

**Incidencia de la COVID-19 en la situación financiera
de la Cooperativa de Transporte Manabí (CTM)**

**Impact of COVID-19 on the financial situation
of Cooperativa de Transporte Manabí (CTM)**

Karla Paola Solórzano-Cedeño¹
Universidad Técnica de Manabí - Ecuador
kpsolorzano@hotmail.com

María Fernanda Mendoza-Saltos²
Universidad Técnica de Manabí - Ecuador
fernanda.mendoza@utm.edu.ec

doi.org/10.33386/593dp.2022.3.1029

V7-N3 (may-jun) 2022, pp. 134-145 | Recibido: 31 de enero de 2022 - Aceptado: 23 de marzo de 2022 (2 ronda rev.)

1 Estudiante de maestría de la Universidad Técnica de Manabí
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1813-1899>

2 Docente de la Universidad Técnica de Manabí
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9518-8522>

Descargar para Mendeley y Zotero

RESUMEN

Las consecuencias en la disminución financiera de la Cooperativa de Transporte de Manabí (CTM), está reflejada por las medidas de confinamiento, cierre de operaciones provocados por la COVID-19, dicha situación golpea a las diferentes actividades productivas y de servicios, lo que ha ocasionado que las diferentes empresas traten de identificar e implementar acciones que protejan el sector económico de las personas y que a la vez se permita en el corto plazo normalizar sus actividades. Tanto así, que el sector de la transportación ha sufrido grandes pérdidas económicas por motivos de las medidas tomadas para mitigar la propagación de la pandemia, se ha tenido que sufrir múltiples cambios, por ello, el presente trabajo tiene como objetivo analizar el impacto de las medidas de mitigación de la COVID-19, en las finanzas de la cooperativa de transporte Manabí, para lo cual se desarrolló una investigación de tipo mixto, representada en el conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos, basada en la recolección y el análisis de datos, a través de las técnicas empleadas como la observación y entrevistas estructuradas a sus accionistas, lo que permitió cuantificar el grado de afectación financiera que ha tenido cada uno de ellos, llevando a cabo un estudio de carácter comparativo, que refleje las condiciones reales que afronta el gremio de transportista de la compañía de transporte Manabí, en base a sus ingresos actuales y costos para determinar su impacto antes y durante la pandemia.

Palabras clave: medidas, mitigar, COVID 19, transporte público, finanzas

ABSTRACT

The effect of the economic crisis due to the COVID 19 pandemic, hits the different productive and service activities, which has caused different companies to try to identify and implement actions that protect the economic sector of people and that at the same time allow you to normalize your activities in the short term. So much so, that the transportation sector has suffered great economic losses due to the measures taken to mitigate the spread of the pandemic, it has had to undergo multiple changes, therefore, the present work aims to analyze the impact of the COVID-19 mitigation measures, in the finances of the Manabí transport cooperative, for which a mixed type investigation was developed, represented in the set of systematic, empirical and critical processes, based on the collection and analysis of data, through the techniques used such as observation and structured interviews with its shareholders, which made it possible to quantify the degree of financial impact that each one of them has had, carrying out a comparative study that reflects the real conditions that the transporter union of the Manabí transport company faces, based on its current income and costs to determine its impact before and after using the pandemic.

Key words: measures, mitigate, COVID 19, public transport, finance

Introducción

La pandemia de la COVID-19 hizo que la situación actual de la economía de los países diera un giro importante en la manera en que se desarrolla nuestra vida social, económica, así como también nuestra movilidad urbana. De esta forma se vio restringido este importante sector por el aislamiento impuesto por las autoridades de turno, como principal modo de evitar que el virus circule y se expanda entre las personas; de tal forma que causen pérdidas humanas cuantificables.

Según el Ministerio de Salud Pública (MSP), el coronavirus proviene de una extensa familia de virus, en concreto, de un tipo de virus que posee la capacidad para transmitirse de animales a personas. Este virus provoca síntomas que van desde una gripe común hasta enfermedades peligrosas, como el caso del COVID-19, que ocasiona un síndrome respiratorio muy grave.

El nuevo coronavirus se llama SARS-CoV2, la enfermedad se llama Corona Virus Disease 2019=COVID19. Es un nuevo tipo de coronavirus que puede afectar a las personas y se ha detectado por primera vez en diciembre de 2019 en la ciudad de Wuhan, provincia de Hubei, en China. (Ministerio de Salud Pública, 2020)

La epidemia de COVID-19 fue declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como una emergencia de salud pública de alcance internacional el 30 de enero de 2020. Para el 11 de marzo del mismo año, esta nueva enfermedad causada por el coronavirus cambió de estatus y se declaró una pandemia; lo que significa que se ha extendido por varios países, continentes o todo el mundo, y que ha afectado a un gran número de personas. En comparación con el SARS y el MERS, la COVID-19 se ha extendido más rápidamente, debido, en parte, al aumento de la globalización.

Es imprescindible saber que a raíz de este virus (COVID-19) se ha generado una crisis mundial, y que la gravedad del virus ha provocado que las máximas autoridades de cada país tomen medidas de precaución, buscando que

la población no se contagie ni contribuya a que se propague más el virus. Además, se ha dispuesto del uso de equipamientos especiales para médicos y personal sanitario que está en contacto directo con los infectados. En este sentido, por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda el uso de mascarilla a todas las personas, mientras que por otro insta a una constante desinfección de las manos, ya sea por medio de lavado con jabón o por desinfectantes a base de alcohol.

En Ecuador, “el presidente Lenin Moreno decretó emergencia sanitaria nacional, el miércoles 11 de marzo del 2020” (El Comercio, 2020). Después del anuncio del presidente, se estableció: que haya una cuarentena a nivel nacional, además de horarios específicos de compras de víveres, y de libre circulación peatonal, Coba (2020) comenta sobre reglas básicas para realizar compras de víveres y materias primas requeridas para el consumo familiar, estas normas son las siguientes:

- Estar a un metro de distancia con otra persona para evitar contagios en lugares comerciales.
- En los hogares se designa una persona que se encargue de salir para realizar las compras de primera necesidad, así mismo, la persona encargada no debe estar dentro de los grupos de riesgos, es decir, personas embarazadas, niños tercera edad, entre otros.
- Evitar pagar en efectivo, es mejor si se lo realiza con tarjeta, para así, evitar el contacto con los billetes o monedas.
- Uso de mascarilla y gel antibacterial.

Así pues, luego de aquello la frase emitida por las autoridades de turnos quédate en casa, afectó considerablemente la circulación vehicular y por ende la situación de que las personas no salgan por temas de confinamiento, para evitar la causante de la difusión del virus.

De esta manera, el transporte urbano enfrenta en este contexto varias situaciones críticas: por un lado, debe asumir los cambios

en las políticas de transporte público, que ponen un mayor acento en la liberalización de oportunidades; por otro lado, debe enfrentar una aguda competencia que se origina en un mayor uso del automóvil privado y en formas artesanales de transporte público; y por último, debe habituarse a nuevas estructuras de viajes y a la cobertura de áreas más extensas con menor densidad de demanda.

Dicho de otra manera, en términos económicos, el transporte público posibilita la reproducción de la fuerza laboral a través del desplazamiento masivo de la mano de obra, porque incrementa la economía y la productividad general de las ciudades.

Como consecuencia de aquello, es importante destacar que la cooperativa de transporte Manabí, no se ha quedado atrás, por lo que se ha visto obligado ante la situación actual, tomar ciertas medidas para mitigar la propagación de la COVID-19, luego de que el COE, logre establecer medidas drásticas para reducir el número de contagios conforme al aforo establecido.

A la vez, a medida que pasara el tiempo, se determinarían cambios constantes que se establecían acordes a ciertas normativas de las cuales deberían destacarse para poder controlar el déficit que se tiene en la economía de los accionistas de esta importante compañía de la trasportación de pasajeros y así mismo, con esto disminuir la propagación del virus.

Así mismo, luego de determinadas propuestas y constantes alternativas de solución entre las partes, autoridades competentes y el gremio del transporte, para poder sacar adelante este importante sector en la economía de la cooperativa de transporte Manabí, se basó en cuantificar el grado de afectación financiera que ha tenido cada uno de sus accionistas de la compañía de transporte Manabí (CTM).

Finalmente, para lograr demostrar los cambios significativos que ha tenido la compañía, se llevó a cabo un estudio de carácter comparativo, el mismo que refleja las condiciones reales que

afronta el gremio de transportista de la compañía de transporte Manabí (CTM), con base a sus ingresos y los costos actuales para determinar su impacto antes y durante la pandemia por COVID-19.

Contexto económico y de la transportación urbana

El sector económico engloba todas las actividades económicas de una nación, pero se clasifica por el tipo de actividades que se realiza. Así, Gutiérrez (2011, p. 169) afirma que “los sectores productivos o económicos son las distintas ramas o divisiones de la actividad económica, según el proceso en el que se desarrollan”.

Albuquerque (2018) argumenta:

El sector económico posee un limitado valor interpretativo ya que la actividad económica real es, en esencia, de carácter multisectorial. A menudo, el sector económico suele utilizarse para señalar la proporción relativa de cada sector en el producto global, a fin de mostrar el grado de industrialización de una economía o su relativa dependencia de las actividades primarias (p. 65).

Por lo tanto, el sector económico es la división de las actividades económicas de un territorio o nación dependiendo al tipo de proceso productivo que tenga lugar, y englobado todos aquellos trabajos encaminados a la obtención de bienes materiales y servicios.

El sector de transporte es una actividad productiva y significativa para la economía de una nación, por consiguiente, se presentarán diferentes definiciones del sector de transporte y como éste aporta en la economía.

De igual forma, Méndez (2018, p. 214) menciona que sector de transporte es “el soporte fundamental de la organización de las actividades económicas y de la fuerza de trabajo en el espacio nacional”.

En otros términos, el sector de transporte es importante en la economía de un país porque ayuda a la circulación de la economía, de la

forma que las personas se pueden movilizar a sus respectivos trabajos, y las mercaderías pueden ser desplazadas de un lugar a otro para su venta.

El sector de transporte es importante en la economía porque, según García (1967, p. 8) “tiene característica de utilidad pública, debe prestar el máximo beneficio a la colectividad y su óptima distribución de servicio a los distintos sectores económicos”.

El autor menciona la característica de utilidad pública, refiriéndose a que todas las personas tienen el derecho de utilizar aquel servicio.

Teniendo en cuenta a lo dicho en el apartado anterior, el sector de transporte se considera un generador de plazas de empleos porque en éste encuentran operando personas, empresas y recursos para brindar el debido servicio.

Así lo afirma Islas y Zaragoza (2007, p. 43) el sector de transporte de una economía comprende el “conjunto de instituciones, personas, recursos y servicios que participan de manera directa en la prestación de un servicio que consiste en trasladar personas y bienes”.

Es decir, el transporte es un medio de desplazamiento ya sea para cargas o personas, y se clasifica en diferentes tipos dependiendo de su modalidad: terrestre, aéreo o acuático. A continuación, se procederá a describir los diferentes tipos de transporte por el servicio que brindan.

El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 60 contempla:

1. Servicio de Transporte Intracantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio

de transporte, será determinado por los GADs en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los GADs que hubieren asumido las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio, o el GADs que haya asumido la competencia en el correspondiente territorio.

2. Servicio de Transporte Intraprovincial (intercantonal): se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa Regional o Provincial, o el GADs Regional que hubiere asumido la competencia en el lugar donde se preste el servicio;
3. Servicio de Transporte Intrarregional: Es el transporte que opera entre las provincias que conforman una misma región. Será responsable de este registro el GADs Regional que hubiere asumido las competencias, o la Agencia Nacional de Tránsito.
4. Servicio de Transporte Interprovincial: se presta dentro de los límites del territorio nacional, entre provincias de diferentes regiones, o entre provincias de una región y las provincias del resto del país o viceversa, o entre provincias que no se encuentren dentro de una región. Será responsable de este registro, únicamente, la ANT.
5. Servicio de Transporte Internacional: se presta fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa; para la prestación de este servicio, se observará lo dispuesto por la ANT y la normativa internacional vigente que la República del Ecuador haya suscrito y ratificado.

6. Servicio de Transporte Transfronterizo: Se presta entre regiones de frontera debidamente establecidas acorde al reglamento específico generado para este efecto y cumpliendo con la normativa internacional vigente.

El transporte urbano es aquel transporte el cual se desplaza dentro de una ciudad específica ayudando a las personas a quienes les brinda el servicio a movilizarse a bajos costos para realizar sus actividades cotidianas. Así como plantean Guerrero et al. (2019, p. 14) el transporte urbano es “un servicio público por medio del cual la mayoría de los ciudadanos se traslada dentro de la ciudad, constituyéndose en un medio que le permite interconectarse con la ciudad y cumplir sus objetivos del día a un precio económico”.

En este contexto, se comprende que el transporte urbano es el medio por el cual las personas se desplazan de un lugar a otro dentro de la ciudad con una tarifa económica con el fin de realizar actividades cotidianas, estos medios son los autobuses, metros y taxis.

El transporte urbano comprende el transporte que ofrecen servicio al público y el transporte privado que es particular o propio de la persona. Contreras (2019) define a los dos tipos de transporte como

- Transporte privado: se presta en vehículos operados por el dueño de la unidad, circulando en la vialidad proporcionada, operada y mantenida por el Estado. Ejemplo de ello: el automóvil, la bicicleta, la motocicleta y el peatón.
- Transporte público: son los sistemas de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados y que puedan ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida (p. 64).

Es así como, en una ciudad los habitantes tienen la necesidad de transportarse diariamente según los oficios que necesiten realizar. De

acuerdo con Reck (s.f., p. 2) “los residentes de una ciudad se pueden desplazar por medio del transporte público (autobuses, trenes, metro, etc.) o por sus propios vehículos (automóvil, motocicleta, y bicicleta)”.

En otras palabras, el transporte urbano consta de transporte público y transporte propio o privado y los ciudadanos están en su libertad de escoger por cuál de los dos tipos de transporte desean desplazarse.

Las finanzas en la Cooperativa de Transporte Manabí “CTM”

La cooperativa CTM es parte activa de la transportación y participa en el desarrollo económico con la movilidad de los ciudadanos de la provincia, inició sus actividades el 6 de abril de 1962 con 10 socios fundadores en la terminal de Portoviejo. El objeto de su creación es satisfacer la necesidad de movilidad de la sociedad Manabita en la Ruta Portoviejo – Manta, Manta – Portoviejo.

Esta organización ha ido creciendo y consolidándose en el mercado a través de los años por lo que en la actualidad se ve en la necesidad de utilizar estrategias planificadas que le permitan atender de mejor manera las necesidades, así como cumplir con las expectativas de sus clientes.

Actualmente, es una de las cooperativas de transporte fortalecida que cuenta con una flota de 32 unidades en constante renovación, brindado así un servicio óptimo y de calidad para quienes deciden realizar recorridos en ella.

Entre sus principales destinos se encuentran las ciudades de Manta y Montecristi cuenta con cuatro terminales ubicados en la ciudad de Portoviejo, Montecristi, sitio del Colorado y Manta, teniendo horarios recurrentes de salidas y llegadas de un bus por cada 15 minutos.

Ofrece servicio rápido de encomiendas y una Estación de Servicios de Combustible ubicada en la ciudad de Portoviejo que abastece la demanda de combustible de usuarios externos

y de la Flota de la cooperativa.

La Cooperativa de Transporte Manabí tiene tres giros de negocios definidos creados con la finalidad de ofrecer al usuario servicios que cumplan con sus expectativas de calidad de atención, los principales servicios que tiene son:

- Servicio de transporte
- Servicio de encomiendas
- Servicio de abastecimiento de combustible.

Resultado oportuno, destacar que según Estupiñán (2006) define a las finanzas, como el arte y ciencia de administrar el dinero, casi todos los individuos y organizaciones ganan o recaudan dinero y de la misma forman gastan o invierten; las finanzas se ocupan del proceso de las instituciones, de los mercados y de los instrumentos que participan en la transferencia de dinero entre individuos, entre empresas y gobiernos.

Por su parte, Arias (2009) hace énfasis a que las finanzas se ocupan de como tomar las mejores decisiones para aumentar la riqueza de los accionistas dentro de las organizaciones, esto es, el valor de sus acciones; en el plano empresarial el ejecutivo financiero debe tomar decisiones de inversión y decisiones de financiamiento vinculadas a la obtención de fondos necesarios para la compra de activos.

Por consiguiente, la Cooperativa de Transporte Manabí al estar legalmente constituida requiere la presentación de estados financieros según lo contemplan la Superintendencia de Compañías, en tal sentido, esta representación financiera permite reflejar la situación real de la cooperativa y cómo está su rendimiento económico y de los flujos de efectivo, los cuales se constituyen en una herramienta de utilidad para la toma de decisiones organizacionales.

En efecto, Los estados financieros proveerán información acerca de los siguientes elementos en la cooperativa:

- a) activos;
- b) pasivos;
- c) patrimonio neto;
- d) gastos e ingresos, en los que se incluyen las pérdidas y ganancias;
- e) otros cambios en el patrimonio neto, y
- f) flujos de efectivo.

Un conjunto completo de estados financieros incluirá los siguientes componentes:

a) Balance General

Muestra los datos específicos de la posición financiera de la empresa para indicar los recursos que posee, las obligaciones que debe y el monto del capital propios de la empresa (Lobos, 2002).

b) Estados de Resultados

Indica la rentabilidad del negocio con la comparación de años anterior.

c) Estado de cambios en el patrimonio neto que muestre:

i) todos los cambios habidos en el patrimonio neto, o bien

ii) los cambios en el patrimonio neto distintos de los procedentes de las

transacciones con los propietarios de este, cuando actúen como tales (Lobos,

2002).

d) Estado de flujos de efectivo

e) Notas, en las que se incluye un resumen de las políticas contables significativas y otras notas explicativas (Nuñez, 2012).

Marco metodológico

En el desarrollo del presente trabajo

de investigación se empleó un diseño no experimental, según los autores Hernández y Mendoza (2018), estos estudios se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos.

Cabe agregar, que la investigación tuvo un alcance descriptivo que según lo establece Sarabia (1999) los estudios descriptivos se proponen realizar esencialmente una medición precisa de una o más variables en alguna población definida o en una muestra de dicha población (p. 59).

Se empleó el método documental, que según el autor Bernal (2010), este tipo de investigación consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o

estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio.

Referente a las técnicas se utilizaron la observación y la revisión documental de los estados financieros, así como de las principales bases de datos que aborden las variables COVID-19, transporte público y situación financiera, por último, información relevante de la empresa de su página web y expedientes.

La población estuvo por los estados financieros de los años 2019 y 2020 de la Cooperativa de Transporte Manabí (CTM), por ende, la muestra fue de tipo probabilístico en razón que se tomaron en consideración los dos años objeto del análisis.

Con la finalidad de procesar los resultados obtenidos de la revisión de los estados financieros para conocer el impacto generado por la COVID-19 en las actividades de la CTM, se manejó la herramienta digital Microsoft Excel para el diseño de las tablas y tendencias de las razones financieras.

Resultados

Tabla 1

Análisis Horizontal del Estado de Situación Financiera

COOPERATIVA DE TRANSPORTE MANABI CTM					
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA COMPARATIVO					
Periodos: 2018 - 2020					
Expresado en (\$) dólares					
		Período 2020	Período 2018	Variación 2020 - 2018	Variación Porcentual
1.	ACTIVOS	2.460.160,79	1.170.793,29	1.289.367,50	110%
1.1	CO-RRIENTE	727.901,25	265.565,81	462.335,44	174%
1.1.4	ACTIVOS DIFERIDOS	137.861,31	-	137.861,31	
1.2.	ACTIVOS NO CO-RRIENTES	1.594.398,23	905.227,48	689.170,75	76%
2.	PASIVOS	797.319,91	230.552,81	566.767,10	246%
2.1	PASIVOS CO-RRIENTES	237.854,44	230.552,81	7.301,63	3%
2.1.4	OTROS PASIVOS CO-RRIENTES	129.648,45	-	129.648,45	
2.2.	PASIVOS NO CO-RRIENTES	429.817,02	-	429.817,02	
3.	PATRI-MONIO	1.662.840,88	940.240,68	722.600,20	77%
3.1.	CAPITAL	1.662.840,88	940.240,68	722.600,20	77%
	TOTAL PASIVO + PATRI-MONIO	2.460.160,79	1.170.793,49	1.289.367,30	110%

Tabla 2

Análisis Horizontal del Estado de Resultado

COOPERATIVA DE TRANSPORTE MANABI CTM					
ESTADO DE RESULTADOS COMPARATIVO					
Períodos: 2018 - 2020					
Expresado en (\$) dólares					
		Período 2020	Período 2018	Variación 2020 - 2018	Variación Porcentual
4.	<u>INGRESOS</u>	2.748.332,85	2.847.304,62	-98.971,77	-3,48
4.1	INGRESOS POR VENTAS	2.653.448,93	2.668.350,93	-14.902,00	-0,56
4.2	INGRESOS ADMINIS. Y SOCIALES	93.464,48	163.819,95	-70.355,47	-42,95
4.3	OTROS INGRESOS	1.419,44	15.133,74	-13.714,30	-90,62
5.	<u>COSTOS DE PRODUCCION Y VENTAS</u>				
5.1	COSTOS DE PRODUCCION	4.985,00	1.620,00	3.365,00	207,72
5.2.	COSTO DE VTA DE ART.COMERCIALIZADOS	1.729.219,70	2.337.422,00	-608.202,30	-26,02
5.	<u>COSTOS DE PRODUCCION Y VENTAS</u>			-	
5.4	COSTO DE VENTA SERV.PRESTADOS	526.150,84	-	526.150,84	
5.4.1	LIQUIDACION DE PRODUCCION	526.150,84	-	526.150,84	
				-	
6	<u>GASTOS</u>			-	
6.1	GASTOS DE ADMINISTRACION Y VENTAS	355.100,47	495.065,81	-139.965,34	-28,27
6.1.1	GASTOS DE PERSONAL	341.396,37	302.277,50	39.118,87	12,94
6.2.	GASTOS FINANCIEROS	1.246,66	1.177,84	68,82	5,84
6.3	OTROS GASTOS	7.554,38	12.335,10	-4.780,72	-38,76
6.4	GASTOS NO DEDUCIBLES	150,00	1.420,50	-1.270,50	-89,44
6.5	GASTOS OPERACIONALES	4.753,06	4.173,62	579,44	13,88
				-	
	UTILIDAD DEL EJERCICIO	37.992,92	-4.732,71	42.725,63	-902,77

En las tablas 1 y 2 se muestra los análisis horizontales tanto del Estado de Situación Financiera como del Estado de Resultado de los períodos 2018 y 2020.

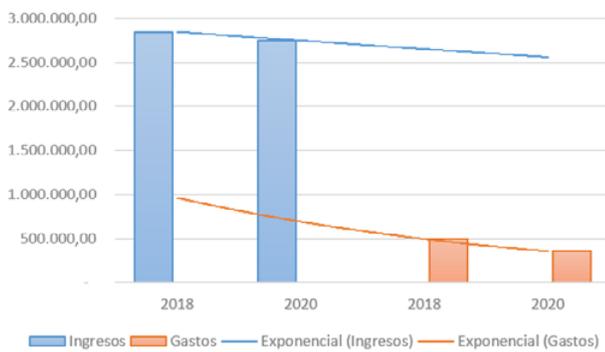
Como se evidencia en el análisis horizontal del Estado de Situación Financiera y Estado de Resultado, para comparar ambos años se procedió a restar el período más reciente (en este caso el año 2020) al período más antiguo (año 2018). Luego se divide la variación en dólares para el período más antiguo (es este caso el año 2018), con la finalidad de obtener la variación porcentual. Depende de la naturaleza de la cuenta para establecer si el incremento o disminución de una cuenta se considera

favorable o no para la empresa.

Interpretación del análisis horizontal

Una vez efectuado el análisis de tipo horizontal al período 2020 en comparación al 2018, con base en los resultados obtenidos se interpreta en la figura 1.

Figura 1



Los ingresos de la Cooperativa de Transporte Manabí disminuyeron en un -3,48% que representa un número negativo de aproximadamente (-\$98.971,77); cabe agregar, que este decrecimiento se vio influenciado por las restricciones de movilidad tomadas por el gobierno de turno para hacer frente a los índices de contagio provocado por la COVID-19.

En cuanto a los gastos administrativo notamos una disminución del -28,27% en la contratación de personal, esto influenciado por la disminución de frecuencias diarias, en cumplimiento de las resoluciones planteadas por el Comité de Operaciones Emergentes (COE) Nacional para prevenir más contagios de la COVID-19, está medida implementada trajo consigo el incremento de los índices de desempleo.

Figura 2



Con respecto a los activos de la empresa, se evidencia un incremento de \$1.289.367,50; lo que equivale al 110% en comparación del año 2018 y 2020, dicho valor se refleja favorable debido al incremento del activo no corriente,

específicamente del nuevo parque automotor de la institución, aumentando significativamente el valor de los activos.

Sin embargo, ante este crecimiento de sus activos la empresa se vio en la obligación de adquirir obligaciones a corto y largo plazo para hacer frente a dicha renovación del parque automotor de los buses que forman parte de CTM, producto de aquello es notorio el incremento de sus obligaciones con terceros que ascienden a \$566.767,10; que presenta en comparación con los años de estudio un 246%. Dicho porcentaje denota un apalancamiento y endeudamiento elevado, la cual se ha dado con la banca ya sea esta pública o privada para hacer frente a la adquisición de nuevos autobuses.

Finalmente, el patrimonio con el que cuenta la empresa en los años que se están analizando, demuestra un aumento de aproximadamente de \$722.600,20; el cual equivale al 77%, dichos resultados son coherentes con las actividades que realiza la empresa, ya que al adquirir un autobús se incrementa el activo, además se requiere deuda para asumir dichos costos que se traduce en contar un mayor capital institucional.

Discusión

El acceso a una información ordenada y actualizada es un asunto clave en la toma de decisiones, pues el análisis e interpretación de estados financieros constituyen una herramienta eficaz para el direccionamiento de las empresas Albisetti (2018), y en otro sentido la postulación de Court (2009), quien plantean el proceso estratégico como base para la toma de decisiones.

Hecha la observación anterior Coello Martínez (2015), afirma que la gestión de todas las organizaciones debe estar cimentada en la utilización de la información financiera para la toma de decisiones, pues de esta manera se puede cumplir con el objetivo básico financiero: permanecer en el mercado, crecer y generar utilidades.

Resulta oportuno, indicar que una información financiera real, se convierte en una herramienta clave para la toma de decisiones de la gerencia, respondiendo a los objetivos estratégicos trazados, por lo que se concluye que esta es un reflejo de las realidades de organización (Céspedes Santamaria & Rivera Cordova, 2019).

Finalmente, la solidez de las organizaciones, además de las realidades físicas de la empresa, también puede ser demostrada a través del análisis de sus estados financieros, de ahí que esta deba ser utilizada como una herramienta para motivar la inversión en la organización, captar la participación monetaria de agentes externos, situación que es imperiosa para la gerencia, especialmente para aquellas empresas que están en proceso de consolidación económica y requieren inversión de recursos por parte de terceros (Romero Fajardo, 2019).

Conclusiones

Determinar el camino a seguir es sin duda una de las tareas más complejas en el entorno empresarial, es por tal motivo la importancia de contar con información financiera real y transparente, que permita la toma acertada de decisiones económicas y financieras, que favorezca el cumplimiento de los objetivos organizacionales en el corto y largo plazo.

Por lo tanto, un eficiente análisis de los estados financieros permite detectar las necesidades de su empresa, para así poder detectar de manera oportuna si la empresa ha generado un incremento/disminución de sus activos, pasivos, patrimonio, ingresos y costos-gastos para replantearse nuevas estrategias que permitan la consolidación de la Cooperativa de Transporte Manabí (CTM).

Cabe agregar, que los estados financieros proveen información relevante para la correcta toma de decisiones por parte de la alta gerencia, su incorrecta utilización ocasionaría iliquidez, sobreendeudamiento y pérdidas económicas.

De forma generalizada, se evidencia una

clara tendencia a la baja de tanto las ventas como los costos y gastos, influenciado por la pandemia de la COVID-19, que ha generado a más de un sinnúmero de pérdidas humanas, el cierre de empresas por la falta de liquidez en el desarrollo de sus actividades, las cuales han tenido que ser cerradas al público para cumplir las disposiciones del COE Nacional y Cantonal, sin embargo, las mismas han sido aperturadas cumpliendo estrictas medidas de bioseguridad con un aforo superior al 70% para el sector de la transportación de pasajeros.

Para finalizar es pertinente indicar que es notorio las pérdidas que ha tenido la Cooperativa de Transporte Manabí (CTM), por las bajas ventas de los boletos debido a que los estudiantes y empleados tuvieron que desarrollar sus actividades de manera telemática evitando con ello el desplazamiento de personas y con ello de la transportación de pasajeros.

Referencias bibliográficas

- Gómez, M. (2016). Sectores de la economía ecuatoriana desde una perspectiva empresarial: aplicación de la Matriz Boston Consulting Group (BCG). *Revista Publicando*, 3(8), 266-294. Recuperado de https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/262/pdf_176
- González, N., & Maura, A. (2016). Procedimiento para la formación de precios mayoristas. *Cofin Habana*, 10(1), 1-14. Recuperado de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2073-60612016000100001&lng=es&tln=es
- González, S., & Oliva, E. (2017). Análisis de la vulnerabilidad y resiliencia económica de Baja California en el contexto de la crisis financiera internacional. *Frontera norte*, 29(58), 141-169. <https://doi.org/10.17428/rfn.v29i58.536>
- Guáqueta, A. (2003). La economía política internacional de los conflictos internos. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 10(31), 89-108. Recuperado

- de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10503105>
- Hernández, R. (2010). Metodología de la investigación. (5a. ed.). McGraw-Hill Interamericana. Recuperado de <https://www.ebooks7-24.com:443/?il=285&pg=45>
- Jaramillo, W., & Jácame, L. (2017). Tarifa socialmente justa para el servicio de transporte público urbano y su relación con los tiempos de recorrido e intervalos de despacho. *INNOVA Research Journal*, 2(12), 89-98. <https://doi.org/10.33890/innova.v2.n12.2017.312>
- Lanteri, L. (2009). Choques externos y fluctuaciones macroeconómicas, alguna evidencia para la economía argentina. *Análisis Económico*, 24(57), 255-275. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/413/41312227013.pdf>
- Lima, G., Carvalho, G., & Figueredo, M. (2020). Incomplete contracts for bus service during the COVID-19 pandemic. *Revista de Administración Pública*, 54(4), 994-1009. <https://doi.org/10.1590/0034-761220200292x>
- Meza Orozco, J. de J. (2013). Evaluación financiera de proyectos (Tercera ed). Ecoe Ediciones.
- Nava Rosillón, M. A. (2010). Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente. *Revista Venezolana de Gerencia*, 14(48). <https://doi.org/10.31876/revista.v14i48.10553>
- Ochoa Gonzáles, C., Sánchez Villacres, A., Andocilla Cabrera, J., Hidalgo Hidalgo, H., & Medina Hinojosa, D. (2018). El análisis financiero como herramienta clave para una gestión financiera eficiente en las medianas empresas comerciales de Cantón Milagro. *Observatorio de La Economía Latinoamericana*, 2003, 1-18. <https://doi.org/10.15713/ins.mmj.3>
- Riera Riera, B., Alarcón Muñoz, N., Jiménez Zavala, N., & Cevallos Vallejo, J. (2020). Análisis contable y financiero: una herramienta clave para la eficiente gestión financiera y contable en la empresa. *KnE Engineering*, 2020, 613-631. <https://doi.org/10.18502/keg.v5i2.6284>
- Romero Fajardo, M. Y. (2019). Ratios financieros como herramienta de medición en las entidades del sistema bancario del Ecuador período 2018.
- Ruiz Rivas, K. L. (2018). Análisis financiero una herramienta clave para la eficiente gestión empresarial para la toma de decisiones. *Utmach*, 4, 1194-1215. <https://doi.org/1390-9304>
- Solórzano Riofrio, M. M. (2017). Las características cualitativas de la información financiera fundamental y su importancia en la elaboración de los estados financieros.
- Tituana Armijos, P. K. (2015). El analisis financiero y la evaluación de los indicadores de la gestión, endeudamiento y liquidez y la toma de decisiones.
- Velásquez Sacha, N. E., & Reyes Ortega, S. J. (2018). Implementación de ratios financieros para mejorar la rentabilidad en una empresa comercializadora de respuestos de vehículo, SMP, 2018.