



Ministerio de Transporte



# **ANALISIS FINANCIERO DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA**

---

Preparado por:

**Mario Franco Morales**

Profesional Universitario  
Oficina de Regulación Económica  
Bogotá D.C. Abril de 2009

## **TABLA DE CONTENIDO**

### **I INTRODUCCIÓN**

### **II OBJETIVO**

### **III ALCANCE**

### **IV DESARROLLO**

1. Diagnóstico de la situación económico-financiera de las empresas de Transporte de Carga por Carretera
2. Análisis de la estructura económica
3. Análisis de la situación financiera
4. Análisis del estado de resultados de las empresas de transporte de carga

### **V RECOMENDACIONES**

# **ANALISIS FINANCIERO DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA**

## **I. INTRODUCCIÓN**

Las Empresas de Transporte de Carga por Carretera, son entidades jurídicas creadas como respuesta a las necesidades del servicio de transporte de carga del país, y responden a las características actuales de oferta y demanda y perspectivas de la producción.

A partir de la digitación de 437 estados financieros de las empresas de transporte de carga del país, en el período 2005 -2007, que se encontraban en medio físico en la Superintendencia de Puertos y Transporte, se realizarán los respectivos análisis para lograr una visión de la situación contable.

Los estados financieros de las Empresas de Transporte de Carga por Carretera, proporcionan una valiosa información y ofrecen una panorámica contable relacionada con las operaciones que realizan las empresas, su desempeño y su posición financiera. Al utilizar las técnicas de análisis podremos conocer detalladamente las variaciones producidas en las diferentes partidas, así como los cambios que pudieran producirse en dicho periodo.

En este documento, además se presenta el análisis de la información financiera de las empresas de transporte de carga de los años 2.005, 2006 y 2007, consolidada así: 126 empresas año 2005, 126 empresas año 2006 y 185 empresas año 2007.

## **II. OBJETIVO**

En el presente trabajo nos proponemos analizar los estados financieros de las Empresas de Transporte de Carga por Carretera, a fin de conocer la situación económico-financiera de las mismas mediante la aplicación de indicadores financieros, para evidenciar la eficiencia y eficacia en la aplicación de sus recursos financieros.

Con los resultados alcanzados en la investigación, se sientan las pautas para que las Empresas de Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera, utilicen sistemáticamente el análisis de los Estados Financieros como instrumento de dirección, para lograr maximizar sus utilidades en el corto plazo.

## **III. ALCANCE**

Mantener la condición de empresas de transporte de carga eficientes, alcanzando un nivel competitivo a nivel nacional e internacional con resultados económicos y financieros satisfactorios tanto para el inversionista como para el usuario del servicio.

#### **IV. DESARROLLO**

##### **1. Diagnóstico de la situación económico-financiera de las empresas de Transporte de Carga por Carretera**

A continuación realizaremos el análisis de los estados financieros de la Empresas de Transporte de Carga por Carretera, tomando como base los Estados Financieros del cierre de diciembre de 2005, 2006 hasta el cierre de diciembre de 2007, con el objetivo de realizar la proyección futura de su situación económico- financiera.

##### **2. Análisis de la estructura económica**

Los activos de las empresas de transporte de carga, lo constituyen las cuentas inversiones, disponible, deudores, inventarios, diferidos, propiedades planta y equipo, aportes en sociedades y otros activos. Mientras que el pasivo lo constituyen las obligaciones financieras, las cuentas por pagar, impuestos gravámenes y tasas, obligaciones laborales, pasivos estimados y provisiones, obligaciones financieras y otros pasivos.

Las fuentes de financiación de las empresas de transporte de carga, son la autofinanciación y créditos de financiación. La autofinanciación, tiene por finalidad conservar intacto el activo de las empresas de transporte de carga, ya que a lo largo de un determinado número de períodos se van recuperando, a través del ingreso de los servicios prestados.

El principal inconveniente que presenta esta magnitud es que una autofinanciación excesiva puede hacer disminuir la rentabilidad de las empresas. La autofinanciación presenta las siguientes ventajas:

- 1) Son recursos que no es preciso remunerar.
  - 2) Aumenta la autonomía financiera de la empresa.
  - 3) Disminuye el endeudamiento.
  - 4) Resuelve la financiación cuando la empresa tiene dificultades para la obtención de recursos ajenos.
  - 5) Se puede distribuir posteriormente entre los socios o accionistas.
- b) Fuentes de financiación ajenas o recursos ajenos

Además de los recursos propios que son aportados por los propietarios o generados por la propia unidad económica, las empresas de transporte de carga pueden captar otra clase de recursos igualmente procedentes de otras actividades, constituyendo en una fuente de recursos adicional para amortizar las deudas contraídas por la empresa.

Los créditos de financiación, utilizados por las empresas de transporte de carga por carretera generalmente con entidades bancarias y a un plazo de reembolso superior al año.

Los elementos del activo fijo de las empresas de transporte de carga, permanecen durante varios ejercicios prestando servicio en la empresa y su convertibilidad a disponibilidades se va haciendo paulatinamente a través de la incorporación de la depreciación al costo del producto, el reembolso de los créditos invertidos en estos bienes es de una duración similar a la vida del elemento financiado con dicho crédito, generalmente el plazo de duración del crédito coincide con el tiempo de vida del activo adquirido, para conseguir que con los fondos obtenidos por la amortización se pueda atender al reembolso del crédito.

Este fondo permite reembolsar el crédito, pero la carga financiera que supone la concesión del crédito, deberá ser atendida con los beneficios que genere el bien financiado. Así pues, una empresa de transporte de carga que no tenga capacidad de generar beneficios suficientes para atender a los costos financieros derivados del crédito y asegurar una adecuada rentabilidad a los recursos propios, no deberá recurrir al crédito de financiación.

En general, no basta para el buen funcionamiento de una empresa de transporte de carga, que cuente con una adecuada estructura patrimonial, es necesario, también que exista una correcta correlación entre inversiones y financiaciones. En caso contrario, se produciría un desequilibrio que podría conducir a la desaparición de la unidad económica.

Es importante destacar que las 1.249 empresas que reportan información del Manifiesto de carga movilizaron alrededor de 17.169 819 toneladas en el año anterior de las cuales 8.529.916 fueron movilizadas por las empresas objeto de análisis. Lo anterior se considera relevante en la medida que constituye el 49,67% del total del mercado, siendo muy representativa para el presente análisis.

### **3. Análisis de la situación financiera**

#### **3.1 Análisis de la variación del Capital de Trabajo**

Capital de Trabajo = Activo Circulante - Pasivo Circulante

<b>Concepto</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Activo Circulante	\$105.543.348.704,8	\$155.271.951.856,7	\$259.207.335.081,5
Pasivo Circulante	\$86.883.742.269,71	\$121.353.891.716,0	\$199.821.047.843,8
<b>Capital de Trabajo</b>	<b>\$18.659.606.435,09</b>	<b>\$33.918.060.140,6</b>	<b>\$59.386.287.237,6</b>

Concepto	Variación	Variación
	(2-1)	(3-2)
Activo Circulante	\$ 49.728.603.151,93	\$ 103.935.383.224,78
Pasivo Circulante	\$ 34.470.149.446,34	\$ 78.467.156.127,79
<b>Capital de Trabajo</b>	<b>\$ 84.198.752.598,27</b>	<b>\$ 182.402.539.352,57</b>

Concepto	Variación	Variación
	(2/1)	(3/2)
Activo Circulante	47%	67%
Pasivo Circulante	40%	65%

En la tabla anterior se observa un aumento en el capital de trabajo en el 2006 con relación al año 2005. Básicamente se evidencia un aumento en el Activo Circulante de 47 % con relación al año anterior, por otra parte el Pasivo Circulante aumentó en 40 % con relación al 2003, el resultado final, es decir el aumento del Capital de Trabajo, se vio afectado por ambas variaciones. Este aumento del Activo Circulante se debe fundamentalmente al aumento de los Efectos y Cuentas por Cobrar a Corto Plazo y a la cuenta de deudores clientes.

En el año 2007 aumentó el Capital de Trabajo con relación al año 2006, debido a un aumento en el Activo Circulante en un 67 %. El Pasivo Circulante aumentó también en un 65 % aproximadamente, en este aumento sobresalen los gastos pagados por anticipado, los deudores varios, Nominas por Pagar, Retenciones por Pagar y Préstamos Recibidos.

Las Empresas logran un aumento en el Capital de Trabajo por las operaciones normales de la empresa en el año 2006 con relación al año 2005 y de este con el año 2004, en los que se evidencia un aumento en la cuenta del Efectivo en Caja, Efectivo en Banco y en los Inventarios de Materias Primas y Productos en Proceso.

Como se puede observar, en el año 2007 el Capital de Trabajo aumentó con respecto al año 2006, y del año 2006 respecto al año 2007, debido fundamentalmente al aumento entre el Activo Circulante y el Pasivo Circulante.

Concluyendo podemos referir que el Capital de Trabajo ha tenido un comportamiento comparativamente alto en los años 2005, 2006 y 2007, al establecerse una variación de \$ 98.203.786.754,30.

### 3.2 Liquidez General o Solvencia Técnica

Activo Circulante/Pasivo Circulante

Concepto	2005	2006	2007
	1	2	3
Activo Circulante	\$105.543.348.704,8	\$155.271.951.856,7	\$259.207.335.081,5
Pasivo Circulante	\$86.883.742.269,71	\$121.353.891.716,0	\$199.821.047.843,8
<b>Liquidez General o Solvencia Técnica</b>	<b>\$1,21</b>	<b>\$1,28</b>	<b>\$1,30</b>
<b>Concepto</b>		<b>Variación</b>	<b>Variación</b>
		<b>(2-1)</b>	<b>(3-2)</b>
<b>Liquidez General o Solvencia Técnica</b>		<b>\$0,06</b>	<b>\$0,02</b>

Cuando analizamos la tabla anterior percibimos que la liquidez general de la empresa aumenta a partir del año 2005, según el indicador para el año 2005 se tiene una solvencia técnica de \$1.21, en el año 2006 \$1.28 y en el año 2007 \$1.30, observándose una variación de \$0.07 entre el año 2005 y 2006, mientras que en el año 2007 solo se registro un incremento de \$0.02 respecto al año 2006. Adicionalmente, se puede observar que el aumento fue el resultado de un moderado aumento de los Pasivos Circulantes a partir del año 2005, lo anterior se manifiesta en las Cuentas por pagar a Corto Plazo, Costos y gastos por pagar, Nóminas por pagar y Retenciones por pagar.

El Activo Circulante se mantuvo al alza durante el período de análisis, lo anterior debido al aumento del Efectivo en Banco y las partidas relacionadas con los inventarios que no afecto el resultado en dicho sentido. Podría pensarse que entre más alta sea la razón corriente, será mejor la gestión financiera. Si se analiza objetivamente este caso, un indicador muy alto aunque sea estimulante para proveedores y entidades financieras, es también señal de una mala administración del efectivo y de un exceso en la inversión propia y afectara la tasa de rendimiento asociada a dicha inversión.

Las empresas de transporte de carga pueden poseer altos niveles de inventarios, esto contribuirá a un indicador de liquidez general mayor, aunque no necesariamente esto indique una mejor posibilidad para atender las

obligaciones a corto plazo, pues puede existir una baja rotación de inventarios obsoletos cuya realización en el mercado no sea fácil de llevar a cabo.

### 3.3 Prueba Ácida o Liquidez Inmediata

Activo Corriente-Inventarios/Pasivo Corriente

Concepto	2005	2006	2007
	1	2	3
Activo Corriente	\$105.543.348.704,	\$155.271.951.856,	\$259.207.335.081,
Inventarios (-)	\$1.352.698.384,10	\$1.596.410.794,47	\$4.556.301.032,30
Pasivo Circulante	\$86.883.742.269,7	\$121.353.891.716,	\$199.821.047.843,
<b>Prueba Ácida o Liquidez Inmediata</b>	<b>\$1,20</b>	<b>\$1,27</b>	<b>\$1,27</b>

Concepto	Variación	Variación
	(2-1)	(3-2)
<b>Prueba Ácida o Liquidez Inmediata</b>	<b>\$ 0,07</b>	<b>\$ 0,01</b>

Como se puede observar en los años 2005, 2006 y 2007 las empresas de transporte de carga, mantienen una liquidez inmediata en una proporción de \$1.20 al año 2005, \$1.27 al año 2006 y \$1.27 al año 2007. Lo anterior debido principalmente a una aumento relativo del Activo Circulante, y a un incremento respectivo de los inventarios y de los Pasivos Circulantes.

En el 2006, la liquidez inmediata aumentó en 0.07 centavos con respecto al año anterior (2005), mientras que en el 2007 solo aumento en 0.01 centavos, causado por un crecimiento en mayor proporción de los activos más líquidos, o sea del Efectivo en Caja y el Efectivo en Banco.

Después de haber restado el inventario percibimos que la liquidez inmediata se quedo estable, debido a que los Inventarios en materiales, diferidos y deudores influyeron notablemente en la liquidez general y tienen un valor significativo en las empresas de transporte de carga.



### 3.4 Liquidez Disponible o Razón de Tesorería

Disponible = Activos Circulantes Disponibles/ Pasivo Circulante

Concepto	2005	2006	2007
	1	2	3
Activos Circulantes Disponibles	\$10.697.556.129,5	\$13.248.115.855,6	\$25.511.939.180,3
Pasivos Circulantes	\$23.137.267.184,2	\$36.259.223.572,4	\$35.157.684.389,7
<b>Liquidez Disponible o Razón de Tesorería</b>	<b>\$0,46</b>	<b>\$0,37</b>	<b>\$0,73</b>

Concepto	Variación	Variación
	(2-1)	(3-2)
<b>Liquidez Disponible o Razón de Tesorería</b>	<b>\$-0,10</b>	<b>\$0,36</b>

Consideramos el Activo Circulante Disponible como Efectivo en Caja y Efectivo en Banco, analizando la razón de tesorería observamos que los valores en los años 2005 y 2006 de este indicador han disminuido, debido a que en el 2006, se experimentó una reducción de 0.10 centavos del activo disponible circulante con respecto al 2005, mientras que en el 2007 se registro un aumento de 0.36 centavos con respecto al año 2006, debido a un incremento de los activos disponibles circulantes en \$12.263 millones de pesos aproximadamente.

En el 2005 las empresas de transporte de carga contaron con 46 centavos en efectivo disponible para cubrir sus obligaciones inmediatas, en el año 2006 se fijo en 0.37 centavos y en el año 2007 se contó con 0.73 centavos para cubrir sus obligaciones financieras. Este aumento viene dado por los crecimientos del efectivo en caja y banco, remesas en tránsito cuentas de ahorro y fondos.

En el año 2006, este indicador decreció en 0.09 centavos respecto al año 2005, mientras que en el año 2007, se incremento en 0.73 centavos respecto al año 2006, incluso superior al año 2005. Esto sucedió básicamente porque los Activos Circulantes Disponible se incrementaron considerablemente, con relación a los Pasivos Circulantes (Cuentas por Pagar a Corto Plazo, Nóminas por pagar y Préstamos Recibidos), que sí aumentaron en una proporción considerable respecto a los pasivos circulantes.

### 3.5 Medidas de endeudamiento

### Razón de Endeudamiento

Endeudamiento = Pasivos Totales/Activos Totales

Concepto	2005	2006	2007
	1	2	3
Activos Totales	\$214.091.276.873,	\$295.275.668.328,	\$446.072.231.237,
Pasivos Totales	\$112.399.229.162,	\$164.613.357.300,	\$256.831.447.107,
<b>Razón de Endeudamiento</b>	<b>0,53</b>	<b>0,56</b>	<b>0,58</b>

Concepto	Variación	Variación
	(2-1)	(3-2)
<b>Razón de Endeudamiento</b>	<b>0,03</b>	<b>0,02</b>

Analizando la información que nos brinda el cálculo de este indicador podríamos decir que en el año 2005 las empresas de transporte de carga financiaron sus activos con deudas en un 0.53%, en el 2007 con un 0.56%, mientras que en el año 2007 financio sus deudas en un 0.58%, lo anterior evidencia que las empresas de transporte de carga no han presentado aparentemente mayores dificultades financieras debido a que utilizaron mayor cantidad de dinero de terceros para generar utilidades, sin embargo, el índice se encuentra entre 0.50 y 0.60 que es el valor óptimo de este ratio. Las variaciones presentadas en los años 2005 a 2006 son del 0.03%, mientras que en el periodo 2006-2007 el indicador registra una variación del 0.02%.

Resumiendo podríamos referir que en los dos últimos años las empresas de transporte de carga, han utilizado más fuentes de financiamiento propio para cubrir sus obligaciones a Corto Plazo, lo que pudiera ser un problema porque significa que la empresa puede tener exceso de capitales propios.

### 3.6 Razón de autonomía

Capital o Patrimonio/Activos totales

<b>Concepto</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Activos Totales	\$214.091.276.873,	\$295.275.668.328,	\$446.072.231.237,
Patrimonio	\$108.809.089.391,	\$130.209.482.173,	\$170.441.347.152,
<b>Razón de Autonomía</b>	<b>0,51</b>	<b>0,44</b>	<b>0,38</b>

<b>Concepto</b>	<b>Variación</b>	<b>Variación</b>
	<b>(2-1)</b>	<b>(3-2)</b>
<b>Razón de Autonomía</b>	<b>-0,07</b>	<b>-0,06</b>

La tabla anterior muestra que hubo una disminución en el grado de independencia de las empresas de transporte de carga en el año 2006 con respecto al 2005, al pasar del 0.51% en el año 2005 al 0.44% en el año 2006, lo anterior debido a que las empresas de transporte de carga, financiaron sus deudas con recursos propios.

En el año 2007, la razón de autonomía disminuyó en 0.38%, por el incremento de la cuenta de los préstamos recibidos del año 2007 con relación al 2006; sin embargo estos valores son adecuados porque se encuentran entre 40% y 50% indicando que la empresa tiene un equilibrio financiero estable. A partir del 2006 aumenta la autonomía y continua constante.

Por lo anterior podemos afirmar basándonos en la razón de endeudamiento y confirmándolo con la razón de autonomía que la empresa tiene independencia financiera ante sus acreedores.

### **3.7 Solvencia**

Solvencia = Activo Total/Pasivo Total

Donde Activo Real=Activo Corriente+Activo Fijo

Pasivo Total= Pasivo Corriente+Otros Pasivos

<b>Concepto</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Activos Totales	\$214.091.276.873,	\$295.275.668.328,	\$ 446.072.231.237,
Pasivos Totales	\$112.399.229.162,9	\$164.613.357.300,	\$256.831.447.107,
<b>Solvencia</b>	<b>\$1,90</b>	<b>\$1,79</b>	<b>\$1,74</b>

La empresa cuenta con 1.90 centavos en el año 2005, 1.79 centavos en el año 2006 y 1.74centavos en el 2007 para garantizar \$1.00 de su deuda total.

En cuanto a la solvencia como se muestra en la tabla anterior la proporción corrobora la tendencia conservadora de las empresas de transporte de carga en su estructura de financiamiento, o sea, que la misma tiene exceso de Activos Reales, sin embargo, también podemos observar un crecimiento en los dos últimos años del financiamiento ajeno, afectándose principalmente las Cuentas por Pagar a Corto Plazo, Nóminas por Pagar y Préstamos Recibidos.

### 3.8 Calidad de la Deuda

Pasivo Corriente/Total de Pasivos

Concepto	2005	2006	2007
	1	2	3
Pasivo Corriente	\$ 86.883.742.269,7	\$121.353.891.716,0	\$199.821.047.843,8
Pasivos Totales	\$ 112.399.229.162,	\$164.613.357.300,	\$256.831.447.107,
Solvencia	<b>0,77</b>	<b>0,74</b>	<b>0,78</b>

En los tres primeros años analizados podemos observar que la empresa no presenta riesgos financieros a corto plazo según los cálculos, debido a que la calidad de la deuda se mantiene estable entre 0.74 y 0.78 %. Sin embargo, a partir del año 2007 el índice se aproxima notablemente al 100 %, resultado del aumento de las Cuentas por pagar a Corto Plazo, las Cuentas por Pagar Activo Fijo Tangible y los Préstamos Recibidos dentro del Pasivo Circulante, manteniéndose el monto muy cercano al Total de Pasivos. Por tanto, podemos concluir que las empresas de transporte de carga se encuentran solventes para poder cumplir con los pagos en sus términos de vencimiento.

## 4. Análisis del Estado de Resultados de las Empresas de Transporte de Carga

Los Estados de Resultados de los años 2005-2006 y 2007 que presentaron las Empresas de Transporte de Carga, resumen los beneficios operativos del negocio, asociando los ingresos ganados durante el periodo con los gastos incurridos para obtener dichos ingresos. En el análisis realizado para interpretar los reportes financieros enviados, se utilizaron tendencias y porcentajes de cada uno de los componentes.

El estado de resultados de las Empresas de Transporte de Carga, está dividido en cuatro grandes secciones:

1. Ingresos
2. Costo de los bienes
3. Gastos de operación
4. Reglones no operacionales

Los estados de resultados de las Empresas de Transporte de Carga parten de los siguientes pasos múltiples dentro de los cuales se destacan las siguientes secciones.

#### **4.1 Sección de Ingresos**

Los Estados Financieros de las empresas de transporte de carga, sección de ingresos del estado de resultados generalmente contienen una línea, denominada Ingresos.

El medio utilizado para evaluar esta tendencia fue, calcular el cambio porcentual de los ingresos netos de un año al siguiente. Un cambio porcentual es el valor del cambio en una medición financiera, expresado como un porcentaje; se calculo dividiendo el valor del año base frente al año siguiente. Los Ingresos de los Estados Financieros de las Empresas de Transporte de Carga, contienen las siguientes cuentas: Los Ingresos Operacionales atinentes al servicio de transporte de carga por carretera y los ingresos no operacionales como son los financieros, recuperaciones, del transporte y diversos otros.

#### **4.2 Sección de Costo de los Bienes por Operación**

Los estados de resultados de las empresas de transporte de carga, muestran el costo de los bienes por operación durante el periodo. Generalmente aparece como un solo valor.

#### **4.3 Sección de Gastos de Operación**

Las empresas de transporte de carga, incurren en gastos de operación con el fin de producir ingresos de su operación habitual. Usualmente, los gastos se subdividen en gastos generales, administrativos y otros egresos.

Entre los mas significativos se encuentran los honorarios, impuestos, arriendos, contribuciones y afiliaciones, seguros, servicios, gastos legales, mantenimiento y reparaciones, adecuación e instalación, gastos de viaje, depreciaciones y diversos.

Parte de los ingresos y gastos de las empresas de transporte de carga, provienen de actividades diferentes de las operaciones de negocios básicos de las empresas. Como ejemplos comunes está el interés obtenido sobre las inversiones y el gasto por impuesto a la renta.

La utilidad operacional (o utilidad proveniente de las operaciones), muestra las relaciones entre los ingresos obtenidos de clientes y los gastos en los cuales se incurre para producir estos ingresos. En efecto, la utilidad operacional mide la

rentabilidad de las operaciones de los negocios básicos de las empresas de transporte de carga y “deja por fuera” otros tipos de ingresos y gastos.

#### 4.4 Renglones no Operacionales

Los renglones no operacionales, atañen a los ingresos y los gastos de las empresas de transporte de carga que no están relacionados directamente con las actividades principales de los negocios de las empresas de transporte de carga, entre los cuales se encuentra el gasto de intereses que provienen de los activos financieros, no utilizados en las operaciones del negocio, el gasto de impuesto a la renta no incluido en los gastos de operación porque el pago de estos impuestos no ayuda a producir ingresos; Además los ingresos no operacionales, tales como el interés y los dividendos obtenidos en inversiones diferentes del negocio del transporte.

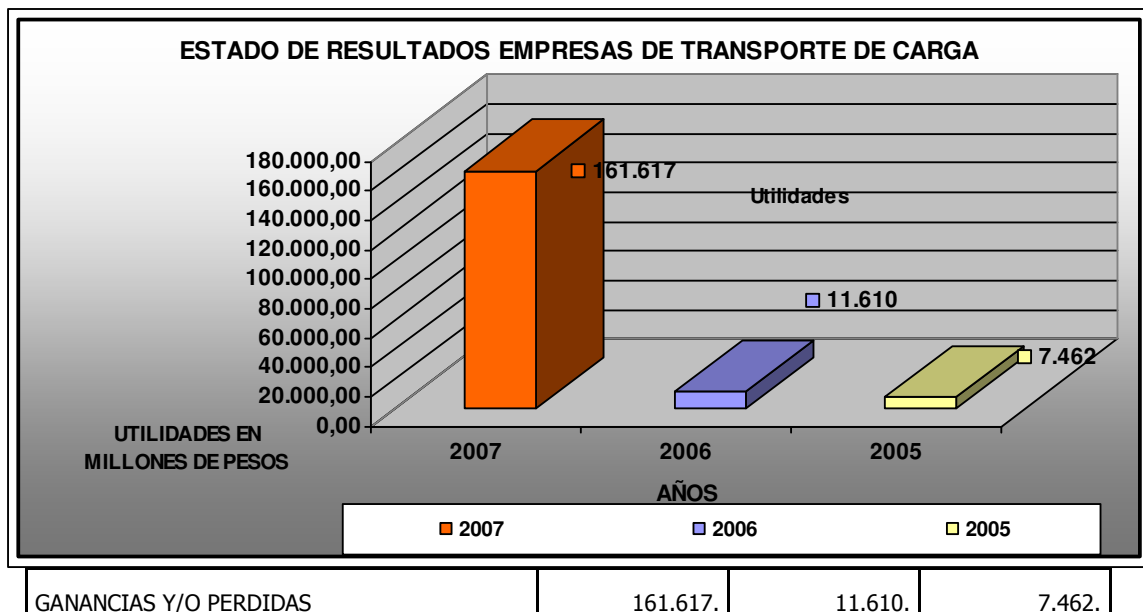
#### 4.5 Utilidad Neta

La mayoría de las empresas de transporte de carga consideran la utilidad neta o la pérdida neta, como las cifras más importantes en el estado de resultados. El valor representa un incremento global (o reducción) en el patrimonio de los propietarios, resultante de las actividades del negocio durante el periodo.

A partir de las anteriores premisas se realizó el análisis de 437 estados de resultados de las empresas de transporte de carga del país, concernientes a los años 2005, 2006 y 2007, que se encontraba en medio físico en la Superintendencia de Puertos y Transporte, teniendo en cuenta la desagregación realizada de cada una de las cuentas.

En los cuadros siguientes se interpretan y analizan los resultados que arrojan los valores consolidados de los ítems más relevantes de las cuentas de ingresos y gastos:

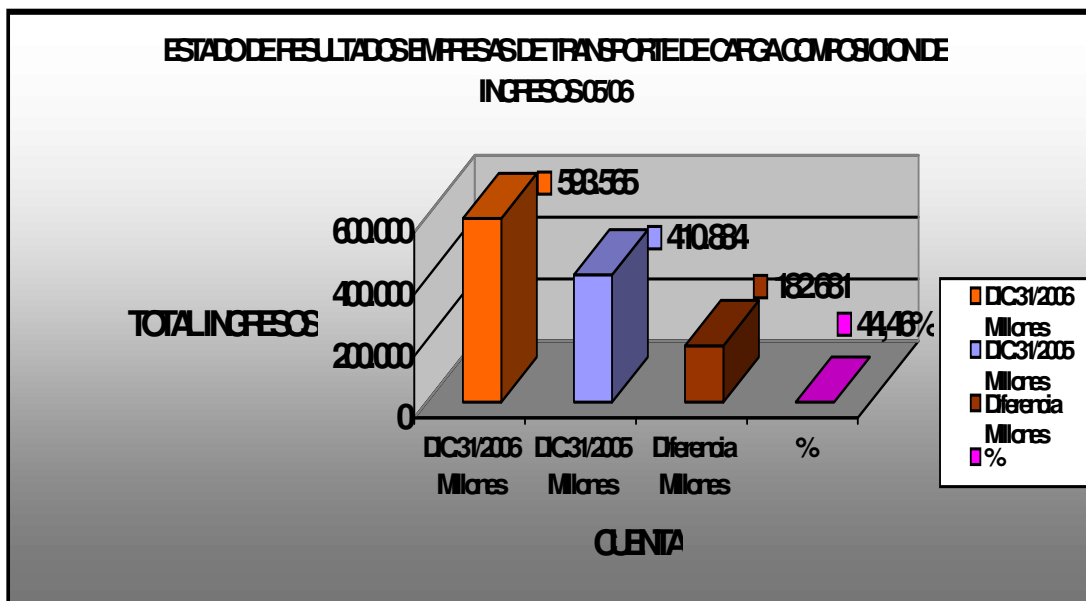
ESTADO DE RESULTADOS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA			
CUENTA	DIC.31/2007 Millones	DIC.31/2006 Millones	DIC.31/2005 Millones
Ingresos Operacionales	620.848.	577.560.	405.078.
MENOS: Costo Operacionales	241.521.	377.129.	278.189.
UTILIDAD BRUTA	379.327.	208.955.	144.635.
MENOS: Gastos Operacionales de Administración	137.001.	136.773.	112.695.
MENOS: Gastos Operacionales de Ventas	91.439.	41.515.	20.962.
UTILIDAD OPERACIONAL	150.886.	38.979.	25.942.
MAS: Ingresos No Operacionales	24.096.	16.005.	5.806.
MENOS: Otros Egresos	5.198.	14.414.	9.943.
UTILIDAD OPERACIONAL	169.784.	16.504.	12.459.
Ajustes x Inflación	15.	1.334.	1.048.
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	169.768.	18.794.	10.787.
MENOS: Impuesto de Renta y Complementarios	8.151.	6.644.	4.682.



Como resultado del presente ejercicio encontramos que las empresas de transporte de carga en el año 2006, alcanzaron una utilidad antes de impuestos de \$11.610 millones de pesos, lo que indica un aumento de \$4.148 millones de pesos respecto al año 2005, en el año 2007 se alcanzaron utilidades de \$161.617 millones de pesos, lo cual refleja un aumento de \$150.007 millones de pesos frente a la vigencia del año 2006. Lo anterior muestra la buena gestión operativa, administrativa y financiera de las empresas de transporte de carga en la operación del servicio de transporte de carga por carretera.

A continuación se realiza el análisis de los Estados financieros teniendo en cuenta cada una de las cuentas de Ingresos y Gastos de los años 2005 frente al año 2006 y del año 2006 frente al año 2007.

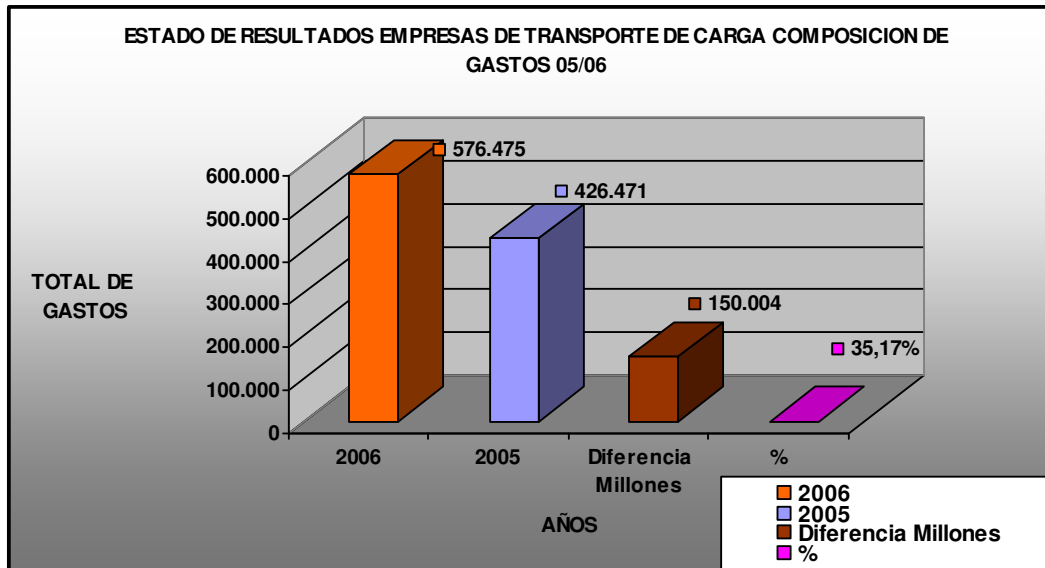
ESTADO DE RESULTADOS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA				
COMPOSICION DE INGRESOS				
CUENTA	DIC.31/2006 Millones	DIC.31/2005 Millones	Diferencia Millones	%
Servicio de Transporte de Carga por Carretera	577.560	405.078	172.482	94,42
MAS: Ingresos No Operacionales (Financieros, Transporte, Recuperaciones, Diversos otros)	16.005	5.806	10.199	5,58
<b>Total</b>	593.565	410.884	182.681	44,46%



El anterior cuadro, refleja que la composición de ingresos de las empresas de transporte de carga, que comprenden el servicio de transporte de carga por carretera y los ingresos no operacionales del año 2006, alcanzaron la suma de \$593.565 millones de pesos, lo que representa un aumento del 44.46% frente a la vigencia del año 2005. Siendo la prestación del servicio de transporte de carga por carretera el ingreso de mayor representación económica con el 94.42% del total de los ingresos.

ESTADO DE RESULTADOS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA				
COMPOSICION DE GASTOS				
CUENTA	DIC.31/2006 Millones	DIC.31/2005 Millones	Diferencia Millones	%
Costos Operacionales	377.129	278.189	98.940	35,57
Gastos Operacionales de Administración	136.773	112.695	24.078	21,37
Gastos Operacionales de Ventas	41.515	20.962	20.553	98,05
Otros Egresos	14.414	9.943	4.471	44,97
Impuesto de Renta y Complementarios	6.644	4.682	1.962	41,91
TOTAL DE GASTOS	576.475	426.471	150.004	35,17 %

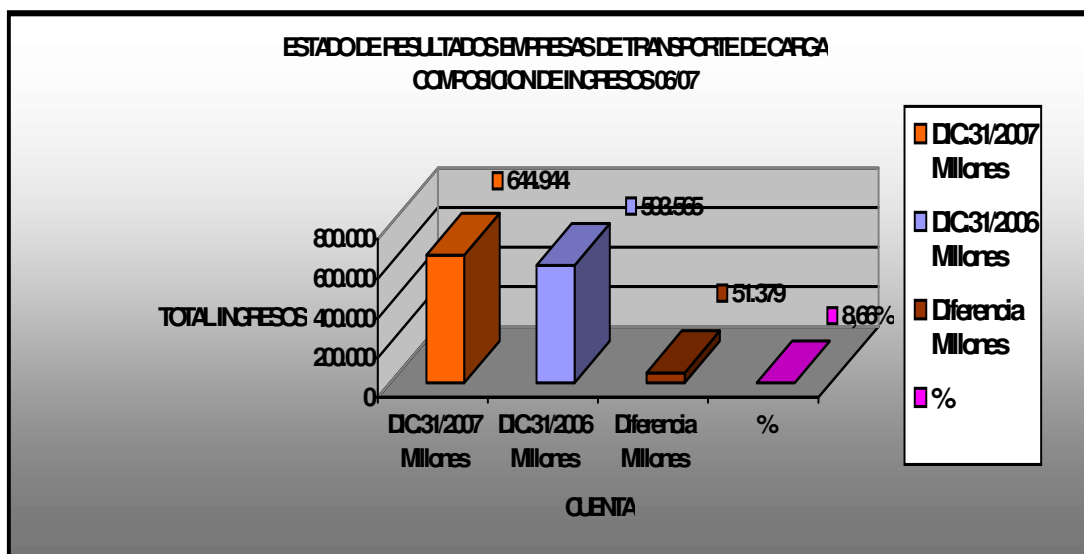




En el año 2006, los gastos totales crecieron en un 35.17% frente al año 2005, siendo el de mayor incidencia los gastos operacionales de ventas con un 98.05% y que corresponden a Cuentas por pagar, Costos y Gastos por Pagar, Pasivos estimados y provisiones deudores varios; Seguido de otros egresos en un 44.97%, que conciernen a Avances y Anticipos Recibidos, Depósitos Recibidos, Ingresos Recibidos para Terceros, Cuentas de Operación Conjunta, Retenciones a Terceros Sobre Contratos, Acreedores del Sistema y Cuentas en Participación; Consecutivamente los impuestos de renta y complementarios, gravámenes y tasas, Retención en la Fuente, Impuesto a las Ventas Retenido, Impuesto de Industria y Comercio Retenido los cuales constituyen el 41.91%;

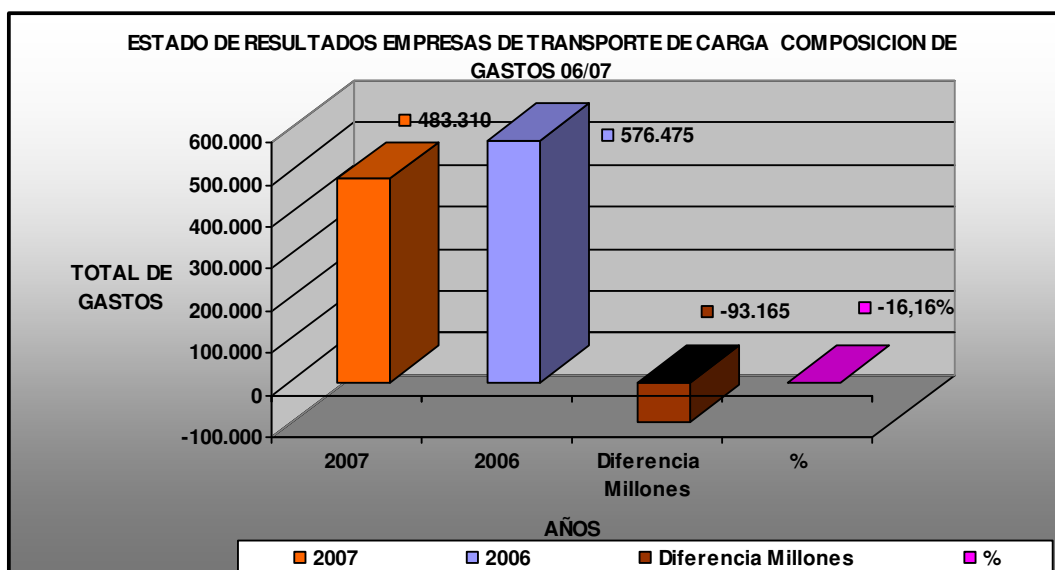
Por ultimo los gastos de administración que corresponden a honorarios, Obligaciones laborales, Retenciones y Aportes de Nómina, arriendos, contribuciones, afiliaciones, seguros, servicios, gastos legales, mantenimiento y reparaciones, adecuación e instalación, gastos de viaje y depreciaciones que significaron el 21.37% del total de gastos.

ESTADO DE RESULTADOS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA				
COMPOSICION DE INGRESOS				
CUENTA	DIC.31/2007 Millones	DIC.31/2006 Millones	Diferencia Millones	%
Servicios de Transporte de Carga por Carretera	620.848	577.560	43.288	84,25
MAS: Ingresos No Operacionales (Financieros, Transporte, Recuperaciones, Diversos otros)	24.096	16.005	8.091	15,75
TOTAL INGRESOS	644.944	593.565	51.379	8,666 %



El anterior cuadro, refleja que la composición de ingresos de las empresas de transporte de carga, que comprenden el servicio de transporte de carga por carretera y los ingresos no operacionales del año 2007, alcanzaron la suma de \$644.944 millones de pesos, lo que representa un aumento del 8.66% frente a la vigencia del año 2006. Siendo la cuenta de servicios de transporte de carga por carretera el ingreso de mayor representación económica con el 84.25% del total de los ingresos.

ESTADO DE RESULTADOS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA				
COMPOSICION DE GASTOS				
CUENTA	DIC.31/2007 Millones	DIC.31/2006 Millones	Diferencia Millones	%
Costos Operacionales	241.521	377.129	-135.608	-35,96
Gastos Operacionales de Administración	137.001	136.773	228	0,17
Gastos Operacionales de Ventas	91.439	41.515	49.924	120,26
Otros Egresos	5.198	14.414	-9.216	-63,94
Impuesto de Renta y Complementarios	8.151	6.644	1.507	22,68
TOTAL DE GASTOS	483.310	576.475	-93.165	-16,16%



En el año 2007, la composición de gastos de las empresas de transporte de carga disminuyó en \$93.165 millones de pesos frente al año 2006, el cual representa una reducción del total de gastos en un 16.16% frente al año 2006, siendo el de mayor reducción el de gastos operacionales de ventas con un 98.05% y que corresponden a Cuentas por pagar, Costos y Gastos por Pagar, Pasivos estimados y provisiones deudores varios; Seguido de otros egresos en un 63.94%, que conciernen a Avances y Anticipos Recibidos, Depósitos Recibidos, Ingresos Recibidos para Terceros, Cuentas de Operación Conjunta, Retenciones a Terceros Sobre Contratos, Acreedores del Sistema y Cuentas en Participación; Consecutivamente los impuestos de renta y complementarios, gravámenes y tasas, Retención en la Fuente, Impuesto a las Ventas Retenido, Impuesto de Industria y Comercio Retenido los cuales constituyen el 22.68%; Por último los gastos de administración que corresponden a honorarios, Obligaciones laborales, Retenciones y Aportes de Nómina, arriendos, contribuciones, afiliaciones, seguros, servicios, gastos legales, mantenimiento y reparaciones, adecuación e instalación, gastos de viaje y depreciaciones que representaron el 0.17% del total de gastos.

#### 4.6 Conclusiones.

1. El análisis realizado es significativo, debido a que las empresas de transporte de carga de que enviaron los estados financieros sujetos de análisis, concentran el mercado en aproximadamente el 50%.
2. Al analizar los datos de los estados de resultados suministrados por las empresas de transporte de carga, se observa que la situación económica es buena, ya que actualmente las empresas obtienen utilidades superiores a \$161 mil millones de pesos, adicionalmente se observa que los efectos de las

operaciones y los cambios en su situación financiera de los años 2005, 2006 y 2007 es positiva.

3. Una vez conocidas y comparadas las tendencias de los ingresos y gastos de las diferentes variables financieras que intervienen o son producto de las operaciones económicas de las empresas de transporte de carga, se puede afirmar que la tendencia de los gastos inherentes a la operación es a la baja, mientras que se incrementan la solvencia y liquidez proveniente de la operación del servicio, así como la capacidad para generar recursos.

4. En la gran mayoría de los estados financieros, se observa que las empresas de transporte de carga toman sus propias decisiones de inversión y crédito, con el propósito de asegurar su rentabilidad y recuperabilidad en el corto plazo.

5. En general, se puede evidenciar que los directivos y administradores de las empresas de transporte de carga, han manejado sus activos en forma racional y han planificado la rentabilidad de acuerdo a la solvencia y capacidad de crecimiento del negocio.

## **V. Recomendaciones**

1. La forma como se viene reportando la información financiera para tener los indicadores apropiados es global; no se tienen ingresos y gastos desagregados de tal manera que permitan identificar cuales están asociados a la prestación del servicio de transporte de carga, lo cual impide disponer de información consistente para conocer cada uno de los ingresos imputables a las toneladas transportadas.

2. La información presentada es incompleta o presenta errores; algunas empresas de servicio público de transporte de carga por carretera, no dieron cabal cumplimiento al diligenciamiento de los formatos, dispuestos por la Superintendencia de Puertos y Transporte, generando inconsistencias.

3. No se tiene información completa sobre todas las actividades desarrolladas por las empresas de servicio público de transporte de carga por carretera. La falta de esta información impide conocer del valor agregado del sector a la economía y el empleo que se genera.