0,07%	0,00%	0,03%
	TOTAL INGRESOS	\$439.632,29	\$230.511,21	\$303.633,94	\$368.626,14	100,00%								
501	COSTO DE VENTAS Y PRODUCCIÓN													0,00%
50101	MATERIALES UTILIZADOS O PRODUCTOS VENDIDOS	\$14.373,54	\$2.139,26	\$6.449,00	\$12.720,97	100,00%	3,27%	100,00%	0,93%	100,00%	2,12%	100,00%	3,45%	2,44%
5010101	(+) Compras netas locales de bienes no producidos por la compañía	\$14.373,54	\$2.139,26	\$6.449,00	\$12.720,97	100,00%	2,14%	100,00%	0,93%	100,00%	2,12%	100,00%	3,45%	2,16%
502	GASTOS													

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
50201	GASTOS POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS Y HONORARIOS	\$193.448,99	\$130.679,27	\$135.161,20	\$174.551,52	100,00%	44,00%	100,00%	56,69%	100,00%	44,51%	100,00%	47,35%	48,14%
5020101	Sueldos, salarios y demás remuneraciones	\$106.542,56	\$68.090,94	\$59.391,54	\$103.998,43	55,08%	24,23%	52,11%	29,54%	43,94%	19,56%	59,58%	28,21%	25,39%
5020102	Aporte a la seguridad social (Incluido fondo de reserva)	\$18.839,25	\$10.057,92	\$9.556,57	\$11.446,30	9,74%	4,29%	7,70%	4,36%	7,07%	3,15%	6,56%	3,11%	3,73%
5020103	Beneficios sociales e indemnizaciones	\$17.856,37	\$9.397,95	\$2.516,44	\$10.746,85	9,23%	4,06%	7,19%	4,08%	1,86%	0,83%	6,16%	2,92%	2,97%
5020104	Gasto planes de beneficios a empleados	\$0,00	\$1.822,09	\$3.545,06	\$350,00	0,00%	0,00%	1,39%	0,79%	2,62%	1,17%	0,20%	0,09%	0,51%
5020105	Honorarios, comisiones y dietas a personas naturales	\$32.522,01	\$37.949,90	\$60.151,59	\$43.502,78	16,81%	7,40%	29,04%	16,46%	44,50%	19,81%	24,92%	11,80%	13,87%
5020106	Honorarios a extranjeros por servicios ocasionales	\$17.688,80	\$3.360,47	\$0,00	\$4.507,16	9,14%	4,02%	2,57%	1,46%	0,00%	0,00%	2,58%	1,22%	1,68%
50202	GASTOS POR DEPRECIACIONES	\$16.983,56	\$11.406,73	\$16.707,71	\$23.842,22	100,00%	3,86%	8,73%	4,95%	100,00%	5,50%	100,00%	6,47%	5,20%
5020201	Gasto depreciación acelerada Propiedad, planta y equipo	\$1.509,02	\$10.527,24	\$7.135,37	\$23.842,22	8,89%	0,34%	8,06%	4,57%	42,71%	2,35%	100,00%	6,47%	3,43%
5020202	Gasto depreciación no acelerada Propiedad, planta y equipo	\$15.474,54	\$879,49	\$9.572,34	\$0,00	91,11%	3,52%	0,67%	0,38%	57,29%	3,15%	0,00%	0,00%	1,76%
50203	GASTO DE AMORTIZACIÓN	\$79,32	\$79,32	\$79,32	\$655,22	100,00%	0,02%	100,00%	0,03%	100,00%	0,03%	100,00%	0,18%	0,06%
5020301	Del costo histórico de activos	\$79,32	\$79,32	\$79,32	\$655,22	100,00%	0,02%	100,00%	0,03%	100,00%	0,03%	100,00%	0,18%	0,06%
50204	(-) PÉRDIDAS NETAS POR DETERIORO EN EL VALOR	\$4.984,71	\$0,00	\$0,00	\$0,00	100,00%	1,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,28%
5020401	Costo de inventarios	\$306,36	\$0,00	\$0,00	\$0,00	6,15%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%
5020402	Costo de propiedad planta y equipo	\$4.678,35	\$0,00	\$0,00	\$0,00	93,85%	1,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,27%
50205	PÉRDIDAS NETAS POR DETERIORO EN EL VALOR	\$254,65	\$0,00	\$0,00	\$3.823,15	100,00%	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	1,04%	0,27%
5020501	Gasto perdido por deterioro en el valor de propiedad planta y equipo	\$254,65	\$0,00	\$0,00	\$3.823,15	100,00%	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	1,04%	0,27%

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
50206	GASTOS DE PROVISIONES	\$255,99	\$0,00	\$99,02	\$0,00	100,00%	0,06%	0,00%	0,00%	100,00%	0,03%	0,00%	0,00%	0,02%
5020601	Otros	\$255,99	\$0,00	\$99,02	\$0,00	100,00%	0,06%	0,00%	0,00%	100,00%	0,03%	0,00%	0,00%	0,02%
50207	OTROS GASTOS	\$192.607,69	\$86.876,78	\$111.374,85	\$132.365,83	100,00%	43,81%	100,00%	37,69%	100,00%	36,68%	100,00%	35,91%	38,52%
5020701	Promoción y publicidad	\$2.058,82	\$925,55	\$1.061,18	\$757,38	1,07%	0,47%	1,07%	0,40%	0,95%	0,35%	0,57%	0,21%	0,36%
5020702	Mantenimiento y reparaciones	\$12.801,75	\$4.281,24	\$9.686,32	\$2.260,48	6,65%	2,91%	4,93%	1,86%	8,70%	3,19%	1,71%	0,61%	2,14%
5020703	Arrendamiento de bienes inmuebles	\$7.348,77	\$6.907,60	\$7.384,50	\$6.781,05	3,82%	1,67%	7,95%	3,00%	6,63%	2,43%	5,12%	1,84%	2,23%
5020704	Gasto Comisiones	\$558,44	\$238,45	\$163,59	\$291,38	0,29%	0,13%	0,27%	0,10%	0,15%	0,05%	0,22%	0,08%	0,09%
5020705	Seguros y reaseguros (Primas y cesiones)	\$58,80	\$185,15	\$839,41	\$58,80	0,03%	0,01%	0,21%	0,08%	0,75%	0,28%	0,04%	0,02%	0,10%
5020706	Transporte	\$34.944,85	\$10.164,06	\$13.782,75	\$22.969,67	18,14%	7,95%	11,70%	4,41%	12,38%	4,54%	17,35%	6,23%	5,78%
5020707	Gastos de gestión (Agasajos a accionistas, trabajadores y clientes)	\$6.483,80	\$497,69	\$1.280,38	\$11.122,38	3,37%	1,47%	0,57%	0,22%	1,15%	0,42%	8,40%	3,02%	1,28%
5020708	Gastos de viajes	\$664,85	\$180,00	\$624,00	\$3.427,90	0,35%	0,15%	0,21%	0,08%	0,56%	0,21%	2,59%	0,93%	0,34%
5020709	Gastos de servicios públicos (Agua, energía, luz y telecomunicaciones)	\$7.318,42	\$6.414,33	\$6.615,54	\$10.618,83	3,80%	1,66%	7,38%	2,78%	5,94%	2,18%	8,02%	2,88%	2,38%
5020710	Notarios y registradores de la propiedad o mercantiles	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$216,33	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,16%	0,06%	0,01%
5020711	Impuestos, contribuciones y otros	\$6.718,42	\$5.704,67	\$4.999,90	\$6.458,27	3,49%	1,53%	6,57%	2,47%	4,49%	1,65%	4,88%	1,75%	1,85%
5020712	Gastos combustibles y lubricantes	\$17,86	\$0,00	\$3,14	\$0,00	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
5020713	Suministros y materiales	\$7.510,50	\$7.050,70	\$10.606,40	\$1.753,97	3,90%	1,71%	8,12%	3,06%	9,52%	3,49%	1,33%	0,48%	2,18%
5020714	IVA que se carga al gasto	\$10.939,35	\$7.292,75	\$9.492,89	\$0,00	5,68%	2,49%	8,39%	3,16%	8,52%	3,13%	0,00%	0,00%	2,19%
5020715	Gastos no deducibles	\$2,41	\$170,71	\$76,72	\$0,00	0,00%	0,00%	0,20%	0,07%	0,07%	0,03%	0,00%	0,00%	0,02%
5020716	Gastos otros gastos	\$95.180,65	\$36.863,88	\$44.758,13	\$65.649,39	49,42%	21,65%	42,43%	15,99%	40,19%	14,74%	49,60%	17,81%	17,55%
50208	COSTOS DE TRANSACCIÓN (COMISIONES BANCARIAS,	\$7.011,73	\$182,48	\$94,34	\$6,78	100,00%	1,59%	100,00%	0,08%	100,00%	0,03%	100,00%	0,00%	0,43%

CODIGO	CUENTAS	2019	2020	2021	2022	2019		2020		2021		2022		PROMEDIO
						RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	RUBRO	GRUPO	
	HONORARIOS, TASAS, ENTRE OTROS)													
5020801	Gastos intereses bancarios relacionados local	\$6.986,28	\$127,39	\$55,27	\$0,00	99,64%	1,59%	69,81%	0,06%	58,59%	0,02%	0,00%	0,00%	0,42%
5020802	Gastos transacción (comisiones bancarias, honorarios, tasas, entre otros) no relacionados local	\$25,45	\$55,09	\$39,07	\$6,78	0,36%	0,01%	30,19%	0,02%	41,41%	0,01%	100,00%	0,00%	0,01%
50209	GASTOS INTERESES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$1.537,96	\$2.678,23	\$7.042,45	\$8.469,19	100,00%	0,35%	100,00%	1,16%	100,00%	2,32%	100,00%	2,30%	1,53%
5020901	Gastos con interés con instituciones financieras relacionadas local	\$9,57	\$24,39	\$6.906,63	\$8.459,00	0,62%	0,00%	0,91%	0,01%	98,07%	2,27%	99,88%	2,29%	1,15%
5020902	Gasto intereses con instituciones financieras con instituciones financieras no relacionadas local	\$1.528,39	\$1.313,52	\$47,66	\$10,19	99,38%	0,35%	49,04%	0,57%	0,68%	0,02%	0,12%	0,00%	0,23%
5020903	Intereses pagados a terceros relacionados local	\$0,00	\$1.340,32	\$88,16	\$0,00	0,00%	0,00%	50,04%	0,58%	1,25%	0,03%	0,00%	0,00%	0,15%
50210	IMPUESTOS Y PARTICIPACIÓN A EMPLEADOS	\$4.509,93	\$9.357,51	\$15.256,29	\$3.016,49	100,00%	1,03%	100,00%	4,06%	100,00%	5,02%	100,00%	0,82%	2,73%
5021001	15% Participación trabajadores	\$1.949,29	\$239,52	\$0,00	\$152,63	43,22%	0,44%	2,56%	0,10%	0,00%	0,00%	5,06%	0,04%	0,15%
5021002	Impuesto a la renta causado	\$2.450,51	\$263,44	\$1.978,29	\$3.275,97	54,34%	0,56%	2,82%	0,11%	12,97%	0,65%	108,60%	0,89%	0,55%
5021003	Reserva legal	\$110,13	\$8.854,55	\$13.278,00	-\$412,11	2,44%	0,03%	94,63%	3,84%	87,03%	4,37%	-13,66%	-0,11%	2,03%
	TOTAL COSTOS OPERACIONALES	\$14.373,54	\$2.139,26	\$6.449,00	\$12.720,97		3,27%		0,93%		2,12%		3,45%	2,44%
	TOTAL GASTOS	\$416.688,26	\$241.089,61	\$285.738,46	\$346.730,40		94,78%		104,59%		94,11%		94,06%	96,88%
	TOTAL COSTOS Y GASTOS	\$431.061,80	\$243.228,87	\$292.187,46	\$359.451,37		98,05%		105,52%		96,23%		97,51%	99,33%
600	Ganancia o pérdida del ejercicio	\$8.570,49	-\$12.717,66	\$11.446,48	\$9.174,77		1,95%		-5,52%		3,77%		2,49%	0,67%

Anexo 3

Análisis horizontal del Estado de Situación Financiera, de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
1	ACTIVO										
101	ACTIVO CORRIENTE	\$157.865,75	\$123.606,23	\$131.568,09	\$171.295,84	-\$34.259,52	-21,70%	\$7.961,86	6,44%	\$39.727,75	30,20%
10101	EFFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFFECTIVO	\$94.217,06	\$56.390,26	\$72.536,30	\$96.240,34	-\$37.826,80	-40,15%	\$16.146,04	28,63%	\$23.704,04	32,68%
1010101	Caja/Instituciones financieras privadas	\$94.217,06	\$56.390,26	\$72.536,30	\$96.240,34	-\$37.826,80	-40,15%	\$16.146,04	28,63%	\$23.704,04	32,68%
10102	ACTIVOS FINANCIEROS	\$44.635,51	\$46.333,11	\$48.532,27	\$59.495,13	\$1.697,60	3,80%	\$2.199,16	4,75%	\$10.962,86	22,59%
1010201	Depósitos a plazo	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
1010202	Cuentas y documentos a cobrar a clientes	\$26.811,30	\$29.671,03	\$43.272,68	\$6.510,90	\$2.859,73	10,67%	\$13.601,65	45,84%	-\$36.761,78	-84,95%
1010203	Documentos por cobrar a accionistas	\$18.791,47	\$17.629,34	\$6.325,87	\$54.175,38	-\$1.162,13	-6,18%	-\$11.303,47	-64,12%	\$47.849,51	756,41%
1010204	(-) Provisión por cuentas incobrables y deterioro	-\$967,26	-\$967,26	-\$1.066,28	-\$1.191,15	\$0,00	0,00%	-\$99,02	10,24%	-\$124,87	11,71%
10103	INVENTARIOS	\$4.236,72	\$4.186,09	\$4.200,31	\$4.317,63	-\$50,63	-1,20%	\$14,22	0,34%	\$117,32	2,79%
1010301	Inventarios repuestos, herramientas y accesorios	\$4.236,72	\$4.186,09	\$4.200,31	\$4.317,63	-\$50,63	-1,20%	\$14,22	0,34%	\$117,32	2,79%
10104	SERVICIOS Y OTROS PAGOS ANTICIPADOS	\$12.753,27	\$14.000,63	\$5.085,62	\$9.366,31	\$1.247,36	9,78%	-\$8.915,01	-63,68%	\$4.280,69	84,17%
1010401	Anticipos a proveedores	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
1010402	Otros anticipos entregados	\$12.753,27	\$14.000,63	\$5.085,62	\$9.366,31	\$1.247,36	9,78%	-\$8.915,01	-63,68%	\$4.280,69	84,17%
10105	ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES	\$2.023,19	\$2.696,14	\$1.213,59	\$1.876,43	\$672,95	33,26%	-\$1.482,55	-54,99%	\$662,84	54,62%
1010501	Crédito tributario a favor de la empresa (IVA)	\$1.745,80	\$1.431,05	\$0,00	\$720,77	-\$314,75	-18,03%	-\$1.431,05	-100,00%	\$720,77	0,00%
1010502	Crédito tributario a favor de la empresa (I. R.)	\$277,39	\$1.265,09	\$1.213,59	\$1.155,66	\$987,70	356,07%	-\$51,50	-4,07%	-\$57,93	-4,77%
102	ACTIVOS NO CORRIENTES	\$343.247,60	\$266.817,57	\$174.399,24	\$276.440,86	-\$76.430,03	-22,27%	-\$92.418,33	-34,64%	\$102.041,62	58,51%
10201	PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO	\$337.061,49	\$266.817,57	\$170.623,13	\$272.919,97	-\$70.243,92	-20,84%	-\$96.194,44	-36,05%	\$102.296,84	59,95%

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
1020101	Terrenos	\$140.079,87	\$117.579,87	\$23.146,80	\$91.146,80	-\$22.500,00	-16,06%	-\$94.433,07	-80,31%	\$68.000,00	293,78%
1020102	Edificios	\$120.834,94	\$120.834,94	\$138.649,48	\$205.649,62	\$0,00	0,00%	\$17.814,54	14,74%	\$67.000,14	48,32%
1020103	Instalaciones	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$10.816,12	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	\$10.816,12	0,00%
1020104	Muebles y enseres	\$30.442,33	\$29.489,24	\$29.861,93	\$29.351,44	-\$953,09	-3,13%	\$372,69	1,26%	-\$510,49	-1,71%
1020105	Maquinaria y equipo	\$23.042,15	\$18.050,55	\$16.848,56	\$13.126,70	-\$4.991,60	-21,66%	-\$1.201,99	-6,66%	-\$3.721,86	-22,09%
1020106	Equipo de computación	\$32.924,69	\$31.749,70	\$27.657,42	\$29.445,76	-\$1.174,99	-3,57%	-\$4.092,28	-12,89%	\$1.788,34	6,47%
1020107	Construcciones en curso y otros activos en tránsito	\$34.275,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	-\$34.275,00	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
1020108	Otros propiedad, planta y equipo	\$4.755,04	\$9.842,31	\$5.388,20	\$4.028,60	\$5.087,27	106,99%	-\$4.454,11	-45,25%	-\$1.359,60	-25,23%
1020109	Por contrato de arriendo financiero otros	\$1.114,55	\$62,50	\$2.859,88	\$0,00	-\$1.052,05	-94,39%	\$2.797,38	0,00%	-\$2.859,88	-100,00%
1020110	(-) Depreciación acumulada propiedades, planta y equipo	-\$38.437,19	-\$59.704,25	-\$47.434,27	-\$109.971,21	-\$21.267,06	55,33%	\$12.269,98	-20,55%	-\$62.536,94	131,84%
1020112	(-) Amortización acumulada de activos de exploración y explotación	-\$11.969,89	-\$1.087,29	-\$26.354,87	-\$673,86	\$10.882,60	-90,92%	-\$25.267,58	0,00%	\$25.681,01	-97,44%
10202	OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR NO CORRIENTES ACCIONISTAS LOCALES	\$2.910,00	\$0,00	\$500,00	\$2.620,89	-\$2.910,00	-100,00%	\$500,00	0,00%	\$2.120,89	424,18%
1020201	Otras cuentas por cobrar	\$2.910,00	\$0,00	\$500,00	\$2.620,89	-\$2.910,00	-100,00%	\$500,00	0,00%	\$2.120,89	424,18%
10203	OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	\$3.276,11	\$0,00	\$3.276,11	\$900,00	-\$3.276,11	-100,00%	\$3.276,11	0,00%	-\$2.376,11	-72,53%
1020301	Depósitos en garantía	\$3.276,11	\$0,00	\$3.276,11	\$900,00	-\$3.276,11	-100,00%	\$3.276,11	0,00%	-\$2.376,11	-72,53%
	TOTAL ACTIVO	\$501.113,35	\$390.423,80	\$305.967,33	\$447.736,70	-\$110.689,55	-22,09%	-\$84.456,47	-21,63%	\$141.769,37	46,33%
2	PASIVO										
201	PASIVO CORRIENTE	\$136.272,71	\$130.934,36	\$31.970,08	\$122.727,13	-\$5.338,35	-3,92%	-\$98.964,28	-75,58%	\$90.757,05	283,88%
20101	CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	\$28.361,82	\$5.181,07	\$5.003,30	\$20.991,44	-\$23.180,75	-81,73%	-\$177,77	-3,43%	\$15.988,14	319,55%
2010101	Proveedores	\$24.598,17	\$3.524,05	\$111,00	\$20.519,03	-\$21.074,12	-85,67%	-\$3.413,05	-96,85%	\$20.408,03	18385,61%
2010202	Otras	\$3.763,65	\$1.657,02	\$4.892,30	\$472,41	-\$2.106,63	-55,97%	\$3.235,28	195,25%	-\$4.419,89	-90,34%
20102	OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$3.641,83	\$13.000,00	\$4.031,15	\$6.446,51	\$9.358,17	256,96%	-\$8.968,85	-68,99%	\$2.415,36	59,92%

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
2010201	Locales	\$3.641,83	\$13.000,00	\$4.031,15	\$6.446,51	\$9.358,17	256,96%	-\$8.968,85	-68,99%	\$2.415,36	59,92%
20103	OTRAS OBLIGACIONES CORRIENTES	\$12.748,48	\$11.395,13	\$7.578,61	\$9.227,12	-\$1.353,35	-10,62%	-\$3.816,52	-33,49%	\$1.648,51	21,75%
2010301	Con la administración tributaria	\$114,15	\$298,32	\$40,55	\$591,31	\$184,17	161,34%	-\$257,77	-86,41%	\$550,76	1358,22%
2010302	Impuesto a la renta por pagar del ejercicio	\$4.024,18	\$2.158,66	\$3.200,32	\$3.265,69	-\$1.865,52	-46,36%	\$1.041,66	48,25%	\$65,37	2,04%
2010303	Con el IESS	\$2.301,30	\$824,46	\$914,06	\$2.221,67	-\$1.476,84	-64,17%	\$89,60	10,87%	\$1.307,61	143,06%
2010304	Por beneficios de ley a empleados	\$1.862,64	\$1.773,79	\$1.543,12	\$72,93	-\$88,85	-4,77%	-\$230,67	-13,00%	-\$1.470,19	-95,27%
2010305	Participación trabajadores por pagar del ejercicio	\$4.446,21	\$2.783,91	\$1.853,56	\$1.853,56	-\$1.662,30	-37,39%	-\$930,35	-33,42%	\$0,00	0,00%
2010306	Dividendos por pagar	\$0,00	\$0,00	\$27,00	\$27,00	\$0,00	0,00%	\$27,00	0,00%	\$0,00	0,00%
2010307	Otros	\$0,00	\$3.555,99	\$0,00	\$1.194,96	\$3.555,99	0,00%	-\$3.555,99	-100,00%	\$1.194,96	0,00%
20104	CUENTAS POR PAGAR A RELACIONADAS	\$90.125,72	\$92.962,94	\$10.978,55	\$78.951,78	\$2.837,22	3,15%	-\$81.984,39	-88,19%	\$67.973,23	619,15%
2010401	Préstamos de accionistas	\$90.125,72	\$92.962,94	\$10.978,55	\$78.951,78	\$2.837,22	3,15%	-\$81.984,39	-88,19%	\$67.973,23	619,15%
20105	ANTICIPOS	\$0,00	\$4.741,60	\$3.722,97	\$7.047,11	\$4.741,60	0,00%	-\$1.018,63	-21,48%	\$3.324,14	89,29%
2010501	Anticipos de clientes	\$0,00	\$4.741,60	\$3.722,97	\$4.774,11	\$4.741,60	0,00%	-\$1.018,63	-21,48%	\$1.051,14	28,23%
2010502	Otros anticipos recibidos	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$2.273,00	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	\$2.273,00	0,00%
20106	OTROS PASIVOS CORRIENTES	\$1.394,86	\$3.653,62	\$655,50	\$63,17	\$2.258,76	161,93%	-\$2.998,12	-82,06%	-\$592,33	-90,36%
2010601	Otros	\$1.394,86	\$3.653,62	\$655,50	\$63,17	\$2.258,76	161,93%	-\$2.998,12	-82,06%	-\$592,33	-90,36%
202	PASIVO NO CORRIENTE	\$97.757,08	\$30.567,59	\$74.003,31	\$57.007,83	-\$67.189,49	-68,73%	\$43.435,72	142,10%	-\$16.995,48	-22,97%
20201	OBLIGACIONES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$1.718,39	\$30.100,94	\$74.003,31	\$54.587,27	\$28.382,55	1651,69%	\$43.902,37	145,85%	-\$19.416,04	-26,24%
2020101	Locales	\$1.718,39	\$30.100,94	\$74.003,31	\$54.587,27	\$28.382,55	1651,69%	\$43.902,37	145,85%	-\$19.416,04	-26,24%
20202	CUENTAS POR PAGAR A RELACIONADAS	\$91.130,13	\$466,65	\$0,00	\$1.555,99	-\$90.663,48	-99,49%	-\$466,65	-100,00%	\$1.555,99	0,00%
2020201	Locales (socios o accionistas)	\$91.130,13	\$466,65	\$0,00	\$1.555,99	-\$90.663,48	-99,49%	-\$466,65	-100,00%	\$1.555,99	0,00%
20203	PROVISIONES POR BENEFICIOS A EMPLEADOS	\$4.908,56	\$0,00	\$0,00	\$864,57	-\$4.908,56	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$864,57	0,00%
2020301	Otros beneficios no corrientes para los empleados	\$4.908,56	\$0,00	\$0,00	\$864,57	-\$4.908,56	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$864,57	0,00%
TOTAL PASIVO		\$234.029,79	\$161.501,95	\$105.973,39	\$179.734,96	-\$72.527,84	-30,99%	-\$55.528,56	-34,38%	\$73.761,57	69,60%

Código	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
3	PATRIMONIO							\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
301	CAPITAL	\$19.038,00	\$17.085,00	\$18.265,00	\$19.405,00	-\$1.953,00	-10,26%	\$1.180,00	6,91%	\$1.140,00	6,24%
30101	Capital suscrito o asignado	\$19.405,00	\$17.452,00	\$18.265,00	\$19.405,00	-\$1.953,00	-10,06%	\$813,00	4,66%	\$1.140,00	6,24%
30102	Capital suscrito no pagado acciones en tesorería	-\$367,00	-\$367,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	0,00%	\$367,00	-100,00%	\$0,00	0,00%
302	APORTES DE SOCIOS O ACCIONISTAS PARA FUTURA CAPITALIZACIÓN	\$124.574,09	\$108.409,04	\$123.518,99	\$148.118,09	-\$16.165,05	-12,98%	\$15.109,95	13,94%	\$24.599,10	19,92%
303	RESERVAS	\$5.239,85	\$4.017,39	\$8.926,18	\$9.157,87	-\$1.222,46	-23,33%	\$4.908,79	122,19%	\$231,69	2,60%
30301	Reserva legal	\$5.239,85	\$4.017,39	\$5.441,36	\$5.519,53	-\$1.222,46	-23,33%	\$1.423,97	35,45%	\$78,17	1,44%
30302	Reservas facultativas y estatutaria	\$0,00	\$0,00	\$3.484,82	\$3.638,34	\$0,00	0,00%	\$3.484,82	0,00%	\$153,52	4,41%
304	OTROS RESULTADOS INTEGRALES	\$57.748,61	\$49.403,46	-\$40,00	\$49.403,46	-\$8.345,15	-14,45%	-\$49.443,46	-100,08%	\$49.443,46	0,00%
30401	Superávit o déficit por revaluación de propiedades, planta y equipo	\$57.748,61	\$49.403,46	-\$40,00	\$49.443,46	-\$8.345,15	-14,45%	-\$49.443,46	-100,08%	\$49.483,46	0,00%
30402	Otro superávit por revaluación	\$0,00	\$0,00	\$0,00	-\$40,00	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	-\$40,00	0,00%
305	RESULTADOS ACUMULADOS	\$51.912,52	\$62.724,62	\$37.877,29	\$32.742,54	\$10.812,10	20,83%	-\$24.847,33	-39,61%	-\$5.134,75	-13,56%
30501	Ganancias acumuladas	\$51.943,63	\$69.686,50	\$56.917,62	\$53.266,24	\$17.742,87	34,16%	-\$12.768,88	-18,32%	-\$3.651,38	-6,42%
30502	(-) Pérdidas acumuladas	-\$31,11	-\$6.961,88	-\$19.040,33	-\$20.523,70	-\$6.930,77	0,00%	-\$12.078,45	173,49%	-\$1.483,37	7,79%
306	RESULTADOS DEL EJERCICIO	\$8.570,49	-\$12.717,66	\$11.446,48	\$9.174,78	-\$4.147,17	-248,39%	-\$1.271,18	-190,00%	-\$2.271,70	-19,85%
30601	Ganancia neta del periodo	\$8.570,49	\$1.422,78	\$12.050,98	\$10.764,27	\$9.993,27	-83,40%	\$13.473,76	747,00%	-\$1.286,71	-10,68%
30602	(-) Pérdida neta del periodo	\$0,00	-\$14.140,44	-\$604,50	-\$1.589,49	-\$14.140,44	0,00%	-\$14.744,94	-95,73%	-\$984,99	162,94%
	TOTAL PATRIMONIO	\$267.083,56	\$228.921,85	\$199.993,94	\$268.001,74	-\$38.161,71	-14,29%	-\$28.927,91	-12,64%	\$68.007,80	34,00%
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$501.113,35	\$390.423,80	\$305.967,33	\$447.736,70	-\$110.689,55	-22,09%	-\$84.456,47	-21,63%	\$141.769,37	46,33%

Anexo 4

Estado horizontal del Estado de Resultados de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja periodo 2019-2022

CÓDIGO	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
4	INGRESOS										
401	INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	\$322.660,87	\$113.002,88	\$169.110,06	\$290.678,04	-\$209.657,99	-64,98%	\$56.107,18	49,65%	\$121.567,98	71,89%
40101	Venta de bienes gravados con tarifa diferente de 0% de IVA	\$14.388,96	\$5.595,00	\$10.180,00	\$108.357,99	-\$8.793,96	-61,12%	\$4.585,00	81,95%	\$98.177,99	964,42%
40102	Ventas locales gravadas con tarifa cero o exentas de IVA	\$162.647,00	\$53.961,47	\$66.610,20	\$0,00	-\$108.685,53	-66,82%	\$12.648,73	23,44%	-\$66.610,20	-100,00%
40103	Prestaciones locales de servicios gravados con tarifa cero o exentas de IVA	\$83.870,31	\$53.446,41	\$92.319,86	\$182.320,05	-\$30.423,90	-36,27%	\$38.873,45	72,73%	\$90.000,19	97,49%
40104	Rentas exentas de donaciones y aportaciones de otras locales	\$61.754,60	\$0,00	\$0,00	\$0,00	-\$61.754,60	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
402	INGRESOS FINANCIEROS	\$383,51	\$786,79	\$867,26	\$1.000,67	\$403,28	105,16%	\$80,47	10,23%	\$133,41	15,38%
40201	Ingresos financieros interés con instituciones financieras relacionadas locales	\$147,10	\$763,40	\$751,11	\$1.000,00	\$616,30	418,97%	-\$12,29	-1,61%	\$248,89	33,14%
40202	Ingresos financieros intereses con instituciones financieras no relacionadas locales	\$236,41	\$23,39	\$116,15	\$0,67	-\$213,02	-90,11%	\$92,76	396,58%	-\$115,48	-99,42%
403	OTROS INGRESOS	\$116.587,91	\$116.721,54	\$133.656,62	\$76.947,43	\$133,63	0,11%	\$16.935,08	14,51%	-\$56.709,19	-42,43%
40301	Otras rentas gravadas	\$116.587,91	\$116.721,54	\$133.656,62	\$76.947,43	\$133,63	0,11%	\$16.935,08	14,51%	-\$56.709,19	-42,43%
	TOTAL INGRESOS	\$439.632,29	\$230.511,21	\$303.633,94	\$368.626,14	-\$209.121,08	-47,57%	\$73.122,73	31,72%	\$64.992,20	21,40%
501	COSTO DE VENTAS Y PRODUCCIÓN										
50101	MATERIALES UTILIZADOS O PRODUCTOS VENDIDOS	\$14.373,54	\$2.139,26	\$6.449,00	\$12.720,97	-\$12.234,28	-85,12%	\$4.309,74	201,46%	\$6.271,97	97,25%
5010101	(+) Compras netas locales de bienes no producidos por la compañía	\$14.373,54	\$2.139,26	\$6.449,00	\$12.720,97	-\$7.249,57	-77,21%	\$4.309,74	201,46%	\$6.271,97	97,25%
502	GASTOS										
50201	GASTOS POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS Y HONORARIOS	\$193.448,99	\$130.679,27	\$135.161,20	\$174.551,52	-\$62.769,72	-32,45%	\$4.481,93	3,43%	\$39.390,32	29,14%
5020101	Sueldos, salarios y demás remuneraciones	\$106.542,56	\$68.090,94	\$59.391,54	\$103.998,43	-\$38.451,62	-36,09%	-\$8.699,40	-12,78%	\$44.606,89	75,11%

CÓDIGO	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
5020102	Aporte a la seguridad social (Incluido fondo de reserva)	\$18.839,25	\$10.057,92	\$9.556,57	\$11.446,30	-\$8.781,33	-46,61%	-\$501,35	-4,98%	\$1.889,73	19,77%
5020103	Beneficios sociales e indemnizaciones	\$17.856,37	\$9.397,95	\$2.516,44	\$10.746,85	-\$8.458,42	-47,37%	-\$6.881,51	-73,22%	\$8.230,41	327,07%
5020104	Gasto planes de beneficios a empleados	\$0,00	\$1.822,09	\$3.545,06	\$350,00	\$1.822,09	0,00%	\$1.722,97	94,56%	-\$3.195,06	-90,13%
5020105	Honorarios, comisiones y dietas a personas naturales	\$32.522,01	\$37.949,90	\$60.151,59	\$43.502,78	\$5.427,89	16,69%	\$22.201,69	58,50%	-\$16.648,81	-27,68%
5020106	Honorarios a extranjeros por servicios ocasionales	\$17.688,80	\$3.360,47	\$0,00	\$4.507,16	-\$14.328,33	-81,00%	-\$3.360,47	-100,00%	\$4.507,16	0,00%
50202	GASTOS POR DEPRECIACIONES	\$16.983,56	\$11.406,73	\$16.707,71	\$23.842,22	-\$5.576,83	-32,84%	\$5.300,98	46,47%	\$7.134,51	42,70%
5020201	Gasto depreciación acelerada Propiedad, planta y equipo	\$1.509,02	\$10.527,24	\$7.135,37	\$23.842,22	\$9.018,22	597,62%	-\$3.391,87	-32,22%	\$16.706,85	234,14%
5020202	Gasto depreciación no acelerada Propiedad, planta y equipo	\$15.474,54	\$879,49	\$9.572,34	\$0,00	-\$14.595,05	-94,32%	\$8.692,85	988,40%	-\$9.572,34	-100,00%
50203	GASTO DE AMORTIZACIÓN	\$79,32	\$79,32	\$79,32	\$655,22	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	\$575,90	726,05%
5020301	Del costo histórico de activos	\$79,32	\$79,32	\$79,32	\$655,22	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	\$575,90	726,05%
50204	(-) PÉRDIDAS NETAS POR DETERIORO EN EL VALOR	\$4.984,71	\$0,00	\$0,00	\$0,00	-\$4.984,71	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
5020401	Costo de inventarios	\$306,36	\$0,00	\$0,00	\$0,00	-\$306,36	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
5020402	Costo de propiedad planta y equipo	\$4.678,35	\$0,00	\$0,00	\$0,00	-\$4.678,35	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%
50205	PÉRDIDAS NETAS POR DETERIORO EN EL VALOR	\$254,65	\$0,00	\$0,00	\$3.823,15	-\$254,65	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$3.823,15	0,00%
5020501	Gastos perdida por deterioro en el valor de propiedad planta y equipo	\$254,65	\$0,00	\$0,00	\$3.823,15	-\$254,65	-100,00%	\$0,00	0,00%	\$3.823,15	0,00%
50206	GASTOS DE PROVISIONES	\$255,99	\$0,00	\$99,02	\$0,00	-\$255,99	-100,00%	\$99,02	0,00%	-\$99,02	-100,00%
5020601	Otros	\$255,99	\$0,00	\$99,02	\$0,00	-\$255,99	-100,00%	\$99,02	0,00%	-\$99,02	-100,00%
50207	OTROS GASTOS	\$192.607,69	\$86.876,78	\$111.374,85	\$132.365,83	-\$105.730,91	-54,89%	\$24.498,07	28,20%	\$20.990,98	18,85%
5020701	Promoción y publicidad	\$2.058,82	\$925,55	\$1.061,18	\$757,38	-\$1.133,27	-55,04%	\$135,63	14,65%	-\$303,80	-28,63%
5020702	Mantenimiento y reparaciones	\$12.801,75	\$4.281,24	\$9.686,32	\$2.260,48	-\$8.520,51	-66,56%	\$5.405,08	126,25%	-\$7.425,84	-76,66%
5020703	Arrendamiento de bienes inmuebles	\$7.348,77	\$6.907,60	\$7.384,50	\$6.781,05	-\$441,17	-6,00%	\$476,90	6,90%	-\$603,45	-8,17%
5020704	Gasto Comisiones	\$558,44	\$238,45	\$163,59	\$291,38	-\$319,99	-57,30%	-\$74,86	-31,39%	\$127,79	78,12%
5020705	Seguros y reaseguros (Primas y cesiones)	\$58,80	\$185,15	\$839,41	\$58,80	\$126,35	214,88%	\$654,26	353,37%	-\$780,61	-93,00%
5020706	Transporte	\$34.944,85	\$10.164,06	\$13.782,75	\$22.969,67	-\$24.780,79	-70,91%	\$3.618,69	35,60%	\$9.186,92	66,66%
5020707	Gastos de gestión (Agasajos a accionistas, trabajadores y clientes)	\$6.483,80	\$497,69	\$1.280,38	\$11.122,38	-\$5.986,11	-92,32%	\$782,69	157,26%	\$9.842,00	768,68%
5020708	Gastos de viajes	\$664,85	\$180,00	\$624,00	\$3.427,90	-\$484,85	-72,93%	\$444,00	246,67%	\$2.803,90	449,34%

CÓDIGO	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
5020709	Gastos de servicios públicos (Agua, energía, luz y telecomunicaciones)	\$7.318,42	\$6.414,33	\$6.615,54	\$10.618,83	-\$904,09	-12,35%	\$201,21	3,14%	\$4.003,29	60,51%
5020710	Notarios y registradores de la propiedad o mercantiles	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$216,33	\$0,00	0,00%	\$0,00	0,00%	\$216,33	0,00%
5020711	Impuestos, contribuciones y otros	\$6.718,42	\$5.704,67	\$4.999,90	\$6.458,27	-\$1.013,75	-15,09%	-\$704,77	-12,35%	\$1.458,37	29,17%
5020712	Gastos combustibles y lubricantes	\$17,86	\$0,00	\$3,14	\$0,00	-\$17,86	-100,00%	\$3,14	0,00%	-\$3,14	-100,00%
5020713	Suministros y materiales	\$7.510,50	\$7.050,70	\$10.606,40	\$1.753,97	-\$459,80	-6,12%	\$3.555,70	50,43%	-\$8.852,43	-83,46%
5020714	IVA que se carga al gasto	\$10.939,35	\$7.292,75	\$9.492,89	\$0,00	-\$3.646,60	-33,33%	\$2.200,14	30,17%	-\$9.492,89	-100,00%
5020715	Gastos no deducibles	\$2,41	\$170,71	\$76,72	\$0,00	\$168,30	0,00%	-\$93,99	-55,06%	-\$76,72	-100,00%
5020716	Gastos otros gastos	\$95.180,65	\$36.863,88	\$44.758,13	\$65.649,39	-\$58.316,77	-61,27%	\$7.894,25	21,41%	\$20.891,26	46,68%
50208	COSTOS DE TRANSACCIÓN (COMISIONES BANCARIAS, HONORARIOS, TASAS, ENTRE OTROS)	\$7.011,73	\$182,48	\$94,34	\$6,78	-\$6.829,25	-97,40%	-\$88,14	-48,30%	-\$87,56	-92,81%
5020801	Gastos intereses bancarios relacionados local	\$6.986,28	\$127,39	\$55,27	\$0,00	-\$6.858,89	-98,18%	-\$72,12	-56,61%	-\$55,27	-100,00%
5020802	Gastos transacción (comisiones bancarias, honorarios, tasas, entre otros) no relacionados local	\$25,45	\$55,09	\$39,07	\$6,78	\$29,64	116,46%	-\$16,02	-29,08%	-\$32,29	-82,65%
50209	GASTOS INTERESES CON INSTITUCIONES FINANCIERAS	\$1.537,96	\$2.678,23	\$7.042,45	\$8.469,19	\$1.140,27	74,14%	\$4.364,22	162,95%	\$1.426,74	20,26%
5020901	Gastos con interés con instituciones financieras relacionadas local	\$9,57	\$24,39	\$6.906,63	\$8.459,00	\$14,82	154,86%	\$ 6.882,24	28217,47%	\$1.552,37	22,48%
5020902	Gasto intereses con instituciones financieras con instituciones financieras no relacionadas local	\$1.528,39	\$1.313,52	\$47,66	\$10,19	-\$214,87	-14,06%	-\$1.265,86	-96,37%	-\$37,47	-78,62%
5020903	Intereses pagados a terceros relacionados local	\$0,00	\$1.340,32	\$88,16	\$0,00	\$1.340,32	0,00%	-\$1.252,16	-93,42%	-\$88,16	-100,00%
50210	IMPUESTOS Y PARTICIPACIÓN A EMPLEADOS	\$4.509,93	\$9.357,51	\$15.256,29	\$3.016,49	\$4.847,58	107,49%	\$5.898,78	63,04%	-\$12.239,80	-80,23%
5021001	15% Participación trabajadores	\$1.949,29	\$239,52	\$0,00	\$152,63	-\$1.709,77	-87,71%	-\$239,52	-100,00%	\$152,63	0,00%
5021002	Impuesto a la renta causado	\$2.450,51	\$263,44	\$1.978,29	\$3.275,97	-\$2.187,07	-89,25%	\$1.714,85	650,95%	\$1.297,68	65,60%
5021003	Reserva legal	\$110,13	\$8.854,55	\$13.278,00	-\$412,11	\$8.744,42	7940,09%	\$4.423,45	49,96%	-\$13.690,11	-103,10%
	TOTAL COSTOS OPERACIONALES	\$14.373,54	\$2.139,26	\$6.449,00	\$12.720,97	-\$12.234,28	-85,12%	\$4.309,74	201,46%	\$6.271,97	97,25%

CÓDIGO	Cuentas	2019	2020	2021	2022	2020		2021		2022	
						Variación Absoluta 2020-2019	Variación Relativa % 2020-2019	Variación Absoluta 2021-2020	Variación Relativa % 2021-2020	Variación Absoluta 2022-2021	Variación Relativa % 2022-2021
	TOTAL GASTOS	\$416.688,26	\$241.089,61	\$285.738,46	\$346.730,40	-\$175.598,65	-42,14%	\$44.648,85	18,52%	\$60.991,94	21,35%
	TOTAL COSTOS Y GASTOS	\$431.061,80	\$243.228,87	\$292.187,46	\$359.451,37	-\$187.832,93	-43,57%	\$48.958,59	20,13%	\$67.263,91	23,02%
600	Ganancia o pérdida del ejercicio	\$8.570,49	-\$12.717,66	\$11.446,48	\$9.174,77	-\$4.147,17	-248,39%	-\$1.271,18	-190,00%	-\$2.271,71	-19,85%

Anexo 5

Análisis de los indicadores financieros del sector de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019-2022

Indicador de Liquidez

$$\text{Liquidez corriente} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

Años	Montos	Resultado
2019	\$157.865,75	\$1,16
	\$136.272,71	
2020	\$123.606,23	\$0,94
	\$130.934,36	
2021	\$131.568,09	\$4,12
	\$31.970,08	
2022	\$171.295,84	\$1,40
	\$122.727,13	

Indicadores de Endeudamiento

$$\text{Endeudamiento del activo} = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$$

Años	Montos	Resultado
2019	\$234.029,79	46,70%
	\$501.113,35	
2020	\$161.501,95	41,37%
	\$390.423,80	
2021	\$105.973,39	34,64%
	\$305.967,33	
2022	\$179.734,96	40,14%
	\$447.736,70	

$$\text{Endeudamiento patrimonial} = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio}}$$

Años	Montos	Resultado
2019	\$234.029,79	0,88

	\$267.083,56	
2020	\$161.501,95	0,71
	\$228.921,85	
2021	\$105.973,39	0,53
	\$199.993,94	
2022	\$179.734,96	0,67
	\$268.001,74	

$$\text{Endeudamiento del Activo Fijo} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo Neto}}$$

Años	Montos	Resultado
2019	\$267.083,56	0,79
	\$337.061,49	
2020	\$228.921,85	0,86
	\$266.817,57	
2021	\$199.993,94	1,17
	\$170.623,13	
2022	\$268.001,74	0,98
	\$272.919,97	

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

Años	Montos	Resultado
2019	\$501.113,35	1,88
	\$267.083,56	
2020	\$390.423,80	1,71
	\$228.921,85	
2021	\$305.967,33	1,53
	\$199.993,94	
2022	\$447.736,70	1,67
	\$268.001,74	

Indicadores de Rentabilidad

$$\text{Rentabilidad neta del activo (ROA)} = \left(\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \right) \times \left(\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo total}} \right)$$

Años	Montos	Resultado
2019	\$8.570,49	1,71%
	\$501.113,35	
2020	-\$12.717,66	-3,26%
	\$390.423,80	
2021	\$11.446,48	3,74%
	\$305.967,33	
2022	\$9.174,77	2,05%
	\$447.736,70	

$$\text{Rentabilidad del patrimonio (ROE)} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Total patrimonio}}$$

Años	Montos	Resultado
2019	\$8.570,49	3,21%
	\$267.083,56	
2020	-\$12.717,66	-5,56%
	\$228.921,85	
2021	\$11.446,48	5,72%
	\$199.993,94	
2022	\$9.174,77	3,42%
	\$268.001,74	

Anexo 6

Análisis individual de los indicadores financieros de las compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja, periodo 2019-2022

COMPAÑÍAS DE TAXIS DE LA CIUDAD DE LOJA																
INDICADORES	FORMULA	AÑOS	Occidentaxi	Taxi	Sur	Taxis	Trans	Taxi Loja	Taxi	Taxis	Taxi Loja	Taxi	Taxis	Taxi	Taxis	Electri
			S.A.	Rivaloja	Amigo	Ciudad	Peñasur S.	Norte	Andina Sur	Julio	Loja	Ordoñez	Turística	Discataxi	Taxopel	Inmaculada
			S.A.	S.A.	Express	Victoria	A.	Lojanorpri	Ecuador-	Espinosa	Turisoj	Loja S.A.	Txloja	S.A.	Tenor	Loja
			S.A.	Ravloja	Suramex	S.A. Ciuvic		S.A.	Loja S.A.	Loja S.A.	S.A.		S.A.		C.A	Ecologur
Liquidez Corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	2019	18,31	1,27	25,36	25,04	0,88	0,05	0,38	3,48	0,98	0,00	3,89	3,63	2,26	0,00
		2020	2,07	1,76	18,92	63,32	0,35	0,16	0,20	3,33	1,14	0,00	2,23	0,00	6,25	0,91
		2021	2,22	1,52	9,17	0,00	1,68	0,00	2,31	3,94	1,66	0,00	5,10	10,96	1,45	5,10
		2022	3,46	1,97	67,40	0,00	1,22	0,17	2,53	3,20	2,28	0,00	3,65	1,85	6,11	1,72
		Promedio	6,51	1,63	30,21	22,09	1,03	0,09	1,35	3,49	1,52	0,00	3,72	4,11	4,02	1,93
Endeudamiento del Activo	Pasivo Total/ Activo Total	2019	40,45%	61,19%	28,47%	3,19%	88,68%	56,10%	48,83%	26,69%	92,26%	0,00%	25,74%	83,25%	6,95%	10,71%
		2020	37,79%	27,88%	31,17%	1,26%	20,60%	59,16%	50,54%	27,27%	87,50%	0,00%	44,79%	0,00%	1,01%	30,16%
		2021	36,65%	37,59%	37,18%	0,00%	16,95%	0,00%	33,07%	23,18%	60,13%	0,00%	18,92%	56,70%	3,93%	4,70%
		2022	37,26%	40,84%	29,35%	0,00%	38,93%	58,25%	39,50%	28,69%	43,91%	0,00%	24,28%	52,53%	1,58%	46,53%
		Promedio	38,04%	41,87%	31,54%	1,11%	41,29%	43,38%	42,99%	26,46%	70,95%	0,00%	28,43%	48,12%	3,37%	23,03%
Endeudamiento Patrimonial	Pasivo Total/ Patrimonio	2019	0,68	1,58	0,40	0,03	7,84	1,28	0,95	0,36	11,92	0,00	0,35	4,97	0,07	0,12
		2020	0,61	0,39	0,45	0,01	0,26	1,45	1,02	0,37	7,00	0,00	0,81	0,00	0,01	0,43
		2021	0,58	0,60	0,59	0,00	0,20	0,00	0,49	0,30	1,51	0,00	0,23	1,31	0,04	0,05
		2022	0,59	0,69	0,42	0,00	0,64	1,40	0,65	0,40	0,78	0,00	0,32	1,11	0,02	0,87
		Promedio	0,61	0,81	0,46	0,01	2,23	1,03	0,78	0,36	5,30	0,00	0,43	1,85	0,04	0,37
Endeudamiento de Activo Fijo	Patrimonio / Activo Fijo Neto	2019	2,87	1,24	0,88	4,78	0,51	0,45	0,63	10,11	0,83	3,19	1,24	0,21	1,10	2,44
		2020	2,87	1,42	0,90	4,92	0,86	0,45	0,55	7,94	0,00	2,28	1,27	0,00	1,06	0,96
		2021	3,42	1,45	0,85	5,13	1,16	0,00	2,82	8,97	0,00	2,80	1,27	0,53	1,02	2,24
		2022	2,86	1,60	1,01	2,56	1,16	0,46	0,00	8,67	0,00	2,76	13,47	0,54	1,09	4,70
		Promedio	3,01	1,43	0,91	4,35	0,92	0,34	1,00	8,92	0,21	2,76	4,31	0,32	1,07	2,59
Apalancamiento	Activo Total / Patrimonio	2019	1,68	2,58	1,40	1,03	8,84	2,28	1,95	1,36	12,92	1,00	1,35	5,97	1,07	1,12
		2020	1,61	1,39	1,45	1,01	1,26	2,45	2,02	1,37	8,00	1,00	1,81	0,00	1,01	1,43
		2021	1,58	1,60	1,59	1,00	1,20	0,00	1,49	1,30	2,51	1,00	1,23	2,31	1,04	1,05
		2022	1,59	1,69	1,42	1,00	1,64	2,40	1,65	1,40	1,78	1,00	1,32	2,11	1,02	1,87
		Promedio	1,61	1,81	1,46	1,01	3,23	1,78	1,78	1,36	6,30	1,00	1,43	2,60	1,04	1,37
Rentabilidad del Activo (ROA)	Utilidad neta/Activo total	2019	0,00	0,05	0,00	0,01	0,00	0,00	0,08	0,05	0,00	0,00	0,15	0,01	0,00	0,00
		2020	0,00	0,07	0,00	0,04	0,10	0,00	-0,07	-0,20	0,01	-0,01	0,01	0,00	-0,04	-0,58
		2021	0,09	0,02	0,00	0,04	0,04	0,00	0,01	0,17	0,02	0,17	0,00	0,00	-0,04	0,15
		2022	-0,03	0,03	0,01	0,04	0,00	0,00	0,23	-0,01	-0,03	-0,01	0,00	0,01	0,05	0,21
		Promedio	0,02	0,04	0,00	0,03	0,03	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,04	0,04	0,01	-0,01
		2019	0,00	0,12	0,00	0,01	0,03	0,00	0,16	0,07	0,00	0,00	0,21	0,08	0,00	0,00

Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Utilidad neta/Patrimonio	2020	0,00	0,09	0,00	0,04	0,12	0,00	-0,14	-0,27	0,04	-0,01	0,02	0,00	-0,04	-0,83
		2021	0,15	0,03	0,00	0,04	0,04	0,00	0,02	0,23	0,05	0,17	0,00	0,00	-0,04	0,16
		2022	-0,04	0,06	0,02	0,04	0,00	0,00	0,37	-0,02	-0,05	-0,01	0,00	0,03	0,05	0,40
		Promedio	0,03	0,07	0,01	0,03	0,05	0,00	0,10	0,00	0,01	0,04	0,06	0,03	-0,01	-0,07

Anexo 7

Entrevista estructurada aplicada a gerentes generales de compañías de transporte comercial de taxis de la ciudad de Loja



Universidad
Nacional
de Loja

Con el objetivo de conocer el impacto financiero en las compañías de transporte comercial de taxis en tiempos de pandemia COVID-19. Solicito de la manera más comedida contestar las siguientes preguntas, la información brindada en esta entrevista, será utilizada únicamente para los propósitos de la investigación. Agradezco su colaboración.

1. Nombre de la compañía de taxi
2. Cargo que ocupa
3. Edad
4. Género: Masculino () Femenino () Otros ()
5. Nivel de formación
6. ¿Cuáles fueron las medidas que tuvo que adoptar la compañía frente a la pandemia del covid-19 en el año 2019-2022?
7. ¿Cuáles fueron los problemas más críticos que se presentaron en el momento de la pandemia?
8. ¿Piensa usted que las acciones aplicadas por el gobierno ante la pandemia del covid-19 fueron acciones pertinentes para enfrentar la situación de este sector del taxista?
9. ¿Se gestionó con alguna institución para que se capacite al personal que labora en el transporte sobre medidas de bioseguridad ante la aparición del covid-19?
10. ¿Para equipar los vehículos con las medidas de bioseguridad, se gestionó por medio de su gremio con alguna empresa para dicha implementación?
11. ¿Cuáles han sido los canales de financiamiento que la compañía de transporte ha utilizado para solventar la situación financiera durante y después de pandemia?
12. ¿Cuál es la situación actual de las compañías de transporte de taxis después de haber pasado el covid-19?
13. ¿Cree usted que sería necesario implementar un plan de contingencias en caso de futuros eventos de salud cómo el de la Covid-19?

Anexo 8

Entrevista y Análisis crítico

Tema	Entrevista	Análisis crítico
Datos del entrevistado	<p>E1 - Ingeniero agrónomo, gerente general de la compañía, de 52 años edad.</p>	<p>La edad de los gerentes de las compañías de taxis de la ciudad de Loja es de 52 años, de los cuales 4 gerentes son hombres y 2 mujeres, el 50 % de los gerentes cuentan con educación formal (título de tercer nivel) y el 50 % restante nivel secundario (título de bachiller), concluyendo que es más común la representación del género masculino en las gerencias de las compañías.</p>
	<p>E2 - Licenciada en Secretariado ejecutivo, gerente general de la compañía de 61 años de edad.</p>	
	<p>E3 - Abogado, gerente general de la compañía de 47 años de edad.</p>	
	<p>E4 - Gerente general de la compañía, con formación educativa de nivel secundario de 49 años de edad</p>	
	<p>E5 - Gerente general de la compañía, con educación de secundaria, de 51 años de edad.</p>	
	<p>E6 - Gerente general, con educación de nivel secundario, de 52 años de edad</p>	
Medidas adoptadas por la compañía frente a la pandemia COVID - 19	<p>E1 - Se acogieron a los decretos emitidos por el COE Nacional, implementando en sus unidades mamparas, desinfección a diario de los vehículos y el uso obligatorio de mascarillas.</p>	<p>Todas las compañías en su totalidad se acogieron a las medidas dictadas por parte del COE Nacional, en todas las compañías se consideró y se obligó el uso de las medidas de bioseguridad como mascarillas, alcohol, gel y colocación de mamparas en todas las unidades, permitiendo separar al conductor y pasajeros, de esta manera evitar y controlar la propagación de la pandemia del Covid - 19.</p>
	<p>E2 - Se acogieron a las medidas del COE Nacional, realizaban a diario la fumigación de las unidades y se colocó mamparas de separación en todas las unidades de taxis.</p>	
	<p>E3 - Se equipó las unidades con mamparas y los conductores debían utilizar obligatoriamente los protectores faciales, además, se realizaba la fumigación de cada vehículo diariamente, antes de iniciar el recorrido diario y al finalizar la jornada.</p>	
	<p>E4 - Trabajaron con las disposiciones del COE Nacional, no paralizaron al 100% las actividades, prestaron el servicio de movilización de alimentos y medicamento. No se cobró un mes de mensualidad con la finalidad de brindar un apoyo económico a cada socio.</p>	
	<p>E5 - Se realizó la fumigación de las unidades, tomando en cuenta todas las medidas de bioseguridad dictadas por el COE Nacional</p>	
	<p>E6 - Se paralizaron las actividades durante 3 meses, se acogió a las medidas dictadas por el COE Nacional y Cantonal.</p>	

Tema	Entrevista	Análisis crítico
Problemas críticos que se presentaron durante la pandemia	<p align="center">E1</p> <p>-Reducción de personal administrativo, se suspendió el servicio de internet, rastreo satelital y de la frecuencia de radio. Algunos socios decidieron vender sus unidades debido a la falta de solvencia económica, por el refinanciamiento que las instituciones financieras aplicaron a las deudas con los altos intereses.</p>	<p>Los problemas más representativos de las diferentes compañías, se acentuó en las deudas de cada socio, al no poder solventar las obligaciones contraídas se vieron en la necesidad de vender sus unidades a precios muy bajos, representando una gran pérdida económica. Adicional se evidenció que a causa de la pandemia por Covid – 19, existió el fallecimiento de socios en las compañías.</p>
	<p align="center">E2</p> <p>-El problema más crítico fue el refinanciamiento de las deudas de cada socio, por ende, se vieron en la necesidad de vender sus unidades para poder solventar las deudas.</p>	
	<p align="center">E3</p> <p>-Durante la pandemia se registró el fallecimiento de dos socios de la compañía, con la paralización de las actividades, la economía de cada socio disminuyó.</p>	
	<p align="center">E4</p> <p>-No existieron problemas mayores, todos los socios manejaron la situación de la mejor manera sin registrarse ningún contagio en los miembros de la compañía. Dentro del ámbito económico, algunos socios se vieron en la necesidad de vender sus unidades, por no contar con ingresos que les permitan solventar las deudas.</p>	
	<p align="center">E5</p> <p>-Se registró complicaciones en la salud de tres socios siendo necesario la utilización de oxígeno.</p>	
	<p align="center">E6</p> <p>-Durante la pandemia se suscitó el fallecimiento de un compañero, mientras que otros socios optaron por vender sus unidades debido al sobreendeudamiento.</p>	
Medidas adoptadas por el gobierno	<p align="center">E1</p> <p>-No estuvieron acorde ya que al inicio no existían casos de Covid - 19 en la ciudad, sin embargo, se cumplió con las medidas de confinamiento y/o cuarentenas dispuestas por el gobierno.</p>	<p>En cuanto a las medidas adoptadas por el gobierno nacional, las compañías tienen una opinión dividida, ya que, en su mayoría coinciden en estar de acuerdo con las acciones tomadas por el gobierno, con el fin de controlar la pandemia, sin embargo, la otra mitad mencionan que no fue la mejor decisión ya que los socios dependían de la actividad económica para</p>
	<p align="center">E2</p> <p>-Si estuvieron de acuerdo con las medidas aplicadas, pero existió inconformidad por los socios de las compañías debido al incumplimiento del gobierno con respecto al refinanciamiento de las deudas; ya que no se condonaron, si más bien generó un interés sobre interés a las deudas adquiridas.</p>	
	<p align="center">E3</p> <p>-En un momento inicial si se estuvo de acuerdo con las medidas tomadas, sin embargo, la cuarentena total afectó muy gravemente a la economía de la población.</p>	
	<p align="center">E4</p>	

Tema	Entrevista	Análisis crítico
para enfrentar la situación en el sector del taxista	<p>-No se estuvo de acuerdo con el encierro total, ya que, todos los socios tenían deudas y era necesario trabajar para cubrir las mismas.</p> <p>E5</p> <p>-Se considera que las acciones tomadas por el gobierno fueron las pertinentes, ya que, permitió controlar la enfermedad y tomar las medidas necesarias.</p> <p>E6</p> <p>-No era la solución más viable recluir a todas las personas, podrían haberlo manejado tomando en cuenta las medidas de bioseguridad.</p>	cumplir con las obligaciones adquiridas.
Gestión de capacitaciones para socios y personal de la compañía con respecto a la bioseguridad frente al COVID-19	<p>E1</p> <p>-Las capacitaciones se gestionaron directamente con la unidad de tránsito del municipio.</p> <p>E2</p> <p>-No se realizó ninguna capacitación.</p> <p>E3</p> <p>-Se aplicaron los lineamientos del COE Nacional, pero no se gestionó ninguna capacitación para el manejo de la pandemia.</p> <p>E4</p> <p>-Se solicito realizar una capacitación, sin embargo, no se tuvo respuesta por parte de las autoridades correspondientes.</p> <p>E5</p> <p>-Se había solicitado apoyo, pero no se tuvo una respuesta favorable.</p> <p>E6</p> <p>-Se recibieron charlas virtuales dictadas por parte del Ministerio de Salud Pública.</p>	En su mayoría las compañías de taxis no gestionaron alguna capacitación y más bien esperaron la ayuda del Ministerio de Salud Pública o de entidades como la municipalidad, sin encontrar, una ayuda favorable por dichas instituciones.
Autogestión para el equipamiento de las unidades	<p>E1</p> <p>-No se gestionó con ninguna entidad, todos los gastos fueron asumidos por cuenta propia de cada socio.</p> <p>E2</p> <p>-No existió apoyo de ninguna institución al sector del taxista, todos los gastos fueron responsabilidad directa de cada socio de la compañía.</p> <p>E3</p> <p>-No se realizó ninguna autogestión, todos los gastos fueron por cuenta propia de los socios.</p> <p>E4</p> <p>-No se realizó ninguna autogestión, y todos los gastos los asumieron por cuenta propia cada socio de la compañía.</p> <p>E5</p>	En este punto absolutamente todas las compañías coinciden que no se realizó ninguna autogestión ni tampoco recibieron apoyo, todos los gastos que

Tema	Entrevista	Análisis crítico
	<p>-No se contó con el apoyo de ninguna institución, más bien se realizó la adquisición de bombas fumigadoras por parte de la compañía.</p> <p style="text-align: center;">E6</p> <p>-No se realizó ninguna autogestión y el equipamiento de las unidades lo realizó cada socio con recursos propios. La compañía gestiona convenios para la adquisición de repuestos con entidades privadas.</p>	<p>se incurrió para la implementación de los equipos de bioseguridad se encargó cada socio por cuenta propia.</p>
<p>Canales de financiamiento utilizados por la compañía para solventar la situación financiera durante y después de la pandemia</p>	<p style="text-align: center;">E1</p> <p>-Todos los gastos generados en la compañía fueron asumidos con los ahorros de las aportaciones mensuales de los socios.</p> <p style="text-align: center;">E2</p> <p>-Los gastos incurridos fueron cancelados con los ahorros de las aportaciones mensuales de los socios.</p> <p style="text-align: center;">E3</p> <p>-La compañía contaba con reservas económicas de los aportes mensuales de los socios.</p> <p style="text-align: center;">E4</p> <p>-La compañía utilizó su reserva económica para poder solventar los gastos administrativos, sin ser necesario el endeudamiento con ninguna entidad bancaria.</p> <p style="text-align: center;">E5</p> <p>-Durante la pandemia se disminuyó el valor de los aportes por parte de los socios y se gestionó convenios de crédito con instituciones financieras privadas de la localidad.</p> <p style="text-align: center;">E6</p> <p>-La mayoría de los socios se han financiado con la Corporación Financiera Nacional de Créditos CFN.</p>	<p>En cuanto al financiamiento de las compañías durante la pandemia, todas coincidieron que contaban con fondos de los aportes mensuales de los socios, lo cual, les permitió solventar las deudas durante este tiempo. Para cubrir las deudas individuales de cada socio, se indicó que adquieren financiamiento externo con instituciones financieras privadas y pública como la Corporación Financiera Nacional (CFN).</p>
<p>Situación actual de la compañía luego de haber superado la pandemia por el COVID-19</p>	<p style="text-align: center;">E1</p> <p>- El trabajo en la actualidad se encuentra totalmente normalizado como antes de que sucediera la pandemia por la COVID-19.</p> <p style="text-align: center;">E2</p> <p>-Actualmente el trabajo se encuentra normalizado y trabajan a través de aplicativos como K-taxi entre otros.</p> <p style="text-align: center;">E3</p> <p>-En la actualidad se ha mejorado la situación, trabajando en un 75%.</p> <p style="text-align: center;">E4</p> <p>-Actualmente todos los socios se encuentran laborando normalmente al 100%.</p> <p style="text-align: center;">E5</p> <p>-Actualmente los socios se encuentran laborando con un 90% de normalidad.</p>	<p>Actualmente la prestación del servicio de taxis en la ciudad de Loja se encuentra normalizado entre un 80 y 100%, los gerentes coinciden que poco a poco se ha ido reactivando este sector económico.</p>

Tema	Entrevista	Análisis crítico
	<p align="center">E6</p> <p>-El 80% de los socios se encuentran trabajando normalmente.</p>	
<p>Necesidad de implementar un plan de contingencias en caso de futuros eventos de salud como del Covid - 19</p>	<p align="center">E1</p> <p>-Sí, es importante que el gobierno trabaje en ofrecer una salud de calidad con instalaciones equipada con medicamentos.</p>	
	<p align="center">E2</p> <p>-Sí, para estar prevenidos y poder controlar de manera rápida cualquier eventualidad.</p>	
	<p align="center">E3</p> <p>-Se debería gestionar líneas de subsidios, y préstamos emergentes para atender situaciones como accidentes de tránsito o catástrofes naturales.</p>	<p>Todos los gerentes de las compañías, coinciden que sí se debe implementar un plan de contingencia ante futuros eventos de emergencias sanitarias o catástrofes naturales.</p>
	<p align="center">E4</p> <p>-Sí, se debe implementar normas de bioseguridad y desinfección de las unidades.</p>	
	<p align="center">E5</p> <p>-Se debería realizar cursos, charlas y capacitaciones por parte del gobierno o por la Alcaldía para todas las compañías de taxis.</p>	
	<p align="center">E6</p> <p>-Se debería tener planificado o elaborar un plan de contingencia para que sea activado en el momento que sea necesario un nuevo confinamiento o a su vez el suceso de un desastre natural.</p>	

Abstract

Transportation is a fundamental pillar for the development and progress of each country, however, the presence of the Covid-19 pandemic generated a global crisis that profoundly affected the social and economic spheres. In Ecuador, several economic sectors were affected by the emergence of the health crisis, one of the main ones being transportation, due to the mobility restrictions imposed by the government to curb the spread of the virus, which prevented the free circulation of vehicles and thus led to a significant decrease in the demand for transportation services, especially cabs. Therefore, the present study proposed to analyze the financial situation of commercial cab transportation companies in the city of Loja during the period 2019-2022, highlighting the economic impact derived from the measures adopted to combat the pandemic. A mixed research approach was adopted, combining qualitative and quantitative elements, with exploratory and descriptive research. The financial statements of the 14 legally constituted companies, obtained from the Superintendence of Companies, Securities and Insurance, were thoroughly examined. In addition, structured interviews were conducted with six General Managers of the cab companies using the non-probabilistic consecutive sampling technique.

For the financial analysis, the technique of vertical and horizontal analysis was used; the application of key financial indicators, such as liquidity, indebtedness and profitability (ROA and ROE), to examine the impact of the accounting accounts of Assets, Liabilities, Equity, Income, Costs and Expenses, this made it possible to understand the distribution of resources, as well as to compare and identify variations over the years under study. The results highlighted a decrease in liquidity for the year 2020, with low levels of debt to assets and equity. This resulted in a reduction in ROA and ROE yields of 3.26% and 5.56%, respectively. Based on these findings, specific strategies were proposed to improve the economics of the sector, such as implementing measures to strengthen the financial health of the companies, exploring possibilities in expanding services and adapting to changing market conditions. In conclusion, the pandemic had a significant financial impact on cab companies in the city of Loja, evidenced by the decrease in liquidity and performance. Therefore, it is important to implement strategic actions in order to improve the economic situation of the sector in the future.

Keywords: Covid - 19; financial impact; financial indicators; pandemic; restrictions; transportation.

I certify that I am competent to translate from Spanish to English and that the above Theses Abstract from Miss Jenny del Cisne Ramón Rodríguez, is a correct and true translation to the best of my knowledge and belief.

Signed: Mayra Yadira Chamba Cañar.

Address: Loja-Ecuador

Phone number: + 593985121796

Date: November 28th, 2023.

ID CARD Number: 1104492408

Expert Translator from The Judiciary Council of Loja

Qualification Number: 1259856

English Teacher from The Ecuadorian Ministry of Education

English Teacher from the Private Academic Language Institute "Fine-Tuned English"



MAYRA YADIRA CHAMBA
CANAR