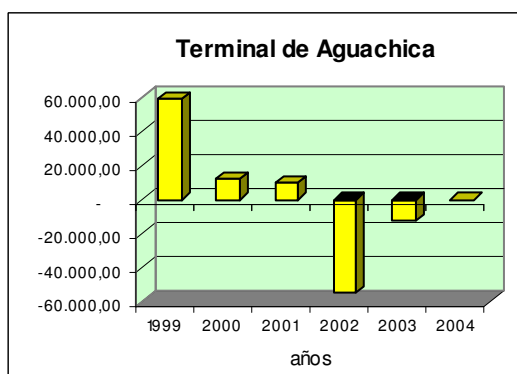
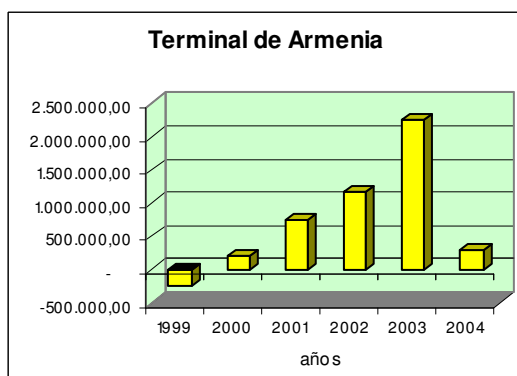


1. CAPITAL NETO DE TRABAJO

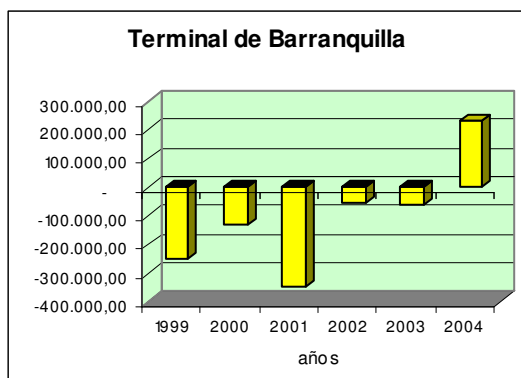
A continuación se presenta el comportamiento de esta relación en cada una de las terminales de transporte.



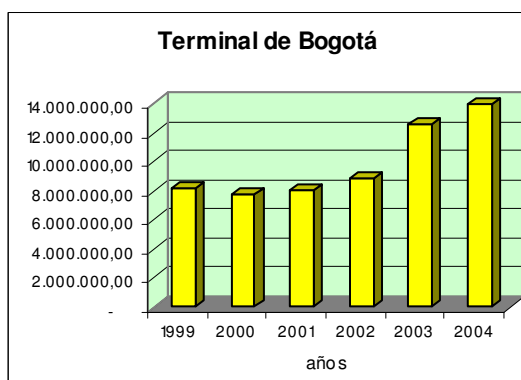
El capital neto de trabajo de la Terminal de Aguachica presentó un comportamiento decreciente. En el año 2000 el pasivo corriente registró un aumento en la cuenta de otros pasivos, disminuyendo su capacidad de responder inmediatamente por sus obligaciones. Durante el año 2002 presentó un capital neto de trabajo negativo a causa de un aumento en la cuenta de Impuestos, gravámenes y tasas impidiendo que la Terminal pueda responder por sus responsabilidades a corto plazo; para el año 2003 la Terminal subsanó sus obligaciones financieras, disminuyendo sus pasivos a corto plazo, sin embargo sus activos alcanzaban apenas a responder por ellas sin generar alguna utilidad después de ello; para el año 2004 volvió a decrecer debido a que las deudas provisionadas debieron ser canceladas.



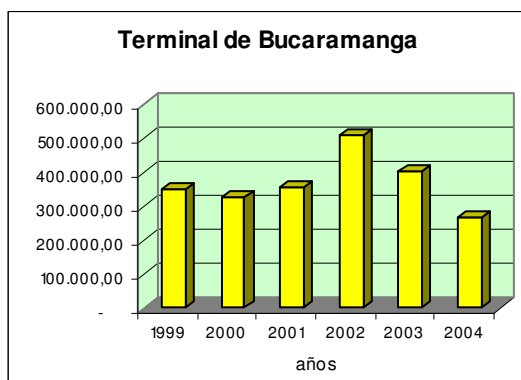
El capital neto de trabajo de la Terminal de Armenia ha presentado un comportamiento positivo, sin embargo en el año 2004 registró una disminución en las inversiones, ocasionando que los activos corrientes disminuyeran, sin embargo nunca ha sido negativo.



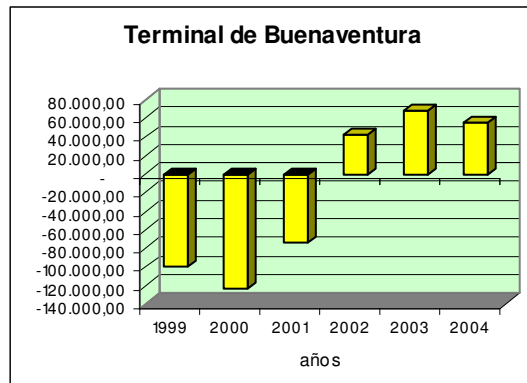
El comportamiento de la Terminal de Barranquilla ha sido negativo, no tiene capital neto de trabajo, ya que en caso de tener que responder inmediatamente por sus obligaciones a corto plazo, sus activos no serían suficientes y generarían una pérdida. El año más crítico fue el 2001 debido a un aumento en la cuenta de Impuestos, gravámenes y tasas; En el año 2004 la tendencia fue positiva para la terminal ya que el indicador presentó que se tenía un capital suficiente para realizar las inversiones presentes y futuras.



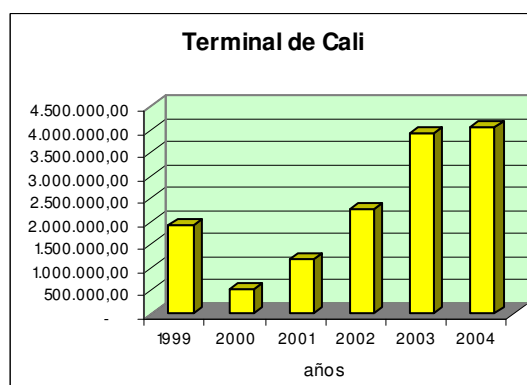
La Terminal de Bogotá presenta un capital neto de trabajo positivo y en permanente crecimiento; en caso de responder por sus obligaciones a corto tiempo inmediatamente la empresa quedaría con un capital de más o menos \$10.000 millones de pesos. En el año 2004 tuvo un incremento importante a causa de un aumento en su efectivo.



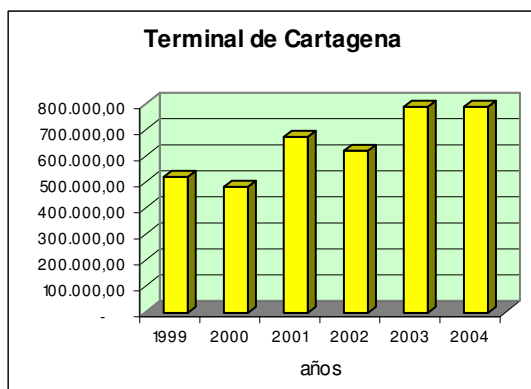
El comportamiento del capital neto de trabajo durante el período 1999 –2004 para la Terminal de Bucaramanga fue positivo, registrando en el año de 2002 el máximo incremento a causa de sus inversiones.



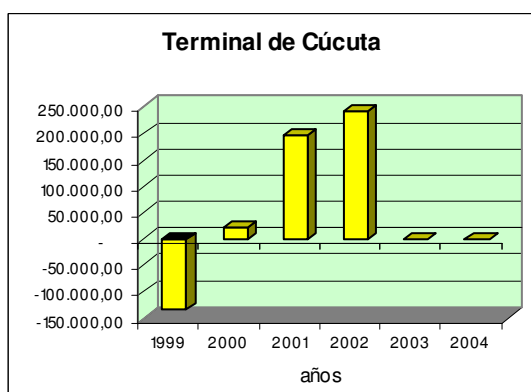
El capital neto de trabajo de Buenaventura para los años 1999, 2000 y 2001 tuvo un comportamiento negativo sin embargo durante el periodo 2002 - 2004 la Terminal disminuyó la cartera de las obligaciones laborales y la de los acreedores; de la misma forma se registró un incremento en los activos por la cuenta de deudores e igualmente disminuyó los pasivos.



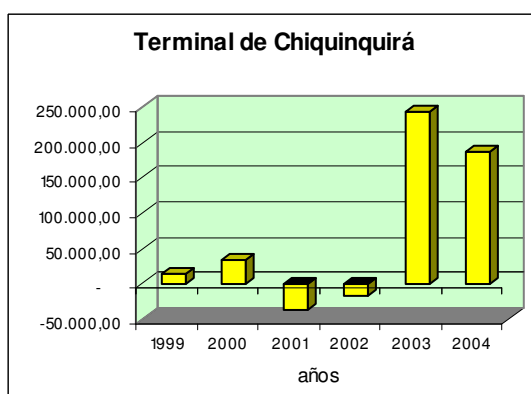
El capital neto de trabajo de la Terminal de Cali presenta un comportamiento creciente; sin embargo en los años 1999 a 2000 se presentó una disminución en los activos a causa de una reducción de sus inversiones por \$1.000 millones. A partir del año 2001 a 2004 registra un crecimiento constante y creciente.



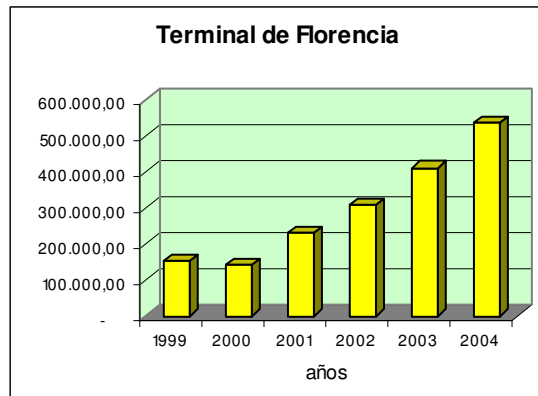
La terminal de Cartagena presenta una buena relación de capital de trabajo; si la empresa debiera asumir sus obligaciones de corto plazo inmediatamente, arrojaría una utilidad que para el año 2004 sería mayor a \$800 millones.



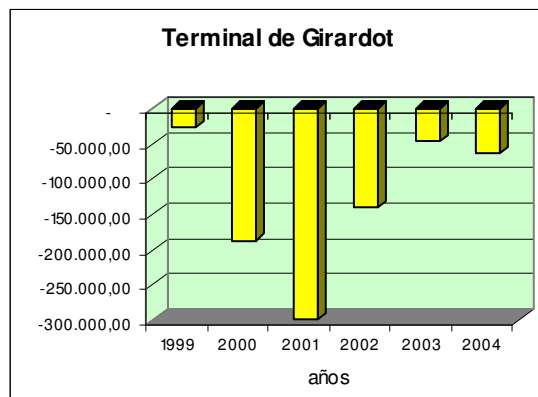
La Terminal de Cúcuta para el año 1999 presentaba un capital neto de trabajo negativo, mostrando una alta recuperación en el año 2000 debida a un aumento en su efectivo y sus cuentas por cobrar en más de \$80 millones y una disminución de sus obligaciones laborales y operaciones de crédito publico. Para el año 2001 la cuenta de efectivo aumentó en más de \$100 millones ocasionando un aumento en su activo, lo cual permite que pueda responder con sus obligaciones a corto plazo inmediatamente. No ha reportado información en los años 2003 y 2004



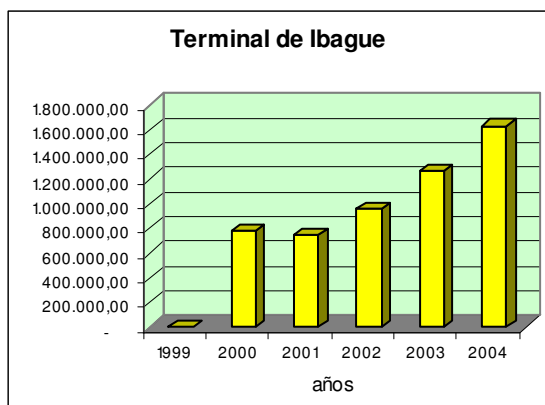
Durante el año 2001 las inversiones en esta Terminal las inversiones y las cuentas por cobrar aumentaron generando un capital de trabajo negativo; sin embargo en el siguiente año 2002 se logró una disminución en las cuentas por pagar mejorando su situación. En el año 2003 y 2004 las cuentas de inversiones y efectivo disminuyeron considerablemente presentando un capital de trabajo positivo.



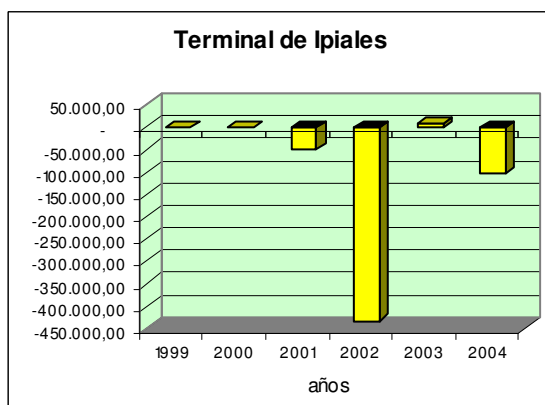
El capital neto de trabajo de Florencia, en el periodo comprendido entre 1999 a 2004 presenta un comportamiento creciente y constante, debido a un aumento en sus inversiones.



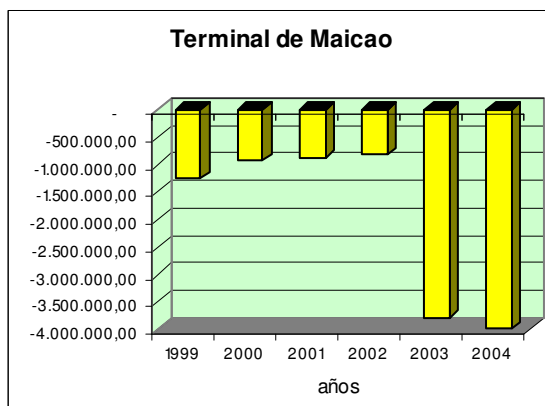
El capital de trabajo de Girardot es negativo; su punto mas crítico se registró en el año 2001 debido a una disminución de sus activos por su cuenta de deudores y sus cargos diferidos, originando que en ese momento la empresa no pudiera responder por sus obligaciones a corto plazo inmediatamente, para los siguientes años ha presentado leve mejoría; sin embargo no deja de ser negativo.



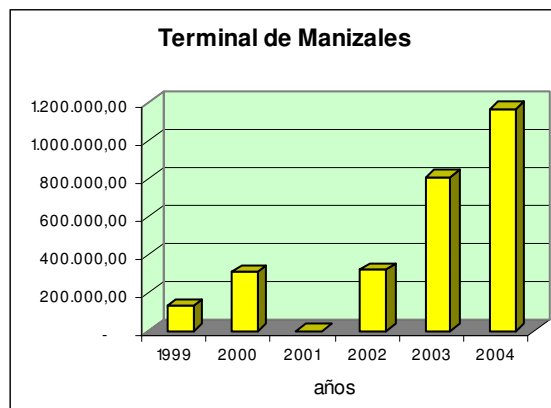
El capital de trabajo de Ibagué es positivo y creciente, llegando en el último año 2004 a \$1.600 millones de pesos.



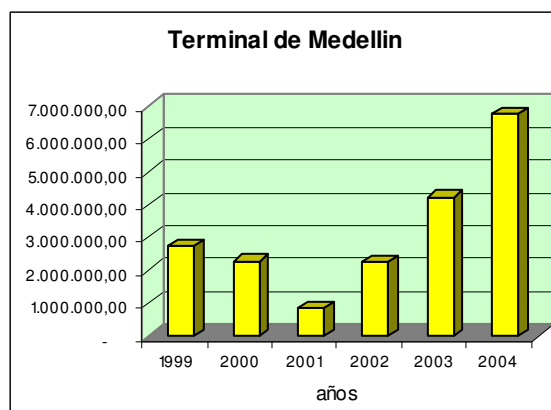
El comportamiento de la Terminal de Ipiales es decreciente, en el año 2002 llegó a su punto mas crítico a causa de un aumento en sus cuentas por pagar y sus pasivos estimados y provisiones en más de \$250 millones, imposibilitando a la empresa para responder con sus obligaciones a corto plazo. A pesar de lo anterior presentó una acentuada mejoría durante el año 2003, pero en el año 2004 volvió a decrecer.



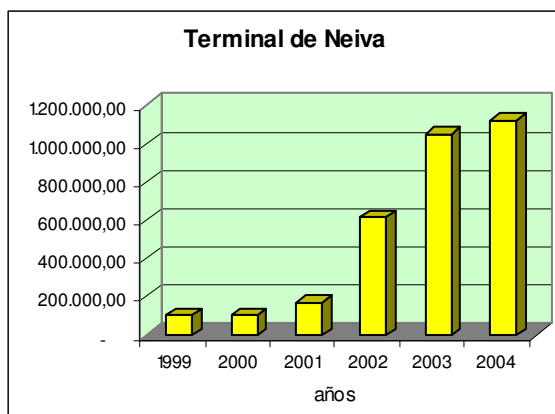
El capital neto de trabajo fue negativo y tuvo su punto más crítico en el año 2004 ya que sus obligaciones financieras aumentaron en \$3.000 millones empeorando aún más la situación de la Terminal en el corto plazo.



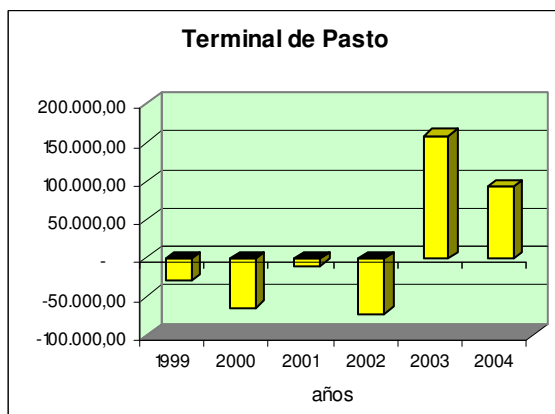
El capital de trabajo neto para la terminal de Manizales ha sido creciente y positivo llegando a alcanzar en el 2004 los 1.170 millones de pesos disponibles para inversiones en el corto plazo.



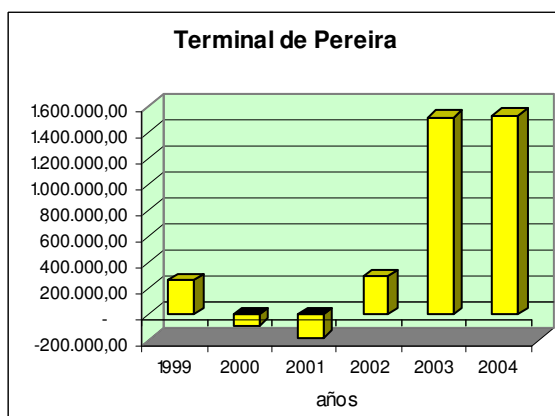
La Terminal de Medellín presenta un comportamiento positivo; sin embargo en el año 2001 presento una caída a causa de una disminución de mas de \$1.000 millones de pesos en sus inversiones, los cuales fueron recuperados nuevamente en los siguiente años.



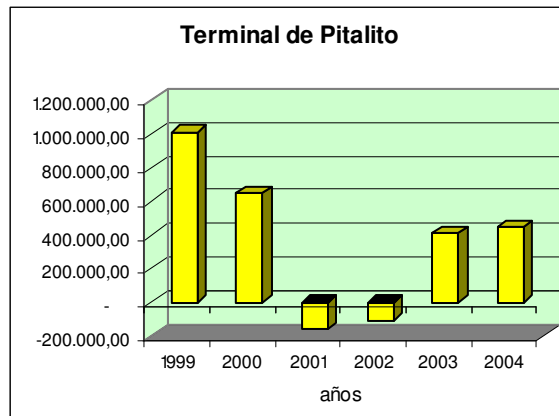
El comportamiento de Neiva es creciente ya que aumentan sus activos y disminuyen sus pasivos constantemente, permitiéndole responder por sus obligaciones de corto plazo inmediatamente si fuera necesario.



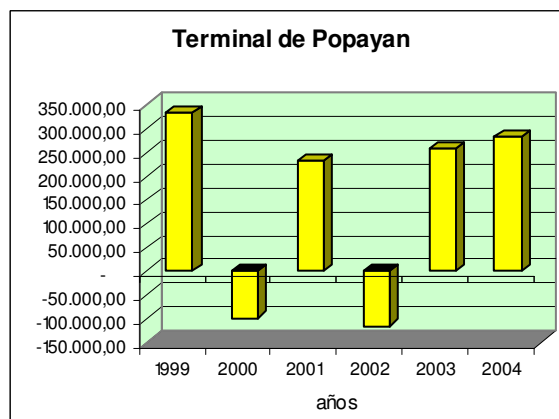
El comportamiento de Pasto es irregular debido a las variaciones en su cuenta de efectivo y de inversiones, lo mismo que en el aumento de sus pasivos. Sin embargo el comportamiento ha sido negativo y la empresa no tendría como responder por sus obligaciones; sin embargo registró mejoramiento en el 2003, aunque en el 2004 esta tendencia disminuyó.



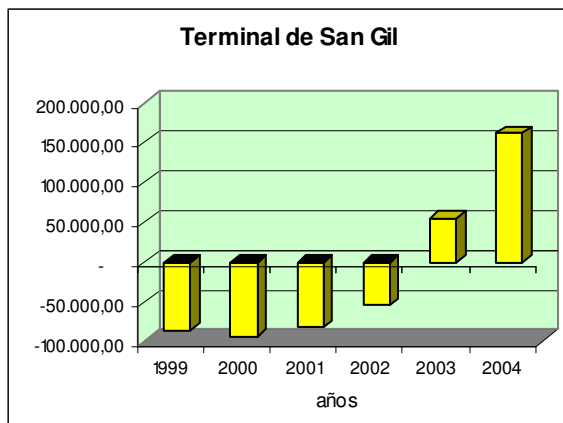
En el año 2000 la terminal de Pereira tuvo una caída en su capital de trabajo neto a causa de que los rubros de efectivo y cuentas por cobrar se redujeron, disminuyendo los activos para responder con sus responsabilidades a corto plazo; esta situación se agravó en el año 2001; para el 2002 el efectivo y las cuentas por cobrar se mejoraron; en el 2003 las inversiones aumentaron en \$1.980 millones de pesos mejorando su capital de trabajo y en el 2004 supero los \$1.533 millones de pesos.



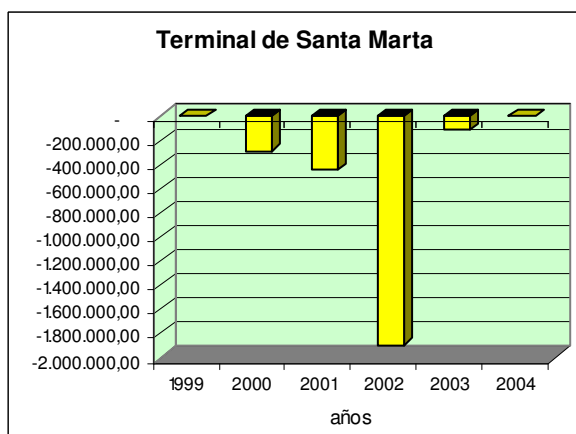
En el año 1999 la Terminal de Pitalito mostró un capital de trabajo positivo e importante; en los años 2000 y 2001 presentó una disminución causada por el aumento en su pasivo en el rubro de gastos financieros por pagar; para los años 2003 y 2004 la cuenta en bancos reveló un aumento volviendo a mejorar su capital neto de trabajo.



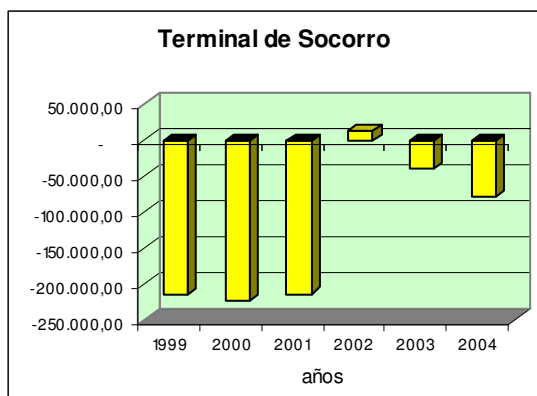
El comportamiento de la Terminal de Popayán es irregular, en un período es positivo y el otro negativo y así sucesivamente, debido a aumentos en las cuentas por pagar, disminuciones en las inversiones, o en el efectivo, creando un capital neto de trabajo inconstante. En el año 2004 se presentó un crecimiento de capital alcanzando la suma de 283.000 millones de pesos.



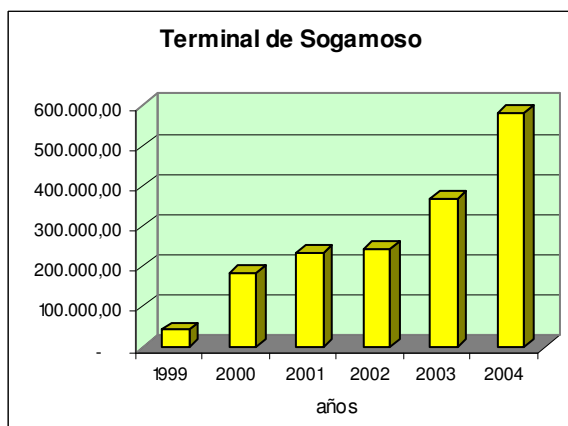
El capital neto de trabajo es negativo para la Terminal de San Gil, no puede responder inmediatamente por sus obligaciones a corto plazo. En los años 2003 y 2004 presento una recuperación debido a una disminución en sus pasivos en la cuenta de obligaciones financieras y de impuestos, gravámenes y tasas, y así mismo aumento su activo en la cuenta de efectivo reportando un capital neto de trabajo positivo.



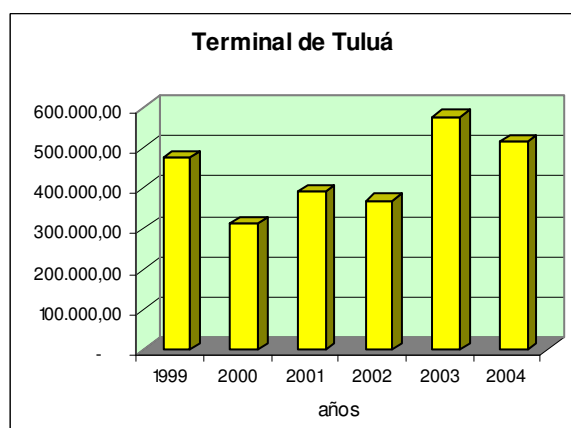
El capital neto de trabajo de Santa Marta es negativo lo cual significa que no puede responder por sus obligaciones a corto plazo; para el año 2002 presenta una notoria disminución a causa de un aumento en las cuentas por pagar aumentando aun más su pasivo, disminuyendo esta tendencia en el año 2003 aunque no tenemos información para el año 2004 .



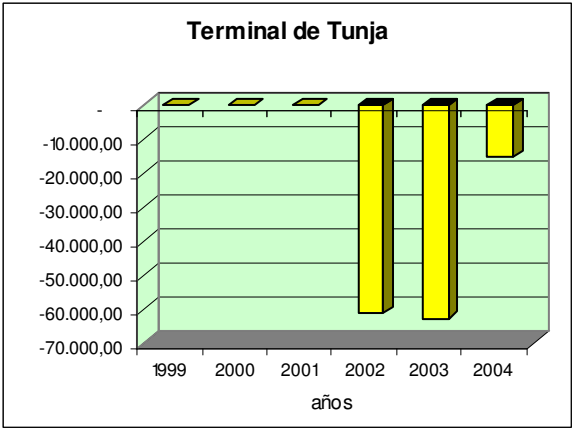
La Terminal de Socorro tiene un capital neto de trabajo negativo en los años 1999, 2000 y 2001; para el 2002 tuvo una mejora a causa de un pago de sus deudas financieras y disminución en sus pasivos estimados, sin embargo la recuperación no fue constante y para los años 2003 y 2004 volvió a disminuir.



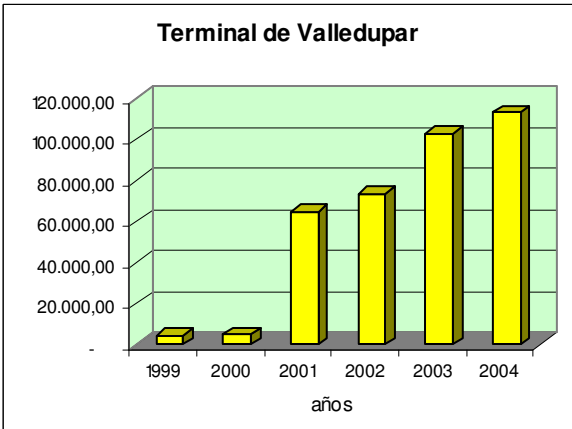
La terminal de Sogamoso presenta un capital neto de trabajo positivo y en crecimiento, permitiéndole que si en caso de tener que responder inmediatamente por sus obligaciones a corto plazo, quedaría con alguna utilidad.



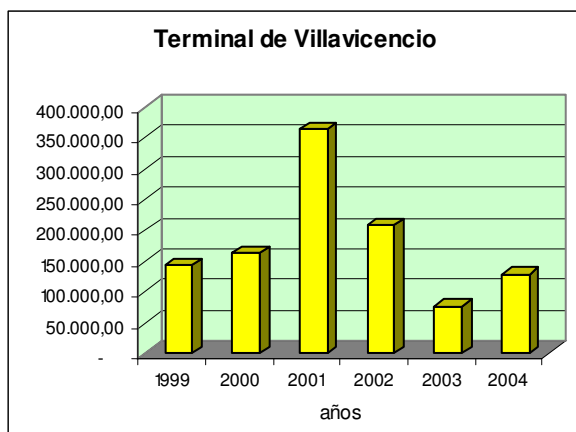
El comportamiento del capital de trabajo neto es positivo y constante con una buena capacidad de responder por sus obligaciones a corto plazo inmediatamente y generar aun así utilidad.



La Terminal de Tunja presenta un capital de trabajo neto negativo, sin embargo es una empresa que históricamente viene de otra clase de administración. Fue entregada en concesión en el año 2002 y por lo tanto es normal que comience su funcionamiento en pérdidas.



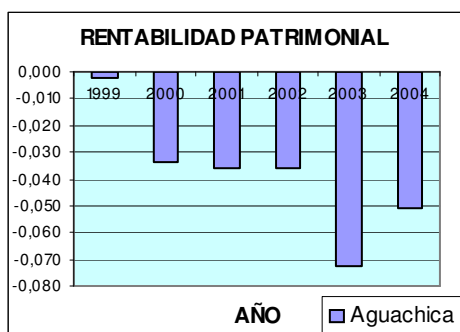
La Terminal de Valledupar tiene un comportamiento de su capital de trabajo positivo y creciente, con posibilidades de responder por sus obligaciones a corto plazo.



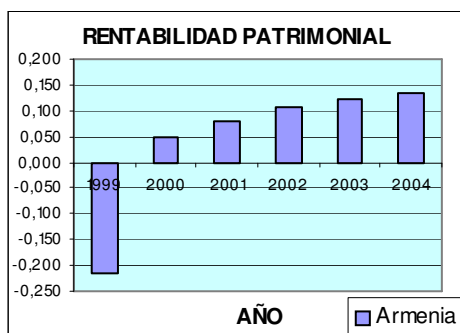
El comportamiento de la terminal de Villavicencio en su capital de trabajo es positivo, en el periodo 2001 llego a un punto máximo a causa de un aumento en sus inversiones, históricamente siempre ha respondido por sus obligaciones a corto plazo y adicionalmente generar utilidades.

2. RENTABILIDAD PATRIMONIAL

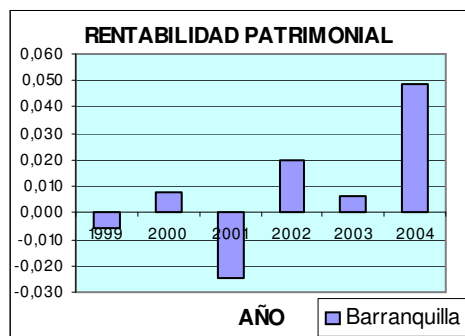
A continuación se analizará el comportamiento de la rentabilidad patrimonial en cada una de las terminales homologadas del país



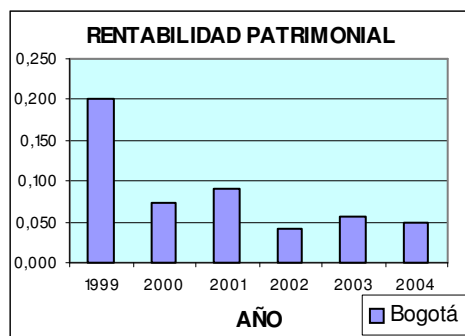
La Terminal de Aguachica muestra una rentabilidad del patrimonio en decrecimiento y negativa, es decir que en el transcurso de los años los propietarios están perdiendo, es decir que sus inversiones están reportando pérdidas.



En el año 1999 la Terminal de Armenia registró una Rentabilidad Patrimonial negativa debido a que los ingresos operacionales no alcanzaron a cubrir los Costos del servicio, administración y ventas dejando una Utilidad después de impuestos negativa; durante los años 2000 y 2001 se presentó una recuperación en la rentabilidad debido a que sus ingresos operacionales prácticamente se duplicaron y los costos operacionales disminuyeron convirtiéndose en costos no operacionales; en los años 2002 y 2003 aunque los ingresos operacionales disminuyeron, los costos también lo hicieron volviendo otra vez a ser mayores los costos operacionales y aumentando cada vez la utilidad después de impuestos. En el año 2004 la rentabilidad operacional registra una tendencia al aumento debido a un crecimiento de los ingresos operacionales y a un manejo excelente de las inversiones.

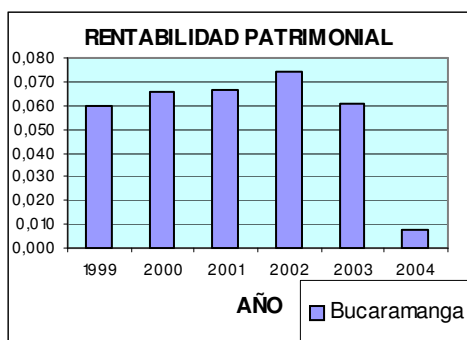


La Rentabilidad Patrimonial de la Terminal de Barranquilla presenta un comportamiento irregular: aunque los ingresos operacionales presentan incrementos proporcionales año a año, y los costos del servicio, administración y ventas tienen incrementos similares, los costos no operacionales son más altos en los años 1999 y 2003. En el año 2001 los costos operativos crecieron un 17,3% respecto al 2000 y los ingresos operacionales sólo un 7,4%, lo cual generó una utilidad después de impuestos negativa. En el año 2004 se presentó un crecimiento importante en la rentabilidad del patrimonio superando el 4% respecto a los años anteriores debido al crecimiento de sus ingresos y a un manejo mesurado de los gastos.

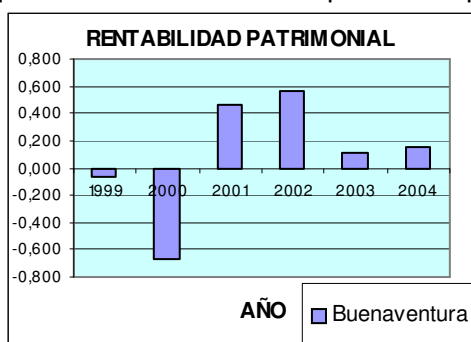


La Rentabilidad Patrimonial de la Terminal de Bogotá, registró en 1999 el mayor porcentaje debido, primero a la Utilidad después de impuestos 40.8% más alta que en el año 2000 y un Patrimonio en 1999 de casi la mitad del patrimonio en el año 2000.

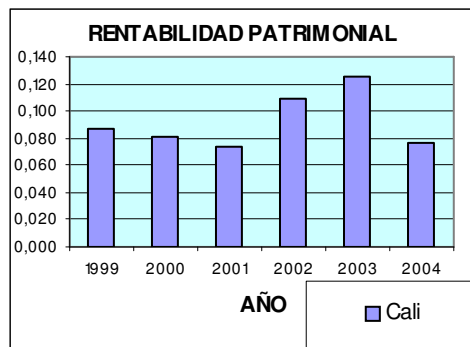
En el año 2004 el crecimiento fue moderado respecto al año 2003 ya que el rendimiento de sus activos solo alcanzó el 5%.



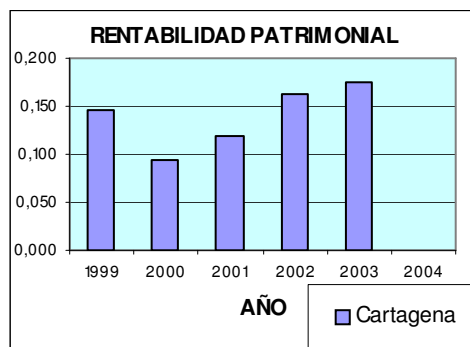
La terminal de Bucaramanga presenta una rentabilidad patrimonial positiva, entre el 6% y 8%, lo cual quiere decir que los propietarios de la Terminal están recibiendo una buena rentabilidad en su inversión; sin embargo comparada con otras posibilidades de inversión puede decirse que está baja. En el año 2004 la rentabilidad siguió en descenso alcanzando solo un crecimiento del 1% lo cual indica que el capital invertido por los accionistas están perdiendo poder ante otras posibilidades del mercado.



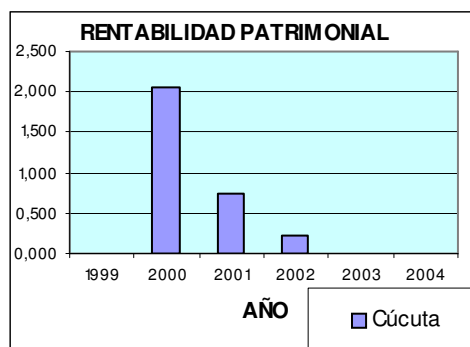
La Terminal de Buenaventura presentó una rentabilidad de casi el 80% negativo en el año 2000, a causa de una pérdida del ejercicio originada por el aumento de los gastos operacionales, lo cual significa que los propietarios en ese año estarían perdiendo, sin embargo la recuperación para el año 2000 fue bastante satisfactoria; en el 2001 su rentabilidad superaba el 40%, la actividad de la empresa mejoró aumentando los ingresos recibidos por servicios de tránsito y transporte y a su vez disminuyeron los gastos, mejorando la utilidad y afectando de la misma manera el patrimonio. Para el año 2002 la rentabilidad era del 60% una tasa que en el mercado es casi imposible de encontrar, para el 2003 desmejoró su comportamiento a causa de un aumento en sus gastos que tuvo un efecto negativo en la utilidad del ejercicio y el patrimonio. En el año 2004 ha mejorado su comportamiento alcanzando el 2% por una recuperación de la rentabilidad en la actividad.



La terminal de Cali presenta una tasa de rentabilidad operacional constante y positiva pero no implica que sea la mejor opción para sus propietarios ya que llega solo hasta el 14%, el capital aportado por sus propietarios es alto sin embargo deberían poder recibir una mejor rentabilidad, debe esperarse una evolución de esta rentabilidad. En el año 2004 esta tendencia ha disminuido alcanzando su patrimonio solo el 8% de rentabilidad.

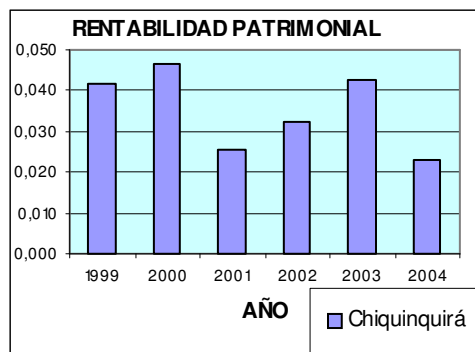


La rentabilidad patrimonial presenta continuo crecimiento gracias al incremento en los ingresos recibidos por servicios de tránsito y transporte, alcanzo una rentabilidad del 18%.

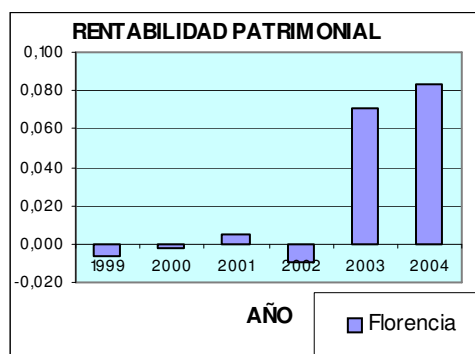


La Terminal de Cúcuta presentó una rentabilidad patrimonial que superaba las expectativas de los propietarios hasta llegar a un 250% en el año 2000, lo cual le permitió incrementar su patrimonio; para el 2001 su rentabilidad era mas del 50%, y ha

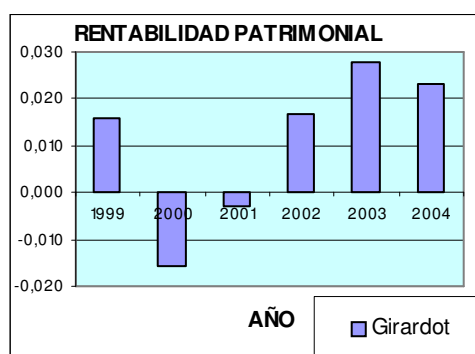
presentado una disminución a causa de un aumento más que proporcional en sus gastos que en los ingresos. Esta tendencia permanece en los últimos años.



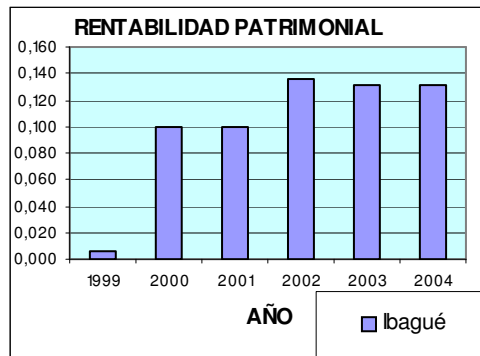
En la Terminal de Transporte de Chiquinquirá la rentabilidad patrimonial es positiva y creciente, sin embargo solo llega al 5%. Los propietarios no están perdiendo pero su costo de oportunidad puede ser alto.



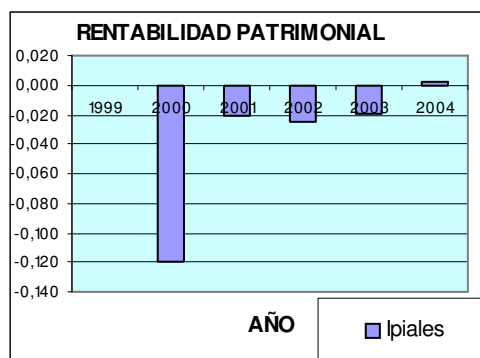
Hasta el año 2002 la terminal de Florencia no presentó rentabilidad patrimonial, llegando a ser negativa en un 1% ó positiva en el mismo porcentaje; sin embargo en los años 2003 y 2004 muestra una recuperación gracias al incremento en sus ingresos operacionales representando una rentabilidad patrimonial aproximada del 80%.



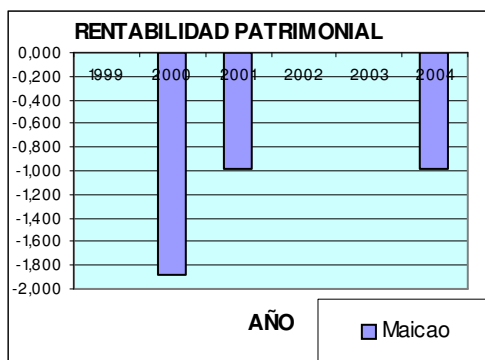
En general su rentabilidad operacional ha sido positiva aunque solo llega hasta el 3%, en el 2000 presenta una caída en su comportamiento debido a un aumento en sus gastos operacionales, sin embargo en los años 2002 a 2003 se recuperó y creció su rentabilidad alcanzando el índice del 30%, en el año 2004 vuelve a descender su rentabilidad en 8% respecto al 2003 significando una baja competitividad de la actividad frente a otros mercados.



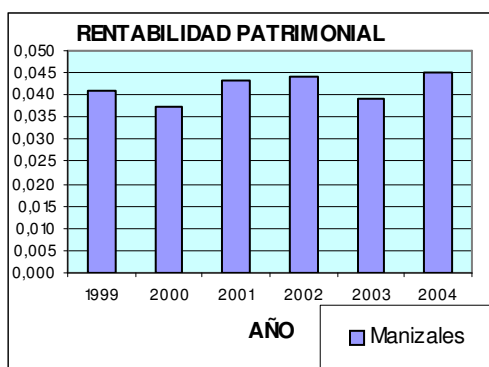
La terminal de Ibagué es una de las pocas terminales que ha tenido un aumento permanente de su rentabilidad patrimonial ya que desde el año 2000 al 2004 presenta una rentabilidad entre el 10% y el 14% positiva y creciente, frente a las tasas que ofrecen en el mercado es excelente lo que se traduce en que los propietarios están presentando buenos resultados de su inversión.



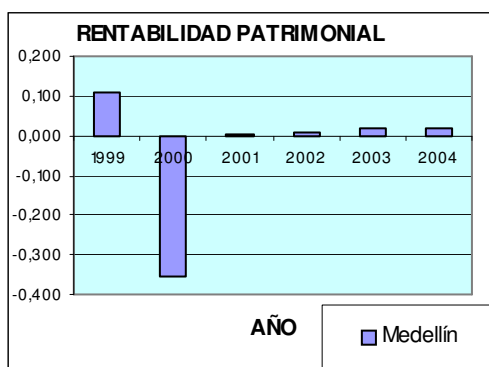
La terminal de Ipiales presentó en desde el año 2000 hasta el 2003 una rentabilidad negativa para los accionistas alcanzando el 12% en el año 2000 y registrando una pérdida en su ejercicio. Sin embargo en el año 2004 ha tratado de recuperarse aunque aún su rentabilidad apenas alcanza un mínimo resultado positiva.



La Terminal de Maicao durante los años 2000 a 2004 ha presentado una pérdida constante del patrimonio de los accionistas en la actividad, el cual ha rebasado perdidas hasta del 200% lo cual se traduce en que la terminal esta generando perdidas sobre el patrimonio de los accionistas frente a otras actividades de mayor rendimiento en el mercado.

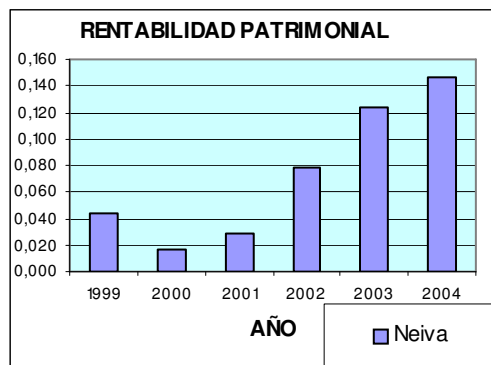


La terminal de Manizales presenta una rentabilidad patrimonial positiva constante, aunque muy baja, ya que solo alcanza el 4,5%. Sin embargo para el año 2003 se redujo aún más llegando a niveles de menos de 3.7 % recuperando posteriormente su rentabilidad en el año 2004 en un índice del 4.5%.

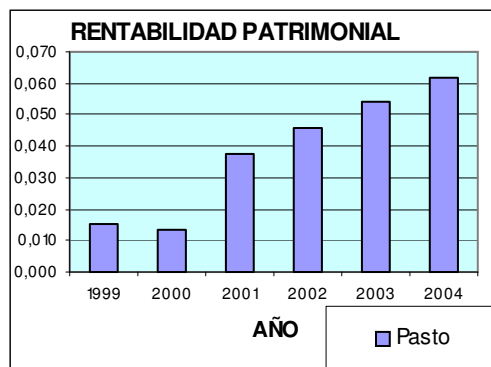


La Terminal de Medellín comenzó con una rentabilidad aceptable. Sin embargo para el 2000 su comportamiento mostró una rentabilidad negativa de -35%, a pesar de no

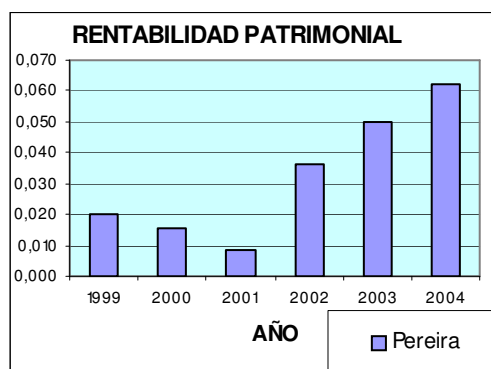
presentar pérdidas; la rentabilidad que genera el capital mas alto aportado entre todas las terminales no supera las expectativas de los inversionistas. A partir del año 2001 hasta el 2004 la terminal presenta una rentabilidad del patrimonio positiva aunque no es la adecuada para los inversionistas.



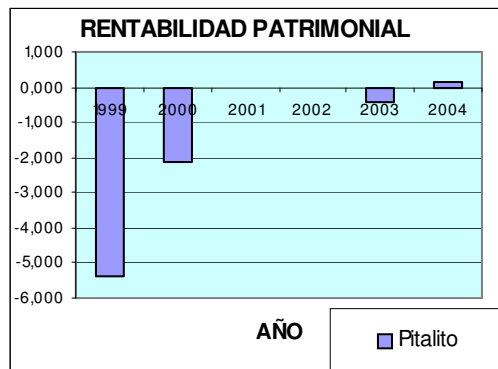
La rentabilidad patrimonial de la terminal de Neiva es positiva y creciente a partir del año 2000 a 2004, lo anterior porque los ingresos recibidos por servicios de transito y transporte presentan un comportamiento creciente, para el ultimo periodo estaba en el 14%, posiblemente crezca en los próximos años, los inversionistas han recibido buenos estímulos para mantener sus activos en la actividad.



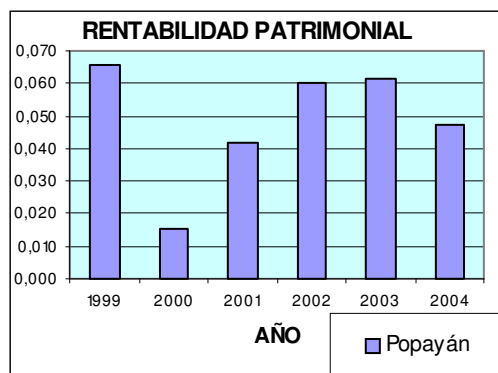
La terminal de Pasto presenta un comportamiento positivo y creciente, aunque muestra una recuperación en los años analizados, solo en el año 2004 mostró un aumento del 6% que sigue siendo muy bajo para los accionistas.



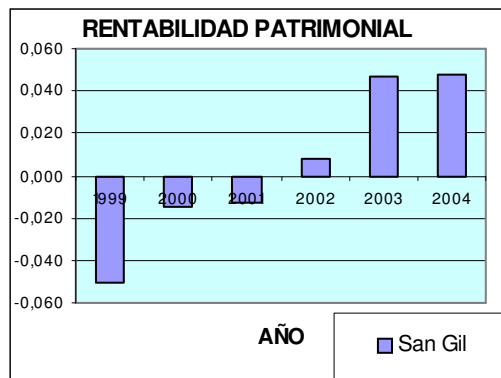
La terminal de Pereira presentó un comportamiento positivo; sin embargo para el 2001 su comportamiento desmejoró debido a un aumento significativo en sus gastos, disminuyendo su utilidad durante ese año; sin embargo a partir del año 2002 muestra recuperación, a pesar de lo anterior en el año 2003 solo alcanzó el 5% de rentabilidad, siguiendo en ascenso hasta el año 2004 en el que mostró una rentabilidad del 6% .



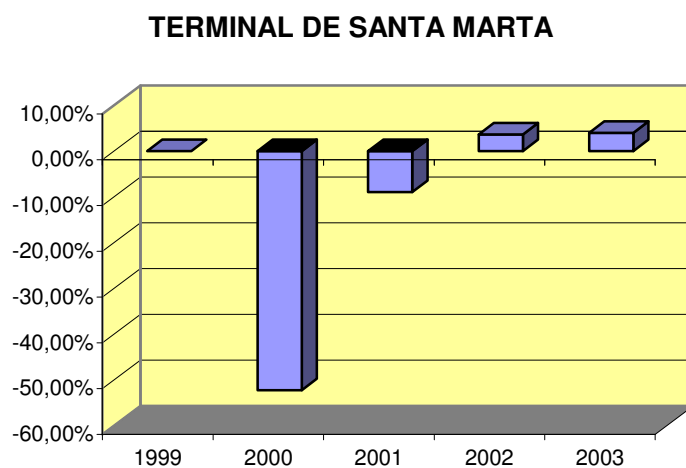
La terminal de Pitalito presenta una rentabilidad negativa preocupante: en 1999 llegó a su punto más bajo del -500%; los propietarios están perdiendo todo su capital aportado, e incluso quedarían debiendo. Durante los años siguientes, ha mostrado signos de recuperación llegando al -200% a causa de un aumento en sus ingresos operacionales por servicios de tránsito y transporte; sin embargo no alcanza aún a ser positiva; durante los años 2001, 2002 y 2003, la pérdida para los propietarios disminuye pero no responde a sus inversiones, en el año 2004 se vio una recuperación de su rentabilidad patrimonial manifestándose solo en un 1.3% el cual es un aliciente para los inversionistas en el corto plazo.



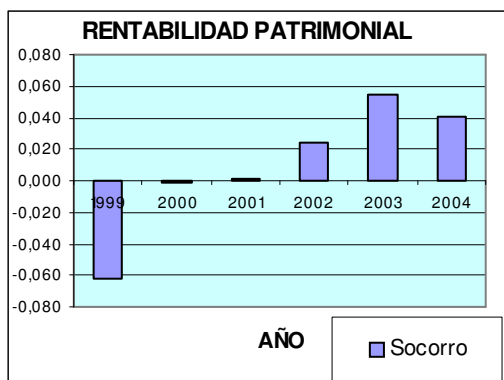
La terminal de Popayán mostró en el año 1999 rentabilidad superior al 6 %; para el 2000 tuvo una caída a causa de una disminución en sus ingresos no operacionales y así mismo un aumento en sus gastos no operacionales disminuyendo su utilidad comparada con los otros años, para los años siguientes sus ingresos operacionales por servicios de tránsito y transporte tienen un aumento hasta llegar nuevamente al 6% de rentabilidad para los propietarios, en el año 2004 nuevamente se evidenció un descenso en su rentabilidad patrimonial a causa de una disminución de sus ingresos operacionales el cual no es un indicador satisfactorio para los inversionistas.



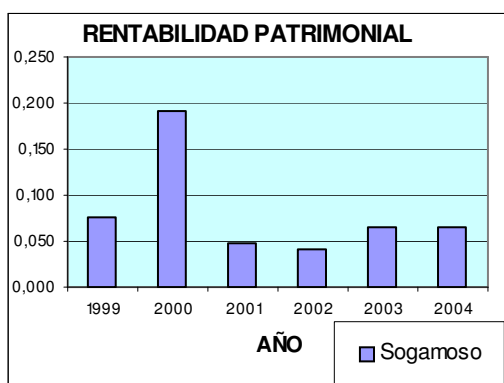
La terminal de San Gil presenta un comportamiento de clara recuperación: registró rentabilidad negativa durante los años 1999 a 2001 y durante los años 2002 a 2004 es positiva pero no satisfactoria; la utilidad del ejercicio no es constante lo cual se refleja en la rentabilidad para sus propietarios.



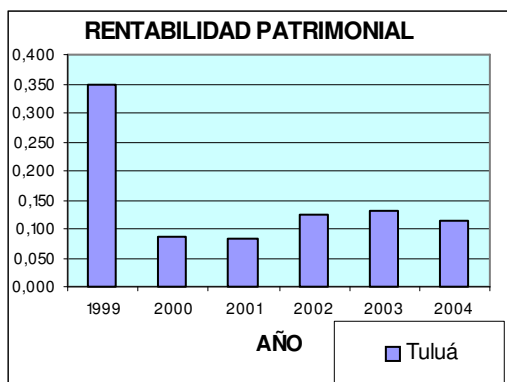
En el año 2000 la terminal de Santa Marta tenía una rentabilidad negativa de mas del 50%, sin embargo se recupera para el próximo año en el cual su déficit disminuye en casi \$1000 millones; para los dos últimos años presenta una rentabilidad del 10%, lo cual refleja que se ha hecho un gran esfuerzo, se debe evaluar los próximos periodos.



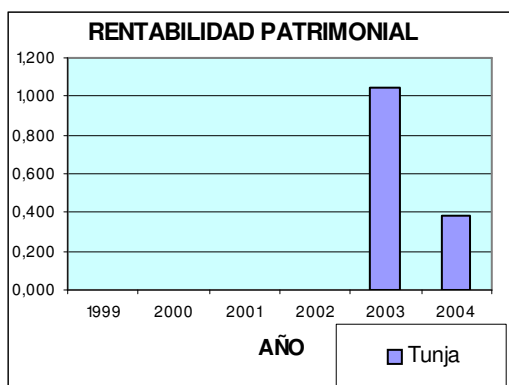
La terminal de Socorro presenta en el año 1999 una rentabilidad negativa del 6%; en los años 2000 y 2001 son casi neutros pero son años de recuperación y saneamiento en sus gastos no operacionales los cuales originaban su pérdida en el ejercicio. Para los dos años siguientes, 2002 y 2003 presenta rentabilidad del 6%, en el año 2004 disminuyó su rentabilidad frente al año anterior alcanzando solo el 4%, se espera que en los próximos años se logre un incremento en el indicador a través de políticas internas y de disminución de gastos.



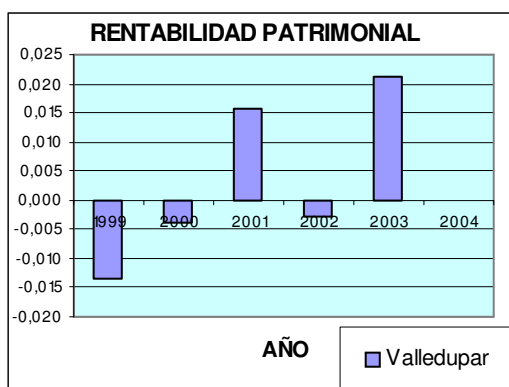
La terminal de Sogamoso tiene un comportamiento positivo en el año 2000 en el cual llegó al 20% de rentabilidad sin embargo no fue constante; esta mejora se debió a una disminución en sus gastos no operacionales, en el año 2001 tuvo una caída del 15% respecto al año anterior debido a un crecimiento desmesurado de sus gastos, a partir del año 2002 a 2004 la rentabilidad es creciente el cual muestra que el comportamiento del indicador es positivo pero sin alcanzar a superar el 6% de rentabilidad, el cual es muy bajo para los propietarios.



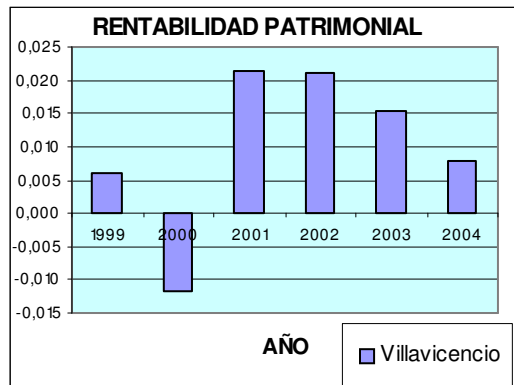
La terminal de Tuluá registró en el año 1999 una rentabilidad excelente para los propietarios del 35 %, sin embargo a causa de un incremento en su patrimonio que no es compensado por la utilidad generada en el ejercicio de ese año, pasó en el periodo 2000 a 2004 a niveles promedios cercanos al 10% los cuales no ha podido superar.



Durante su primer periodo de funcionamiento la Terminal de Tunja no presentó ninguna rentabilidad para los propietarios; sin embargo en el año 2003 llegó al 120%, una excelente rentabilidad, en el año 2004 este indicador disminuyó en un 60% respecto al año anterior el cual es preocupante para los inversionistas, debe ser evaluada en el futuro.



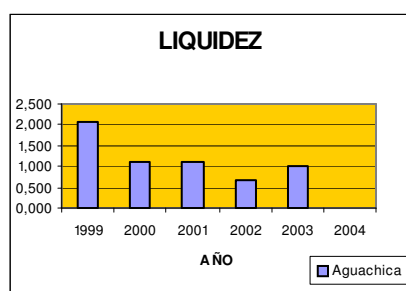
La rentabilidad patrimonial de la terminal de Valledupar es irregular: positiva en un año y al siguiente negativa; sin embargo no representa una gran pérdida para los inversionistas aunque tampoco no representa una buena inversión, debe analizarse el comportamiento en los próximos años.



Durante el año 2000 la rentabilidad de la terminal de Villavicencio desmejoró su rentabilidad a causa de un aumento más que proporcional en sus gastos operacionales; sin embargo para el 2001 y 2002 sus gastos disminuyeron y sus ingresos por servicios de tránsito y transporte aumentaron presentando un panorama positivo para los inversionistas, en el periodo 2003 – 2004 la tendencia del indicador es hacia la baja ya que su rentabilidad no supera el 1.5% debido a la falta de control de sus gastos. Debe analizarse la tendencia para los años siguientes, pues la actividad no presenta buenas perspectivas para los inversionistas.

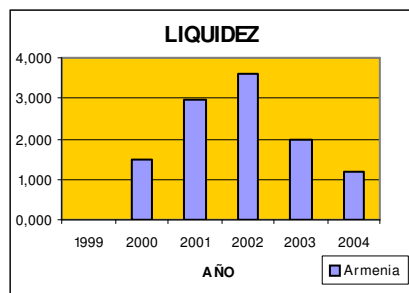
3. RAZÓN DE LIQUIDEZ

TERMINAL DE TRANSPORTE DE AGUACHICA



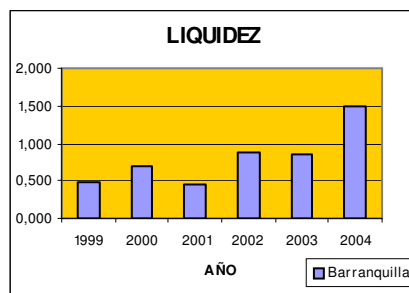
Como se ilustra en la gráfica la liquidez de la terminal ha decrecido en el transcurrir de los últimos cinco años, debido a un incremento acentuado de sus pasivos corrientes, pasando de un estado óptimo en 1999 de \$2.06 a un estado deficiente de \$0.90, en el año 2003; lo que quiere decir que en 1999 por cada \$1,00 que debía, tenía \$2.06 para responder y en el último año de análisis por cada \$1.00 que adeudaba tenía escasamente \$0.90 para responder a sus acreedores.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE ARMENIA



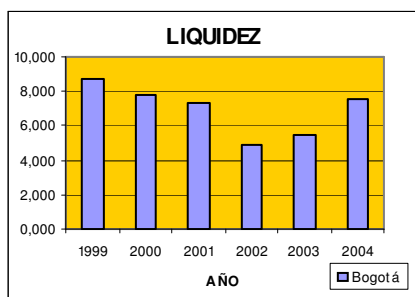
La sociedad ha venido recuperándose paulatina, aunque no consistentemente después del terremoto de 1999, partiendo en ese año con una liquidez de \$0.00 a \$1.96 en 2003, que es un indicador óptimo, queriendo decir los anterior que de no tener cómo responder a sus acreedores en el corto plazo a Diciembre 31 de 2003 por cada \$1,00 que adeudaba poseía \$1.96 para responder. En los años 2000 a 2002 reflejó una recuperación total; sin embargo es importante anotar que en los tres últimos años de análisis sufrió un incremento en sus pasivos corrientes lo que afectó notoriamente su liquidez pasando de \$3.60 en 2002 a \$1.96 en 2003 y \$1.17 en el 2004.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BARRANQUILLA



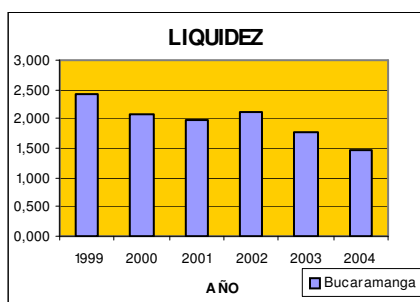
La empresa ha sostenido durante los años 1999 – 2001, un comportamiento deficiente en cuanto a su liquidez reflejando indicadores muy por debajo de lo ideal, oscilando entre \$0.48 y \$0.88 lo que no le permite cumplir de manera eficiente con sus acreedores en el corto plazo. En el periodo 2002 a 2004 ha evolucionado positivamente llegando a alcanzar en el 2004 una liquidez del \$1.48 lo que se traduce en que sus activos corrientes son superiores comparados con sus pasivos corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTA



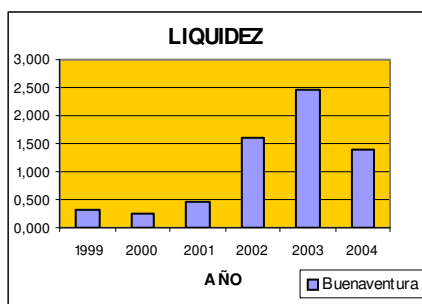
El comportamiento de la empresa, según los estados financieros reportados, es óptimo manteniéndose durante los cinco años con indicadores excelentes, lo que puede traducirse en cumplimiento total con sus acreedores al corto plazo, situación que le permite acceder fácilmente a créditos, en caso de necesitarlos, para cumplir con sus metas y proyectos de inversión en el corto plazo. Ha mantenido indicadores que van desde \$8.71 en el año 1.999 a \$7.52 en el año 2004, por cada \$1,00 que adeuda a sus acreedores en el corto plazo. Sin embargo es importante mantener estos indicadores en el futuro.

TERMINAL DE TRNSPORTE DE BUCARAMANGA



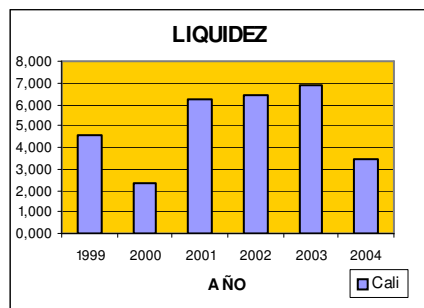
La sociedad ha mantenido indicadores aceptables durante los últimos cinco años, a pesar que en el 2001 y 2003, reflejó indicadores por debajo de lo ideal, \$1.97 y \$1.76 respectivamente, pero que le ha permitido cumplir acertadamente con sus acreedores en el corto plazo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BUENAVENTURA



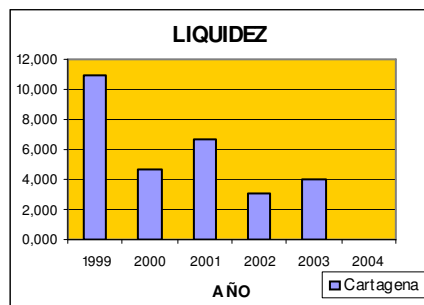
La empresa durante los años 1999 a 2001 mantuvo indicadores de liquidez supremamente bajos, \$0.33 en 1999, \$0.27 en el 2000 y \$0.45 en el 2001, pero en los dos últimos años: 2002 y 2003, refleja una recuperación acentuada pasando de \$0.45 en el 2001 a \$2.46 en el 2003 en razón a una excelente administración de sus pasivos en el corto plazo, tal como se refleja en los estados financieros reportados para su análisis, pasando de \$135.176.07 (millones de pesos) en el 2001 a \$46.516.14 (millones de pesos) en el 2003. En el año 2004 el indicador solo alcanzo a \$1.4 lo que indica que los pasivos corrientes se incrementaron por encima de sus activos corrientes lo que indica que la terminal por cada peso que tiene de acreedores puede responder con solo \$1.4 pesos lo cual limita considerablemente su endeudamiento.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CALI



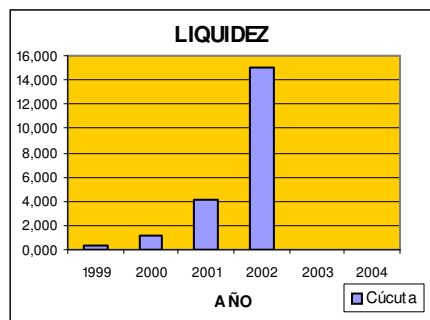
El comportamiento de los indicadores de liquidez de la compañía en los años 1999 a 2003 han sido óptimos, lo que le ha permitido un cumplimiento eficaz de sus obligaciones al corto plazo. Refleja Activos Corrientes muy superiores a sus pasivos corrientes, lo que traduce una excelente liquidez sostenida que va desde \$2.32 registrados en el año 2000 a \$6.89 en el año 2003, lo cual le permitirá en el futuro asegurar cualquier proyecto de inversión que se programe. En el año 2004 el indicador ha tenido una disminución a \$3.41 lo que representa una baja del 4.9% respecto al año 2003 debido a un crecimiento de sus pasivos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA



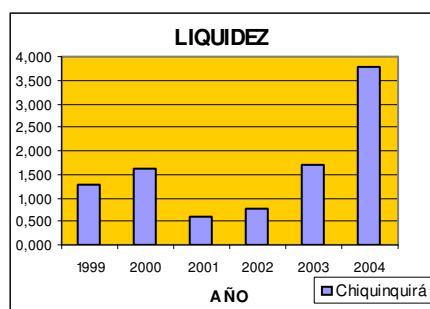
Durante los cinco años analizados la empresa refleja un comportamiento óptimo, y más o menos constante, sobretodo del año 2000 al 2003. Históricamente por cada \$1,00 que adeuda tiene \$10.68 en el año 1.999; \$4.66 en el año 2000; \$6.70 en el año 2001; \$3.12 en el año 2002 y \$3.95 en el año 2003 para responder a sus acreedores, superando en cada uno de los años el 100% de sus acreencias en el Activo Corriente. Lo anterior le permitirá hacia el corto plazo un acertado cumplimiento de sus obligaciones.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CÚCUTA



Refleja un comportamiento irregular en sus Activos Corrientes y Pasivos Corrientes lo que trae como consecuencia resultados en su liquidez con diferencias muy marcadas; es así como para el año 1999 registró una liquidez de \$0.38 y en el 2002 \$15.07, que es excelente pero no razonable. Según los estados financieros reportados por la empresa, al 31 de Diciembre de 2002 se encuentra en una situación excepcionalmente buena; por cada \$1,00 que adeudaba en el corto plazo, tenía \$15,07 para responder a sus Acreedores Corrientes. No fue posible obtener dicha información para el año 2003.

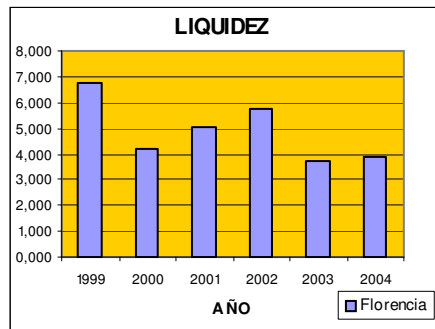
TERMINAL DE TRANSPORTE DE CHIQUINQUIRA



La empresa refleja hasta el año 2000, un comportamiento deficiente en su liquidez, debido al comportamiento no proporcionado de sus pasivos corrientes, con relación a sus Activos Corrientes, lo cual le ha traído como consecuencia unos indicadores inferiores al óptimo, es decir, que por cada \$1.00 que se adeude exista en sus activos corrientes \$2,00 para responder a sus acreedores al corto plazo. Según lo reportado,

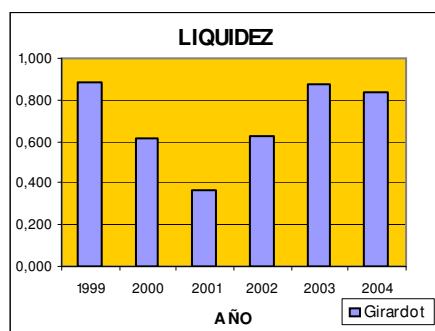
la empresa tendría inconvenientes para adelantar proyectos de inversión ante todo si se requiere de apalancamiento financiero para llevarlos a cabo. El mejor periodo para su liquidez fue el 2004 mostrando que por cada \$1,00 que adeudaba al corto plazo, tenía \$3.79 para responder.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE FLORENCIA



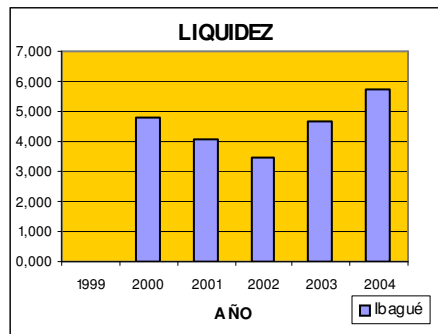
En los últimos cinco años, refleja un comportamiento ideal en su liquidez, siendo la más baja la correspondiente al año 2003 que se calcula en \$3.75 por cada peso que adeudaba en dicha fecha de corte en el cual se incrementaron sus pasivos corrientes a \$149.478.11, pero no obstante registra una excelente razón de liquidez, lo cual le permite cumplir con sus acreencias corrientes, en el 2004 fue recuperándose hasta alcanzar una liquidez de \$3.87.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE GIRARDOT



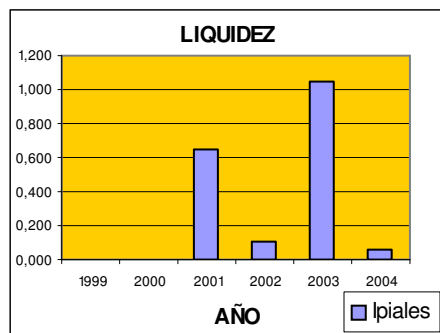
En los periodos analizados: 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004 la empresa refleja un comportamiento deficitario en su liquidez \$0.89, \$0.62, \$0.37, \$0.63, \$0.87 y \$0.83 respectivamente, lo cual quiere decir que por cada peso que adeudaba en tales periodos no poseía lo suficiente para cumplir con sus acreedores al corto plazo y no se pronostica una recuperación de sus pasivos corrientes ya que son superiores a sus activos corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE IBAGUÉ



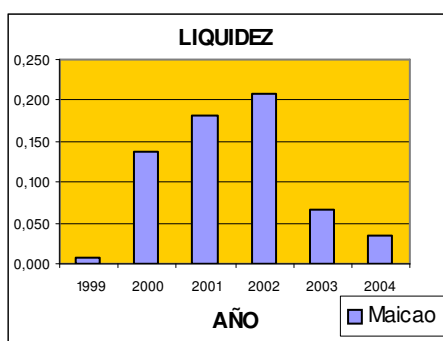
El comportamiento de su liquidez durante los últimos cinco años ha sido ideal, demostrando que sus activos corrientes son superiores a sus pasivos corrientes, lo cual se traduce en cumplimiento eficiente con sus obligaciones al corto plazo. Su liquidez oscila entre \$3.48 registrado en el año 2002 y \$5.75 en el año 2004.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE IPIALES



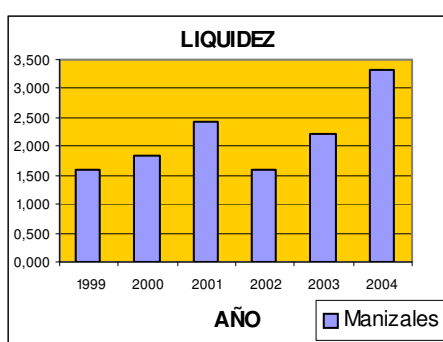
A pesar que refleja un comportamiento deficitario en sus indicadores de liquidez de los últimos cinco años, muestra tendencia leve a la recuperación en el año 2003 en donde por cada \$1,00 que adeudaba tenía \$1.05 para responder a sus acreedores corrientes, lo cual con seguridad le ha traído dificultades para cumplir con tales obligaciones. En los demás años analizados presentó unos indicadores bastante deficientes que oscilaron entre \$0.11 en 1999 y \$0.65 en el año 2002. Esta tendencia se mantuvo en el año 2004 donde solo alcanzo \$0.059 lo que predice que no podrá responder con sus acreedores en el corto plazo por lo que tendrá que refinanciar sus deudas para cumplir con sus pasivos corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MAICAO



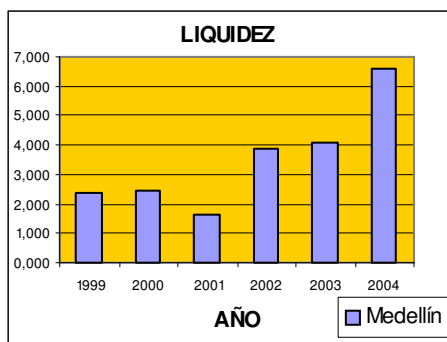
La Terminal de Maicao refleja durante los últimos cinco años indicadores de liquidez bastante deficientes: \$0.01 en el año 1999, \$0.14 en el año 2000, \$0.18 en el año 2001, \$0.21 en el año 2002 y con reducción significativa \$0.07 en el año 2003. Esta tendencia se mantiene en el año 2004 con \$0.034 de liquidez, lo cual denota una situación bastante crítica de la empresa para cumplir con sus acreedores en el corto plazo. Sus pasivos corrientes son muy superiores a sus activos corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MANIZALES



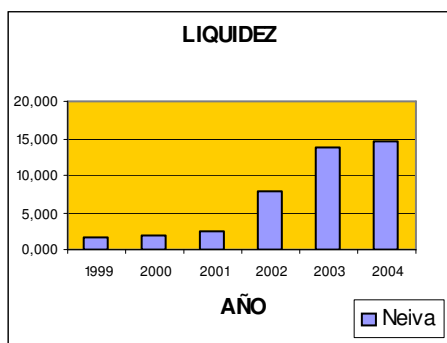
El comportamiento de los indicadores de liquidez en el periodo comprendido entre 1999 y 2003 ha sido variable y para el año 2001 supera el índice óptimo: \$2.43 por cada \$1,00 que adeudaba en dicha fecha de corte; la compañía en los últimos cinco años no ha tenido inconvenientes con sus pagos en el corto plazo. Este índice presentó un crecimiento en el año 2001: \$ 2.43. En el año 2003 fue de \$ 2.23, mientras que en el año 2004 presento su mayor incremento en el indicador el cual alcanzo \$3.31 pesos para responder en el corto plazo por cada peso comprometido con sus acreedores.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MEDELLIN



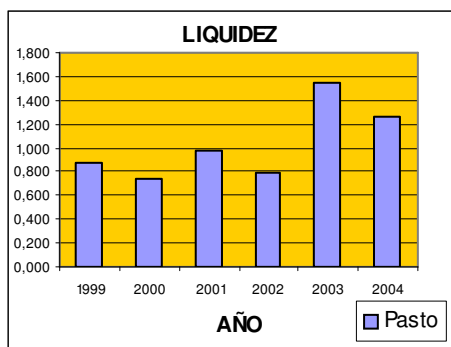
El incremento sostenido de sus activos corrientes y el buen manejo que se le ha dado a sus pasivos corrientes le ha traído como resultado unos indicadores de liquidez muy positivos en el transcurso de los últimos cinco años, reflejando indicadores que van desde \$1.63 el más bajo del período registrado en el año 2001 a \$6.57 en el 2004. Este indicador de liquidez refleja que la compañía no ha tenido inconvenientes para sus pagos en el corto plazo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE NEIVA



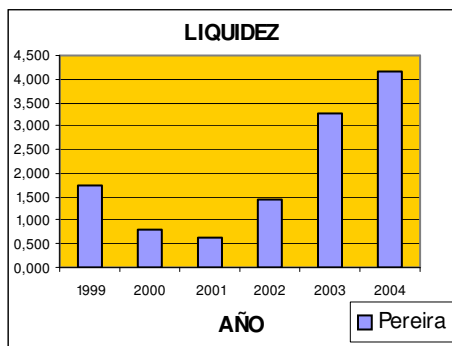
El comportamiento de los indicadores de liquidez en esta terminal correspondiente a los últimos cinco años, desde el año de 1999, refleja una evolución positiva en el manejo de sus activos y pasivos corrientes, pasando de \$1.68 en 1999 a \$14.46 en 2004, razón por la cual se puede deducir que la sociedad no tiene inconvenientes con sus pagos en el corto plazo y se encuentra en condiciones de comprometerse hacia el futuro con nuevos proyectos de inversión.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PASTO



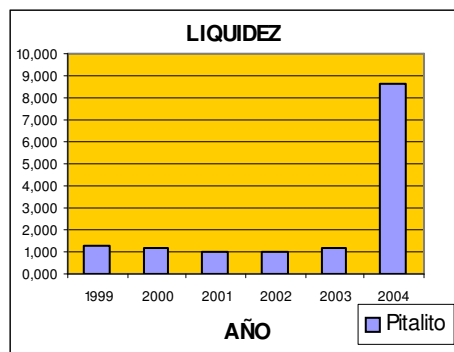
El comportamiento de la liquidez de la empresa ha mantenido un comportamiento deficitario durante los últimos cinco años, excepto el año 2003, año en el cual se nota una recuperación que lo llevo a estándares aceptables, llegando a \$1.54 por cada peso que adeudaba dicho año. En los años anteriores mantuvo indicadores por debajo del peso, lo cual no le permitió con toda seguridad cumplir eficientemente con sus obligaciones al corto plazo. En el año 2004 el indicador disminuyo a \$1.26 como consecuencia de un crecimiento de sus pasivos corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PEREIRA



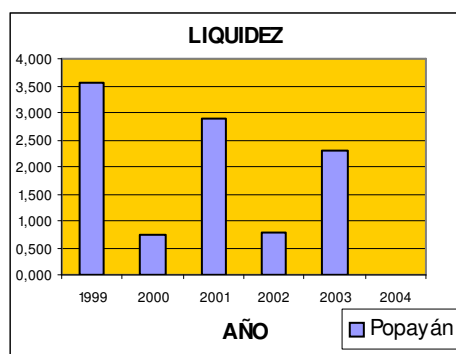
El comportamiento de los Activos Corrientes de esta empresa durante los últimos cinco años ha sido muy variable, lo cual combinado con el comportamiento creciente de sus pasivos corrientes hace que se reflejen indicadores de liquidez no muy homogéneos; sin embargo para el año 2004 denota una excelente recuperación en su liquidez llegando a \$4.17 después de mostrar índices por debajo del \$1, 00 registrados en los años 2000 y 2001. Con la recuperación que se refleja en los estados financieros aportados por la compañía para el análisis, que no se tienen dificultades para cumplir con sus acreedores en el corto plazo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PITALITO



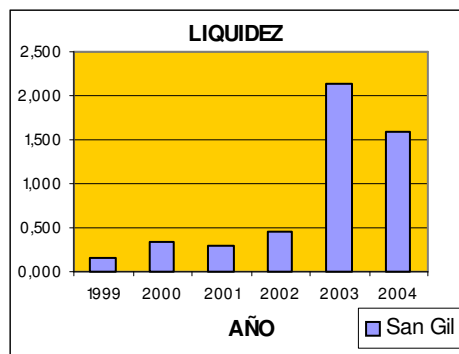
El comportamiento de la liquidez de la compañía se ha sostenido en los últimos cinco años por debajo del referenciado como ideal de \$2,00 por cada peso que se adeuda, oscilando entre \$ 0.97 y \$0.96 entre el año 2001 y 2002 respectivamente y \$1.17 en el año 2003, lo que le ha traído como consecuencia lógica ciertos inconvenientes en el cumplimiento de sus obligaciones en el corto plazo. En el 2004 la liquidez de la terminal ha alcanzado un incremento del 6.5% respecto al año anterior debido a la refinanciación de sus créditos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE POPAYAN



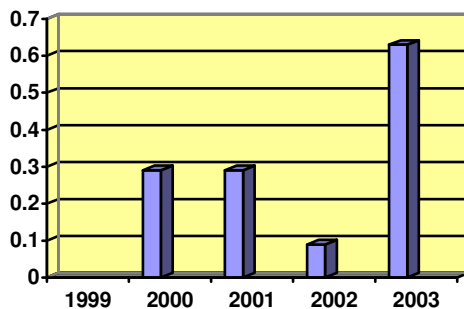
La sociedad en los años 2000 y 2002 presentó indicadores de liquidez bastante críticos de \$ 0.73 y \$ 0.77 respectivamente; sin embargo presentó una acentuada recuperación en el año 2003 llegando a un índice de \$2.31 lo cual trajo consigo un respiro económico en cuanto a cumplimiento con sus acreedores en el corto plazo, esto debido a un buen manejo de sus acreedores corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SAN GIL



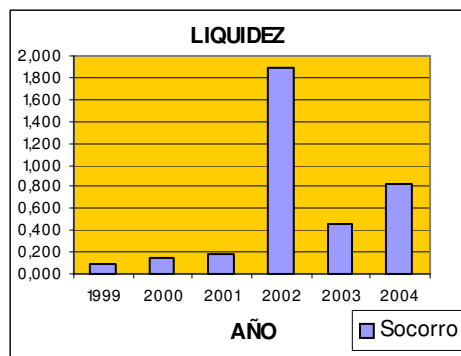
La empresa durante los cinco años últimos ha presentado un déficit acentuado en su liquidez, con excepción del año 2003 y 2004, en donde presentó una excelente recuperación de su indicador, pasando de \$ 0.46 en el año 2002 a \$2.14 en el 2003 y \$1.58 pesos en el 2004 para responder a sus acreedores, llegando a tópicos ideales en su comportamiento de sus activos y pasivos corrientes, lo que trae consigo optimización de sus políticas de pagos en el corto plazo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SANTA MARTA



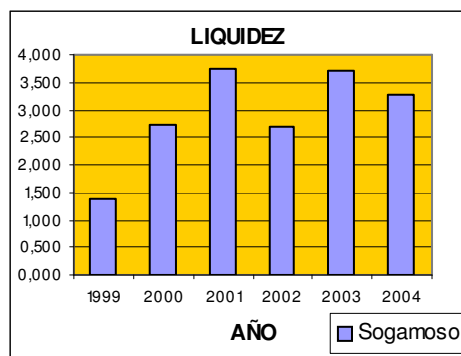
La situación de liquidez de la sociedad reflejada en los últimos años es preocupante pasando de \$0.09 en el año 2002 a \$0.63 en el año 2003, trayendo consigo limitaciones críticas en la programación de pagos al corto plazo, según se puede denotar en los estados financieros reportados para su análisis respectivo. El crecimiento acentuado, o al menos la no clasificación adecuada de sus pasivos corrientes consecuentemente refleja esta crisis en el comportamiento de la liquidez de la empresa.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SOCORRO



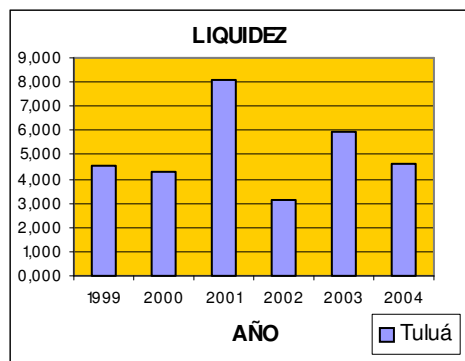
Esta terminal muestra un comportamiento deficiente en su liquidez en los últimos cinco años, con excepción del año 2002, en el cual mostró que por cada \$1,00 que adeudaba tenía en sus activos corrientes \$1.89 para responder a sus acreedores al corto plazo. A pesar de lo anterior; en los años restantes refleja una iliquidez que no le permite con seguridad cumplir eficientemente con sus obligaciones corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SOGAMOSO



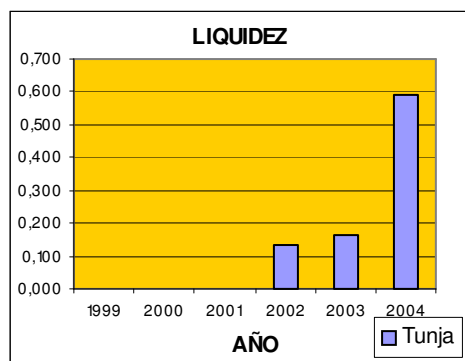
La compañía en el año 1999 presentó un indicador de liquidez de \$1.38, que le permitía un cumplimiento más o menos razonable de sus compromisos corrientes. En los años siguientes reflejó una acentuada recuperación, llegando a tener crecimientos sostenidos anuales de \$ 3.73 en el año 2001; \$2.67 en el año 2002, \$ 3.72 en el año 2003 y \$3.27 en el año 2004 por encima de indicadores ideales de liquidez lo cual le permite programar en una muy buena forma sus compromisos y sus futuros proyectos de inversión.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE TULÚA



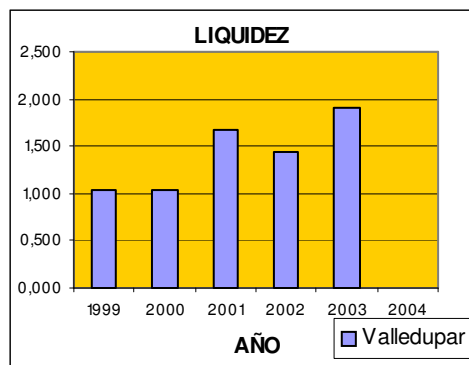
El comportamiento consistente de sus activos y pasivos corrientes le han dado resultados positivos en sus indicadores de liquidez de los últimos cinco años, reflejando índices por encima de lo ideal desde \$ 4.58 en el año de 1999, \$ 4.28 en el año 2000, \$ 8.08 en el año 2001; \$ 3.16 en el año 2002, \$ 5.97 en el año 2003 y \$4.59 en el año 2004 con el lógico cumplimiento eficiente de sus compromisos corrientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE TUNJA



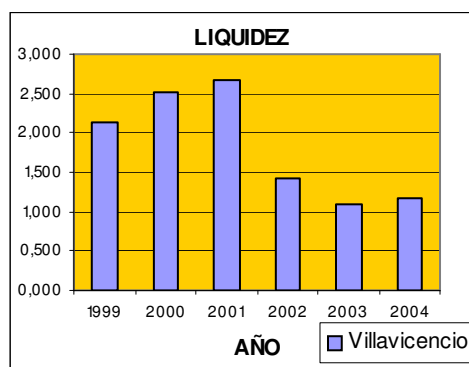
No se dispone de cifras para esta terminal en los años 1999 a 2001. Es importante anotar que la Terminal de Transporte de Tunja fue entregada en concesión en el año 2002. El comportamiento de sus activos y pasivos corrientes de los años 2002, 2003 y 2004, muestra indicadores con iliquidez casi total, lo que posiblemente no le ha permitido el cumplimiento de sus obligaciones en el corto plazo. Estos son de \$0.13 para el año 2002, \$0.17 para el año 2003 y \$0.58 para el 2004 por cada peso que adeuda.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE VALLEDUPAR



El comportamiento de la liquidez de la compañía durante los años 1999 a 2003, ha fluctuado entre \$ 1.04 registrado en los años 1999 y \$ 1.91 registrado en el año 2003, situándose en un nivel casi ideal, lo cual seguramente le ha permitido programar y cumplir eficientemente sus compromisos al corto plazo.

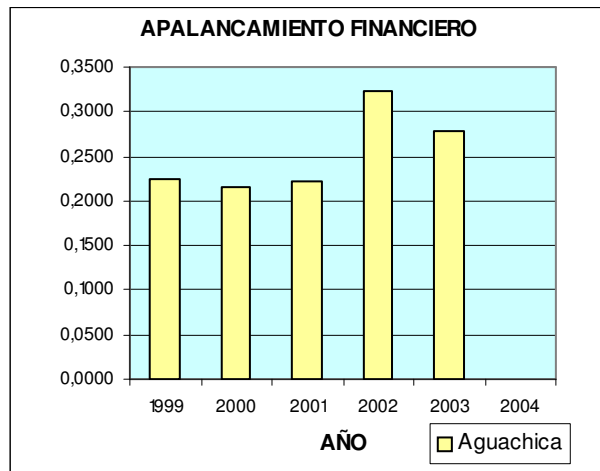
TERMINAL DE TRANSPORTE DE VILLAVICENCIO



El acentuado crecimiento de sus pasivos corrientes en los años 2002 a 2004, ha traído como consecuencia que su indicador de liquidez se debilite peligrosamente pasando de \$1.42 en el año 2002 a \$1.17 en el año 2004, después que en los años 1999, 2000 y 2001 reflejaron comportamientos ideales en tal indicador de \$ 2.13, \$2.51 y \$2.67 respectivamente, lo cual le permitió cumplir con sus compromisos al corto plazo a cabalidad.

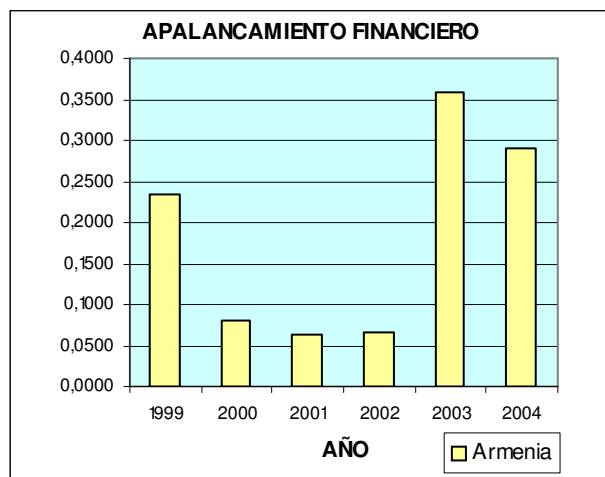
4. APALANCAMIENTO FINANCIERO

TERMINAL DE AGUACHICA



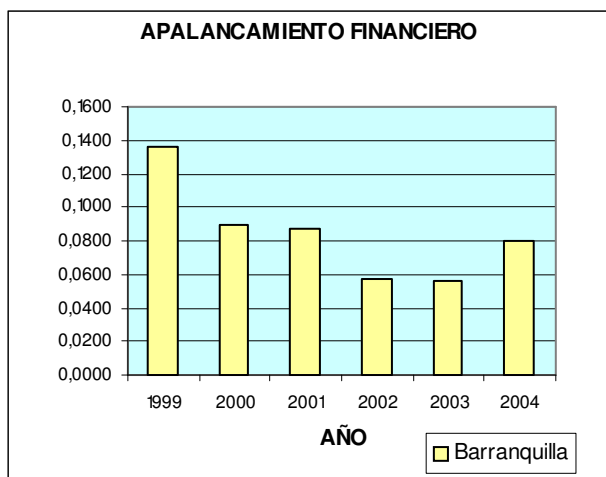
Refleja comportamientos homogéneos en los últimos cinco años, como se puede visualizar en la grafica. Niveles de apalancamiento oscilando entre el 22.5% al 32.23% en el año 2002, combinados con un nivel de endeudamiento promedio del 21.07%. En el año 2003 bajo la tendencia del indicador en un 4% respecto al 2002.

TERMINAL DE ARMENIA



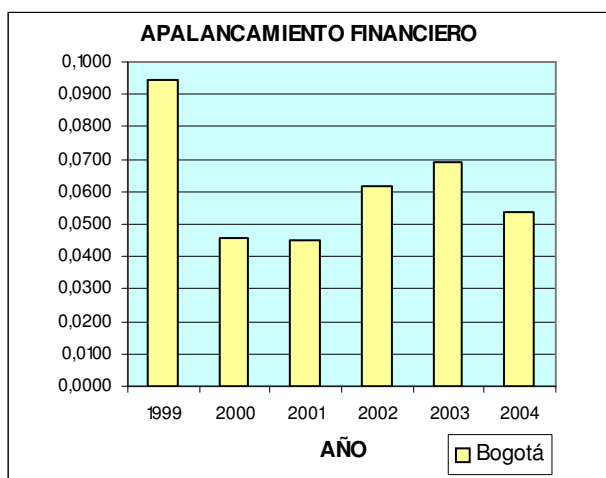
Al igual que lo analizado en el comportamiento de sus niveles de endeudamiento podemos deducir que en el periodo comprendido entre 1999 a 2002 mantuvo comportamientos homogéneos y a la baja en su utilización de recursos externos. Para el año 2003, incrementó sustancialmente éste índice en razón a altas inversiones realizadas en tal periodo, en el 2004 disminuyo el indicador en 7% respecto al 2003.

TERMINAL DE BARRANQUILLA



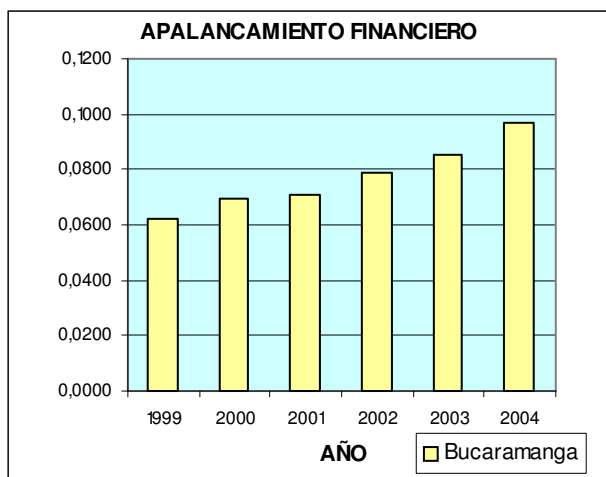
En el transcurso de los últimos cinco (5) años ha mantenido niveles bastante homogéneos de utilización de recursos externos con índices promedio del 8.53% en relación con su patrimonio.

TERMINAL DE BOGOTÁ



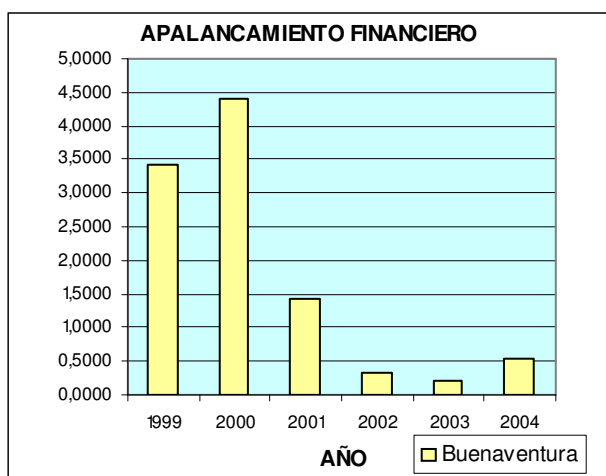
La compañía ha sostenido niveles mínimos de apalancamiento financiero en el periodo comprendido entre 1999 y 2004, lo cual refleja manejos administrativos acertados en la utilización de sus recursos propios y la ejecución de inversión en tal periodo.

TERMINAL DE BUCARAMANGA



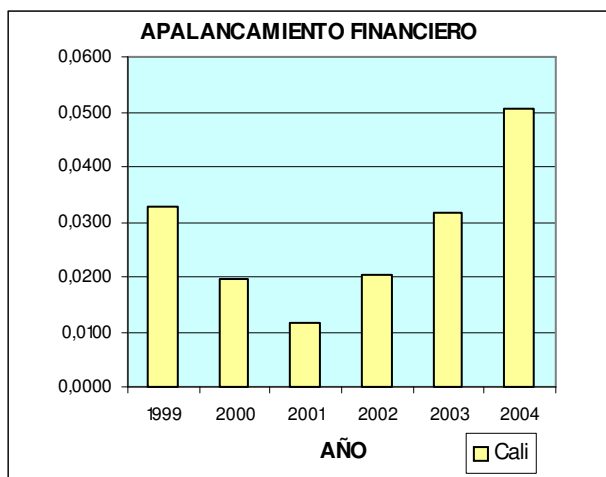
El reflejar índices de apalancamiento constantes y homogéneos en el tiempo, 6.24% al 9.66% demuestra utilización de estrategias acertadas y optimización de recursos propios, los cuales al ser cruzados con los indicadores de endeudamiento permiten concluir que no han sido necesarias políticas crediticias exageradas.

TERMINAL DE BUENAVENTURA



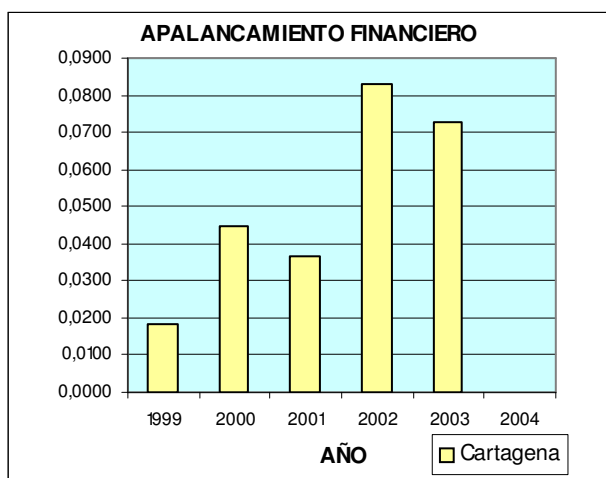
Durante los años 1999 a 2001, la Terminal dependía totalmente del apalancamiento financiero externo, situación que en el transcurrir de los últimos dos años ha mejorado sustancialmente, tal como se evidenció en el análisis del nivel de endeudamiento en los cinco (6) años analizados.

TERMINAL DE CALI



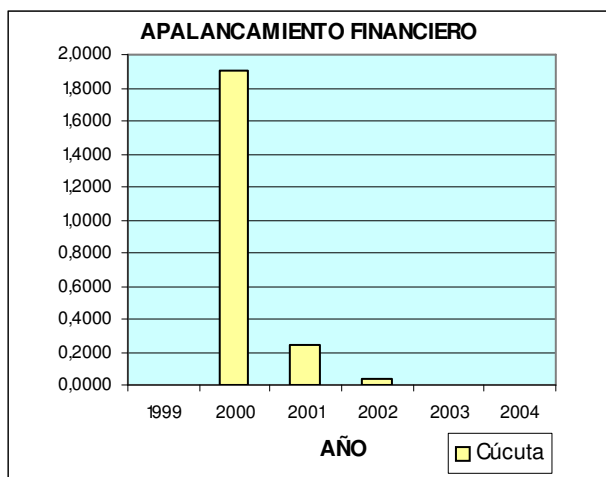
La situación financiera de la Terminal de Transporte es bastante sólida como se concluyó en los comentarios de su nivel de endeudamiento. Refleja utilización óptima de sus recursos propios con niveles de apalancamiento que van desde el 1.18% al 5.04%.

TERMINAL DE CARTAGENA



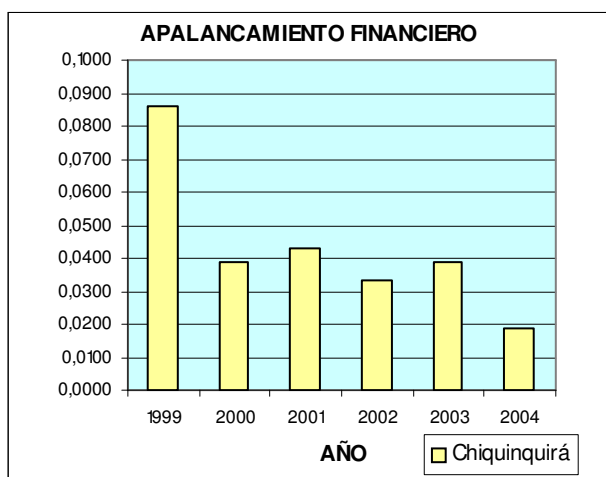
Lo acotado en el análisis del nivel de endeudamiento de la compañía para los últimos cinco (5) años, denota excelentes políticas administrativas para optimizar la utilización de los recursos generados por la empresa. Mantener índices de una cifra en la utilización de recursos externos por debajo del 10 %, denota una situación inmejorable.

TERMINAL DE CUCUTA



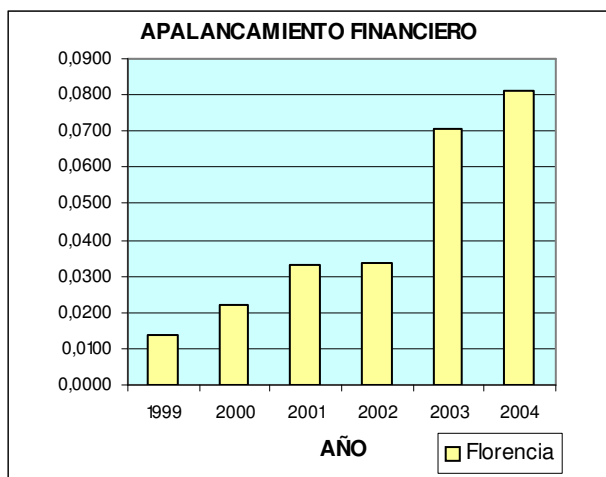
Analizados los años aportados para el estudio, podemos concluir que muy a pesar de sus inconvenientes ha logrado, con excepción del año 2000, mantenerse sin utilización exagerada de recursos externos.

TERMINAL DE CHIQUINQUIRA



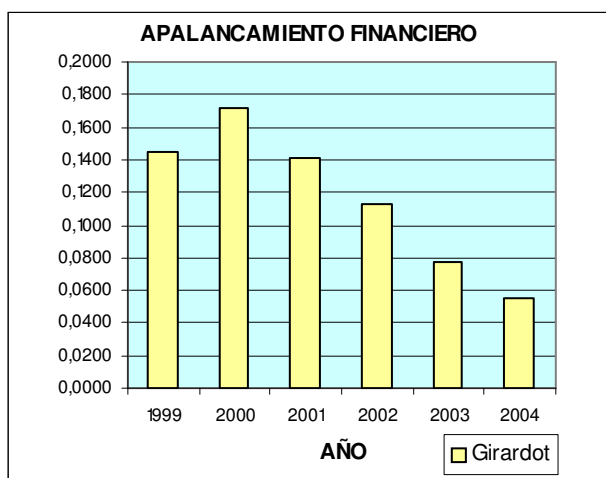
La gráfica muestra claramente que la sociedad ha evolucionado positivamente en la utilización de recursos externos para lograr cumplir con su objeto social y las expectativas de sus propietarios, reflejando índices que van desde el 8.63% en el año 1999 como el más alto hasta 3.33% en el año 2002, 3.88 en el año 2003 y 1.89 en el 2004.

TERMINAL DE FLORENCIA



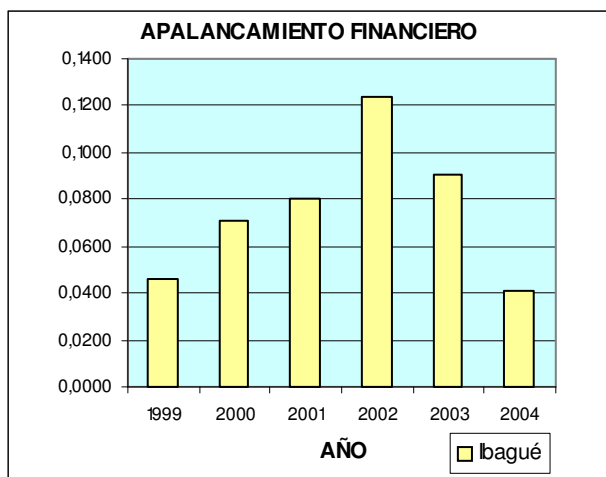
A pesar que en el último año analizado reflejó un incremento acentuado en su apalancamiento financiero, 8.1% éste ha sido muy consistente con su incremento patrimonial y por ende el de sus activos, lo que denota acertadas políticas administrativas en el manejo de sus recursos.

TERMINAL DE GIRARDOT



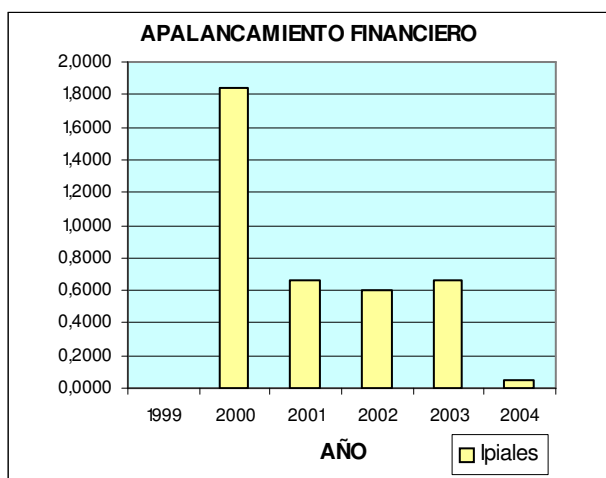
La terminal ha mantenido durante los últimos cinco (5) años comportamiento homogéneo en la utilización de recursos externos para cumplir con su cometido social. En el último año analizado, 2004, logró bajar su indicado al 5.56% debido al incremento acentuado en el comportamiento de sus ingresos propios y buenas políticas administrativas para el manejo de los mismos.

TERMINAL DE IBAGUÉ



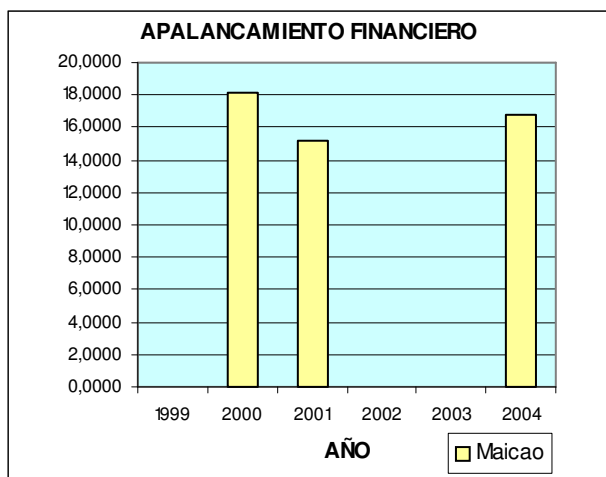
El sólido comportamiento de sus finanzas le ha permitido a la compañía optimizar sus recursos propios sin necesidad de utilizar recursos externos exagerados. Los indicadores de apalancamiento financiero reflejados en el comportamiento de los últimos cinco (5) años, permiten concluir acertadas estrategias administrativas.

TERMINAL DE IPIALES



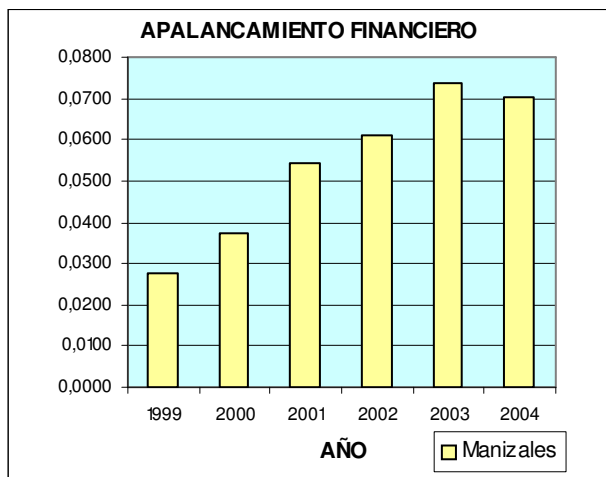
La compañía ha mantenido niveles altos de utilización de recursos externos, con niveles que van desde 183.72% en el año 2000 hasta el 59.77% en el año 2002 y el 65.80 % en el año 2003, en el año 2004 bajo al 5.01%. Sin embargo debe ajustar su política financiera y administrativas de tal manera que le permitan incrementar sus recursos propios y estrategias acertadas para optimizar su utilización.

TERMINAL DE MAICAO



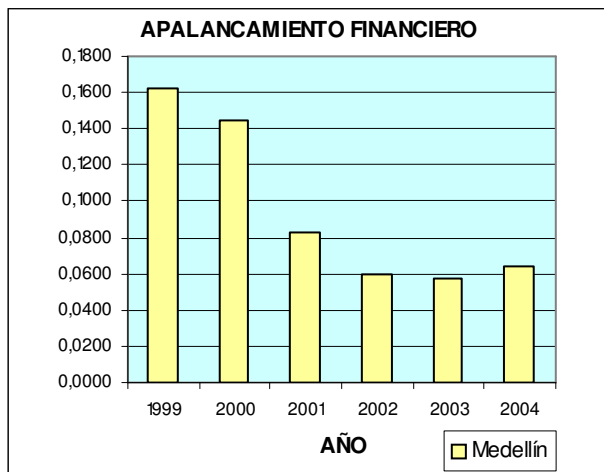
El comportamiento de la empresa en los años analizados y reportados para el estudio, 2000, 2001 y 2004, arrojó resultados completamente atípicos, cuyos índices de endeudamiento y apalancamiento financiero denotan una crisis total de sus finanzas. Se hace necesaria una reorganización administrativa y financiera, que le permitan a la empresa recuperarse en el corto plazo. No se encontró información disponible para los años 2002 y 2003.

TERMINAL DE MANIZALES



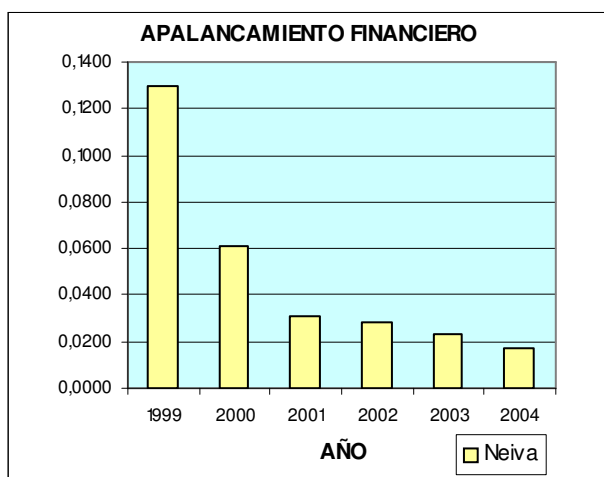
De acuerdo con sus estados financieros la terminal de Manizales, muestra sólido comportamiento de sus finanzas lo cual le ha permitido a la empresa optimizar sus recursos propios sin necesidad de utilizar financiación externa exagerada. Los indicadores de apalancamiento financiero reflejados en el comportamiento de los últimos cinco (5) años, permiten concluir acertadas estrategias administrativas.

TERMINAL DE MEDELLIN



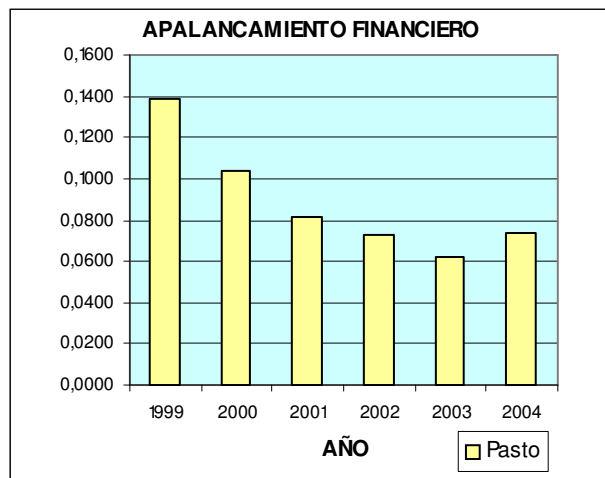
La compañía en su conjunto, ha mantenido un excelente comportamiento en cuanto a la utilización de recursos externos para lograr cumplir con su objeto y la realización de nuevas inversiones. Ha reflejado índices de apalancamiento que van desde un 16.28% en el año 1999 a un 6.39% en el último año analizado, demostrando una solidez total en sus finanzas.

TERMINAL DE NEIVA



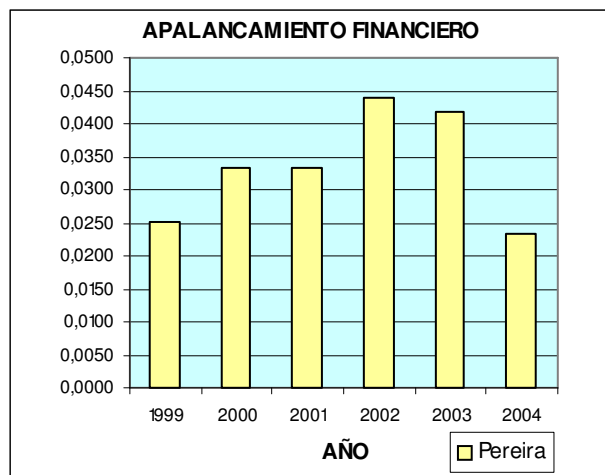
El crecimiento permanente de sus ingresos operacionales le ha permitido a la sociedad mantener excelente comportamiento en su índice de Apalancamiento Financiero y obviamente en el Nivel de Endeudamiento. Como resultado de lo descrito se nos permite establecer que la empresa ha logrado cumplir con su objeto social y con su plan de inversión prácticamente con sus propios recursos.

TERMINAL DE PASTO



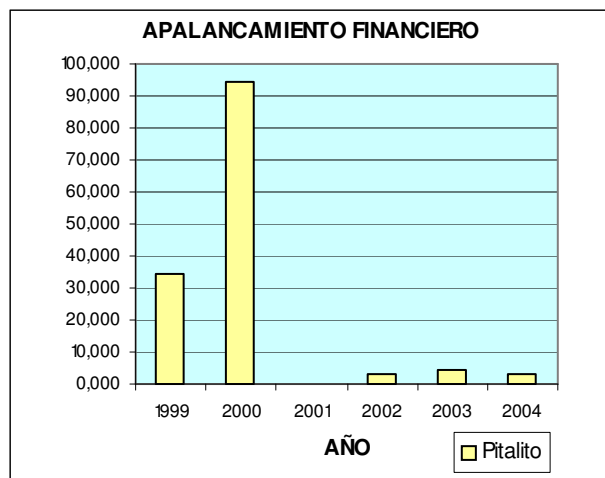
En los cinco (5) años analizados la empresa, refleja comportamientos sólidos en la utilización de sus propios recursos y de su apalancamiento financiero (Recursos externos). Muestra índices que van desde un 13.89% en el año 1999 a un 7.39% en el 2003 respecto a su Patrimonio.

TERMINAL DE PEREIRA



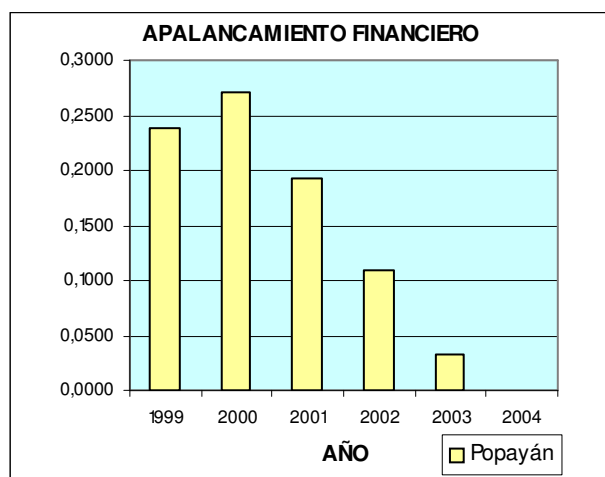
La empresa no ha utilizado, en los últimos cinco (5) años, recursos externos para el logro de sus objetivos, tal como se refleja en el comportamiento de sus índices de apalancamiento que van desde un 2.51%, al más bajo un 2.32% en el año 2004 respecto a su patrimonio, demostrando una recuperación acentuada en el último período analizado.

TERMINAL DE PITALITO



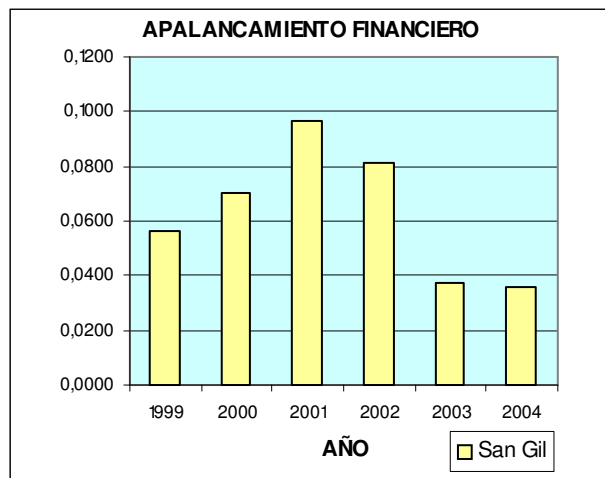
La situación de la sociedad, en cuanto a su nivel de endeudamiento, tal como se analizó en el capítulo correspondiente, es bastante crítico y requiere por parte de la administración tomar medidas drásticas para efectos de corregir su curso financiero y de utilización de los recursos tanto propios como externos. Muestra indicadores que van de 3.440.23 en el año 1999 pasando por 9.413.97 % en el año 2000 el más alto del período, 335.04 % en el año 2002, 460.79 en el año 2003 y 318.42 en el año 2004.

TERMINAL DE POPAYÁN



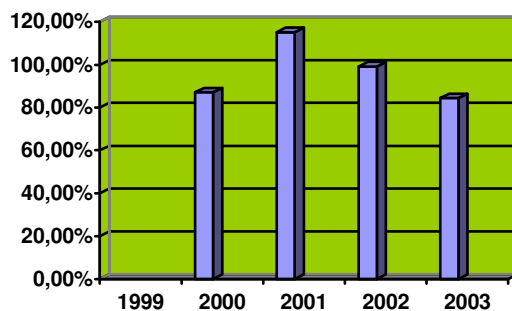
En los primeros años de análisis, 1999 a 2001 la empresa refleja la utilización acentuada de recursos externos, situación que para los años 2002 y 2003 se acentúa de manera positiva llegando a registrar índices de 10.84 % en el año 2002 y 3.26% en el año 2003, respecto a su Patrimonio.

TERMINAL DE SAN GIL



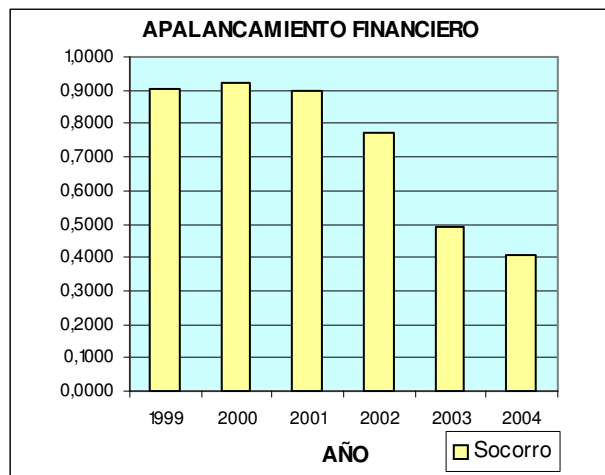
La situación financiera en general de la Sociedad durante los cinco (5) años analizados refleja una acertada administración de sus recursos que le ha permitido subsistir y acumular utilidades prácticamente sin la utilización de recursos externos. Muestra en los periodos objeto de estudio índices que van desde un 5.6% a un 3.59% en el año 2004.

TERMINAL DE SANTA MARTA



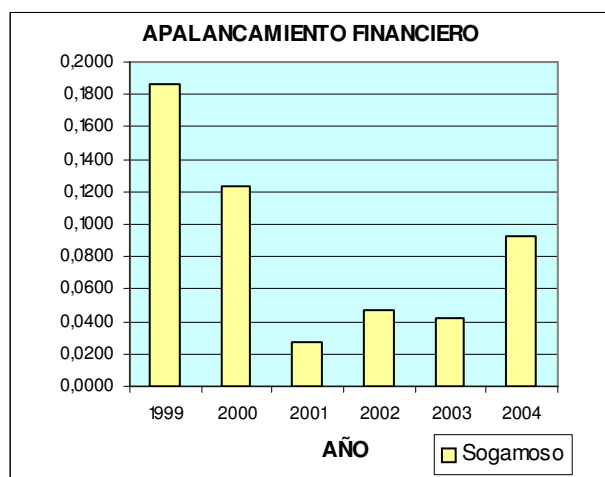
El no generar los suficientes ingresos propios le ha traído como consecuencia a la empresa utilizar recursos externos que la mantienen en situación crítica en sus finanzas. Se hace necesario tomar medidas urgentes con el único objetivo de recuperar la empresa. Se deben replantear sus costos y gastos y optimizar en buena forma sus ingresos operacionales. Los índices de apalancamiento van desde 84.37% en el año 2003 hasta 115.04% el más alto en el año 2001.

TERMINAL DE SOCORRO



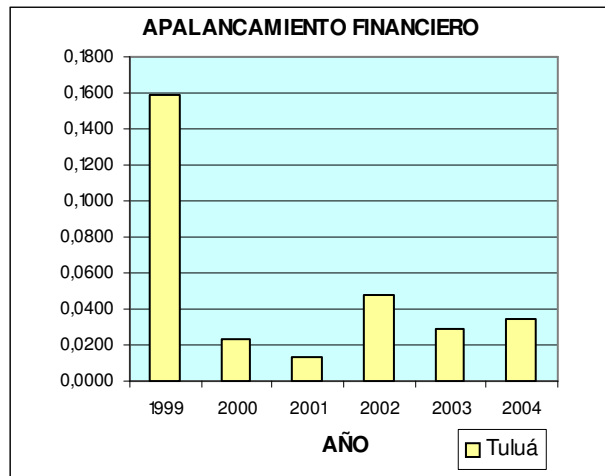
A pesar que la empresa ha reflejado una recuperación en el año 2004, en cuanto a la utilización de recursos externos se refiere, la situación de la sociedad es bastante apremiante y se requiere de un mayor cuidado financiero y administrativo en el manejo y optimización de sus recursos. Refleja índices que van desde 40.51% hasta 92.04% de su patrimonio.

TERMINAL DE SOGAMOSO



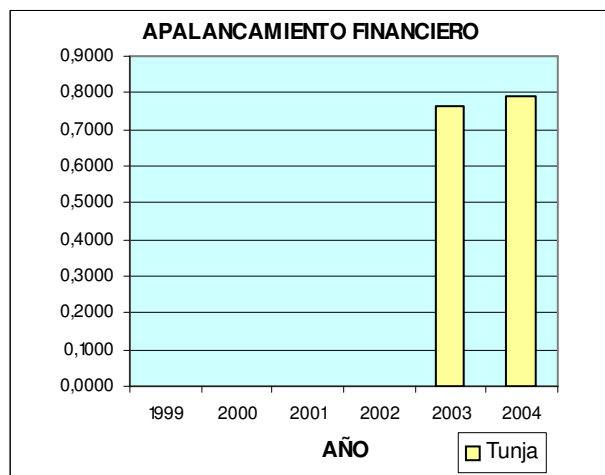
La recuperación de sus finanzas en el transcurso de los periodos analizados ha sido más que positiva, reflejando índices de apalancamiento que van desde un 18,61% a 2.73% en el año 2001, y desde un 4.66% hasta un 9.27% el 2004, que demuestran practicas administativas con bastante altibajos en el manejo de sus recursos.

TERMINAL DE TULÚA



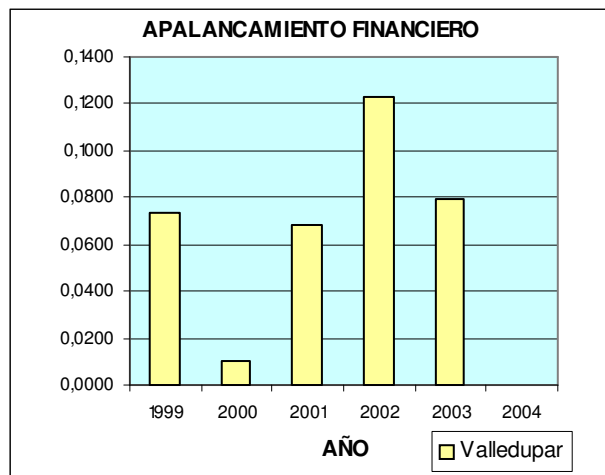
Los incrementos acentuados en sus despachos y obviamente de sus ingresos operacionales le ha traído como consecuencia a la empresa índices de apalancamiento bastante bajos que van desde 15.86% el más alto en el año 1999 al 1.34% en el año 2001 y terminando en el año 2004 con 3.48% de su patrimonio comprometido a terceros.

TERMINAL DE TUNJA



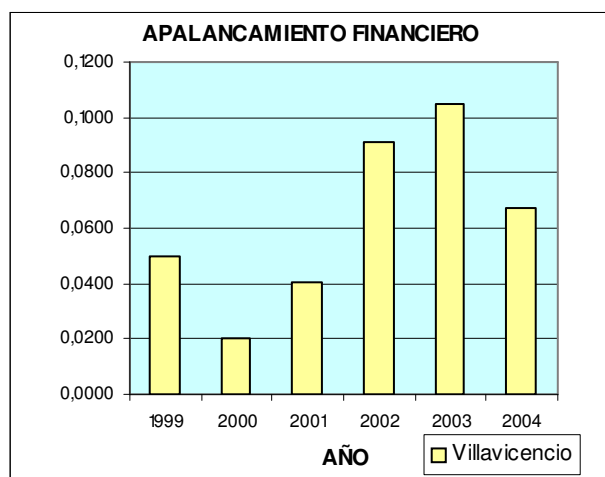
El no reportar la información completa de los periodos 1999 a 2002, no permite efectuar un análisis consistente de la situación de apalancamiento. En el periodo reportado para su análisis refleja un índice del 76.23% en el 2003 y el 79.17% en el 2004 los cuales son bastante elevados para la compañía.

TERMINAL DE VALLEDUPAR



A pesar que sus despachos han disminuido en el año 2003, la sociedad refleja un nivel de apalancamiento bajo, con índices que van desde 1.06%, el más bajo en el año 2000 al 7.94% en el 2003. No reporta datos para el análisis del 2004.

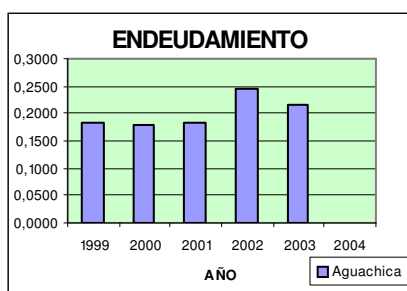
TERMINAL DE VILLAVICENCIO



El terminal ha incrementado ostensiblemente sus despachos y por ende sus ingresos operacionales. La anterior situación ha traído excelentes resultados financieros. Refleja durante los cinco (5) años de análisis, comportamientos que van desde un 2.04% en el año 2000 a un 6.69% en el 2004 con incrementos directamente proporcionales de sus activos.

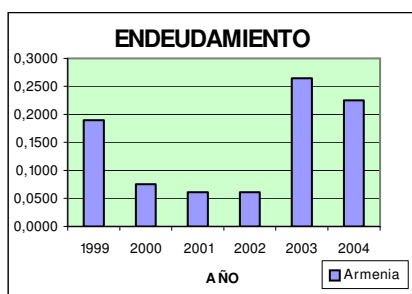
4. ENDEUDAMIENTO

TERMINAL DE TRANSPORTE DE AGUACHICA



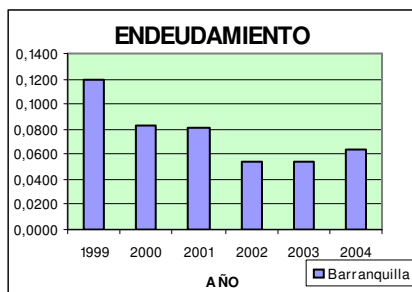
Bajo parámetros ideales un indicador de endeudamiento debe ser de alrededor del 60%. La terminal de Aguachica muestra una capacidad de endeudamiento aceptable ya que muestra comportamientos que van desde el 17.78% el más bajo hasta 24.37% el más alto, lo cual refleja que debe ser medurado en el momento de requerir de apalancamiento financiero para el logro de sus objetivos o la realización de proyectos de inversión en el futuro.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE ARMENIA



Ha sostenido durante los últimos cinco años niveles de endeudamiento por debajo del tope de máximo (60% del total de los activos): del 6.06% al 26.35% en 2003 el mas alto, bajando en el 2004 al 22.4%, lo cual le ha permitido adelantar con eficiencia y eficacia los proyectos de inversión que se ha propuesta realizar. Mantiene una proporcionalidad en los comportamientos de incremento de Activos y Pasivos.

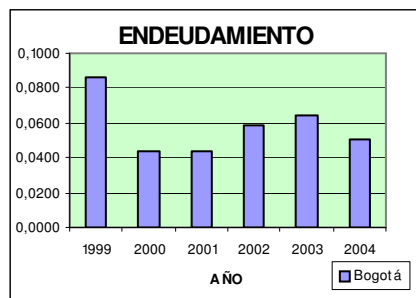
TERMINAL DE TRANSPORTE DE BARRANQUILLA



El comportamiento del nivel de endeudamiento de la compañía ha reflejado tendencia a disminuir en los últimos cinco años registrando 11.94% en el año 1999 y 5.33% en 2003, lo cual le permite acceso sin inconvenientes a recursos del sector financiero, para adelantar proyectos de inversión en un futuro. Sin embargo en el 2004 vuelve la

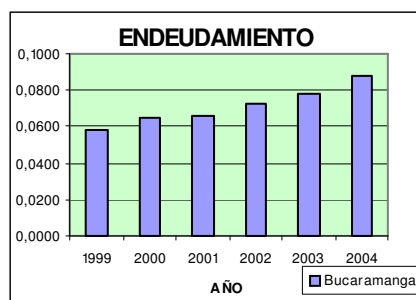
tendencia al alza 6.29% debido a que la compañía concentra un alto porcentaje de sus acreencias en el corto plazo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ



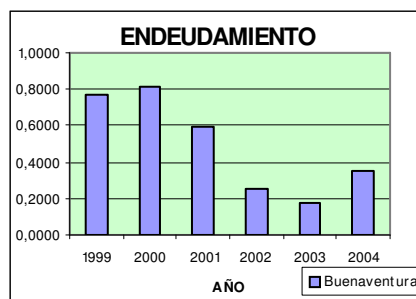
La compañía ha mantenido, en los últimos cinco años, excelentes políticas en el manejo de sus pasivos, reflejando un comportamiento proporcionado entre sus Activos y sus Pasivos con unos niveles de endeudamiento que van desde un 4.32% en 2001 y un 8.63% en 1999, lo cual combinado con una excelente liquidez le permitirá a la compañía comprometerse financieramente en el futuro. En el 2004 esta propensión tiende a la baja llegando al 5.08%.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BUCARAMANGA



Durante los cinco años de análisis esta terminal ha reflejado un excelente comportamiento de sus políticas crediticias, presentando indicadores que van desde el 5.88% hasta el 8.80% de total de endeudamiento con relación al total de sus activos, lo que le ha permitido y le permitirá adelantar eficientemente programas de inversión y con mucha mas razón si para estos requiere apalancamiento financiero.

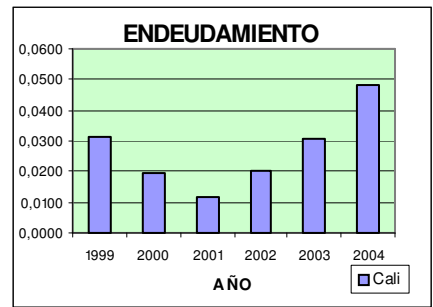
TERMINAL DE TRANSPORTE DE BUENAVENTURA



La terminal de Buenaventura ha presentado una franca recuperación en lo referente a los indicadores de Endeudamiento y lógicamente de liquidez. Lo anterior se puede

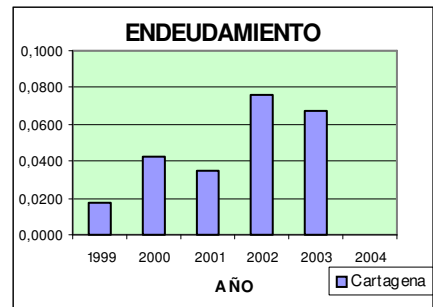
visualizar en la gráfica: en el año 1999 mostraba un endeudamiento del 77.36% con relación a sus activos, el cual se incrementó en el año 2000 hasta el 81.51%, en 2003 ascendía al 17.58% y en el 2004 al 34.7% demostrando una buena gestión en sus políticas de administración de sus pasivos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CALI



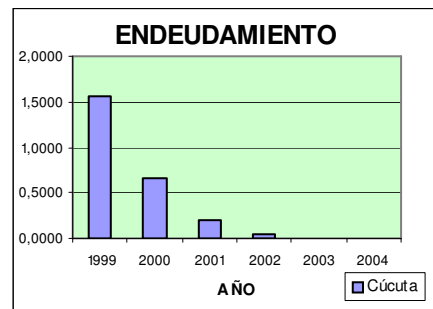
Los indicadores de Endeudamiento reflejados en su comportamiento financiero durante los cinco años de análisis han sido lo suficientemente sólidos y óptimos mostrando índices que van desde 1.17% al 4.8% el más alto lo que le ha permitido y le permitirá hacia futuro adelantar sin contratiempos programas de inversión.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA



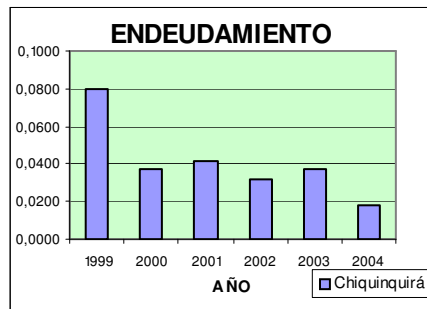
Refleja en el comportamiento de los indicadores de endeudamiento en los últimos cinco años, una excelente gestión de su política de pasivos, presentando índices que harán que la compañía se pueda comprometer financieramente para cumplir con sus objetivos a futuro. La relación entre activos y pasivos muestra indicadores que van desde el 1.77% al 7.65% de compromisos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CÚCUTA



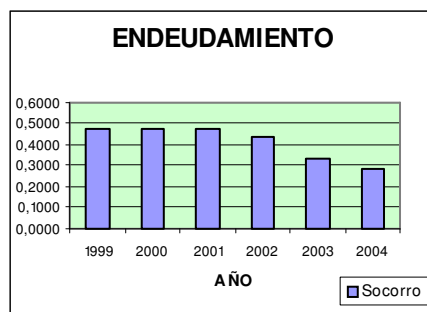
Refleja en el comportamiento financiero de los cuatro años analizados, una recuperación acentuada entre los Activos y los pasivos reportados, mostrando que en el año 1999 presentaba una relación entre pasivos y activos del orden del 156.9% hasta presentar en Diciembre 31 de 2002 un índice del 4.0% de endeudamiento, el cual según sus Estados financieros se refleja en la cancelación acelerada de sus pasivos trayendo como resultado una optimización de sus indicadores económicos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CHIQUINQUIRÁ



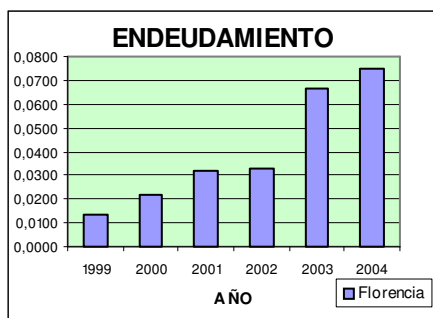
El nivel de endeudamiento de la sociedad, en general es muy bueno, reflejando indicadores en los seis años analizados que van desde el 1.85% al 7.95% de compromiso, pero que según lo analizado en su liquidez se encuentran concentrados al corto plazo, lo que le puede traer como consecuencia ciertos inconvenientes para cumplir con sus compromisos. A futuro puede adelantar programas de inversión con recursos del sector financiero.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SOCORRO



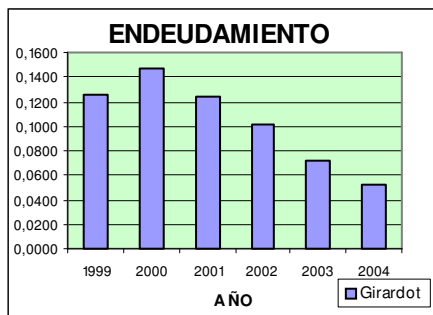
Los indicadores de endeudamiento reflejados en los años de análisis no son preocupantes, muy a pesar que están desde un 28.83% a un 47.93% el más alto, pero concentrado en un alto porcentaje en el corto plazo, lo que no le permitiría adelantar programas en tal período sin inconvenientes.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE FLORENCIA



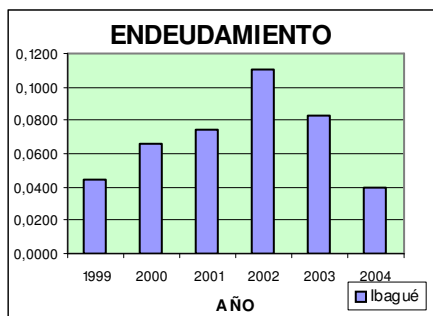
La compañía en los años analizados, 1999 a 2004, ha reflejado un excelente comportamiento en los indicadores de Endeudamiento los cuales van desde 1.36% hasta 7.49%, lo cual combinado con la excelente liquidez que maneja le permite adquirir compromisos a futuro para así cumplir con sus metas y proyectos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE GIRARDOT



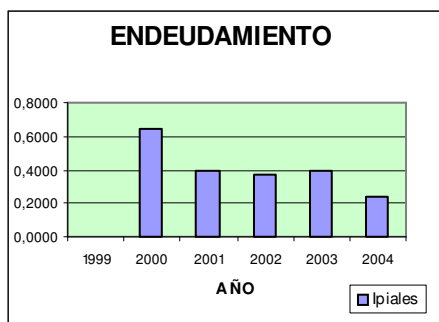
La sociedad, según los estados financieros aportados, reflejó durante los últimos seis años un comportamiento muy aceptable en su nivel de endeudamiento, los cuales van desde 5.27% al final de 2004 hasta 14.68% en el año 2000, pero concentrados en el corto plazo. Políticas de financiación al largo plazo le permitirán a la terminal comprometerse en proyectos futuros.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE IBAGUÉ



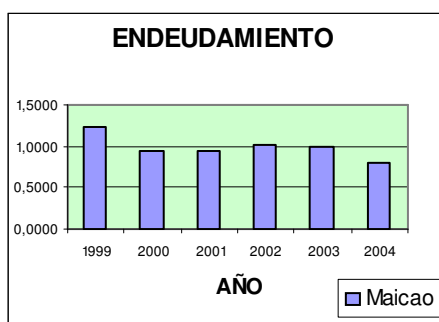
La situación de esta terminal en cuanto a su endeudamiento se refiere, es óptima, reflejando comportamientos de sus indicadores desde un 3.92% a un 11.04% en los años 1999 y 2004 respectivamente, tomados como referencia, los cuales combinados con razones excelentes de liquidez dejan entrever que no se tendrían dificultades para adelantar programas y proyectos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE IPIALES



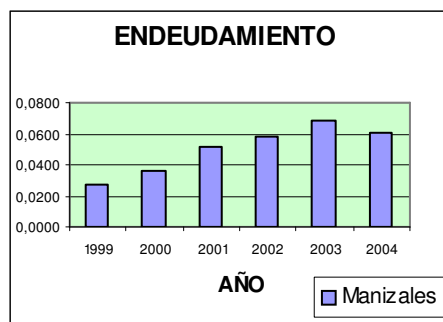
Esta terminal presentó en el año 2000 un comportamiento crítico de su nivel de endeudamiento que llegó al tope del 64.75%, reflejando una acentuada recuperación en los años subsiguientes con índices desde un 37.41% al 23.72% en el último año, concentrados en el corto plazo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MAICAO



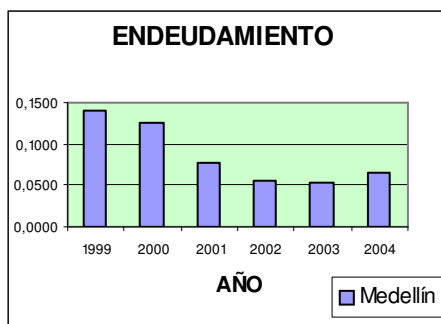
De acuerdo con el análisis del comportamiento financiero durante los últimos cinco años, la situación de endeudamiento de la terminal es bastante crítica, presentando indicadores que van desde el 79.47% al 124.34% del total de sus activos. Lo anterior revela una situación económica bastante difícil que no le permite, por el momento adelantar proyectos y programas de inversión.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MANIZALES



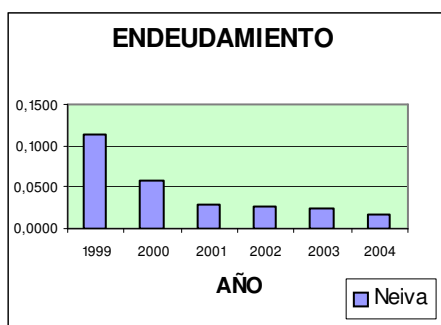
La situación de endeudamiento de la compañía refleja la práctica de excelentes políticas de manejo de sus pasivos y el crecimiento proporcionado de sus activos, lo cual le permite comprometerse a futuro en programas macro de inversión. Muestra niveles de endeudamiento que van desde el 2.67% al 6.01% en el último año analizado (2004).

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MEDELLÍN



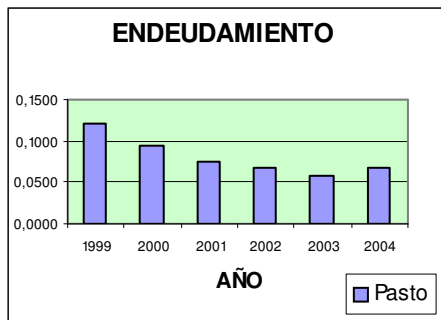
El comportamiento de su nivel de endeudamiento ha sido con tendencia a la baja: desde un 14% en 1999 a un 6.57% en el 2004, combinado con un comportamiento en su total de activos consistente en los cinco años analizados. Se encuentra en una excelente situación de endeudamiento y liquidez lo que le ha permitido adelantar programas de inversión sin ningún contratiempo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE NEIVA



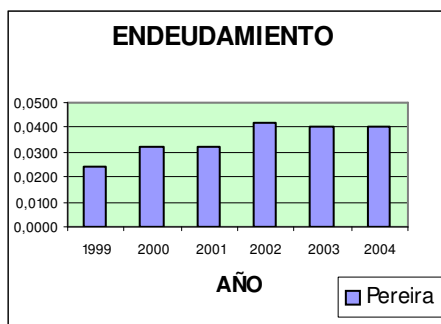
Se deduce que el comportamiento de su nivel de endeudamiento, fue del 11.49% en 1999 al 1.65% en el último año 2004, lo anterior porque ha puesto en práctica buenas políticas administrativas en cuanto al manejo de sus pasivos se refiere, esta compañía esta en condiciones de adelantar programas de inversión tanto en el corto como en el largo plazo sin inconvenientes financieros.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PASTO



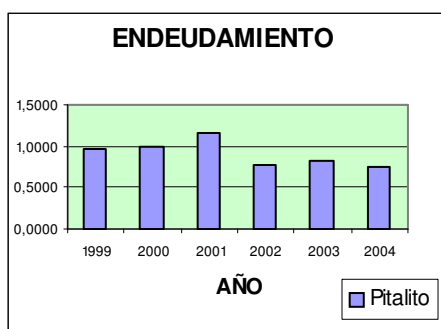
Los indicadores de endeudamiento reflejados en los últimos cinco años, del 12.18% al 6.88% en el año 2004, dejan entrever una buena situación financiera de la compañía en el largo plazo. Su endeudamiento se encuentra concentrado en el corto plazo, como se indicó en el análisis de la liquidez.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PEREIRA



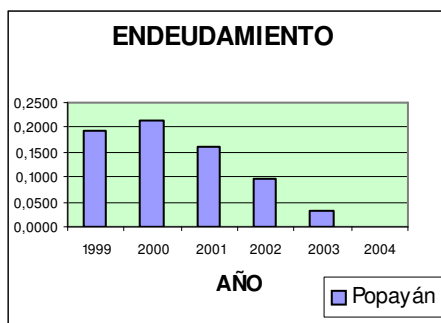
El nivel de endeudamiento de la sociedad en términos generales es excelente, con índices que van desde un 2.45% al 4.02%, a pesar que se encuentra concentrado en el corto plazo, tal como se analizó en el capítulo de indicador de liquidez. La compañía en el largo plazo se encuentra en condiciones de adelantar proyectos de inversión.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PITALITO



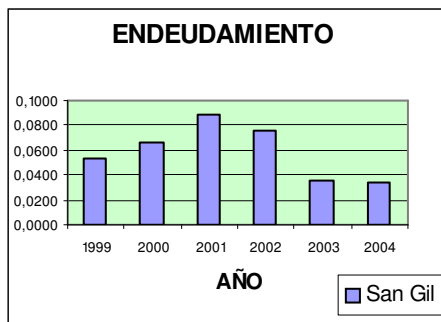
La situación de endeudamiento de la sociedad en los cortes de período analizados es bastante crítica, reflejando indicadores muy por encima del tope mínimo aceptable, 60% de endeudamiento con relación al total de Activos: del 76.10% al 115.34%, lo que no le permite ni al corto ni al largo plazo comprometerse financieramente.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE POPAYÁN



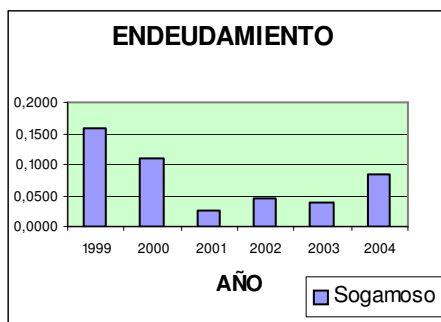
Lo reflejado por la sociedad en sus indicadores de endeudamiento en los últimos cinco años es excelente, a pesar que en los años 2000 y 2002 concentró en un alto porcentaje sus compromisos financieros. Ha mantenido niveles de endeudamiento que van desde el 21.35% al 3.16% en 2003, que es excelente y la habilita para adquirir compromisos a futuro.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SAN GIL



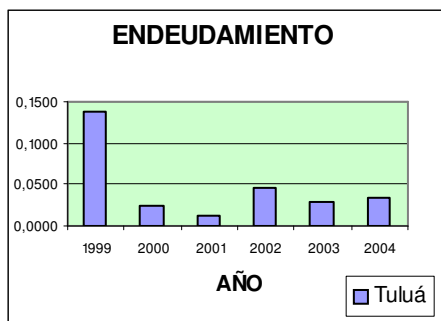
El comportamiento de los niveles de endeudamiento, durante los últimos cinco años, ha sido excelente, habiendo concentrado tales compromisos en el corto plazo, excepto el año 2004, en el cual reflejó un excelente manejo de sus actividades crediticias. Durante el período de análisis ha sostenido indicadores que van desde el 8.79% al 3.46% en el último año (2004).

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SOGAMOSO



La terminal reflejó el nivel de endeudamiento más alto en el año 1999: 15.69% de compromisos sobre el total de sus activos. Al comparar esta cifra con el máximo tope de endeudamiento aceptable del 60%, permite concluir que se encuentra en una excelente posición financiera lo cual la habilita, como se estableció en el capítulo de liquidez, para adelantar programas y proyectos de inversión.

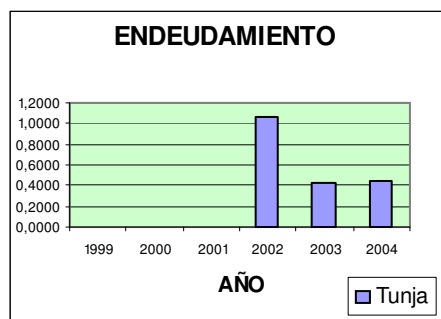
TERMINAL DE TRANSPORTE DE TULÚA



El análisis refleja como resultado que el pico más elevado de endeudamiento de la sociedad se presentó en el año 1999 con un 13.69% y el más bajo en 2001 con el 1.32%. En el año 2004, fecha del último corte, mostró un 3.36% de compromisos sobre el total de activos, lo cual permite concluir que ha estado muy consistente en el

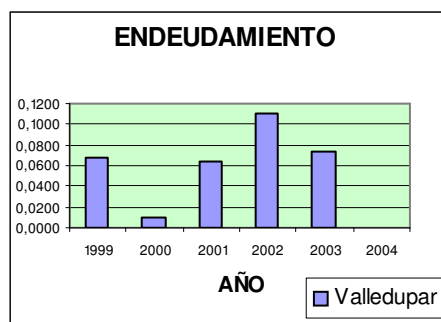
manejo de sus pasivos, tanto en el corto como en el largo plazo y que puede comprometerse actualmente y hacia futuro en proyectos macro de inversión.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE TUNJA



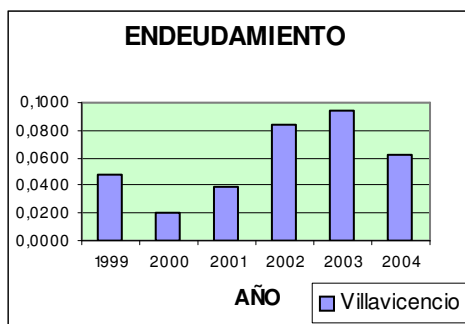
En los años reportados, 2002 a 2004, refleja un alto nivel de endeudamiento en el primer año de un 106.3% de compromiso sobre el total de activos; sin embargo en el año 2003 se reporta una recuperación, bajando el nivel de endeudamiento al 43.26% concentrado, en el año 2004 este indicador manifestó un incremento leve respecto al año 2003 del 44.18% como se estableció en el capítulo de liquidez, lo cual le restringe ampliar su endeudamiento en el corto plazo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE VALLEDUPAR



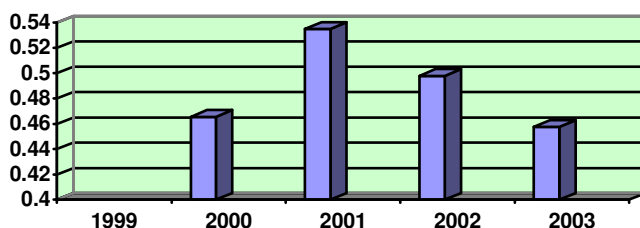
La situación de endeudamiento de la compañía ha reflejado un excelente comportamiento en el período comprendido entre 1999 a 2003: tope máximo del 10.94% en 2002 y del 1.05% en 2000; en el 2003 cerró con un nivel del 7.36% de compromisos sobre el total de activos, lo cual le permite adelantar y cumplir con sus objetivos y programas sin ninguna dificultad financiera.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE VILLAVICENCIO



La compañía refleja indicadores globales de endeudamiento excelentes que van desde el 2.0% en el año 2000 al 6.27% en el 2004, en los años, 2002 y 2003 se han reflejando unos crecimientos de sus pasivos, que no afectan su nivel de endeudamiento ideal pero si la liquidez de la sociedad. Se encuentra habilitada a la fecha del último corte en estudio para adelantar programas y proyectos en el largo plazo.

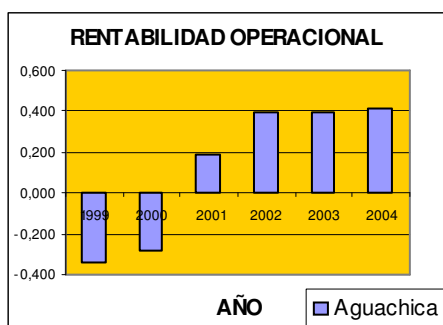
TERMINAL DE TRANSPORTE DE SANTA MARTA



El análisis del endeudamiento de esta terminal muestra una situación crítica en su comportamiento, aproximándose al tope máximo aceptable de tener comprometido hasta el 60% del total de sus activos. En los años 2000 a 2003, reportados muestra indicadores que van desde un 46.56% a un 53.50% como picos alto y bajo, que no le permiten comprometerse fácilmente para poder adelantar proyectos a largo y corto plazo.

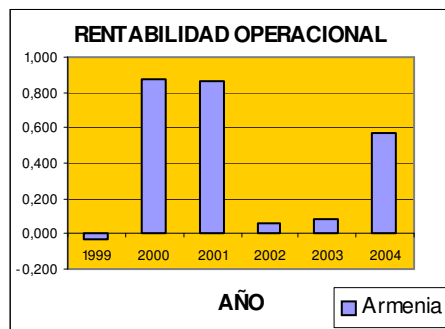
5. RENTABILIDAD OPERACIONAL

TERMINAL DE TRANSPORTE DE AGUACHICA



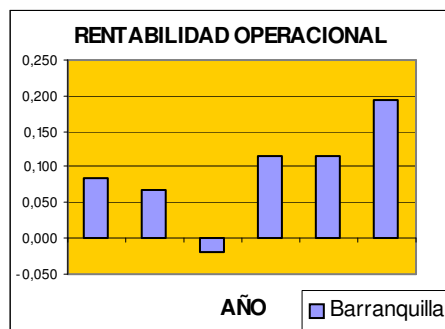
La Terminal de Aguachica presentaba una rentabilidad operacional negativa en los dos primeros periodos 1999 - 2000, sus gastos operacionales eran mayores que sus ingresos para el siguiente periodo disminuyo sus gastos sin embargo no hubo un incremento en sus ingresos por lo cual continuaba reportando un comportamiento negativo, para los años 2001 a 2004 aumentaron sus ingresos a la vez que disminuyeron sus gastos, reportando una rentabilidad operacional positiva.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE ARMENIA



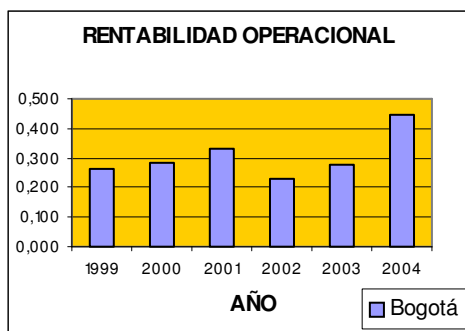
Para el año 2000 y 2001 hubo un incremento de casi \$5.000 millones de pesos en sus ingresos operacionales en el rubro de comercio al por mayor, sin embargo su comportamiento disminuyo en los años 2002 y 2003 aunque permaneciendo positivos. En el año 2004 volvió a recuperar sus niveles de crecimiento a niveles del 5.67%.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BARRANQUILLA



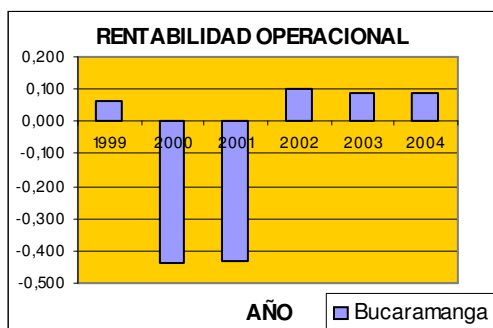
La Terminal de Barranquilla ha presentado un comportamiento positivo en los periodos evaluados, sin embargo en el 2001 bajo su rentabilidad operacional debido a un aumento en sus gastos generales de administración.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTA



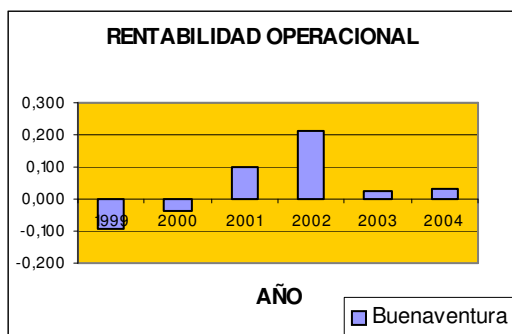
La Terminal de Bogotá tiene una rentabilidad operacional positiva y superior al 40% lo cual significa que los ingresos operacionales cubren los gastos operacionales y generan una utilidad adicional.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BUCARAMANGA



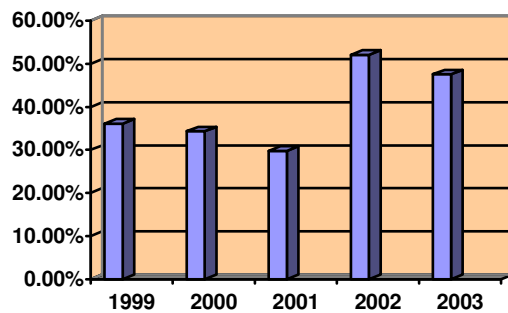
En los periodos de 2000 y 2001 la Terminal disminuyo su rentabilidad operacional debido a una disminución de sus ingresos operacionales ocasionando una rentabilidad negativa de mas del 40% lo cual significa que sus gastos superaban en mas del 40\$ a los ingresos por lo cual era imposible cubrirlos, sin embargo para los años siguientes 2002 a 2004 tuvo una recuperación que logro mantener constante.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE BUENAVENTURA



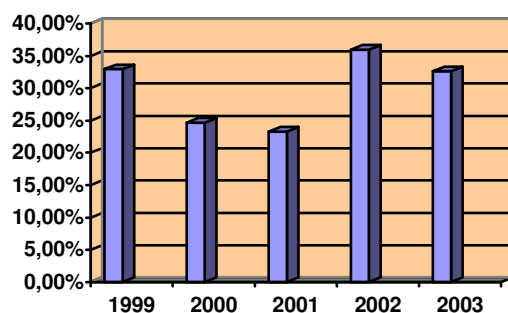
La Terminal de Buenaventura a presentado una evolución, comenzando de una rentabilidad negativa de casi el 10%, que disminuyó con el tiempo con un aumento considerado en sus ingresos operacionales al mismo tiempo que disminuía sus gastos. En el 2004 ha mantenido una leve recuperación de su rentabilidad operacional en el 3.1%

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CALI



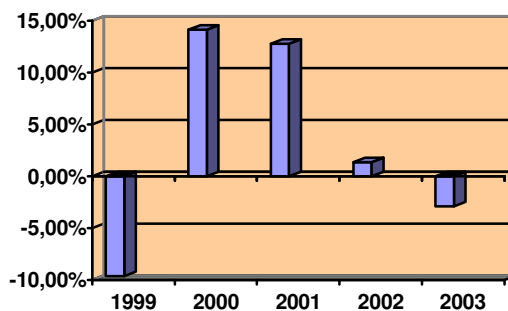
Cali presenta una rentabilidad operacional positiva de más del 30% constante llegando al 50% en el periodo 2002, cubriendo todas sus obligaciones operacionales y generando rentabilidad.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA



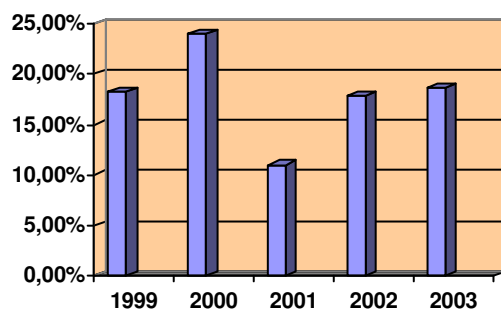
Igualmente Cartagena presenta una rentabilidad positiva superior al 20% y llegando a un punto máximo del 35% en el periodo de 2002.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CUCUTA



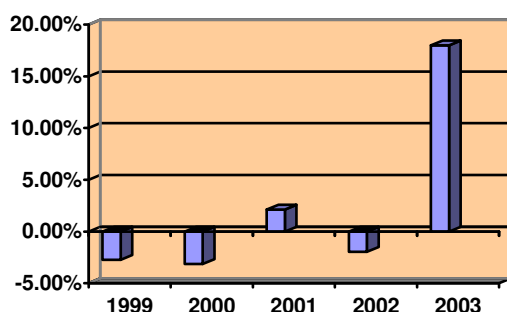
La Terminal de Cúcuta, tuvo dos periodos positivos 2000 y 2001 donde tuvo un incremento en sus ingresos operacionales, sin embargo para los próximos dos periodos sus gastos operacionales volvieron a incrementarse generando nuevamente una rentabilidad operacional negativa.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE CHIQUINQUIRA



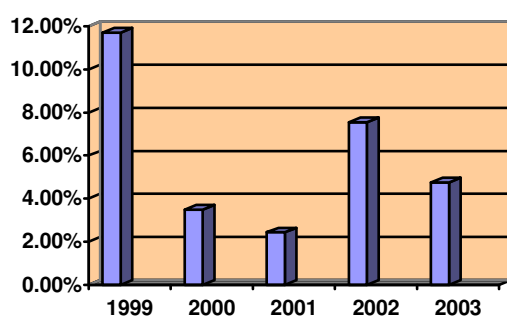
La Terminal de Chiquinquirá presenta un comportamiento positivo, constante y creciente generando una rentabilidad operacional superior al 15%.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE FLORENCIA



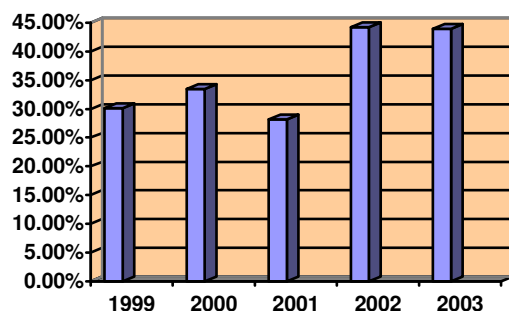
La Terminal de Florencia venia presentando una rentabilidad operacional negativa, para el ultimo periodo hubo un incremento positivo importante debido a un aumento en su rubro de servicios de transito y transporte, sin embargo se debe evaluar si este comportamiento es constante o circunstancial.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE GIRARDOT



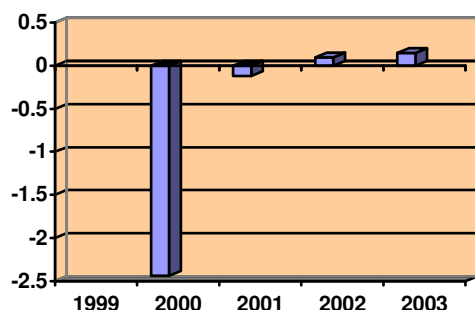
El comportamiento de Girardot ha sido positivo, sin embargo no alcanza el 10% por lo cual puede decirse que sus ingresos operacionales alcanzan a cubrir sus gastos sin generar una utilidad realmente importante.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE IBAGUE



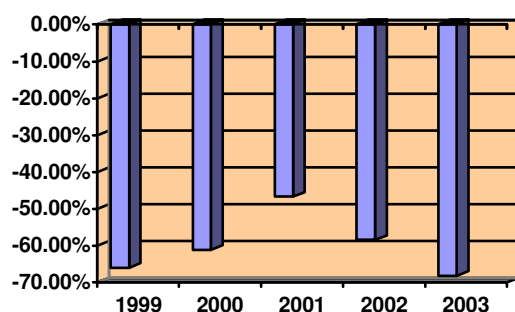
La Terminal de Ibagué presenta un comportamiento positivo y alto, superior al 30% y en aumento.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE IPIALES



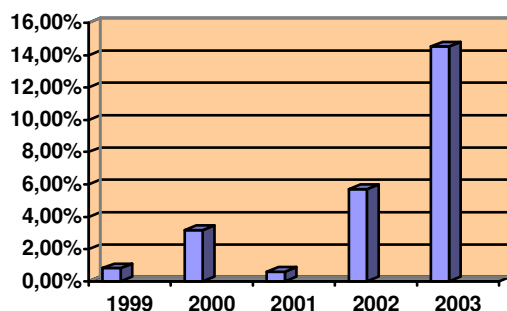
La rentabilidad operacional de Ipiales que comenzó sus actividades en el periodo 2000 comenzó siendo negativa, del 250%, como toda empresa que comienza actividades empieza arrojando perdidas, para los siguientes periodos tuvo una recuperación considerable sin embargo solo alcanza a cubrir sus gastos.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MAICAO



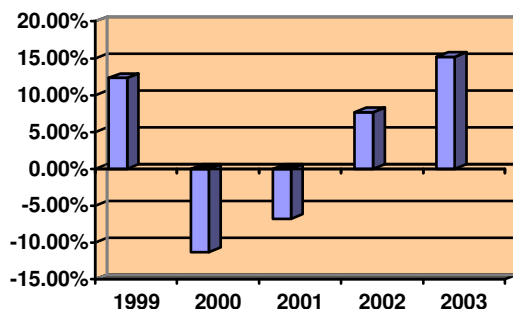
La Terminal de Maicao presenta un comportamiento realmente alarmante donde en el ultimo periodo alcanzo el 70% negativo, sus ingresos no están alcanzando a cubrir sus gastos operacionales.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MANIZALES



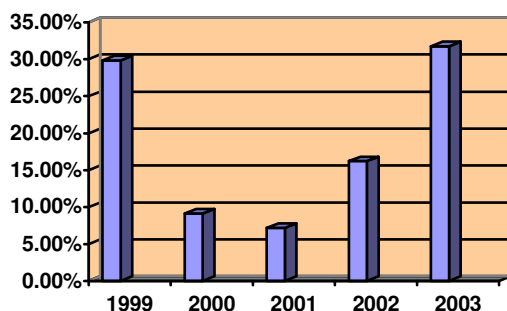
Manizales presenta un comportamiento creciente, aunque en los periodos de 1999 y 2001 desmejoro su comportamiento por una disminución en sus ingresos por servicios de transito y transporte que solo alcanzaban para cubrir los gastos, sin embargo su comportamiento ha mejorado llegando a una rentabilidad del 14%.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE MEDELLIN



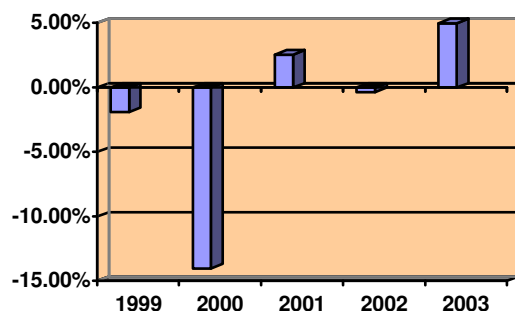
Para el periodo 2000 la Terminal de Medellín tuvo un comportamiento negativo debido a un aumento en sus gastos operacionales de administración de \$2.000 millones de pesos, para los siguientes periodos hubo una recuperación en sus ingresos por servicios de transito y transporte mejorando su comportamiento y su rentabilidad operacional paso de -10% a 15% del año 2001 al 2003.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE NEIVA



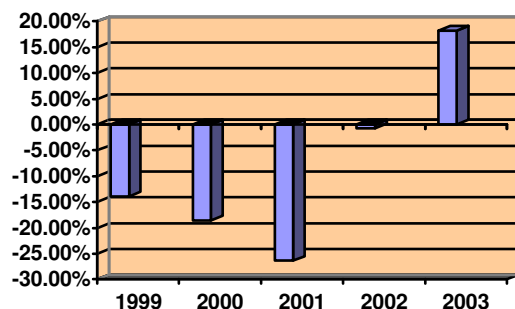
La Terminal de Neiva presenta un comportamiento positivo y creciente llegando a una rentabilidad máxima de mas del 30% en su ultimo periodo.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PASTO



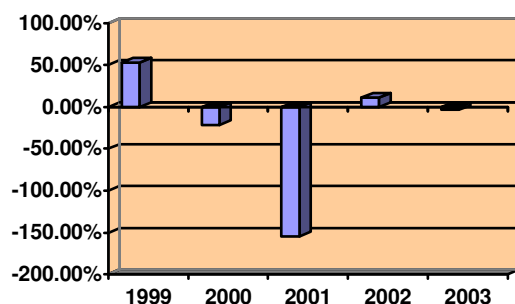
En el periodo del año 2000 la Terminal de Pasto presento su comportamiento mas agudo llegando a una rentabilidad negativa del 15% debido a un aumento en sus gastos generales de administración, para el siguiente periodo hubo un incremento en sus ingresos operacionales, sin embargo sigue siendo muy baja su rentabilidad y alcanza solo a cubrir los gastos operacionales.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PEREIRA



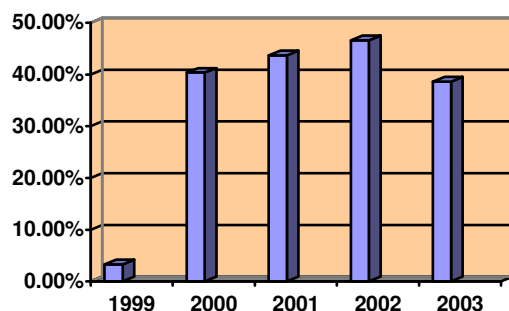
El comportamiento de Pereira en los primeros tres periodos fue negativo debido a un incremento constante en los gastos operacionales de administración, para el 2002 hubo una mejora en los ingresos operacionales, solo hasta el 2003 comenzó a tener un comportamiento positivo de casi el 20%, debe evaluarse si este comportamiento es constante.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE PITALITO



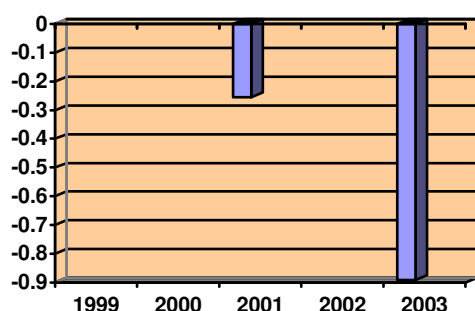
La Terminal de Pitalito presenta un comportamiento irregular decreciente llegando a un punto crítico en el 2001 de -150% de rentabilidad, su mejoramiento no ha sido satisfactorio.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE POPAYAN



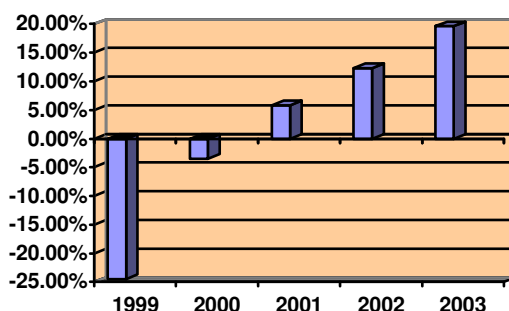
La Terminal de Popayán tuvo una recuperación en el periodo del 2000 que ha sido constante y creciente presentando una rentabilidad de más del 35%.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE RIOACHA



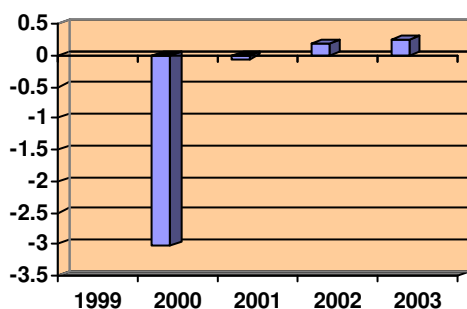
El comportamiento de Riohacha es negativo no alcanza a cubrir sus gastos operacionales.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SAN GIL



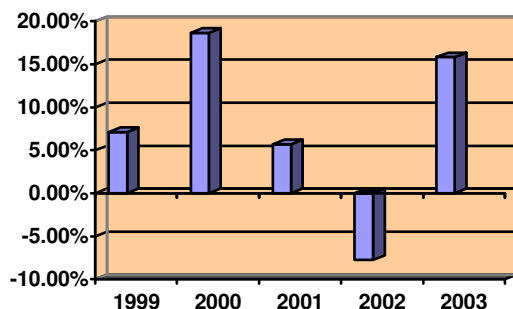
La Terminal de San Gil comenzó con un comportamiento negativo ya que sus egresos operacionales eran mayores que sus ingresos operacionales para el año 2000 sus ingresos operacionales tuvieron un leve aumento, para los próximos años el incremento en este rubro fue mas que proporcional generando una rentabilidad positiva llegando al 20%, de acuerdo a su comportamiento podría decirse que tiene una tendencia a seguir mejorando su rentabilidad operacional.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SANTA MARTA



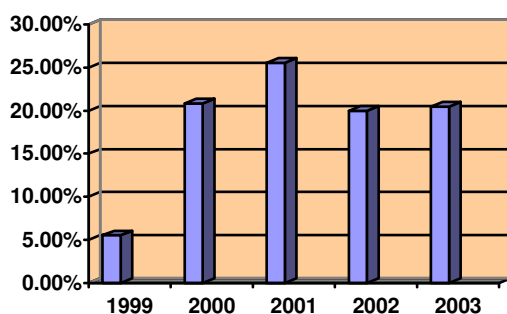
En el 2003 la Terminal de Santa Marta presentaba una rentabilidad operacional negativa de mas de 300%, sus gastos superaban a los ingresos en mas de \$1.000 millones, los cuales se redujeron sustancialmente para el siguiente periodo, así mismo sus ingresos han venido aumentando pero menos que proporcionalmente, lo cual no le ha permitido mejorar su rentabilidad operacional.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SOCORRO



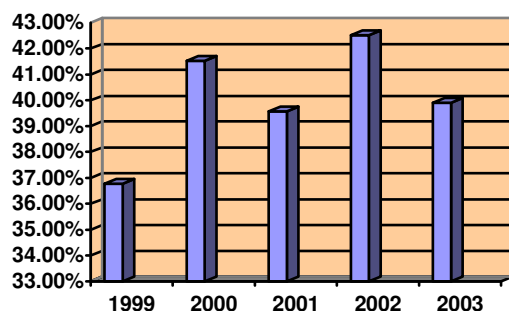
El comportamiento de Socorro ha sido positivo pero para el año del 2002 tuvo una caída en su comportamiento pasando a una rentabilidad negativa del 5%, a causa de un aumento mas que proporcional en sus gastos comparado con el aumento en su ingreso. Para el siguiente periodo hubo una recuperación en los ingresos recibidos por servicios de transito y transporte.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE SOGAMOSO



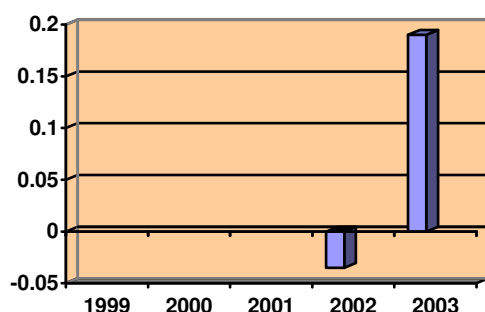
El comportamiento de Sogamoso es positivo, creciente y constante llegando a su punto mas alto en el periodo del año 2001 del 25% de rentabilidad operacional.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE TULUA



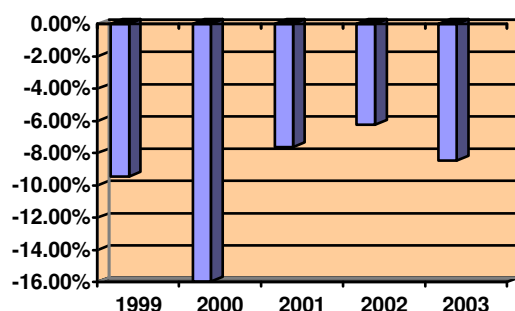
El comportamiento de Tulúa también es positivo pero irregular sin embargo sus ingresos superan en cerca del 40% a sus gastos generando una rentabilidad positiva.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE TUNJA



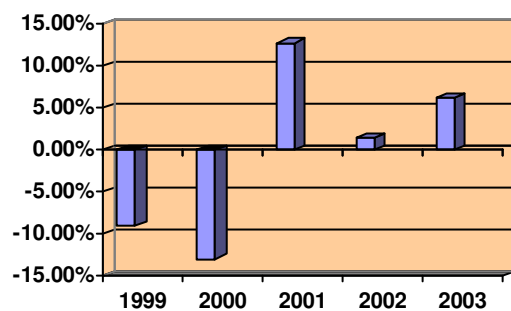
La Terminal de Tunja empezó su actividad en el año 2002, con una rentabilidad operacional negativa pero acorde a su comienzo, para el siguiente año tuvo un comportamiento positivo, sin embargo se necesita evaluar su comportamiento posterior para sacar una conclusión.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE VALLEDUPAR



La Terminal de Valledupar presenta un comportamiento negativo constante, teniendo un rubro de gastos operacionales superiores a los que su actividad puede llegar a cubrir.

TERMINAL DE TRANSPORTE DE VILLAVICENCIO



La Terminal de Villavicencio no ha tenido un comportamiento regular, ya que en los dos primeros periodos sus gastos sobrepasaban a sus ingresos llegando a una rentabilidad operacional negativa del 10%, para el 2001 sus ingresos tuvieron un incremento más que proporcional frente a sus gastos, pero para los próximos periodos volvió a decaer.