

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 1 de 11</b>

16.

<b>FECHA</b>	sábado, 2 de diciembre de 2023
--------------	--------------------------------

Señores  
**UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA**  
 BIBLIOTECA  
 Ciudad

<b>UNIDAD REGIONAL</b>	Extensión Facatativá
<b>TIPO DE DOCUMENTO</b>	Trabajo De Grado
<b>FACULTAD</b>	Ciencias Administrativas Económicas y Contables
<b>NIVEL ACADÉMICO DE FORMACIÓN O PROCESO</b>	Pregrado
<b>PROGRAMA ACADÉMICO</b>	Contaduría Pública

El Autor(Es):

<b>APELLIDOS COMPLETOS</b>	<b>NOMBRES COMPLETOS</b>	<b>No. DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN</b>
Cabrera Cruz	Diego Alejandro	1003700137
Medina Hernández	Yulieth Katherine	1070969790

Director(Es) y/o Asesor(Es) del documento:

<b>APELLIDOS COMPLETOS</b>	<b>NOMBRES COMPLETOS</b>
Bedoya García	Mateo

Diagonal 18 No. 20-29 Fusagasugá – Cundinamarca  
 Teléfono: (091) 8281483 Línea Gratuita: 018000180414  
[www.ucundinamarca.edu.co](http://www.ucundinamarca.edu.co) E-mail: [info@ucundinamarca.edu.co](mailto:info@ucundinamarca.edu.co)  
 NIT: 890.680.062-2

*Documento controlado por el Sistema de Gestión de la Calidad  
 Asegúrese que corresponde a la última versión consultando el Portal Institucional*

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 2 de 11</b>

### TÍTULO DEL DOCUMENTO

Análisis Financiero De Dos Empresas De Servicios De Logística De Transporte Terrestre De Carga En La Sabana Occidente Durante El Periodo De Crisis Sanitaria

### SUBTÍTULO

(Aplica solo para Tesis, Artículos Científicos, Disertaciones, Objetos Virtuales de Aprendizaje)

### EXCLUSIVO PARA PUBLICACIÓN DESDE LA DIRECCIÓN INVESTIGACIÓN

INDICADORES	NÚMERO
ISBN	
ISSN	
ISMN	

### AÑO DE EDICIÓN DEL DOCUMENTO

25/11/2023

### NÚMERO DE PÁGINAS

67

### DESCRIPTORES O PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS (Usar 6 descriptores o palabras claves)

ESPAÑOL	INGLÉS
1. Transporte De Carga	Freight Transportation
2. Pandemia	Pandemic
3. Analisis Financiero	Financial Analysis
4. Indicadores	Indicators
5. Economia	Economy
6. Evaluacion Financiera	Financial Evaluation

### FUENTES (Todas las fuentes de su trabajo, en orden alfabético)

AMAT, Oriol. Análisis Económico financiero. [s.l.]: Gestión 2000, 1996.  
 COLOMBIA. Decreto 558 del 15 de abril de 2020 [en línea]. (15, abril, 2020) [consultado el 19, octubre, 2023]. Disponible en Internet: <<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20558%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>>  
 CONSEJO TECNICO DE LA CONTADURIA PUBLICA. Ley 1314 del 13 de julio de 2009. Colombia: 2009, <https://www.ctcp.go.co/publicaciones /anos->

Diagonal 18 No. 20-29 Fusagasugá – Cundinamarca

Teléfono: (091) 8281483 Línea Gratuita: 018000180414

[www.ucundinamarca.edu.co](http://www.ucundinamarca.edu.co) E-mail: [info@ucundinamarca.edu.co](mailto:info@ucundinamarca.edu.co)

NIT: 890.680.062-2

	MACROPROCESO DE APOYO	CÓDIGO: AAAR113
	PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO	VERSIÓN: 6
	DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL	VIGENCIA: 2021-09-14
		PAGINA: 3 de 11

[anteriores/esquema-ley-1314-del-13-de-julio-de-2009/esquema-ley-1314-de-2009](#)

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, Artículo 365  
<https://www.constitucioncolombia.com/titulo-12/capitulo-5/articulo-365>

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE FUNCION PUBLICA. Decreto 768 del 2020. Colombia: Bogotá. 2020,  
[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=126721](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=126721)

DUARTE, Luis Alberto. GARCÍA, Omar. Estudio de factibilidad para la creación de una empresa dedicada al cargue y descargue de mercancía en centro de distribución grupo éxito en el municipio de Funza. Facatativá: Universidad de Cundinamarca, 2019  
<https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/3129/ESTUDIO%20DE%20FACTIBILIDAD%20PARA%20LA%20CREACI%20N%20DE%20UNA%20EMPRESA%20DEDICADA%20AL%20CARGUE%20Y%20DESCARGUE%20DE%20MERCANC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

FRANCO MORALES, Mario. Análisis financiero de las empresas de servicio público de transporte de carga en Colombia. Bogotá: Oficina de regulación económica, 2009. Pag 3.  
[file:///C:/Users/jvelasco/Downloads/Analisis Financiero Empresas transporte carga.pdf](file:///C:/Users/jvelasco/Downloads/Analisis%20Financiero%20Empresas%20transporte%20carga.pdf)

GÓMEZ, Luisa. CASTRO, Carlos. Diagnostico empresarial para la empresa Transportes Saferbo S.A en la sede principal de la ciudad de Bogotá D.C. Soacha: Universidad de Cundinamarca, 2018  
<https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/1093/Diagnostico%20Empresarial%20para%20la%20Empresa%20Transportes%20Saferbo%20S.A.%20en%20la%20Sede%20Principal%20de%20la%20Ciudad%20de%20B.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

HÉRORES DEL TIMÓN, Normatividad de transporte de carga terrestre en Colombia. Mosquera, 2023  
<https://www.heroesdelimon.com/es/normatividad-de-transporte-de-carga-terrestre-en-colombia>

LÓPEZ, María Teresa y GENTILE, Natacha. Sistema de indicadores económicos y sociales: la importancia del análisis integrado. Nulan [página web]. (29, agosto, 2008). [Consultado el 29, agosto, 2023]. Disponible en Internet: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1037>

MALDONADO, Fernando Guillermo. Formulación y evaluación de proyectos. Ecuador: Universidad de Cuenca, 2006. <https://www.marcoteorico.com/curso/115/desarrollo-de-emprendedores/943/evaluacion-financiera>

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 4 de 11</b>

MARTÍNEZ, Becky. TRIBALDOS, Yuli. Estudio Técnico Y Financiero De La E.I.C.E. Terminal De Transportes De Fusagasugá – Cundinamarca. Fusagasugá: universidad de Cundinamarca, 2017  
<https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/1926/ESTUDIO%20T%C3%89CNICO%20FINANCIERO%20DE%20LA%20E.I.C.E.%20TERMINAL%20DE%20TRANSPORTES%20DE%20FUSAGASUG%C3%81%20E2%80%93%20CUNDINAMARCA.pdf?sequence=1&isAllowed=>

MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCION SOCIAL. Colombia confirma su primer caso de COVID-19. Colombia :Bogota,2020  
<https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-confirma-su-primer-caso-de-COVID-19.aspx>

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Informe macro: aporte del sector transporte en la reactivación económica. Bogotá, 2021  
[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones\\_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf)

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Informe macro: aportes del sector de aportes en la reactivación económica. Colombia: Bogotá, 2022.  
[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones\\_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf)

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 1232 del 2066. Colombia: Bogotá. 2006,  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=19977>


MORELOS, José. FONTALVO, Tomas. DE LA HOZ, Efraín. Análisis de los indicadores financieros de las sociedades portuarias de Colombia. Colombia: Universidad de Cali,2012  
<https://www.redalyc.org/pdf/2654/265424601002.pdf>

Portafolio. El transporte de carga cayó 8.1% por pandemia. Bogotá: Economía, 2021. <https://www.portafolio.co/economia/el-transporte-de-carga-cayo-8-1-por-pandemia-549930>

RINCON MUNAR, Jhoan Nicolas.Productividad de carga por carretera en Colombia: Universidad del externado de Colombia, 2019  
<https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/d76bda8b-ef66-4ea4-af1f-19081c27bf/content>

SECRETARIA DITRITAL DE MOVILIDAD. Ley 769 del 2022. Colombia: Bogotá. 2022,  
[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito\\_3704\\_0.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf)

SECRETARIA JURIDICA DISTRITAL. Decreto 173 del 2001. Colombia: Bogotá. 2001, \_\_\_\_\_

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 5 de 11</b>


SIERRA, Yessica María. SILVA, Yeiner. RODRIGUEZ, Juan Sebastián. Estrategias de mejoramiento de empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y área metropolitana: Unidades Tecnológicas de Santander, 2019 <https://repositorio.uts.edu.co:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1215/18R-DC-95 informe final.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

THOMPSON, Janeth. Tipos de evaluación, Colombia, 2009 <http://todosobreproyectos.blogspot.com/2009/01/tipos-de-evaluacion.html>

WANDURRAGA VARGAS, Diego Armando. La importancia del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia COVID 19: Universidad militar nueva Granada, 2021. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/39830/DiegoArmandoWandurragaVargas2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

WANDURRAGA, Diego. La importancia del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia COVID 19. Zipaquirá: Universidad nueva granada, 2021 <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/39830/DiegoArmandoWandurragaVargas2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

**RESUMEN DEL CONTENIDO EN ESPAÑOL E INGLÉS**  
(Máximo 250 palabras – 1530 caracteres, aplica para resumen en español):

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 6 de 11</b>

La importancia del servicio de transporte de carga terrestre en Colombia ha sido un pilar fundamental para el crecimiento de la economía en el país, ayudando así a un crecimiento significativo de este mismo siendo este uno de los sectores que más ha contribuido a la aceleración de la economía.

La presente monografía realiza un análisis explicativo y documental, en la cual se analizó 2 empresas del sector de transporte de carga terrestre de la sabana occidente, específicamente los indicadores de endeudamiento y rentabilidad en época de la crisis sanitaria COVID-19, posterior a este análisis se observa el comportamiento que tuvieron dichas empresas en el periodo analizado, en conclusión, se evidencia que este sector obtuvo un crecimiento favorable y significativo financieramente.


The importance of the land cargo transportation service in Colombia has been a fundamental pillar for the growth of the economy in the country, thus helping to achieve significant growth, this being one of the sectors that has contributed the most to the acceleration of the economy.

This monograph carries out an explanatory and documentary analysis, in which 2 companies in the land cargo transportation sector of the western savannah were analyzed, specifically the debt and profitability indicators during the COVID-19 health crisis, after this analysis. The behavior of these companies in the analyzed period is observed, in conclusion it is evident that this sector obtained favorable and financially significant growth.

## AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Por medio del presente escrito autorizo (Autorizamos) a la Universidad de Cundinamarca para que, en desarrollo de la presente licencia de uso parcial, pueda ejercer sobre mí (nuestra) obra las atribuciones que se indican a continuación, teniendo en cuenta que, en cualquier caso, la finalidad perseguida será facilitar, difundir y promover el aprendizaje, la enseñanza y la investigación.

En consecuencia, las atribuciones de usos temporales y parciales que por virtud de la presente licencia se autoriza a la Universidad de Cundinamarca, a los usuarios de la Biblioteca de la Universidad; así como a los usuarios de las redes, bases de datos y demás sitios web con los que la Universidad tenga perfeccionado una alianza, son:  
 Marque con una "X":

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 7 de 11</b>


<b>AUTORIZO (AUTORIZAMOS)</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
1. La reproducción por cualquier formato conocido o por conocer.	X	
2. La comunicación pública, masiva por cualquier procedimiento o medio físico, electrónico y digital.	X	
3. La inclusión en bases de datos y en sitios web sean éstos onerosos o gratuitos, existiendo con ellos previa alianza perfeccionada con la Universidad de Cundinamarca para efectos de satisfacer los fines previstos. En este evento, tales sitios y sus usuarios tendrán las mismas facultades que las aquí concedidas con las mismas limitaciones y condiciones.	X	
4. La inclusión en el Repositorio Institucional.	X	

De acuerdo con la naturaleza del uso concedido, la presente licencia parcial se otorga a título gratuito por el máximo tiempo legal colombiano, con el propósito de que en dicho lapso mi (nuestra) obra sea explotada en las condiciones aquí estipuladas y para los fines indicados, respetando siempre la titularidad de los derechos patrimoniales y morales correspondientes, de acuerdo con los usos honrados, de manera proporcional y justificada a la finalidad perseguida, sin ánimo de lucro ni de comercialización.

Para el caso de las Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía, de manera complementaria, garantizo(garantizamos) en mi(nuestra) calidad de estudiante(s) y por ende autor(es) exclusivo(s), que la Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía en cuestión, es producto de mi(nuestra) plena autoría, de mi(nuestro) esfuerzo personal intelectual, como consecuencia de mi(nuestra) creación original particular y, por tanto, soy(somos) el(los) único(s) titular(es) de la misma. Además, aseguro (aseguramos) que no contiene citas, ni transcripciones de otras obras protegidas, por fuera de los límites autorizados por la ley, según los usos honrados, y en proporción a los fines previstos; ni tampoco contempla declaraciones difamatorias contra terceros; respetando el derecho a la imagen, intimidad, buen nombre y demás derechos constitucionales. Adicionalmente, manifiesto (manifestamos) que no se incluyeron expresiones contrarias al orden público ni a las buenas costumbres. En consecuencia, la responsabilidad directa en la elaboración, presentación, investigación y, en general, contenidos de la Tesis o Trabajo de Grado es de mí (nuestra) competencia exclusiva, eximiendo de toda responsabilidad a la Universidad de Cundinamarca por tales aspectos.

Sin perjuicio de los usos y atribuciones otorgadas en virtud de este documento, continuaré (continuaremos) conservando los correspondientes derechos patrimoniales sin modificación o restricción alguna, puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación de los derechos patrimoniales derivados del régimen del Derecho de Autor.

Diagonal 18 No. 20-29 Fusagasugá – Cundinamarca  
 Teléfono: (091) 8281483 Línea Gratuita: 018000180414  
[www.ucundinamarca.edu.co](http://www.ucundinamarca.edu.co) E-mail: [info@ucundinamarca.edu.co](mailto:info@ucundinamarca.edu.co)  
 NIT: 890.680.062-2

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 8 de 11</b>

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, “*Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores*”, los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables. En consecuencia, la Universidad de Cundinamarca está en la obligación de RESPETARLOS Y HACERLOS RESPETAR, para lo cual tomará las medidas correspondientes para garantizar su observancia.

**NOTA:** (Para Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía):

**Información Confidencial:**

Esta Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía, contiene información privilegiada, estratégica, secreta, confidencial y demás similar, o hace parte de la investigación que se adelanta y cuyos resultados finales no se han publicado.

**SI** \_\_\_ **NO** .

En caso afirmativo expresamente indicaré (indicaremos) en carta adjunta, expedida por la entidad respectiva, la cual informa sobre tal situación, lo anterior con el fin de que se mantenga la restricción de acceso.

**LICENCIA DE PUBLICACIÓN**

Como titular(es) del derecho de autor, confiero(erimos) a la Universidad de Cundinamarca una licencia no exclusiva, limitada y gratuita sobre la obra que se integrará en el Repositorio Institucional, que se ajusta a las siguientes características:

a) Estará vigente a partir de la fecha de inclusión en el repositorio, por un plazo de 5 años, que serán prorrogables indefinidamente por el tiempo que dure el derecho patrimonial del autor. El autor podrá dar por terminada la licencia solicitándolo a la Universidad por escrito. (Para el caso de los Recursos Educativos Digitales, la Licencia de Publicación será permanente).

b) Autoriza a la Universidad de Cundinamarca a publicar la obra en formato y/o soporte digital, conociendo que, dado que se publica en Internet, por este hecho circula con un alcance mundial.

c) Los titulares aceptan que la autorización se hace a título gratuito, por lo tanto, renuncian a recibir beneficio alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente licencia y de la licencia de uso con que se publica.

d) El(Los) Autor(es), garantizo(amos) que el documento en cuestión es producto de mi(nuestra) plena autoría, de mi(nuestro) esfuerzo personal intelectual, como consecuencia de mi (nuestra) creación original particular y, por tanto, soy(somos)

 <b>UDECA</b> UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 9 de 11</b>

el(los) único(s) titular(es) de la misma. Además, aseguro(aseguramos) que no contiene citas, ni transcripciones de otras obras protegidas, por fuera de los límites autorizados por la ley, según los usos honrados, y en proporción a los fines previstos; ni tampoco contempla declaraciones difamatorias contra terceros; respetando el derecho a la imagen, intimidad, buen nombre y demás derechos constitucionales. Adicionalmente, manifiesto (manifestamos) que no se incluyeron expresiones contrarias al orden público ni a las buenas costumbres. En consecuencia, la responsabilidad directa en la elaboración, presentación, investigación y, en general, contenidos es de mí (nuestro) competencia exclusiva, eximiendo de toda responsabilidad a la Universidad de Cundinamarca por tales aspectos.

e) En todo caso la Universidad de Cundinamarca se compromete a indicar siempre la autoría incluyendo el nombre del autor y la fecha de publicación.

f) Los titulares autorizan a la Universidad para incluir la obra en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

g) Los titulares aceptan que la Universidad de Cundinamarca pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.

h) Los titulares autorizan que la obra sea puesta a disposición del público en los términos autorizados en los literales anteriores bajo los límites definidos por la universidad en el “Manual del Repositorio Institucional AAAM003”

i) Para el caso de los Recursos Educativos Digitales producidos por la Oficina de Educación Virtual, sus contenidos de publicación se rigen bajo la Licencia Creative Commons: Atribución- No comercial- Compartir Igual.



j) Para el caso de los Artículos Científicos y Revistas, sus contenidos se rigen bajo la Licencia Creative Commons Atribución- No comercial- Sin derivar.



**Nota:**

Si el documento se basa en un trabajo que ha sido patrocinado o apoyado por una entidad, con excepción de Universidad de Cundinamarca, los autores garantizan que se ha cumplido con los derechos y obligaciones requeridos por el respectivo contrato o acuerdo.

La obra que se integrará en el Repositorio Institucional está en el(los) siguiente(s) archivo(s).


 <b>UDEC</b> UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 10 de 11</b>

<b>Nombre completo del Archivo Incluida su Extensión (Ej. Nombre completo del proyecto.pdf)</b>	<b>Tipo de documento (ej. Texto, imagen, video, etc.)</b>
1. Analisis Financiero De Dos Empresas De Servicios De Logística De Transporte Terrestre De Carga En La Sabana Occidente Durante El Periodo De Crisis Sanitaria.pdf	Texto
2.	
3.	
4.	

En constancia de lo anterior, Firmo (amos) el presente documento:

<b>APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS</b>	<b>FIRMA (autógrafa)</b>
Cabrera Cruz Diego Alejandro	<i>Diego C.</i>
Medina Hernández Yulieth Katherine	<i>Katerin Medina.</i>

21.1-51-20.

	<b>MACROPROCESO DE APOYO</b>	<b>CÓDIGO: AAAR113</b>
	<b>PROCESO GESTIÓN APOYO ACADÉMICO</b>	<b>VERSIÓN: 6</b>
	<b>DESCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN Y LICENCIA DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>VIGENCIA: 2021-09-14</b>
		<b>PAGINA: 11 de 11</b>

Diagonal 18 No. 20-29 Fusagasugá – Cundinamarca  
 Teléfono: (091) 8281483 Línea Gratuita: 018000180414  
[www.ucundinamarca.edu.co](http://www.ucundinamarca.edu.co) E-mail: [info@ucundinamarca.edu.co](mailto:info@ucundinamarca.edu.co)  
 NIT: 890.680.062-2

*Documento controlado por el Sistema de Gestión de la Calidad  
 Asegúrese que corresponde a la última versión consultando el Portal Institucional*

ANALISIS FINANCIERO DE DOS EMPRESAS DE SERVICIOS DE LOGÍSTICA DE  
TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN LA SABANA OCCIDENTE DURANTE EL  
PERÍODO DE LA CRISIS SANITARIA

DIEGO ALEJANDRO CABRERA CRUZ  
YULIETH KATHERINE MEDINA HERNÁNDEZ

UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ECONÓMICAS Y CONTABLES  
CONTADURÍA PÚBLICA  
FACATATIVÁ  
2023

ANALISIS FINANCIERO DE DOS EMPRESAS DE SERVICIOS DE LOGÍSTICA DE  
TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN LA SABANA OCCIDENTE DURANTE EL  
PERÍODO DE LA CRISIS SANITARIA

DIEGO ALEJANDRO CABRERA CRUZ  
YULIETH KATHERINE MEDINA HERNÁNDEZ

Monografía para optar el título de contador público

Director  
Mateo Bedoya García

UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ECONÓMICAS Y CONTABLES  
CONTADURÍA PÚBLICA  
FACATATIVÁ  
2023

Nota de aceptación

---

---

---

---

---

JURADO

---

JURADO

Facatativá, 28 de noviembre de 2023.

## **DEDICATORIA**

Dedico mi trabajo de grado principalmente a las personas que han sido parte del proceso académico y me acompañaron a mejorar como persona y lograr culminar mi carrera profesional. Es una dedicación a mi abuela, mi mamá y mi papá, porque por ellos también he llegado a donde me he propuesto.

Diego Alejandro Cabrera Cruz

Dedico mi trabajo de grado principalmente a Dios, después a mis padres, hermanos y sobrinos que fueron mi apoyo en este proceso de aprendizaje hasta culminarlo, y que son el pilar fundamental para cada meta propuesta.

Yulieth Katherine Medina Hernández

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, le damos gracias a Dios por ayudarnos durante este largo proceso, por darnos la fuerza para superar tantos obstáculos que se nos presentaron y sin embargo poder llegar a terminarlo con éxito. A nuestros docentes, que nos inculcaron buenos valores y ética profesional durante nuestra etapa de estudiante; por sus enseñanzas. A la universidad, por la calidad de enseñanza que nos brindó y nos permitió forjarnos como profesionales. Al profesor Mateo Bedoya y a la profesora Angela Duarte, por tener siempre la disposición de orientarnos, corregirnos y guiarnos durante este proceso.

Es de agradecer a todos los compañeros que nos encontramos en las clases y que después se convierten en amigos incondicionales que te apoyan más allá de lo académico y te comparten una buena orientación. Todas esas personas que nos rodearon buscamos culminar y ya estamos con procesos de celebrar nuestro esfuerzo.

## CONTENIDO

### Contenido

<b>1. JUSTIFICACIÓN</b> .....	10
<b>2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	13
<b>2.1 PROBLEMA</b> .....	13
<b>2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</b> .....	15
<b>2.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA</b> .....	15
<b>3. OBJETIVOS</b> .....	16
<b>3.1 OBJETIVO GENERAL</b> .....	16
<b>3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b> .....	16
<b>4. MARCOS REFERENCIALES</b> .....	17
<b>4.1 ESTADO DEL ARTE</b> .....	17
<b>4.2 MARCO TEÓRICO</b> .....	19
<b>4.2.1 Evaluación financiera</b> .....	19
<b>4.3 MARCO CONCEPTUAL</b> .....	22
<b>4.3.1 Importancia de la Logística de transporte terrestre para el crecimiento y desarrollo de un país</b> .....	22
<b>4.4 MARCO LEGAL</b> .....	24
<b>5. LINEA DE INVESTIGACIÓN</b> .....	26
<b>5.1 LINEA TRANSLOCAL</b> .....	26
<b>5.2 LINEA COMPLEMENTARIA</b> .....	26
<b>6. DISEÑO METODOLÓGICO</b> .....	27
<b>6.1 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN</b> .....	27
<b>6.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN</b> .....	27
<b>6.3 FUENTES DE INVESTIGACIÓN</b> .....	27
<b>6.4 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN</b> .....	27
<b>7. DESARROLLO</b> .....	28
<b>7.1 Importancia del análisis financiero en el crecimiento económico de las empresas de la región Cundinamarca</b> .....	28
<b>7.2 Importancia del análisis financiero en el crecimiento económico de las empresas de la región Cundinamarca</b> .....	29
<b>7.3 Análisis indicadores empresas de servicios logística de transporte de carga terrestre</b> .....	31

<b>7.4</b>	<b>Definición impacto económico empresas de servicios de logística de carga terrestre en sabana occidente durante la crisis sanitaria.....</b>	<b>54</b>
<b>7.4.1</b>	<b>Indicador de endeudamiento a corto plazo blue logistic .....</b>	<b>54</b>
<b>7.4.2</b>	<b>Indicador razón de financiamiento a largo plazo .....</b>	<b>55</b>
<b>7.4.3</b>	<b>Indicador margen de utilidad bruta .....</b>	<b>55</b>
<b>7.4.4</b>	<b>Indicador margen de caja .....</b>	<b>57</b>
<b>7.4.5</b>	<b>Indicador de endeudamiento a corto plazo Soluciones Integrales .....</b>	<b>57</b>
<b>7.4.6</b>	<b>Indicador razón de financiamiento a largo plazo .....</b>	<b>58</b>
<b>7.4.7</b>	<b>Indicador margen de utilidad bruta .....</b>	<b>59</b>
<b>7.4.8</b>	<b>Indicador margen de caja .....</b>	<b>60</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>64</b>

## RESUMEN

La importancia del servicio de transporte de carga terrestre en Colombia ha sido un pilar fundamental para el crecimiento de la economía en el país, ayudando así a un crecimiento significativo de este mismo siendo este uno de los sectores que más ha contribuido a la aceleración de la economía.

La presente monografía realiza un análisis explicativo y documental, en la cual se analizo 2 empresas del sector de transporte de carga terrestre de la sabana occidente, específicamente los indicadores de endeudamiento y rentabilidad en época de la crisis sanitaria COVID-19, posterior a este análisis se observa el comportamiento que tuvieron dichas empresas en el periodo analizado, en conclusión, se evidencia que este sector obtuvo un crecimiento favorable y significativo financieramente.

**Palabras clave:** Transporte de carga, pandemia, análisis financiero, indicadores, economía, evaluación financiera.

## ABSTRACT

The importance of the land cargo transportation service in Colombia has been a fundamental pillar for the growth of the economy in the country, thus helping to achieve significant growth, this being one of the sectors that has contributed the most to the acceleration of the economy.

This monograph carries out an explanatory and documentary analysis, in which 2 companies in the land cargo transportation sector of the western savannah were analyzed, specifically the debt and profitability indicators during the COVID-19 health crisis, after this analysis. The behavior of these companies in the analyzed period is observed, in conclusion it is evident that this sector obtained favorable and financially significant growth.

**Key words:** freight transportation, pandemic, financial analysis, economy, financial evaluation.

## 1. JUSTIFICACIÓN

La pandemia COVID-19 en Colombia inicio el 6 de marzo del 2020 en Bogotá, con la llegada de una mujer infectada procedente de Milán. Dando entrada a la llamada emergencia sanitaria por tal motivo el 25 de marzo del 2020 se decretó cuarentena total en Colombia.<sup>1</sup>

A causa de lo anterior, se vio una afectación en la industria y comercio a nivel nacional, generando así un impacto negativo a la economía colombiana.

En el caso de las empresas de servicio de logística de transporte de carga, se evidenció que, a pesar de la caída en el tráfico, el aumento en tiempos logísticos y el impacto diferenciado a raíz del COVID-19 entre sectores productivos y departamentos del país, el transporte de carga por carretera presento signos de recuperación.

El transporte de carga no fue ajeno a las afectaciones de la crisis sanitaria COVID-19, pero como este es un medio esencial para abastecer al país de suministros e insumos, siguió su funcionamiento a pesar de las restricciones impuestas por el gobierno.

No obstante, sufrió decremento en sus finanzas a causa de diferentes factores que antes de la pandemia se venían presentado pero que aumentaron a raíz de esta, algún de ellas: falta de fijación de los precios de los fletes, cobro excesivo de peajes, vías inseguras demoras en tiempo de despacho, y una contingencia en la adquisición de bienes y servicios que en estos tiempos se hizo más notoria y se vio reflejada por la situación económica que presenta la nación, ocasionada por la disminución en el poder adquisitivo de los ciudadanos.

Según un estudio realizado por la Universidad de los Andes, refiere que el aumento en tiempos logísticos y el impacto diferenciado a raíz del COVID- 19

---

<sup>1</sup> MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCION SOCIAL. Colombia confirma su primer caso de COVID-19. Colombia : Bogota,2020. <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-confirma-su-primer-caso-de-COVID-19.aspx>

entre sectores productivos y departamentos del país, el transporte de carga por carretera presento signos de recuperación.

El estudio reveló que el tráfico en la red concesionada registró una caída del 30% en camiones pequeños y del 20% en camiones grandes en abril de 2020. Sin embargo, en mayo la brecha con respecto a 2019 disminuyó a 16% en camiones pequeños y a 4% en camiones grandes.

No obstante, en el caso puntual de Bogotá, durante el mes de abril se observó un aumento del 28% en las velocidades de operación, ubicándose cerca a los 25 km/h, específicamente en corredores principales de carga como la calle 80, calle 13 y autopista sur, permitiendo una disminución cercana a los 30 minutos en el tiempo de viaje para aquellos que son originados en la ciudad.

Según el DANE el transporte es una actividad esencial para el desarrollo económico y social. Muestra de ello es que, gracias a esta actividad, fue posible mantener el suministro de alimentos, medicamentos y bienes de primera necesidad durante los momentos más críticos de la pandemia COVID-19 y, seguidamente, estimular la reactivación económica del país.

Las medidas de apoyo del Gobierno a las empresas dedicadas al transporte también fueron seguidas por sus actividades, lo que contribuyó a la situación especial establecida para controlar la situación sanitaria y superar la crisis económica provocada por la pandemia. Reduciendo en un 36% el número de empresas de la industria que informaron pérdidas durante ese tiempo.

De acuerdo con el DANE, para el 2021, el Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia creció 10,7%, el transporte creció 17,4% (con una contribución de 0,8 p.p. al crecimiento del PIB), siendo uno de los subsectores que más ha contribuido al crecimiento y la aceleración económica en el periodo analizado. Para mediados y finales del 2021 el sector completó tres trimestres en crecimiento positivo, después de experimentar entre el primer trimestre de 2020 y el primer trimestre de 2021 el decrecimiento derivado del confinamiento y otras medidas adoptadas para enfrentar la pandemia COVID-19.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> MINISTERIO DE TRANSPORTE. Informe macro: aportes del sector de aportes en la reactivación económica. Colombia: Bogotá, 2022. [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones\\_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf)

El ministerio de transporte señaló que en medio de la crisis sanitaria COVID-19, el sector de transporte recuperó más o menos 108.000 puestos de empleo esto equivale a un 45% de empleo a nivel Colombia.

La importancia del sector transporte para Colombia se hizo sentir durante la pandemia COVID-19 y dejó ver la necesidad de resolver los problemas y necesidades actuales que enfrenta este gremio cada día, porque en un mundo tan cambiante es factible que esta no sea la última crisis a la que enfrenten, por lo que es necesario actuar y atender los reclamos del gremio de transporte y solucionar parte de la crisis del sector donde se mantienen las medidas dispuestas.

Por tal motivo la presente monografía pretende evaluar el impacto económico que tuvo la crisis sanitaria ante la situación financiera de las empresas de servicios de logística de transporte terrestre en sabana de occidente.

## 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 2.1 PROBLEMA

Según Maldonado “la evaluación financiera tiene como objetivo determinar los niveles de rentabilidad de un proyecto para lo cual se compara los ingresos que genera el proyecto con los costos en los que el proyecto incurre tomando en cuenta el costo de oportunidad de los fondos”.<sup>3</sup>

Por otra parte, las empresas de transporte de carga por carretera son entidades jurídicas creadas como respuesta a las necesidades del servicio de transporte de carga del país, y responden a las características actuales de oferta y demanda y perspectivas de la producción.<sup>4</sup>

El servicio de logística de transporte de carga por carretera en Colombia es un pilar fundamental en la economía del país, siendo este una herramienta de suma importancia pues facilita a los consumidores la obtención de productos, llegando así a satisfacer cualquier tipo de necesidad. Por tal motivo es indispensable que dicho servicio cuente con los elementos necesarios para cumplir con el compromiso que tiene este frente al desarrollo económico.

El 7 de enero de 2020 la Organización Mundial de la Salud, identificó el nuevo coronavirus - COVID-19 y declaró este brote como emergencia de salud pública

---

<sup>3</sup> MALDONADO, Fernando Guillermo. Formulación y evaluación de proyectos. Ecuador: Universidad de Cuenca, 2006. <https://www.marcoteorico.com/curso/115/desarrollo-de-emprendedores/943/evaluacion-financiera>

<sup>4</sup> FRANCO MORALES, Mario. Análisis financiero de las empresas de servicio público de transporte de carga en Colombia. Bogotá: Oficina de regulación económica, 2009. Pag 3. [file:///C:/Users/jvelasco/Downloads/Analisis\\_Financiero\\_Empresas\\_transporte\\_carga.pdf](file:///C:/Users/jvelasco/Downloads/Analisis_Financiero_Empresas_transporte_carga.pdf)

de importancia internacional. El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud - OMS declaró el brote de enfermedad por coronavirus - COVID-19 como una pandemia, esencialmente por la velocidad de su propagación y la escala de trasmisión, toda vez que al 11 de marzo de 2020 a la OMS se habían notificado cerca de 125.000 casos de contagio en 118 países y que a lo largo de esas últimas dos semanas el número de casos notificados fuera de la República Popular China se había multiplicado en 13 veces, mientras que el número de países afectados se había triplicado.

Según la CEPAL-OPS La prolongación de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) cobro cerca de un millón y medio de vidas en América Latina y el Caribe y dio lugar a más de 44 millones de casos confirmados desde su aparición en la región, en febrero 2020. La región acumulo cerca de una quinta parte de los casos confirmados de COVID-19 y alrededor del 30% de las muertes en todo el mundo, a pesar de tener solamente el 8,4% de la población mundial. Las condiciones de vulnerabilidad que caracterizaron a América Latina y el Caribe la hicieron especialmente sensible a los efectos de la pandemia

El gobierno de Colombia decreto el 12 de marzo del año 2020 el estado de emergencia sanitaria en todo el país producto de la pandemia del COVID- 19, esto con el fin de minimizar el riesgo de contagio de todos los habitantes, generando un aislamiento preventivo, provocando así un impacto desfavorable para la economía a nivel Colombia.

A pesar de la pandemia algunos sectores laborales del país, como el de transporte de carga terrestre no paró sus operaciones, sin embargo, el efecto de los cierres y el choque en la economía sí se vieron afectados reflejándose así en las cifras.

Según un diagnóstico elaborado por la Federación de Empresarios de Transporte de Carga (Fedetranscarga), a partir de datos del Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC), en el 2020 se dio una reducción de 8,1% en el volumen movilizado, lo que representa 9,5 millones de toneladas menos en comparación con el año inmediatamente anterior.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Portafolio. El transporte de carga cayó 8.1% por pandemia. Bogotá: Economía, 2021. <https://www.portafolio.co/economia/el-transporte-de-carga-cayo-8-1-por-pandemia-549930>

Analizando la zona sabana occidente se evidencio gran flujo de empresas que prestan el servicio logístico de carga terrestre, las cuales se vieron afectadas durante la emergencia sanitaria ya que por el confinamiento muchas compañías dejaron de producir dejando a dicho transporte sin áreas de descanso y aseo por el cierre de gasolineras, hoteles y restaurantes durante la cuarentena, algunas medidas tomadas por autoridades locales que dificultaron o, inclusive, impidieron el paso de los transportistas por sus municipios. Trayendo como consecuencia la reducción de ingresos a dichas compañías, desmejorando la situación financiera teniendo así un impacto frente a años anteriores a la emergencia y frente a la economía de sabana occidente.

Por lo anterior se realizará una evaluación financiera de dos empresas de servicios de logística de transporte de carga terrestre, analizando qué impacto sufrió la economía de estas frente a la emergencia sanitaria en sabana occidente.

## **2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

- ¿Qué impacto económico tuvo la crisis sanitaria ante la situación financiera de las empresas de servicios de logística de transporte terrestre en sabana de occidente?

## **2.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA**

- ¿Cuál fue el comportamiento financiero de las empresas de servicios logístico de carga terrestre en la sabana de occidente frente a la crisis sanitaria?
- ¿Qué indicadores financieros resaltan en las empresas de servicios de logística de transporte de carga terrestre en sabana occidente?
- ¿Cómo impacto económicamente a las empresas de servicios logísticos de carga terrestre en sabana occidente la crisis sanitaria?

### **3. OBJETIVOS**

#### **3.1 OBJETIVO GENERAL**

Analizar el impacto económico que tuvo la crisis sanitaria ante la situación financiera de las empresas de servicios de logística de transporte terrestre en sabana de occidente.

#### **3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Determinar el comportamiento financiero de empresas de servicios logístico de carga terrestre en la sabana de occidente frente a la crisis sanitaria.
- Revisar los indicadores financieros que se resaltan en las empresas de servicios de logística de transporte de carga terrestre en sabana occidente.
- Definir el impacto económico que sufrieron las empresas de servicios logísticos de carga terrestre en sabana occidente durante la crisis sanitaria.

## 4. MARCOS REFERENCIALES

### 4.1 ESTADO DEL ARTE

En la investigación titulada “Estudio técnico y financiero de la EICE terminal de transporte de Fusagasugá-Cundinamarca” se habla sobre la urgencia de analizar los comportamientos financieros de la empresa para poder determinar cuáles son las bases sólidas y así mismo proyectar el desarrollo de la entidad. Se realizó la evaluación financiera que obtuvieron indicadores los cuales fueron indispensables para la toma de decisiones de la empresa.<sup>6</sup>

Con esta investigación se busca identificar los aspectos más importantes para mantener consolidada las empresas.

Según la investigación realizada al proyecto titulado “Estudio de factibilidad para la creación de una empresa dedicada al cargue y descargue de mercancía en centro de distribución grupo éxito en el municipio de Funza” se busca contribuir al cargue y descargue para aumentar los indicadores de productividad. El estudio financiero anterior permitió determinar que la situación actual del mercado es ideal para la creación de una empresa logística para el cargue y descargue de mercancía, lo cual asegura una alta rentabilidad.<sup>7</sup>

Esta investigación pretendía estudiar si era viable al momento de la creación de empresa de cargue y descargue analizando si es productiva frente al mercado referente a esta actividad.

---

<sup>6</sup> MARTINEZ, Becky. TRIBALDOS, Yuli. Estudio Técnico Y Financiero De La E.I.C.E. Terminal De Transportes De Fusagasugá – Cundinamarca. Fusagasugá: universidad de Cundinamarca, 2017 <https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/1926/ESTUDIO%20T%c3%89CNICO%20FINANCIERO%20DE%20LA%20E.I.C.E.%20TERMINAL%20DE%20TRANSPORTES%20DE%20FUSAGASUG%c3%81%20%e2%80%93%20CUNDINAMARCA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>7</sup> DUARTE, Luis Alberto. GARCIA, Omar. Estudio de factibilidad para la creación de una empresa dedicada al cargue y descargue de mercancía en centro de distribución grupo éxito en el municipio de Funza. Facatativá: Universidad de Cundinamarca, 2019 <https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/3129/ESTUDIO%20DE%20FACTIBILIDAD%20PARA%20LA%20CREACI%c3%93N%20DE%20UNA%20EMPRESA%20DEDICADA%20AL%20CARGUE%20Y%20DESCARGUE%20DE%20MERCANC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

El trabajo de grado titulado estrategias de mejoramiento de empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana se basó en analizar el diseño de estrategias de mejoramiento en las empresas transportadoras de carga de Bucaramanga y área metropolitana, tomando como estudio 45 empresas registradas oficialmente donde se buscaba hacer una caracterización general en relación a la actividad transportadora y de esta manera buscar estrategias que permitan su mejoramiento en Bucaramanga y área metropolitana.<sup>8</sup>

Esta investigación permite conocer sobre la actividad del transporte llevando así a implementar estrategias dando así un mejoramiento continuo a dicha actividad mitigando amenazas que lo puedan llevar a fracasar.

Con el trabajo de grado productividad de carga por carretera en Colombia donde los resultados de los indicadores de productividad demuestran que el país se encuentra rezagado en el índice de utilización vehicular. Esta afirmación se explica, teniendo en cuenta que la productividad de un vehículo en Colombia es casi de la mitad que Argentina, Chile, México o Estados Unidos, lo que demuestra que en el país la flota está subutilizada.<sup>9</sup>

Se puede concluir con esta investigación que Colombia es un país donde el transporte por carretera es demasiado débil, esto se debe a los altos costos que abarcan a este gremio.

Con el trabajo para especialización la importancia del transporte del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia COVID 19 determina el transporte terrestre de carga como un sector estratégico para el desarrollo económico de un país, a través del adecuado desarrollo de sus

---

<sup>8</sup> SIERRA, Yessica María. SILVA, Yeiner. RODRIGUEZ, Juan Sebastián. Estrategias de mejoramiento de empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y área metropolitana: Unidades Tecnológicas de Santander, 2019 [https://repositorio.uts.edu.co:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1215/18R-DC-95\\_informe\\_final.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uts.edu.co:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1215/18R-DC-95_informe_final.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

<sup>9</sup> RINCON MUNAR, Jhoan Nicolas. Productividad de carga por carretera en Colombia: Universidad del Externado de Colombia, 2019 <https://bdigital.ueexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/d76bda8b-ef66-4ea4-af1f-19081c27bf/content>

diferentes modos es posible garantizar una efectiva circulación de las mercancías, incrementando así la competitividad. Así mismo, resulta fundamental para el progreso social y económico del país. Este sector se ve enfrentado ante diversos retos tales como: capacidad, vías en mal estado, costos elevados en la operación, dificultad en la proyección de costos e ingresos, reglamentación de chatarrización entre otros.<sup>10</sup>

Con esta investigación se puede concluir que el transporte de carga terrestre es parte fundamental en la economía de un país ya que es este el que sostiene gran parte de la misma de un país, es de recalcar que a pesar de la pandemia fue uno de los sectores más estables frente a la economía.

## **4.2 MARCO TEÓRICO**

### **4.2.1 Evaluación financiera**

La evaluación financiera tiene como objetivo determinar los niveles de rentabilidad de un proyecto para lo cual se compara los ingresos que genera el proyecto con los costos en los que el proyecto incurre tomando en cuenta el costo de oportunidad de los fondos. Por otro lado, también se debe determinar la estructura y condición de financiamiento, y a su vez la afectación del proyecto hacia las finanzas de la entidad, ya que esto determinará si la misma es sujeto de crédito ante la posible necesidad de financiamiento. En general se puede decir que la evaluación financiera es el estudio que se hace de la información, que proporciona la contabilidad y toda la demás información disponible para tratar de determinar la situación financiera o sector específico de ésta.<sup>11</sup>

La evaluación financiera se realiza en proyectos privados, juzga el proyecto desde la perspectiva del objetivo de generar rentabilidad financiera y juzga el flujo de

---

<sup>10</sup> WANDURRAGA VARGAS, Diego Armando. La importancia del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia COVID 19: Universidad militar nueva Granada, 2021.

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/39830/DiegoArmandoWandurragaVargas2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>11</sup> MALDONADO, Fernando Guillermo. Formulación y evaluación de proyectos. Ecuador: Universidad de cuenca,2006.

fondos generado por el proyecto. Esta evaluación es pertinente para determinar la llamada "Capacidad Financiera del proyecto" y la rentabilidad de Capital propio invertido en el proyecto.. La evaluación financiera, analiza el proyecto desde su retorno financiero, se enfoca en el análisis del grado en que el proyecto cumple sus objetivos de generar un retorno a los diferentes actores que participan en su ejecución o financiamiento.

12

Dentro de los principales estados para el análisis financiero, se encuentran: el estado general, el estado de resultados y el estado de flujo de efectivo.

El balance general, es una representación de la situación financiera de la empresa en un momento determinado. En tanto brinda información con respecto a los activos, pasivos y patrimonio. Por su parte, el estado de resultados, indica los ingresos y gastos que ha presentado la organización en un periodo de tiempo establecido, con el fin de facilitar la realización de cálculos netos frente a las dinámicas de utilidad y pérdida. Finalmente, el estado de flujo de efectivo brinda información con respecto a los movimientos de efectivo realizados por la empresa en un periodo de tiempo determinado.<sup>13</sup>

#### **4.2.2 Evaluación de indicadores financieros**

Los indicadores financieros son una herramienta para la evaluación financiera de una empresa y para aproximar el valor de esta y sus perspectivas económicas. Estos son índices estadísticos de dos o más cifras, que muestran la evolución de las magnitudes de las empresas a través del tiempo. La evaluación financiera con los indicadores financieros se puede hacer de forma vertical y de forma horizontal. La primera es elaborada relacionando varios indicadores financieros de la misma empresa o de varias empresas en un año determinado. El análisis horizontal es el realizado con un indicador financiero en varios años anteriores. En este estudio se

---

<sup>12</sup> THOMPSON, Janeth. Tipos de evaluación, Colombia, 2009  
<http://todosobreproyectos.blogspot.com/2009/01/tipos-de-evaluacion.html>

<sup>13</sup> AMAT, Oriol. Análisis Económico financiero. [s.l.]: Gestión 2000, 1996. 432 p. ISBN 9788480880640.

tomaron los indicadores financieros de los principales puertos del país y se llevan a cabo análisis horizontales y verticales de cada uno de ellos.<sup>14</sup>

Los indicadores financieros son: Indicadores de Rentabilidad, margen bruto, margen operacional, indicador de liquidez e indicador de endeudamiento o apalancamiento. Como lo mencionan<sup>15</sup> los indicadores financieros son herramientas que permiten la correcta toma de decisiones, transmitiendo información científica y técnica para tomar acciones gerenciales en las empresas. Resultan fundamentales para evaluar la situación financiera de una empresa, cumple la función operante en el mejoramiento de procesos de formulación, seguimiento y monitoreo de la empresa.

La gestión financiera correcta empieza con un diagnóstico a través de indicadores financieros tales como Rentabilidad, Liquidez, Endeudamiento o apalancamiento, entre otros que permiten evaluar los resultados de la gestión financiera monitoreando su evolución en el tiempo.

Poder visualizar de forma cuantitativa una empresa permite establecer el grado de liquidez, la capacidad de generar efectivo y conocer la capacidad de pago para con sus obligaciones, lo cual permite tomar decisiones acertadas a la hora de un evento inesperado esto con el fin de que la empresa siga creciendo.

En este sentido, se refieren los indicadores

- Indicadores de Rentabilidad: Es utilizado para medir la efectividad de la administración empresarial para controlar los gastos, los costos y convertir las ventas en utilidades.
- Margen bruto: Identifica el beneficio directo que obtiene la empresa por la venta de un bien o servicio.

Margen bruto = Utilidad Bruta / Ventas netas

---

<sup>14</sup> MORELOS, José. FONTALVO, Tomas. DE LA HOZ, Efraín. Análisis de los indicadores financieros de las sociedades portuarias de Colombia. Colombia: Universidad de Cali, 2012 <https://www.redalyc.org/pdf/2654/265424601002.pdf>

<sup>15</sup> LÓPEZ, María Teresa y GENTILE, Natacha. Sistema de indicadores económicos y sociales: la importancia del análisis integrado. Nülan [página web]. (29, agosto, 2008). [Consultado el 29, agosto, 2023]. Disponible en Internet: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1037>

- Margen operacional: Determina la utilidad que se obtiene el costo de ventas y los gastos de administración, indicando si la financiación que se haya establecido e favorable o no para la empresa.

Margen operacional: Utilidad Operacional / Ventas netas

- Indicadores de Liquidez: Sirven para medir la capacidad para pagar las obligaciones financieras a corto plazo, dentro de los indicadores de liquidez están:

1. Razón Corriente: Son los activos convertibles fácilmente en efectivo, es decir, los más líquidos disponible (caja, bancos) inversiones a corto plazo, deudores, cuentas por cobrar.

Razón corriente = Activo corriente / Pasivo corriente

2. Capital neto de trabajo: Es el capital que queda para trabajar después de haber pagado las deudas en el corto plazo.

Capital neto de trabajo= Activo corriente – Pasivo corriente

- Indicadores de Endeudamiento o apalancamiento: Miden el grado de participación de los acreedores dentro del financiamiento de la empresa y como aporta de manera significativa identificando si las decisiones son acertadas o no.

## **4.3 MARCO CONCEPTUAL**

### **4.3.1 Importancia de la Logística de transporte terrestre para el crecimiento y desarrollo de un país**

El transporte puede considerarse como uno de los pilares fundamentales para una economía desarrollada. Sin transporte sería inviable la globalización, y sin esta, el impacto socioeconómico mundial tendría proporciones inimaginables, lo que seguramente arrastraría la economía a siglos atrás; por suerte, el sector del transporte cada día busca ofrecer un mejor servicio, y su futuro está marcado por la evolución tecnológica ofreciéndonos mejores sistemas de transporte más eficaces, sostenibles y económicos.

El transporte terrestre es el responsable de mover la mayor parte de la actividad económica de un país, puesto que es uno de los modos de transporte más populares para entregar mercancías de un lado al otro mediante el uso de carreteras. Por lo que la infraestructura del transporte, y en especial las carreteras

juegan un rol clave en el crecimiento y desarrollo de un país; y a pesar de los costos variables que tienden a ser altos, a diferencia del transporte marítimo o aéreo, el transporte de carga por carretera es el único que tiene la posibilidad de entregar mercancía directamente a su destino, es decir, ofrece el servicio de puerta a puerta.<sup>16</sup>

Según el ministerio de transporte: Específicamente, el transporte creció 17,4% (con una contribución de 0,8 p.p. al crecimiento del PIB), siendo uno de los subsectores que más ha contribuido al crecimiento y la aceleración económica en el periodo analizado 2021.

Para mediados y finales del 2021 el sector completó tres trimestres en crecimiento positivo, después de experimentar entre el primer trimestre de 2020 y el primer trimestre de 2021 el decrecimiento derivado del confinamiento y otras medidas adoptadas para enfrentar la pandemia COVID 19.<sup>17</sup>

El crecimiento y desarrollo de un país se relaciona directamente con la disponibilidad de medios de transporte eficiente, esto se debe específicamente a que permite ampliar los mercados locales y del mismo modo tener una producción a gran escala, logrando de esta manera aumentar la competitividad de los productos nacionales en el comercio internacional (Banco Mundial, 2021), es por esta razón que este sector se enfrenta día a día con diferentes retos , cada desplazamiento genera un gran impacto a causa de los factores externos que a diario debe afrontar este gremio.

Por esto, a través de un análisis profundo del sector revisaremos y evaluaremos todos los impactos que de alguna u otra forma generan incertidumbre para el desarrollo de la industria, lo anterior con el fin de tener unas directrices claras sobre cómo enfrentar no solo los retos actuales, sino también futuros y de igual manera, para que en eventos inesperados como los que acaecen en este momento a causa de la pandemia, las empresas y transportistas tengan la

---

<sup>16</sup> <https://carga.com.co/importancia-de-la-logistica-de-transporte-terrestre-para-el-crecimiento-y-desarrollo-de-un-pais/>

<sup>17</sup> MINISTERIO DE TRANSPORTE. Informe macro: aporte del sector transporte en la reactivación económica. Bogotá, 2021  
[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones\\_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf)

posibilidad de adaptarse y acoplarse a un entorno que cambia constantemente. Teniendo en cuenta todas las dificultades que se han tenido en el país y en el mundo a causa de la actual pandemia por COVID -19 y la falta de planes de contingencia, es más que oportuno el momento para realizar este ejercicio considerando que se tiene un punto de partida basado desde la experiencia vivida ha producido la crisis.<sup>18</sup>

#### 4.4 MARCO LEGAL

Artículo 365 de la constitución política de Colombia establece que “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita “.<sup>19</sup>

Ley 1314 del 2009. “Por la cual se regulan los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia, se señalan las autoridades competentes, el procedimiento para su expedición y se determinan las entidades responsables de vigilar su cumplimiento “. <sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> WANDURRAGA, Diego. La importancia del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia COVID 19. Zipaquirá: Universidad nueva granada, 2021 <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/39830/DiegoArmandoWandurragaVargas2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>19</sup> CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA. Artículo 365. Colombia: 1991 <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-12/capitulo-5/articulo-365>

<sup>20</sup> CONSEJO TECNICO DE LA CONTADURIA PUBLICA. Ley 1314 del 13 de julio de 2009. Colombia: 2009, <https://www.ctcp.go.co/publicaciones /anos-antiores/esquema-ley-1314-del-13-de-julio-de-2009/esquema-ley-1314-de-2009>

Ley 769 de 2002: “Es la ley que regula el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual establece las normas para la circulación de vehículos en Colombia, incluyendo los requisitos para el transporte de carga terrestre “.21

Resolución 1232 de 2016: “Esta resolución establece las condiciones técnicas y de seguridad que deben cumplir los vehículos de carga que circulan en las vías públicas del país “.22

Decreto Legislativo 768 de mayo de 2020, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológico “.23

Decreto 173 de febrero del 2023 “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga” 24

---

21 SECRETARIA DITRITAL DE MOVILIDAD. Ley 769 del 2002. Colombia: Bogotá. 2002, [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito\\_3704\\_0.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf)

22 MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 1232 del 2016. Colombia: Bogotá. 2016, <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=19977>

23 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE FUNCION PUBLICA. Decreto 768 del 2020. Colombia: Bogotá. 2020, [https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=126721](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=126721)

24 SECRETARIA JURIDICA DISTRITAL. Decreto 173 del 2023. Colombia: Bogotá. 2023, <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=4308>

## **5. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

Teniendo en cuenta el acuerdo 009 del 04 de junio del año 2023 del Consejo Académico “POR EL CUAL SE ADOPTAN LAS LINEAS TRANSLOCALES DE LA UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA”, para la presente investigación tiene afinidad con las siguientes líneas:

### **5.1 LÍNEA TRANSLOCAL**

Gestión, emprendimiento, organizaciones sociales de conocimiento y aprendizaje

### **5.2 LÍNEA COMPLEMENTARIA**

Gestión contable y financiera

## **6. DISEÑO METODOLÓGICO**

### **6.1 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN**

Para esta investigación se utilizará el método mixto, ya que el método cuantitativo será utilizado para obtener datos estadísticos que serán analizados con el fin de cumplir el objetivo y el método cualitativo se utilizara para la recolección de datos e información y poder llevar a cabo el desarrollo del objetivo.

### **6.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN**

El tipo de investigación a desarrollar es de tipo explicativo ya que con esta se busca analizar el impacto que surgieron las empresas de servicios logísticos de transporte terrestre frente a la crisis sanitaria y documental ya que se utilizaran fuentes de otras investigaciones.

### **6.3 FUENTES DE INVESTIGACIÓN**

La fuente de investigación utilizará será la secundaria, ya que tomaremos información ya revelada por otras fuentes como lo son: el DANE, la superintendencia de sociedades entre otras.

### **6.4 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN**

Las técnicas de investigación utilizadas son

- Estadísticas
  - Análisis documental

## 7. DESARROLLO DE OBJETIVOS

### 7.1 Importancia del análisis financiero en el crecimiento económico de las empresas de la región Cundinamarca

El análisis financiero representa una herramienta fundamental en los procesos de gestión y administración de empresas, en tanto permite una lectura de la salud financiera de una organización, con el fin de facilitar la toma de decisiones de tipo estratégico, sustentadas en datos y proyecciones económicas exactas, lo cual reduce los márgenes de error<sup>25</sup> debido a que brinda una evaluación clara y objetiva sobre la situación y desempeño de una empresa.

Ahora bien, cabe destacar el papel de estos estados financieros en el desarrollo económico empresarial de la región de Cundinamarca-Bogotá. Toda la información proporcionada por estos es esencial ya que permite identificar fortalezas y debilidades en la gestión financiera de una empresa.

A partir de esta información, se pueden tomar decisiones estratégicas sobre la inversión y para mejorar el desempeño financiero de la organización y su rentabilidad<sup>26</sup>. Un análisis financiero efectivo permite a la empresa identificar las áreas en las que debe enfocar sus recursos y establecer objetivos financieros realistas y alcanzables.

El análisis financiero también es esencial para el crecimiento económico de la región Bogotá-Cundinamarca<sup>27</sup>. Inversionistas y prestamistas utilizan el análisis

---

<sup>25</sup> DIAZ, Carlos Andrés y AGUDELO, Alberto Antonio. Desempeño Financiero de las Multinacionales: Una revisión biométrica y análisis de tendencias. En: Pensamiento y Gestión [en línea]. 2022. no. 53 [consultado el 28, abril, 2023], p. 7-7. Disponible en Internet: <[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_serial&pid=1657-6276&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_serial&pid=1657-6276&lng=en&nrm=iso)>.

<sup>26</sup> BORJA SALINAS, Ely Israel, et al. Administración de Operaciones: Enfoque Estratégico para la Toma de Decisiones [en línea]. [s.l.]: CIDEPRO EDITORIAL, 2019 [consultado el 29, abril, 2023]. Disponible en Internet: <<https://doi.org/10.29018/978-9942-823-07-6>>. ISBN 9789942823076.

<sup>27</sup> ESPINOSA, Fredy Romero; MOLINA, Zuray Andrea Melgarejo y VERA-COLINA, Mary Analí. Fracaso empresarial de las pequeñas y medianas empresas (pymes) en Colombia. En: Suma de Negocios [en línea]. Enero, 2015. vol. 6, no. 13 [consultado el 29, abril, 2023], p. 29-41. Disponible en Internet: <<https://doi.org/10.1016/j.sumneg.2015.08.003>>. ISSN 2215-910X.

financiero para evaluar el riesgo de inversión en empresas de la región y establecer las condiciones de financiamiento.

Esta región es una de las más importantes de Colombia en términos económicos, y cuenta con una gran cantidad de empresas de diferentes sectores. La gestión financiera efectiva de estas empresas es fundamental para el crecimiento económico de la región.

## **7.2 Importancia del análisis financiero en el crecimiento económico de las empresas de la región Cundinamarca**

En el caso de las empresas de servicios y comercio, estos indicadores son aún más importantes debido a la naturaleza de sus actividades económicas<sup>28</sup>. Uno de los más importantes es el margen de beneficio, este indicador muestra la rentabilidad de la empresa, es decir, la cantidad de ganancias que obtiene por cada unidad vendida. Un margen de beneficio alto indica que la empresa es eficiente en su gestión financiera y está generando ingresos adecuados<sup>29</sup>.

Otro indicador financiero importante para este tipo de empresas es el índice de rotación de inventarios, este indicador muestra cuántas veces se venden los inventarios en un período de tiempo determinado. Un índice de rotación de inventarios alto indica que la empresa está vendiendo sus productos o servicios de manera eficiente y que su gestión de inventarios es adecuada<sup>30</sup>.

Adicionalmente, existe el factor del flujo de caja, el cual muestra la cantidad de efectivo que ingresa y sale de la empresa en un período de tiempo. Un flujo de

---

<sup>28</sup> LEÓN, Lady. Gestión financiera de los actores rurales de la Economía Popular y Solidaria. En: Espí-ritu Emprendedor TES [en línea]. 15, abril, 2021. vol. 5, no. 2 [consultado el 29, abril, 2023], p. 1-14. Disponible en Internet: <<https://doi.org/10.33970/eetes.v5.n2.2021.254>>. ISSN 2602-8093.

<sup>29</sup> CORREA GARCÍA, Jaime Andrés; LÓPEZ GONZÁLEZ, Mauricio y CASTAÑO RIOS, Carlos Eduardo. Evaluación del desempeño financiero empresarial por sectores en Colombia en 2011. En: Contaduría Universidad de Antioquia [en línea]. 28, febrero, 2013. no. 58-59 [consultado el 29, abril, 2023], p. 97-116. Disponible en Internet: <<https://doi.org/10.17533/udea.rc.14631>>. ISSN 2590-4604.

<sup>30</sup> CAMPO, Stefanie Milagros. Rotación de inventario y liquidez en la empresa Perno Centro San Martín E.I.R.L., Distrito de Tarapoto, 2014-2018 [en línea]. Posgrado. Tarapoto: Cesar Vallejo, 2018 [consultado el 28, abril, 2023]. 59 p. Disponible en Repositorio Universidad Cesar Vallejo: <[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/30149/Campos\\_ASM.pdf?sequence=4&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/30149/Campos_ASM.pdf?sequence=4&isAllowed=y)>.

caja positivo indica que la empresa está generando suficiente dinero para cubrir sus gastos y realizar inversiones<sup>31</sup>.

Por último, el índice de endeudamiento, este indica la proporción de la deuda de la empresa en relación con su capital. Un índice de endeudamiento alto indica que la empresa tiene una carga financiera elevada, lo que puede afectar su capacidad para realizar inversiones y crecer<sup>32</sup>.

En resumen, los indicadores financieros son una herramienta clave para:

- Evaluar el desempeño de las empresas de servicios y comercio en la economía.
- La identificación de áreas de mejora.
- Establecimiento de estrategias para maximizar la rentabilidad y crecimiento de la empresa.
- Permiten evaluar el riesgo de inversión y establecer las condiciones de financiamiento adecuadas.

---

<sup>31</sup> ANAYA, Héctor Ortiz. Flujo de caja y proyecciones financieras. Santafé de Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 1997. 359 p. ISBN 958616313X.

<sup>32</sup> CASAMAYOU CALDERÓN, Elisabeth Teresa. APALANCAMIENTO FINANCIERO Y SU INFLUENCIA EN LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS, PERIODO 2008-2017. En: Quipukamayoc [en línea]. 16, abril, 2019. vol. 27, no. 53 [consultado el 29, abril, 2023], p. 33-39. Disponible en Internet: <<https://doi.org/10.15381/quipu.v27i53.15983>>. ISSN 1609-8196.

### 7.3 Análisis indicadores empresas de servicios logística de transporte de carga terrestre

En este apartado se muestra los estados financieros de las empresas de transporte: Blue Logistics SAS y Soluciones integrales en tiempo de crisis sanitaria COVID-19, en los cuales se refleja la participación en la economía del país en dichas empresas.

Esta información fue recopilada del Sistema Integrado de Información Societaria de la Superintendencia de Sociedades donde se refleja la situación que atravesó el transporte de carga terrestre en tiempo de pandemia COVID-19.

Con este análisis se espera mostrar la realidad económica y que impacto hubo en dichas compañías en tiempos de COVID-19, y servir de aporte a nuevas investigaciones.

**Tabla 1.** Estado de situación financiera de Blue Logistics S.A.S

En el estado de situación financiera de la empresa Blue Logistics

Cuentas	2021-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Activos</b>			
<b>Activos corrientes</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$ 23.847.974	\$ 9.032.340	\$ 849.806
Cuentas comerciales por cobrar y otras cuentas por cobrar corrientes	\$ 224.114.040	\$ 99.455.159	\$ 112.255.575
Inventarios corrientes	\$ 46.033	\$ 67.702	\$ 113.779
Activos por impuestos corrientes, corriente	\$ 15.912.932	\$ 7.031.339	\$ 6.826.527
Total activos corrientes distintos de los activos no corrientes o grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios	\$ 263.920.979	\$ 115.586.540	\$ 120.045.687
Activos corrientes totales	\$ 263.920.979	\$ 115.586.540	\$ 120.045.687
<b>Activos no corrientes</b>			
Propiedades, planta y equipo	\$ 20.351.073	\$ 20.351.073	\$ 20.712.641
Activos intangibles distintos de la	\$ 609.615	\$ 609.615	\$ 354.050

plusvalía			
Activos por impuestos diferidos	\$ 4.591.747	\$ 2.660.538	\$ 2.294.235
Otros activos no financieros no corrientes	\$ 17.969.681	\$ 3.630.788	\$ 2.601.646
Total de activos no corrientes	\$ 43.522.116	\$ 26.235.062	\$ 25.962.572
<b>Total Activos</b>	<b>\$ 307.443.095</b>	<b>\$ 141.821.602</b>	<b>\$ 146.008.259</b>
<b>Patrimonio y pasivos</b>			
<b>Pasivos corrientes</b>			
<b>Provisiones corrientes</b>			
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar corrientes	\$ 116.052.086	\$ 70.575.276	\$ 71.336.296
Pasivos por impuestos corrientes, corriente	-	\$ 0	\$ 1.950.428
Otros pasivos financieros corrientes	\$ 60.566.106	\$ 23.154.714	\$ 31.428.377
Préstamos corrientes	-	-	\$ 31.428.377
Total pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	\$ 176.618.192	\$ 93.729.990	\$ 104.715.101
Pasivos corrientes totales	\$ 176.618.192	\$ 93.729.990	\$ 104.715.101
<b>Pasivos no corrientes</b>			
<b>Provisiones no corrientes</b>			
Pasivos por impuestos corrientes, no corriente	-	-	\$ 778.064
Otros pasivos financieros no corrientes	\$ 9.723.547	\$ 6.856.390	\$ 684.496
Parte no corriente de préstamos no corrientes	-	-	\$ 684.496
Total de pasivos no corrientes	\$ 9.723.547	\$ 6.856.390	\$ 1.462.560
<b>Total pasivos</b>	<b>\$ 186.341.739</b>	<b>\$ 100.586.380</b>	<b>\$ 106.177.661</b>
<b>Patrimonio</b>			
Capital emitido	\$ 26.084.001	\$ 26.084.001	\$ 26.084.001
Prima de emisión	\$ 7.991.396	\$ 7.991.396	\$ 7.991.396
Otras participaciones en el patrimonio	\$ 0	\$ 0	\$ 1.706.640
Otras reservas	\$ 992.975	\$ 992.975	\$ 362.536
Ganancias acumuladas	\$ 86.032.984	\$ 6.166.850	\$ 3.686.025
<b>Patrimonio Total</b>	<b>\$ 121.101.356</b>	<b>\$ 121.101.356</b>	<b>\$ 39.830.598</b>

<b>Total de patrimonio y pasivos</b>	<b>\$ 307.443.095</b>	<b>\$ 221.687.736</b>	<b>\$ 146.008.259</b>
--------------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Elaboración propia con base en EEFF de Blue Logistics S.A.S

El estado de situación financiera muestra de forma resumida y consistente la situación financiera de una entidad en un periodo determinado. A continuación se analiza la situación de la empresa Blue Logistics en la etapa de COVID-19.

Analizando los valores presentados por la empresa Blue Logistics se observa aumento el rubro de efectivos y sus equivalentes considerablemente, esto se debe a que fue una de las pocas actividades que siguieron su funcionamiento, adquiriendo así cuentas por cobrar a sus clientes.

En el caso de los pasivos se vio un aumento debido a que siguiendo con las actividades a pesar de la emergencia, ellos hicieron usos de sus proveedores, de sus empleados, adquiriendo así obligaciones que con su flujo de efectivo pudieron llevar a cabalidad.

El patrimonio aumento del 2019 al 2021 positivamente gracias a la demanda que tuvo el transporte en el tiempo de pandemia COVID-19.

**Tabla 2.** Estado de Resultados de *Blue Logistics S.A.S*

<b>Cuentas</b>	<b>2021-12-31</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
<b>Resultado del periodo</b>			
<b>Ganancia (pérdida)</b>			
Ingresos de actividades ordinarias	\$ 798.433.788	\$ 283.289.253	\$ 275.409.052
Costo de ventas	\$ 621.516.175	\$ 246.379.121	\$ 236.130.796
Ganancia bruta	\$ 176.917.613	\$ 36.910.132	\$ 39.278.256
Otros ingresos	\$ 8.864.150	\$ 5.444.825	\$ 7.200.401
Gastos de administración	\$ 55.762.159	\$ 28.663.787	\$ 31.931.962
Otros gastos	\$ 768.590	\$ 438.714	\$ 1.752.585
Ganancia (pérdida) por actividades de operación	\$ 129.251.014	\$ 13.252.456	\$ 12.794.110

Ingresos financieros	\$ 29.815.731	\$ 10.955.956	\$ 5.964.477
Costos financieros	\$ 34.510.390	\$ 19.113.018	\$ 15.743.385
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	\$ 124.556.355	\$ 5.095.394	\$ 3.015.202
Ingreso (gasto) por impuestos	\$ 38.995.773	\$ 3.690.771	\$ 1.939.000
Ganancia (pérdida) procedente de operaciones continuadas	\$ 85.560.582	\$ 1.404.623	\$ 1.076.202
Ganancia (pérdida)	\$ 85.560.582	\$ 1.404.623	\$ 1.076.202

Elaboración propia con base en EEFF de Blue Logistics S.A.S

El estado de resultados refleja el beneficio neto de una compañía después de incorporar gastos e ingresos que esta obtuvo, para el caso de Blue Logistics se evidencio que:

Blue Logistics obtuvo un crecimiento en sus ingresos, a pesar de las medidas de bioseguridad implantadas por el gobierno nacional, tuvo un crecimiento positivo en sus ventas. Es muy notorio el aumento de para el año 2021; gracias a la reactivación de la economía, Además, los costos de ventas aumentan proporcionalmente a los ingresos, no sin dejar una ganancia bruta considerable a dicha compañía.

**Tabla 3.** Indicadores financieros de endeudamiento de Blue Logistics S.A.S

AÑO	NOMBRE	RESULTADO	ANÁLISIS
2019	RAZON DE ENDEUDAMIENTO FINANCIERO	11,41%	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta una razón o indicador de endeudamiento financiero para el año 2019 de 11,41%; esto quiere decir, que las obligaciones contraídas con entidades financieras, tanto de corto como de largo plazo, equivalen al 11,41% de las ventas netas.
2020		8,17%	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta una

			razón o indicador de endeudamiento financiero para el año 2020 de 8,17%; esto quiere decir, que las obligaciones contraídas con entidades financieras, tanto de corto como de largo plazo, equivalen al 8,17% de las ventas netas.
2021		<b>7,59%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta una razón o indicador de endeudamiento financiero para el año 2021 de 7,59%; esto quiere decir, que las obligaciones contraídas con entidades financieras, tanto de corto como de largo plazo, equivalen al 7,59% de las ventas netas.

2019		<b>98,62%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta razón o indicador de concentración de endeudamiento a corto plazo, para el año 2019 fueron de 98,62%. Esto significa que las obligaciones totales a corto plazo, o pasivos corrientes, representan el 98,62% del total de los pasivos de la empresa.
2020	RAZON DE CONCENTRACION DE ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO	<b>93,18%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta razón o indicador de concentración de endeudamiento a corto plazo, para el año 2020 fueron de 93,18sto significa que las obligaciones totales a corto plazo, o pasivos corrientes, representan el 93,18% del total de los pasivos de la empresa.
2021		<b>94,78%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta razón o indicador de concentración de endeudamiento a corto plazo, para el año 2021 fueron de

		94,78%. Esto significa que las obligaciones totales a corto plazo, o pasivos corrientes, representan el 94,78% del total de los pasivos de la empresa.
--	--	--

2019	RAZON DE FINANCIACION LARGO PLAZO	<b>27,28%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS para el año 2019, muestra que sus activos están financiados en un 27,28% con recursos de largo plazo. En otras palabras, por cada \$1,00 del activo, este ha sido financiado con recursos internos y externos en \$0,27.
2020		<b>85,39%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS para el año 2020, muestra que sus activos están financiados en un 85,39% con recursos de largo plazo. En otras palabras, por cada \$1,00 del activo, este ha sido financiado con recursos internos y externos en \$0,85.
2021		<b>60,61%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS para el año 2021, muestra que sus activos están financiados en un 60,61% con recursos de largo plazo. En otras palabras, por cada \$1,00 del activo, este ha sido financiado con recursos internos y externos en \$0,60.

2019	RAZON DE DEUDA O NIVEL ENDEUDAMIENTO MODO 1	<b>72,72%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta una razón de deuda, o nivel de endeudamiento, del 72,72%, para el año 2019. Esto significa, que por cada \$1,00 que la empresa ha invertido en los activos totales, \$0,7272 han sido financiados por acreedores como entidades financieras, proveedores y otras
------	---	---------------	---

			cuentas por pagar. Para la empresa. Es un nivel aceptable de endeudamiento.
2020		<b>70,92%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta una razón de deuda, o nivel de endeudamiento, del 70,92%, para el año 2020. Esto significa, que por cada \$1,00 que la empresa ha invertido en los activos totales, \$0,7292 han sido financiados por acreedores como entidades financieras, proveedores y otras cuentas por pagar. Para la empresa es un nivel aceptable de endeudamiento.
2021		<b>60,61%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta una razón de deuda, o nivel de endeudamiento, del 60,61%, para el año 2021. Esto significa, que por cada \$1,00 que la empresa ha invertido en los activos totales, \$0,6061 han sido financiados por acreedores como entidades financieras, proveedores y otras cuentas por pagar. Para la empresa es un nivel aceptable de endeudamiento.

Elaboración propia con base en EEFF de Blue Logistics S.A.S

**Tabla 4.** Indicadores financieros de rentabilidad de *Blue Logistics S.A.S*

<b>AÑO</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>RESULTADO</b>	<b>ANÁLISIS</b>
2019	MARGEN DE UTILIDAD BRUTA	<b>14,26%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un margen de utilidad bruta para el año 2019 de 14,26%. Este resultado indica que las ventas netas durante el período indicado, generaron 14,26% de

			utilidad bruta. y que por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad bruta correspondió a \$0,1426 pesos
2020		<b>13,03%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un margen de utilidad bruta para el año 2020 de 13,03%. Este resultado indica que las ventas netas durante el período indicado, generaron 13,03% de utilidad bruta. y que por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad bruta correspondió a \$0,1303 pesos
2021		<b>22,16%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un margen de utilidad bruta para el año 2021 de 22,16%. Este resultado indica que las ventas netas durante el período indicado, generaron 22,16% de utilidad bruta. y que por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad bruta correspondió a \$0,2216 pesos

2019	MARGEN DE UTILIDAD OPERACIONAL	<b>4,65%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta un margen de utilidad operacional para el año 2019 de 4,65%. Lo anterior indica que las ventas netas durante el 2019, generaron 4,65% de utilidad operacional; en otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad operacional fue de \$0,0465 pesos
2020		<b>4,68%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta un margen de utilidad operacional para el año 2020 de 4,68%. Lo anterior indica que las ventas netas durante el 2020, generaron 4,68% de utilidad operacional; en otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad

			operacional fue de \$0,0468 pesos
2021		<b>16,19%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta un margen de utilidad operacional para el año 2021 de 16,19%. Lo anterior indica que las ventas netas durante el 2021, generaron 16,19% de utilidad operacional; en otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad operacional fue de \$0,1619 pesos

2019	MARGEN DE UTILIDAD NETA	<b>1,09%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un margen de utilidad neto para el año 2019 de 1,09%, lo que releja que las ventas netas durante el período indicado generaron solo un 1,09% de utilidad neta. En otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad neta fue de \$0,0109 pesos
2020		<b>1,80%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un margen de utilidad neto para el año 2020 de 1,80%, lo que releja que las ventas netas durante el período indicado generaron solo un 1,80% de utilidad neta. En otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad neta fue de \$0,0180 pesos
2021		<b>15,60%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un margen de utilidad neto para el año 2021 de 15,60%, lo que releja que las ventas netas durante el período indicado generaron solo un 15,60% de utilidad neta. En otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad neta fue de \$0,1560 pesos

2019	RENDIMIENTO DEL ACTIVO O RENTABILIDAD DEL ACTIVO TOTAL	<b>2,07%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS, presenta un rendimiento del activo total para el año 2019 de 2,07%. Esto significa que la utilidad neta con relación al activo total o bruto, fue de 2,07%; es decir, que por cada \$1,00 invertido en el activo total o bruto, se generó \$0,0207 pesos de utilidad neta.
2020		<b>3,59%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS, presenta un rendimiento del activo total para el año 2020 de 3,59%. Esto significa que la utilidad neta con relación al activo total o bruto, fue de 3,59%; es decir, que por cada \$1,00 invertido en el activo total o bruto, se generó \$0,0359 pesos de utilidad neta.
2021		<b>40,51%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS, presenta un rendimiento del activo total para el año 2021 de 40,51%. Esto significa que la utilidad neta con relación al activo total o bruto, fue de 40,51%; es decir, que por cada \$1,00 invertido en el activo total o bruto, se generó \$0,4051 pesos de utilidad neta.

2019	RENDIMIENTO DEL PATRIMONIO	<b>7,57%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta un rendimiento del patrimonio de 7,57% para el año 2019, esto quiere decir, que la utilidad neta con relación al patrimonio, fue de 7,57%. De otra forma, analizamos que por cada \$1,00 invertido en el patrimonio, se generó \$0,0757 pesos de utilidad neta en el período.
2020		<b>4,21%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta un rendimiento del

			patrimonio de 4,21% para el año 2020, esto quiere decir, que la utilidad neta con relación al patrimonio, fue de 4,21%. De otra forma, analizamos que por cada \$1,00 invertido en el patrimonio, se generó \$0,0421 pesos de utilidad neta en el período.
2021		<b>102,85%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS presenta un rendimiento del patrimonio de 102,85% para el año 2021, esto quiere decir, que la utilidad neta con relación al patrimonio, fue de 102,85%. De otra forma, analizamos que por cada \$1,00 invertido en el patrimonio, se generó \$0,10285 pesos de utilidad neta en el período.

2019	MARGEN DE CAJA	<b>4,65%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un porcentaje de 4,65% para el año 2019. Esto quiere decir, que por cada \$0,0465 pesos de resultados antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización fue posible que la empresa generara por cada \$1,00 pesos de ventas realizadas.
2020		<b>4,68%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un porcentaje de 4,68% para el año 2020. Esto quiere decir, que por cada \$0,0468 pesos de resultados antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización fue posible que la empresa generara por cada \$1,00 pesos de ventas realizadas.
2021		<b>16,19%</b>	La empresa Blue Logistics Colombia SAS. Presenta un porcentaje de 16,19% para el año 2021. Esto quiere decir, que por cada \$0,1619 pesos de resultados antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización fue posible que la

		empresa generara por cada \$1,00 pesos de ventas realizadas.
--	--	--

Elaboración propia con base en EEFF de Blue Logistics S.A.S

La empresa Soluciones Integrales S en C fue una empresa creada en noviembre de 2016 en la ciudad de Madrid, Cundinamarca enfocada en la prestación de servicios relacionados con el transporte como, por ejemplo, el transporte de carga terrestre<sup>33</sup>.

Atendiendo la búsqueda de información sobre la empresa encontramos el estado de situación financiera para los años 2019, 2020 y 2021 esto con la finalidad de observar el comportamiento durante pandemia del COVID-19; de acuerdo con las restricciones que generaron para la realización de operaciones de servicios de transporte.

**Tabla 5.** Estado de situación financiera de Soluciones Integrales s en c

Las siguientes cifras son expresadas en millones de pesos colombianos.

Cuentas	2021-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Activos</b>			
<b>Activos corrientes</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$ 1.064.292	\$ 1.064.292	\$ 1.366.250
Cuentas comerciales por cobrar y otras cuentas por cobrar corrientes	\$ 485.378	\$ 485.378	\$ 313.393
Inventarios corrientes	\$ 92.475	\$ 92.475	\$ 53.420
Total, activos corrientes distintos de los activos no corrientes o grupo de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los	\$ 1.642.145	\$ 1.642.145	\$ 1.733.063

<sup>33</sup> SOLUCIONES INTEGRALES S En C Perfil de Compañía - Colombia | Finanzas y ejecutivos clave | EMIS [Anónimo]. Emerging markets research, data and news | EMIS [página web]. [Consultado el 22, octubre, 2023]. Disponible en Internet: <[https://www.emis.com/php/company-profile/CO/Soluciones\\_Integrales\\_S\\_En\\_C\\_es\\_9655427.html](https://www.emis.com/php/company-profile/CO/Soluciones_Integrales_S_En_C_es_9655427.html)>.

propietarios			
Activos corrientes totales	\$ 1.642.145	\$ 1.642.145	\$ 1.733.063
<b>Activos no corrientes</b>			
Propiedades, planta y equipo	\$ 478.798	\$ 478.798	\$ 424.315
Activos intangibles distintos de la plusvalía	\$ 260.769	\$ 275.256	\$ 289.744
Total, de activos no corrientes	\$ 739.567	\$ 739.567	\$ 714.059
<b>Total, Activos</b>	<b>\$ 2.381.712</b>	<b>\$ 2.381.712</b>	<b>\$ 2.447.122</b>
<b>Patrimonio y pasivos</b>			
<b>Pasivos corrientes</b>			
<b>Provisiones corrientes</b>			
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar corrientes	\$ 175.860	\$ 175.860	\$ 109.558
Pasivos por impuestos corrientes, corriente	\$ 247.829	\$ 247.829	\$ 346.935
Otros pasivos no financieros corrientes	\$ 613.586	\$ 613.586	\$ 684.774
Total pasivos corrientes distintos de los pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	\$ 1.037.275	\$ 1.037.275	\$ 1.141.267
Pasivos incluidos en grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	-	-	-
Pasivos corrientes totales	\$ 1.037.275	\$ 1.037.275	\$ 1.141.267
<b>Pasivos no corrientes</b>			
<b>Provisiones no corrientes</b>			
Provisiones no corrientes por beneficios a los empleados	\$ 100.689	\$ 100.689	-
Total provisiones no corrientes	\$ 100.689	\$ 100.689	-
Total de pasivos no corrientes	\$ 100.689	\$ 100.689	-
<b>Total pasivos</b>	<b>\$ 1.137.964</b>	<b>\$ 1.137.964</b>	<b>\$ 1.141.267</b>
<b>Patrimonio</b>			
Capital emitido	\$ 628.945	\$ 628.945	\$ 628.945
Otras reservas	\$ 169.921	\$ 169.921	\$ 68.777
Ganancias acumuladas	\$ 444.882	\$ 444.882	\$ 608.133
<b>Patrimonio Total</b>	<b>\$ 1.243.748</b>	<b>\$ 1.243.748</b>	<b>\$ 1.305.855</b>
<b>Total de patrimonio y pasivos</b>	<b>\$ 2.381.712</b>	<b>\$ 2.381.712</b>	<b>\$ 2.447.122</b>

Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

Analizando los valores presentados por la empresa Soluciones Integrales s en c S.A.S se observa que hubo una reducción con el rubro de efectivos y sus equivalentes en aproximadamente 300 millones de pesos; aun así, con el aumento de las cuentas en casi 170 millones de pesos no sé evidencia claramente por qué la disminución del efectivo y sus equivalentes.

El evidente aumento de los activos intangibles se puede considerar porque en la etapa de la pandemia se requerían base de datos y el uso sitios web y redes sociales para la compra de artículos con entrega en las viviendas de los clientes, potenciando el servicio logístico de cargas nacionales y cubrir las necesidades de las personas. También se considera la compra de pólizas de seguro frente a las medidas de bioseguridad implantadas por el gobierno nacional y local para combatir el COVID-19 pero sin dejar de realizar entregas en la puerta de cada casa.

Se evidencia una provisión no corriente por beneficio al empleado, esto se debe a que para los meses de Abril y Mayo de 2020 por medio la Ley 558 de 2020<sup>34</sup> se debía hacer un menor descuento a la deducción de pensión para los empleados; valor que mantuvo hasta el año 2022 cuando se debía descontar el valor provisionado al empleado.

#### **Tabla 6.** Estado de resultados de Soluciones Integrales s en c S.A.S

A continuación, vamos a tener el estado de resultados de la empresa para los años 2019, 2020 y 2021 con la finalidad de observar el comportamiento de los ingresos y saber si estos generaron un aumento o una disminución a la entidad. Así mismo, determinar si los gastos se incrementaron con las restricciones y beneficios que dio el gobierno nacional para las empresas del sector.

---

<sup>34</sup> COLOMBIA. Decreto 558 del 15 de abril de 2020 [en línea]. (15, abril, 2020) [consultado el 19, octubre, 2023]. Disponible en Internet: <<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20558%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>>.

Además, saber si esos beneficios como la declaración de impuestos fue rentable y a coopero con la operación de la entidad o no llego a ser de mayor provecho con el uso de la tecnología y el uso de compras digitales.

Las siguientes cifras son expresadas en millones de pesos colombianos

<b>Cuentas</b>	<b>2021-12-31</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
<b>Resultado del periodo</b>			
<b>Ganancia (pérdida)</b>			
Ingresos de actividades ordinarias	\$ 4.790.630	\$ 3.284.916	\$ 3.855.795
Costo de ventas	\$ 3.490.593	\$ 2.291.027	\$ 2.672.949
Ganancia bruta	\$ 1.300.037	\$ 993.889	\$ 1.182.846
Otros ingresos	\$ 4.044	\$ 27.654	\$ 63.794
Gastos de administración	\$ 550.445	\$ 338.654	\$ 251.152
Otros gastos	\$ -	\$ 574	\$ 18.650
Ganancia (pérdida) por actividades de operación	\$ 753.636	\$ 682.315	\$ 976.838
Ingresos financieros	\$ 11.037	\$ 5.597	\$ 32.306
Costos financieros	\$ 117.328	\$ 101.951	\$ 91.381
Ganancia (pérdida), antes de impuestos	\$ 647.345	\$ 585.961	\$ 917.763
Ingreso (gasto) por impuestos	\$ 202.463	\$ 182.653	\$ 309.630
Ganancia (pérdida) procedente de operaciones continuadas	\$ 444.882	\$ 403.308	\$ 608.133
Ganancia (pérdida)	\$ 444.882	\$ 403.308	\$ 608.133

Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

Se evidencia que los ingresos disminuyeron del 2019 al 2020, esto debido a las medias de bioseguridad implantadas por el gobierno nacional. Pero es notorio el aumento de los para el año 2021; seguramente, se debe a la reactivación de las actividades económicas y que el uso de compras digitales incrementa la actividad de transporte terrestre. Además, los costos de ventas aumentan proporcionalmente a los ingresos, esto en virtud de la frecuencia de la operación del servicio logístico prestado durante el periodo 2020 a 2021.

Como se esperaba del año 2019 al año 2020 existió una disminución de casi 126 millones de pesos en el rubro de gastos por impuestos, todo de acuerdo a los alineamientos legales del gobierno nacional y ayudar con el balance de economía y no generar una mayor deserción de empresas.

**Tabla 7.** Indicadores financieros de endeudamiento de Soluciones Integrales s en c S.A.S

<b>AÑO</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>RESULTADO</b>	<b>ANÁLISIS</b>
2019	RAZON DE ENDEUDAMIENTO FINANCIERO	<b>0,00%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta una razón o indicador de endeudamiento financiero para el año 2019 de 0%; esto quiere decir, que las obligaciones contraídas con entidades financieras, tanto de corto como de largo plazo, equivalen al 0% de las ventas netas.
2020		<b>0,00%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta una razón o indicador de endeudamiento financiero para el año 2020 de 0 %; esto quiere decir, que las obligaciones contraídas con entidades financieras, tanto de corto como de largo plazo, equivalen al 0% de las ventas netas.
2021		<b>0,00%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta una razón o indicador de endeudamiento financiero para el año 2021 de 0%; esto quiere decir, que las obligaciones contraídas con entidades financieras, tanto de corto como de largo plazo, equivalen al 0% de las ventas netas.

2019	RAZON DE CONCENTRACION DE ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO	<b>100,00%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta razón o indicador de concentración de endeudamiento a corto plazo, para el año 2019 fueron de 100%. Esto significa que las obligaciones totales a corto plazo, o pasivos corrientes, representan el 100% del total de los pasivos de la empresa.
2020		<b>91,15%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta razón o indicador de concentración de endeudamiento a corto plazo, para el año 2020 fueron de 91,15% esto significa que las obligaciones totales a corto plazo, o pasivos corrientes, representan el 91,15% del total de los pasivos de la empresa.
2021		<b>91,15%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta razón o indicador de concentración de endeudamiento a corto plazo, para el año 2021 fueron de 91,15%. Esto significa que las obligaciones totales a corto plazo, o pasivos corrientes, representan el 91,15% del total de los pasivos de la empresa.

2019	RAZON DE FINANCIACION A LARGO PLAZO	<b>53,36%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS para el año 2019, muestra que sus activos están financiados en un 53,36% con recursos de largo plazo. En otras palabras, por cada \$1,00 del activo, este ha sido financiado con recursos internos y externos en \$0,53.
2020		<b>56,45%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS para el año 2020, muestra que sus activos están financiados en un 56,45% con recursos de largo plazo. En otras palabras,

			por cada \$1,00 del activo, este ha sido financiado con recursos internos y externos en \$0,56.
2021		<b>56,45%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS para el año 2021, muestra que sus activos están financiados en un 56,45% con recursos de largo plazo. En otras palabras, por cada \$1,00 del activo, este ha sido financiado con recursos internos y externos en \$0,56.

2019		<b>46,64%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta una razón de deuda, o nivel de endeudamiento, del 46,64%, para el año 2019. Esto significa, que por cada \$1,00 que la empresa ha invertido en los activos totales, \$0,4664 han sido financiados por acreedores como entidades financieras, proveedores y otras cuentas por pagar. Para la empresa. es un nivel aceptable de endeudamiento.
2020	RAZON DE DEDUA O NIVEL DE ENDEUDAMIENTO MODO 1	<b>47,78%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta una razón de deuda, o nivel de endeudamiento, del 47,78 %, para el año 2020. Esto significa, que por cada \$1,00 que la empresa ha invertido en los activos totales, \$0,4778 han sido financiados por acreedores como entidades financieras, proveedores y otras cuentas por pagar. Para la empresa es un nivel aceptable de endeudamiento.
2021		<b>47,78%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta una razón de deuda, o nivel de endeudamiento,

		<p>del 47,78 %, para el año 2021. Esto significa, que por cada \$1,00 que la empresa ha invertido en los activos totales, \$0,4778 han sido financiados por acreedores como entidades financieras, proveedores y otras cuentas por pagar. Para la empresa es un nivel aceptable de endeudamiento.</p>
--	--	---

Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

**Tabla 8.** Indicadores financieros de rentabilidad de Soluciones Integrales s en c S.A.S

AÑO	NOMBRE	RESULTADO	ANÁLISIS
2019	MARGEN DE UTILIDAD BRUTA	<b>30,68%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un margen de utilidad bruta para el año 2019 de 30,68%. Este resultado indica que las ventas netas durante el período indicado, generaron 30,68% de utilidad bruta. y que por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad bruta correspondió a \$0,3068 pesos
2020		<b>30,26%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un margen de utilidad bruta para el año 2020 de 30,26%. Este resultado indica que las ventas netas durante el período indicado, generaron 30,26% de utilidad bruta. y que por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad bruta correspondió a \$0,3026 pesos

2021		<b>27,14%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un margen de utilidad bruta para el año 2021 de 27,14%. Este resultado indica que las ventas netas durante el período indicado, generaron 27,14% de utilidad bruta. y que por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad bruta correspondió a \$0,2714 pesos
------	--	---------------	--

2019	MARGEN UTILIDAD OPERACIONAL	DE	<b>25,33%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta un margen de utilidad operacional para el año 2019 de 25,33%. Lo anterior indica que las ventas netas durante el 2019, generaron 25,33% de utilidad operacional; en otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad operacional fue de \$0,2533 pesos
2020			<b>20,77%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta un margen de utilidad operacional para el año 2020 de 20,77%. Lo anterior indica que las ventas netas durante el 2020, generaron 20,77% de utilidad operacional; en otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad operacional fue de \$0,2077 pesos
2021			<b>15,73%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta un margen de utilidad operacional para el año 2021 de 15,73%. Lo anterior indica que las ventas netas durante el 2021, generaron 15,73% de utilidad operacional; en otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad operacional

		fue de \$0,1573 pesos
--	--	-----------------------

2019	MARGEN UTILIDAD NETA	DE	<b>23,80%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un margen de utilidad neto para el año 2019 de 23,80%, lo que releja que las ventas netas durante el período indicado generaron solo un 23,80% de utilidad neta. En otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad neta fue de \$0,2380 pesos
2020			<b>17,84%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un margen de utilidad neto para el año 2020 de 17,84%, lo que releja que las ventas netas durante el período indicado generaron solo un 17,84% de utilidad neta. En otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad neta fue de \$0,1784 pesos
2021			<b>13,51%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un margen de utilidad neto para el año 2021 de 13,51%, lo que releja que las ventas netas durante el período indicado generaron solo un 13,51% de utilidad neta. En otras palabras, por cada \$1,00 de las ventas netas en el período señalado, la utilidad neta fue de \$0,1351 pesos

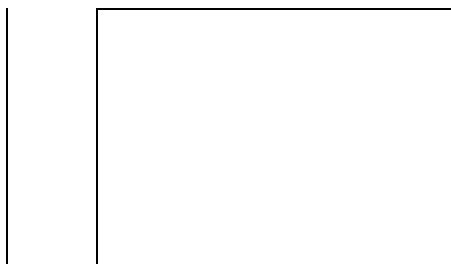
2019	RENDIMIENTO ACTIVO RENTABILIDAD	DEL O DEL	<b>37,50%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS, presenta un rendimiento del activo total para el año 2019 de
------	---------------------------------------	-----------------	---------------	--

	ACTIVO TOTAL		37,50%. Esto significa que la utilidad neta con relación al activo total o bruto, fue de 37,50%; es decir, que por cada \$1,00 invertido en el activo total o bruto, se generó \$0,3750 pesos de utilidad neta.
2020		<b>24,60%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS, presenta un rendimiento del activo total para el año 2020 de 24,60%. Esto significa que la utilidad neta con relación al activo total o bruto, fue de 34,60%; es decir, que por cada \$1,00 invertido en el activo total o bruto, se generó \$0,2460 pesos de utilidad neta.
2021		<b>27,18%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS, presenta un rendimiento del activo total para el año 2021 de 27,18%. Esto significa que la utilidad neta con relación al activo total o bruto, fue de 27,18%; es decir, que por cada \$1,00 invertido en el activo total o bruto, se generó \$0,2718 pesos de utilidad neta.

2019	RENDIMIENTO DEL PATRIMONIO	<b>70,28%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta un rendimiento del patrimonio de 70,28% para el año 2019, esto quiere decir, que la utilidad neta con relación al patrimonio, fue de 70,28%. De otra forma, analizamos que por cada \$1,00 invertido en el patrimonio, se generó \$0,7028 pesos de utilidad neta en el período.
2020		<b>47,11%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta un rendimiento del patrimonio de 47,11% para el año

			2020, esto quiere decir, que la utilidad neta con relación al patrimonio, fue de 47,11%. De otra forma, analizamos que por cada \$1,00 invertido en el patrimonio, se generó \$0,4711 pesos de utilidad neta en el período.
2021		<b>52,05%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS presenta un rendimiento del patrimonio de 52,05% para el año 2021, esto quiere decir, que la utilidad neta con relación al patrimonio, fue de 52,05%. De otra forma, analizamos que por cada \$1,00 invertido en el patrimonio, se generó \$0,5205 pesos de utilidad neta en el período.

2019	MARGEN DE CAJA	<b>25,33%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un porcentaje de 25,33% para el año 2019. Esto quiere decir, que por cada \$0,2533 pesos de resultados antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización fue posible que la empresa generara por cada \$1,00 pesos de ventas realizadas.
2020		<b>20,77%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un porcentaje de 20,77% para el año 2020. Esto quiere decir, que por cada \$0,2077 pesos de resultados antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización fue posible que la empresa generara por cada \$1,00 pesos de ventas realizadas.
2021		<b>15,73%</b>	La empresa Soluciones integrales SAS. Presenta un porcentaje de 15,73% para el año 2021. Esto



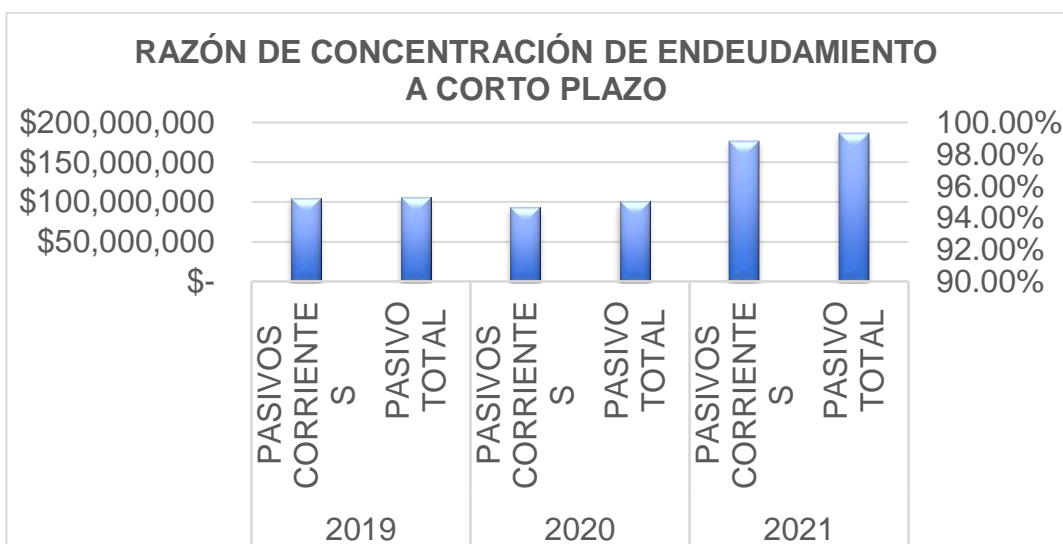
quiere decir, que por cada \$0,1573 pesos de resultados antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización fue posible que la empresa generara por cada \$1,00 pesos de ventas realizadas.

Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

#### 7.4 Definición impacto económico empresas de servicios de logística de carga terrestre en sabana occidente durante la crisis sanitaria.

A continuación, se presenta el análisis comparativo del desempeño de la empresa estudiada, para ello, se emplean indicadores y ratios financieros que comparan los efectos más significativos de la crisis sanitaria sobre la entidad.

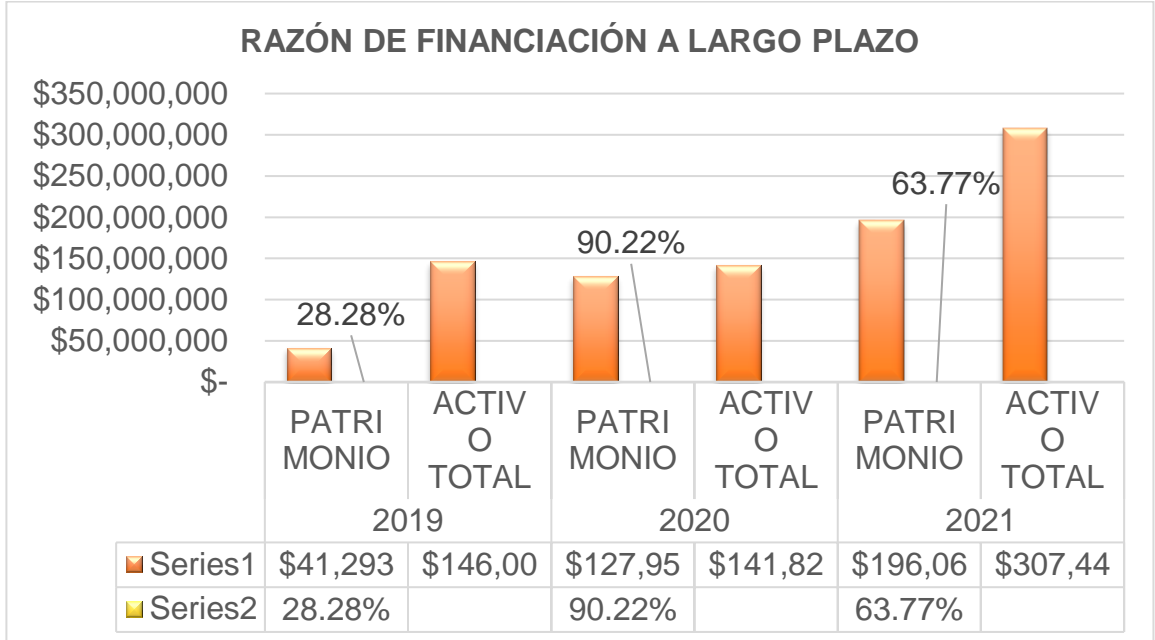
##### 7.4.1 Indicador de endeudamiento a corto plazo de Blue Logistics S.A.S.



Elaboración propia con base en EEFF de Blue Logistics S.A.S

Se puede identificar que a raíz de la emergencia sanitaria la empresa Blue Logistics en el año 2021 tuvo un endeudamiento a corto plazo mayor a los años 2019 y 2020, esto debido a que a pesar de la contingencia dicha empresa siguió con sus actividades teniendo así que cumplir con sus obligaciones financieras ya que fue una de las pocas actividades económicas que siguieron con su funcionamiento, viendo la necesidad de adquirir deudas que se debieron cubrir en un plazo mínimo.

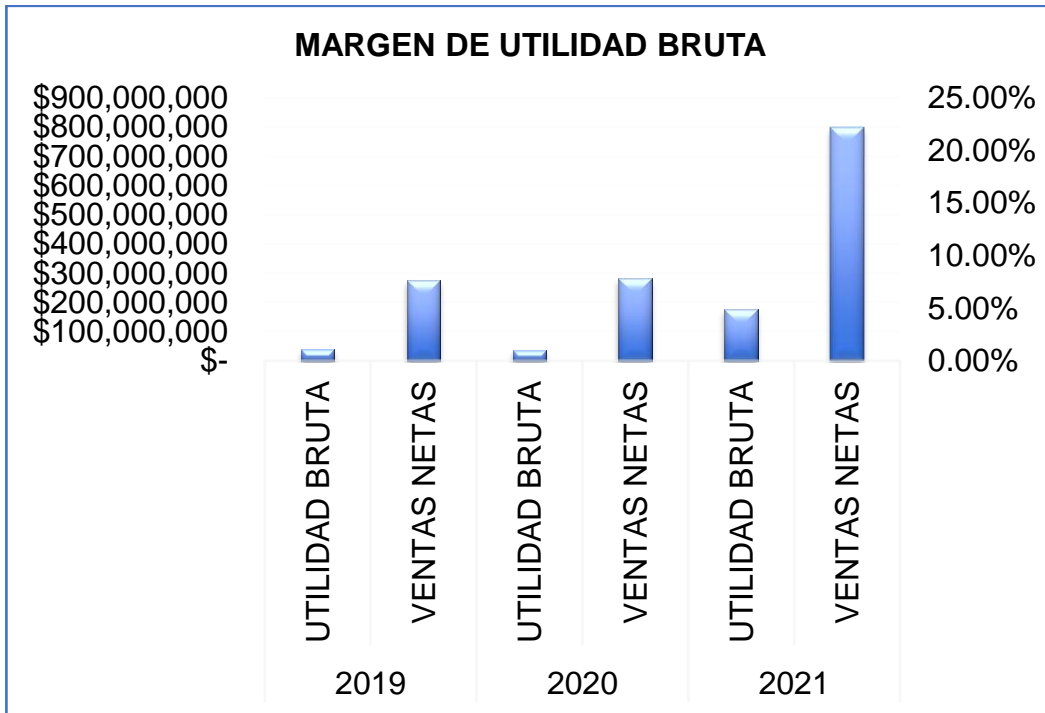
### 7.4.2 Indicador razón de financiamiento a largo plazo



Elaboración propia con base en EEFF de de Blue Logistics S.A.S

Frente a la necesidad de adquirir deudas a largo plazo la empresa Blue Logictics no tuvo la necesidad de hacer gran uso de esto, ya que a pesar de la emergencia sanitaria dicha empresa pudo solventar sus pasivos, evitando así adquirir más deudas a largo plazo.

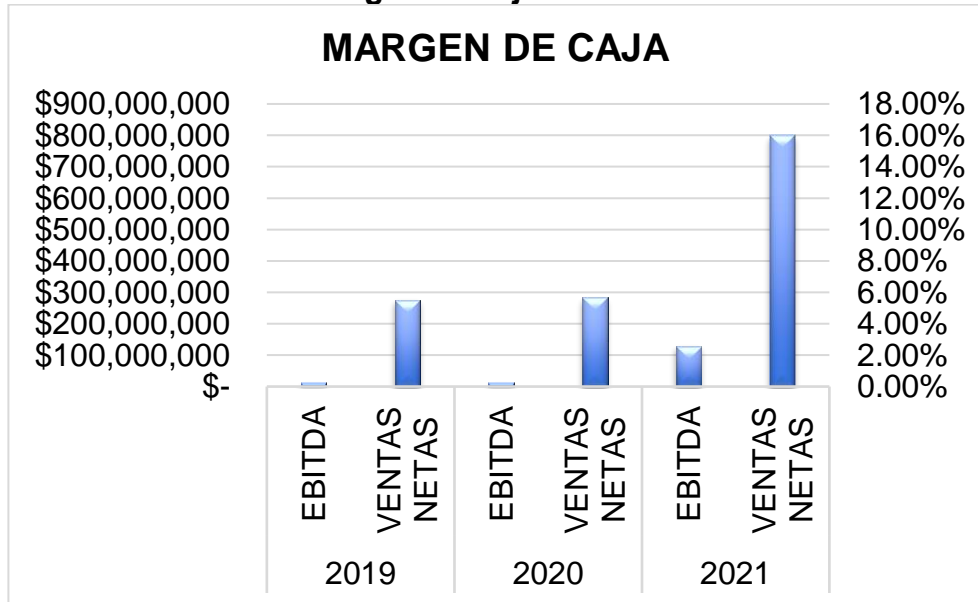
### 7.4.3 Indicador margen de utilidad bruta



Elaboración propia con base en EEFF de Blue Logistics S.A.S

Se evidenció que frente a la crisis sanitaria la empresa Blue Logistics tuvo un impacto positivo frente a sus ingresos ya que al ser una empresa de carga terrestre fue punto clave para el abastecimiento de las familias en tiempos de pandemia, así fortaleciendo la economía de dicha empresa.

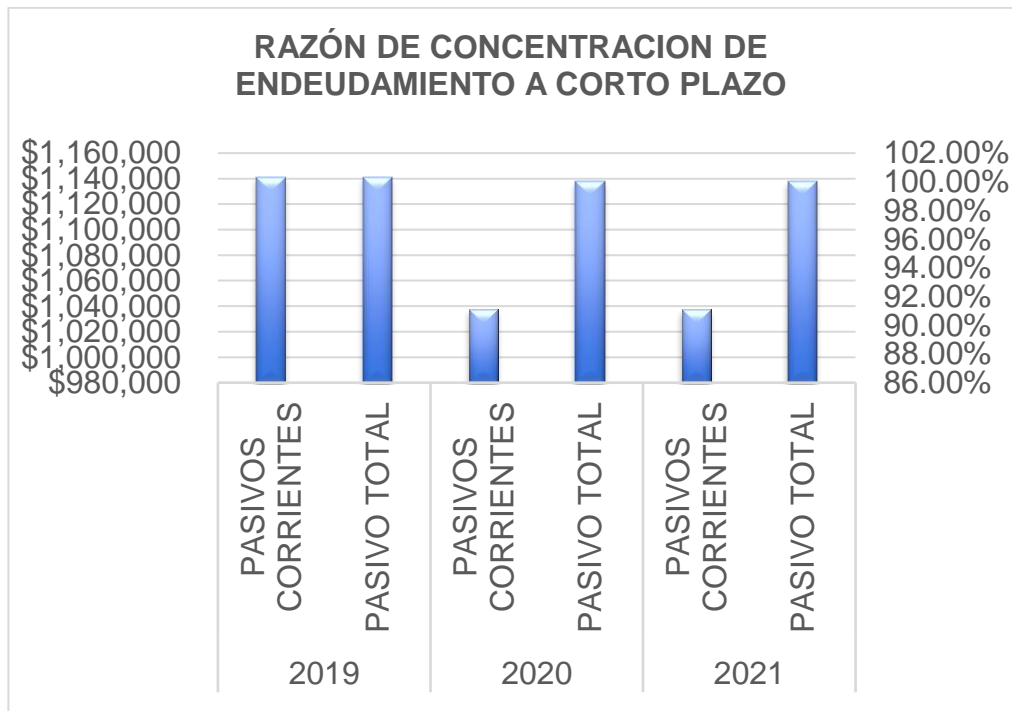
#### 7.4.4 Indicador margen de caja



Elaboración propia con base en EEFF de Blue Logistics S.A.S

El flujo de caja es un indicador esencial en la gestión financiera de una empresa. Representa las entradas y salidas netas de dinero en un período determinado, lo cual permite evaluar la capacidad de pago de deudas y la liquidez de la empresa. En el caso de Blue Logistics muestra que permaneció con liquidez para poder mitigar las necesidades que obtuvo en el periodo de crisis sanitaria.

#### 7.4.5 Indicador de endeudamiento a corto plazo Soluciones Integrales



Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

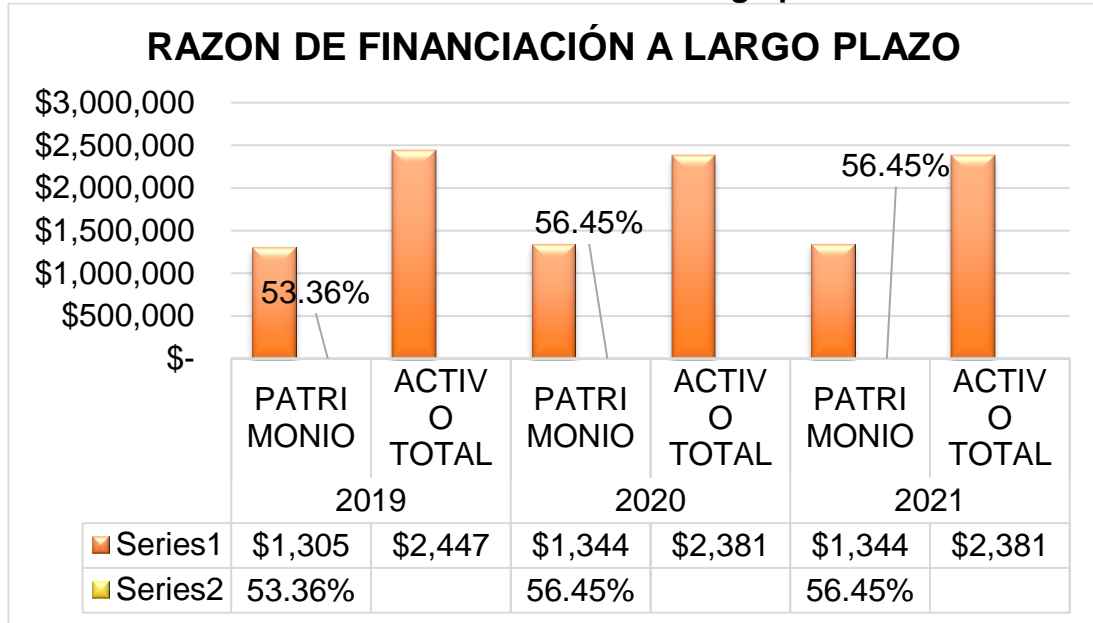
Se puede evidenciar que la empresa Soluciones Integrales para el año 2019 tiene una iliquidez por la cantidad de deudas a corto plazo, están son el 100% de su pasivo total lo que genera un riesgo en su operación. La disminución del casi 9% para el los años siguientes, se debe a la implementación de medidas temporales como por ejemplo, en la cotización de aportes al Sistema General de Pensiones<sup>35</sup>. Esto generaría una ayuda en la fluidez de la empresa, siendo presentada como una provisión no corriente y reducir la insolvencia que presenta la entidad frente a sus deudas.

Además, si la utilidad presentada para cada año no es excelente para las deudas que tiene la sociedad y deberá recurrir a otros métodos de optimización de sus obligaciones y lograr tener un mejor flujo en sus estados financieros. Si estas decisiones no llegan a ser de acuerdo con los indicadores presentados, la empresa tendría un riesgo grande de iliquidez y no sería adecuado invertir en las

<sup>35</sup> COLOMBIA. Decreto 558 del 15 de abril de 2020 [en línea]. (15, abril, 2020) [consultado el 19, octubre, 2023]. Disponible en Internet: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20558%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>.

acciones de la entidad, llevando a cabo una baja en los clientes e inversores de la sociedad.

#### 7.4.6 Indicador razón de financiamiento a largo plazo

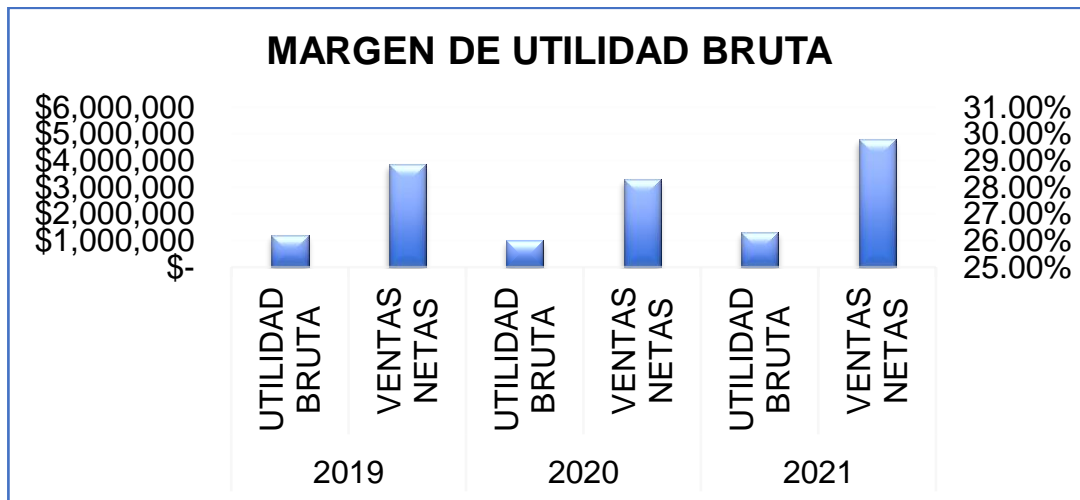


Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

La empresa Soluciones Integrales se encuentra en un nivel óptimo de endeudamiento frente a la financiación de sus activos, pero es de sumo cuidado por parte de los dirigentes atender el incremento de casi 3% en su apalancamiento, para que no se genere una situación asfixiante con el pago de sus deudas esto puede causar un riesgo para la compañía.

La capacidad que tienen sus activos se podría ver perjudicada debido al alza de deudas a corto plazo que ha obtenido la empresa, si no se trabaja de manera balanceada para balancear el flujo de la operación, la sociedad deberá tomar medidas como la venta de sus activos para cubrir sus obligaciones, o el mayor caso que llegue a la iliquidez deberá poner sus activos como forma de pago antes la imposibilidad de saldar sus deudas financieras

#### 7.4.7 Indicador margen de utilidad bruta

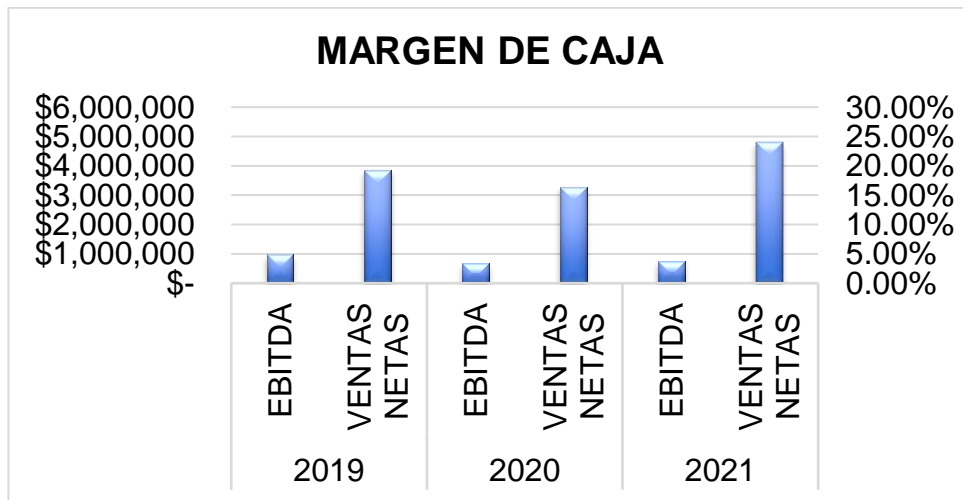


Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

Se observa una disminución del año 2019 al 2020 que se detalla en una disminución de las ventas en casi 570 millones de pesos y una disminución de casi 190 millones de pesos, aun así, el porcentaje de margen de utilidad bruta se mantuvo equilibrado solo con una baja del 0.42%. Para el año 2021 es claro que hubo una mayor reducción en el porcentaje de casi 3%, a pesar del incremento de las ventas de casi 1.500 millones de pesos, pero es proporcional al aumento de gastos y costos por la reactivación amplia en el país.

Esta utilidad bruta se ve reflejada después de realizar el gasto de impuestos para cada año, aunque haya reducido en casi 163 millones de pesos, la operación no es óptima para cubrir los gastos de impuestos y por consiguiente las deudas a corto plazo las cuales tuvieron un aumento considerable en el flujo de la empresa.

#### 7.4.8 Indicador margen de caja



Elaboración propia con base en EEFF de Soluciones Integrales

Se presenta una considerable disminución del porcentaje de margen de caja pasando de un 25.3% en el año 2019 a un 15.7% para el año 2021, esto generando una menor rentabilidad en la entidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización. Aunque haya existido un aumento en las ventas netas anuales, pasando de 3.800 millones para el año 2019 a unas ventas netas de casi 4.800 millones para el año 2021. Esto no asegura que la entidad pueda cubrir todas sus deudas a corto plazo, ya que los valores tienen una imprevisión por las medidas posteriores y generaría una liquidez para la sociedad.

Esto quiere decir que la empresa debe tener en cuenta el alto endeudamiento o puede provocar riesgos a la hora de cubrir sus obligaciones financieras a corto plazo, y así provoque una disminución en la utilidad operacional y no poder rendir optimas cuentas a los socios de la empresa.

## 8 CONCLUSIONES

De acuerdo con los análisis presentados en las empresas anteriores, es posible identificar la importancia del análisis financiero para el control y medición del rendimiento financiero de las empresas. Este análisis permite reconocer los aspectos financieros y económicos que reflejan las condiciones en las que se desenvuelve la operación de una empresa al final de un ejercicio y tomar decisiones que permitan mejorar la productividad de estas.

Así mismo, el análisis financiero de las empresas facilita la toma de decisiones en cuanto a inversión, planes de acción, financiamiento que identifiquen los puntos fuertes y débiles de las empresas y realizar comparaciones con otras. Para esto, las empresas deben realizar los análisis de forma estructurada, sistemática y periódica, en la medida que posea una organización específica de acuerdo con las necesidades organizacionales, se realice por medio de una estructura específica y organizada y se obtenga en los plazos o tiempos específicos para la toma de decisiones y cambios de periodos productivos de las organizaciones.

Por su parte, el impacto de la pandemia en el desarrollo y productividad de estas empresas permitió caer en banca rota, mantenerse o triunfar, sin embargo, todo dependió del análisis financiero que previamente se realizó a cada empresa y la toma de decisiones asociados a los hallazgos y novedades encontradas

Igualmente, las empresas de servicio de transporte llegaron a ser de gran necesidad para las personas y aún con el período de mayor restricción pandémico tuvieron que entrar en una fase de análisis con sus tasas de endeudamiento de acuerdo con sus bancos, pero aún con los beneficios presentados se encuentra que el servicio de carga nacional se logró sostener en su operación. La empresa Blue Logistics S.A.S presentan una gran variación en su endeudamiento a largo plazo, ya que paso de un porcentaje del 90% para el año 2020 a un casi 64% para el año 2021; esto denota que la entidad está altamente endeudada y puede generar insolvencia con las deudas a corto plazo. Mientras que la empresa Soluciones Integrales s en c S.A.S obtuvo unos porcentajes por debajo del 60% para el período 2019 al 2021, indicando un balance optimo con deudas mayores a un año.

Asimismo, el análisis financiero de la empresa facilita la toma de decisiones en materia de inversiones, planes de acción, financiación que identifican las fortalezas y debilidades de la empresa y realizan comparaciones con otras. Por ello, las empresas deben realizar estos análisis de forma estructurada, sistemática y periódica, siempre y cuando tengan una determinada organización acorde con las necesidades de la organización, realizados a través de una estructura

determinada y organizada y obtenidos en un plazo o tiempo límite. Tiempo específico para la toma de decisiones y el cambio en el período productivo de una organización.

Además, los indicadores de endeudamiento nos ayudaron a observar la importancia y el riesgo de la financiación, las empresas se mantuvieron en unos valores óptimos para su operación; aunque ya se venía presentando un punto alto en el costeo de sus activos, pero cada entidad debe prestar atención con las medidas correspondientes para afrontar las obligaciones a corto plazo, porque en ninguna de las dos entidades bajo del 90% de sus deudas a corto plazo. Esto puede ocasionar que se puede llegar a un nivel de iliquidez que no sea óptimo.

Adicionalmente, los indicadores de rentabilidad nos dieron a conocer la factibilidad que género la ayuda del gobierno nacional en sus empresas y más en las de servicio de transporte, y aunque los valores mostrados fueran óptimos, nos ayuda a determinar si realmente la entidad sea rentable para operar con normalidad. Se debe tener en cuenta la inversión que lleguen a generar mayor flujo de los activos y se siga reflejando un incremento en las ventas anuales. La empresa Blue Logistics S.A.S presentan una variación positiva en su margen de utilidad bruta, ya que paso de un porcentaje del 14% para el año 2019 a un 22% para el año 2021; esto denota que la entidad aumento su rentabilidad antes de impuestos, intereses y depreciación. Mientras que la empresa Soluciones Integrales s en c S.A.S obtuvo una reducción en los porcentajes de rentabilidad pasando de un casi 31% para el año 2019 a un 27% para el año 2021; esto podría implicar que no se logre una cobertura sobre los gastos de impuestos, intereses, depreciación y deudas a corto plazo.

Por último, se espera que las decisiones de cada gerencia sean de acuerdo con los porcentajes y valores realizados, estos amparan el balance de la operación y seguir contribuyendo a las necesidades implantadas por la pandemia.

## BIBLIOGRAFÍA

- AMAT, Oriol. Análisis Económico financiero. [s.l.]: Gestión 2000, 1996.
- COLOMBIA. Decreto 558 del 15 de abril de 2020 [en línea]. (15, abril, 2020) [consultado el 19, octubre, 2023]. Disponible en Internet: <<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20558%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>>
- CONSEJO TECNICO DE LA CONTADURIA PUBLICA. Ley 1314 del 13 de julio de 2009. Colombia: 2009, <https://www.ctcp.go.co/publicaciones/anos-antteriores/esquema-ley-1314-del-13-de-julio-de-2009/esquema-ley-1314-de-2009>
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, Artículo 365 <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-12/capitulo-5/articulo-365>
- DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE FUNCION PUBLICA. Decreto 768 del 2020. Colombia: Bogotá. 2020, [https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=126721](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=126721)
- DUARTE, Luis Alberto. GARCÍA, Omar. Estudio de factibilidad para la creación de una empresa dedicada al cargue y descargue de mercancía en centro de distribución grupo éxito en el municipio de Funza. Facatativá: Universidad de Cundinamarca, 2019 <https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/3129/ESTUDIO%20DE%20FACTIBILIDAD%20PARA%20LA%20CREACION%20DE%20UNA%20EMPRESA%20DEDICADA%20AL%20CARGUE%20Y%20DESCARGUE%20DE%20MERCANCIA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- FRANCO MORALES, Mario. Análisis financiero de las empresas de servicio público de transporte de carga en Colombia. Bogotá: Oficina de regulación económica, 2009. Pag 3. [file:///C:/Users/jvelasco/Downloads/Analisis Financiero Empresas transporte carga.pdf](file:///C:/Users/jvelasco/Downloads/Analisis%20Financiero%20Empresas%20transporte%20carga.pdf)
- GÓMEZ, Luisa. CASTRO, Carlos. Diagnostico empresarial para la empresa Transportes Saferbo S.A en la sede principal de la ciudad de Bogotá D.C. Soacha: Universidad de Cundinamarca, 2018 <https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/1093/Diagnostico%20Empresarial%20para%20la%20Empresa%20Transportes%20Saferbo%20S.A.%20en%20la%20Sede%20Principal%20de%20la%20Ciudad%20de%20Bogota.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- HÉRORES DEL TIMÓN, Normatividad de transporte de carga terrestre en Colombia. Mosquera, 2023 <https://www.heroesdelimon.com/es/normatividad-de-transporte-de-carga-terrestre-en-colombia>

LÓPEZ, María Teresa y GENTILE, Natacha. Sistema de indicadores económicos y sociales: la importancia del análisis integrado. Nulan [página web]. (29, agosto, 2008). [Consultado el 29, agosto, 2023]. Disponible en Internet: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1037>

MALDONADO, Fernando Guillermo. Formulación y evaluación de proyectos. Ecuador: Universidad de Cuenca, 2006. <https://www.marcoteorico.com/curso/115/desarrollo-de-emprendedores/943/evaluacion-financiera>

MARTÍNEZ, Becky. TRIBALDOS, Yuli. Estudio Técnico Y Financiero De La E.I.C.E. Terminal De Transportes De Fusagasugá – Cundinamarca. Fusagasugá: universidad de Cundinamarca, 2017 <https://repositorio.ucundinamarca.edu.co/bitstream/handle/20.500.12558/1926/ESTUDIO%20T%c3%89CNICO%20FINANCIERO%20DE%20LA%20E.I.C.E.%20TERMINAL%20DE%20TRANSPORTES%20DE%20FUSAGASUG%c3%81%20%e2%80%93%20CUNDINAMARCA.pdf?sequence=1&isAllowed=1>

MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCION SOCIAL. Colombia confirma su primer caso de COVID-19. Colombia :Bogotá, 2020 <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-confirma-su-primer-caso-de-COVID-19.aspx>

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Informe macro: aporte del sector transporte en la reactivación económica. Bogotá, 2021 [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones\\_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf)

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Informe macro: aportes del sector de aportes en la reactivación económica. Colombia: Bogotá, 2022. [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones\\_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf)

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 1232 del 2066. Colombia: Bogotá. 2006, <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=19977>

MORELOS, José. FONTALVO, Tomas. DE LA HOZ, Efraín. Análisis de los indicadores financieros de las sociedades portuarias de Colombia. Colombia: Universidad de Cali, 2012 <https://www.redalyc.org/pdf/2654/265424601002.pdf>

Portafolio. El transporte de carga cayó 8.1% por pandemia. Bogotá: Economía, 2021. <https://www.portafolio.co/economia/el-transporte-de-carga-cayo-8-1-por-pandemia-549930>

RINCON MUNAR, Jhoan Nicolas. Productividad de carga por carretera en Colombia: Universidad del externado de Colombia, 2019 <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/d76bda8b-ef66-4ea4-af1f-19081c27bf/content>

SECRETARIA DITRITAL DE MOVILIDAD. Ley 769 del 2022. Colombia: Bogotá. 2022, [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito\\_3704\\_0.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf)

SECRETARIA JURIDICA DISTRITAL. Decreto 173 del 2001. Colombia: Bogotá. 2001, .

SIERRA, Yessica María. SILVA, Yeiner. RODRIGUEZ, Juan Sebastián. Estrategias de mejoramiento de empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y área metropolitana: Unidades Tecnológicas de Santander, 2019 [https://repositorio.uts.edu.co:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1215/18R-DC-95 informe final.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uts.edu.co:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1215/18R-DC-95%20informe%20final.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

THOMPSON, Janeth. Tipos de evaluación, Colombia, 2009 <http://todosobreproyectos.blogspot.com/2009/01/tipos-de-evaluacion.html>

WANDURRAGA VARGAS, Diego Armando. La importancia del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia COVID 19: Universidad militar nueva Granada, 2021. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/39830/DiegoArmandoWandurragaVargas2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

WANDURRAGA, Diego. La importancia del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia COVID 19. Zipaquirá: Universidad nueva granada, 2021 <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/39830/DiegoArmandoWandurragaVargas2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>