

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

[DOI 10.35381/cm.v7i2.516](https://doi.org/10.35381/cm.v7i2.516)

Análisis del flujo de efectivo en tiempos de COVID-19. Caso: transporte interprovincial de pasajeros

Analysis of cash flow in times of COVID-19. Case: interprovincial passenger transport

Byron Aníbal Cobo-Escobar
Byron.cobo.53@est.ucacue.edu.ec
Universidad Católica de Cuenca, Cuenca
Ecuador
<https://orcid.org/0000-0002-9100-4167>

Juan Carlos Erazo-Álvarez
jcerazo@ucacue.edu.ec
Universidad Católica de Cuenca, Cuenca
Ecuador
<https://orcid.org/0000-0001-6480-2270>

Recibido: 20 de mayo de 2021
Aprobado: 25 de agosto de 2021

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

RESUMEN

El flujo del efectivo es un estado financiero de gran importancia para las empresas, proporciona información de las entradas y salidas de dinero generadas durante un período; así como, permite evaluar la liquidez y solvencia económica; bajo estas consideraciones, se propone analizar el estado de flujo de efectivo (EFE) de las cooperativas de transporte interprovincial de pasajeros del Ecuador, para la determinación de los efectos económicos generados por la pandemia de Covid-19, durante el año 2020. Metodológicamente de tipo descriptiva. Entre los resultados más importantes se evidenciaron que las medidas de restricción y movilidad impuestas por el gobierno tanto para las empresas públicas como privadas, tuvo una afectación significativa en la economía del sector transporte provocando una disminución significativa de sus ingresos, liquidez, solvencia y rentabilidad.

Descriptor: Contabilidad de costes; reducción de costes; administración financiera. (Palabras tomadas del Tesoro Unesco).

ABSTRACT

Cash flow is a financial statement of great importance for companies, it provides information on the inflows and outflows of money generated during a period; as well as, it allows to evaluate the liquidity and economic solvency; Under these considerations, it is proposed to analyze the cash flow statement (EFE) of the interprovincial passenger transport cooperatives of Ecuador, to determine the economic effects generated by the Covid-19 pandemic, during 2020. Methodologically of descriptive type. Among the most important results, it was evident that the restriction and mobility measures imposed by the government for both public and private companies had a significant impact on the economy of the transport sector, causing a significant decrease in their income, liquidity, solvency and profitability.

Descriptors: Cost accounting; cost reduction; financial administration. (Words taken from the Unesco Thesaurus).

INTRODUCCIÓN

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

Un anhelo del ser humano durante la historia ha sido pronosticar los acontecimientos del futuro y en el ámbito financiero no es la excepción; por lo que, los analistas en esta área, han establecido diversas herramientas y procedimientos para ayudar a que las empresas puedan pronosticar los futuros cambios financieros y económicos, que les permita tomar mejores decisiones; una de estas herramientas, es el flujo de efectivo (Effio-Pereda, 2012); este flujo es parte de los estados financieros, informa acerca de las entradas y salidas de dinero generadas durante un período, a través de 3 elementos: inversión, operación y financiamiento.

Al respecto, según las normas contables, existen estados financieros de propósito general, entre los que se encuentra el estado de flujos de efectivo, el mismo que ha tomado mayor jerarquía e importancia en varios países del mundo, ya que su estructura basada en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) permite analizar cambios de los activos netos, la liquidez y solvencia con base en la información relativa de los recaudos y desembolsos de efectivo de un ente económico (Bobadilla-La Madrid, 2010); en este sentido, el flujo de efectivo suministra información que posibilita identificar la capacidad de una entidad para generar flujos de efectivo y equivalentes de efectivo, y las necesidades para utilizarlos. Además, este estado brinda información que permite a los gestores continuar en la línea de objetivos trazados, prever situaciones y afrontar dificultades o contingencias que se pueden presentar a pesar de que estén planeadas.

En este orden de ideas, se debe precisar que la actual crisis económica mundial generada por la pandemia del SARS-COV-2, identificada como cisne negro (Navarro, 2020), ha provocado que la mayoría de sectores de la economía paralicen o disminuyan sus actividades de forma indefinida, generando un impacto negativo en el flujo de caja, en el desempeño, la rentabilidad, y de manera particular en el planeamiento financiero y operativo. La situación de Ecuador no se encuentra alejada de esta realidad mundial, puesto que el tejido empresarial del país está compuesto por el 96% de micro, medianas y pequeñas empresas (Mipymes) que han sido fuertemente abatidas por la limitación de la actividad económica, escenario que en algunos casos ha generado disminución de la liquidez, reducción de nóminas y en

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

casos extremos cierre de operaciones, así lo confirma el estudio Policy Report, elaborado por (Camino-Mogro, Ordenana, & Portalanza , 2020).

Además, se analiza el flujo de caja de las empresas de acuerdo a su dimensión; así como, las actividades económicas que presentan mayor vulnerabilidad a consecuencia de la pandemia sanitaria que atraviesa el país, entre los principales resultados se determinó que las microempresas gestionan un flujo de caja con entradas aproximadas de USD.13.000 y salidas de USD.11.000, siendo esta situación un limitante para que accedan a créditos, afectando su liquidez y, por lo tanto, los días de resistencia económica ante esta situación, ya que por ejemplo, el sector del transporte soporta hasta 26 y 27 días (Camino-Mogro, Ordenana, & Portalanza , 2020).

En términos generales, todo el entramado empresarial del Ecuador se encuentra afectado por el Covid-19, sin embargo, en la presente investigación, se precisará la situación de las cooperativas de transporte interprovincial de pasajeros del Ecuador, quienes están dentro del grupo de los sectores más afectados según el informe de la (Secretaría Técnica de Planificación, 2020). Entre los impactos más preocupantes se encuentran la pérdida de empleo, atrasos en el pago de salarios al personal administrativo y aportes a la seguridad social, vencimiento de créditos bancarios, disminución de ingresos y pérdidas económicas, este panorama se refleja en las estadísticas presentadas por el gobierno nacional, quien afirma que entre marzo y mayo del 2020 este sector registró una disminución del 50,57% respecto al año anterior (Gobierno de la república del Ecuador, 2020).

A pesar de que el gobierno a través del Ministerio de Transporte autorizó la reactivación de movilidad con ciertas restricciones el 1 de julio del 2020, después de cinco meses de paralización, su situación económica no ha mejorado, en consecuencia, se plantea como problema de investigación ¿qué efectos económicos generó la pandemia de COVID-19 en el transporte interprovincial de pasajeros del Ecuador, durante el primer semestre del año 2021, y, como objetivo general, se propone analizar el flujo de efectivo de las cooperativas de transporte interprovincial

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

de pasajeros del Ecuador, para la determinación de los efectos económicos generados por la pandemia de COVID-19 durante el primer semestre del 2021.

Referencial teórico

Estado de flujo de efectivo bajo estándares internacionales de contabilidad

El Estado de Flujo de Efectivo (EFE) fue inicialmente presentado en 1977 como estado de cambios en la situación financiera por la Norma Internacional de Contabilidad - NIC 7; y, en 1992 pasó a formar parte de los estados financieros como EFE, aplicado desde 1994 (Duque-Sánchez, 2015), y, en el año 2016, la NIC 7 tuvo modificaciones las cuales establecen que las entidades proporcionen información sobre los cambios en pasivos que surgen de las actividades de financiación (IFRS Foundation, 2017).

El EFE permite evaluar la capacidad de la organización para generar efectivo y equivalente de efectivo (Díaz-Becerra, 2006), por su parte, (Pérez-García, 2014) afirma que el EFE es un documento financiero en el que se detalla de manera ordenada y agrupada los cobros y los pagos realizados durante el ejercicio económico, teniendo como finalidad informar los movimientos de flujo efectivo producidos en la empresa, considerándose, por lo tanto, una herramienta fundamental que refleja las entradas, salidas y saldo final de los movimientos del efectivo, originados en un período económico (Belduma-Belduma, 2020), en correspondencia con el número 6 de la NIC 7 que estipula que el EFE representa las entradas y salidas de efectivo y equivalentes al efectivo (Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2001).

Este flujo de efectivo debe ser preparado por la entidad de acuerdo con los requerimientos de la NIC 7, que precisa que serán el resultado de las actividades operacionales, inversión y de financiamiento; y en función de la naturaleza de las actividades empresariales, será su aplicación (Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2001), en cuanto a la presentación se realizará en conjunto con los demás estados financieros en cada período; es así que, el EFE provee información importante sobre el manejo de efectivo y la liquidez del negocio para la toma de decisiones (Apolo-Ordoñez, 2019), la cual es presentada en forma comprensible y clara; y, nace de la importancia de tener un informe de la situación financiera para

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

conocer y evaluar la liquidez o solvencia de la misma. El EFE es un estado que refleja los usos y fuentes de dinero en un período determinado y está integrado por 3 elementos: operación, inversión y financiación (Abreu-Beristain & Morales-Castro, 2009).

El EFE permite a las empresas conocer su capacidad de cumplimiento de las obligaciones presentes y futuras, basadas en el circulante generado en un período; y así, lograr la ejecución de sus programas y proyectos planificados. Además, sirve para optimizar los recursos y evaluar la incidencia de los elementos que afectan la generación de efectivo (Reyes-Caballero, 2013), suministrando a los usuarios instrumentos que les ayuden a analizar los cambios en los activos; así como, la liquidez y solvencia financiera, como lo establece en el numeral 4 de las NIC 7 (Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2001).

El EFE como estado financiero básico, no es solo una herramienta de gestión para la empresa, es también de mucha ayuda para los inversionistas, acreedores, proveedores y otros usuarios, que con base en el mismo, determinan la capacidad de la compañía para generar flujos y dar cumplimiento a sus obligaciones; quienes además, buscan que la entidad posea solvencia y sobre todo rentabilidad para luego ser sujetos a futuros créditos (García-Cañénguez, Guzmán-Ventura, & Orellana-Laínez, 2010); otorgando información a quienes hacen uso de este flujo para que puedan continuar con los objetivos propuestos y así anticiparse a posibles dificultades económicas que obstaculicen el cumplimiento de los planificado.

La información dada por el EFE reduce la incertidumbre y respalda el proceso de toma de decisiones en la empresa, pues se caracteriza por su exactitud, oportunidad y sobre todo porque es presentada de forma completa, poniendo así en manifiesto directrices financieras y de inversión que permitan a las empresas tomar decisiones acertadas, como por ejemplo: determinar la necesidad de renovar los créditos, agilizar las cuentas por cobrar, aumentar los stocks de mercaderías o la liquidación de estas, por mencionar algunas. Por consiguiente, se determina que este flujo además de ser obligatorio es de gran ayuda en el momento de decidir en el área económica, por cuanto advierte de posibles elementos dentro de la generación del efectivo que

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

pueden afectar el mismo y poner en peligro la estabilidad financiera de la empresa y la economía de sus socios (Rondi, Galante, Casal, & Gómez, 2017).

Formas de presentación del estado de flujo de efectivo

El párrafo 18 de la NIC 7 determina dos métodos de presentación de los flujos de efectivo de operaciones: directo e indirecto, estos reflejan los usos y fuentes de efectivo operacional; sin embargo, el indirecto utiliza información a partir del resultado neto del período (Petti & Longhi, 2014; Comité de Normas Internacionales de Contabilidad, 2001); y, en el mismo párrafo, la norma puntualiza además que, el método directo presenta la información en términos brutos; mientras tanto, el método indirecto lo hace en términos netos; el párrafo 19 de la NIC 7 sugiere que la presentación del EFE se haga mediante el método directo, por cuanto este permite pronosticar de forma más real y con proyección futura la generación del efectivo; finalmente, el párrafo 20 señala que las cuentas sin información en el efectivo como: depreciaciones, impuesto, provisiones, entre otras, sean reportadas como inversión o finamamiento, ya que esta información es el resultado de los cambios en un período y de las cuentas operacionales.

Tabla 1.
Formas de presentación del EFE método directo.

| Actividades de operación | |
|--|--------|
| Entradas | xxxx |
| Cobro a clientes | xxxx |
| Cobro en otras cuentas por cobrar | xxxx |
| Cobro generado por operaciones | xxxx |
| Salidas | (xxxx) |
| Pago a proveedores | xxxx |
| Pago de impuestos | xxxx |
| Pago de intereses | xxxx |
| Flujo neto de actividades de operación | xxxx |
| Actividades de inversión | |
| Entradas | xxxx |
| Cobro por ventas de propiedad, planta y equipo | xxxx |
| Intereses Cobrados | xxxx |
| Salidas | (xxxx) |

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

| | |
|--|--------|
| Pago por adquisición de propiedad, planta y equipo | xxxx |
| Flujo neto de actividades de inversión | xxxx |
| <hr/> | |
| Actividades de financiamiento | |
| <hr/> | |
| Entradas | xxxx |
| Cobro por préstamos | xxxx |
| Cobro por emisión de certificados | xxxx |
| Salidas | (xxxx) |
| Pago de obligaciones financieras | xxxx |
| Flujo neto de actividades de financiamiento | xxxx |
| Flujo neto de efectivo y equivalentes de efectivo | xxxx |
| Saldo inicial efectivo y equivalentes | xxxx |
| Saldo final efectivo y equivalentes | xxxx |
| <hr/> | |

Adaptado de: Educaconta (2015).

La composición de los 3 elementos del flujo de efectivo se resumen así: operación con producción y ventas; inversión con adquisición y venta de propiedad, planta y equipo; y, financiamiento con endeudamiento y obligaciones de crédito (García-Aguilar, Galarza-Torres, & Altamirano-Salazar, 2017). Para la preparación del EFE se debe contar con los balances de los dos últimos períodos, el estado de resultados y datos sobre actividades operacionales que correspondan al año de determinación del efectivo (Carvalho-Betancur, 2015).

Flujo de efectivo empresarial en tiempos de COVID-19

La economía mundial antes de la pandemia del COVID- 19 ya presentaba signos de deterioro, los cuales venían desde la crisis 2008-2009, tal es así, que en el año 2019 el comercio en todo el mundo cayó en un 0,4% con respecto al 2018; evidenciando su desaceleración antes del brote del coronavirus (Ugarteche & Ocampo, 2020); y, con el confinamiento por la pandemia como medida adoptada por los gobiernos, ha provocado la paralización total o parcial de la producción y comercialización, empezando por Asia, luego en el viejo continente y finalmente, en el resto del mundo, esta situación desencadenó en el cierre de fronteras por las medidas impuestas en cada país; y, como consecuencia las empresas despidieron gran parte de su personal, provocando una disminución de los ingresos y por tanto, una caída en la economía en

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

el años 2020, la cual registró una contracción en un 17,7% desde la Segunda Guerra Mundial (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

Por lo que, el impacto económico fue significativo para todos los países de la región, por la restricción de la movilidad de las personas y el normal funcionamiento de establecimientos productivos y comerciales, en donde Ecuador registró una disminución de 7,0% del gasto de consumo final de los hogares (Banco Central del Ecuador, 2021); en consecuencia, las empresas independiente de su tamaño, han visto afectada su situación económica, enfrentando una disminución de sus ingresos, lo que generó la pérdida de empleos en sectores específicos; por lo que, mantenerse activas y en funcionamiento será un reto para las micro, pequeñas y medianas empresas (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

Sin embargo, no todos los sectores se han visto afectados como consecuencia de esta pandemia, tal es el caso que el COVID-19, ha dado como resultado ganadores y perdedores, los primeros que basados en sus conocimientos de la tecnología de la información y actualización digital sobrevivieron e incluso incrementaron sus ganancias; y, los segundos, afectados fuertemente por las medidas de restricción y movilidad (Beker, 2020). Por lo que, a futuro se ve que la recuperación económica de empresas y familias, será más lenta de lo esperado, pese a medidas de reactivación y apoyo implementadas por los gobiernos locales; aún se espera un alto porcentaje de cierres de empresas y pérdidas de empleos (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020).

El COVID-19 cambió de manera radical los procesos de funcionamiento de las empresas a nivel mundial, inquietando a sus economías, la población mundial no se encontraba preparada para enfrentar una crisis de tal dimensión; no obstante, es importante que las empresas acojan de forma rápida las nuevas exigencias y conviertan los problemas en oportunidades para adaptarse a un nueva normalidad que permita mantenerse a las empresas en el tiempo innovando y actualizando sus productos y servicios; y así satisfacer las necesidades del cliente que cada vez van cambiando, a estos se llama resiliencia, en donde las organizaciones son capaces

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

de adaptarse y ejecutar los cambios que se presentan de forma constante a causa de una crisis y con ellos mantener activas sus operaciones a largo plazo.

Ante lo cual las empresas deben repensar el futuro de la resiliencia empresarial analizando sus efectos que permita su recuperación, respondiendo de manera adecuada a los desafíos que se presentarán en el camino. Para ello, deben considerar varios puntos importantes: contar con liquidez; proporcionar seguridad a los empleados; satisfacer la demanda del cliente; implementar medidas de seguridad en la cadena de suministro hasta el destino final; disponer de un plan de mitigación de riesgos; contar con tecnología actualizada para procesar datos que suministren a la empresa de información confiable y oportuna y así cumplir con las obligaciones legales; y, contar con planes de teletrabajo (Acosta , 2020).

Impactos económicos en las empresas por COVID-19

Las medidas de aislamiento que los gobiernos locales implementaron a consecuencia de la pandemia del COVID-19, han generado graves impactos económicos a nivel mundial; es así que, por ejemplo, el aislamiento de la ciudadanía, ha provocado que la oferta de productos y servicios tengan una afectación importante; mientras que, la demanda ha presentado una disminución significativa, ocasionando la baja de rotación de inventarios lo que ha obligado a las empresas a bajar su precio de venta al público, con la finalidad de evitar caducidad y deterioros de productos almacenados; se debe recalcar que, los efectos no han sido negativos para todos los sectores e incluso han llegado a ser positivos en productos como medicina, telecomunicaciones, productos de aseo y desinfección por mencionar algunos (Galan-López, 2020).

De igual manera, ha sucedido con la propiedad planta y equipo (PPE) de las empresas, durante la pandemia, éstas paralizaron sus actividades y en otros casos redujeron sus horarios de producción, llegando hasta el cierre definitivo de miles de empresas a nivel mundial, generando una subutilización y no utilización de la PPE (Debell & Kalidas, 2020); desencadenado en despidos de personal y por tanto, en un incremento de desempleo, provocando en las empresas y hogares una escasa liquidez a causa de la reducción de ingresos; viéndose comprometida la capacidad de

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

consumo y de pago de obligaciones; siendo esta una realidad también para el Ecuador.

Ante lo expuesto, el gobierno nacional ha emitido normativas que permitan a los clientes y socios del sistema financiero, acogerse a un diferimiento de obligaciones para cumplirlas en un futuro, sin que esto tenga como consecuencia el pago de mora, multas o formar parte de la central de riesgos (Banco de desarrollo de América latina, 2020).

Por otra parte, las empresas privadas que lograron sobrevivir a la crisis económica provocada por pandemia del COVID-19 y las empresas públicas que mantuvieron activados sus servicios, tuvieron que asumir el reto del teletrabajo, por cuanto la cuarentena impuesta por el gobierno obligó a las empresas a establecer nuevas estrategias de trabajo virtual, que posibiliten continuar con su funcionamiento con el fin de mantenerse operativas y que sus ingresos se generen en términos que permitan garantizar su permanencia en el mercado y con ello proteger además la salud de sus trabajadores.

Cabe recalcar que no en todos los sectores es posible aplicar la modalidad de trabajo. Esta modalidad implica beneficios para las empresas y sus empleados; porque evita el traslado y afluencia en espacios públicos; sin embargo, esta modalidad implicó costos adicionales para los trabajadores, como incremento en el pago de energía eléctrica, internet y el problema más importante que ha reflejado el teletrabajo es el no contar con los medios de trabajo ergonómicos que permitan un desarrollo adecuado de las actividades laborales sin afectar a la salud del trabajador (Cisneros-Quintanilla, 2020).

Sin embargo, también existieron empresas que no sobrevivieron a la crisis económica a causa de la pandemia y, como consecuencia se vieron obligadas a cerrar de forma definitiva y liquidar a sus trabajadores, al respecto, un diagnóstico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) a través de las cámaras de producción proyectó el cierre de 2,7 millones de empresas aproximadamente y como consecuencia una reducción de nómina 8,5 millones de empleos; cabe indicar, que los efectos son más o menos fuertes de acuerdo al sector y al tipo de empresa

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

(Gallegos-González, Erazo-Álvarez, Narváez-Zurita, & Erazo-Álvarez, 2020); como se observa en la figura 1.

| Fuertes | Significativos | Moderados |
|--------------------------------|--|---|
| Servicios de turismo | Minería | Agricultura, ganadería y pesca |
| Industria cultural tradicional | Electricidad, gas, agua | Producción de alimentos para el mercado interno |
| Comercio | Construcción y materiales para la construcción | Insumos y equipamiento médico |
| Reparación de bienes | Servicios empresariales | Medicamentos |
| Hoteles y restaurantes | Actividades financieras | Telecomunicaciones |
| Transporte | Bebidas | Envases |
| Moda | Muebles y madera | |
| Automóviles | Industria química | |
| | Electrónica-Maquinaria y equipo | |

Figura 1. Efectos de la crisis, por sector de actividad económica.
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2020).

Además la reducción de ingresos ha ocasionado serios problemas financieros, tanto a las familias como para las empresas, dificultando que éstas puedan cumplir sus obligaciones de préstamos adquiridos a tiempo, provocando una vulnerabilidad financieras, que según la definición de BBVA *Research* es la capacidad que tiene las personas y familias para enfrentar económicamente una situación de desempleo generado por la pandemia COVID-2019 (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, 2020); teniendo como consecuencia una baja en el flujo de efectivo, y por tanto, el incumplimiento de las cuentas por pagar a proveedores; llegando así los efectos a una gran parte de compañías con y sin solvencia; e incluso aquellas que mantenían un buen capital, las cuales al recurrir a líneas de crédito se enfrentaron a limitaciones, lentitud, falta de garantías (Tenemea –Guerrero, Moreno-Narváez, & Vásconez-Acuña, 2020).

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

METODOLOGÍA

Esta investigación tuvo un alcance descriptivo, en vista que permitió describir la realidad y la situación del transporte interprovincial de pasajeros del Ecuador. En cuanto al levantamiento de datos, este proceso se llevó a efecto en un solo momento del tiempo, por lo tanto, la investigación se desarrolló bajo una cohorte transversal.

El universo investigado estuvo conformado por 138 cooperativas de transporte interprovincial de pasajeros del Ecuador registradas en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), sobre este universo se estableció un muestreo por conveniencia, bajo los criterios de accesibilidad y proximidad de las unidades de análisis para los investigadores, por lo tanto, se seleccionaron 39 cooperativas de transporte interprovincial de pasajeros.

Las técnicas de recopilación de la información utilizadas fueron la encuesta online, siendo el instrumento el cuestionario y el análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas) mediante la matriz FODA. El cuestionario fue validado por juicios de expertos en la materia, a partir de los resultados obtenidos de este proceso, se calculó el índice de validez de contenido (IVC) proporcionando un resultado de 0.90, lo que permitió determinar que los ítems del instrumento sean adecuados. Los datos recopilados fueron analizados mediante estadística descriptiva.

RESULTADOS

La pandemia del COVID-19 obligó al gobierno ecuatoriano a implementar medidas de restricción y movilidad, lo cual provocó la paralización parcial y en otros casos totales de las actividades empresariales públicas como privadas; y, como consecuencia se vio afectada la economía del sector transporte. En este sentido, es necesario un análisis del flujo de efectivo de las cooperativas de transporte interprovincial de pasajeros del Ecuador, para determinar los efectos económicos generados por la pandemia durante el año 2020. Fundamentado en lo antes referido, se procedió a recopilar las respuestas de los Gerentes y Contadores de las Cooperativas; los principales resultados se presentan a continuación:

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

Teletrabajo: una de las primeras medidas acogidas por las empresas públicas y privadas y autorizadas por el Ministerio de Relaciones Labores fue el Teletrabajo, que es trabajar de forma virtual; y así, proteger la salud de los trabajadores y además garantizar el funcionamiento de las empresas y su operatividad; sin embargo, esta medida afectó de manera directa al sector transporte; en este sentido, el 46% de encuestados mencionan que el teletrabajo, ha ocasionado una disminución del 80% en la afluencia de pasajeros en el transporte interprovincial (ver figura 1).

Reducción en ventas: las medidas de restricción como el aforo en el transporte, los horarios de movilización, el estado de excepción, el teletrabajo, entre las principales, han provocado una reducción significativa de movilización de la ciudadanía; por tal razón el 51% de encuestado consideran que, las medidas que el gobierno implementó como consecuencia de la pandemia del COVID-19, ha ocasionado una disminución de la ventas de boletos de pasajeros del transporte interprovincial durante el año 2020 (ver figura 2).



Figura 2. Teletrabajo, reducción en Venta.

Elaboración: Los autores.

En todos los sectores fue necesario y obligatorio implementar medidas de bioseguridad por la pandemia del COVID-19 y en el sector transporte no es la excepción; es así que, el 92% de encuestados manifestaron que las cooperativas de transporte si han implementado medidas de bioseguridad; en este contexto, el 87%

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

mencionaron que las medidas fueron difundidas para restaurar la confianza de la ciudadanía para retomar el transporte público como opción de traslado y en consecuencia incrementar las ventas de boletos de pasajero (ver figura 3).

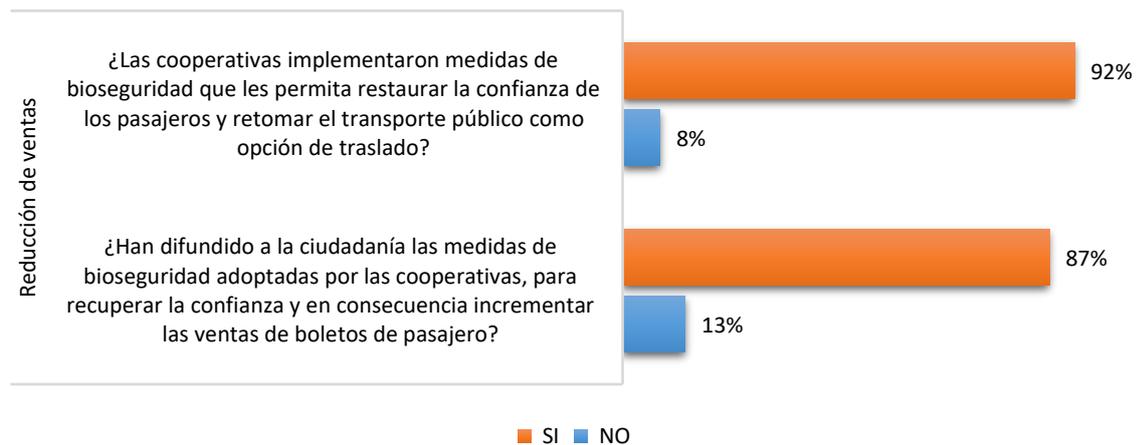


Figura 3. Teletrabajo, reducción en Ventas.

Elaboración: Los autores.

Deterioro de propiedad planta y equipo: las cooperativas de transporte para la prestación del servicio, cuentan con los activos principales como son las unidades de transporte; y, para operar y formar parte de alguna cooperativas legalmente constituida e inscrita en la SEPS, deben adquirir participaciones de nombramiento como socios de éstas; es así que, las unidades y participaciones de los socios se han desvalorizado en un 60%, conforme indica el 45% de encuestados (ver figura 4).

Cartera vencida: las cooperativas cuentan con reglamentación interna propia en la cual determinan valores de multas y sanciones a los socios por incumplimientos a la normativa interna y externa, además tienen aportaciones obligatorias para el desarrollo de actividades administrativas de éstas; sin embargo, como consecuencia de la disminución en la venta de boletos de pasajeros los ingresos de los socios han decrecido, dando paso al incumplimiento de sus obligaciones, bajo estas circunstancias, tan solo el 39% de encuestados señalan que han cumplido con el pago

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

de sus aportaciones de forma oportuna, afectando la liquidez de las cooperativas (ver figura 4).

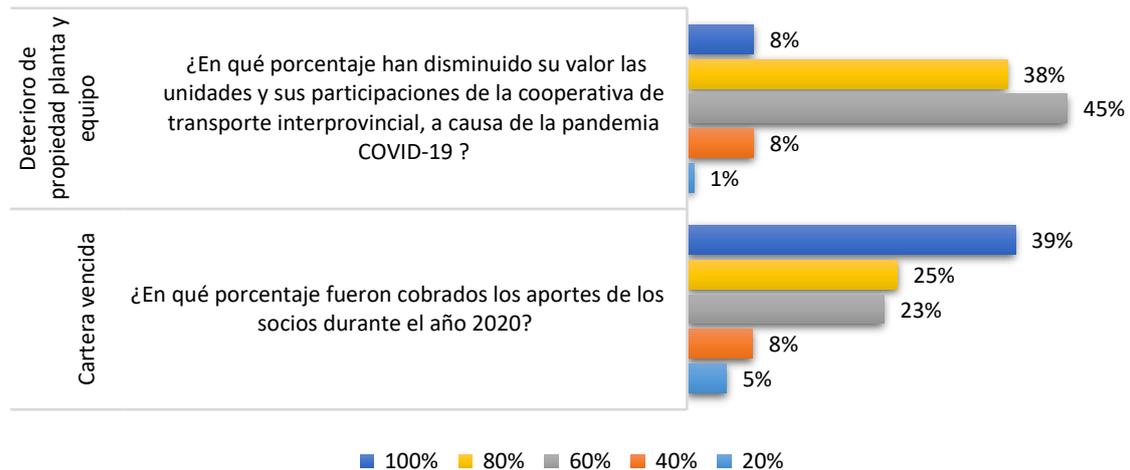


Figura 4. Deterioro de propiedad planta y equipo, Cartera vencida.
Elaboración: Los autores.

Reestructuración de deudas: siendo uno de los requisitos de funcionamiento y aseguramiento de la calidad del servicio de transporte que las unidades tengan vigencia de 5 o hasta 6 años de circulación como máximo, dependiendo de las cooperativas, una gran parte de los socios han adquirido unidades nuevas con endeudamiento en casas comerciales y entidades financieras; sin embargo, al verse afectados como consecuencia de la pandemia del COVID-19; el 64% de encuestado indicaron que casi todos los socios de las cooperativas de transporte interprovincial lograron refinanciar sus deudas que mantenían por la adquisición de unidades nuevas; sin embargo, el 56 % manifiestan que en el año 2020 como consecuencia de la pandemia, entre 1 y 3 unidades fueron embargadas por no cumplir con sus obligaciones (ver figura 5).

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

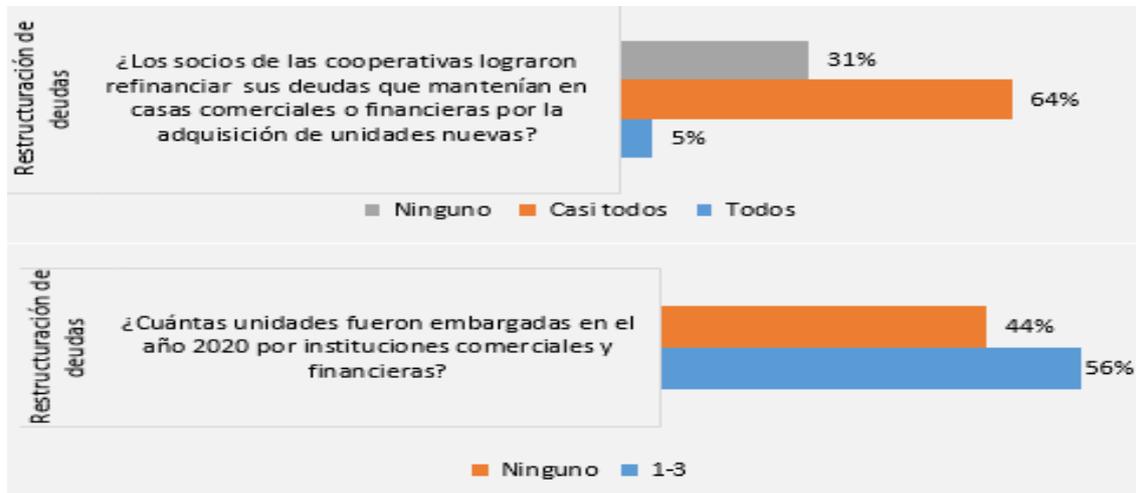


Figura 5. Reestructuración de deudas

Elaboración: Los autores.

Solvencia empresarial: permite conocer la capacidad de pago que tiene las empresas para cumplir sus obligaciones presentes y futuras; sin embargo, esta capacidad en las cooperativas de transporte interprovincial se ha visto afectada, es así que, el 82% de encuestados manifestaron que durante el año 2020 no contaron con solvencia financiera, es decir, no generaron fondos para el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos adquiridos (ver figura 5).

Pérdidas económicas: el 97% de los encuestados manifestaron que las cooperativas reportaron pérdidas económicas durante el año 2020, lo cual refleja que tuvieron más gastos que ingresos (ver figura 6).



Figura 6. Solvencia empresarial, pérdidas económicas.

Elaboración: Los autores.

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

PROPUESTA

En este apartado se analiza el flujo de efectivo de las cooperativas de transporte interprovincial de pasajeros del Ecuador, con la finalidad de conocer los efectos económicos generados por la pandemia de Covid-19, durante el año 2020. Para ello, se propone realizar un análisis situacional, definir estrategias de recuperación para este sector, aplicar el análisis dinámico del flujo de efectivo de los períodos 2019 – 2021 de dos cooperativas de transporte e identificar los efectos contables generados por la pandemia.

Etapas 1: Análisis situacional

A continuación, se presenta el análisis situacional del sector de transporte interprovincial con base en la matriz FODA (ver tabla 2).

Tabla 2.
Análisis situacional.

| Fortalezas | Oportunidades |
|--|---|
| 1. Disponen de Información financiera generada en softwares contables seguros. 2. Las Cooperativas regidas bajo el control de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS) 3. Cuentan con informes de auditoría anuales, lo que les ayuda a mejorar la eficacia de sus procesos administrativos, financieros, de control y operativos. 4. Poseen infraestructura e instalaciones propias para el funcionamiento de oficinas administrativas y servicio de encomiendas. 5. Generan información financiera (estados financieros) para la toma de decisiones. 6. Cuentan con un patrimonio sólido. 7. Los socios y directivos tienen experiencia y conocimiento del mercado. 8. Cuenta con una aplicación de venta online de boletos. 9. Mantienen cobertura nacional de rutas con horarios de circulación 24 horas | 1. Turismo en recuperación 2. Actualización de tarifas de transporte. 3. Permanente crecimiento poblacional. 4. Refinanciamiento y reestructuración de créditos por parte de las entidades financieras ante la emergencia sanitaria. 5. Utilización de medios tecnológicos para la adquisición del servicio 6. Creación de nuevas rutas y frecuencias. 7. Facilidad de crédito para adquisición de unidades modernas 8. Conocimiento de la sociedad de las aplicaciones tecnológicas. 9. Cuentan con una oficina matriz ubicada en el centro del país y con sucursales en diferentes provincias. 10. Capacitación online para personal administrativo y operativo. |

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

10. Han implementado medidas de bioseguridad en terminales y unidades de servicio desde el inicio de la pandemia por COV-19.
11. Poseen aplicaciones web de información de tráfico en tiempo-real.
12. Cada unidad dispone con una red wifi para los usuarios.
13. Tienen sistemas de transporte seguro instalados en cada unidad.
14. La mayor parte del parque automotor inter e intraprovincial cuenta con unidades renovadas.
15. Brindan seguridad en el manejo de equipaje y encomiendas.
16. Se encuentran agremiados en federaciones provinciales y nacionales.

| Debilidades | Amenazas |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Pérdida de valor de las acciones y derechos de los socios por la crisis sanitaria.2. Devaluación de precios de las unidades de transporte.3. Los socios no cumplen con sus aportaciones a tiempo por la falta de ingresos.5. Falta de liquidez para el cumplimiento de obligaciones.6. Ausencia de políticas contables.7. Alto porcentaje de socios con créditos a largo plazo.8. Desconfianza de la ciudadanía en cuanto al uso de este medio de transporte, por temor a contagios de COVID-19.9. No disponen de servicios de post venta para el seguimiento y atención de los usuarios.10. La atención al usuario es poco eficiente y cordial.11. Existe incumplimiento de políticas y normas de bioseguridad por parte de los conductores y ayudantes.12. No realizan una adecuada difusión a la ciudadanía de las medidas de bioseguridad adoptadas por las cooperativas de transporte.13. La mayoría de cooperativas no cuentan con sistema de alarma contra robos y asaltos.14. La mayoría de unidades de transporte no disponen de ozonificadores de aire.15. No cuentan con programas de capacitación que respondan a las necesidades de las | <ol style="list-style-type: none">1. Competencia desleal de transporte pasajeros y en encomiendas puerta a puerta.2. Restricciones de movilidad por Pandemia COVID-19.3. Disminución de pasajeros por inseguridad como consecuencia de la pandemia.4. Crisis económica nacional.5. Constante cambios en leyes y reglamentarios de tránsito.6. Aumento en el precio del combustible y repuestos.7. Costos elevados en mantenimientos de vehículos.8. Alto nivel de contagio en la población.9. Tendencia en la adquisición de vehículos particulares para el transporte personal y familiar.10. Desastres naturales.11. Mal estado de las vías públicas.12. No están considerados el personal que labora en el transporte público como personal prioritario para las vacunas contra el COVID-19 |

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

cooperativas, sus directivos, socios y funcionarios.

16. No todo el personal operativo se encuentra afiliado al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS)

17. Existe una alta rotación de conductores.

18. No cuentan con planes de contingencia.

Elaboración: Los autores.

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

Etaapa 2. Estrategias de reactivación: con base en análisis situacional, se establecen las estrategias para la reactivación del sector de transporte interprovincial (ver figura 7)

| ESTRATEGIAS FO | ESTRATEGIAS FA |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Implementar en todas la cooperativas de transporte interprovincial del Ecuador ventas en línea de sus servicios para evitar contagios entre la población. - Desarrollar programas de capacitación con base en análisis de necesidades institucionales y de atención al cliente. - Mantener en óptimas condiciones tanto internas como externas las unidades de trasporte y terminales terrestre, con la finalidad de brindar buena imagen y seguridad a los usuarios. - Vigilar que se cumplan de manera oportuna las recomendaciones emitidas en las auditorías anuales ejecutadas a las cooperativas. - Implementar campañas de marketing digital para dar a conocer a la población las bondades que tienen las cooperativas, como: unidades modernas, redes wifi, instalaciones propias, cobertura nacional en rutas y horarios a elección. | <ul style="list-style-type: none"> - Realizar convenios con casas comerciales extranjeras para acceder a precios más bajos en la compra de repuestos. - Ofrecer al público tiquetes que incluyan un número de viajes "x" con descuento; y, así atraer a los usuarios a que no usen la competencia - Entregar una mascarilla a cada usuario al ingreso a la unidad como incentivo a usar este medio de trasporte - Implementar el servicio de entrega de encomiendas puerta a puerta. - Gestionar ante la ANT operativos de control periódicos, a fin de combatir la competencia desleal. |
| ESTRATEGIAS DO | ESTRATEGIAS DA |
| <ul style="list-style-type: none"> - Vender activos que no sean necesarios, que estén en desuso o que presenten bajo desempeño, a fin de generar liquidez. - Ajustar los presupuestos y planes de ejecución de manera que se garantice la seguridad de los fondos para mantener operativas a las cooperativas y responder con sus obligaciones de corto plazo. - Implementar torres de control para obtener información fiable que respalde la oportuna toma de decisiones y permita una eficiente gestión administrativa y financiera durante la fase de recuperación. - Establecer mecanismos de comunicación e información positiva para socios, empleados y usuarios donde se dé a conocer las acciones que las cooperativas han emprendido para reforzar el servicio de atención al cliente y mitigar los riegos de contagio en el transporte. - Evaluar periódicamente el cumplimiento de normas de bioseguridad en las terminales y unidades de transporte. - Brindar estabilidad laboral al personal operativo con afiliación al IESS, para evitar la alta rotación de conductores y funcionarios. - Organizar un equipo de respuesta a emergencias que evalúe los aspectos fuertes y débiles de cada cooperativa para ajustar los procesos operativos, administrativos y financieros en momentos de crisis. - Diseñar planes de contingencia que respondan a cuestiones relacionadas con la liquidez, el flujo de efectivo, prestación de servicios, adquisiciones, suministros, seguridad del personal, logística, capital de trabajo, entre otros. - Contribuir con la salud mental de los empleados, generando espacios seguros para la comunicación | <ul style="list-style-type: none"> - Realizar análisis post venta con los usuarios que adquirieron boletos en línea y conocer sus experiencias en el transporte público. - Dotar al personal administrativo y operativo de implementos de bioseguridad. - Gestionar a través de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador (FENACOTIP) el proceso de vacunación del personal que labora en el transporte público. |

Figura 7. Estrategias de reactivación
Elaboración: Los autores.

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

Etap 3: análisis horizontal del flujo de efectivo. - Para este análisis se tomó en consideración los datos proporcionados por dos cooperativas de transporte interprovincial de pasajeros expuestos en la figura 8.

| Estado de flujos de efectivo | Cooperativa N° 1 | | | | Cooperativa N° 2 | | | |
|---|---------------------|-------------------|-------------------------|--------------|--------------------|-----------------|-------------------------|--------------|
| | Año 2020 USD | Año 2019 USD | Afectación económica | | Año 2020 USD | Año 2019 USD | Afectación económica | |
| Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación | (43.864,67) | 37.755,41 | (81.620,08) | -216% | 42.360,40 | 102.364,71 | (60.004,31) | -59% |
| Clases de cobros por actividades de operación | 1.734.682,52 | 4.145.058,25 | (2.410.375,73) | -58% | 74.890,00 | 177.640,00 | (102.750,00) | -58% |
| Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios | 1.428.950,94 | 3.497.027,38 | (2.068.076,44) | -59% | 46.245,00 | 105.600,00 | (59.355,00) | -56% |
| Cobros procedentes de regalías, cuotas, comisiones y otros ingresos de actividades ordinarias | 295.481,70 | 0,00 | 295.481,70 | 100% | 28.545,00 | 68.640,00 | (40.095,00) | -58% |
| Otros cobros por actividades de operación | 10.249,88 | 648.030,87 | (637.780,99) | -98% | 100,00 | 3.400,00 | (3.300,00) | -97% |
| Clases de pagos por actividades de observación | (1.778.547,19) | (4.113.132,87) | 2.334.585,68 | -57% | (32.529,60) | (75.275,29) | 42.745,69 | -57% |
| Pagos a proveedores por el insumo de bienes y servicios | (1.303.319,98) | (3.749.501,23) | 2.446.181,25 | -65% | (4.680,41) | (13.714,38) | 9.033,97 | -66% |
| Pagos a y por cuenta de los empleados | (270.636,45) | (369.461,67) | 98.825,22 | -27% | (26.843,73) | (37.815,33) | 10.971,60 | -29% |
| Otros pagos por actividades de operación | (204.590,76) | 0,00 | (204.590,76) | -100% | (1.005,46) | (23.745,58) | 22.740,12 | -96% |
| Impuestos a las ganancias pagados | | 5.830,03 | (5.830,03) | -100% | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0% |
| Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión | (120.834,33) | 50.374,85 | (171.209,18) | -340% | (46.245,00) | 0,00 | (46.245,00) | -100% |
| Adquisiciones de propiedad, planta equipo | (48.072,89) | 43.145,74 | (91.218,63) | -211% | (46.245,00) | 0,00 | (46.245,00) | -100% |
| Compras de activos intangibles (Licencias, Gastos de Instalación) | (2.761,44) | 7.229,11 | (9.990,55) | -138% | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0% |
| Otras entradas(salidas)de efectivo(cierre de póliza) | (70.000,00) | | (70.000,00) | -100% | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0% |
| Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de Financiación | (40.076,03) | (3.500,00) | (36.576,03) | 1045% | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0% |
| Otras entradas(salidas) de efectivo | (40.076,03) | (3.500,00) | (36.576,03) | 1045% | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0% |
| Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al de efectivo | 0,00 | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0% |
| Incremento (Disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo | (204.775,03) | 84.630,26 | (289.405,29) | -342% | (3.884,60) | 102.364,71 | (106.249,31) | -104% |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del periodo | 185.454,81 | 101.824,55 | 83.630,26 | 82% | 0,00 | (3.884,60) | 3.884,60 | -100% |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del periodo | (19.320,22) | 186.454,81 | (205.775,03) | -110% | (3.884,60) | 98.480,11 | (102.364,71) | -104% |

Figura 8. Análisis dinámico del flujo de efectivo.
Elaboración: Los autores.

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

Etapas 4. Efectos contables: a partir del análisis dinámico del flujo de efectivo, se presenta a continuación el detalle de los principales efectos provocados en las entradas y salidas de efectivo como consecuencia de la crisis generada por Covid-19:

Actividades de operación

- Los cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios que corresponden a los ingresos que perciben las cooperativas de transporte interprovincial por la venta de boletos de pasajes y facturación de encomiendas, presentaron una disminución significativa del 59% en la cooperativa 1 y del 56% en la cooperativa 2.
- Otros cobros por actividades de operación: son los ingresos producto de los cobros de multas y otras aportaciones de los socios para futuras capitalizaciones, estos rubros tuvieron una disminución del 98% en la cooperativa 1 y del 97% en la 2; variación que es aproximada en los dos casos.
- Pagos a proveedores por insumos, bienes y servicios: corresponde a las adquisiciones de bienes y servicios (luz, agua, teléfono, neumáticos, aceites) que la entidad utiliza para su funcionamiento; sobre esta cuenta se determinó una reducción significativa del 65% en la cooperativa 1 y del 66% en la cooperativa 2.
- Pagos a empleados: son los pagos de remuneraciones que perciben los funcionarios que laboraran en la institución; al respecto, se observa que estos gastos disminuyeron en 27% en la cooperativa 1 y en 29% en la cooperativa 2, estos resultados se deben a consecuencia del despido de trabajadores.
- Otros pagos por actividades de operación: abarca todas las aportaciones realizadas a los distintos gremios a los que pertenece la institución (unión de cooperativas provinciales y nacionales); respecto de esta cuenta contable, se determinó que las dos operadoras de transporte dejaron de aportar durante el año 2-020 a sus filiales, en este sentido, existe una reducción de otros pagos por

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

actividades de operación en 100% en la cooperativa 1 y del 96% en la 2; variación que es similar en los dos casos.

Actividades de inversión

- Adquisiciones de propiedad, planta equipo: corresponde a las adquisiciones o construcciones de inmuebles. Sobre esta cuenta, se aprecia que las cooperativas analizadas durante el año 2019 vendieron una parte de sus activos fijos, mientras que, durante el año 2020 adquirieron nuevos activos para impulsar las actividades propias de su giro de negocio,
- Compras de activos intangibles: se refieren a las adquisiciones de licencias, gastos de instalación, mantenimientos. Con respecto a los activos intangibles, solo la cooperativa 1 presenta una variación del 138%.
- Otras entradas (salidas) de efectivo: son todas las pólizas de inversión que la entidad adquiere. En este caso, la cooperativa 1 presenta una disminución del 100% en sus inversiones a plazo fijo.

Actividades de Financiación

- Otras entradas (salidas) de efectivo: están relacionadas con el pago de préstamos, dividendos; así como, el importe percibido de terceros, al respecto, se observa un incremento del 1.045% en la cooperativa 1.

Efectivo al final del período

- El efectivo y equivalentes al efectivo al final del período de la cooperativa 1 fue de -19.320,22 USD que representa el -110% y de la cooperativa 2 fue de -3.984,60 USD que corresponde al -104%; observando que, las cooperativas de transporte interprovincial del Ecuador, presentan un saldo final negativo, es decir, tuvieron

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

más egresos que ingresos de efectivo en el año 2020 con relación al año 2019, como consecuencia de la pandemia del COVID-19.

CONCLUSIONES

El flujo de efectivo es parte de los estados financieros, proporciona información de las entradas y salidas de dinero generadas durante un período, a través de 3 elementos: inversión, operación y financiamiento; su estructura está basada en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y, permite analizar los cambios de activos netos, la liquidez y solvencia con base en los recaudos y desembolsos de efectivo de un ente económico; en este sentido, la información dada por el EFE se caracteriza por su exactitud, oportunidad y sobre todo, porque es presentada de forma completa.

Las medidas implementadas por el gobierno ecuatoriano para evitar la afluencia de personas y controlar la pandemia del COVID-19, generó la suspensión de actividades del sector público y privado; provocando una reducción significativa de la movilización, en consecuencia, se generó una reducción significativa de las ventas de boletos de pasajeros a nivel nacional, incidiendo en la falta de liquidez económica de las cooperativas de transporte y en el incumplimiento de obligaciones económicas de los socios.

La aplicación del análisis FODA permitió identificar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del sector de transporte interprovincial, este ejercicio estratégico, posibilitó visualizar la situación de este sector desde una perspectiva de crisis para establecer nuevas soluciones a los problemas detectados, de manera particular, aquellos relacionados con el flujo de efectivo y la liquidez.

El análisis horizontal o dinámico se aplicó a la información del flujo de efectivo de los periodos 2019 y 2020 de dos cooperativas de transporte interprovincial, con la finalidad de comparar las cifras del año 2020 (efecto pandemia) con las cifras del año 2019 (periodo base). De este análisis, se destaca que las cooperativas examinadas tuvieron una reducción de sus ingresos en más del 100%, esto quiere decir, que se vieron en la

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

necesidad de acceder a fuentes de financiamiento internas y externas para cubrir sus gastos operativos.

REFERENCIAS

- Abreu-Beristain, M., & Morales-Castro, J. (2009). El capital de trabajo de las empresas que cotizan en la bolsa mexicana de valores [The working capital of companies listed on the Mexican stock exchange]. *Comercio exterior*, 193-210. Obtenido de <https://n9.cl/pfc29>
- Acosta, J. (2020). Resiliencia empresarial: respondiendo ante el COVID-19 [Business resilience: responding to COVID-19]. *EY*, 1. Obtenido de <https://n9.cl/3efs>
- Apolo-Ordoñez, G. (2019). El Control interno como herramienta de apoyo a la gestión financiera del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Zaruma [Internal Control as a tool to support the financial management of the Zaruma Municipal Decentralized Autonomous Government]. *CIENCIAMATRIA*, 5(1), 551-577. <https://doi.org/10.35381/cm.v5i1.280>
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria. (2020). Cómo manejar las deudas durante la crisis del COVID-19. Obtenido de <https://n9.cl/mh3ps>
- Banco Central del Ecuador. (2021). La pandemia incidió en el crecimiento 2020: la economía ecuatoriana decreció 7,8%. Obtenido de <https://n9.cl/qic6v>
- Banco de desarrollo de América Latina. (2020). Gestión del impacto del COVID-19 en el sector financiero [Managing the impact of COVID-19 on the financial sector]. Caracas: Banco de desarrollo de América latina. Obtenido de Banco de desarrollo de América latina: <https://n9.cl/57j9i>
- Beker, V. (2020). *El impacto del covid-19 en la economía global [The impact of covid-19 on the global economy]*. Zabala : Universidad de Belgrano - centro de estudios de la nueva economía . Obtenido de <https://n9.cl/l0tf3>
- Belduma-Belduma, E. (2020). Decisiones de producción en el sector bananero y su relación con el flujo de efectivo [Production decisions in the banana sector and their relationship to cash flow]. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 5(4), 180-210. doi:<http://dx.doi.org/10.35381/r.k.v5i4.953>

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

- Bobadilla-La Madrid, M. (2010). Elaboración de un estado de flujo del efectivo [Developing a state of cash flow]. Lima: El Búho E.I.R.L. Obtenido de <https://n9.cl/wx7h9>
- Camino-Mogro, S., Ordenana, X., & Portalanza, A. (2020). *Flujo de caja y días de resistencia sin efectivo en tiempos de Covid-19. El caso de Ecuador Policy Report [Cash flow and days of cashless resistance in times of Covid-19]*. Universidad Espíritu Santo. Obtenido de <https://n9.cl/1ngks>
- Carvalho-Betancur, J. (2015). Estados financieros, Normas para su preparación y presentación [Financial statements, Standards for preparation and presentation]. Colombia: Ecoediciones. Obtenido de <https://n9.cl/z3cvi>
- Cisneros-Quintanilla, D. (2020). Cambios administrativos y organizativos como propuesta emergente en Pandemia [Administrative and organizational changes as an emerging proposal in Pandemic]. *CIENCIAMATRIA*, 7(12), 782-806. <https://doi.org/10.35381/cm.v7i12.449>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). América Latina y el Caribe ante la pandemia del COVID-19 Efectos económicos y sociales [Latin America and the Caribbean in the face of the pandemic COVID-19 Economic and social effects]. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: <https://n9.cl/w48w1>
- Comité de Normas Internacionales de Contabilidad. (2001). Estado de flujo de efectivo. Recuperado de <https://n9.cl/vyeb7>
- Debell, T., & Kalidas, V. (2020). A fondo: Implicaciones contables [In depth: Accounting implications of the effects of the coronavirus]. *Pwc*, 2. Obtenido de <https://n9.cl/01h9>
- Díaz-Becerra, O. (2006). Contabilidad y negocios [Accounting and business]. *Contabilidad y Negocios*, 1(1), 8-15
- Duque-Sánchez, A. (2015). Estado de flujos de efectivo aplicación de razonamientos algebraicos y de la NIC 7 [Cash flow status: application of reasoning algebraics and IAS 7]. *Cuadernos De Contabilidad*, 16(40). <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cc16-40.efea>
- Educaconta. (2015). Flujo de efectivo según NIIF para pymes – método directo [Cash flow according to IFRS for SMEs – direct method]. Obtenido de <https://n9.cl/p9b3>

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

- Effio-Pereda, F. (2012). ¿Cómo elaborar un flujo de caja? [How to make a cash flow?]. *Asesor Empresarial*, 3. Obtenido de <https://n9.cl/gazjm>
- Galan-Lopez, L. (2020). Aplicación de la sección 13 inventarios bajo los efectos del Covid 19 en Colombia. Obtenido de <https://n9.cl/path>
- Gallegos-González, G., Erazo-Álvarez, J., Narváez-Zurita, C., & Erazo-Álvarez, C. (2020). Marketing de guerrilla en procesos de afiliación voluntaria e independiente del IESS entorno al COVID-19 [Guerrilla marketing in voluntary and independent IESS affiliation processes around COVID-19]. *CIENCIAMATRIA*, 7(12), 602-614. <https://doi.org/10.35381/cm.v7i12.442>
- García-Aguilar, J., Galarza-Torres, S., & Altamirano-Salazar, A. (2017). Importancia de la administración eficiente del capital de trabajo en las Pymes [Importance of efficient management of working capital in SMEs]. *CIENCIA UNEMI*, 10(23), 30-39. <https://doi.org/10.29076/issn.2528-7737vol10iss23.2017pp30-39p>
- García-Cañénguez, F., Guzmán-Ventura, G., & Orellana-Laínez, J. (2010). Guía para la elaboración, análisis e interpretación del estado de flujos de efectivo contable, para empresas del sector comercio del área metropolitana de San Salvador. Recuperado de <https://n9.cl/szc7j>
- Gobierno de la República del Ecuador. (2020). Evaluación Socioeconómica PDNA Covid-19 Ecuador Marzo – mayo, 2020 [Pdna Covid-19 Ecuador Socioeconomic Assessment March – May, 2020]. Quito. Obtenido de <https://n9.cl/lw5ks>
- Guamán-Zaldaña, C. (2020). Incidencia del flujo de efectivo en las decisiones empresariales de las estaciones de servicio [Impact of cash flow on financial decisions of service stations]. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 5(4), 357-387. doi:<http://dx.doi.org/10.35381/r.k.v5i4.963>
- IFRS Foundation. (2017). Estado de flujos de efectivo [Cash flow status]. *Deloitte*, A1073. Obtenido de <https://n9.cl/jy7w>
- Navarro, C. (2020). La Teoría del Cisne Negro: COVID-19, Cambio Climático y Desarrollo Sostenible. Obtenido de <https://n9.cl/yo1pa>
- Pérez-García, J. (2014). El estado de flujos de efectivo [The state of cash flows]. Madrid: Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas. Obtenido de <https://n9.cl/uyvv>

Byron Aníbal Cobo-Escobar; Juan Carlos Erazo-Álvarez

- Petti, A., & Longhi, P. (2014). *Estado de elujos de efectivo [Statement of flows cash]*. Buenos Aires: Osmar D. Buyatti. Obtenido de <https://n9.cl/7mk6s>
- Reyes-Caballero, J. (2013). Qué es el estado de flujo de efectivo y su importancia para las empresas [What is cash flow status and its importance to companies]. 1. Obtenido de <https://n9.cl/j6ew4>
- Ríos, G. (2020). El impacto económico de la crisis del coronavirus en América Latina: canales de transmisión, mitigantes y respuestas de políticas públicas. Obtenido de <https://n9.cl/k6pi>
- Rondi, G., Galante, M., Casal, M., & Gómez, M. (2017). Reflexiones sobre el estado de flujo de efectivo e ideas para su presentación por el método directo [Reflections on the state of cash flow and ideas for presentation by the direct method]. *Ciencias económicas*, 1(14), 99-121. Obtenido de <https://n9.cl/il8zs>
- Secretaría Técnica de Planificación. (2020). Evaluación socioeconómica PDNA Covid -19 Ecuador. Quito.
- Tenemea –Guerrero, J., Moreno-Narváez, V., & Vásconez-Acuña, L. (2020). Gestión del riesgo crediticio en el sistema financiero popular y solidario bajo la coyuntura COVID-19 [Credit risk management in the popular and solidarity financial system under the conjuncture COVID-19]. *CIENCIAMATRIA*, 6(2), 397-426. <https://doi.org/10.35381/cm.v6i2.374>
- Ugarteche, O., & Ocampo, A. (2020). La economía mundial: perspectivas económicas para 2020 [The world economy: economic outlook for 2020]. *Revista inclusiones*, 41. Obtenido de <https://n9.cl/r5kun>