

<https://doi.org/10.17163/abyaups.65.503>

Análisis financiero del sector de transporte y almacenamiento en tiempos de pandemia

Luis Joao Quintero González
Universidad Politécnica Salesiana (Ecuador)
lquinterog@est.ups.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0002-1384-6390>

Lady Carolina Solís Loor
Universidad Politécnica Salesiana (Ecuador)
lsolis@est.ups.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0003-7847-381X>

Víctor Patricio Vera Santistevan
Universidad Politécnica Salesiana (Ecuador)
vera@ups.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-6266-5417>

Introducción

El sector del transporte y el almacenamiento es uno de los más relevantes de la economía a nivel mundial. Se estima que en América Latina y el Caribe, la inversión en infraestructura de transporte, entre 2008 y 2016 promedió el 1,2 % del PIB. Esta representa una importante cifra, sin embargo, se estima que esta inversión aún no alcanza los niveles requeridos para el logro de objetivos asociados al desarrollo sostenible, para lo cual la misma debería ser de alrededor del 2,2 % del PIB (Lardé, 2021).

En Ecuador, entre 2016 a 2021, el sector del transporte y almacenamiento participó con un promedio de un 7,17 % al total del PIB, registrando hasta 2019 un crecimiento en ventas que en ese año



<https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/28072>

<http://abyayala.org.ec>

llegaron a 8 697 millones de dólares. En el año de la pandemia por COVID-19, el sector se vio afectado significativamente. Así su aporte al PIB cayó al 6,80 %, mientras que sus ventas disminuyeron a 6 654 millones de dólares. Las cifras posteriores a ese año presentan una mejora, mostrando signos de recuperación que hay que analizar de manera mesurada (Superintendencia de Bancos, 2022).

El transporte es un área básica de la estructura económica de cada país. Como afirmó Acevedo (2009), estas actividades no solo hacen contribuciones importantes a muchas actividades humanas, desde el trabajo, la educación hasta el entretenimiento, sino que también desempeñan un papel clave en la integración de diferentes mercados, como los financieros y de servicios, contribuyendo así a fortalecer el tejido social y mejorar el bienestar colectivo.

Según menciona la Nota informativa sectorial de la OIT: la COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros (2020), la pandemia trajo consigo problemas financieros para el sector, relacionados a la baja de ingresos producto de las restricciones, pero además al incremento de costos por la inversión realizada en herramientas de desinfección y aseguramiento de sus usuarios. Al ser un servicio que no se pudo detener al 100 % fue necesaria en algunos momentos la intervención del Estado, con asignaciones especiales para este servicio que originalmente depende de los ingresos generados por las tarifas de transporte pagadas por los pasajeros. El sector procuró reinventarse, sin embargo, se temía por las posibles quiebras.

Con base en estos antecedentes, se considera relevante determinar cuál es la situación financiera de las empresas pertenecientes al sector transporte y almacenamiento de la economía ecuatoriana en el contexto de la pandemia por COVID-19. De ello se derivan preguntas de investigación relacionadas con conocer la fundamentación teórica para realizar un correcto análisis de la situación financiera, la información que generan los indicadores y ratios aplicados a este tipo de empresas, así como conocer cuáles son los factores que inciden en su situación financiera.

Por ello el objetivo de esta investigación es analizar, mediante técnicas y herramientas estandarizadas, la situación financiera de las empresas pertenecientes al sector transporte y almacenamiento de la economía nacional en el contexto de la pandemia por COVID-19.

El estudio se considera relevante desde la perspectiva práctica, ya que ayuda a quien requiere información de las empresas a conocer cómo respondieron a una situación de incertidumbre, a la vez que les permite estar preparados para hacer frente a una condición similar. Su valor teórico está relacionado a que contribuye con un marco para analizar las estrategias de las empresas bajo condiciones adversas, mientras que en lo metodológico muestra la importancia de utilizar ratios, y cómo son comparables a través del tiempo.

Marco teórico

Literatura teórica

En el sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, las empresas grandes se caracterizan por contar con muchos recursos financieros y humanos, llevar a cabo operaciones a gran escala y tener un impacto significativo en el mercado. Además, suelen presentar una estructura organizativa compleja y poseer la capacidad de expandirse tanto a nivel nacional como internacional, abarcando diversas ubicaciones geográficas.

Dentro de este marco regulatorio, se considera que las empresas de gran tamaño son aquellas cuyas ventas superan los US\$ 5 millones y que cuentan con más de 200 empleados. Estas disposiciones establecen que el criterio principal para determinar el tamaño de una empresa es el valor bruto de sus ventas anuales, dándole prioridad a este criterio sobre el número de empleados. Este enfoque, como indican Subía-Veloz *et al.* (2018), establece parámetros claros para la clasificación de las empresas según su tamaño dentro del contexto normativo actual.

El sector de transporte y almacenamiento tiene una gran importancia para la economía de Ecuador, ya que contribuye de manera significativa al desarrollo económico del país gracias a la existencia de diversas infraestructuras viales que facilitan las conexiones entre distintas ciudades.

De acuerdo con los datos proporcionados por el Banco Central del Ecuador (2021), se observó una disminución del 13,8 % en el sector de transporte durante 2020. Esta reducción tuvo como consecuencia un consumo adicional de gasolina y diésel en el transporte terrestre y marítimo, lo cual generó una disminución interanual significativa del 19,4 %.

Entre marzo y mayo de 2020, el sector de transporte en Ecuador experimentó pérdidas estimadas en \$714,22 millones. De ese total, el 90 % corresponde al sector privado. Según el análisis realizado por González Valarezo *et al.* (2021), las mayores reducciones se observaron en los segmentos de transporte terrestre y aéreo.

Según el análisis llevado a cabo por Ruiz *et al.* (2021), se pone de manifiesto que varias empresas dependen en gran medida de las ventas en China para lograr sus metas financieras. Sin embargo, la desaceleración de la actividad económica en ese país, combinada con las restricciones de transporte, plantea desafíos significativos que pueden afectar tanto la producción como la rentabilidad de estas empresas con operaciones a nivel global. Específicamente, se observa que los sectores más vulnerables a estos impactos negativos son la fabricación y las materias primas utilizadas en los procesos de producción.

Por tanto, es crucial tener conocimiento acerca de la situación financiera del sector. De acuerdo con Velázquez y Martínez (2021), el análisis financiero brinda datos sobre la salud general de una organización y su capacidad para adaptarse a desafíos operativos y financieros, como los ocasionados por la pandemia de COVID-19.

De acuerdo con Morales-Antamba (2019), el análisis financiero es un procedimiento completo que involucra la selección, comparación y evaluación de información financiera utilizando diversas herramientas. El propósito de este proceso es obtener una base sólida que permita tomar decisiones financieras acertadas. Este enfoque resalta la importancia de llevar a cabo un análisis exhaustivo y sistemático de la información financiera para respaldar la toma de decisiones en el ámbito financiero.

Moreira Tixilema (2022) enfatiza que la relevancia del análisis financiero en la toma de decisiones se fundamenta en proporcionar información de los estados financieros con características de uniformidad, transparencia y universalización. De esta forma se garantiza que al evaluar los informes financieros no haya limitaciones en su comprensión debido a la localización geográfica.

De acuerdo con García *et al.* (2020), el análisis financiero es esencial para tener un entendimiento completo de la salud financiera de una organización. Este proceso permite identificar deficiencias y tendencias negativas, lo cual facilita la implementación oportuna de acciones correctivas para eliminar posibles problemas que podrían afectar las operaciones de la empresa. De esta manera, los administradores financieros pueden desarrollar estrategias efectivas de gestión financiera y realizar pronósticos para el futuro de la organización.

Existen diversas metodologías para llevar a cabo un análisis financiero. El análisis horizontal, también conocido como análisis dinámico, es una de ellas. Según Rentería *et al.* (2023), este enfoque implica comparar cuentas contables entre diferentes periodos en los estados financieros. Su objetivo es evaluar los cambios en una cuenta al comparar dos variables. Al examinar el saldo de la cuenta a lo largo de distintos períodos contables, el análisis horizontal ayuda a determinar la tendencia de un estado financiero. Su naturaleza dinámica radica en su capacidad para captar los cambios a lo largo del tiempo.

Según Cedeño Aguilar (2021), el análisis vertical implica expresar las cantidades de un estado financiero, como el balance general o el estado de resultados, en forma de porcentajes. Esto se hace con el propósito de evaluar el comportamiento de las diferentes cuentas, lo cual resulta útil para la toma de decisiones en la empresa. El análisis vertical, también conocido como análisis estático o de composición, se destaca por permitir la evaluación de partidas contables en los estados financieros de un período o en curso en relación con un monto total.

Según Ollague Valarezo *et al.* (2017), los indicadores financieros o ratios financieros son elementos fundamentales para una gestión financiera efectiva de una empresa. Estos son cocientes numéricos que establecen la relación entre cuentas o grupos de cuentas en los estados financieros, ya sea en el balance general, el estado de resultados o una combinación de ambos. Los indicadores financieros son considerados herramientas indispensables para evaluar la salud financiera y el rendimiento de una empresa.

Para obtener una visión integral de la situación financiera, se utilizan diversos indicadores, entre los cuales se destacan los siguientes, según la literatura: liquidez, endeudamiento y rentabilidad.

Se resalta la importancia crítica de mantener una liquidez adecuada en todos los negocios, ya que desempeña un papel esencial como indicador de solvencia para cumplir con las obligaciones financieras en cada etapa operativa de la empresa. Según Crespo Campos (2023), las decisiones de gestión empresarial tienen un impacto significativo en el desempeño de la liquidez, las prioridades de gestión de activos y los pasivos de corto plazo, así como en la relación entre ellos. Esto implica la necesidad de planificar y monitorear constantemente los activos corrientes para eliminar cualquier posibilidad de incumplimiento de las obligaciones a corto plazo. Por lo tanto, es crucial realizar un seguimiento continuo de múltiples indicadores relacionados con esta variable.

Según Castillo Torres (2023), el endeudamiento se refiere al grado de financiamiento de una empresa a través de deudas en relación con su capital. Esto muestra cómo las operaciones y el crecimiento del capital externo están interrelacionados. La relación entre la deuda y el capital, junto con otros indicadores, ayuda a evaluar la estructura financiera y las habilidades de gestión de la deuda de una organización. La deuda puede tener un impacto en la flexibilidad financiera de una empresa y en su capacidad para enfrentar desafíos económicos, como los provocados por una pandemia.

De acuerdo con De La Hoz *et al.* (2008), el término “rentabilidad” se refiere a la capacidad de una organización para generar ganancias en relación con sus activos y capitales. Para evaluarla, se utilizan métricas como el rendimiento de los activos (ROA) y el rendimiento del capital (ROE). El análisis de rentabilidad permite medir qué tan eficientemente una empresa utiliza sus recursos para generar ingresos y ganancias, lo cual es fundamental para evaluar su desempeño operativo, rentabilidad y crecimiento corporativo, especialmente en situaciones desafiantes como las pandemias.

Con el fin de lograr una interpretación más precisa de los ratios, es necesario proporcionar información relevante sobre cada uno de ellos. Según Fontalvo *et al.* (2012), la rentabilidad es un indicador crucial que permite evaluar la capacidad de una empresa para cumplir con sus obligaciones financieras en caso de que deba pagar de inmediato todas sus obligaciones actuales. Estas obligaciones suelen surgir de compras o préstamos y deben reembolsarse en un corto plazo, generalmente dentro de un año.

Según Macías (2018), el capital de trabajo guarda una estrecha relación con la capacidad de una organización para generar los ingresos necesarios para cubrir sus obligaciones financieras a corto plazo derivadas de sus actividades comerciales. Este indicador es fundamental para evaluar la salud financiera de una empresa, ya que refleja su capacidad para mantener operaciones fluidas. Mientras que los indicadores de solvencia son los siguientes:



Según Bonilla (2018), el indicador de Endeudamiento del Activo es útil para evaluar la autonomía financiera de una empresa. Un alto valor en este indicador indica una mayor dependencia de los acreedores, lo que puede limitar el endeudamiento y reducir el capital. Por otro lado, una cifra más baja indica un mayor grado de independencia de los acreedores. Por su parte, Lozano (2018) señala que el indicador de Endeudamiento del Patrimonio permite evaluar la exposición de una empresa a los activos de los acreedores. Es importante comprender que esto no implica que la deuda deba pagarse con el capital, ya que esos fondos de deuda pueden convertirse en una obligación para toda la organización.

Los indicadores de gestión son herramientas estratégicas que proporcionan información para fomentar la innovación al ayudar a identificar áreas de debilidad y oportunidades de mejora en procesos, productos o servicios (Rueda *et al.*, 2020).

Pandoyo (2019) describe la Rotación de Cartera como un indicador cuantitativo que refleja la frecuencia con la que una empresa realiza cobros de sus cuentas por cobrar durante un período determinado. Se calcula dividiendo las ventas anuales entre las cuentas por cobrar.

Cunuhay *et al.* (2019) explican que la Rotación de Ventas es un indicador que muestra la eficiencia con la que los activos de una empresa se utilizan para generar ingresos. Indica la cantidad de ingresos generados por cada unidad de dinero invertida en los activos. Es importante maximizar este índice, ya que un valor más alto indica un uso más eficiente de los fondos.

Aguirre Sajami *et al.* (2020) destacan que el indicador de rentabilidad permite evaluar la capacidad de una entidad para financiar proyectos y obtener ingresos. Además, la rentabilidad refleja la productividad y el crecimiento de una compañía mediante una gestión operativa adecuada. Los indicadores de rentabilidad incluyen el retorno sobre el patrimonio (ROE), el retorno sobre los activos (ROA) y el margen neto.

Según Cabrera (2018), el retorno sobre el patrimonio (ROE) es un ratio financiero que muestra la rentabilidad que los accionistas pueden obtener de su inversión de capital. Evalúa el desempeño de la empresa en recompensar a los accionistas por su inversión.

Granda y Eras (2019) explican que el retorno sobre los activos (ROA) es el rendimiento de los activos, que mide la eficacia con la que una empresa utiliza sus activos en su actividad económica para generar beneficios para los inversores. Un valor más alto indica una gestión eficaz y eficiente de los activos.

Por último, Caldas (2020) indica que el margen neto intenta medir las ganancias sobre las ventas, teniendo en cuenta los costos, aranceles, impuestos y dividendos. El objetivo del margen neto es determinar si los costos operativos de la empresa son adecuados y si está obteniendo ganancias suficientes con las ventas.

Literatura empírica

Morán Macías *et al.* (2021) utilizaron una metodología retrospectiva, descriptiva y relacional para analizar el riesgo financiero en diversos sectores. Se recopilieron datos a nivel nacional, donde se mide a los indicadores en el período 2010 a 2019. El riesgo financiero se evaluó mediante coeficientes de variación y análisis Logit. Los hallazgos revelaron niveles elevados de riesgo financiero en sectores como transporte y las administraciones públicas. Se observó una disminución en el sector de servicios y una tasa de variación negativa en el PIB. El análisis Logit identificó el nivel de endeudamiento como el factor de riesgo más significativo.

Casal Rodríguez (2021) analizó mediante un enfoque combinado de revisión teórica y análisis situacional, se recopilieron datos de fuentes primarias y secundarias. Los resultados revelaron una significativa disminución en la demanda y precios de las flores, así como una reducción en la oferta laboral y áreas de producción. Se

enfatisa la necesidad de estrategias financieras efectivas y fomento de la competitividad en el sector florícola.

Herrera Zambrano e Hinostraza De Santis (2022) analizaron las consecuencias que tuvo sobre la estructura de costos del transporte marítimo. Realizaron una revisión exhaustiva de la literatura especializada y recopilaron datos de precios de transporte entre Ecuador y China. Mediante análisis comparativos, identificaron fluctuaciones significativas en los precios durante la crisis sanitaria. Los resultados revelaron patrones de comportamiento y factores influyentes en estas variaciones, proporcionando una visión detallada de la situación del transporte marítimo en el contexto global.

Yumiguano (2022) realizó un análisis cuantitativo y descriptivo de la situación actual del sector manufacturero textil, revelando una crisis económica y una inestabilidad social que genera consecuencias significativas. Se resaltan los factores que afectaron las exportaciones de textiles, el impacto de la pandemia en dichas exportaciones y los elementos clave que influyen en la capacidad competitiva de las compañías del sector textil en medio de la crisis sanitaria.

Quispe *et al.* (2023) realizaron un estudio para evaluar consecuencias de la pandemia en el transporte a nivel nacional. Se utilizó un enfoque cualitativo que incluyó un análisis de sentimientos y entrevistas a expertos. Los resultados revelaron un impacto negativo en los ingresos debido a la disminución de usuarios debido a los temores al contagio y las multas por incumplimiento de los protocolos de bioseguridad. La crisis sanitaria afectó gravemente la operación del transporte público, considerándose una fuente importante de contagio masivo. En general, se obtuvo valores adversos en los ingresos y rentabilidad en el sector transporte.

Neira Barrera (2022) hizo un estudio utilizando métodos documentales, de campo y no experimentales. Recopilaron datos a través de encuestas y entrevistas realizadas antes, durante y después de 2020. Los resultados mostraron un impacto significativo en los sectores, las cuales

enfrentaron desafíos para mantener sus operaciones. Estas empresas se adaptaron a varios en las comercializaciones. Se propusieron estrategias para gestionar inventarios, diversificar proveedores e impulsar el desarrollo innovador como medida para afrontar eventuales crisis que puedan tener repercusiones en el sector del comercio tradicional.

Pinda Guanolema (2022) propuso la actividad agroalimentaria como una estrategia para la recuperación económica. La investigación se llevó a cabo utilizando un enfoque descriptivo y un método teórico, como el enfoque analítico. A nivel empírico, se utilizó el análisis documental para evaluar el impacto del sector agropecuario durante la pandemia. Los resultados resaltaron la importancia clave de las cooperativas de transporte y las entidades de economía social en el proceso de recuperación económica.

Rivera Arreaga (2021) llevó a cabo un estudio utilizando una metodología mixta, que abarcaron la revisión de documentos y análisis estadístico de datos de producción y exportación. Los resultados revelaron que el sector enfrentó desafíos significativos, como una disminución en la demanda y los precios internacionales, así como restricciones de movilidad y transporte debido a la pandemia. Sin embargo, también se identificaron oportunidades de innovación y diversificación de productos y mercados, así como la posibilidad de establecer colaboraciones entre diferentes actores del sector.

Guaita Pacheco (2021) realizó una investigación utilizando métodos cualitativos, que incluyeron investigación documental y de campo. Los resultados del estudio revelaron manifestaciones en las consecuencias en el sector. Además, se proporcionaron recomendaciones para otras empresas que enfrentan situaciones similares, como la importancia de capacitar a los empleados e implementar medidas de seguridad e higiene.

Materiales y métodos

Esta investigación tiene como objetivo principal generar nuevos conocimientos teóricos en el campo de las finanzas empresariales a través de un enfoque de investigación básica. Su objetivo consiste en adquirir datos que tiene como objetivo ampliar el conocimiento existente y establecer vínculos entre las variables subyacentes que explican el desempeño financiero corporativo. Este estudio es relevante tanto para la comunidad académica, con el propósito de progresar en el ámbito del conocimiento científico, como para los expertos en el sector financiero y los profesionales del ámbito empresarial que buscan comprender y aplicar las mejores prácticas financieras.

Este estudio utiliza un enfoque no experimental, ya que no se manipulan intencionalmente las variables independientes. En su lugar, se observan los fenómenos en un contexto del mundo real para su análisis. Además, la investigación es de naturaleza longitudinal, ya que se recopilan datos en diferentes momentos o períodos de tiempo para comprender los cambios, sus determinantes y consecuencias. Se utiliza el enfoque de datos de panel, examinando la misma unidad de análisis (empresas seleccionadas) a lo largo de los años.

Los hallazgos de este estudio se fundamentan en datos empíricos extraídos de la Superintendencia de Compañías, abarcando un análisis que comprende los años 2018 y 2022. Estos resultados tienen un potencial impacto práctico significativo al proporcionar información valiosa para abordar situaciones adversas. Específicamente los hallazgos de esta investigación, respaldados por datos precisos y actualizados, podrían ofrecer estrategias y medidas concretas para mejorar.

Al utilizar información confiable proveniente directamente de la Superintendencia de Compañías, estos resultados poseen una sólida base institucional y son especialmente relevantes para profesionales del ámbito financiero y empresarial que buscan soluciones efectivas para enfrentar los desafíos económicos derivados de la pandemia.

Matriz de las operaciones de las variables

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Definición operacional	Fórmulas	Ítems o instrumentos	
Situación financiera	La situación financiera se puede caracterizar por varios indicadores financieros clave que se utilizarán para evaluar y medir el impacto de la pandemia en estas empresas.	Liquidez	Liquidez Corriente	Hace referencia a la habilidad de una empresa para satisfacer sus obligaciones a corto plazo utilizando los recursos disponibles.	$ACTIVO\ CORRIENTE / PASIVO\ CORRIENTE$	Estados financieros (SUPERCIAS, SRI,)	
			Capital de Trabajo	Se destina a respaldar las operaciones y obligaciones a corto plazo de una empresa.	$ACTIVO\ CORRIENTE - PASIVO\ CORRIENTE$		
		Endeudamiento	Endeudamiento del activo	Relación porcentual entre la deuda total de una empresa y el valor total de sus activos.	$TOTAL\ PASIVO / TOTAL\ ACTIVO$		
			Endeudamiento Patrimonial	Proporción de deuda total en relación al patrimonio neto de la empresa, expresado en porcentaje.	$PASIVO / PATRIMONIO\ NETO$		
		Gestión		Rotación de Cartera	Con qué frecuencia las cuentas por cobrar se convierten en efectivo durante un período de tiempo determinado.		$TOTAL\ DE\ INGRESO / CUENTAS\ POR\ COBRAR$
				Rotación de ventas	La cantidad de inventario vendido y reemplazado durante un período determinado.		$VENTAS / ACTIVO\ TOTAL$
				ROE	Refleja las ganancias generadas en relación a la inversión de los accionistas.		$UTILIDAD\ NETA / PATRIMONIO\ TOTAL$
		Rentabilidad		ROA	Refleja el rendimiento generado por una empresa en relación con sus activos.		$UTILIDAD\ NETA / ACTIVOS\ TOTALES$
				Margen neto	Proporción de ganancia neta respecto a los ingresos totales de la empresa.		$UTILIDAD\ NETA / VENTAS$

Resultados

Este análisis se centra en estudiar cómo las principales empresas de transporte y almacenamiento del Ecuador han sobrellevado la difícil situación provocada por la pandemia. Para ello, se mostrarán algunos aspectos importantes que ayudarán a solucionar su situación. Las tablas que se presentan contienen datos importantes como liquidez inmediata (liquidez corriente), situación financiera general (capital de trabajo), relación deuda-capital (activos de deuda y capital), gestión eficaz de las cuentas por cobrar y rotación de inventario (rotación de cartera), eficiencia de generación de ingresos (rotación de ventas) e indicadores de rentabilidad como ROE (rendimiento sobre capital), ROA (rendimiento sobre activos) y beneficio neto (margen de beneficio neto).

A través de este análisis se pretende proporcionar una comprensión clara del manejo financiero, identificando posibles tendencias, desafíos y oportunidades en este contexto específico.

Liquidez Corriente

Tabla 2

Indicador de liquidez corriente sector transporte y almacenamiento

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	1,8757	2,6005	1,2424	0,0654	19,7608
2019	1,9749	4,4799	1,2047	0,0381	46,6865
2020	1,6683	1,8903	1,1781	0,0260	17,0045
2021	1,6477	2,1797	1,2578	0,0236	25,0515
2022	2,0219	3,8067	1,3033	0,0000	40,5688

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

El análisis de la liquidez actual en el sector del transporte y el almacenamiento muestra qué tan bien las empresas pueden pagar sus deudas a corto plazo. En 2018, el promedio muestra la capacidad

para desempeñar bien estas responsabilidades. Sin embargo, la alta desviación estándar indica que algunos negocios pueden haber tenido dificultades financieras. Sin embargo, en 2019, si bien el promedio aumentó levemente, la alta desviación estándar mostró que la situación financiera de las empresas era más volátil. La media muestra que la mitad de las empresas son incluso menos la liquidez.

Para los años 2020 y 2021, la media de la liquidez corriente disminuyó ligeramente, aunque esto podría indicar una ligera debilidad financiera, la reducción en la desviación estándar sugiere una mayor uniformidad en la situación de liquidez de las empresas. Por otro lado, en 2022, hubo un aumento significativo en la liquidez corriente en la media. A pesar de esta mejora, la alta desviación estándar sugiere que todavía hay cierta variabilidad entre las empresas del sector.

En conclusión, la liquidez corriente varía a lo largo de los años. En 2020 es notorio una disminución en la misma, probablemente causado por la situación de pandemia la cual se mantiene inclusive para 2021. Para el 2022 se observa una mejora en el indicador llegando a niveles inclusive más altos que 2018, lo que puede interpretarse como signo de recuperación.

Capital de trabajo

Tabla 3

Indicador del capital de trabajo sector transporte y almacenamiento

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	940 227,03	2 127 641,20	634 666,16	-4 250 084,20	6 535 471,92
2019	654 422,44	2 283 404,37	655 735,30	-8 128 231,00	6 685 242,30
2020	893 956,50	2 409 965,27	587 859,19	-5 708 748,29	8 335 549,80
2021	996 758,08	2 302 909,01	606 054,53	-5 162 876,32	9 024 331,00
2022	885 143,09	2 815 842,90	636 744,50	-9 027 710,55	9 086 727,66

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

En 2018, el capital de trabajo promedio ascendió a 940 227,03 con una desviación estándar de 2 127 641,20, lo que indica algunas fluctuaciones en la liquidez y capacidad financiera de las empresas.

En 2019, el capital de trabajo promedio disminuyó 654 422,44 con una desviación estándar de 2 283 404,37, lo que muestra una creciente presión financiera en la industria. Con el estallido de la pandemia en 2020, el capital de trabajo promedio aumentó, posiblemente como resultado de las medidas para fortalecer la situación financiera ante la inestabilidad económica.

En 2021, el capital de trabajo iba incrementándose, lo que indica una mayor estabilidad financiera, posiblemente debido a las estrategias de ajuste implementadas en período de pandemia. Sin embargo, en 2022, el promedio disminuyó ligeramente, lo que demuestra que la situación financiera de las empresas del sector sigue siendo frágil tras salir de la pandemia.

En general, el análisis del capital de trabajo muestra cómo la industria de transporte y almacenamiento de Ecuador ha enfrentado y se ha adaptado a los desafíos financieros durante la pandemia de COVID-19, al tiempo que implementa medidas para mantener la liquidez y la capacidad de operar en un entorno económico volátil.

Endeudamiento del activo

Tabla 4

Indicador de endeudamiento del activo sector transporte y almacenamiento

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	0,87	1,19	0,72	0,05	13,40
2019	0,89	1,47	0,71	0,02	14,31
2020	1,09	3,26	0,74	0,06	36,18
2021	0,98	3,10	0,73	0,04	40,47
2022	0,86	1,77	0,72	0,04	23,35

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

El endeudamiento de activos es una medida importante que muestra en qué medida los activos de una empresa se financian con deuda. Para esto se analizó el indicador mostrando que, en 2018, la relación deuda-activos promedio fue del 0,87, lo que indica una estructura de capital equilibrada en la industria. Sin embargo, la alta volatilidad de los niveles de deuda, evidenciada por una desviación estándar de 1,19, sugiere que las empresas tienen diversas estrategias financieras y diferentes niveles de riesgo.

En 2019, la relación deuda-activos promedio aumentó ligeramente, así como la desviación estándar. Este aumento puede reflejar una mayor dependencia de la deuda para financiar operaciones en un entorno económico difícil. Las desviaciones estándar elevadas indican grandes diferencias en los niveles de deuda entre empresas, lo que indica diferentes métodos de financiación.

En 2020, en medio de la pandemia, la relación deuda-activos aumentó significativamente, indicando que las empresas necesitan más financiación para continuar sus operaciones en un entorno económico incierto. Las desviaciones estándar elevadas indican grandes diferencias en los niveles de deuda, lo que refleja diferentes estrategias financieras.

En 2021, el apalancamiento de los activos sigue siendo elevado, con una media del 0,98, la cual es ligeramente inferior. La alta desviación estándar indica que todavía existe una variación significativa en los niveles de deuda entre empresas.

Para el 2022, la media disminuye lo que indica una mejora en la gestión del riesgo financiero y una recuperación gradual del sector. Una desviación estándar más baja indica una mayor consistencia en los niveles de deuda entre las empresas, lo que indica una mayor estabilidad en las estrategias financieras.

Endeudamiento del patrimonio

Tabla 5

*Indicador de endeudamiento del patrimonio
sector transporte y almacenamiento*

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	5,47	9,80	2,03	-1,08	66,78
2019	6,76	13,81	2,18	0,02	77,80
2020	5,40	9,86	2,07	-1,17	70,56
2021	6,20	11,82	2,31	-1,03	69,37
2022	4,15	6,84	1,86	-6,11	32,26

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

El endeudamiento del patrimonio es un indicador importante para evaluar la estructura de capital y la estabilidad financiera de las empresas. Se puede observar que, en el 2018, la relación deuda-capital promedio fue del 5,47, con una alta desviación estándar, lo que indica una variación significativa en los niveles de deuda en las empresas y puede reflejar diferentes estrategias financieras y niveles de riesgo.

En 2019, la relación deuda-capital promedio aumentó, así como su desviación estándar. Este aumento muestra que algunas compañías han aumentado su dependencia de sus deudas para apoyar sus operaciones, y tal vez para responder a las condiciones económicas más difíciles. La alta desviación estándar muestra la amplia dispersión del nivel de deuda, lo que puede reflejar la diferencia en las políticas financieras y la gestión de riesgos.

Durante 2020, marcado por la crisis pandémica, el patrimonio de la deuda se mantuvo relativamente estable. A pesar de la incertidumbre económica, las empresas parecen haber mantenido niveles de deuda similares a los de 2018, lo que puede indicar una gestión prudente de la deuda. En 2021, el capital de la deuda aumentó. Es probable que este aumento se deba a la necesidad de financiación adicional para mitigar los

efectos restantes de la pandemia en la economía. La desviación estándar muestra grandes diferencias en los niveles de deuda, lo que indica que las estrategias financieras difieren entre las empresas de la industria.

En 2022, la deuda accionaria disminuyó lo que puede reflejar una recuperación económica del sector, en la que las empresas reducirán su dependencia del endeudamiento a medida que la situación económica se estabilice. Una desviación estándar más baja indica una mayor homogeneidad en los niveles de deuda corporativa, lo que puede indicar una convergencia hacia estrategias financieras más equilibradas.

Rotación de cartera

Tabla 6

Indicador de la rotación de cartera sector transporte y almacenamiento

ANOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	17,09	25,42	8,61	0,00	166,41
2019	16,31	24,22	8,23	0,00	143,46
2020	12,22	11,50	8,01	2,08	65,40
2021	13,16	13,30	9,16	0,00	77,28
2022	18,43	34,71	7,30	0,00	248,08

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

El análisis de la rotación de cartera proporciona información clave sobre cómo las empresas gestionan las cuentas por cobrar en un entorno económico desafiante. En el 2018, el índice promedio de rotación de la cartera fue de 17,09 con una alta desviación estándar, lo que indica que las empresas convirtieron las cuentas por cobrar en efectivo unas 17 veces durante el año, y que existen diferencias significativas en la eficiencia de las empresas en la gestión de cuentas por cobrar, ya que algunas empresas sufren dificultades financieras a este respecto.

En 2019, la media disminuyó ligeramente con una alta desviación estándar, lo que muestra que la eficiencia de convertir las cuentas por

cobrar en efectivo fue menor que el año anterior y una mayor variación en la gestión de cuentas por cobrar entre empresas dentro de la industria. Este resultado puede deberse a muchos factores diferentes, como cambios en las políticas crediticias, que pueden afectar la capacidad de gestión y la eficiencia de las cuentas por cobrar de la empresa.

En 2020, marcado por la pandemia, se produjo disminución en la media. Esta caída puede atribuirse a la baja de la actividad económica y a las dificultades financieras que enfrentaron las empresas durante la crisis sanitaria, que afectaron su capacidad para gestionar eficazmente sus cuentas por cobrar.

En 2021 se observó una ligera mejora en la media. Si bien esta mejora es alentadora, la alta desviación estándar indica que todavía existen diferencias significativas en la gestión de cuentas por cobrar entre empresas de la industria, lo que puede atribuirse a diferentes estrategias de gestión financiera.

Finalmente, en 2022 la media aumentó significativamente. Lo que indica que, otras empresas han mejorado la gestión de sus cuentas por cobrar, otras están experimentando dificultades financieras a la luz del entorno económico cambiante y volátil.

Rotación de ventas

Tabla 7

Indicador de la rotación de ventas sector transporte y almacenamiento

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	2,88	3,49	1,78	0,18	29,98
2019	2,47	2,75	1,43	0,13	14,43
2020	2,45	4,10	1,44	0,12	34,59
2021	3,13	5,82	1,49	0,09	43,94
2022	3,33	5,31	1,64	0,14	42,90

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

El análisis de la rotación de ventas proporciona una visión detallada de la eficiencia operativa y la generación de ingresos de las empresas durante una grave desaceleración económica. En 2018, antes de la pandemia, la media alcanzó el 2,88, lo que demuestra una gran capacidad para convertir activos en ingresos. Sin embargo, la alta desviación estándar sugiere una variabilidad significativa entre las empresas en términos de eficiencia en la generación de ventas.

En 2019, la media disminuyó ligeramente, lo que podría atribuirse a factores económicos externos que afectaron la demanda y la operación de las empresas. Aunque la desviación estándar se mantuvo relativamente estable, esto indica coherencia de los resultados entre las empresas.

En 2020 se planteó desafíos sin precedentes debido a la pandemia, ya que la media se mantuvo con un promedio de 2,45 pero la desviación estándar aumentó significativamente. Esta variación más amplia en los resultados sugiere que algunas empresas pudieron adaptarse rápidamente a las nuevas realidades económicas, mientras que otras tuvieron dificultades para mantener sus operaciones comerciales.

En 2021, la media aumentó lo que indica que continúan las diferencias entre empresas. Por último, en el 2022 la media sigue aumentando, esto indica una mejora general en la eficiencia de las empresas a la hora de generar ventas, aunque la variación en los resultados sigue siendo grande.

ROE (Rentabilidad obtenida sobre el patrimonio)

El análisis del ROE muestra la resiliencia y la capacidad de las empresas para adaptarse en un entorno económico incierto. En 2018, antes del impacto de la pandemia, el rendimiento promedio sobre el capital era de 0,34, una señal de fuerte rentabilidad. Sin embargo, la alta desviación estándar indica una variación significativa en la rentabilidad entre empresas, lo que puede indicar diferencias en la gestión financiera y operativa.



Tabla 8*Indicador de ROE sector transporte y almacenamiento*

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	0,34	1,03	0,20	-1,36	11,73
2019	0,21	0,69	0,15	-5,24	3,47
2020	0,17	0,64	0,09	-3,65	3,51
2021	0,25	0,70	0,16	-2,51	4,51
2022	0,27	0,32	0,22	-0,79	1,00

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

En 2019, la media disminuyó, posiblemente debido al aumento de los costos operativos y la reducción de la demanda debido a factores económicos externos. Sin embargo, una desviación estándar aumentó, donde muestra un beneficio más estable en comparación con el año anterior.

El inicio de la pandemia de 2020 afectó duramente a la industria, provocando que la rentabilidad de la media disminuyera. Esta importante disminución puede atribuirse a la interrupción de las actividades comerciales normales y a la incertidumbre económica generalizada. Aunque el aumento en la desviación estándar indica uniformidad en las ganancias, está claro que muchas empresas experimentaron dificultades financieras durante este período.

En los años siguientes, en la media se recuperó paulatinamente, donde aumentó en 2021 y 2022. Estos aumentos muestran que las empresas que operan en la industria han tratado de adaptarse a la nueva realidad económica y han implementado estrategias efectivas para mejorar sus ganancias. Sin embargo, la desviación estándar aumentó donde muestra que todavía habrá cierta variación en la rentabilidad entre empresas, lo que destaca la importancia de una gestión financiera prudente y una planificación estratégica en un período de inestabilidad económica.

ROA (Rentabilidad obtenida sobre el activo total)

Tabla 9

Indicador de ROA sector transporte y almacenamiento

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	0,060	0,083	0,031	-0,24	0,28
2019	0,054	0,069	0,038	-0,09	0,28
2020	0,031	0,082	0,012	-0,18	0,23
2021	0,079	0,138	0,044	-0,11	0,96
2022	0,065	0,094	0,051	-0,19	0,37

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

En el análisis del ROA proporciona una imagen clara de cómo las empresas gestionan sus activos para generar ganancias. En 2018, el promedio mostró capacidad suficiente para generar retornos sobre los activos, lo que refleja una sana gestión financiera. Sin embargo, una desviación estándar alta sugiere que algunas empresas pueden enfrentar desafíos financieros que pueden deberse a diferencias en la estrategia comercial o factores externos.

Sin embargo, en 2019, el ROA promedio disminuyó ligeramente, lo que demuestra que la eficiencia en el uso de activos para generar ganancias fue menor que el año anterior. Una desviación estándar alta indica una mayor variación en el desempeño financiero de una empresa, lo que sugiere que algunas empresas pueden tener dificultades mientras que otras pueden tener un desempeño relativamente mejor.

El año 2020 fue un punto de inflexión debido a la pandemia. El ROA promedio disminuyó significativamente, lo que refleja la disminución de las ganancias de las empresas del sector. Sin embargo, la desviación estándar que indica la volatilidad en el desempeño financiero corporativo también ha disminuido, lo que indica que la pandemia ha tenido un impacto generalizado en toda la industria.

Ha habido una recuperación significativa en 2021, con un aumento significativo en el rendimiento promedio de los activos, lo que sugiere una mejora de la rentabilidad. Sin embargo, la alta desviación estándar sugiere que la salud financiera de las empresas sigue siendo frágil, y algunas empresas obtienen mejores resultados que otras.

Finalmente, en 2022 se puede observar que las empresas pudieron adaptarse a la nueva normalidad. Si bien la desviación estándar sigue siendo alta, sugiere que algunas empresas continúan enfrentando desafíos, mientras que otras han logrado mantener o mejorar la rentabilidad.

Margen neto

Tabla 10

Indicador del margen neto sector transporte y almacenamiento

AÑOS	MEDIA	DESV STA	MEDIANA	MIN	MAX
2018	0,073	0,322	0,019	-0,612	3,509
2019	0,047	0,155	0,022	-0,752	0,823
2020	-0,007	0,269	0,009	-2,375	0,640
2021	0,034	0,128	0,021	-0,616	0,390
2022	0,036	0,183	0,026	-1,370	0,694

Nota. Elaborado a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías.

Al analizar el margen neto se puede observar una tendencia similar a la descrita en el ejemplo del ROA. En 2018, en la media las empresas de este sector promediaron un margen de beneficio neto de 0,073, aunque hubo una variación significativa como lo indica una desviación estándar. Esta cifra inicial refleja las diferencias en el desempeño de las empresas: algunas obtienen ganancias sobresalientes mientras que otras tienen dificultades.

Al año siguiente, 2019, la media disminuyó, lo que indica una creciente presión económica en la industria. Esta tendencia descendente continuó en 2020 cuando estalló la pandemia y la media pasó a ser negativo. La cifra refleja los desafíos únicos que enfrentan las empresas de la industria este año, y la mayoría sufre pérdidas financieras debido a la caída de la demanda y los altos costos operativos.

A pesar de los obstáculos, en 2021 se produjo una ligera recuperación, y la media aumentó. Sin embargo, esta mejora aún deja a la industria por debajo de los niveles de ganancias anteriores a la pandemia.

En el 2022, la media continua con esa tendencia positivo. Si bien esta recuperación es alentadora, la volatilidad de los datos, como lo indica una desviación estándar que aumento, sugiere que las perspectivas económicas de la industria siguen siendo inciertas.

Conclusiones y discusión

En este estudio se ha llevado a cabo un análisis de la situación financiera de las empresas grandes del sector transporte y almacenamiento en el contexto de la pandemia por COVID-19, centrándose en 2018 a 2022.

El estudio se llevó a cabo de manera minuciosa y estructurada, siguiendo un enfoque de investigación básica con el objetivo de obtener nuevos conocimientos teóricos sobre el impacto de la pandemia en el sector de transporte y almacenamiento en Ecuador. Para realizar la investigación, se hicieron análisis documentales y revisiones de literatura especializadas con el fin de obtener un sólido contexto y una comprensión teórica del tema. Además, se llevaron a cabo análisis estadísticos de datos relevantes obtenidos de la Superintendencia de Compañías para respaldar los hallazgos obtenidos.

Con un enfoque no experimental y longitudinal, lo que permitió observar los fenómenos en un contexto real a lo largo del tiempo. Esto aseguró la validez de los resultados obtenidos, ya que se pudo analizar

la evolución de la situación financiera de las empresas a lo largo de los años y su respuesta ante la pandemia. Estos hallazgos pueden resultar invaluable para la toma de decisiones y contribuir al fortalecimiento del sector y a la promoción de su recuperación económica. Es esencial mantener una atención constante en la situación financiera de las empresas del sector de transporte y almacenamiento para garantizar su éxito y sostenibilidad a largo plazo.

En relación con los análisis de indicadores durante la crisis del COVID-19, se ha observado una variabilidad en la liquidez a lo largo del período estudiado, con fluctuaciones significativas en la liquidez corriente. Según la investigación realizada por Montesdeoca Calderón (2021), indica que este cambio resalta la importancia crucial de que las entidades financieras mantengan un nivel adecuado de liquidez para asegurar el correcto funcionamiento y rendimiento del sistema financiero.

El impacto negativo en la rentabilidad indica que las empresas del sector experimentaron dificultades para generar ganancias en relación con sus ingresos. Esto puede ser atribuido a diversos factores, como la disminución de la demanda de productos o servicios, los cambios en los costos de producción o la falta de eficiencia operativa.

De acuerdo con la investigación de Fernández Valderrama y González Cárdenas (2022), informa que se determinó que las caídas en la rentabilidad fueron más notables en el sector de distribución. Este sector incluye a empresas que se dedican a la venta y distribución de bienes y servicios, y se caracteriza por la presencia de empresas tanto rentables como menos rentables. El impacto desigual en este sector puede estar relacionado con la exposición a diferentes condiciones económicas y competencia en el mercado.

El incremento en la proporción de endeudamiento indica una mayor dependencia de la financiación externa por parte de las empresas para mantener sus operaciones. Esta investigación, respaldada por Buitrago (2023), indica que durante la pandemia, las empresas adoptaron una postura más cautelosa en cuanto a sus decisiones de

endeudamiento, optando por mantener una situación financiera sólida y aprovechar oportunidades de inversión cuando sus ganancias operativas eran estables. Estos hallazgos contribuyen a una comprensión más profunda del desenvolvimiento financiero en el contexto de la pandemia del COVID-19.

Por último, el estudio de los indicadores de gestión durante la pandemia del COVID-19 presenta descubrimientos relevantes que evidencian la capacidad de las empresas para adaptarse y recuperarse en un entorno económico cambiante. Estos hallazgos dan la importancia de una gestión financiera estratégica, una eficiencia operativa y una capacidad de adaptación como factores críticos para la supervivencia y el éxito de las empresas en un entorno empresarial caracterizado por la incertidumbre y la volatilidad.

El análisis de los indicadores financieros durante la pandemia en empresas del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador destacó la importancia de mantener una gestión financiera sólida, mostrar adaptabilidad en situaciones de crisis e implementar estrategias proactivas. Estas prácticas se vuelven esenciales para garantizar la viabilidad y el crecimiento empresarial en un entorno desafiante y en constante cambio. Donde se obtuvo una comprensión más profunda de los factores clave que afectan la situación financiera del sector de transporte y almacenamiento. A pesar de las variaciones en la capacidad de los activos para cubrir las obligaciones a corto plazo, algunas compañías lograron mantener una capacidad de pago inmediato. Aunque en el estudio de Marena (2021) indica que experimentó fluctuaciones económicas tanto favorables como desfavorable en el COVID-19, se puede concluir que la organización mantiene niveles aceptables que le permiten seguir operando.

Referencias bibliográficas

Acevedo, J. (2009). Resumen del libro: El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040. *Revista de Ingeniería*, (29), 156-162. <https://bit.ly/4e0aedY>



<https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/28072>

<http://abyayala.org.ec>

- Aguirre Sajami, C. R., Barona Meza, C. M. y Dávila Dávila, G. (2020). La rentabilidad como herramienta para la toma de decisiones: análisis empírico en una empresa industrial. *Revista de Investigación Valor Contable*, 7(1), 50–64. https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_vc/article/view/1396
- Banco Central del Ecuador. (2021). *La pandemia incidió en el crecimiento 2020*. <https://bit.ly/3UXVcN8>
- Bonilla, J. (2018). Análisis de la gestión de riesgos financieros en grandes empresas comerciales de Guayaquil. *Espirales*, 2(14), 115-128. <https://bit.ly/4aGGEHB>
- Buitrago Ariza, E. Y. (2023). *Contagio financiero proveniente de la economía global en la industria manufacturera de Colombia, por efectos de la pandemia por COVID-19*. <https://bit.ly/3wWy3CN>
- Cabrera, L. (2018). *Control de inventario y la rentabilidad de la empresa industrial Corporación Vasco S.A.C., del distrito de San Martín de Porres, 2018*. <https://bit.ly/3X2Gd7m>
- Caldas, D. C. R., Chica, C. A. P. y Aguilera, M. A. P. (2020). Análisis financiero del sector automotriz, un estudio aplicado a las empresas pertenecientes a una ciudad intermedia de un país en vías de desarrollo. *Escritos contables y de administración*, 11(1), 48-66. <https://bit.ly/3WY3es1>
- Casal Rodríguez, J. P. (2022). *Impacto financiero del sector florícola ecuatoriano debido a la pandemia causada por el COVID 19, en el año 2020*. [Doctoral dissertation]. <https://bit.ly/3x7rNbj>
- Castillo Torres, A. G. (2023). *Análisis de la afectación económica al mercado automotriz ecuatoriano generado por la pandemia COVID-19 en el año 2020*. [Master's thesis]. <https://bit.ly/4bEXkAC>
- Cedeño Aguilar, J. C. (2021). *Análisis e interpretación financiera de los resultados obtenidos en los estados financieros del Comercial Katita del cantón Urdaneta periodo 2020*. [Bachelor's thesis, Babahoyo: UTB]. <https://bit.ly/3Vmx73Y>
- Crespo Campos, M. B. (2023). *Control financiero de la empresa PRINDEX SA del cantón Babahoyo en el periodo 2021-2022*. [Bachelor's thesis, Babahoyo: UTB-FAFI]. <https://bit.ly/4c1fzji>
- Cunuhay Patango, L. O., Andrade Guamán, J. F. Cando Pilatasig, J. V. y Tualombo Rea, M. A. (2019). *Análisis financiero del Ecuador*. Observatorio de La Economía Latinoamericana. <https://bit.ly/3Vnp335>
- De La Hoz Suárez, B., Ferrer, M. A. y De La Hoz Suárez, A. (2008). Indicadores de rentabilidad: herramientas para la toma de decisiones financieras

- en hoteles de categoría media ubicados en Maracaibo. *Revista de Ciencias Sociales*, 14(1), 88-109. <https://bit.ly/4bD3FfX>
- Fernández Valderrama, S. J. y González Cárdenas, J. N. (2022). *Estudio financiero comparativo de la empresa Satena SA en el contexto de pandemia*. <https://bit.ly/3wV4ku0>
- Fontalvo Herrera, T., Mendoza Mendoza, A., y Morelos Gómez, J. (2012). Evaluación del impacto de los sistemas de gestión de la calidad en la liquidez y rentabilidad de las empresas de la zona industrial de Manomal. *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, (34), 314-341. <https://bit.ly/3Vm0CTn>
- García, V. K. H., Pérez, O. C., Hernández, J. C. M., de León Vázquez, I. I., Díaz, D. V. y Castillo, D. I. T. (2020). El análisis financiero como herramienta para la toma de decisiones. *XIKUA Boletín científico de la Escuela Superior de Tlahuelilpan*, 8(15), 25-31. <https://bit.ly/4bF4THg>
- González Valarezo, J. L. y Montesdeoca Saldaña, C. B. (2021). *Análisis del impacto de la pandemia por covid-19 en las importaciones ecuatorianas en el año 2020-propuesta de alternativas ante una posible disminución de productos importados necesarios para responder a una pandemia*. [Bachelor's thesis, Universidad del Azuay]. <https://bit.ly/3VoUJFj>
- Granda, I. L. y Eras, G. L. (2019). El análisis financiero como estrategia de gestión para evaluar la situación financiera en las empresas comerciales. *Revista Electrónica*. <https://bit.ly/4c0fafx>
- Guaita Pacheco, J. A. (2021). *Análisis de la productividad en los procesos de manufactura del grupo avícola LP Marcelo Pacheco Cia. Ltda. durante el periodo 2019-2020 ocasionada por el COVID-19 en la ciudad de Quito* [Bachelor's thesis]. <https://bit.ly/3XIS3d1>
- Herrera Zambrano, K. S. e Hinostraza De Santis, A. A. (2021). *Análisis comparativo de los precios del transporte marítimo de la exportación e importación entre Ecuador y China por pandemia covid 19 Periodo 2019-2021*. [Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Administrativas]. <https://bit.ly/3V55qeF>
- Lardé, J. (marzo de 2021). *Multiplificadores de los servicios de transporte y almacenamiento en América Latina*. Cepal: Comercio Internacional. <https://bit.ly/3VkfYrI>
- Lozano, I. (2018). *Endeudamiento patrimonial o endeudamiento sobre activos en evaluación de créditos*. <https://bit.ly/3KpHZYD>
- Macías, M., Suárez, K. y Rugel, C. (2018). *Capital de trabajo y su relación con las compañías aseguradoras*. Observatorio de la Economía Latinoamericana. <https://bit.ly/3X3eyD2>

- Marena, S. A. C., Michelle, M. C. T. y Omar, S. G. C. (2021). Impacto de la pandemia en la empresa Transpecarba SA: *aplicación de indicadores de liquidez, endeudamiento y rentabilidad*. <https://bit.ly/4aDFc8Z>
- Montesdeoca Calderón, B. M. (2021). *El riesgo de liquidez y su impacto en la rentabilidad económica y financiera de los bancos privados del Ecuador, dentro del contexto de la COVID-19*. [Bachelor's tesis]. <https://bit.ly/457dvUO>
- Morales-Antamba, L. R., Sánchez-Cando, A. M., Viscaíno-de la Cruz, C. J. y Avellán-Herrera, N. A. (2019). Importancia de los fundamentos contables. Aplicación práctica de un proceso contable en una empresa comercial. *Revista de Investigación Sigma*, 6(01), 84-100. <https://bit.ly/3wZFsRQ>
- Morán Macías, L. A., Pincay Vences, N. J., Abrigo Vivas, O. J. y Rojas Parraga, L. G. (2021). Gestión de riesgos financieros en empresas de servicios ante la amenaza del COVID-19 en Ecuador. *Acta universitaria*, 31. <https://bit.ly/3X3XqND>
- Moreira Tixilema, M. I. (2022). *La NIIF 16 arrendamientos y el efecto financiero en las empresas de transporte aéreo, marítimo y terrestre del Ecuador*. [Bachelor's tesis]. <https://bit.ly/4bHoh6y>
- Neira Barrera, K. J. (2022). *Análisis del impacto económico causado por el COVID-19 en las Empresas Comerciales en Guayaquil, año 2020*. [Bachelor's tesis]. <https://bit.ly/4eejtaG>
- Ollague Valarezo, J. K., Ramón Ramón, D. I., Soto González, C. O. y Novillo, E. F. (2017). Indicadores financieros de gestión: análisis e interpretación desde una visión retrospectiva y prospectiva. *INNOVA Research Journal*, 2(8.1), 22-41. <https://doi.org/10.33890/innova.v2.n8.1.2017.328>
- Organización Mundial del Trabajo. (2020). La COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros. Ginebra. <https://bit.ly/3V7vWUy>
- Pandoyo, M. (2019). The influence of account receivable for inventory of income before tax. *Ilomata International Journal of Tax & Accounting*, 1(1), 35-40. <https://bit.ly/3Km08Xc>
- Pinda Guanolema, B. R. (2022). Análisis de aporte a reactivación económica pot-covid-19 del sector agropecuario en provincia de Chimborazo, Ecuador. *Revista Universidad y Sociedad*, 14(3), 493-503. <https://bit.ly/3RvSTQH>
- Quispe, C. B. M., Quispe, L. Y. Q. y Betancourt, A. L. S. (2023). Causas de la disminución de ingresos y renta durante la pandemia, en las em-

- presas de transporte público de Juliaca, 2021. *Economía & Negocios*, 5(1), 208-225. <https://bit.ly/3VpDKmh>
- Rentería, Y. G. G., Trujillo, V. R. A. y Silvera, O. S. S. (2023). Análisis horizontal y vertical a los estados financieros para la toma de decisiones en empresas de servicios–caso: empresa de transportes Bella Esperanza EIRL-2023. *Divulgación Científica de Investigación y Emprendimiento*, (1), 41-41. <https://bit.ly/4bCI72X>
- Rivera Arreaga, A. J. (2021). *Análisis de la situación del sector camaronero ecuatoriano antes y durante la pandemia del COVID-19, periodo 2016-2020*. [Bachelor's thesis, Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Guayaquil]. <https://bit.ly/453rpHk>
- Rueda Galvis, J. F., Garavito Hernández, Y. y Calderón Campos, J. A. (2020). Indicadores de gestión como herramienta de diagnóstico para Pymes. I+D *Revista de Investigaciones*, 15(2), 109–124. <https://doi.org/10.33304/revinv.v15n2-2020011>
- Ruiz, D. O. V., Chilán, R. Y. T. y Ramírez, J. A. C. (2021). El impacto económico causado por el covid-19 en las empresas ecuatorianas del sector comercial. Polo del Conocimiento: *Revista científico-profesional*, 6(4), 941-955. <https://bit.ly/3yLy0ug>
- Soledispa Saltos, C. E. (2023). *Análisis del impacto en la producción petrolera ecuatoriana debido a la pandemia del COVID-19 durante el año 2020*. [Master's thesis]. <https://bit.ly/3R6LsyW>
- Subía-Veloz, R. C., Barzaga-Sablón, O. S. y Nevares-Barberán, V. (2018). El financiamiento de las medianas empresas en la provincia Manabí, Ecuador. *Ciencias Holguín*, 24(1), 57-69. <https://bit.ly/3KqIryq>
- Superintendencia de Bancos. (2022). Informe del sector del transporte y almacenamiento. <https://bit.ly/3UYNS3Q>
- Velázquez, A. B. y Martínez, K. C. (2021). *Cambios e impactos que ocasionó el COVID-19 en las MYPES y que soluciones o métodos de adaptación emplearon para sobrellevar y enfrenar la situación*. <https://bit.ly/4e6SzBx>
- Yumiguano Rubio, D. A. (2022). *Factores que incidieron en la exportación de textiles durante la pandemia Covid-19, periodo 2020–2021*. (Bachelor's thesis, PUCE-Quito). <https://bit.ly/4b1yDwU>