



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

CARRERA DE GERENCIA Y LIDERAZGO

**TEMA: ANÁLISIS DEL IMPACTO FINANCIERO GENERADO POR LAS
PRINCIPALES VARIABLES ECONÓMICAS QUE AFECTAN A LAS
COOPERATIVAS DE TAXIS DOMICILIADAS EN EL SUR DE QUITO, EN EL
PERIODO 2020-2022**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERA EN GERENCIA Y LIDERAZGO**

AUTORA: SOLEDAD VERÓNICA TUALOMBO CHITO

TUTORA: CECILIA ELIZABETH LEÓN ENRÍQUEZ

QUITO, JUNIO 2024

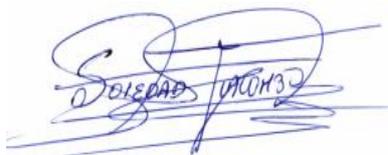
CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Soledad Verónica Tualombo Chito, con documento de identificación No. 180326440-5 manifiesto que:

Soy la autora y responsable del presente trabajo; y, autorizo a que sin fines de lucro la Universidad Politécnica Salesiana pueda usar, difundir, reproducir o publicar de manera total o parcial el presente trabajo de titulación.

Quito, 20 de junio de 2024

Atentamente,



Soledad Verónica Tualombo Chito
180326440-5

CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

Yo, Soledad Verónica Tualombo Chito, con documento de identificación No. 1803264405, manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autora del trabajo de grado intitulado: “Análisis del impacto financiero generado por las principales variables económicas que afectan a las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito, en el periodo 2020-2022”, mismo que ha sido desarrollado para optar por el título de: Ingeniería en Gerencia y Liderazgo, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente. En concordancia con lo manifestado, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 20 de junio de 2024

Atentamente,



Soledad Verónica Tualombo Chito
180326440-5

CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Cecilia Elizabeth León Enríquez, con documento de identificación No. 171475278-7, docente de la Universidad Politécnica Salesiana, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación: “Análisis del impacto financiero generado por las principales variables económicas que afectan a las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito, en el periodo 2020-2022”, realizado por la señorita Soledad Verónica Tualombo Chito con documento de identificación No. 1803264405, obteniendo como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción: Artículo Académico que cumple con todos los requisitos determinados por la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 20 de junio de 2024

Atentamente,



Cecilia Elizabeth León Enríquez
171475278-7

Dedicatoria

Mi tesis la dedico a Dios por ser mi refugio; por haberme dado la vida, la salud, su inmenso amor, y por darme la dicha de llegar hasta aquí.

A mi amado hijo Alejandro, por ser mi fuente de motivación e inspiración, cuyo amor y apoyo han sido la roca en los momentos más difíciles de mi vida, por lo que puedo decir lo orgullosa que estoy a un paso de lograr una meta. Le agradezco con el corazón por ser partícipe en este camino lleno de adversidades que hemos tenido que recorrer. Es mi más grande inspiración y mi más grande ejemplo, sus palabras de aliento han sido fundamentales para atreverme a lograr este objetivo anhelado, es por esa razón que le dedico esta tesis con la esperanza de que siempre siga adelante con determinación.

A mi madre querida, por creer siempre en mis capacidades y no perder la fe, por siempre estar ahí con su apoyo incondicional en las buenas y en las malas. Hoy se ha cumplido uno de sus sueños tan anhelados por el que siempre luchó y peleó como una guerrera con su constancia y dedicación, aunque los designios de Dios han sido distintos, lo logramos madrecita mía.

Agradecimiento

Mi más profunda estima y reconocimiento a mi tutora de tesis, MSc. Cecilia León, por su dedicación; su sabiduría y estímulo han sido pilares fundamentales en la dirección de esta investigación.

Mi gratitud se extiende a la Universidad Politécnica Salesiana, bastión de excelencia académica, que ha fomentado el desarrollo de un espíritu crítico esencial para el análisis profundo de los desafíos locales.

Finalmente, mi reconocimiento a la Federación de Taxistas de Pichincha, por abrir sus puertas y permitirme realizar las encuestas que han sido pieza clave en la construcción de este estudio.

A cada uno de ustedes, mi más profundo agradecimiento por su invaluable contribución en este viaje académico.

Resumen

Como justificativo de este presente proyecto se tiene que al determinar resultados medibles y cuantificables enfocados hacia el impacto financiero y económico que más han afectado a las cooperativas de taxis se puede determinar posibles alternativas de solución con las que se permita fortalecer el crecimiento de sus organizaciones como unidades de transporte. Dentro de los objetivos que se enfoca el presente estudio se tiene: determinar la población y características de las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito, definir las principales variables económicas que afectan a las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito, desarrollar un estudio cuantitativo para medir el impacto de las variables económicas en las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito. El artículo utilizó una investigación no experimental para observar los fenómenos tal como sucedieron, sin manipular las variables de estudio. El enfoque del estudio fue descriptivo, identificando las particularidades de las cooperativas de taxis como servicio de transporte de pasajeros en el territorio capitalino. En cuanto a las condiciones económicas locales y su impacto en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito, se encontró que el 82% de las respuestas indicaron una influencia directa, mientras que el 18% señaló una influencia indirecta. Esto sugiere que la mayoría de las cooperativas perciben un impacto directo de las condiciones económicas locales en su rentabilidad. En referencia a los principales factores económicos que afectan la rentabilidad de las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito, se encontró que la demanda de servicios de transporte es el factor más mencionado (45% de las respuestas). En cuanto a la gestión financiera y su impacto en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito, se encontró que el 55% de las respuestas indican un impacto medio. Esto sugiere que la gestión financiera tiene un impacto significativo, siendo mayoritariamente percibido como de nivel medio, en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el contexto específico del sur de Quito.

Palabras claves: Impacto, financiero, económica, taxis, demanda.

Abstract

As justification for this present project, it is possible to determine possible alternative solutions with which to strengthen the growth of their organizations such as transport units. Among the objectives that this study focuses on are: determine the population and characteristics of the taxi cooperatives domiciled in the south of Quito, define the main economic variables that affect the taxi cooperatives domiciled in the south of Quito, develop a quantitative study to measure the impact of economic variables on taxi cooperatives domiciled in the south of Quito. The article used non-experimental research to observe the phenomena as they occurred, without manipulating the study variables. The focus of the study was descriptive, identifying the particularities of taxi cooperatives as a passenger transportation service in the capital territory. Regarding local economic conditions and their impact on the profitability of taxi cooperatives in the south of Quito, it was found that 82% of the responses indicated a direct influence, while 18% indicated an indirect influence. This suggests that most cooperatives perceive a direct impact of local economic conditions on their profitability. In reference to the main economic factors that affect the profitability of taxi cooperatives domiciled in the south of Quito, it was found that the demand for transportation services is the most mentioned factor (45% of responses). Regarding financial management and its impact on the profitability of taxi cooperatives in the south of Quito, it was found that 55% of the responses indicate a medium impact. This suggests that financial management has a significant impact, being mostly perceived as medium level, on the profitability of taxi cooperatives in the specific context of southern Quito.

Keywords: Impact, financial, economic, taxis, demand.

Índice de Contenido

1.TEMA.....	1
2. INTRODUCCIÓN.....	1
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
3.1 Formulación de los problemas	1
4. JUSTIFICACIÓN	2
5. OBJETIVOS	3
5.1 Objetivo general.....	3
5.2 Objetivos específicos.....	3
6. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	4
6.1 Marco teórico	4
6.2 Marco conceptual	13
7. MARCO METODOLÓGICO.....	14
7.1 Métodos y técnicas de recopilación de datos empleadas.....	14
7.2 Métodos y técnicas de análisis de datos	14
8. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	19
9. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	32
10.CONCLUSIONES.....	34
11.BIBLIOGRAFÍA.....	35
12. ANEXOS.....	38

Índice de tablas

Tabla 1. Cantidad de cooperativas de taxis en Pichincha y Quito.....	14
Tabla 2. Información de las cooperativas de taxis de transporte de pasajeros sur de Quito	15
Tabla 3. Matriz de Operacionalización.....	17
Tabla 4. Pregunta 1.	19
Tabla 5. Pregunta 2.	20
Tabla 6. Pregunta 3.	21
Tabla 7. Pregunta 4	22
Tabla 8. Pregunta 5	23
Tabla 9. Pregunta 6	24
Tabla 10. Pregunta 7	25
Tabla 11. Pregunta 8.....	26
Tabla 12. Pregunta 9	27
Tabla 13. Pregunta 10	28
Tabla 14. Pregunta 11.....	29
Tabla 15. Pregunta 12	30
Tabla 16. Pregunta 13	31
Tabla 17. Tarifa regular de taxis	32
Tabla 18. Ingresos primer año.....	32
Tabla 19. Estado de resultados.....	33

Índice de figuras

Figura 1. Tasas de interés.....	11
Figura 2. Salario básico en Ecuador.....	12
Figura 3. Pregunta 1.....	19
Figura 4. Pregunta 2.....	20
Figura 5. Pregunta 3.....	21
Figura 6. Pregunta 4.....	22
Figura 7. Pregunta 5.....	23
Figura 8. Pregunta 6.....	24
Figura 9. Pregunta 7.....	25
Figura 10. Pregunta 8.....	26
Figura 11. Pregunta 9.....	27
Figura 12. Pregunta 10.....	28
Figura 13. Pregunta 11.....	29
Figura 14. Pregunta 12.....	30
Figura 15. Pregunta 13.....	31

1.TEMA

Análisis del impacto financiero generado por las principales variables económicas que afectan a las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito, en el periodo 2020-2022.

2. INTRODUCCIÓN

La historia del servicio de transporte de taxis tiene sus raíces en la antigüedad, con referencias que se remontan a la Antigua Roma. El poeta de la Antigua Roma, Publio Virgilio, habla en una de sus obras sobre un carro de alquiler que ofrecía un servicio público urbano, aunque no era un taxi en el sentido moderno. Este carro estaba disponible para quienes lo necesitan, lo que lo convierte en un antecesor del taxi tal como se lo conoce hoy (Emanuel, 2020).

El servicio de taxi surgió a partir del año 1899 en la ciudad de París, se introducía el primer taxi con motor de combustión y tenía la capacidad de transportar hasta cuatro pasajeros, este tipo de servicio fue un éxito en Francia y posteriormente en todo el mundo (National Geographic, 2018).

La evolución del taxi ha continuado hasta la actualidad, con la introducción de vehículos más modernos y cómodos, así como la adaptación a las necesidades de diversos clientes, como los taxis adaptados para personas con discapacidad. Además, en los últimos tiempos, se han vuelto cada vez más comunes los taxis eléctricos, a gas, híbridos, entre otros, con el objetivo de respetar el medio ambiente y reducir la contaminación en las ciudades.

En la actualidad, el servicio de transporte de taxi es regulado por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2018) y por la Ley de Cooperativas (2001), mediante las cuales se mantiene una fundamentación legal para otorgar el permiso respectivo en cualquier parte del territorio nacional.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

3.1 Formulación de los problemas

Las cooperativas de taxis como empresa de transporte de pasajeros, presentan diversos problemas entre los cuales están el aumento de cupos para nuevas unidades en el territorio capitalino, así como también el surgimiento de

plataformas digitales de transporte que provocan un significativo incremento de la competencia, lo cual afecta directamente a aquellas cooperativas que están completamente legalizadas pues deben cumplir con todos sus requisitos en la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) para su normal funcionamiento.

Todo ello, ha conllevado a una reducción de sus ingresos económicos en las cooperativas de taxis, agregando además que el incremento del costo en los combustibles ha generado un aumento en sus costos operativos disminuyendo así sus márgenes de rentabilidad en estos últimos años.

De esta manera, el problema de investigación corresponde a las variables económicas que más afectan a la rentabilidad de las cooperativas de transporte de taxis domiciliadas en el sur de Quito.

4. JUSTIFICACIÓN

En la presente investigación se determina una justificación teórica por una parte y una justificación práctica, siendo preponderante realizar una explicación detallada de cada una de ellas por separado.

La justificación teórica se enfoca en la “obtención de nuevos conocimientos que se relacionan con el tema de estudio” (Bernal, 2018, p. 25), por lo cual, el presente trabajo adquiere una importancia sustancial al adquirir los conocimientos suficientes sobre el impacto financiero y las variables económicas que más inciden en el desarrollo y crecimiento de las organizaciones.

Así mismo, la justificación práctica está dada por los “resultados obtenidos de la propia investigación con los cuales se puedan establecer alternativas válidas de solución ante un problema previamente identificado” (Guerrero, 2016, p. 83). Por lo tanto, el estudio actual mantiene una justificación práctica al determinar resultados medibles y cuantificables enfocados hacia el impacto financiero y económico que más han afectado a las cooperativas de taxis, para que, a partir de ello, se determinen posibles alternativas de solución con las que se permita fortalecer el crecimiento de sus organizaciones como unidades de transporte.

5. OBJETIVOS

5.1 Objetivo general

Analizar el impacto financiero generado por las principales variables económicas que afectan a las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito, en el periodo 2020-2022.

5.2 Objetivos específicos

- Determinar la población y características de las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito.
- Definir las principales variables económicas que afectan a las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito.
- Desarrollar un estudio cuantitativo para medir el impacto de las variables económicas en las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito.

6. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

6.1 Marco teórico

- **Servicio de transporte**

El servicio de transporte se refiere a la actividad de trasladar personas o mercancías de un lugar a otro, ya sea a nivel local, nacional o internacional. Este servicio es fundamental en la cadena de suministro, permitiendo el movimiento físico de bienes y personas de manera eficiente y segura. Dependiendo de las necesidades específicas, existen diferentes tipos de servicios de transporte, como el transporte de carga, transporte público, transporte privado, transporte escolar, transporte empresarial (Avianta, 2022).

La importancia del servicio de transporte radica en su papel crucial para el funcionamiento de la economía mundial, ya que, sin él, el comercio y la distribución de bienes se vuelven prácticamente imposibles. Además, el servicio de transporte forma parte de la logística, que se encarga de organizar y gestionar el movimiento de bienes y personas para garantizar su entrega en el lugar y momento adecuado.

- **Características del Servicio de Transporte**

Un servicio de transporte debe contar con una serie de características fundamentales para garantizar su eficacia y utilidad. A continuación, se presentan algunas de las características claves que todo servicio de transporte debe presentar:

- 1. Flexibilidad y Adaptabilidad:**

El servicio de transporte debe ser flexible y capaz de adaptarse a diversas necesidades y requisitos de los usuarios, permitiendo la movilización de bienes y personas de manera eficiente.

- 2. Rapidez y Eficiencia:**

Es crucial que el servicio de transporte ofrezca una respuesta rápida y eficiente, especialmente en comparación con otros tipos de transporte, para garantizar la prontitud en la entrega de mercancías y la movilización de personas.

3. Costos Razonables:

Los costos asociados al servicio de transporte deben ser razonables y competitivos en comparación con otras alternativas de transporte, lo que lo hace más atractivo para los usuarios.

4. Capacidad para Transportar Diversos Bienes y Personas:

El servicio de transporte debe tener la capacidad de transportar una amplia variedad de mercancías, incluyendo materiales peligrosos, así como la capacidad de trasladar personas en casos de emergencia.

5. Facilidad de Uso y Combinación con Otros Medios de Transporte:

El servicio de transporte debe ser de fácil uso y permitir su combinación con otros medios de transporte, como parte del transporte multimodal, para ofrecer soluciones integrales a las necesidades de movilidad (Polo, 2020).

Estas características son fundamentales para evaluar la eficacia y utilidad de un servicio de transporte, tanto en el ámbito de la movilización de bienes como en el transporte de personas.

- **Servicio de transporte de personas taxi**

El servicio de taxi, también conocido como autotaxi, se refiere a un servicio de transporte público discrecional de personas en automóviles de turismo, prestado en régimen de actividad privada. Este servicio implica el transporte de uno o varios pasajeros por contrato, con la característica distintiva de ser de puerta a puerta, donde los lugares de recogida y deje son decididos por el propio usuario (Junta de Andalucía, 2021).

Los taxis son vehículos de alquiler con conductor (taxista) que ofrecen este servicio remunerado, ya sea por contrato o por dinero. Las tarifas pueden estar acordadas y tasadas en una lista de precios cuando el taxi no cuenta con un taxímetro. Este tipo de transporte se diferencia de otros servicios públicos, como el transporte en autobús, metro o tranvía, por la posibilidad de elegir el punto de partida y de llegada, lo que se conoce coloquialmente como servicio de puerta a puerta.

Es importante destacar que el taxi es considerado un servicio de interés público, lo que implica regulaciones específicas en cuanto a requisitos para la obtención de licencias, transmisión de licencias, condiciones de prestación del servicio, requisitos para las personas conductoras, entre otros aspectos. Esta clasificación como servicio de interés público también implica que el transporte de viajeros en taxi tiene la consideración de servicio de interés público, lo que lo distingue de otros servicios de transporte privado (Otero, 2023).

De esta manera, el servicio de taxi se define como un medio de transporte público de personas, caracterizado por tarifas reguladas, la posibilidad de transporte de uno o varios pasajeros, la elección de los puntos de recogida y deje por parte del usuario, y la consideración como servicio de interés público, lo que conlleva regulaciones específicas para su prestación.

Características del servicio de taxi

Transporte de Personas

- Es un vehículo de alquiler con un conductor (taxista), que se utiliza en el servicio de transporte de uno o un grupo pequeño de pasajeros dirigidos a diferentes destinos por contrato o dinero. Usualmente, en modos de transporte público, los lugares donde se recoge y se deja el pasajero se decide por el proveedor (oferente), mientras que, en el caso del taxi, el usuario (demandante) los determina.

Vehículo de alquiler con conductor

El taxi es considerado un vehículo de alquiler con un conductor, conocido como taxista, que se utiliza para transportar un grupo de pasajeros a diferentes lugares.

Tarifas Reguladas

El servicio de taxi se distingue por tener tarifas reguladas, lo que lo diferencia de otros medios de transporte de pasajeros, como las líneas de autobús, metro o tranvía. Además, el taxi permite seleccionar tanto el

punto de partida como el destino, ofreciendo así un servicio puerta a puerta.

Autorización y Licencia

- El taxi es un vehículo de transporte con conductor con una autorización de transporte (VT) y una licencia del ayuntamiento, que ofrece servicios de transporte de una persona o un grupo pequeño de personas (Cedeño, 2018).

Estas características destacan la naturaleza específica del servicio de taxi como un medio de transporte público que ofrece comodidad y flexibilidad a los usuarios.

- **Ingresos económicos**

Los ingresos económicos se refieren al incremento de los recursos financieros que posee una organización, una persona o un sistema contable, lo que constituye un aumento del patrimonio neto de los mismos (Araujo, 2017).

Los ingresos pueden clasificarse en distintas categorías, como ingresos públicos, ingresos ordinarios, ingresos extraordinarios, ingresos fijos, entre otros. Además, los ingresos pueden estar expresados en términos nominales o reales, dependiendo de la existencia de inflación. Los ingresos públicos de un Estado se generan a partir del cobro de impuestos, la venta o alquiler de propiedades, la emisión de bonos y las utilidades de las empresas públicas, entre otras actividades.

De esta manera los ingresos económicos representan un aspecto fundamental en la gestión financiera tanto a nivel individual como organizacional, y su comprensión es crucial para la toma de decisiones financieras informadas.

- **Ingresos económicos de taxistas**

En Ecuador, los ingresos económicos de los taxistas pueden variar según diversos factores, como la demanda de servicios, las tarifas establecidas y las condiciones económicas generales del país. Según un informe, el Gobierno ecuatoriano propuso depositar USD 50 dólares cada mes en la cuenta bancaria de cada taxista legal en el territorio nacional como medida de compensación por

la eliminación de los subsidios a los combustibles y el consecuente incremento de los precios de las gasolinas Extra y Ecopaís (Pozo & Aldaz, 2022).

Además, se ha observado que la implementación de nuevas aplicaciones como Uber y Cabify, así como la disminución de la solicitud de taxis por medio de radio, ha impactado los ingresos de los taxistas en el país. La pandemia también ha tenido un efecto notable en los ingresos de los taxistas, afectando la liquidez de las compañías.

De esta manera se destaca que los ingresos económicos de los taxistas en Ecuador pueden estar sujetos a diversas influencias, incluyendo medidas gubernamentales, cambios en la demanda de servicios y condiciones económicas generales.

Inflación

De acuerdo a Samaniego (2019), la inflación se la denomina como un aumento generalizado de los bienes y servicios que se comercializan en una economía dentro de un periodo de tiempo previamente establecido. Es decir, la inflación está dada por el porcentaje de incremento que se registra ante el cambio de los precios de los productos, por lo cual, con ello se registra una tendencia alcista en el valor de los bienes y servicios que buscan satisfacer las necesidades dentro de un país.

Para López (2015), la inflación se refiere a la pérdida de valor adquisitivo por parte de las personas y empresas para adquirir bienes o servicios, dentro de un periodo de tiempo. En base a esta definición, se comprende que a medida que aumenta el precio de los productos, los consumidores experimentarán una mayor pérdida de valor en su capacidad de adquisición dentro de una economía.

Por lo tanto, la inflación se refiere al aumento de los precios tanto de los bienes y servicios que se compran y venden en una economía, por lo cual, se genera una pérdida de valor adquisitivo por parte del consumidor ya sean personas o empresas.

La inflación es problema económico que afecta a diversos países, por lo cual, Mancera (2016) destaca las principales causas que conllevan a un aumento de los precios de los productos, entre las cuales se destacan a continuación:

- **Excesivo aumento de dinero que circula.** Se enfoca cuando el gobierno de un país empieza a imprimir billetes de forma excesiva, para que con esos recursos se puedan financiar el gasto público y obras de infraestructura.
- **Escases de las materias primas.** Esto puede darse por cambios en los niveles del clima que afectan a los cultivos de productos alimenticios, por lo cual se genera escases de estos bienes y, por lo tanto, se incrementan sus precios al disminuir la demanda por este tipo de productos.
- **Aumento del sueldo o salario básico.** El incremento de los sueldos o salarios que se fijan por parte del gobierno, provocan un incremento en los costos de las empresas y, por ende, un aumento en el precio de los bienes o servicios que se producen lo cual, afecta a sus compradores pues se estarían adquiriendo productos más caros.
- **Aumento de los impuestos.** El IVA (Impuesto al Valor Agregado) es uno de los impuestos que se cobran por la compra y venta de productos, por lo cual, al subir su porcentaje de cobro, se incrementa también el precio final de los bienes y servicios, de tal modo que el consumidor adquiere productos con precios más altos.

Así mismo, Ramírez (2013) señala que las consecuencias de la inflación son muy diversas entre las cuales se pueden considerar las siguientes:

- **Disminución del poder adquisitivo.** Se centra en cómo la disminución de la capacidad de compra de los consumidores resulta en la posibilidad de adquirir una cantidad menor de bienes y servicios con la misma cantidad de dinero.
- **Menor capacidad de ahorro.** Al incrementarse el precio de los productos por la tasa inflacionaria, se reduce la posibilidad de ahorrar ya sea por parte de las personas, familias y empresas, lo cual dificulta el desarrollo de nuevos proyectos que se hayan planificado para el futuro.
- **Depreciación del valor de la moneda.** Está dado por la pérdida del valor de las monedas y billetes que circulan en una economía para adquirir bienes o servicios, lo cual también se conoce como devaluación monetaria.

- **Aumento de las tasas de interés.** Algunos gobiernos para ejercer un mayor control sobre la inflación, tienden a incrementar las tasas de interés con el propósito de que se puedan adquirir menos préstamos y con ello, disminuir la circulación de billetes dentro del territorio de un país, esto podría reducir la tasa inflacionaria, pero ocasionaría una recesión económica.

Tasas de interés

Se denominan como tasas de interés al precio del dinero que se tiene en el mercado financiero (Parkin, 2017, p. 70), por lo cual, estas cifras se determinan en porcentajes que se fijan por parte de las entidades gubernamentales de cada país.

Es importante considerar que existen tasas de interés tanto activas como pasivas, las mismas que se explican por separado:

- **Tasa de Interés Activa.** Se refiere al porcentaje que se cobra por un préstamo o crédito emitido a través de instituciones financieras (López, 2012, p. 88), por lo cual, esta cifra es fijada por parte del Banco Central y se publica cada cierto periodo de tiempo que se ha considerado con anterioridad de acuerdo a su política monetaria. En base a esta definición, se entiende que las tasas de interés suelen establecerse con porcentajes diferentes para cada tipo de crédito con el propósito de impulsar la actividad económica de un país.
- **Tasa de Interés Pasiva.** Está dada por el porcentaje que pagan las instituciones financieras por tener el dinero depositado de sus clientes (Mankiw, 2018, p. 92). Este tipo de tasa también se fija por parte del Banco Central de cada país y se publica cada cierto periodo de tiempo que por lo común suele ser de forma mensual. En algunas ocasiones, las tasas de interés que ganan los clientes por sus depósitos son más altas pues las entidades financieras buscan captar una mayor cantidad de dinero para posteriormente otorgar mayores préstamos, sin embargo, sino existe un manejo adecuado de las cuentas financieras de la institución se puede generar un problema ante el incremento de los pasivos corrientes, y con ello, la posible quiebra de la entidad financiera.

A más de ello, es importante identificar los tipos de tasas de interés tanto activas como pasivas reguladas por el Banco Central del Ecuador, tal como se observan en la figura que se muestra a continuación:

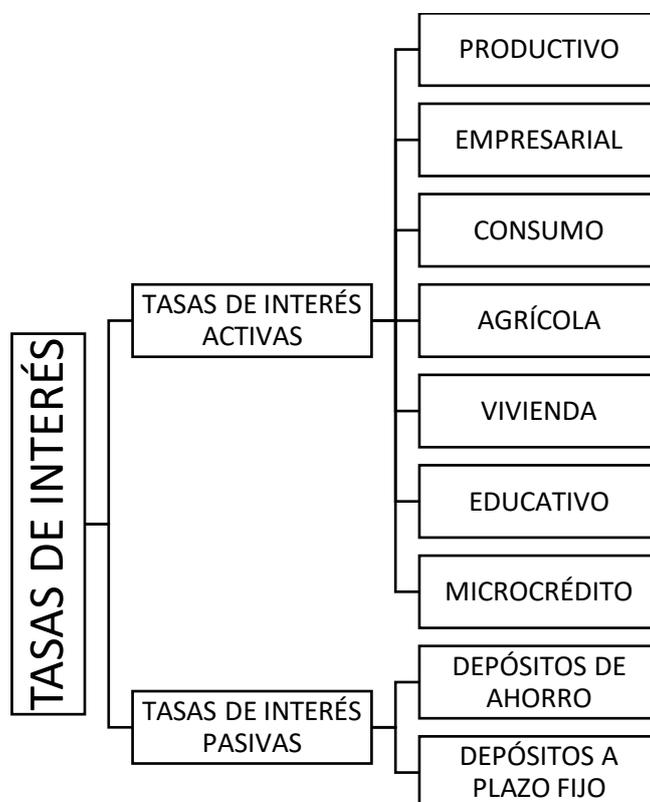


Figura 1. Tasas de interés

Fuente: Adaptado del Banco Central del Ecuador (Tasas de interés , 2023)

Salario básico

De acuerdo a Pacheco, Loor y Pico (2020), señalan que el salario básico se refiere a la cantidad fija mínima de dinero que un empleado recibe mensualmente como pago a su trabajo por parte de una empresa pública o privada. Por ende, al sueldo mínimo no se incluye beneficios sociales, bonos, horas extras, comisiones y demás contribuciones adicionales que se realizan al pago generado por las actividades de trabajo.

El salario básico se fija de acuerdo a la legislación laboral de cada país, que, en el caso del Ecuador, este valor se ha determinado por parte del gobierno central al finalizar cada año, sin embargo, es muy importante añadir también que tanto representantes de los trabajadores como de los empresarios conforman el

Consejo Nacional de Trabajo y Salarios, el cual tiene como finalidad determinar el sueldo o salario básico que regirá para el siguiente año.

Sin embargo, tanto los representantes de los trabajadores como de los empleadores no llegan acuerdos para fijar el salario básico para cada año, por lo cual el gobierno central a través del Ministerio del Trabajo fija el sueldo mínimo de forma anual en el mes de diciembre.

Los valores del sueldo básico tienden a modificarse año a año, mismos que se reflejan en la siguiente figura:



Figura 2. Salario básico en Ecuador

Fuente: Adaptado del Ministerio de Trabajo (2023)

En la figura anterior se observa que en el año 2019 se tiene un salario básico de \$394,00 dólares, mientras que para el 2023 es de \$450,00 dólares, es decir que en cinco años se registra un incremento del 14,2% lo que determina un valor de \$56,00 dólares en los cinco últimos años. Nótese también que en el año 2020 y 2021 se ha establecido el mismo sueldo básico de \$400,00 dólares debido a la crisis sanitaria por el coronavirus COVID – 19, lo cual dificultó generar un nuevo aumento ante la difícil situación económica del país.

En definitiva, el salario básico es el pago mínimo que se otorga por parte del empleador hacia sus trabajadores, este valor es fijado por el Ministerio de Trabajo como representante del gobierno central, sin embargo, previamente a ello se conforma el Consejo Nacional de Trabajo y Salarios que se integra por representantes de los empleados y empleadores para fijar el salario básico, no

obstante, no se suele llegar a ningún tipo de acuerdo por lo que se requiere la intervención de las autoridades gubernamentales.

6.2 Marco conceptual

- **Impacto financiero.** - se refiere a los efectos económicos que tiene una determinada acción o evento en las finanzas de una empresa, organización o individuo. Puede incluir tanto los aspectos positivos como los negativos en términos de ingresos, gastos, rentabilidad y flujo de efectivo.
- **Cooperativa de taxis.** - Es una organización en la que los taxistas se unen para trabajar juntos y compartir los beneficios y responsabilidades de su negocio. En una cooperativa de taxis, los conductores son propietarios de la empresa y toman decisiones colectivas sobre temas como tarifas, horarios y condiciones de trabajo.
- **Pasajero.** - es una persona que viaja en un medio de transporte, como un automóvil, un avión, un tren o un barco, sin ser el conductor o el piloto. Los pasajeros utilizan estos medios de transporte para desplazarse de un lugar a otro.
- **Plataformas digitales.** - Son servicios en línea que facilitan la conexión entre proveedores y consumidores de bienes o servicios. Estas plataformas permiten a los usuarios realizar transacciones comerciales, como comprar productos, contratar servicios o compartir información, a través de Internet. Algunos ejemplos populares de plataformas digitales incluyen Uber, Airbnb y Amazon.
- **Ingresos económicos.** - Se refiere a los ingresos que una persona, empresa u organización obtiene a través de sus actividades económicas. Las ventas provienen de varias alternativas, como la venta de bienes o servicios, alquileres, regalías, entre otros. Los ingresos económicos son una parte fundamental para evaluar la salud financiera y el rendimiento de una entidad.

7. MARCO METODOLÓGICO

7.1 Métodos y técnicas de recopilación de datos empleadas

Para efectuar el presente artículo, se aplicó una investigación no experimental mediante la cual se “observaron los fenómenos tal y como sucedieron sin que se manipulen las variables de estudio” (Ñaupas, 2017, p. 77), por lo cual, la información obtenida de las variables económicas y de las cooperativas de taxis se analizó dentro de su contexto natural para obtener una interpretación válida.

A más de ello, el estudio que se realizó fue de tipo descriptivo, es decir, se “determinaron las características del objeto mismo de investigación” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2016, p. 26), por lo cual, se identificaron las particularidades de las cooperativas de taxis como servicio de transporte de pasajeros hacia la población en el territorio capitalino.

7.2 Métodos y técnicas de análisis de datos

En términos estadísticos, la población se conforma por un conjunto de elementos que poseen similares características y que forman parte de un objeto de estudio (Lind, Marchal, & Wathen, 2017, p. 26), por ende, en la presente investigación el universo poblacional se conforma por las compañías de taxis de pasajeros y que están domiciliadas en el sur de la ciudad de Quito.

Tabla 1. Cantidad de cooperativas de taxis en Pichincha y Quito

Sector	Cantidad
Pichincha	48
Quito	41
Sur de Quito	22

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT, 2023)

Debido a que se tiene un universo de 22 cooperativas de taxis para el transporte de pasajeros, se ha considerado no realizar el correspondiente cálculo de la muestra, por lo cual, los resultados obtenidos se proyectan para la totalidad de la población y que está dado por el número total de las empresas de taxis que se ubican al sur del territorio capitalino.

Tabla 2. Información de las cooperativas de taxis de transporte de pasajeros sur de Quito

No.	Nombre de la cooperativa	Administrador	Resolución	Dirección	Teléfono
1	Villaflora	Sánchez Duchicela Danny Paúl	DRAV-AMT- 2019-0696	Av. Rodrigo de Chávez s/n.	(02) 397-3333
2	San Cristóbal	Quinchuela Casignia Zoila María	AMT-DRAV- 2019-1016	Calle Quitumbe Avenida Amaru Ñan, Local 13, Quito.	099 255 8704
3	Cooperativa Cabo Yépez	Morales Aguilar José Pantaleón	DRAV-AMT- 2019-1002	Calle Antisana y Montecristi, Quito.	0939670337
4	El Camal	Palomeque Almeida Sebastián Fernando	DRAV-AMT- 2019-0476	Calle Galte y Avenida Rodríguez de Chávez, Quito.	096 702 5625
5	Magdalena	López Frías Jonathan Guillermo	DRAV-AMT- 2019-1081	Calle El Tablón y Avenida Pedro Vicente Maldonado, Quito.	(02) 267-3245
6	San José de Guamaní	Cruz Tasiguano José Ernesto	DRAV-AMT- 2019-0991	Avenida Atacazo, Camino al Belén, Quito.	(02) 308-0828
7	Simón Bolívar	Lita Quilsimba Wilson	DRAV-AMT- 2019-1035	C. E10 Y S41, Quito.	(02) 308-6116
8	Turubamba	Chiluisa Oscurio Marco Antonio	DRAV-AMT- 2019-1197	Río Caoni y Leónidas Dubles, Quito.	(02) 450- 6644 / 098 320 6525
9	Tnte. Hugo Ortíz	Betancourt Andagoya Miguel Ángel	DRAV-AMT- 2019-0991	Calle Miguel Ángel Cazares Viteri, E1-331 Capulí, Quito.	(02) 268-6427
10	Santa Rita	Pomboza Lasluiza Luis Alberto	DRAV-AMT- 2019-0933	Avenida Galo Molina S11-192	(02) 264-5645

No.	Nombre de la cooperativa	Administrador	Resolución	Dirección	Teléfono
				y Jumandi, Quito.	
11	Panamericana Sur	Cruz Leonardo Chica Reátegui	DRAV-AMT- 2019-0996	Serapio Japerabi y Miguel Pontón, Barrionuevo, Quito.	(02) 266-1937
12	Cooperativa Dos hemisferios	Bahamontes Torres Jitalo	DRAV-AMT- 2019-1245	Gonzalo Cabezas S10- 804 y Avenida Antonio Jaramillo, Quito.	0986627753
13	Barrionuevo	Pacheco Álvarez Francisco Roberto	DRAV-AMT- 2019-0626	Avenida Tnte. Hugo Ortiz y Antonio Rodríguez, El Calzado, Quito.	(02) 262-6034
14	Santa Anita	Montero Montero Rosa Orfelina	DRAV-AMT- 2019-1091	Juan Camacaro y Avenida Mariscal Sucre, Quito.	(02) 262-2623
15	Argelia	Calderón Tutillo Alonso Rene	DRAV-AMT- 2019-1079	Quichuas y Avenida Mariscal Sucre, Quito.	(02) 296-2778
16	Mercado Mayorista	Tapia Gordillo Xavier Rolando	DRAV-AMT- 2019-0698	Agustín Sastres y José Egusquizaga, Quito.	(02) 266-1847
17	Solanda	Espinoza Cartagena Luis Enrique	DRAV-AMT- 2019-1150	Avenida Jacinto Collahuazo y Cañaris, Quito.	02) 266-2600
18	Chillogallo	Quingatuña Ayala Segundo Urcisino	DRAV-AMT- 2019-0841	Galo Molina S11-43 y Maximiliano Rodríguez, Chivas Quito-	099 275 4811

No.	Nombre de la cooperativa	Administrador	Resolución	Dirección	Teléfono
				Queen Elizabeth, Quito.	
19	Horizontes del Sur	Morales Gualpa Edgar Eduardo	DRAV-AMT-2019-1041	Paquisha S14-82 y Calle Y, Sur de Quito, Quito	(02) 601-1147
20	La Ecuatoriana	Flores Llumiquinga Arturo Wladimir	DRAV-AMT-2019-1042	Punta Arenas y Juan Camacaro, Quito.	(02) 262-5980
21	El Recreo	Pillajo Luis Mauricio	AMT-DRAV-2019-1153	Necochea 533 Quito.	(02) 228 - 3624
22	Rodrigo de Chávez	Tapia Carpio Paola Fernanda	DRAV-AMT-2019-1023	Av. Rodrigo de Chávez y Bahía Quito.	(02) 261 - 1631

Fuente: (Radio Taxi Ecuador, 2020)

Variables

Las dimensiones de estudio que se utilizaron para la recopilación de los datos parten como variable dependiente e independiente, en base a ello se elaboró la Matriz de Operacionalización tal como se observa en la tabla siguiente:

Tabla 3. Matriz de Operacionalización

Tipo	Dimensiones	Indicador	Fuentes/Técnicas
Variable dependiente: Impacto financiero en las cooperativas de taxis	Rentabilidad	Nivel de rentabilidad	Encuesta/Cuestionario
	Ingresos económicos	Nivel de ingresos económicos	Encuesta/Cuestionario

Tipo	Dimensiones	Indicador	Fuentes/Técnicas
Variable independiente:	Costos operativos	Nivel de costos operativos	Encuesta/Cuestionario
Variables económicas	Precio del servicio	Aceptación del precio	Encuesta/Cuestionario
	Demanda del servicio	Cantidad de pasajeros demandantes	Encuesta/Cuestionario

Fuente: Investigación propia

En la tabla anterior se observa que en base a las dimensiones de las variables se determina a la encuesta como principal técnica para la obtención de información, siendo el cuestionario la herramienta clave que se utilizará para la recopilación de datos.

El procesamiento de información empezó con la identificación de las variables de estudio en relación con el título de investigación, se estableció las dimensiones e indicadores de cada uno de ellos y se determinaron las preguntas de la encuesta en línea que se aplicó a los administradores de las cooperativas de taxis de la ciudad de Quito. Se recolectó una base de datos de manera presencial, la cual incluyó tablas y figuras estadísticas que fueron analizadas e interpretadas por el investigador. Encuesta ver Anexo 1.

8. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

- Interpretación de las encuestas

1. ¿Cómo influyen las condiciones económicas locales en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito?

Tabla 4. Pregunta 1

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Directa	18	82
Indirecta	4	18
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

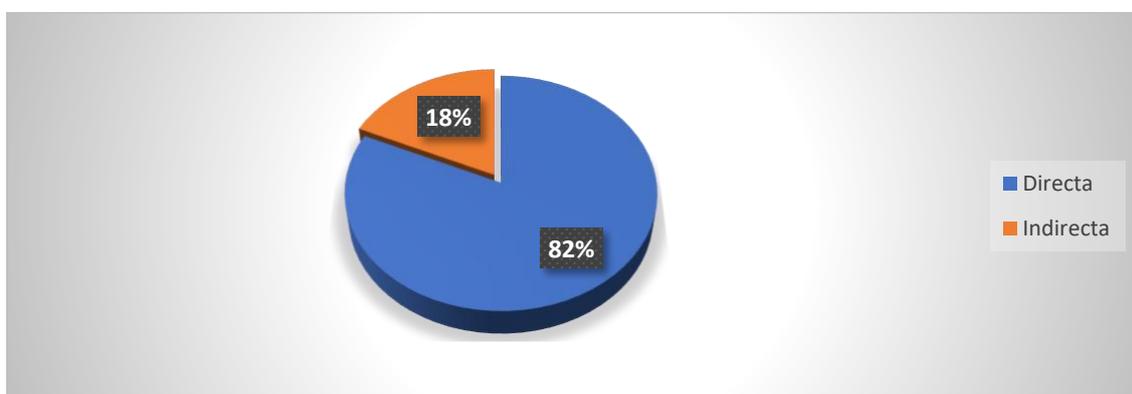


Figura 3. Pregunta 1

Fuente: Investigación de campo

Análisis

El análisis de cómo influyen las condiciones económicas locales en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito muestra que el 82% de las respuestas indican una influencia directa, mientras que el 18% señala una influencia indirecta. Esto sugiere que la mayoría de las cooperativas perciben un impacto directo de las condiciones económicas locales en su rentabilidad, lo que puede estar relacionado con factores como la demanda de servicios de taxi, los costos operativos y la capacidad para ajustar tarifas en respuesta a las condiciones económicas. Estos datos reflejan la importancia de comprender y gestionar de manera efectiva el impacto de las condiciones económicas locales en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito.

2. ¿Cuáles son los principales factores económicos que afectan la rentabilidad de las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito?

Tabla 5. Pregunta 2

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Demanda de servicios de transporte	10	45
El poder adquisitivo de la población	7	32
La competencia en el mercado y las políticas gubernamentales	3	14
Cambios en las políticas de movilidad urbana	2	9
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

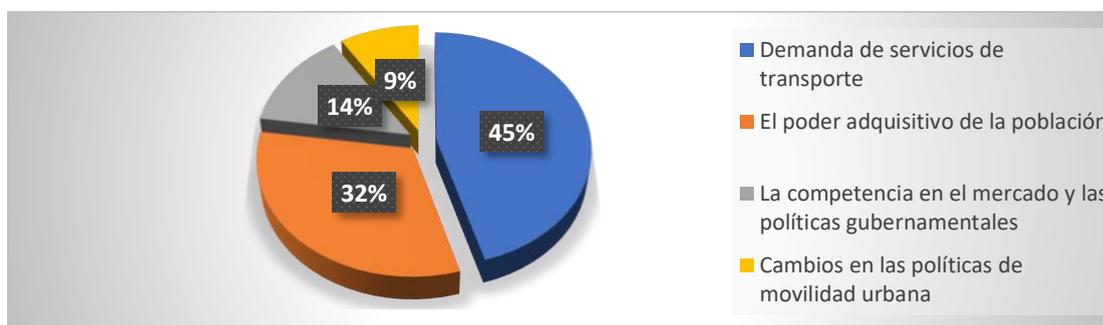


Figura 4. Pregunta 2

Fuente: Investigación de campo

Análisis

El análisis de la pregunta sobre los principales factores económicos que afectan la rentabilidad de las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito muestra que la demanda de servicios de transporte es el factor más mencionado, con un 45% de las respuestas. Le sigue el poder adquisitivo de la población, con un 32% de las respuestas. La competencia en el mercado y las políticas gubernamentales representan el 14% de las respuestas, mientras que los cambios en las políticas de movilidad urbana constituyen el 9% restante.

Estos datos sugieren que la demanda de servicios de transporte y el poder adquisitivo de la población son factores económicos significativos que influyen en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito. La competencia en el mercado y las políticas gubernamentales, junto con los cambios en las políticas de movilidad urbana, también tienen un impacto, aunque en menor medida. Este análisis proporciona una visión clara de los factores económicos clave que afectan la rentabilidad de las cooperativas de taxis en esta región.

3. ¿En qué medida la gestión financiera impacta la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el contexto específico del sur de Quito?

Tabla 6. Pregunta 3

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Alto	6	27
Medio	12	55
Bajo	4	18
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

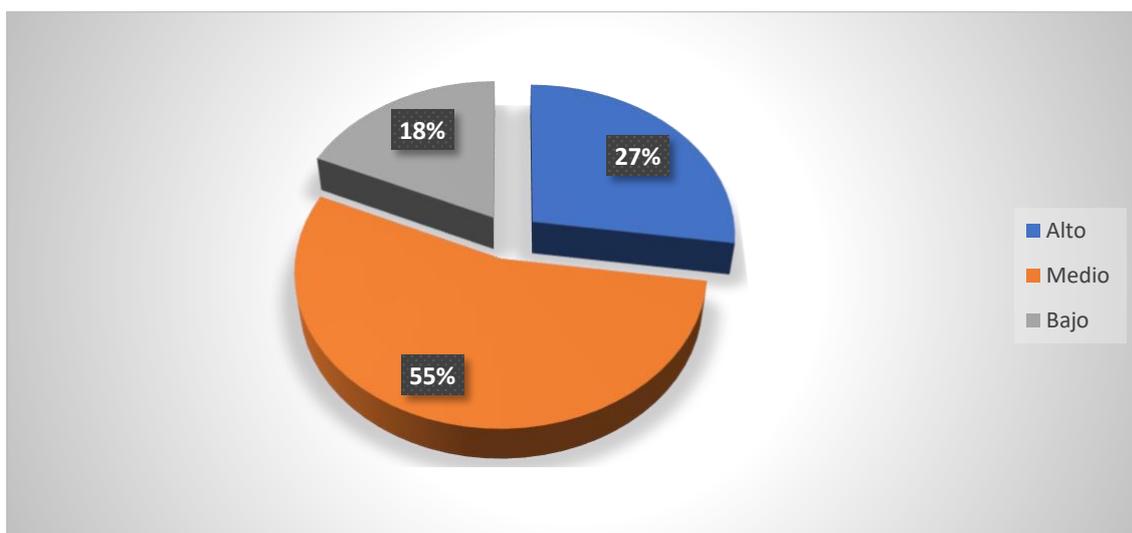


Figura 5. Pregunta 3

Fuente: Investigación de campo

Análisis

El análisis de la pregunta sobre la gestión financiera y su impacto en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito revela que el 55% de las respuestas indican un impacto medio, seguido por un 27% que señala un impacto alto, y un 18% que menciona un impacto bajo.

Estos datos sugieren que la gestión financiera tiene un impacto significativo, siendo mayoritariamente percibido como de nivel medio, en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el contexto específico del sur de Quito. Este análisis resalta la importancia de una gestión financiera efectiva para la rentabilidad de estas cooperativas, lo que puede incluir la administración eficiente de recursos, la planificación financiera estratégica y la toma de decisiones informadas en relación con la rentabilidad.

4. ¿Cómo ha sido el desempeño financiero de las cooperativas de taxis en el sur de Quito en los periodos 2020-2022?

Figura 6. Pregunta 4

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Muy bueno	5	23
Bueno	2	9
Malo	15	68
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

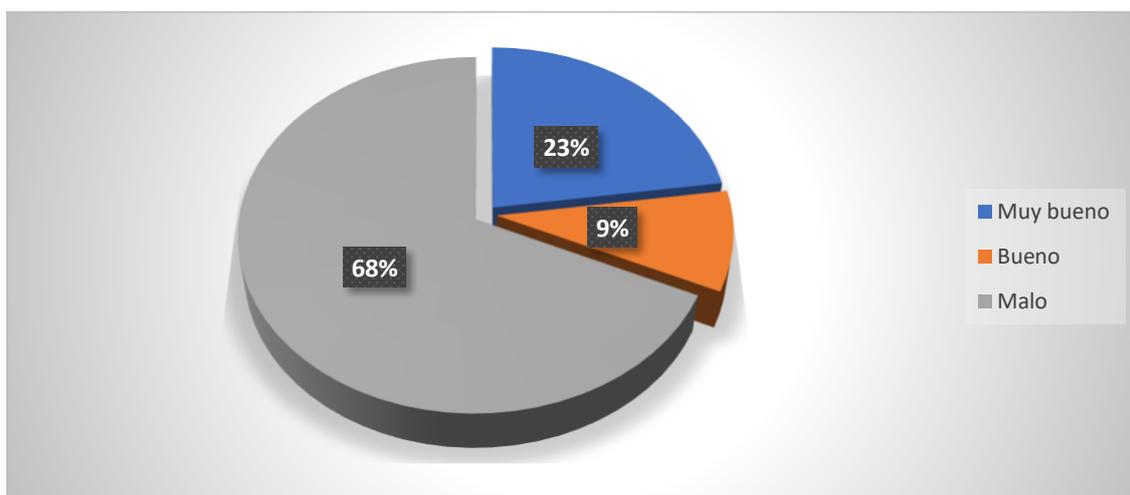


Figura 2. Pregunta 4

Fuente: Investigación de campo

Análisis

El desempeño financiero de las cooperativas de taxis en el sur de Quito en los últimos tiempos ha sido mayormente percibido como malo, con un 68% de las respuestas indicando esta percepción. Por otro lado, un 23% de las respuestas señalan que el desempeño financiero ha sido muy bueno, mientras que un 9% lo califica como bueno.

Estos datos sugieren que la mayoría de las percepciones sobre el desempeño financiero de las cooperativas de taxis en el sur de Quito son negativas, lo que puede indicar desafíos significativos en términos de rentabilidad y sostenibilidad financiera. Es importante considerar estrategias y medidas para abordar y mejorar este desempeño financiero, con el fin de garantizar la viabilidad a largo plazo de estas cooperativas en el contexto específico del sur de Quito.

5. ¿Cuál es el impacto de la crisis económica, especialmente la provocada por la pandemia, en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito?

Tabla 7. Pregunta 5

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Alto	13	59
Medio	7	32
Bajo	2	9
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

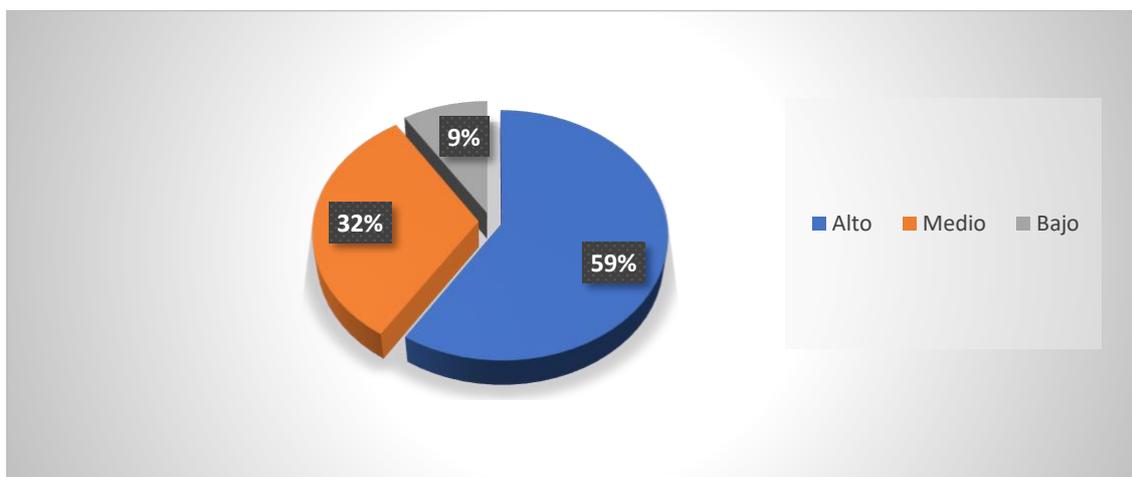


Figura 7. Pregunta 5

Fuente: Investigación de campo

Análisis

El impacto de la crisis económica, especialmente la provocada por la pandemia, en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito ha sido evaluado con base en los datos proporcionados. Según la información recopilada, el 59% de las respuestas indican un impacto alto, seguido por un 32% que señala un impacto medio, y un 9% que menciona un impacto bajo.

Los datos recopilados indican que la crisis económica derivada de la pandemia ha tenido efectos significativos en varios sectores, incluyendo el comercio, las actividades de hospedaje y alimentación, así como en las actividades inmobiliarias y empresariales. Además, se ha observado un incremento en la morosidad en el sistema financiero debido a la pandemia y las medidas adoptadas por el gobierno.

6. ¿Cómo ha variado su nivel de ingresos económicos en los periodos 2020-2022?

Tabla 8. Pregunta 6

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
En un 40%	15	68
En un 50%	5	23
En un 60%	2	9
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

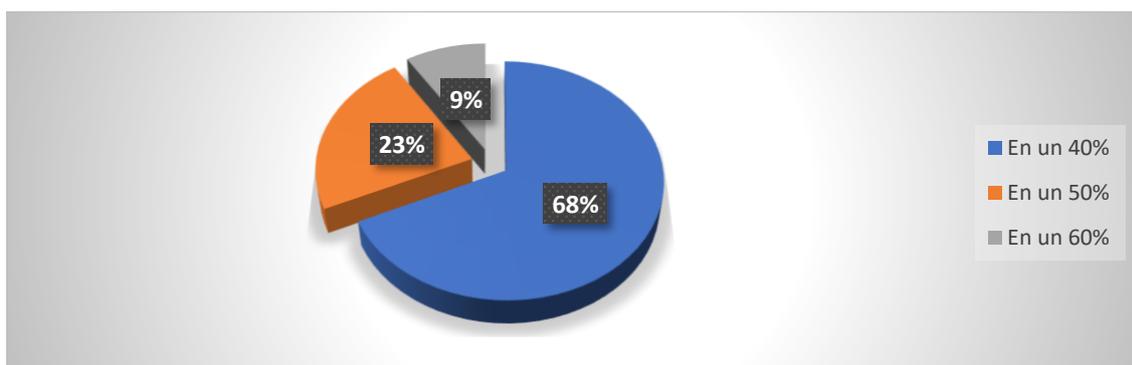


Figura 8. Pregunta 6

Fuente: Investigación de campo

Análisis

El análisis de la pregunta sobre la variación del nivel de ingresos económicos en los últimos años muestra que el 68% de las respuestas indican una variación del 40%, seguido por un 23% que señala una variación del 50%, y un 9% que menciona una variación del 60%.

Estos datos revelan que la mayoría de las respuestas indican una variación del 40% en el nivel de ingresos económicos en los últimos años para las cooperativas de taxis en el sur de Quito. Esto puede reflejar cambios significativos en los ingresos económicos de estas cooperativas, lo que puede estar relacionado con factores económicos y situacionales que han impactado su rentabilidad y operaciones.

En base a la información directa del gremio de taxistas, se calcula que el nivel de ingresos económicos de los taxistas ha experimentado una variación que oscila entre el 40% y el 60%. Esta situación se debe a dos problemáticas principales: el impacto del COVID-19 y la inseguridad que actualmente se vive en el país.

7. ¿Considera que su nivel de ingresos económicos está influenciado por las condiciones económicas locales en el sur de Quito?

Tabla 9. Pregunta 7

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Si	18	82
No	4	18
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

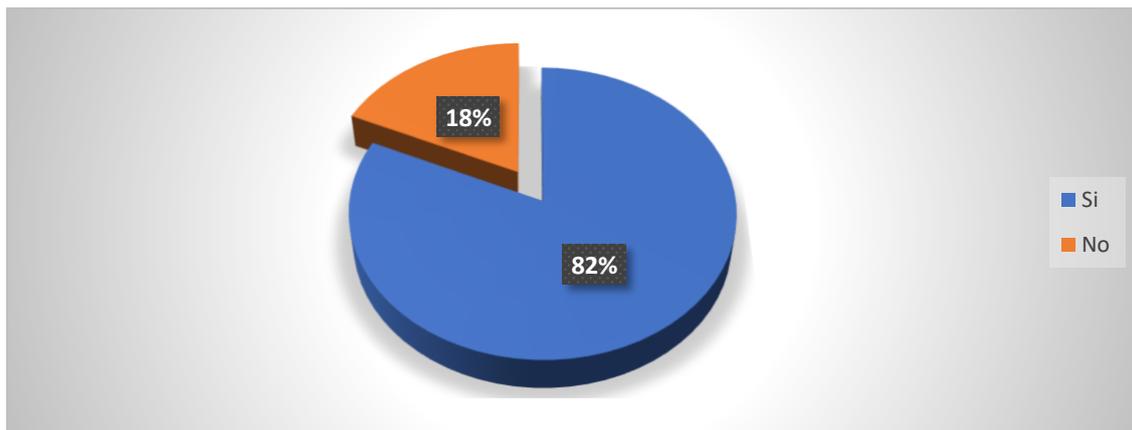


Figura 9. Pregunta 7

Fuente: Investigación de campo

Análisis

Según los datos proporcionados, el 82% de las respuestas indican que el nivel de ingresos económicos de las cooperativas de taxis en el sur de Quito está influenciado por las condiciones económicas locales, mientras que el 18% señala que no.

Esto sugiere que la percepción general es que las condiciones económicas locales tienen un impacto significativo en el nivel de ingresos económicos de las cooperativas de taxis en el sur de Quito. Este hallazgo resalta la importancia de comprender y adaptarse a las condiciones económicas locales para garantizar la viabilidad financiera de estas cooperativas en el contexto específico del sur de Quito.

8. ¿Cuáles son sus principales costos operativos como cooperativa de taxis?

Tabla 10. Pregunta 8

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Combustibles	9	41
Mantenimiento	8	36
Reparaciones de vehículo	3	14
Seguros, licencias y permisos	2	9
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

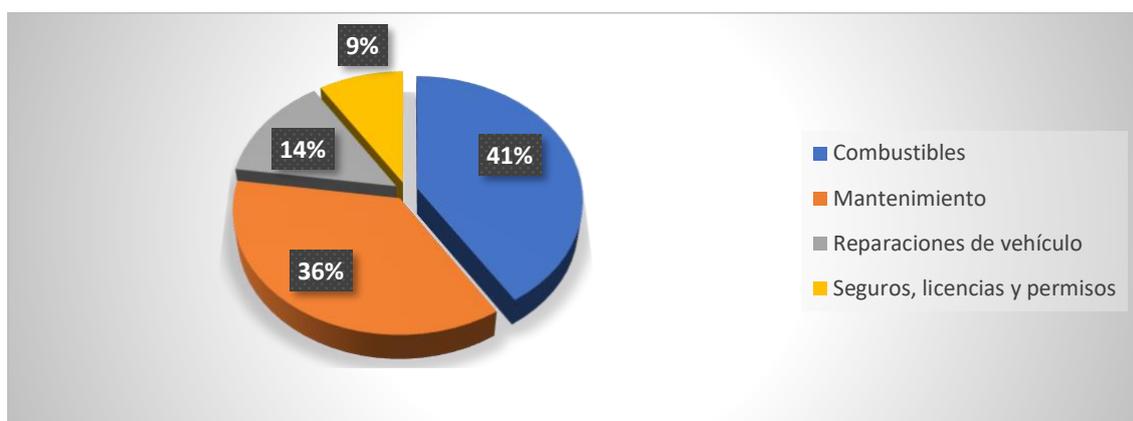


Figura 10. Pregunta 8

Fuente: Investigación de campo

Análisis

El análisis de la pregunta sobre los principales costos operativos de las cooperativas de taxis en el sur de Quito revela que los costos más mencionados son los siguientes: combustibles 41%, mantenimiento 36%, reparaciones de vehículos 14%, y seguros, licencias y permisos con el 9%.

Estos datos indican que los costos operativos más significativos para las cooperativas de taxis en el sur de Quito se relacionan principalmente con el combustible y el mantenimiento de los vehículos. Esto sugiere que la gestión eficiente de estos costos, así como la implementación de estrategias para optimizar el consumo de combustible y mantener adecuadamente los vehículos, son aspectos clave para la sostenibilidad financiera de estas cooperativas.

9. ¿Qué estrategias ha implementado para gestionar y reducir sus costos operativos?

Tabla 11. Pregunta 9

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Consolidación de proveedores	5	23
Optimización de rutas para reducir el consumo de combustible	10	45
Implementación de tecnologías que mejoren la eficiencia operativa	7	32
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

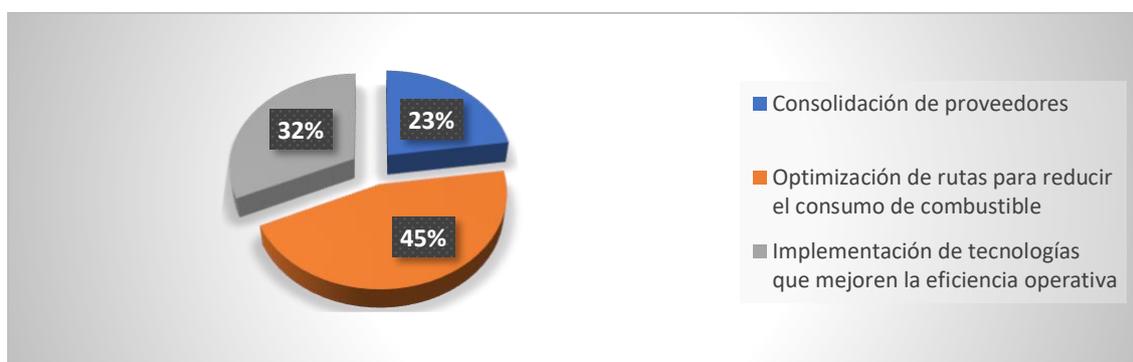


Figura 11. Pregunta 9

Fuente: Investigación de campo

Análisis

Según los datos proporcionados, las estrategias implementadas por las cooperativas de taxis en el sur de Quito para gestionar y reducir sus costos operativos son las siguientes, consolidación de proveedores 23%, optimización de rutas para reducir el consumo de combustible 45%, implementación de tecnologías que mejoren la eficiencia operativa 32%.

Estas estrategias reflejan un enfoque integral para abordar los costos operativos, incluyendo la optimización de recursos, la eficiencia en el consumo de combustible y la implementación de tecnologías para mejorar la eficiencia operativa. La implementación de estas estrategias puede contribuir significativamente a la gestión y reducción de los costos operativos, lo que es fundamental para la sostenibilidad financiera de las cooperativas de taxis en el contexto específico del sur de Quito.

10. ¿Cómo perciben los clientes la aceptación de los precios de los servicios de taxi en el sur de Quito?

Tabla 12. Pregunta 10

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Muy Buena	4	18
Buena	6	27
Regular	12	55
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

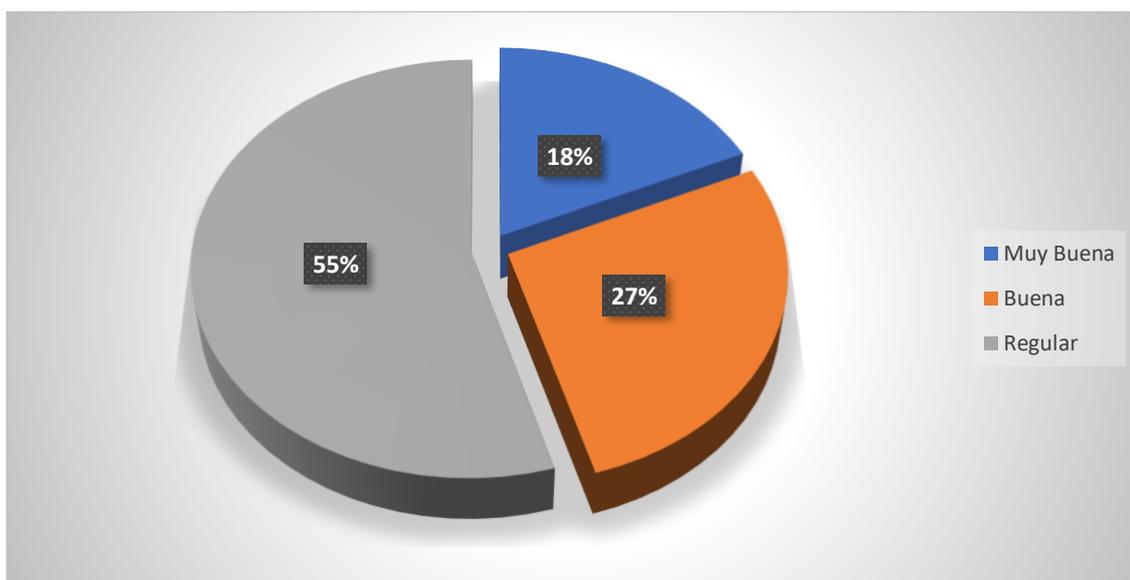


Figura 12. Pregunta 10

Fuente: Investigación de campo

Análisis

Según los datos proporcionados, la percepción de los clientes sobre la aceptación de los precios de los servicios de taxi en el sur de Quito es la siguiente: muy buena 18%, buena 27%, regular: 55%

Estos resultados indican que la mayoría de los clientes perciben la aceptación de los precios de los servicios de taxi en el sur de Quito como regular. Esta percepción puede tener implicaciones significativas en la competitividad y la satisfacción del cliente en el mercado de servicios de taxi en esta región. Es importante considerar estrategias que aborden esta percepción y busquen mejorar la satisfacción del cliente en relación con los precios de los servicios de taxi.

11. ¿Qué medidas ha tomado para ajustar sus precios en respuesta a las condiciones económicas locales?

Tabla 13. Pregunta 11

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Manejo de tarifas dinámicas basadas en la demanda y la oferta	6	27
Revisión periódica de los costos operativos	5	23
Creación de paquetes de tarifas especiales para empresas	11	50
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

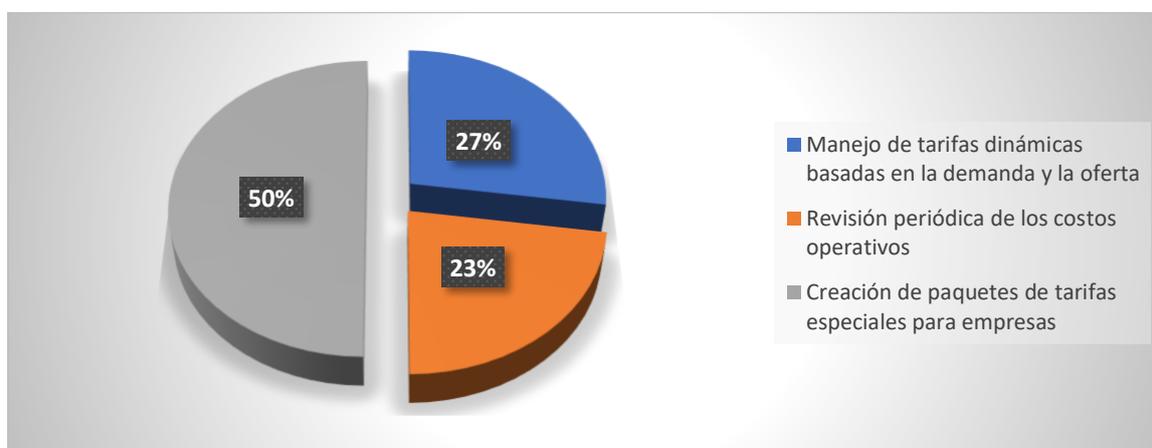


Figura 13. Pregunta 11

Fuente: Investigación de campo

Análisis

Según los datos proporcionados, las medidas tomadas por las cooperativas de taxis en el sur de Quito para ajustar sus precios en respuesta a las condiciones económicas locales son las siguientes: manejo de tarifas dinámicas basadas en la demanda y la oferta 27%, revisión periódica de los costos operativos 23%, creación de paquetes de tarifas especiales para empresas 50%.

Estas medidas reflejan una variedad de enfoques para ajustar los precios en respuesta a las condiciones económicas locales, incluyendo la adaptación dinámica de tarifas, la revisión constante de los costos operativos y la creación de paquetes de tarifas especiales. Estas estrategias pueden ser fundamentales para mantener la competitividad y la rentabilidad en el mercado de servicios de taxi en el sur de Quito.

12. ¿Cómo ha variado la cantidad de pasajeros demandantes de servicios de taxi en el sur de Quito en los periodos 2020-2022?

Tabla 14. Pregunta 12

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Disminución en un 20%	4	18
Disminución en un 30%	15	68
Disminución en un 40%	3	14
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

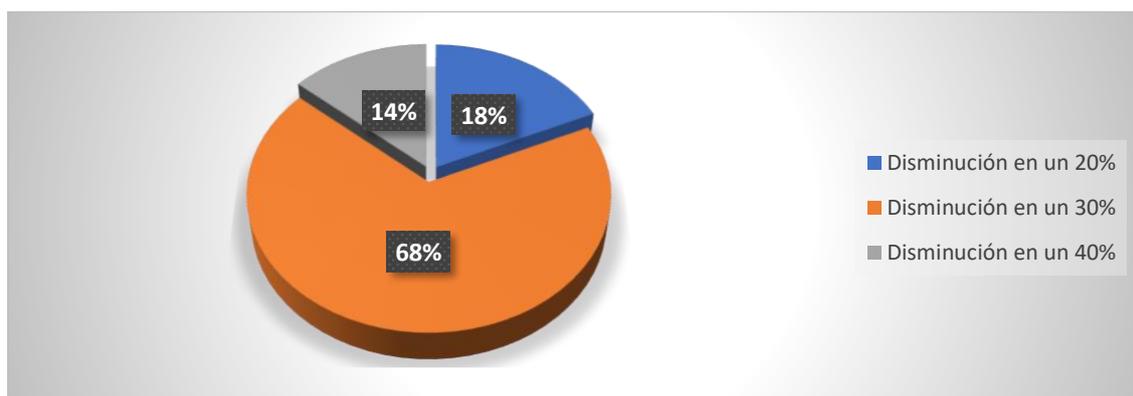


Figura 14. Pregunta 12

Fuente: Investigación de campo

Análisis

Según los datos proporcionados, la cantidad de pasajeros demandantes de servicios de taxi en el sur de Quito ha experimentado las siguientes variaciones en los últimos años: disminución en un 20%: 18%, disminución en un 30%: 68%, disminución en un 40%: 14%.

Estos datos sugieren una tendencia significativa de disminución en la demanda de servicios de taxi en el sur de Quito en los últimos años. Esta disminución puede estar influenciada por diversos factores, como cambios en los patrones de movilidad, la disponibilidad de otras opciones de transporte y posiblemente el impacto de la pandemia en los viajes y desplazamientos.

Sin duda, las plataformas de aplicaciones han ocasionado una disminución en la demanda de los taxistas. Según la experiencia de los propios taxistas, este porcentaje fluctúa entre el 20% y el 40%, dependiendo de si es un día normal o un día festivo.

13. ¿Considera que la cantidad de pasajeros demandantes está relacionada con las condiciones económicas locales?

Tabla 15. Pregunta 13

DETALLE	FRECUENCIA ABSOLUTA	PORCENTAJE
Si	18	82
No	4	18
TOTAL, GENERAL	22	100

Fuente: Investigación de campo

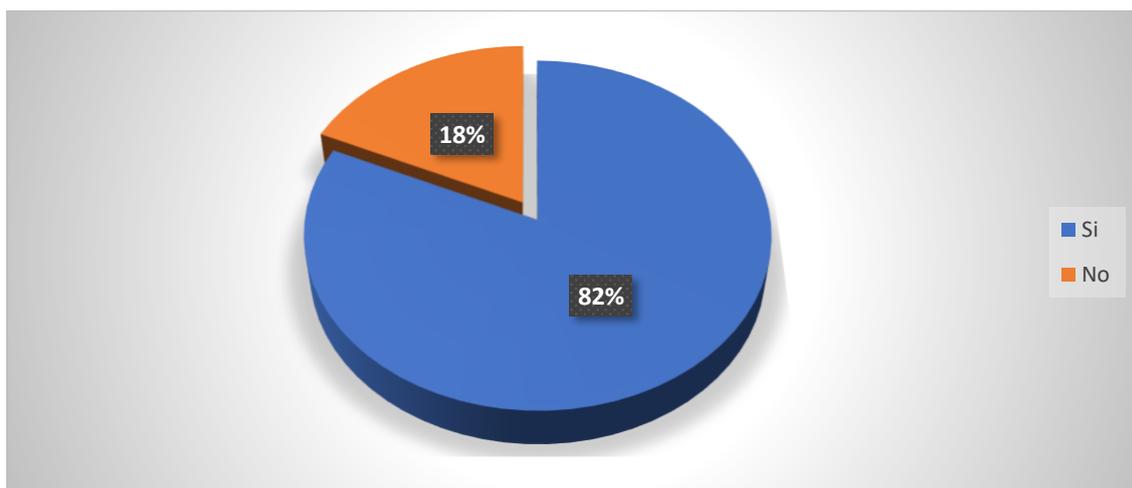


Figura 15. Pregunta 13

Fuente: Investigación de campo

Análisis

Según los datos proporcionados, el 82% considera que la cantidad de pasajeros demandantes de servicios de taxi en el sur de Quito está relacionada con las condiciones económicas locales, mientras que el 18% restante no comparte dicha percepción.

Esta alta proporción de encuestados que perciben una relación entre la cantidad de pasajeros demandantes y las condiciones económicas locales sugiere que existe una fuerte creencia en la influencia de factores económicos en la demanda de servicios de taxi en esta región.

9. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

- **Análisis de rentabilidad**

El análisis de rentabilidad es una herramienta utilizada, para evaluar la capacidad de generar ganancia por parte de una organización y apreciar los resultados financieros de su actividad económica. De esta manera se analiza los ingresos de una cooperativa de taxis domiciliada en el sur de Quito, en el periodo 2020 – 2022, lo cual se efectúa en relación a las tarifas relacionadas con la carrera mínima (mañana y noche), y al número de unidades de dicha cooperativa que corresponde a 70, alcanzando en el periodo 2020 ingresos de \$1.554.840,00 dólares americanos.

Sin embargo, en los periodos 2021-2022 ha presentado una variación del 40% en sus ingresos, esta situación se debe a dos problemáticas principales: el impacto del COVID-19 y la inseguridad que actualmente se vive en el país, lo que ha conllevado a presentar una rentabilidad mínima del 6,24% con una utilidad de \$34.927,41 dólares americanos. Dichos cálculos se aprecian en las siguientes tablas.

Tabla 16. Tarifa regular de taxis

TARIFA REGULAR DE TAXIS	
Detalle	Precio
Costo de la carrera mínima (mañana)	1,45
Costo de carrera mínima (noche)	1,75

Fuente: (El Comercio, 2020)

Tabla 17. Ingresos primer año

Detalle	# de carreras	# de taxis	Total # de carreras	Precio	Ingresos diarios	Ingresos mensuales	Ingresos anuales
Número de carrera mínima (mañana)	16	70	1120	1,45	1.624,00	48.720,00	584.640,00
Número de carrera mínima (noche)	22	70	1540	1,75	2.695,00	80.850,00	970.200,00
Total	38	140	2660	3,2	4.319,00	129.570,00	1.554.840,00

Fuente: Investigación propia

Tabla 18. Estado de resultados

	DESCRIPCIÓN	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022
	Ingresos por servicio	1.554.840,00	932.904,00	559.742,40
(-)	Costos de Ventas	1.088.388,00	653.032,80	391.819,68
(=)	UTILIDAD BRUTA EN VENTAS	466.452,00	279.871,20	167.922,72
(-)	Gastos de Ventas	45.678,00	46.454,53	46.467,73
(=)	UTILIDAD NETA EN VENTAS	420.774,00	233.416,67	121.454,99
(-)	Gastos Administrativos	80.659,00	82.030,20	83.424,72
(=)	UTILIDAD OPERACIONAL	340.115,00	151.386,47	38.030,28
(-)	Gastos Financieros	3.000,00	3.051,00	3.102,87
(=)	UTILIDAD	337.115,00	148.335,47	34.927,41
	Rentabilidad	21,68%	15,90%	6,24%

Fuente: Investigación propia

10.CONCLUSIONES

- La población de estudio corresponde a las compañías de taxis de pasajeros que están domiciliadas en el sur de la ciudad de Quito, que son 22 cooperativas, las cuales efectúan rutas establecidas en este sector, así mismo cumplen con las tarifas mínimas en la (mañana y noche). Este servicio se direcciona a cubrir una necesidad de circulación de una manera efectiva y segura, a través de cómodas unidades.
- Se determina que la rentabilidad de las cooperativas está en relación al impacto directo de las condiciones económicas locales, en la que los factores como la demanda de servicios de taxi, los costos operativos y la capacidad, influyen de manera directa en el manejo de las tarifas.
- A través de los factores analizados como es la demanda de servicios de taxi, los costos operativos y la capacidad, se concluye que ha provocado una disminución en la rentabilidad entre un 40% y 60%, lo que ha perjudicado en la utilidad en el último periodo de estudio año 2022, donde se alcanzó un valor en dólares americanos de \$34.927,41.

11. BIBLIOGRAFÍA

- Araujo, A. (2017). Crecimiento económico y concentración del ingreso. *Cepal*, 1-23.
- Avianta. (4 de Junio de 2022). *Qué es el Servicio de Transporte*. Retrieved 20 de Diciembre de 2023, from <https://www.avantiatransportes.com/que-es-el-servicio-de-transporte/>
- Bernal, C. (2018). *Metodología de la Investigación 4ta ed. Administración*,. Bogotá: Pearson.
- Cedeño, E. (2 de Junio de 2018). *Calidad en el servicio de taxi*. Retrieved 20 de Diciembre de 2023, from https://www.academia.edu/39391409/Calidad_en_el_servicio_de_taxi
- Emanuel. (2 de Junio de 2020). *Historia del servicio de Taxi*. Retrieved 19 de Diciembre de 2023, from <https://transporteprivadoemanuel.com/historia-del-servicio-de-taxi/>
- Guerrero, M. (2016). *Metodología de la Investigación*. Bogotá: Patria.
- Junta de Andalucía. (2 de Enero de 2021). *Los servicios de transporte público en taxi*. Retrieved 20 de Diciembre de 2023, from https://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/los_servicios_de_transporte_publico_en_taxi
- López Osorio, L. (23 de mayo de 2015). *El papel del Estado en la economía global*. Scielo: Bitácora 25 Universidad Nacional de Colombia: <http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v25n1/v25n1a08.pdf>
- López, I. (2012, agosto 23). *Diccionario Económico: Crisis Subprime*. Expansion.com: <https://www.expansion.com/diccionario-economico/crisis-subprime.html#:~:text=Crisis%20Subprime%20es%20la%20denominaci%C3%B3n,inicio%20en%20septiembre%20de%202008>.
- Mancera, A. C. (2016). *Economía Internacional 2da ed*. México: Grupo Editorial Patria S.A.

- Mankiw, G. (2018). *Principios de Economía 9ma ed.* Madrid - España: Mc Graw Hill.
- Ministerio del Trabajo. (20 de agosto de 2023). *Consejo Nacional de Trabajo y Salarios*. Gobierno del Ecuador: <https://www.trabajo.gob.ec/consejo-nacional-de-trabajo-y-salarios-tiene-nuevos-representantes/>
- National Geographic. (11 de Octubre de 2018). *¿Cómo era moverse en «taxi» en los siglos XVIII y XIX?* Retrieved 20 de Diciembre de 2023, from <https://www.ngenespanol.com/el-mundo/como-era-taxi-siglo-xix-coches-de-alquiler/>
- Otero, A. (30 de Junio de 2023). *Qué significa que el taxi sea declarado un servicio de interés público*. Retrieved 20 de Diciembre de 2023, from <https://www.motorpasion.com/industria/que-significa-que-taxi-sea-declarado-servicio-interes-publico-para-usuario-bien-poco>
- Pacheco, J., Loor, M., & Pico, A. (18 de agosto de 2020). *Salario básico unificado y el nivel socioeconómico de santa ana en el período 2007–2017*. Redalyc: ECA Sinergia: <https://www.redalyc.org/journal/5885/588564791001/588564791001.pdf>
- Parkin, M. (2017). *Economía 10ma ed.* México D.F.: Pearson Educación.
- Polo, C. (2 de Junio de 2020). *Cuáles son las características del transporte terrestre*. Retrieved 20 de Diciembre de 2023, from <https://www.euroinnovaformacion.com.ve/blog/cuales-son-las-caracteristicas-del-transporte-terrestre>
- Pozo, M., & Aldaz, O. (2022). Análisis de la situación económica de los taxistas. *Scielo*, 1-33. <https://www.gastopublico.org/informes-del-observatorio/usd-3-millones-mensuales-para-los-taxis-de-ecuador>
- Ramírez, J. (2013). *La economía del Siglo XXI*. Barcelona: Océano.
- Samaniego, N. (20 de abril de 2019). *Scielo: Economía UNAM*. Los retos del empleo en una estrategia de desarrollo incluyente: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2019000100217

Tasas de interés . (20 de diciembre de 2023). Banco Central del Ecuador:
<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorMonFin/TasasInteres/Indice.htm>

12. ANEXOS

- Encuesta realizada

Diseño de la encuesta

a). Variable dependiente: Impacto financiero en las cooperativas de taxis

1. ¿Cómo influyen las condiciones económicas locales en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito?

Directa

Indirecta

2. ¿Cuáles son los principales factores económicos que afectan la rentabilidad de las cooperativas de taxis domiciliadas en el sur de Quito?

Demanda de servicios de transporte

El poder adquisitivo de la población

La competencia en el mercado y las políticas gubernamentales

Cambios en las políticas de movilidad urbana

3. ¿En qué medida la gestión financiera impacta en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el contexto específico del sur de Quito?

Alto

Medio

Bajo

4. ¿Cómo ha sido el desempeño financiero de las cooperativas de taxis en el sur de Quito en los últimos?

Muy bueno

Bueno

Malo

5. ¿Cuál es el impacto de la crisis económica, especialmente la provocada por la pandemia, en la rentabilidad de las cooperativas de taxis en el sur de Quito?

Alto

Medio

Bajo

b). Variable independiente: Variables económicas

6. ¿Cómo ha variado su nivel de ingresos económicos en los últimos años?

En un 40%

En un 50%

En un 60%

7. ¿Considera que su nivel de ingresos económicos está influenciado por las condiciones económicas locales en el sur de Quito?

Si

No

8. ¿Cuáles son sus principales costos operativos como cooperativa de taxis?

Combustibles

Mantenimiento

Reparaciones de vehículo

Seguros, licencias y permisos

9. ¿Qué estrategias ha implementado para gestionar y reducir sus costos operativos?

Consolidación de proveedores

Optimización de rutas para reducir el consumo de combustible

Implementación de tecnologías que mejoren la eficiencia operativa

10. ¿Cómo perciben los clientes la aceptación de los precios de los servicios de taxi en el sur de Quito?

Muy Buena

Buena

Regular

11. ¿Qué medidas ha tomado para ajustar sus precios en respuesta a las condiciones económicas locales?

- Manejo de tarifas dinámicas basadas en la demanda y la oferta
- Revisión periódica de los costos operativos
- Creación de paquetes de tarifas especiales

12. ¿Cómo ha variado la cantidad de pasajeros demandantes de servicios de taxi en el sur de Quito en los últimos años?

- Disminución en un 20%
- Disminución en un 30%
- Disminución en un 40%

13. ¿Considera que la cantidad de pasajeros demandantes está relacionada con las condiciones económicas locales?

- Si
- No

Gracias por la atención