



Estrategias de financiamiento para mejorar la estabilidad financiera y la capacidad de crecimiento de LOGTRANS S.A.S.

Alejandro Gutiérrez Restrepo

Trabajo de grado para optar al título de Magister en Administración Financiera

Asesor

Gustavo Alberto Sánchez Ribero

UNIVERSIDAD EAFIT

ESCUELA DE ECONOMÍA Y FINANZAS

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA - MAF

MEDELLÍN

2024

CONTENIDO

RESUMEN	6
ABSTRACT	7
INTRODUCCION	8
SITUACION DE ESTUDIO	9
FORMULACIÓN DE LA PREGUNTA QUE PERMITE ABORDAR LA SITUACIÓN DE ESTUDIO	10
OBJETIVOS	10
OBJETIVO GENERAL.....	10
OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	10
MARCO DE REFERENCIA CONCEPTUAL	11
METODOLOGIA.....	13
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	14
RESULTADOS TRABAJO DE CAMPO.....	16
RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS	16
ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE FINANCIAMIENTO INTERNO Y EXTERNO.....	20
EVALUACIÓN Y PROPUESTA	26
PROYECCIÓN ESTADOS FINANCIEROS LOGTRANS S.A.S.	28
ANÁLISIS DE ESTADO DE SITUACION FINANCIERA PROYECTADO DE LOGTRANS S.A.S. PARA EL PERIODO 2023-2026.....	31
ANÁLISIS DEL ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL DE LOGTRANS S.A.S. PARA EL PERIODO 2023 - 2026	33
ANÁLISIS DE ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO PROYECTADO DE LOGTRANS S.A.S. PARA EL PERIODO 2023-2026.....	36
ESTIMACIÓN DEL WACC.....	38
ANÁLISIS DE LOS INDICADORES FINANCIEROS PROYECTADOS DE LOGTRANS PARA EL PERIODO 2023-2026	39
Z SCORE EDWARD ALTMAN.....	42
PRONÓSTICO	44
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	48
REFERENCIAS	50
ANEXOS	52

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Cronograma de actividades	14
Tabla 2. Estado de resultados Integral 2024.....	16
Tabla 3. Estado de situación financiera	17
Tabla 4. Indicadores Liquidez	18
Tabla 5. Indicadores de Actividad 2024.....	18
Tabla 6. Indicadores de endeudamiento 2024	19
Tabla 7. Indicadores Rentabilidad-Dupont 2024.....	19
Tabla 8. Financiamiento Interno de Empresas	21
Tabla 9. Financiamiento externo de inversión de empresas	23
Tabla 10. Financiamiento externo de capital de trabajo de empresas	23
Tabla 11. Supuestos iniciales.....	28
Tabla 12. Proyecciones macroeconómicas	29
Tabla 13. Proyección de supuestos relacionados con vehículos	29
Tabla 14. Proyecciones iniciales	30
Tabla 15. Estado de situación financiera proyectado	31
Tabla 16. Estado de resultados integral proyectado	33
Tabla 17. Estado de flujo de efectivo proyectado	36
Tabla 18. Estimación costo de capital (WACC).....	38
Tabla 19. Z-Score Edward Altman.....	43

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Decisiones de financiamiento – enfoque teórico	24
Figura 2. Márgenes proyectados.....	39
Figura 3. EVA Proyectado.....	40
Figura 4. ROIC Proyectado	41
Figura 5. Z-Score Proyectado.....	44
Figura 6. Pronóstico de Ebitda	45
Figura 7. Pronóstico de EVA.....	46

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Cotización Renting Colombia.....	52
Anexo 2. Estado de situación financiera proyectado.....	53
Anexo 3. Estado de resultados proyectado.....	59
Anexo 4. Estado de Flujo de efectivo proyectado	65
Anexo 5. Indicadores financieros proyectados.....	67
Anexo 6. Simulación Crédito a empresa LOGTRANS S.A.S.....	68
Anexo 7. Tabla de amortización crédito 2025-1S	69
Anexo 8. Desarrollo y estimación del WACC	72

RESUMEN

En el actual trabajo de grado se identifican y desarrollan estrategias de financiamiento para mejorar la estabilidad financiera y la capacidad de crecimiento de LOGTRANS S.A.S. La investigación aborda el problema de la limitada accesibilidad a fuentes de financiamiento adecuadas, lo que afecta el rendimiento y la expansión de la empresa. Para abordar este problema, se utilizarán datos financieros históricos de LOGTRANS S.A.S., el análisis de ratios financieros y el cómo estas estrategias impactan en el corto y largo plazo en la empresa. La metodología incluye un enfoque cuantitativo a través de modelos de análisis financiero. Se espera encontrar soluciones que incluyan una combinación de financiamiento interno y externo, optimización de la estructura de capital y la implementación de prácticas financieras sostenibles. Estas soluciones tienen el potencial de fortalecer la estabilidad financiera de LOGTRANS S.A.S. y facilitar su crecimiento a largo plazo.

Palabras clave

Simulación Financiera, Estructura de capital, Transporte de carga por carretera, Estrategias de financiamiento, Ratios.

G17 Financial Forecasting and Simulation

R42 Government and Private Investment Analysis • Road Maintenance • Transportation Planning

L10 General

G32 Financing Policy • Financial Risk and Risk Management • Capital and Ownership Structure • Value of Firms • Goodwill

ABSTRACT

In the current thesis, financing strategies are identified and developed to improve the financial stability and growth capacity of LOGTRANS S.A.S. The research addresses the problem of limited accessibility to adequate sources of financing, which affects the performance and expansion of the company. To address this problem, historical financial data of LOGTRANS S.A.S, the analysis of financial ratios and how its strategies impact the company in the short and long term will be used. The methodology includes a quantitative approach through financial analysis models. Look for solutions that include a combination of internal and external financing, optimization of the capital structure and the implementation of sustainable financial practices. These solutions have the potential to strengthen the financial stability of LOGTRANS S.A.S. and facilitate its long-term growth.

Key words

Financial Simulation, Capital Structure, Road Freight Transport, Financing Strategies, Ratios.

G17 Financial forecasting and simulation

R42 Public and private investment analysis • Road maintenance • Transport planning

L10 general

G32 financing policy • Financial risk and risk management • Capital structure and ownership • Value of companies • Goodwill

INTRODUCCION

En el dinámico entorno empresarial actual, la estabilidad financiera y la capacidad de crecimiento son desafíos críticos para las empresas, especialmente en el sector de logística y transporte. LOGTRANS S.A.S. una empresa colombiana de transporte, que enfrenta limitaciones significativas en su acceso a fuentes de financiamiento adecuadas, lo que restringe su capacidad para mantener la estabilidad financiera y fomentar un crecimiento sostenible. Esta situación representa no solo un obstáculo para la empresa, sino también una oportunidad para investigar y desarrollar estrategias de financiamiento que puedan servir de modelo para otras empresas en situaciones similares.

Desde un punto de vista teórico, se busca contribuir al cuerpo de conocimiento existente sobre financiamiento corporativo, particularmente en el sector transporte y logístico, al proporcionar un análisis profundo de cómo diferentes estrategias de financiamiento pueden impactar la estabilidad y el crecimiento empresarial. Se ofrecen soluciones aplicables y específicas para LOGTRANS S.A.S, que pueden ser implementadas para superar sus limitaciones financieras actuales, optimizar su estructura de capital y promover un crecimiento sostenible. La importancia de abordar este problema radica en su potencial para mejorar la competitividad de LOGTRANS S.A.S., contribuir al desarrollo económico regional y servir como referencia para otras empresas del sector.

SITUACION DE ESTUDIO

La presente investigación se centra en el problema de financiamiento que enfrenta LOGTRANS S.A.S., una empresa que proporciona soluciones integrales de transporte de carga y pasajeros a lo largo y ancho de Colombia. La empresa se encuentra en una situación donde su capacidad de expansión y estabilidad financiera están limitadas por la falta de acceso a fuentes de financiamiento adecuadas y sostenibles.

Dentro del contexto de su problema podemos encontrar que LOGTRANS S.A.S. opera en diferentes lugares de Colombia, un país con un mercado de logística y transporte en crecimiento, pero también con desafíos económicos y financieros particulares. La infraestructura y la regulación en Colombia afectan directamente las operaciones y el financiamiento de las empresas logísticas. Se destaca que la empresa contribuye significativamente al empleo local y regional. La mejora de su estabilidad financiera y capacidad de crecimiento impactará positivamente en la creación de empleos y en la economía local en diferentes regiones.

Analizando el contexto técnico, LOGTRANS S.A.S. necesita adquirir vehículos, actualizar y mantener su flota de vehículos y sistemas tecnológicos para mejorar la eficiencia y competitividad. Sin el financiamiento adecuado, estas inversiones esenciales son difíciles de realizar.

La estructura organizacional actual de la empresa necesita adaptarse para gestionar mejor las nuevas fuentes de financiamiento y optimizar la utilización de recursos. La administración enfrenta el desafío de integrar estrategias financieras efectivas en sus operaciones diarias. Se debe destacar que actualmente la economía colombiana presenta fluctuaciones que afectan la disponibilidad y costo del crédito. Las políticas económicas y financieras del país influyen en las tasas de interés y en la disposición de los bancos a otorgar préstamos a microempresas como la actual.

Abordar esta situación es crucial para asegurar la continuidad y crecimiento de LOGTRANS S.A.S. al desarrollar estrategias de financiamiento efectivas, la empresa puede mejorar su estabilidad financiera, lo que le permitirá realizar inversiones necesarias, expandir sus operaciones y aumentar su competitividad en el mercado. Este estudio beneficiará no solo a LOGTRANS S.A.S., sino también a sus empleados, clientes y la economía regional en general.

FORMULACIÓN DE LA PREGUNTA QUE PERMITE ABORDAR LA SITUACIÓN DE ESTUDIO

¿Cómo afectan las decisiones de financiamiento la estabilidad financiera y la capacidad de crecimiento de LOGTRANS S.A.S.?

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Desarrollar estrategias de financiamiento efectivas para mejorar la estabilidad financiera y la capacidad de crecimiento de LOGTRANS S.A.S.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Evaluar la situación financiera actual de LOGTRANS S.A.S.

- Analizar los estados y ratios financieros de la empresa.
- Identificar las principales fuentes de financiamiento utilizadas actualmente.

Identificar y analizar alternativas de financiamiento interno y externo

- Revisar opciones de financiamiento interno como la reinversión de utilidades y la optimización del capital de trabajo.
- Evaluar opciones de financiamiento externo como préstamos bancarios y capital de riesgo.

Proponer y diseñar una estructura de capital óptima para LOGTRANS S.A.S.

- Diseñar una estructura de capital que equilibre el riesgo y la rentabilidad.
- Recomendar políticas de gestión financiera que apoyen la estabilidad y el crecimiento.

MARCO DE REFERENCIA CONCEPTUAL

Para comprender las dinámicas de estabilidad financiera y estrategias de financiamiento en el sector de transporte y logística, es crucial entender que la estabilidad financiera se refiere a la capacidad de una empresa para mantener un balance adecuado entre sus ingresos y gastos, asegurando así su viabilidad a largo plazo. Según Garry, la estabilidad financiera es esencial para evitar crisis de liquidez que puedan comprometer las operaciones de una empresa. Esta facilita una buena asignación de los recursos y a su vez evalúa y gestiona los riesgos financieros. (Schinasi, 2005) En el contexto de LOGTRANS S.A.S., la estabilidad financiera implica gestionar eficazmente sus recursos financieros para soportar la expansión y enfrentar posibles fluctuaciones del mercado.

Las estrategias de financiamiento abarcan las decisiones relacionadas con la obtención y utilización de fondos. Según Tacilla Ramos y Ramos Farroñan, antes de aplicar estrategias de financiamiento es importante el correcto análisis ya que, en la práctica, factores como impuestos, costos de bancarrota y asimetrías de información hacen que la elección de financiamiento sea crucial (Tacilla Ramos & Ramos Farroñán, 2021). Para LOGTRANS S.A.S., identificar y adoptar estrategias de financiamiento adecuadas, como los préstamos bancarios o financiamiento basado en activos, es fundamental para su crecimiento sostenible.

La estructura de capital se refiere a la combinación de deuda y capital propio que una empresa utiliza para financiar sus operaciones. Myers introduce la teoría del pecking order, que sugiere que las empresas prefieren financiarse primero con recursos internos, luego con deuda, y finalmente con emisión de nuevas acciones (Myers & Majluf, 1984). Este concepto es relevante para LOGTRANS S.A.S. al diseñar una estructura de capital que minimice el costo de financiamiento y maximice el valor de la empresa. El crecimiento empresarial se refiere al aumento en la capacidad operativa y financiera de una empresa. Por esto se destaca que el crecimiento sostenible se logra a través de la reinversión de ganancias y la eficiente gestión de recursos, para la empresa el crecimiento implica expandir su flota, mejorar su infraestructura tecnológica y

aumentar su cuota de mercado, todo lo cual requiere de un financiamiento adecuado y sostenible.

METODOLOGIA

La metodología de esta investigación se ha diseñado para abordar de manera exhaustiva la situación financiera de LOGTRANS S.A.S. y desarrollar estrategias de financiamiento que mejoren su estabilidad financiera y capacidad de crecimiento. Esta investigación adopta un enfoque mixto, combinando métodos cuantitativos y cualitativos para proporcionar un análisis integral y robusto. El tipo de investigación se realiza en estudio de caso, porque se enfoca en detallar la situación financiera de la empresa LOGTRANS S.A.S., entendiendo las causas y efectos de las diferentes estrategias de financiamiento en la estabilidad y crecimiento de la empresa, analizándolas y comparándolas para determinar cuáles pueden ser las más adecuadas.

Se utilizan los datos financieros históricos de LOGTRANS S.A.S., en donde se incluyen estados financieros, reportes de ingresos y egresos y balance general de los diferentes periodos. Es importante destacar que se utilizarán datos del mercado financiero colombiano e información de bases de datos relevantes. Dentro de los esquemas investigativos adoptados, se usan ratios financieros para evaluar la liquidez, solvencia, rentabilidad y eficiencia operativa de LOGTRANS S.A.S., análisis horizontal y vertical para examinar tendencias y cambios en los estados financieros a lo largo del tiempo, se analizarán estrategias de financiamiento, identificando mejores prácticas y lecciones aprendidas. Se realiza un análisis de series de tiempo buscando proyectar tendencias futuras y evaluar el impacto potencial de diferentes estrategias de financiamiento.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Fecha de inicio:	16/06/2022
Fecha estimada de finalización:	27/07/2022

Actividad	Semanas					
	1	2	3	4	5	6
1. Evaluar la situación financiera actual de LOGTRANS S.A.S. (FASE RECOLECCIÓN DE DATOS)						
Analizar los estados financieros y ratios financieros de la empresa.						
Identificar las principales fuentes de financiamiento utilizadas actualmente.						
2. Identificar y analizar alternativas de financiamiento interno y externo (FASE ANÁLISIS)						
Revisar opciones de financiamiento interno como la reinversión de utilidades y la optimización del capital de trabajo.						
Evaluar opciones de financiamiento externo como préstamos bancarios y capital de riesgo.						
3. Proponer y diseñar una estructura de capital óptima para LOGTRANS S.A.S. (FASE EVALUACIÓN Y PROPUESTA – RESULTADOS)						
Diseñar una estructura de capital que equilibre el riesgo y la rentabilidad.						
Recomendar políticas de gestión financiera que apoyen la estabilidad y el crecimiento.						

Tabla 1. Cronograma de actividades
Fuente: Información financiera LOGTRANS S.A.S.

- Fase de Recolección de Datos:

Compilación de datos financieros históricos de LOGTRANS S.A.S.

Recopilación de datos del mercado financiero y estudios de casos comparativos.

- Fase de Análisis:

Aplicación de técnicas de análisis financiero y econométrico para evaluar la situación actual y proyectar escenarios futuros.

- Fase de Evaluación y Propuesta:

Evaluación de diferentes estrategias de financiamiento mediante análisis de sensibilidad y modelos financieros.

Formulación de propuestas específicas para la optimización de la estructura de capital y mejora de la estabilidad financiera.

- Fase de Presentación de Resultados:

Elaboración del informe final y presentación de las conclusiones y recomendaciones a LOGTRANS S.A.S.

RESULTADOS TRABAJO DE CAMPO

RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS

LOGTRANS S.A.S. es una empresa de transporte de carga pesada por carretera y transporte de pasajeros creada el 23 de mayo en la ciudad de Medellín, proporciona soluciones integrales en transporte de carga y de pasajeros a lo largo y ancho de Colombia, actualmente se presta el servicio a través de camiones sencillos, camiones doble cabina, volquetas doble troque, grúa planchón, montacargas, microbuses y autobuses. La experiencia de la empresa se centra principalmente en el sector de la construcción, con enfoque especial en proyectos de infraestructura vial y proyectos del sector energético. La empresa está comprometida con prácticas sostenibles y responsables utilizando políticas que buscan minimizar el impacto ambiental de las operaciones y promover el bienestar de las comunidades donde operan.

Análisis Vertical y Horizontal

Estado de Resultados Integral			
LOGTRANS SAS			
901.713.350-1			
Del 01 de enero al 30 de junio de 2024			
Valores expresados en pesos colombianos			
Cuenta	2024	Análisis vertical (%)	
Ingresos de actividades ordinarias	490.263.405,02	100,00%	
GANANCIA BRUTA	490.263.405,02	100,00%	
Otros ingresos	-3.179.855,17	-0,65%	
Gastos de ventas	-319.238.369,15	-65,12%	
Gastos de administración	-39.580.914,48	-8,07%	
Otros gastos	-80.017.819,40	-16,32%	
GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	48.246.446,82	9,84%	
Ingresos financieros	5.687,49	0,00%	
GANANCIA (PÉRDIDA), ANTES DE IMPUESTOS	48.252.134,31	9,84%	
Ingreso (gasto) por impuestos	0,00	0,00%	
GANANCIA (PÉRDIDA) PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	48.252.134,31	9,84%	
GANANCIA (PÉRDIDA)	48.252.134,31	9,84%	

Tabla 2. Estado de resultados Integral 2024

Fuente: Información financiera LOGTRANS S.A.S.

Realizando el análisis al estado de resultados integral desde enero a junio 2024, se puede evidenciar que la mayoría de los gastos de la empresa están relacionados con el pago a terceros de vehículos no propios, este es uno de los rubros que impacta y eleva el gasto, a partir de esta inferencia se puede determinar que el alto valor de las cuentas por pagar se ve afectado en su proporción por financiación de repuestos y mantenimientos a vehículos no propios. Se detecta que la empresa no tiene ingresos financieros. Actualmente la empresa tiene un margen operativo saludable (utilidad operativa / ingresos) 9.84% de este se puede mejorar reduciendo los gastos de ventas y otros gastos, especialmente haciendo énfasis en mantenimiento y repuestos, se puede y se debería establecer un plan operativo que permita una reducción en estos rubros.

Estado de situación financiera					
LOGTRANS SAS					
901.713.350-1					
Hasta junio 2024					
Valores expresados en pesos colombianos					
Cuenta	2024	Análisis vertical (%)	2023	Análisis vertical (%)	
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Efectivo y equivalentes de efectivo	64.611.513,93	11,01%	30.500.980,41	6,04%	
Cuentas comerciales por cobrar y otras cuentas por cobrar corrientes	49.681.717,82	8,47%	8.416.733,00	1,67%	
Inventarios corrientes	6.014.600,00	1,03%	6.014.600,00	1,19%	
Activos por impuesto corriente, corriente	1.760.610,18	0,30%	0,00	0,00%	
Total ACTIVO CORRIENTE	122.068.441,93	20,81%	44.932.313,41	8,90%	
ACTIVO NO CORRIENTE					
Propiedad planta y equipo	457.339.133,69	77,96%	457.339.133,69	90,63%	
Activos por impuestos corrientes, no corriente	7.227.994,38	1,23%	2.325.360,33	0,46%	
Total ACTIVO NO CORRIENTE	464.567.128,07	79,19%	459.664.494,02	91,10%	
Total ACTIVO	586.635.570,00	100,00%	504.596.807,43	100,00%	
PASIVO					
PASIVO CORRIENTE					
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	-264.400.702,98	45,07%	-280.608.801,23	55,61%	
Pasivos por impuestos corrientes, corriente	9.009.881,63	-1,54%	-989.266,74	0,20%	
Otros pasivos no financieros corrientes	-1.188.579,87	0,20%	-1.148.079,87	0,23%	
Total PASIVO CORRIENTE	-256.579.401,22	43,74%	-282.746.147,84	56,03%	
PASIVO NO CORRIENTE					
Otros pasivos financieros no corrientes	-71.597.458,00	12,20%	-11.729.694,00	2,32%	
Otros pasivos no financieros no corrientes	-919.744,21	0,16%	-834.133,33	0,17%	
Total PASIVO NO CORRIENTE	-72.517.202,21	12,36%	-12.563.827,33	2,49%	
Total PASIVO	-329.096.603,43	56,10%	-295.309.975,17	58,52%	
PATRIMONIO					
PATRIMONIO					
Capital emitido	-200.000.000,00	34,09%	-200.000.000,00	39,64%	
Ganancias acumuladas	-9.286.832,26	1,58%	-9.286.832,26	1,84%	
Resultado del Ejercicio	-48.252.134,31	8,23%	0,00	0,00%	
Total PATRIMONIO	-257.538.966,57	43,90%	-209.286.832,26	41,48%	
Total PATRIMONIO	-257.538.966,57	43,90%	-209.286.832,26	41,48%	
Total PASIVO Y PATRIMONIO	-586.635.570,00	100,00%	-504.596.807,43	100,00%	

Tabla 3. Estado de situación financiera
Fuente: Información financiera LOGTRANS S.A.S.

Realizando un análisis a el estado de situación financiera desde 2023 a junio 2024 se puede evidenciar que la empresa LOGTRANS S.A.S. es una empresa intensa en activos fijos, para el 2024, el 77.96% de los activos corresponden principalmente a vehículos que son los principales generadores de sus ingresos. En su estructura de pasivos se puede encontrar que hay alta presión financiera a corto plazo, esto sugiere que la empresa utiliza proveedores para apalancarse en temas de reparación y mantenimiento de los vehículos, se debe tener en cuenta que la empresa está financiada mayormente con deuda (56.10%), lo que eleva el riesgo financiero si no se genera el suficiente flujo de caja operativo. Se debe tener en cuenta que más del 75% del pasivo corresponde a obligaciones de corto plazo, lo que puede reflejar presiones de liquidez, según la operación de los vehículos. El patrimonio ha tenido un aumento durante el 2024, esto debido a resultados del ejercicio a la fecha.

La empresa ha crecido de forma significativa con respecto al 2023, esto va muy de la mano con la estrategia de crecimiento y fortalecimiento de proveedores, que permite impactar positivamente en la prestación de servicio de manera que se gana espacio en el mercado competido, esto se evidencia con el crecimiento de las cuentas comerciales por cobrar. Algo a resaltar es que se dio un aumento de valor hora o valor mensual contratado y clientes terceros, ya que manteniendo los activos fijos se creció en facturación, las cuentas por pagar a corto plazo, muy relacionadas con proveedores, han disminuido enfocándose de manera clara en una mayor eficiencia operativa, teniendo en cuenta el aumento de vehículos en proyectos.

Ratios Financieros

Liquidez		
Razón Corriente		0,48
Prueba Ácida		0,61

Tabla 4. Indicadores Liquidez

Fuente: Elaboración Propia

De los Ratios de liquidez se puede destacar que, por cada peso de pasivos corrientes, la empresa solo tiene 0.48 pesos en activos corrientes lo que refleja una posición de liquidez débil, ya que con los activos corrientes no se es posible pagar las obligaciones a corto plazo, por lo tanto, hay un riesgo de incumplimiento de obligaciones. La prueba acida confirma que a LOGTRANS S.A.S. le faltan recursos líquidos inmediatos para cubrir deudas de corto plazo. Es importante tener en cuenta que las obligaciones a corto plazo en gran proporción también pertenecen a vehículos administrados a terceros que se apalancan del crédito para LOGTRANS.

Actividad		
Rotación Cuentas por Cobrar		16,88
Días Cuentas por Cobrar		21,33
Rotación Inventarios		0,00
Días Inventarios		0,00
Rotación Cuentas por Pagar		4,71
Días Cuentas por Pagar		76,37
Rotación Capital de Trabajo		N/A
Días Capital de Trabajo		N/A
Rotación Activos Fijos		1,07
Rotación Activos Totales		0,90

Tabla 5. Indicadores de Actividad 2024

Fuente: Elaboración Propia

La empresa tiene una gestión de cobranza, ya que está recuperando sus ventas a crédito en promedio a 21 días, haciendo que se libere flujo de caja de forma rápida, no hay inventarios, ya que la empresa presta un servicio y no tiene inventarios y tiene una alta rotación de las cuentas por pagar, esto se evidencia por el constante crecimiento de reparaciones y mantenimientos a crédito, haciendo que las facturas reciban abonos al pasar de los meses, más no el pago en su totalidad, esto mejora la liquidez, pero puede generar tensiones con proveedores según la operatividad de los vehículos.

La rotación de activos fijos nos indica que la empresa está usando de manera eficiente la infraestructura vehicular, cada peso invertido en propiedad, planta y equipos (vehículos) genera 1.07 pesos en ingresos, la empresa ha generado ventas que superan el valor de los activos fijos, a su vez la rotación de activos totales nos indica que hay un buen nivel de utilización operativa.

Endeudamiento		
Nivel de Endeudamiento		56,10%
Concentración del Endeudamiento a Corto Plazo		77,96%
Cubrimiento de Intereses		
Apalancamiento a Corto Plazo		1,00
Apalancamiento Total (Act/Pat)		2,28
Apalancamiento Total (Pas/Pat)		1,28
Apalancamiento Financiero Total		0,28

Tabla 6. Indicadores de endeudamiento 2024
Fuente: Elaboración Propia

Las ratios de endeudamiento nos dicen que LOGTRANS S.A.S. tiene un nivel de endeudamiento moderado, dependiendo en su mayoría del financiamiento externo, apoyándose en gran medida en la financiación con proveedores, es por esto que vemos que la concentración del endeudamiento a corto plazo representa un 77.96%, aumentando el riesgo financiero y creando la necesidad de mantener flujo de caja constante para cumplir con las obligaciones, especialmente de proveedores. LOGTRANS tiene un apalancamiento financiero óptimo, donde la proporción del capital y el crédito prestado por una entidad bancaria es del 28%, sugiriendo que la empresa puede sostener y servir su deuda de manera efectiva.

Rentabilidad		
Margen Bruto		100%
Margen Operacional		9,84%
Margen Neto		6,40%
ROI		5,75%
ROE		13,44%
Du-Pont		
Rotación de Activos Totales		0,90
Apalancamiento Total (Act/Pat)		2,28
Margen Neto		6,40%
ROE		13,09%

Tabla 7. Indicadores Rentabilidad-Dupont 2024
Fuente: Elaboración Propia

El servicio no tiene un costo de venta directo registrado, sugiriendo que toda la facturación es ganancia bruta, hay eficiencia operativa moderada, convirtiendo 9.84% de ingresos en

utilidad operativa, se destaca que hay un bajo ROI, pero positivo, lo que nos da a entender que las ganancias son mayores a los gastos. La empresa tiene un ROE del 13% , lo cual es un buen rendimiento para los accionistas y este es apalancado por buena eficiencia de activos y buen uso del apalancamiento.

Como fortalezas de la empresa LOGTRANS S.A.S., luego de analizar sus ratios financieras, se destaca que hay una buena gestión de las cuentas por cobrar, permitiendo un buen flujo de efectivo necesario para cubrir sus obligaciones con proveedores, la alta rotación de activos fijos indica una capacidad operativa alta y buen uso de los recursos, es importante destacar que un vehículo no operativo por largo tiempo genera grandes pérdidas para este tipo de negocio. Se destaca un buen ROE, lo cual se traduce en rentabilidad para los accionistas. Algunas debilidades identificadas en la empresa es la baja liquidez, lo que eleva de manera significativa el riesgo de incumplimientos a corto plazo y a su vez la alta dependencia de financiamiento a corto plazo, que fácilmente pueden afectar la estabilidad si se generan presiones externas y/o operacionales con contratos o vehículos.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE FINANCIAMIENTO INTERNO Y EXTERNO

Empresas de transporte de carga requieren fuentes de financiamiento sólidas y diversificadas para cubrir sus necesidades operativas, a su vez expansión e inversión en activos fijos, tales como vehículos para empresas de este tipo.

Financiamiento Interno

El financiamiento interno proviene normalmente de recursos que la empresa genera, este es el tipo de financiamiento ideal para que la empresa pueda mantener una autonomía financiera, existen diferentes formas de financiar la empresa, dentro de las más comunes nos podemos encontrar con:

- Uso de depreciación acumulada:

Esta ayuda a cubrir el desgaste de activos y estos se pueden destinar para reinvertir en la renovación de flotas, adquirir nuevos vehículos o mejorar infraestructura

- Venta de activos no esenciales:

A través de un correcto análisis de rentabilidad se pueden determinar qué activos no están generando valor para la compañía y a partir de este conocimiento, tomar

decisiones de venta con el objetivo de financiar proyectos estratégicos o mejorar liquidez.

- Utilidades Retenidas:

La empresa reinvierte sus ganancias y no busca distribuir las mismas entre los accionistas, para la empresa LOGTRANS este es un método recomendable en sus primeros años, ya que permite crecer y reinvertir en activos fijos que son el motor de su operación.

- Reducción de costos:

Se busca optimizar diferentes procesos, emplear nuevas tecnologías que permitan optimizar diferentes costos y renegociar contratos actuales, buscando un mayor margen.

**FINANCIAMIENTO INTERNO DE LAS EMPRESAS EN AMERICA LATINA:
COLOMBIA, COSTA RICA Y MÉXICO, 2010**

	Porcentaje de la inversión financiada internamente	Porcentaje del capital de trabajo financiado internamente
Colombia	43,9	45,4
Pequeñas ^a	45,0	46,3
Medianas ^b	52,2	48,0
Costa Rica	73,9	76,1
Pequeñas ^a	85,3	87,0
Medianas ^b	64,7	62,9
México	64,1	67,9
Pequeñas ^a	62,5	71,5
Medianas ^b	75,4	63,6
América Latina	63,2	65,9

Tabla 8. Financiamiento Interno de Empresas

Fuente: Lecuona Valenzuela, 2014

“Las empresas latinoamericanas dependían de recursos internos para financiar la mayor parte de su actividad; el 63,2% de la inversión y el 65,9% del capital de trabajo”(Lecuona Valenzuela, 2014). En Colombia se encuentra similitud entre las empresas medianas y pequeñas en cuanto al financiamiento interno, de esta tabla surgen diferencias significativas, en donde se puede observar la baja dependencia del financiamiento interno de las pequeñas y medianas empresas.

Financiamiento Externo

Normalmente el financiamiento externo es un factor importante para crecer de manera apalancada, dentro de los más comunes nos podemos encontrar con:

- **Crowdfunding:**

Plataformas de financiamiento colectivo, son en ocasiones útiles para financiar diferentes tipos de proyectos, se busca utilizar pagos de futuros clientes o usuarios para financiar y estructurar proyectos.

- **Inversión privada:**

Fondos de capital privado y venture capital, pueden aportar financiamiento buscando una rentabilidad acordada, estos son relevantes en los emprendimientos de alto impacto.

- **Fondos del Gobierno:**

Los gobiernos emiten campañas donde buscan financiar en muchas ocasiones con créditos en tasas espaciales, buscando favorecer la competitividad y la productividad en diferentes sectores.

- **Factoring:**

El factoring busca vender tus facturas a crédito, buscando liquidez de forma inmediata, este tipo de financiación es útil para empresas que tienen ciclos de cuentas por cobrar muy largos y que generan alto riesgo de liquidez y problemas para cubrir el capital de trabajo.

- **Leasing Financiero:**

El leasing financiero es una modalidad en la que las empresas pueden adquirir activos (propiedad, planta y equipo) a través del pago de un canon de arrendamiento, es importante destacar que se genera una opción de compra al finalizar el contrato, este tipo de modelo de financiamiento es útil para renovar activos y en ocasiones hacer adquisidores sin afectar de forma significativa el flujo de caja, ya que los pagos se pueden calcular y estructurar.

- Crédito Bancario:

Los créditos bancarios son los métodos más comunes utilizados por la gran mayoría de empresas normalmente, las tasas y plazos se ajustan según la capacidad financiera y condiciones del interesado y representan una proporción significativa del endeudamiento externo en las diferentes empresas.

**FINANCIAMIENTO EXTERNO DE LA INVERSIÓN DE LAS EMPRESAS EN AMÉRICA LATINA:
COLOMBIA, COSTA RICA Y MÉXICO, 2010**

	Porcentaje de la inversión financiada externamente	Porcentaje de la inversión financiada por bancos	Porcentaje de la inversión financiada por crédito de proveedores	Porcentaje de la inversión financiada por colocaciones de participaciones en la empresa
Colombia	56,1	21,2	10,1	2,6
Pequeñas ^a	55,0	9,9	12,7	2,5
Medianas ^b	47,8	24,9	6,6	4,1
Costa Rica	26,1	14,2	3,5	6,8
Pequeñas ^a	14,7	8,1	2,3	4,0
Medianas ^b	35,3	18,3	5,8	8,8
México	35,9	8,8	15,6	8,5
Pequeñas ^a	37,5	8,0	12,7	13,2
Medianas ^b	24,6	8,6	7,9	5,2
América Latina	36,8	20,3	7,5	4,3

Tabla 9. Financiamiento externo de inversión de empresas

Fuente: Lecuona Valenzuela, 2014

En Colombia las empresas financiaban el 56.1% de su inversión con recursos externos, se destaca que, en empresas pequeñas, la inversión inicial se financia en mayor proporción a través del financiamiento externo en comparación con las empresas medianas, a su vez son notorias que el acceso a bancos es más accesible para empresas medianas lo cual indica el comportamiento de financiamiento de las pymes.

**FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL CAPITAL DE TRABAJO DE LAS EMPRESAS
EN AMÉRICA LATINA: COLOMBIA, COSTA RICA Y MÉXICO, 2010**

	Porcentaje del capital de trabajo financiado por bancos	Porcentaje del capital de trabajo financiado por crédito de proveedores
Colombia	18,0	36,6
Pequeñas ^a	16,4	37,6
Medianas ^b	18,5	33,5
Costa Rica	13,4	10,5
Pequeñas ^a	6,7	6,3
Medianas ^b	20,9	16,2
México	10,9	21,2
Pequeñas ^a	10,0	18,5
Medianas ^b	12,9	23,5
América Latina	16,0	18,1

Tabla 10. Financiamiento externo de capital de trabajo de empresas

Fuente: Lecuona Valenzuela, 2014

“Nuevamente, el panorama se hace relativamente homogéneo entre las empresas medianas y pequeñas en Colombia que, en ambos casos, obtenían en el exterior proporciones similares

de fondos para cubrir su capital de trabajo; menos del 20% en los bancos y alrededor de un tercio como crédito de proveedores” (Lecuona Valenzuela, 2014). Al momento de financiar el capital de trabajo, es importante destacar que las empresas buscan apalancarse a través de los proveedores y para las pymes resulta ser mucho más conveniente generar buenas relaciones y buscar ampliar la rotación en cuentas por pagar, ya que esto le permite generar un buen ciclo de efectivo.

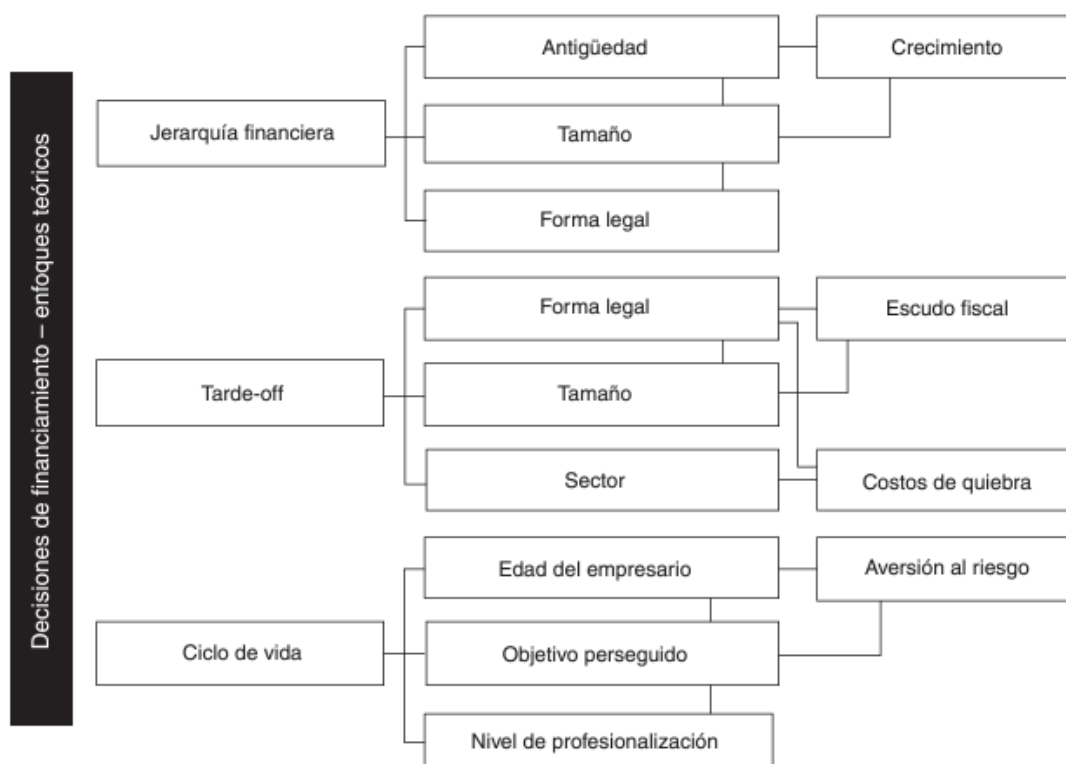


Figura 1. Decisiones de financiamiento – enfoque teórico
Fuente: Briozzo et al., 2016

Al hacer una revisión desde el enfoque teórico sobre las diferentes decisiones de financiamiento en las pequeñas y medianas empresas, se encuentra la jerarquía financiera, donde se indaga que las diferentes decisiones de financiamiento impactan en variables como lo son la antigüedad, el tamaño de la empresa y la forma legal, se habla también del ciclo de vida y cómo las decisiones de financiamiento se ven impactados por la edad del empresario, el objetivo que se está siguiendo, la educación y cómo reacciona frente al riesgo.

En particular, se presume que los propietarios y gerentes de las firmas poseen más información sobre la situación de las mismas, y prefieren mantener esa información privada. De esta manera, la utilización de fondos propios evita proporcionar al mercado información sobre la empresa. La jerarquía financiera enuncia que las decisiones de financiamiento priorizan los fondos internos, empezando por la retención de beneficios, y sus decisiones transcurren

seleccionando fuentes de financiamiento que signifiquen menores costos de agencia (Briozzo et al., 2016).

Es muy común ver cómo las pymes se ven impactadas por decisiones de los propietarios y como estos generalmente tienen temor a perder el control de la empresa, es por esto que los gerentes de las mismas se cierran a diferentes tipos de financiamiento y les dan prioridad a estrategias de financiamiento internas, buscando mantener su información lo más privado posible.

Según A. Briozzo, las pymes normalmente tienen un ciclo de crecimiento financiero que se fortalece a medida que se aumenta la experiencia en torno a su negocio, de esta forma los gerentes van experimentando necesidades cambiantes que hacen que sea necesario buscar nuevas fuentes de financiamiento (Briozzo et al., 2016).

El enfoque trade off nos busca decir que puede haber una estructura de capital óptima que busca generar un mayor valor para la compañía, dentro de esta teoría se tienen en cuenta diferentes variables que pueden actuar a favor o en contra de endeudamiento.

La discrepancia fundamental entre el enfoque trade-off y la jerarquía financiera es que, bajo el supuesto de esta última teoría, las empresas no tienen incentivos para incrementar su deuda cuando obtienen flujos de caja que permiten financiar las nuevas inversiones con autofinanciamiento (Briozzo et al., 2016).

Por el contrario, el enfoque de ciclo de vida propone que las organizaciones son el reflejo de sus gerentes y por lo tanto hay que tener en cuenta la manera cómo estos se comportan, el cómo gestionan el financiamiento interno y externo, una variable importante es la aversión al riesgo, y dependiendo de cómo esta sea, es su gestión.

EVALUACIÓN Y PROPUESTA

Al analizar los estados financieros de LOGTRANS S.A.S. se pueden determinar la capacidad operativa y la capacidad financiera de la empresa, a través de esto se busca fortalecer el crecimiento y la sostenibilidad de la empresa en el tiempo, es necesario implementar estrategias tanto internas como externas que permitan una reducción de gastos operativos y que a su vez permitan crecer en el tiempo, aportando más equipos de transporte, todo esto de la mano de una mejora considerable en la eficiencia operativa. La combinación de estrategias internas y externas van a permitir reducir costos que son frecuentes en mantenimiento y repuestos, y a su vez permite asegurar una relación con clientes y alargar la operatividad de la flota.

A partir de la recolección y análisis de datos financieros de LOGTRANS S.A.S. se pudo identificar que la reducción de gastos debe ser una de las principales áreas de intervención, con el objetivo de mejorar la rentabilidad de la empresa, de esta forma se debe implementar un plan estratégico de mantenimiento que busque reducir la creciente en gastos operativos que impactan de manera directa en rentabilidad e indicadores.

Se sugiere seguir los siguientes puntos para realizar un impacto en el gasto por repuestos y mano de obra, sin afectar la operación:

- Capacitación de personal:

Se debe capacitar el personal relacionado con la operación de los vehículos, tanto conductores como coordinador de operaciones, buscando que los mantenimientos se realicen de manera eficiente, esto teniendo en cuenta que el modelo de ingresos está relacionado con hora laborada y con este se busca evitar desperdicio en tiempo y repuestos. Este tipo de capacitaciones impacta en fortalecer la competitividad de la empresa y generar valor agregado.

- Plan Mantenimiento Preventivo:

Se debe estructurar un plan de mantenimiento preventivo buscando corregir a tiempo posibles fallas por desgaste en operación, un vehículo que presente una avería en operación en promedio genera más pérdida que un vehículo que se logra detectar fallas a tiempo. La implementación de un mantenimiento preventivo aporta de manera significativa a extender la vida útil de los sistemas que lo componen.

- Plan de Mantenimiento Correctivo:

Al igual que un plan de mantenimiento preventivo, debe existir una guía para actuar cuando se presenten fallas a corregir en operación, medidas de este tipo evitan perder tiempo tomando decisiones bajo presión y facilitan la rápida puesta en marcha y retorno a la operación.

Las estrategias internas son factores claves para reducir gastos y mejorar la situación financiera de LOGTRANS, es por esto que debemos combinarlas con estrategias externas, buscando afrontar desafíos que permitan crecer.

Se identificaron dos estrategias financieras externas que permiten que la empresa mejore su flujo de efectivo y a su vez tenga indicadores financieros positivos:

- Renting Vehicular:

El renting de vehículos operativos es una alternativa de carácter estratégico y esta facilita aumentar y/o renovar la flota sin necesidad de realizar desembolsos que impactan en la caja de la empresa, el renting vehicular permite un menor ratio de endeudamiento, ya que este tipo de contratos no suelen registrarse como deuda en balance contable, lo que posibilita que la empresa destine la deuda a inversiones que impacten de manera significativa el crecimiento, esto se traduce en mayor liquidez, porque se trata de un arrendamiento operativo y permite renovar activos fijos, según las necesidades logísticas, se destaca que el canon de arrendamiento es deducible del impuesto de renta y este impacta en la carga fiscal de la empresa.

La empresa ya ha tenido acercamientos con empresas de renting, dentro de estas se encuentra Renting Colombia, con una propuesta comercial que incluye el camión con contrato a 60 meses, límite de recorrido de 15.000 km al mes, el cual cumple con las especificaciones para la empresa. Se entrega con Tapetes, Kit de carretera, Uso productivo Carga Seca - Kit telemetría Arriendo, Cinta reflectiva, Alarma de Reversa, Película seguridad vidrios, Extintor 20 lbs, Carrocería Estacas con varillas y carpa, Porta extintor 20 lbs; además incluye servicio como lo son el mantenimiento Preventivo, Modelo de aseguramiento, Trámites Iniciales y Anuales, SOAT, Cambio de Llantas, Mantenimiento Correctivo Total, semaforización, Uso Productivo Carga Seca Telemetría. (ver anexo 1)

- Crédito con entidades bancarias:

A medida que se implementa el arrendamiento de vehículos productivos, la empresa debe optar por obtener crédito para comprar vehículos nuevos, se debe aprovechar del apalancamiento financiero para aumentar la flota, teniendo en cuenta que este se ajustará a los flujos amortizando a plazos que permitan eficiencia financiera. Darle un buen enfoque da pie a que la empresa tenga autonomía sobre la propiedad, planta y equipo, generando ventajas a lo largo del tiempo.

La implementación de estrategias financieras le permitirá a LOGTRANS aumentar la flota y activos operativos que se van a ver reflejados en aumento de ingresos en los diferentes periodos, y que a su vez impactan de forma directa en los costos relacionados a repuestos y mantenimiento frecuente, maximizando al pasar del tiempo la eficiencia operativa. Desde el punto de vista comercial, renovar la flota y prestar un servicio sin intermitencia frecuente proyecta seriedad, compromiso y calidad del servicio prestado a los clientes.

PROYECCIÓN ESTADOS FINANCIEROS LOGTRANS S.A.S.

A partir del análisis de los estados financieros se realizó la proyección de los mismos de manera semestral, teniendo como objetivo modelar el impacto de las estrategias de financiamiento internas y externas sugeridas para la empresa. Se busca que con estas decisiones se evidencie crecimiento positivo en indicadores financieros.

Descripción	Valor	
Año base	2024-1S	
Valor Camión Doble cabina 2025	\$ 130.000.000	
Canon de arrendamiento Renting Colombia	\$ 4.524.400	
Periodo de Arrendamiento	60	Meses
Impuesto Renta	35%	
Valor hora promedio camión doble cabina	\$ 40.000	Hora
Mínimo de horas por día según contratos	10	Horas
Mínimo de días facturados en Mes	26	Días
Recargo Horas extras	20%	
Facturación promedio Mensual por camión	\$ 12.480.000	Mensual
Facturación Promedio Semestral por camión	\$ 74.880.000	Semestral

Tabla 11. Supuestos iniciales
Fuente: Elaboración Propia

Los supuestos bases para elaborar la proyección inician entendiendo que el año base o inicial es el 2024 primer semestre y se empieza la proyección a partir de 2024 segundo semestre, los datos se proyectarán por periodo semestral hasta el 2026-2. Es importante entender el modelo de facturación de la empresa, esta tiene contratos con empresas del sector energético y se presta el servicio para movilizar carga y personal de las mismas. Durante la existencia

de la empresa la modalidad de contratación era mensualizada y no se tenía una carga en gastos operacionales relacionados con combustible y conductor, estos eran suministrados por el contratante, a partir del 2024-2 se empieza a hacer una migración a un modelo de pago por horas y todos los gastos de la operación ya corren por cuenta de la empresa, es por esto que vemos que el valor por hora promedio en los contratos ronda los 40.000 pesos, garantizando 10 horas mínimas al día con un mínimo de 26 días y según la experiencia, el recargo en horas extras trabajadas corresponde al 20% del valor facturado. Bajo este concepto un camión factura en promedio 74.880.000 al semestre y es un valor base para el comportamiento futuro.

Dentro de estos supuestos iniciales encontramos el valor de un camión doble cabina nuevo con estacas, carpa y varilla y el canon de arrendamiento en renting Colombia.

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023py	2024py	2025py	2026py	2027py
Crecimiento del PIB (var. % anual)	2.6%	3.2%	-7.3%	11.0%	7.3%	1.2%	0.9%	2.6%	2.8%	2.8%
Balance del Gobierno Nacional (% PIB)	-3.1%	-2.5%	-7.8%	-7.0%	-5.3%	-4.2%	-4.8%	-4.3%	-4.2%	-4.1%
Balance en cuenta corriente (% PIB)	-4.2%	-4.6%	-3.4%	-5.6%	-6.2%	-3.3%	-3.2%	-3.3%	-3.4%	-3.4%
Tasa de desempleo urbano (% PEA, promedio año)	11.1%	11.5%	19.1%	15.2%	11.4%	10.5%	11.8%	11.6%	11.4%	11.3%
Inflación al consumidor (var. % anual, fin de año)	3.2%	3.8%	1.6%	5.6%	13.1%	9.6%	5.9%	4.4%	4.0%	3.7%
Inflación al consumidor (var. % anual, promedio de año)	3.2%	3.5%	2.5%	3.5%	10.2%	11.8%	7.4%	4.8%	4.0%	3.8%
Tasa de referencia BanRep (% anual, fin de año)	4.25%	4.25%	1.75%	3.00%	12.00%	13.00%	9.25%	6.50%	6.00%	6.00%
DTF 90 Días (% anual, promedio de año)	4.71%	4.50%	3.38%	2.07%	8.50%	13.31%	10.86%	7.50%	6.29%	6.27%
IBR Overnight (% E.A, fin de año)	4.24%	4.26%	1.74%	2.99%	11.95%	13.01%	9.25%	6.49%	5.99%	5.99%
Tasa de cambio USDCOP (promedio de año)	\$ 2,956	\$ 3,281	\$ 3,693	\$ 3,744	\$ 4,256	\$ 4,355	\$ 4,251	\$ 4,323	\$ 4,456	\$ 4,577
Tasa de cambio USDCOP (fin de año)	\$ 3,164	\$ 3,411	\$ 3,661	\$ 3,880	\$ 4,808	\$ 4,205	\$ 4,276	\$ 4,380	\$ 4,502	\$ 4,597
Devaluación nominal (% promedio año)	0.2%	11.0%	12.6%	1.4%	13.7%	2.3%	-2.4%	1.7%	3.1%	2.7%
Precio promedio del petróleo (Ref. Brent, USD por barril)	\$ 71.1	\$ 64.4	\$ 41.8	\$ 70.7	\$ 100.8	\$ 84	\$ 86	\$ 79	\$ 75	\$ 72

Fuente: Históricas DANE, Ministerio de Hacienda, Bando de la República, Reserva Federal, pronósticos de Grupo Bancolombia.

Tabla 12. Proyecciones macroeconómicas

Fuente: (Grupo Bancolombia, 2024)

	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Compra de vehículos	0	0	3	0	4
Arrendamiento de camiones	1	2	2	4	4
Proyección Aumento de vehículos	1	2	5	4	8
Acumulado por semestre vehículo arrendado	1	3	5	9	13
Facturación Promedio Semestral por camión	\$ 74.880.000	\$ 78.174.720	\$ 78.174.720	\$ 81.301.709	\$ 81.301.709
Proyección Valor camión Doble cabina	\$ 130.000.000	\$ 138.909.030	\$ 148.428.605	\$ 158.600.565	\$ 169.469.621
Arrendamiento Renting Colombia	\$ 4.524.400	\$ 4.834.462	\$ 5.165.772	\$ 5.519.788	\$ 5.898.064
Crecimiento PIB	0,90%	2,60%	2,60%	2,80%	2,80%
Inflación	5,90%	4,40%	0	4,00%	0
Depreciación Línea recta Anual	\$ 51.794.228	\$ 51.794.228	\$ 68.757.497	\$ 68.757.497	\$ 88.125.453
Depreciación Línea Recta Semestral	\$ 25.897.114	\$ 25.897.114	\$ 34.378.748	\$ 34.378.748	\$ 44.062.727
Cantidad de Camiones 2024 -1S	12				
Cantidad de camiones	13	15	20	24	32

Tabla 13. Proyección de supuestos relacionados con vehículos

Fuente: Elaboración Propia

En la tabla 12 se encuentran supuestos relacionados con los vehículos, en este punto se inicia con una proyección del valor de los camiones a lo largo de los semestres, teniendo en cuenta la inflación y valores macroeconómicos de la tabla 11, a su vez se proyecta el crecimiento del canon de arrendamiento, teniendo como base los datos proyectados y el anexo 1

relacionado a la carta inicial de cotización por parte de Renting Colombia. Se hace la aclaración de que los periodos donde se marca inflación en cero responden a efecto de ecuación ya que estamos analizando semestres. La empresa inicialmente tiene 12 vehículos y tiene proyectado finalizar el segundo semestre del 2026 con 32 camiones, con una combinación entre vehículos nuevos y vehículos bajo la modalidad de arrendamiento.

PROYECCIÓN VENTAS							
	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Ingresos de actividades ordinarias	232.536.033,00	490.263.405,02	973.440.000,00	1.172.620.800,00	1.563.494.400,00	2.029.290.651,65	2.601.654.681,60
PROYECCIÓN COSTOS							
	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Costo de ventas	-18537925	0	0	0	0	0	0
PROYECCIÓN CUENTAS POR COBRAR							
	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Cuentas comerciales por cobrar y otras cuentas por cobrar corrientes	8.416.733,00	49.681.717,82	57.678.541,15	69.480.458,04	92.640.610,72	120.240.101,46	154.153.976,23
Rotación Cuentas por cobrar	16,88						
PROYECCIÓN CUENTAS POR PAGAR							
	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	-280.608.801,23	-264.400.702,98	-73.479.632,21	-88.706.405,76	-121.581.324,47	-179.948.237,05	-277.539.803,33
Depreciación	7,00%						
PROYECCIÓN ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES							
	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Activos por impuestos corrientes, no corriente	2.325.360,33	7.227.994,38	11.532.274,24	13.891.954,97	18.522.606,62	24.040.861,59	30.821.617,42
Frente a ingresos	0,01	0,01					
Promedio	1,18%						
PROYECCIÓN PASIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES							
	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Pasivos por impuestos corrientes, corriente	-989.266,74	9.009.881,63	6.645.746,85	8.005.568,90	10.674.091,86	13.854.117,31	17.761.688,86
Frente a ingresos	0,00	0,02					
Promedio	0,68%						

Tabla 14. Proyecciones iniciales

Fuente: Elaboración Propia

La proyección de las ventas se calculó teniendo en cuenta inicialmente para el segundo semestre del 2024, el valor semestral de facturación promedio multiplicado por la cantidad de vehículos proyectados para este periodo, a partir del 2025 se proyectan teniendo en cuenta la facturación promedio por semestre, que crece con la inflación y la cantidad de vehículos por cada periodo. Se destaca como tal que la empresa no tiene costos directos de ventas, todo quedó relacionado en gastos de ventas, por lo tanto, la proyección de costos permanece en cero durante los diferentes periodos. Para proyectar las cuentas por cobrar, inicialmente se hizo un análisis según los estados financieros 2023 y 2024-1S, se determinó cuál era la rotación de las cuentas por cobrar y con esta se determinó que es de 21.33 días, lo cual representa una alta rotación de cartera que permite tener una constante liquidez y por lo tanto se decide proyectar dejando constante la rotación.

Al momento de proyectar las cuentas por pagar es importante entender que actualmente el 80% de estas pertenecen a vehículos de terceros o con los cuales la empresa tiene participación, por lo tanto estos valores en su proporción deben ser asumidos por cada uno

de los propietarios, debido a esta información se pudo hacer el cálculo de la rotación en los periodos 2023 y 2024-1S, obteniendo como resultado una rotación de 76.37 días, lo cual representa la realidad, los resultados de este tipo de rotaciones, tanto en cuentas por pagar como cuentas por cobrar, nos arrojan un buen resultado, donde la empresa se permite apalancarse a través de los proveedores, esto genera mayor liquidez. Los activos por impuestos corrientes y pasivos por impuestos corrientes se proyectaron con respecto a los ingresos, buscando un ratio promedio, ya que normalmente son los mismos impuestos y se calculan con respecto a valor facturado.

ANÁLISIS DE ESTADO DE SITUACION FINANCIERA PROYECTADO DE LOGTRANS S.A.S. PARA EL PERIODO 2023-2026

Estado de situación financiera								
Cuenta	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S	
ACTIVO								
ACTIVO CORRIENTE								
Efectivo y equivalentes de efectivo	30.500.980,41	64.611.513,93	244.992.846,02	654.034.987,77	1.198.852.147,81	1.784.196.479,25	2.391.767.883,79	
Cuentas comerciales por cobrar y otras cuentas por cobrar corrientes	8.416.733,00	49.681.717,82	57.678.541,15	69.480.458,04	92.640.610,72	120.240.101,46	154.153.976,23	
Inventarios corrientes	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	
Activos por impuesto corriente, corriente	0,00	1.760.610,18	11.532.274,24	13.891.954,97	18.522.606,62	24.040.861,59	30.821.617,42	
Total ACTIVO CORRIENTE	44.932.313,41	122.068.441,93	320.218.261,41	743.422.000,77	1.316.029.965,15	1.934.492.042,30	2.582.758.077,44	
ACTIVO NO CORRIENTE								
Propiedad planta y equipo	457.339.133,69	425.289.286,09	393.239.438,49	361.189.590,90	743.255.550,51	680.035.695,91	1.247.242.830,69	
Activos por impuestos corrientes, no corriente	2.225.360,33	7.227.984,38	11.532.274,24	13.891.954,97	18.522.606,62	24.040.861,59	30.821.617,42	
Total ACTIVO NO CORRIENTE	459.564.494,02	432.517.280,47	404.771.712,73	375.081.545,86	761.778.157,13	704.076.557,50	1.278.064.448,10	
Total ACTIVO	504.596.807,43	554.585.722,40	724.989.974,14	1.118.503.546,63	2.077.808.122,28	2.638.568.599,80	3.860.822.525,54	
PASIVO								
PASIVO CORRIENTE								
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	-280.608.801,23	-264.400.702,98	-73.479.632,21	-88.706.405,76	-121.581.324,47	-179.948.237,05	-277.539.803,33	
Pasivos por impuestos corrientes, corriente	-989.256,74	3.339.081,28	-125.137.653,17	-177.211.296,69	-229.484.570,82	-262.068.049,82	-253.029.376,19	
Otros pasivos no financieros corrientes	-1.148.079,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	
Total PASIVO CORRIENTE	-282.746.147,84	-262.250.201,57	-199.805.865,25	-267.206.282,32	-352.254.475,15	-443.204.866,74	-531.757.759,40	
PASIVO NO CORRIENTE								
Otros pasivos financieros no corrientes	-11.729.694,00	-71.597.458,00	-55.314.910,00	-39.793.556,00	-472.996.822,20	-436.205.787,88	-1.074.346.047,32	
Otros pasivos no financieros no corrientes	-834.133,33	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21	
Total PASIVO NO CORRIENTE	-12.563.827,33	-72.517.202,21	-56.234.654,21	-40.713.300,21	-473.916.566,41	-437.205.532,09	-1.075.265.791,53	
Total PASIVO	-295.309.975,17	-334.767.403,78	-256.040.519,46	-307.919.582,53	-826.171.041,57	-880.410.398,83	-1.607.023.550,93	
PATRIMONIO								
PATRIMONIO								
Capital emitido	-200.000.000,00	-200.000.000,00	-200.000.000,00	-200.000.000,00	-200.000.000,00	-200.000.000,00	-200.000.000,00	
Ganancias acumuladas	-9.286.832,26	-9.286.832,26	-19.818.318,62	-268.949.454,68	-610.583.964,10	-1.051.637.080,71	-1.558.158.200,97	
Resultado del Ejercicio	0,00	-10.531.486,36	-249.131.136,06	-341.634.509,42	-441.053.116,61	-506.521.120,26	-495.640.773,65	
Total PATRIMONIO	-209.286.832,26	-219.818.318,62	-468.949.454,68	-810.583.964,10	-1.251.637.080,71	-1.758.158.200,97	-2.253.798.974,62	
Total PATRIMONIO	-209.286.832,26	-219.818.318,62	-468.949.454,68	-810.583.964,10	-1.251.637.080,71	-1.758.158.200,97	-2.253.798.974,62	
Total PASIVO Y PATRIMONIO	504.596.807,43	554.585.722,40	724.989.974,14	1.118.503.546,63	2.077.808.122,28	2.638.568.599,80	3.860.822.525,54	

Tabla 15. Estado de situación financiera proyectado

Fuente: Elaboración Propia

En la proyección del estado de situación financiera (Ver Anexo2) de la empresa LOGTRANS S.A.S. en los semestres de 2023 y 2026, se puede identificar que hay un incremento considerable en toda su estructura de activos, a su vez se encuentra un claro crecimiento en el patrimonio, se puede destacar que una correcta implementación de estrategias de financiamiento internas y externas permiten que la empresa pueda reducir costos, renovar y mantener una flota vigente en tecnología y vida útil, todo esto generando una operación que es sostenible en el tiempo y que a su vez es operativa. Este nuevo enfoque financiero le está permitiendo a la empresa generar valor a lo largo del tiempo y mejorar la capacidad operativa, esto posibilita que LOGTRANS S.A.S. compita como una empresa de transporte que es financieramente sólida.

Crecimiento del Activo

La proyección del activo durante todo el periodo deja en evidencia un constante crecimiento que impacta de manera positiva, pasando de \$554 millones en el primer semestre del 2024,

a \$3951 Millones para el segundo semestre de 2026. Este crecimiento es razón de un aumento significativos en los activos corrientes y no corrientes.

En los activos corrientes, principalmente en el efectivo y equivalentes del efectivo, podemos evidenciar un crecimiento en el pasar de los años, lo cual nos refleja que se le está dando un manejo eficiente al flujo de caja lo que nos indica que hay un impacto positivo derivado de la reducción de gastos de operación y una constante acumulación de liquidez que se da por el crecimiento en vehículos propios y de renting, que permiten un aumento en ventas. En las cuentas por cobrar podemos ver que estas se alinean con el crecimiento de los ingresos, indicándonos que hay crecimiento en la operación y a su vez una buena rotación y gestión de la cartera. Los inventarios permanecen constantes en \$6 millones durante los semestres, reflejando la naturaleza de una empresa de servicios que no depende significativamente de inventarios para sus operaciones.

La propiedad, planta y equipo tienen una disminución al pasar el tiempo, esto es debido a la depreciación, pero para periodos superiores al segundo semestre del 2025 podemos encontrar un aumento, lo cual está alineado con la adquisición de nuevos camiones propios, respondiendo al apalancamiento a través de bancos para tomar vehículos nuevos en crédito que generan valor a lo largo de su vida útil. En este punto encontramos el primer impacto del renting vehicular, ya que el adquirir nuevos camiones operativos no afecta el balance con la propiedad de los activos. Los activos por impuestos crecen, lo que está reflejando un manejo eficiente de las obligaciones fiscales y créditos tributarios acumulados.

Estructura de Financiamiento

La empresa LOGTRANS S.A.S. en su proyección muestra que se ha optado por un enfoque de financiamiento interno y externo que respaldan de manera objetiva la expansión y el crecimiento operativo, la implementación de un plan de mantenimiento preventivo impacta en la reducción de los gastos, alargando la vida en operación de los activos propios, es por esto que encontramos que la optimización y buen manejo de los gastos operativos no solo liberaron flujo de caja, que se veía un poco comprometido en los primeros años, sino que le dio a la empresa capacidad de inversión que permite renovar activos y crecer comercialmente. Se destaca que el modelo de renting le permite a LOGTRANS apalancar la liquidez sin asumir riesgos asociados a la propiedad, tales como la depreciación y los gastos operacionales, solo dejando dependencia del costo del conductor y gasto de ACPM, porque el resto de cosas están incluidas en el canon. Se destaca que el renting también mejora la eficiencia operativa al incluir servicios complementarios como seguros y asistencia técnica.

LOGTRANS ha utilizado financiamiento bancario para adquirir activos estratégicos, como camiones y equipos especializados. Aunque incrementa el apalancamiento financiero, el

crédito está respaldado por el crecimiento proyectado en los ingresos y la rentabilidad esperada de las inversiones realizadas.

Fortalecimiento del Patrimonio

El patrimonio de la empresa mantiene un crecimiento positivo durante los semestres proyectados, esto es debido a los resultados positivos y la consolidación de una estructura financiera más robusta, el crecimiento progresivo de los activos ha impactado en la generación de valor, ayudando a garantizar una estructura equilibrada, a su vez, la estructura de financiamiento permite mantener un crecimiento sostenible sin comprometer la estabilidad en patrimonio.

Se debe tener en cuenta que el apalancamiento financiero de la empresa aumenta debido al crédito bancario, más sin embargo el crecimiento de bancos y el constante crecimiento del patrimonio mejoran la capacidad de la empresa para responder con sus obligaciones, las estrategias internas tienen un buen impacto, evidenciando cómo se mejora la eficiencia financiera y se liberan recursos que pueden ser destinados a inversiones estratégicas en los periodos y a futuro.

Se identifica claramente como la combinación de renting y crédito bancario para la renovación de la flota ha reducido los costos derivados de averías y reparaciones frecuentes, mejorando la eficiencia operativa y la imagen corporativa de LOGTRANS con vehículos más nuevos y con mayor vida útil.

ANÁLISIS DEL ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL DE LOGTRANS S.A.S. PARA EL PERIODO 2023 - 2026

Estado de Resultados Integral							
Cuenta	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Ingresos de actividades ordinarias	232.536.033,00	490.263.405,02	973.440.000,00	1.172.620.800,00	1.563.494.400,00	2.029.290.651,65	2.601.654.681,60
Costo de ventas	-18.537.525,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GANANCIA BRUTA	213.998.508,00	490.263.405,02	973.440.000,00	1.172.620.800,00	1.563.494.400,00	2.029.290.651,65	2.601.654.681,60
Otros ingresos	10.683.324,09	-3.179.855,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gastos de ventas	-107.972.212,00	-319.238.369,15	-346.384.769,15	-418.164.149,12	-573.137.313,57	-848.280.355,71	-1.308.329.367,10
Gastos de administración	-8.556.215,68	-39.580.914,48	-39.580.914,48	-41.322.474,72	-41.322.474,72	-42.975.373,71	-42.975.373,71
Otros gastos	-93.566.592,53	-112.067.667,00	-204.195.645,51	-187.542.623,20	-270.491.355,40	-306.540.344,11	-438.701.546,87
GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	14.586.411,88	16.196.599,22	383.278.670,86	525.591.552,96	678.543.256,32	831.494.578,13	811.648.393,92
Ingresos financieros	29.220,38	5.687,49	0,00	0,00	0,00	-52.231.316,19	-49.124.126,77
GANANCIA (PÉRDIDA), ANTES DE IMPUESTOS	14.615.632,26	16.202.286,71	383.278.670,86	525.591.552,96	678.543.256,32	779.263.261,94	762.524.267,15
Ingreso (gasto) por impuestos	-28.800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GANANCIA (PÉRDIDA) PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	14.586.832,26	16.202.286,71	383.278.670,86	525.591.552,96	678.543.256,32	779.263.261,94	762.524.267,15
IMPUESTOS PROYECTADOS	5.105.391,29	5.670.800,35	134.147.534,80	183.957.043,54	237.490.139,71	272.742.141,68	266.883.493,50
GANANCIA (PÉRDIDA)	9.481.440,97	10.531.486,36	249.131.136,06	341.634.509,42	441.053.116,61	506.521.120,26	495.640.773,65

Tabla 16. Estado de resultados integral proyectado

Fuente: Elaboración Propia

Al analizar el estado de resultados proyectado de la empresa LOGTRANS S.A.S. se puede reflejar un gran crecimiento, principalmente en sus ingresos y utilidades netas, esto es explicado debido al impacto de las estrategias financieras relacionadas con reducción de

gastos operativos y apalancamientos a través de financiación externa. La proyección entrega un balance positivo que refleja una estructura de costos eficiente, optimización en la operación y crecimiento comercial.

Ingresos (Ventas)

Los ingresos tienen un gran crecimiento, pasando de \$232 millones en 2023 a \$2601 millones para finales del 2026, este incremento está apalancado en la eficiencia operacional.

Estrategias de Crecimiento Comercial

Ampliación de la Capacidad Operativa:

El apalancamiento en deuda de bancos para adquirir nuevos camiones y el arrendamiento operativo de los mismos de forma estratégica permiten que LOGTRANS S.A.S. pueda aumentar durante el tiempo la cantidad de camiones disponibles y funcionales, de manera que tiene un mayor alcance en el mercado, este crecimiento en la operación es de importancia para atender una demanda que crece que con el tiempo y que necesita ser atendida.

Optimización Operativa:

Las estrategias de mantenimiento preventivo y reducción de costos operativos han permitido liberar recursos financieros, facilitando la inversión en áreas comerciales y fortaleciendo la capacidad de venta.

Crecimiento Progresivo del Mercado:

La empresa parece haber aprovechado oportunidades de crecimiento en el mercado, expandiendo su participación mediante una estrategia de precios competitivos y un enfoque en la eficiencia del servicio, esto atado a que se genera un valor agregado, entregando camiones que son atractivos para los clientes por las buenas condiciones en su antigüedad.

Tasa de Crecimiento por Periodo

Se destaca que el crecimiento en los ingresos es constante pero acelerado y este va de la mano con la adición de camiones nuevos, que a su vez son impulsados por la consolidación de las estrategias de expansión y la mayor eficiencia operativa. Este ritmo de crecimiento coloca a LOGTRANS como una empresa con un modelo de negocio, escalable y adaptable a las oportunidades del mercado.

Costo de Ventas y Margen Bruto

Algo importante a resaltar en el estado de resultados es que no hay costo de ventas a partir del año 2024, lo que hace que la ganancia bruta sea igual a las ventas, esto es debido a que como empresa de servicio LOGTRANS S.A.S. no tiene costos directos asociados a la producción, por el contrario, todo está relacionado en gastos y por lo tanto no hay necesidad de llenar este campo, en la contabilidad de la empresa los gastos relacionados con la operación están distribuidos en gastos de ventas y otros gastos

Gastos Operativos

Los gastos operativos tienen un crecimiento que es proporcional a la operación, están compuestos por gastos de ventas, gastos de administración y otros gastos. En este rubro podemos ver reflejado de manera significativa el impacto del gasto por arrendamiento operativo, que es el máximo costo en un vehículo bajo este modelo.

Gastos de Ventas

Los gastos de ventas pasan de \$107.9 millones en 2023 a \$1,308.3 millones en 2026-2S, este incremento está relacionado con servicios de transporte tercerizados y el combustible.

Gastos de Administración

Revisando las proyecciones durante los periodos se encuentra que los gastos administrativos muestran estabilidad en el crecimiento y esto es debido a que hasta el año 2026 la empresa tiene la capacidad administrativa para soportar la operación según el crecimiento proyectado, de la misma proyección se puede inferir que la empresa tiene una estructura administrativa eficiente que no crece con los ingresos, lo cual permite mantener una mejoría en los márgenes operativos.

Otros Gastos

Los otros gastos se ven impactados por la depreciación de los diferentes activos y se debe destacar que hay un mayor impacto al momento de hacer las inversiones, en este apartado están clasificados los gastos de conductor, que aumentan según la cantidad de vehículos que se encuentren operativos para prestar el servicio.

Ganancia Operativa y Rentabilidad

En la ganancia operativa se evidencia un incremento el cual es impulsado por crecimiento en la operación e ingresos y por el control de gastos administrativos que permite maximizar la rentabilidad.

Resultados Financieros y Efecto de los Impuestos

En la proyección se evidencia un gran crecimiento en los resultados netos a partir del periodo 2024-2S y esto es debido principalmente al cambio de modelo de pago y el aprovechamiento de la expansión operativa en la búsqueda de maximizar su rentabilidad. Se destaca el control de gastos y la eficiencia en gastos de ventas, que son claves para consolidar ganancia neta. Se puede inferir que LOGTRANS S.A.S., a través de la implementación estratégica, genera un modelo de negocio que puede ser escalable y rentable en el tiempo, pero debe siempre optimizar la operación y se debe gestionar el apalancamiento financiero, buscando garantizar la sostenibilidad y rentabilidad.

Para consolidar la rentabilidad será crucial continuar monitoreando y ajustando las estrategias comerciales y operativas para maximizar el valor generado.

ANÁLISIS DE ESTADO DE FLUJO DE EFECTIVO PROYECTADO DE LOGTRANS S.A.S. PARA EL PERIODO 2023-2026

	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Ingresos Netos		10.531.486	249.131.136	341.634.509	441.053.117	506.521.120	495.640.774
Depreciation & Amortization		32.049.848	32.049.848	32.049.848	63.219.855	63.219.855	110.671.348
Change in Accounts Receivable		(41.264.985)	(7.996.823)	(11.801.917)	(23.160.153)	(27.599.491)	(33.913.875)
Change in Inventories		-	-	-	-	-	-
Impuesto Corriente		(1.760.610)	(9.771.664)	(2.359.681)	(4.630.652)	(5.518.255)	(6.780.756)
Impuesto No corriente		(4.902.634)	(4.304.280)	(2.359.681)	(4.630.652)	(5.518.255)	(6.780.756)
Pasivos por impuestos corrientes		(4.328.348)	128.476.734	52.173.644	52.173.274	32.583.479	(9.038.674)
Otros Pasivos No financieros Corrientes		40.500	-	-	-	-	-
Otros Pasivos No financieros No Corrientes		85.611	-	-	-	-	-
Change in Accounts Payable		(16.208.098)	(190.921.071)	15.226.774	32.874.919	58.366.913	97.591.566
Operating Cash Flow		(25.757.230)	196.663.880	424.563.496	556.899.708	622.055.366	647.389.628
Investment in PP&E		-	-	-	(445.285.814)	-	(677.878.483)
Investment in Other Assets		-	-	-	-	-	-
Investment in Land		-	-	-	-	-	-
Investing Cash Flow		-	-	-	(445.285.814)	-	(677.878.483)
Debt Issuance		59.867.764	(16.282.548)	(15.521.354)	433.203.266	(36.711.034)	638.060.259
Retirement of Debt		-	-	-	-	-	-
Dividends		-	-	-	-	-	-
Financing Cash Flow		59.867.764	(16.282.548)	(15.521.354)	433.203.266	(36.711.034)	638.060.259
Change in Cash		34.110.534	180.381.332	409.042.142	544.817.160	585.344.331	607.571.405

Tabla 17. Estado de flujo de efectivo proyectado

Fuente: Elaboración Propia

El estado de flujo de efectivo (ver anexo 4) ofrece una visión integral de cómo se han financiado las operaciones, cómo se invierten en activos estratégicos y cuál es la gestión de la liquidez. A través de este estado financiero se puede evidenciar que implementando estrategias de financiamiento externas con el que se busca sostenibilidad y expansión en la empresa, se ha dado una correcta gestión del flujo de efectivo operativo.

Flujo de Efectivo de Actividades Operativas

El flujo de efectivo operativo muestra cómo, a lo largo de los diferentes periodos, hay un crecimiento y esto demuestra que la empresa tiene una buena capacidad para generar efectivo a partir de las principales operaciones de la empresa. Los ingresos netos aumentaron de \$10 Millones en 2023 a \$516 Millones en el segundo semestre del 2026, este crecimiento está respaldado por una expansión comercial, que a su vez está siendo apoyada por la renovación de la flota bajo el renting y créditos bancarios.

La depreciación de igual manera aporta al flujo operativo, es importante destacar que este rubro no representa una salida de efectivo, pero sí refleja el impacto de las inversiones en los diferentes activos. Las cuentas por pagar representan movimientos importantes y estos representan un manejo estratégico del capital de trabajo para financiar las operaciones de la empresa.

La generación de efectivo operativo tiene una mejoría a medida que pasa el tiempo, lo cual nos indica que hay una estructura operativa eficiente y que hay una capacidad para sustentar las necesidades de efectivo, esto sin depender en exceso de las fuentes externas.

Flujo de Efectivo de Actividades de Inversión

El Flujo de efectivo por actividades de inversión nos detalla salidas de efectivo que son de real impacto durante los periodos de proyección, es por esto que se encuentran movimientos que están realmente relacionados con la adquisición de los diferentes activos estratégicos (Camiones).

El impacto lo vemos en las inversiones en propiedad planta y equipo que, según las proyecciones y supuestos de la empresa, se realizarán compras en 2 años claves del negocio 2025 y 2026, con 3 y 4 camiones, respectivamente, lo que permite reforzar la infraestructura operativa. En el flujo de inversión encontramos que hay inversiones que generan grandes salidas de efectivo, pero son esenciales para garantizar las sostenibilidad, crecimiento y capacidad operativa de la empresa. La alineación de estas inversiones con la estrategia de financiamiento asegura que no comprometan la liquidez de la empresa a corto plazo.

Flujo de Efectivo de Actividades de Financiamiento

El flujo de efectivo por actividades de financiamiento es de gran importancia en la estrategia de crecimiento de la empresa LOGTRANS S.A.S., generando gran relevancia en la compra de camiones y renovación de flota. La deuda es la principal fuente de financiamiento, con impacto en 2025 y 2026 que son los periodos de compra apalancados en bancos.

En ciertos periodos se observan salidas relacionadas con la reducción de deuda, como en 2024-2S (-\$16.2 millones) y 2025-1S (-\$15.5 millones), reflejando un manejo disciplinado de las obligaciones financieras. A partir de esto se puede determinar que el apalancamiento es clave en la estrategia de financiamiento de la empresa, este permite que LOGTRANS S.A.S. pueda crecer operativamente, sin depender de los flujos operativos y si bien este enfoque incrementa la carga financiera, el crecimiento proyectado de los ingresos asegura que la empresa pueda cumplir con sus obligaciones de deuda.

El cambio en efectivo proyectado muestra un incremento constante a lo largo de los años, el constante flujo positivo demuestra la capacidad de LOGTRANS S.A.S. para generar efectivo con su operación principal. De manera general, las inversiones en propiedad, planta y equipo están reflejando un enfoque estratégico para fortalecer la infraestructura operativa, mejorar la eficiencia y asegurar la sostenibilidad del negocio a largo plazo, a su vez los cambios en cuentas por cobrar y cuentas por pagar resaltan la importancia de una gestión eficiente del capital de trabajo para evitar presiones sobre la liquidez, y si bien el apalancamiento financiero ha permitido a LOGTRANS S.A.S. financiar su crecimiento, será crucial monitorear cuidadosamente la carga de deuda y los costos asociados para garantizar que no afecten la rentabilidad futura. Se evidencia además que el incremento constante en el saldo de efectivo proporciona una sólida base para enfrentar imprevistos y aprovechar oportunidades estratégicas en el mercado.

ESTIMACIÓN DEL WACC

Estimación Costo de Capital		
Tasa Libre de Riesgo	<i>R_f</i>	4,24%
Beta Desapalancado Sector (Acero)	<i>B_u</i>	0,96
Beta Apalancado Empresa	<i>B_L</i>	1,03
Prima de Riesgo de Mercado	<i>ERP</i>	6,87%
Riesgo País	<i>R_p</i>	3,16%
Ke USD Nominal		14,3%
Kd COP Nominal		26,82%
%D	<i>W_d</i>	5,60%
%E	<i>W_e</i>	94,40%
Impuestos	<i>t</i>	35%
Devaluación Esperada	<i>Dev Esp</i>	3,58%
WACC COP Nominal	WACC	17,82%

Tabla 18. Estimación costo de capital (WACC)

Fuente: Elaboración Propia

Con el objetivo de estimar el K_e se utilizó el modelo CAPM y para la estimación del WACC se utilizó la estructura de capital inicial de 5.6% Deuda y 94% patrimonio. El KD se estimó de un crédito que la empresa simula durante el 2024 (Anexo 6).

ANÁLISIS DE LOS INDICADORES FINANCIEROS PROYECTADOS DE LOGTRANS PARA EL PERIODO 2023-2026

En el anexo 5 encontramos los indicadores financieros proyectados de la empresa LOGTRANS S.A.S., en estos se puede evidenciar una evolución operativa y financiera sólida, rodeada de un entorno de crecimiento acelerado. Se destaca que este análisis explora aspectos relacionados con apalancamiento, creación de valor, sostenibilidad del negocio, eficiencia, rentabilidad y liquidez.

Rentabilidad Operativa y Creación de Valor

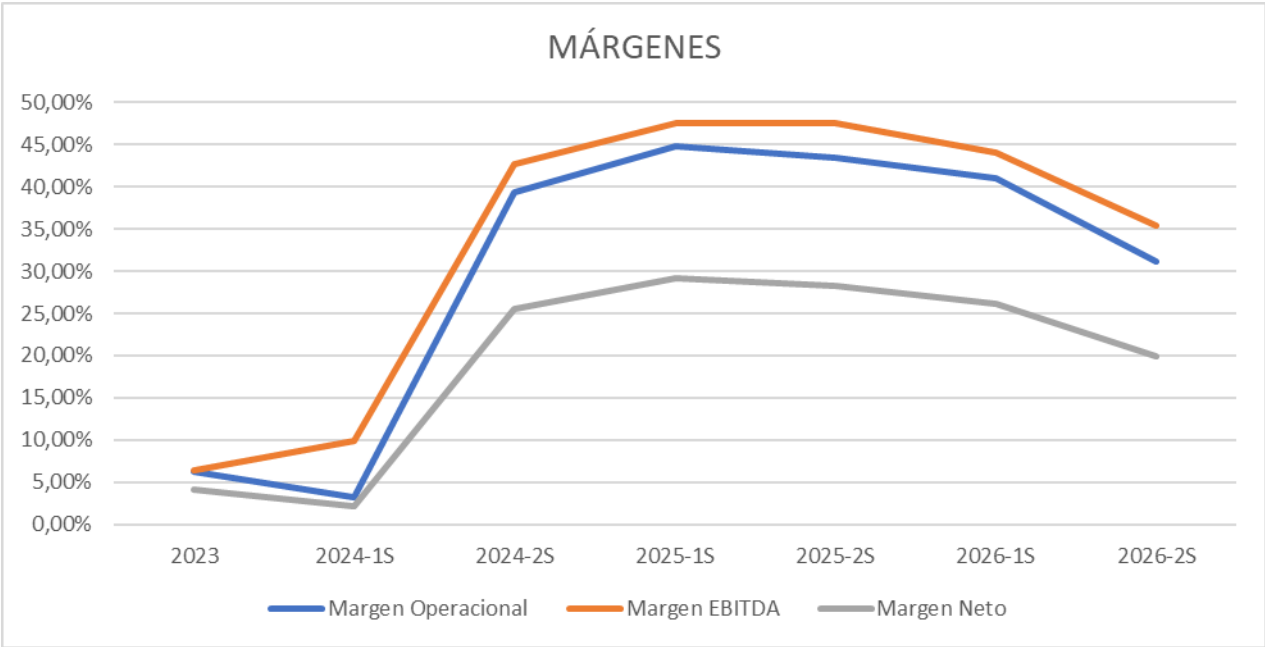


Figura 2. Márgenes proyectados
Fuente: Elaboración Propia

El margen bruto se mantiene en el 100% durante la proyección, lo cual es impactado por la ausencia de costos directos. El margen operacional experimenta un crecimiento y este normalmente está asociado al aumento de ingresos que se da por la renovación y crecimiento en flota mediante renting vehicular y adquisiciones estratégicas de activos, esto permite incrementar la capacidad operativa y generar mayores ingresos. Se destaca que también hay impacto debido a las estrategias internas, como la implementación de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo. Durante los periodos el margen EBITDA, que crece de 6.49% en 2023 a un pico de 47.56% en 2025-1S, refleja una eficiencia operativa durante

este periodo de tiempo. Aunque disminuye a 35.45% en 2026-2S, este nivel sigue siendo competitivo y señala una sólida capacidad de generación de flujo operativo antes de gastos financieros e impuestos. Es importante tener en cuenta que la mayor caída se evidencia en el último periodo proyectado, muy influenciado por los créditos y compras de activos productivos que tienen impacto en periodos futuros.

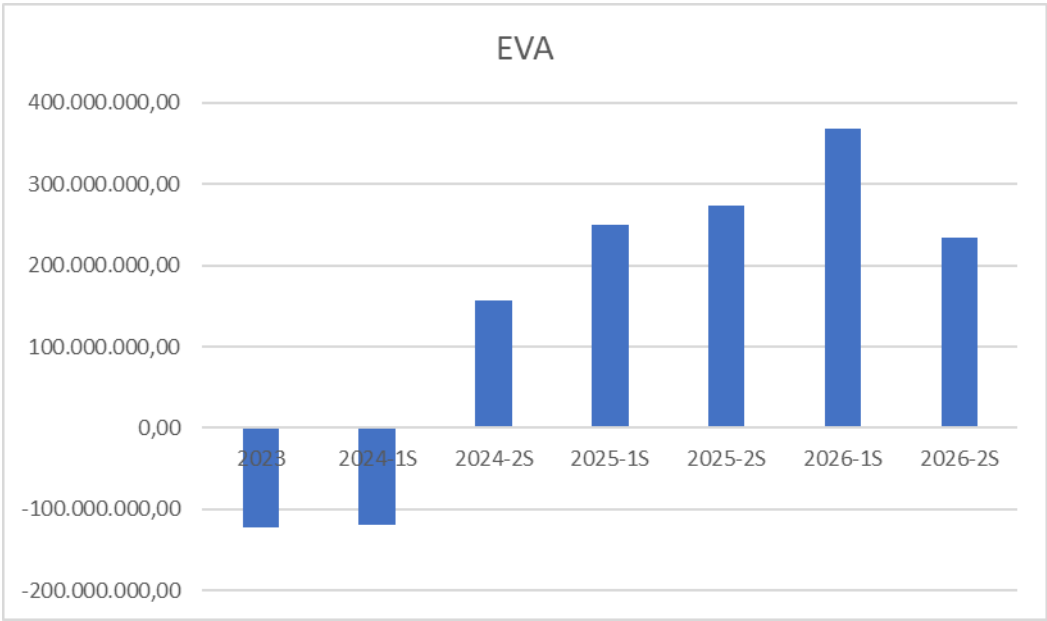


Figura 3. EVA Proyectado
Fuente: Elaboración Propia

El valor económico agregado EVA muestra una evolución positiva, este indicador ayuda a medir la capacidad de LOGTRANS para generar valor y rendimientos por encima de su costo de capital. Durante sus primeros años se encuentran valores negativos que indican que la empresa aún no está generando rendimientos suficientes para cubrir el costo de su capital y a partir de la implementación de las estrategias financieras se crea valor para los accionistas.

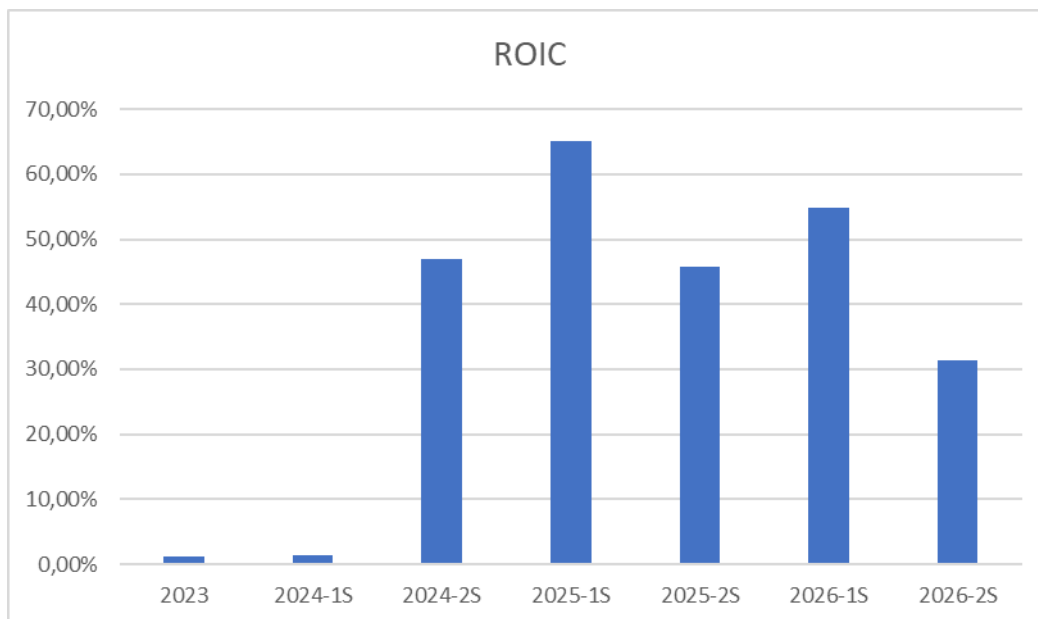


Figura 4. ROIC Proyectado
Fuente: Elaboración Propia

El ROIC alcanza un máximo de 65.02% en 2025-1S, lo que indica un uso altamente eficiente del capital invertido para generar retornos. Sin embargo, disminuye a 31.31% en 2026-2S, debido al aumento del capital empleado para financiar la expansión. A pesar de esto, sigue superando ampliamente el costo de capital promedio (WACC), lo que demuestra un modelo rentable y sostenible.

Dentro de los indicadores proyectados encontramos que el ciclo de conversión de efectivo se mantiene constante en -55 días, destacando la capacidad de LOGTRANS para financiar sus operaciones con los recursos de sus proveedores. Es importante destacar que esto se logra gracias a que las cuentas por cobrar se mantienen, por políticas, sobre los 21 días, lo cual evidencia una recuperación eficiente de cartera y pagos proyectados con facturación vencida quincenal, pagaderos en los 10 siguientes días calendario. Del mismo modo la proyección de cuentas por pagar de 76 días indica que la empresa busca financiar repuestos y mano de obra, impactando de buena manera en el flujo de caja. Se destaca que la empresa, al ser un modelo de negocio de servicios, no depende de inventarios.

El ciclo negativo permite a LOGTRANS generar liquidez de forma sostenible, apalancándose principalmente en proveedores, reduciendo la necesidad de financiamiento externo a corto plazo.

La liquidez corriente mejora al pasar el tiempo, al igual que la prueba acida, esto es reflejo del incremento en dinero en bancos y las cuentas por cobrar, siendo resultado de generación

de flujos operativos, la reducción de pasivos corrientes mejora la posición financiera general de la empresa.

El porcentaje de deuda llega hasta un máximo de 47% en el último periodo 2026-2S, esto indica un aumento en el apalancamiento para financiar el crecimiento operativo y se debe tener en cuenta que para ese periodo se incrementa la deuda, buscando la compra de 4 vehículos más para la flota. Al analizar la deuda neta/ebitda se encuentra una tendencia creciente, llegando a 3.76 en 2026-2S, lo que sugiere una mayor presión financiera. Aunque este nivel sigue siendo manejable, será crucial evitar un endeudamiento excesivo que comprometa la flexibilidad financiera, a su vez la cobertura de deuda alcanza 19 veces en 2026-2S, un nivel robusto que indica que la empresa genera suficientes utilidades antes de intereses e impuestos para cumplir con sus obligaciones financieras.

El capital invertido crece impulsado por la inversión en activos fijos, donde estos representan un aumento estratégico como parte de la renovación de flota y expansión operativa, se encuentra un crecimiento en el KTNO, resultado de crecimiento en el ciclo operativo. La empresa muestra un crecimiento sostenido en los principales indicadores financieros, esto en conjunto con el uso estratégico del apalancamiento y eficiencia operativa y se ve reflejado en un CAGR de 9%, algo normal para una empresa que lleva año y medio en el mercado y que puede crecer de manera exponencial, obteniendo participación de mercado.

Z SCORE EDWARD ALTMAN

El modelo Z-Score fue desarrollado en 1968 por Edward Altman, este puede combinar y utilizar varios indicadores financieros con el objetivo de generar un puntaje que sirve para evaluar el riesgo de insolvencia financiera. Se destaca que inicialmente se desarrolló para empresas manufactureras inscritas en bolsa, pero se ha estructurado para todo tipo de empresas.

Descubrimos que el puntaje Z El modelo, que utilizó una puntuación de corte de 2,675, tuvo una precisión de entre 82% y 94% (Panel C). En repetidas pruebas, la precisión del modelo Z-Score en muestras de empresas en dificultades ha sido en torno al 80-90%, según datos de un período de presentación de informes financieros anterior al quiebre(Altman, 2002).

En un periodo de prueba de más de 25 años, con una muestra aproximada de 120 compañías, se ha demostrado que esta fórmula tuvo una precisión entre el 82% y 94%.

Z-SCORE EDWARD ALTMAN

$$Z = 6.56 X1 + 3.26 X2 + 6.72 X3 + 1.05 X4$$

Evaluación

X1 = KTNO/Activos Total

X2 = (Reservas + Utilidad Retenida + Utilidad Ejercicio) / Activos

X3 = Utilidad Operacional - EBIT / Activos

X4 = Patrimonio / Pasivo

Z Min

6,56

3,26

6,72

1,05

3

	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
X1 = KTNO/Capital Invertido	0,392142829	0,429437753	0,258615413	0,312531899	0,228581572	0,310475505	0,259775106
X2 = (Reservas + Utilidad Retenida + Utilidad Ejercicio) / Capital Invertido	0,012343286	0,026587983	0,507057433	1,162151427	1,091484919	1,579899779	1,218907089
X3 = EBIT / Capital Invertido	0,019387047	0,021729134	0,722605291	1,000381617	0,704254105	0,843096741	0,481704389
X4 = Patrimonio / Pasivo	0,708702211	0,656629995	1,831543912	2,632453439	1,514985418	1,996975732	1,402467919
Z =	3,48711434	3,739269763	10,12855301	15,32546349	11,38105822	14,94962721	10,38740662

Tabla 19. Z-Score Edward Altman

Fuente: Elaboración Propia

El modelo se basa en 4 indicadores financieros que impactan en la estabilidad financiera de una empresa.

X1 = KTNO/Activos Total. Este indica la liquidez de una empresa.

X2 = (Reservas + Utilidad Retenida + Utilidad Ejercicio) / Capital Invertido. Este indica y mide la estabilidad financiera a largo plazo.

X3 = Utilidad Operacional - EBIT / Activos. Este nos muestra la eficiencia operativa

X4 = Patrimonio / Pasivo. Este nos mide el apalancamiento financiero.

Se debe tener en cuenta que el resultado del cálculo del Z-Score se interpreta de la siguiente manera:

$Z > 2.99$: Bajo riesgo de quiebra, se interpreta como zona segura y nos indica que la empresa es financieramente estable.

$1.8 \leq Z \leq 2.99$: Riesgo moderado, se interpreta como zona de precaución, nos indica que requiere atención, ya que la empresa podría enfrentar problemas en el futuro.

$Z < 1.8$: Alto riesgo de quiebra, se interpreta como zona de insolvencia y nos indica que de una empresa continuar así, en el futuro tendrá altas posibilidades de caer en insolvencia lo que significa que la empresa está en peligro financiero significativo.

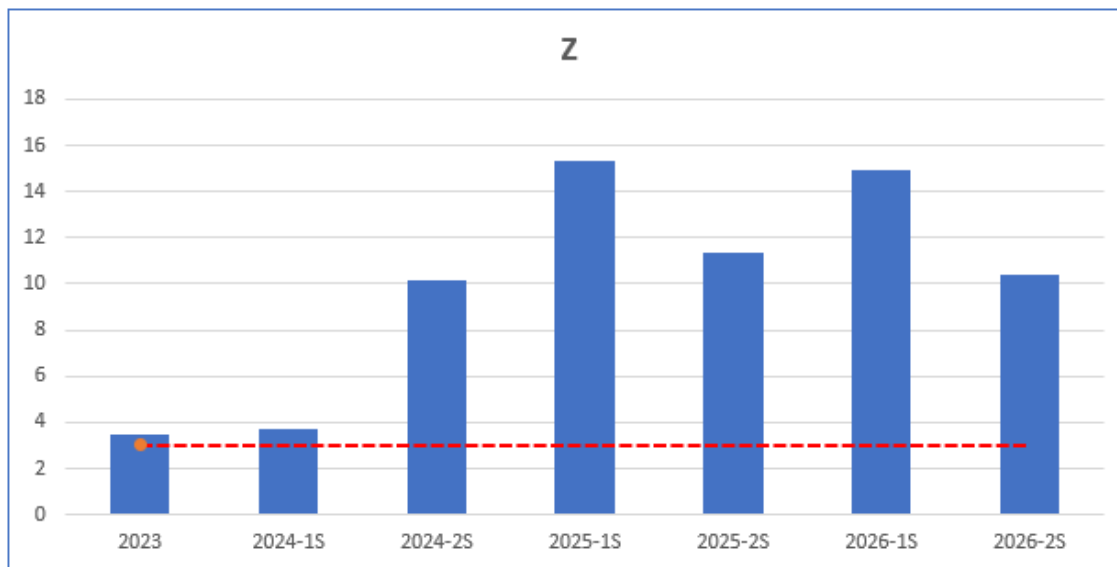


Figura 5. Z-Score Proyectado
Fuente: Elaboración Propia

La empresa presenta una evolución positiva y sostenida en su situación financiera según el modelo Z-Score de Altman. En todos los períodos proyectados, el puntaje supera el umbral de 3, lo que indica que el riesgo de insolvencia es extremadamente bajo. Las mejoras en las utilidades retenidas X2 y la rentabilidad operativa X3 son los principales impulsores del desempeño positivo.

Sin embargo, será crucial monitorear X1 y X3 en los períodos futuros para evitar fluctuaciones que puedan comprometer la liquidez y la eficiencia operativa. En general, la empresa está en una posición financiera sólida, con un desempeño excepcional en los años proyectados.

PRONÓSTICO

Para el pronóstico de las variables deseadas se utilizó el suavizado exponencial, el cual consiste en procedimientos tradicionales para revisar continuamente el pronóstico relacionado con información más reciente sobre los datos estimados. Los diferentes métodos asignan pesos exponencialmente decrecientes a medida que las observaciones aumentan en el tiempo, es decir, las observaciones recientes reciben relativamente más peso en las predicciones que las más antiguas.

Se utilizó el modelo Holt-Winter, el cual es “Formulaciones basadas en el espacio de estados (suavizado exponencial). Este enfoque consiste en un conjunto de diferentes modelos

obtenidos al considerar variaciones en la combinación de los componentes de error, tendencia y estacionalidad de una serie temporal”(De Oliveira & Cyrino Oliveira, 2018).

Este modelo también es conocido como suavización exponencial triple, donde a partir de este se pronosticó la serie temporal a partir de los patrones o tendencias estacionales que se presentan con la aplicación de estrategias financieras. Su eficacia radica en su capacidad para modelar dinámicas complejas en los datos históricos y proyectar valores futuros, lo que lo convierte en una herramienta ideal para pronosticar métricas financieras como el EVA, EBITDA.

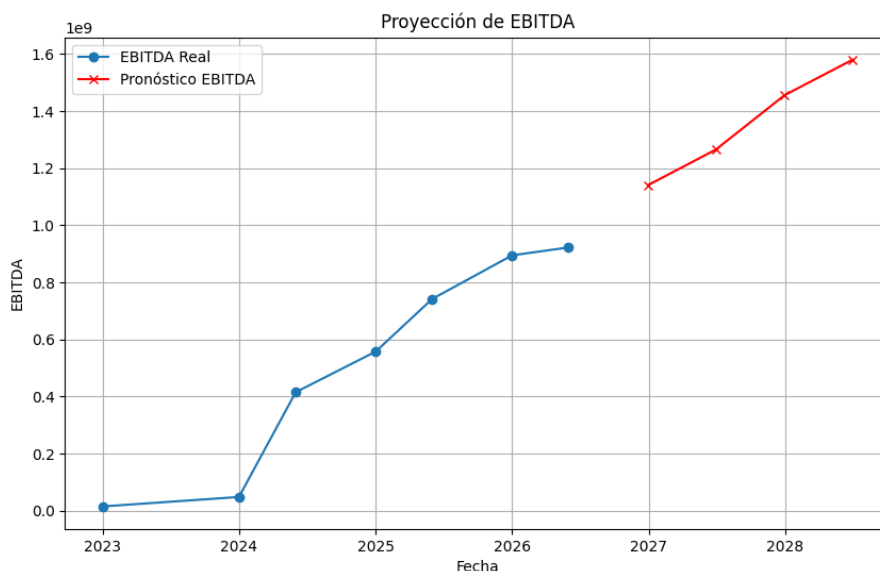


Figura 6. Pronóstico de Ebitda
Fuente: Elaboración Propia

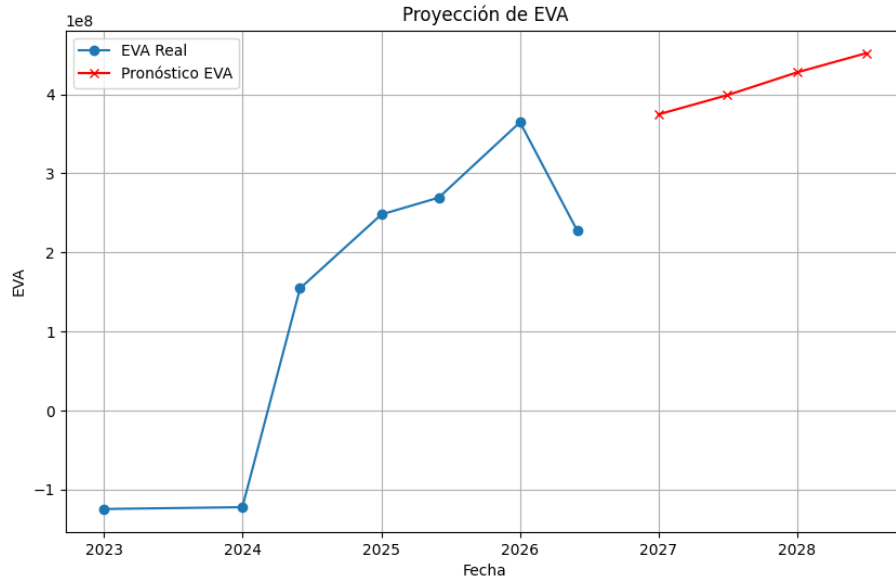


Figura 7. Pronóstico de EVA
Fuente: Elaboración Propia

En el caso del EBITDA y EVA de LOGTRANS, el modelo ha utilizado los datos históricos proporcionados para identificar patrones de crecimiento y fluctuaciones cíclicas. El resultado de este análisis es una gráfica que muestra, tanto los datos históricos como las proyecciones de EBITDA para los próximos periodos.

Al observar la gráfica de resultados, se pueden identificar dos series de datos:

EBITDA y EVA Real (Datos Históricos): Los puntos representados por círculos muestran el comportamiento histórico del EBITDA de LOGTRANS desde 2023 hasta 2026, con un crecimiento continuo que refleja la expansión de la empresa. A lo largo de este periodo, se pueden observar fluctuaciones en los datos, que corresponden a los efectos de la estacionalidad: aumentos o disminuciones periódicas de EBITDA debido a factores estacionales del mercado o el ciclo económico.

Pronóstico EBITDA Y EVA (Predicción Futura): Los puntos rojos, marcados con cruces, representan las proyecciones de EBITDA para los próximos 4 semestres. Estos pronósticos se generan a partir de la extrapolación de las tendencias y estacionalidades identificadas en los datos históricos. A medida que el modelo avanza en el tiempo, las predicciones reflejan una continuación del crecimiento, observado en los datos pasados.

El modelo Holt-Winters realiza un ajuste de la tendencia y estacionalidad a lo largo del tiempo, en este caso, el modelo ha identificado una tendencia creciente en el EBITDA, lo cual refleja un periodo de expansión sostenida para la empresa. Aunque el modelo parece ajustarse bien a los datos históricos, es importante destacar que las proyecciones para los

periodos más lejanos (2025-2026), tienen una mayor incertidumbre. Esto se debe a que, en la predicción de series temporales, la exactitud del modelo tiende a disminuir a medida que nos alejamos de los datos históricos y más si tenemos en cuenta que los mercados pueden cambiar a medida que pasa el tiempo y esto requiere un ajuste en las proyecciones financieras y un constante seguimiento a la estrategia de financiamiento. Sin embargo, si los patrones de crecimiento y estacionalidad se mantienen estables, las proyecciones del modelo seguirán siendo útiles para la planificación financiera y la toma de decisiones estratégicas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A partir del análisis financiero realizado, se concluye que LOGTRANS debe optimizar sus costos operativos internos y recurrir a estrategias externas de financiamiento para renovar su flota y mejorar su rentabilidad. La implementación de un plan estratégico de mantenimiento, junto con el uso del Renting y Crédito Bancario para la renovación de la flota, proporcionará a la empresa una base sólida para superar sus retos actuales y alcanzar un crecimiento sostenible.

Se recomienda proceder con la implementación inmediata de las estrategias de financiamiento, con un enfoque inicial en la reducción de costos operativos internos y en la renovación progresiva de la flota, respaldada por las opciones de financiamiento que aseguren la liquidez necesaria para mantener la operación sin comprometer el capital de trabajo. La implementación del renting vehicular, bajo las condiciones actuales, impacta de manera positiva en la generación de valor en la empresa. LOGTRANS S.A.S. se proyecta como una empresa con un modelo de negocio sólido y rentable, pero con áreas clave de mejora que son críticas para alcanzar la sostenibilidad a largo plazo. Los resultados financieros proyectados, junto con las estrategias implementadas, evidencian el impacto positivo de las decisiones tomadas, aunque también plantean la necesidad de ajustes estratégicos para maximizar el valor generado. A partir del Z-Score de Altman se puede comprobar que la empresa está en bajo riesgo de insolvencia, lo que nos ayuda a evidenciar que el impacto de las estrategias financieras internas y externas sugeridas son positivos para la empresa.

Los márgenes financieros destacan la capacidad de LOGTRANS para operar con alta eficiencia. Además, el margen EBITDA consolida su posición como una empresa capaz de generar valor sostenible. La empresa presenta un ciclo de conversión de efectivo negativo de -55 días, lo cual es una ventaja significativa, ya que financia sus operaciones utilizando las cuentas por pagar, minimizando la necesidad de recurrir a financiamiento externo para el capital de trabajo y a su vez indicadores como el EVA positivo en 2025 y 2026 y un ROIC que supera consistentemente el WACC, confirman que las inversiones estratégicas realizadas, especialmente en renovación de activos, están generando retornos superiores al costo de capital.

Se identificaron desafíos en la gestión del apalancamiento, ya que, aunque se presenta que la deuda se ha utilizado estratégicamente para financiar la renovación de la flota y otros proyectos, la relación deuda/EBITDA, que llega a 3.8 para el segundo semestre del 2016, indica que el apalancamiento debe ser monitoreado de cerca para evitar tensiones financieras. Se debe tener en cuenta que ahí finaliza el periodo de proyección y lo más normal es que sí

se conservan las condiciones relacionadas a los ingresos de esos activos que se adquieren y que deben generar valor futuro.

Recomendaciones Estratégicas a LOGTRANS S.A.S.

Estrategias Internas:

Se recomienda la implementación de un plan estratégico de mantenimiento interno (preventivo y correctivo), así como la optimización de gastos relacionados con repuestos y mano de obra que serán impactados de forma directa por los planes de mantenimiento, esto contribuirá a mantener los márgenes EBITDA en niveles competitivos y sanos para la empresa. Esta correcta implementación no solo mejorará la rentabilidad operativa, sino que también fortalecerá la capacidad de la empresa para autofinanciar gran parte de sus inversiones futuras. La empresa debe mantener el ciclo de efectivo de esta manera, ya que contribuye a tener un flujo sano que beneficia en gran medida la caja.

Estrategias Externas:

Se recomienda el uso de renting para adquirir tres camiones en el periodo 2025, complementando con la compra de dos unidades adicionales financiadas con crédito bancario, esto permite renovar activos más desgastados y reducir gastos por averías frecuentes en vehículos actuales. Este enfoque entre financiamiento y propiedad directa impacta y mejora la eficiencia operativa sin comprometer el capital de trabajo. La empresa debe optar por mantener un buen balance entre deuda y patrimonio con el objetivo de no afectar el flujo de efectivo.

El uso del renting para adquirir tres camiones, complementado con la compra de dos unidades adicionales financiadas con crédito bancario, permitirá renovar los activos más desgastados y reducir las averías frecuentes. Este enfoque equilibrado entre financiamiento y propiedad directa mejora la eficiencia operativa, sin comprometer el capital de trabajo. A medida que la empresa crece, es importante hacerle seguimiento al uso del capital invertido y enfocar los recursos en proyectos y/o vehículos que generen un retorno superior al costo de capital o WACC, esto permitirá asegurar una rentabilidad sostenida. Se debería modelar una proyección financiera por vehículo, de tal manera que se garantice que cada vehículo genere un retorno superior al WACC, esta medida permite asegurar rentabilidad sostenida y anticiparse en realizar una desinversión en alguno de los activos (camiones) si es necesario.

La generación de flujo operativo proyectada respalda la capacidad de LOGTRANS para financiar su crecimiento, pero se recomienda establecer un plan de expansión basado en los pronósticos financieros y el análisis continuo de métricas como el EVA y el ROIC. Esto permitirá identificar oportunidades para maximizar la creación de valor para los accionistas.

REFERENCIAS

- Altman, E. I. (2002). *REVISITING CREDIT SCORING MODELS IN A BASEL 2 ENVIRONMENT*.
<https://web.archive.org/web/20060918190436/http://www.stern.nyu.edu/fin/workpapers/papers2002/pdf/wpa02041.pdf>
- Briozzo, A., Vigier, H., Castillo, N., Pesce, G., & Carolina Speroni, M. (2016). SME financing decisions: Are there differences depending on the size and legal form? *Estudios Gerenciales*, 32(138), 71–81.
<https://doi.org/10.1016/j.estger.2015.11.003>
- de Oliveira, E. M., & Cyrino Oliveira, F. L. (2018). Forecasting mid-long term electric energy consumption through bagging ARIMA and exponential smoothing methods. *Energy*, 144, 776–788.
<https://doi.org/10.1016/j.energy.2017.12.049>
- Grupo Bancolombia. (2024). *Entorno Económico*.
- Lecuona Valenzuela, R. (2014). *FINANCIAMIENTO PARA EL DESARROLLO Algunas lecciones de la experiencia reciente de financiamiento a las pymes Ramón Lecuona Valenzuela*.
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/4699417e-40a7-424d-aab9-779679f7d3ab/content>
- Myers, S. C., & Majluf, N. S. (1984). Corporate financing and investment decisions when firms have information that investors do not have. *Journal of Financial Economics*, 13(2), 187–221.
[https://doi.org/10.1016/0304-405X\(84\)90023-0](https://doi.org/10.1016/0304-405X(84)90023-0)
- Schinasi, G. J. (2005). *Preservación de la estabilidad financiera*. <https://www.imf.org/-/media/Websites/IMF/imported-publications-loe-pdfs/external/pubs/ft/issues/issues36/esl/issue36s.ashx>
- Tacilla Ramos, L. J., & Ramos Farroñán, E. V. (2021). Financiamiento privado para la reactivación económica del sector de la construcción en épocas de crisis. *Cofin Habana*, 15(2).
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2073-60612021000200014&lng=es&nrm=iso&tlng=pt

ANEXOS

Anexo 1. Cotización Renting Colombia



Medellin, octubre 09 de 2024

Nro: 184033

Sr(a) CLIENTE GENERICO PYME
CLIENTE GENERICO PYME
La ciudad

Para Renting Colombia es un placer contactarte y ofrecerte las mejores soluciones de movilidad. A través de la presente información, quiero compartirte la propuesta comercial para el contrato de arrendamiento del (los) vehículo(s) solicitados(s), la cual resumo a continuación:

Cotización	Tipo Tasa	Plazo
184033-9	IBR	48

Referencia	KM	Canon	Iva Canon
Jac JKRD (DOBLE CABINA) + 2.9 TONS -Camión Liviano	15,000	\$4,412,103	\$427,524
Jac JKRD (DOBLE CABINA) + 2.9 TONS -Camión Liviano	20,000	\$4,534,908	\$450,857
Foton MINITRUCK TM CS 1.6 TON CHASIS -Pickup	15,000	\$2,663,448	\$273,571
Foton MINITRUCK TM CS 1.6 TON CHASIS -Pickup	20,000	\$2,876,653	\$314,080

Accesorios	Servicios Incluidos
Tapetes, Kit de carretera, Uso productivo Carga Seca - Kit telemetría Arriendo, Cinta reflectiva, Alarma de Reversa, Pellicula seguridad vidrios, Extintor 20 lbs, Carrocería Estacas con varillas y carpa, Porta extintor 20 lbs	Vehículo, Mantenimiento Preventivo, Modelo de aseguramiento, Trámites Iniciales y Anuales, SOAT, Cambio de Lijas, Mantenimiento Correctivo Total, Semaforización, Uso Productivo Carga Seca Telemetría

Cotización	Tipo Tasa	Plazo
184033-10	IBR	60

Referencia	KM	Canon	Iva Canon
Jac JKRD (DOBLE CABINA) + 2.9 TONS -Camión Liviano	15,000	\$4,147,206	\$377,194
Jac JKRD (DOBLE CABINA) + 2.9 TONS -Camión Liviano	20,000	\$4,377,166	\$420,886
Foton MINITRUCK TM CS 1.6 TON CHASIS -Pickup	15,000	\$2,571,713	\$256,142
Foton MINITRUCK TM CS 1.6 TON CHASIS -Pickup	20,000	\$2,793,384	\$298,259

Accesorios	Servicios Incluidos
Tapetes, Kit de carretera, Uso productivo Carga Seca - Kit telemetría Arriendo, Cinta reflectiva, Alarma de Reversa, Pellicula seguridad vidrios, Extintor 20 lbs, Carrocería Estacas con varillas y carpa, Porta extintor 20 lbs	Vehículo, Mantenimiento Preventivo, Modelo de aseguramiento, Trámites Iniciales y Anuales, SOAT, Cambio de Lijas, Mantenimiento Correctivo Total, Semaforización, Uso Productivo Carga Seca Telemetría

Anexo 2. Estado de situación financiera proyectado

Estado de situación financiera							
Cuenta	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
ACTIVO							
ACTIVO CORRIENTE							
Efectivo y equivalentes de efectivo	30.500.980,41	64.611.513,93	244.992.846,02	654.034.987,77	1.198.852.147,81	1.784.196.479,25	2.391.767.883,79
11050501 Caja general	300.000,00	69.156.810,05					
11100501 Moneda nacional	0,00	-8.208.790,97					
11200501 Bancolombia 4851	30.200.980,41	3.663.494,85					
Cuentas comerciales por cobrar y otras cuentas por cobrar corrientes	8.416.733,00	49.681.717,82	57.678.541,15	69.480.458,04	92.640.610,72	120.240.101,46	154.153.976,23
13050501 Clientes nacionales	0,00	18.884.368,24					
13251001 A accionistas	0,00	-2.014.251,00					
13300501 A proveedores	8.416.733,00	25.911.678,58					
13809502 Otros deudores	0,00	6.899.922,00					
Inventarios corrientes	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00	6.014.600,00
14350101 Mercancías no fabricadas	6.014.600,00	6.014.600,00					

Activos por impuesto corriente, corriente	0,00	1.760.610,18	11.532.274,24	13.891.954,97	18.522.606,62	24.040.861,59	30.821.617,42
13551519 Autorretención	0,00	1.521.132,46					
13551801 Rete Ica 11,04	0,00	155.658,55					
13551803 Rete Ica 13,08	0,00	18.585,77					
13551805 Rete Ica 9,66	0,00	65.233,40					
Total ACTIVO CORRIENTE	44.932.313,41	122.068.441,93	320.218.261,41	743.422.000,77	1.316.029.965,15	1.934.492.042,30	2.582.758.077,44
ACTIVO NO CORRIENTE							
Propiedad planta y equipo	457.339.133,69	425.289.286,09	393.239.438,49	361.189.590,90	743.255.550,51	680.035.695,91	1.247.242.830,69
15400501 Camiones, Volquetes y Furgones	453.199.490,69	453.199.490,69	453.199.490,69	453.199.490,69	898.485.304,89	898.485.304,89	1.576.363.788,08
154008 Camiones, Volquetas y Furgones	4.655.475,00	4.655.475,00	4.655.475,00	4.655.475,00	4.655.475,00	4.655.475,00	4.655.475,00
15923501 Depreciación Flota y equipo de transporte	-515.832,00	-32.565.679,60	-64.615.527,20	-96.665.374,79	-159.885.229,39	-223.105.083,98	-333.776.432,40
Activos por impuestos corrientes, no corriente	2.325.360,33	7.227.994,38	11.532.274,24	13.891.954,97	18.522.606,62	24.040.861,59	30.821.617,42
13551517 Anticipo Retención en la fuente 1%	2.448.160,33	7.539.925,70					
13551518 Devolución Retención en la fuente 1%	-122.800,00	-311.931,32					

Total ACTIVO NO CORRIENTE	459.664.494,0 2	432.517.280,4 7	404.771.712,7 3	375.081.545,86	761.778.157,13	704.076.557,50	1.278.064.448,10
Total ACTIVO	504.596.807,4 3	554.585.722,4 0	724.989.974,1 4	1.118.503.546,63	2.077.808.122,28	2.638.568.599,80	3.860.822.525,54
PASIVO							
PASIVO CORRIENTE							
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	-	-					
	280.608.801,23	264.400.702,98	-73.479.632,21	-88.706.405,76	-121.581.324,47	-179.948.237,05	-277.539.803,33
22050501 Proveedores nacionales	0,00	-939.050,69					
23359501 Otros	118.386.253,91	-94.782.809,16					
235510 Socios	161.468.046,00	161.468.046,00					
25050501 Salarios por pagar	0,00	-618.333,00					
2510100102 Cesantías	-479.557,96	-2.463.412,96					
2510100202 Intereses sobre cesantías	-57.547,36	-345.432,17					
2510100302 Vacaciones	-217.396,00	-1.384.579,00					
2510100401 Prima de servicios	479.750,82	479.750,82					
2510100402 Prima de servicios	-479.750,82	-2.878.790,82					
Pasivos por impuestos corrientes, corriente	-989.266,74	3.339.081,28	125.137.653,17	-177.311.296,69	-229.484.570,82	-262.068.049,82	-253.029.376,19
23652503 Servicios 4%	-1.196.362,00	-1.974.356,96					
23652505 Servicios 1 %	-309.036,74	-3.190.003,88					

23652506 Devolución servicios 1 %	0,00	5.882,53					
23654001 Retención por compras 2,5%	-578.868,00	-918.497,21					
23657501 Autorretenciones	0,00	-1.521.132,46					
236590 Pago impuestos	1.095.000,00	9.742.000,00					
23680501 Reteica 11,04	0,00	721.875,40					
23680503 Reteica 13,8	0,00	16.956,85					
24081001 Iva descontable por compras 19%	0,00	6.248.935,33					
24081002 Iva Devolución en compras 19%	0,00	-152.478,99					
24081003 Iva descontable por compras 5%	0,00	6.271,40					
24950103 Impuesto al consumo en compras	0,00	24.429,62					
Otros pasivos no financieros corrientes	-1.148.079,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87	-1.188.579,87
23700501 Aportes a entidades promotoras de salud EPS	-651.666,67	-651.666,67					
23700601 Aporte a administradoras de riesgos profesionales, ARL	-27.213,20	1.367.786,80					

23701001 Aportes al ICBF, Sena y Cajas de compensación	-208.533,33	-208.533,33					
23701002 Sena	-104.266,67	-104.266,67					
23701003 ICBF	-156.400,00	-156.400,00					
237099 Aportes a empresas promotoras de salud EPS por pago	0,00	-526.100,00					
238099 Fondos de cesantías y/o pensiones por pagar	0,00	-909.400,00					
Total PASIVO CORRIENTE	282.746.147,8 4	262.250.201,5 7	199.805.865,2 5	- 267.206.282,32	- 352.254.475,15	- 443.204.866,74	- 531.757.759,40
PASIVO NO CORRIENTE							
Otros pasivos financieros no corrientes	-11.729.694,00	-71.597.458,00	-55.314.910,00	-39.793.556,00	-472.996.822,20	-436.285.787,88	1.074.346.047,32
21051003 Préstamos Cooperativa CrearCoop	0,00	-63.958.652,00	-51.876.104,00	-39.793.556,00	-27.711.008,00	-15.628.460,00	-3.545.912,00
23050502 Cuentas Corrientes Comerciales DAVIVIENDA	-11.729.694,00	-7.638.806,00	-3.438.806,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Préstamo Vehicular	0,00	0,00	0,00	0,00	-445.285.814,20	-420.657.327,88	1.070.800.135,32
Otros pasivos no financieros no corrientes	-834.133,33	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21	-919.744,21
23803001 Fondos de cesantías y/o pensiones	-834.133,33	-834.133,33					
28050501 De clientes	0,00	-85.610,88					

Total PASIVO NO CORRIENTE	- 12.563.827,33	- 72.517.202,21	- 56.234.654,21	- -40.713.300,21	- 473.916.566,41	- 437.205.532,09	- 1.075.265.791,53
Total PASIVO	- 295.309.975,17	- 334.767.403,78	- 256.040.519,46	- 307.919.582,53	- 826.171.041,57	- 880.410.398,83	- 1.607.023.550,93
PATRIMONIO							
PATRIMONIO							
Capital emitido	- 200.000.000,00	- 200.000.000,00	- 200.000.000,00	- -200.000.000,00	- -200.000.000,00	- -200.000.000,00	- -200.000.000,00
31050501 Capital autorizado	- 200.000.000,00	- 200.000.000,00					
Ganancias acumuladas	- -9.286.832,26	- -9.286.832,26	- -19.818.318,62	- -268.949.454,68	- -610.583.964,10	- 1.051.637.080,71	- 1.558.158.200,97
360505 Utilidad del ejercicio	- -9.286.832,26	- -9.286.832,26	- -19.818.318,62	- -268.949.454,68	- -610.583.964,10	- 1.051.637.080,71	- 1.558.158.200,97
Resultado del Ejercicio	- 0,00	- -10.531.486,36	- 249.131.136,06	- -341.634.509,42	- -441.053.116,61	- -506.521.120,26	- -495.640.773,65
Utilidad/Pérdida del ejercicio	- 0,00	- -10.531.486,36	- 249.131.136,06	- -341.634.509,42	- -441.053.116,61	- -506.521.120,26	- -495.640.773,65
Total PATRIMONIO	- 209.286.832,26	- 219.818.318,62	- 468.949.454,68	- 810.583.964,10	- 1.251.637.080,71	- 1.758.158.200,97	- 2.253.798.974,62
Total PATRIMONIO	- 209.286.832,26	- 219.818.318,62	- 468.949.454,68	- 810.583.964,10	- 1.251.637.080,71	- 1.758.158.200,97	- 2.253.798.974,62
Total PASIVO Y PATRIMONIO	- 504.596.807,43	- 554.585.722,40	- 724.989.974,14	- 1.118.503.546,63	- 2.077.808.122,28	- 2.638.568.599,80	- 3.860.822.525,54

Anexo 3. Estado de resultados proyectado

Estado de Resultados Integral							
Cuenta	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Ingresos de actividades ordinarias	232.536.033 ,00	490.263.405 ,02	973.440.000 ,00	1.172.620.80 0,00	1.563.494.40 0,00	2.029.290.65 1,65	2.601.654.68 1,60
41350101 Comercio al por mayor y al detal	244.816.033 ,00	509.176.537 ,02					
41750501 Devolución en ventas	- 12.280.000, 00	- 18.913.132, 00					
Costo de ventas	- 18.537.925, 00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
620501 De Mercancía no Fabricada en la Empresa	- 18.537.925, 00	0,00					
GANANCIA BRUTA	213.998.10 8,00	490.263.40 5,02	973.440.00 0,00	1.172.620.8 00,00	1.563.494.4 00,00	2.029.290.6 51,65	2.601.654.6 81,60
Otros ingresos	10.683.324, 09	- 3.179.855,1 7	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

42104001 Descuentos comerciales condicionados	1.352.746,00	33.144,84					
42505001 Reintegro de costos y gastos	9.330.574,00	0,00					
425010 Recuperación de seguros	0,00	-3.213.000,00					
42958101 Ajuste al peso	4,09	-0,01					
Gastos de ventas	107.972.212,00	319.238.369,15	346.384.769,15	418.164.149,12	573.137.313,57	848.280.355,71	1.308.329.367,10
51307505 Obligatorio accidente de transito	10.583.180,00	5.620.374,46					
513510 Temporales	0,00	-25.000,00					
51355005 Transporte fletes y acarreos	62.664.923,00	280.997.450,44					
513560 Mantenimiento y reparaciones	34.724.109,00	32.595.544,25					
Gastos de administración	8.556.215,68	39.580.914,48	39.580.914,48	41.322.474,72	41.322.474,72	42.975.373,71	42.975.373,71
51050601 Sueldos	5.213.333,33	26.906.666,67	26.906.666,67				
51052701 Auxilio de transporte	-543.676,53	-567.000,00	-567.000,00				
51053001 Cesantías	-479.557,96	2.308.798,33	2.308.798,33				
51053301 Intereses sobre cesantías	-57.547,36	-277.055,81	-277.055,81				
51053601 Prima de servicios	-479.557,96	2.308.798,33	2.308.798,33				

51053901 Vacaciones	-217.396,00	-	1.122.008,00	1.122.008,00				
51056801 Aportes a administradora de riesgos laborales	-27.213,20	-	-994.975,00	-994.975,00				
51056901 Aportes a entidades promotoras de salud EPS	-443.133,34	-	-450.600,00	-450.600,00				
51057001 Aporte a fondos de pensión y/o cesantías	-625.600,00	-	3.156.066,67	3.156.066,67				
51057201 Aportes cajas de compensación familiar	-208.533,33	-	1.076.366,67	1.076.366,67				
51057501 Aportes ICBF	-156.400,00	-	-159.000,00	-159.000,00				
51057801 Aportes Sena	-104.266,67	-	-106.000,00	-106.000,00				
51353503 Servicios públicos - Internet	0,00	-	-147.579,00	-147.579,00				
Otros gastos	93.566.592,53	-	112.067.667,00	204.195.645,51	187.542.623,20	270.491.355,40	306.540.344,11	438.701.546,87
51102501 Honorarios - Asesoría jurídica	0,00	-	-150.000,00	-150.000,00	-156.600,00	-156.600,00	-162.864,00	-162.864,00
51251001 Afiliaciones y sostenimiento	1.150.000,00	-	4.465.846,61	4.465.846,61				
51303001 Seguros - Terremoto	0,00	-	2.707.991,48	2.707.991,48				
51304001 Flota y equipo de transporte	-522.538,00	-	2.850.078,32	2.850.078,32				
513095 Otros	0,00	-	1.024.228,00	1.024.228,00				
51350501 Servicios - Aseo y vigilancia	0,00	-	-100.000,00	-100.000,00				

51352001 Servicios - Procesamiento electrónico de datos	- 5.241.306,0 0	- 8.348.241,0 0	- 8.348.241,0 0				
51353501 Servicios públicos - Teléfono	0,00	-57.695,00	-57.695,00				
51400501 Notariales	-13.600,00	0,00	0,00				
51401501 Tramites y licencias	- 1.012.200,0 0	- 1.864.756,0 0	- 1.864.756,0 0				
51450501 Flota y equipo de transporte	- 77.491.857, 00	- 49.586.565, 92	- 98.456.352, 72	118.602.037, 20	158.136.049, 60	205.247.941, 49	263.138.386, 53
51603501 Dep Flota y equipo de transporte	- -515.832,00	- 32.049.847, 60	- 32.049.847, 60	- 32.049.847,6 0	- 63.219.854,5 9	- 63.219.854,5 9	- 110.671.348, 42
51451001 Mantenimientos - Construcciones y edificaciones	0,00	-55.000,00	-55.000,00				
51452501 Mantenimiento - Equipo de computación y comunicación	0,00	-184.800,00	-184.800,00				
51952501 Elementos de aseo y cafetería	0,00	-634.781,82	-634.781,82				
51953001 Útiles papelería y fotocopias	-47.646,00	-115.379,02	-115.379,02				
51953501 Combustibles y lubricantes	0,00	-369.997,00	64.247.040, 00	77.392.972,8 0	103.190.630, 40	133.933.183, 01	171.709.208, 99
51954501 Taxis y buses	-30.000,00	0,00	0,00				
51956501 Parqueaderos	0,00	-19.748,00	-19.748,00				
53050501 Gastos bancarios	-63.959,00	- 3.960.677,6 7	- 3.960.677,6 7				
53051501 Comisiones	0,00	-300.499,20	-300.499,20				
53152001 Gravamen al movimiento financiero	-983.567,53	- 1.681.255,3 6	- 1.681.255,3 6				
53152002 Otros impuestos asumidos	- 6.494.087,0 0	- 0,00	- 0,00				

72050601 Sueldos	0,00	1.083.333,33	177.834.133,15	196.545.240,00	262.060.320,00	314.472.384,00	419.296.512,00
72053001 Cesantías	0,00	-90.241,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
72053301 Intereses sobre cesantías	0,00	-10.829,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
72053601 Prima de servicios	0,00	-90.241,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
72053901 Vacaciones	0,00	-45.175,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
72056801 Aportes a administradora de riesgos laborales	0,00	-47.125,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
72057001 Aporte a fondos de pensión y/o cesantías	0,00	-130.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
72057201 Aportes cajas de compensación familiar	0,00	-43.333,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gasto arrendamiento de vehículos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN	14.586.411,88	16.196.599,22	383.278.670,86	525.591.552,96	678.543.256,32	831.494.578,13	811.648.393,92
Ingresos financieros	29.220,38	5.687,49	0,00	0,00	0,00	52.231.316,19	49.124.126,77
42100505 Intereses bancarios	29.220,38	5.687,49					
GANANCIA (PÉRDIDA), ANTES DE IMPUESTOS	14.615.632,26	16.202.286,71	383.278.670,86	525.591.552,96	678.543.256,32	779.263.261,94	762.524.267,15
Ingreso (gasto) por impuestos	-28.800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
51150501 Industria y comercio	-28.800,00	0,00					
GANANCIA (PÉRDIDA) PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	14.586.832,26	16.202.286,71	383.278.670,86	525.591.552,96	678.543.256,32	779.263.261,94	762.524.267,15
IMPUESTOS PROYECTADOS	5.105.391,29	5.670.800,35	134.147.534,80	183.957.043,54	237.490.139,71	272.742.141,68	266.883.493,50

GANANCIA (PÉRDIDA)	9.481.440, 97	10.531.486 ,36	249.131.13 6,06	341.634.509 ,42	441.053.116 ,61	506.521.120 ,26	495.640.773 ,65
---------------------------	--------------------------------	---------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

Anexo 4. Estado de Flujo de efectivo proyectado

	20 23	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Ingresos Netos	10.531.486	249.131.136	341.634.509	441.053.117	506.521.120	495.640.774	
Depreciation & Amortization	32.049.848	32.049.848	32.049.848	63.219.855	63.219.855	110.671.348	
Change in Accounts Receivable	(41.264.985)	(7.996.823)	(11.801.917)	(23.160.153)	(27.599.491)	(33.913.875)	
Change in Inventories	-	-	-	-	-	-	
Impuesto Corriente	(1.760.610)	(9.771.664)	(2.359.681)	(4.630.652)	(5.518.255)	(6.780.756)	
Impuesto No corriente	(4.902.634)	(4.304.280)	(2.359.681)	(4.630.652)	(5.518.255)	(6.780.756)	
Pasivos por impuestos corrientes	(4.328.348)	128.476.734	52.173.644	52.173.274	32.583.479	(9.038.674)	
Otros Pasivos No financieros Corrientes	40.500	-	-	-	-	-	
Otros Pasivos No financieros No Corrientes	85.611	-	-	-	-	-	
Change in Accounts Payable	(16.208.098)	(190.921.071)	15.226.774	32.874.919	58.366.913	97.591.566	
Operating Cash Flow	(25.757.230)	196.663.880	424.563.496	556.899.708	622.055.366	647.389.628	
Investment in PP&E	-	-	-	(445.285.814)	-	(677.878.483)	
Investment in Other Assets	-	-	-	-	-	-	
Investment in Land	-	-	-	-	-	-	
Investing Cash Flow	-	-	-	(445.285.814)	-	(677.878.483)	
Debt Issuance	59.867.764	(16.282.548)	(15.521.354)	433.203.266	(36.711.034)	638.060.259	

Retirement of Debt	-	-	-	-	-	-
Dividends	-	-	-	-	-	-
Financing Cash Flow	59.867.764	(16.282.548)	(15.521.354)	433.203.266	(36.711.034)	638.060.259
Change in Cash	34.110.534	180.381.332	409.042.142	544.817.160	585.344.331	607.571.405

Anexo 5. Indicadores financieros proyectados

	2023	2024-1S	2024-2S	2025-1S	2025-2S	2026-1S	2026-2S
Margen Bruto	92,03%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Margen Operacional	6,27%	3,30%	39,37%	44,82%	43,40%	40,97%	31,20%
EBITDA	15.102.243,88	48.246.446,82	415.328.518,4 6	557.641.400,5 6	741.763.110,9 1	894.714.432,7 2	922.319.742,33
Margen EBITDA	6,49%	9,84%	42,67%	47,56%	47,44%	44,09%	35,45%
Margen Neto	4,08%	2,15%	25,59%	29,13%	28,21%	26,08%	19,87%
ROIC	1,26%	1,41%	46,97%	65,02%	45,78%	54,80%	31,31%
Nopat	9.481.167,72	10.527.789,49	249.131.136,0 6	341.634.509,4 2	441.053.116,6 1	540.471.475,7 8	527.571.456,05
Capital Invertido	752.379.267,92	745.386.306,89	530.412.211,8 6	525.391.054,6 9	963.492.085,6 9	986.238.634,4 3	1.684.951.210,2 5
Capital de trabajo neto operativo	295.040.134,23	320.097.020,80	137.172.773,3 7	164.201.463,8 0	220.236.535,1 8	306.202.938,5 1	437.708.379,57
Activos Fijos	457.339.133,69	425.289.286,09	393.239.438,4 9	361.189.590,9 0	743.255.550,5 1	680.035.695,9 1	1.247.242.830,6 9
Liquidez Corriente	0,16	0,47	1,60	2,78	3,74	4,36	4,92
Prueba Acida	0,14	0,44	1,57	2,76	3,72	4,35	4,91
Deuda/Equity	5,60%	32,57%	11,80%	4,91%	37,79%	25,42%	48,28%
Deuda Neta /EBITDA	2,80	2,82	0,72	1,24	2,25	2,56	3,89
% Deuda	5,60%	32,57%	11,80%	4,91%	37,79%	25,42%	48,28%
% Equity	94,40%	67,43%	88,20%	95,09%	62,21%	74,58%	51,72%
Cobertura	0	0	N/A	N/A	N/A	51	56
Días Cuentas por Cobrar	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3
Días Cuentas por Pagar	76,4	76,4	76,4	76,4	76,4	76,4	76,4
Días Inventarios	0	0	0	0	0	0	0
CICLO DE EFECTIVO	-55,0	-55,0	-55,0	-55,0	-55,0	-55,0	-55,0
EVA	124.628.842,32	122.335.740,07	154.586.283,3 6	247.984.667,3 5	269.312.694,1 9	364.676.529,2 6	227.232.473,61
CAGR	9%						

Anexo 6. Simulación Crédito a empresa LOGTRANS S.A.S



LIQUIDACIÓN DE CRÉDITO

Datos del cliente

Identificación: 901713350	Fecha de expedición identificación:
Lugar expedición identificación:	Nombre: LOGISTICA Y TRANSPORTE AA
Código:	Dirección: CL 8 No 54 29
Ciudad: MEDELLIN	Departamento: Antioquia
Dependencia: 100-GENERAL	Ubicación: CNB BELLO

Datos de la obligación

Solicitud: SC-242000042	Obligación: 10-232000609
Número del pagaré: 232000609	Modalidad: 205-COMERCIAL PERSONA JURIDICA
Destinación: COJ-COMERCIAL JURIDICO	Medio de pago: 999-VENTANILLA SIN DEBITO AUTOMAT
Línea: CO-COMERCIAL	Fecha de solicitud: 01/26/2024
Fecha de aprobación: 01/26/2024	Fecha de desembolso: 02/05/2024
T.E.A: 26.82417946%	T.N.A.M.V: 24%
Tasa Periódica: 2%	Tasa de usura: 30.37%
Otros conceptos:	Tipo de tasa: Fija
Factor de variabilidad:	Forma de pago: V-Ventanilla
Fecha primera cuota: 03/05/2024	Fecha última cuota: 02/05/2029
Número de cuotas: 60	Valor de la cuota: 2,013,758
Día de vencimiento de la cuota: 05	Periodicidad de pago: Mensual
Garantía: Personal sin libranza	Clasificación: Comercial Persona Juridica

Anexo 7. Tabla de amortización crédito 2025-1S

Tener en cuenta que los créditos se realizan el día 30 del último mes del semestre

Valor Prestado	\$ 445.285.814	
Tasa de interés - i_M	2,0%	M
Cuota o Pago	\$ 12.809.967	
Numero Periodos	60	Meses

Tabla de amortización Crédito 2025-1S

Periodos	Saldo inicial	Interés	Abono	Cuota	Saldo Final
1	\$ 445.285.814	\$ 8.905.716	\$ 3.904.251	\$ 12.809.967	\$ 441.381.563
2	\$ 441.381.563	\$ 8.827.631	\$ 3.982.336	\$ 12.809.967	\$ 437.399.228
3	\$ 437.399.228	\$ 8.747.985	\$ 4.061.983	\$ 12.809.967	\$ 433.337.245
4	\$ 433.337.245	\$ 8.666.745	\$ 4.143.222	\$ 12.809.967	\$ 429.194.023
5	\$ 429.194.023	\$ 8.583.880	\$ 4.226.087	\$ 12.809.967	\$ 424.967.936
6	\$ 424.967.936	\$ 8.499.359	\$ 4.310.608	\$ 12.809.967	\$ 420.657.328
7	\$ 420.657.328	\$ 8.413.147	\$ 4.396.821	\$ 12.809.967	\$ 416.260.507
8	\$ 416.260.507	\$ 8.325.210	\$ 4.484.757	\$ 12.809.967	\$ 411.775.750
9	\$ 411.775.750	\$ 8.235.515	\$ 4.574.452	\$ 12.809.967	\$ 407.201.298
10	\$ 407.201.298	\$ 8.144.026	\$ 4.665.941	\$ 12.809.967	\$ 402.535.357
11	\$ 402.535.357	\$ 8.050.707	\$ 4.759.260	\$ 12.809.967	\$ 397.776.097
12	\$ 397.776.097	\$ 7.955.522	\$ 4.854.445	\$ 12.809.967	\$ 392.921.652
13	\$ 392.921.652	\$ 7.858.433	\$ 4.951.534	\$ 12.809.967	\$ 387.970.118
14	\$ 387.970.118	\$ 7.759.402	\$ 5.050.565	\$ 12.809.967	\$ 382.919.553
15	\$ 382.919.553	\$ 7.658.391	\$ 5.151.576	\$ 12.809.967	\$ 377.767.977
16	\$ 377.767.977	\$ 7.555.360	\$ 5.254.608	\$ 12.809.967	\$ 372.513.370
17	\$ 372.513.370	\$ 7.450.267	\$ 5.359.700	\$ 12.809.967	\$ 367.153.670

18	\$	367.153.670	\$	7.343.073	\$	5.466.894	\$	12.809.967	\$	361.686.776
19	\$	361.686.776	\$	7.233.736	\$	5.576.232	\$	12.809.967	\$	356.110.545
20	\$	356.110.545	\$	7.122.211	\$	5.687.756	\$	12.809.967	\$	350.422.789
21	\$	350.422.789	\$	7.008.456	\$	5.801.511	\$	12.809.967	\$	344.621.277
22	\$	344.621.277	\$	6.892.426	\$	5.917.542	\$	12.809.967	\$	338.703.736
23	\$	338.703.736	\$	6.774.075	\$	6.035.892	\$	12.809.967	\$	332.667.843
24	\$	332.667.843	\$	6.653.357	\$	6.156.610	\$	12.809.967	\$	326.511.233
25	\$	326.511.233	\$	6.530.225	\$	6.279.742	\$	12.809.967	\$	320.231.491
26	\$	320.231.491	\$	6.404.630	\$	6.405.337	\$	12.809.967	\$	313.826.154
27	\$	313.826.154	\$	6.276.523	\$	6.533.444	\$	12.809.967	\$	307.292.710
28	\$	307.292.710	\$	6.145.854	\$	6.664.113	\$	12.809.967	\$	300.628.597
29	\$	300.628.597	\$	6.012.572	\$	6.797.395	\$	12.809.967	\$	293.831.202
30	\$	293.831.202	\$	5.876.624	\$	6.933.343	\$	12.809.967	\$	286.897.858
31	\$	286.897.858	\$	5.737.957	\$	7.072.010	\$	12.809.967	\$	279.825.849
32	\$	279.825.849	\$	5.596.517	\$	7.213.450	\$	12.809.967	\$	272.612.398
33	\$	272.612.398	\$	5.452.248	\$	7.357.719	\$	12.809.967	\$	265.254.679
34	\$	265.254.679	\$	5.305.094	\$	7.504.873	\$	12.809.967	\$	257.749.806
35	\$	257.749.806	\$	5.154.996	\$	7.654.971	\$	12.809.967	\$	250.094.835
36	\$	250.094.835	\$	5.001.897	\$	7.808.070	\$	12.809.967	\$	242.286.764
37	\$	242.286.764	\$	4.845.735	\$	7.964.232	\$	12.809.967	\$	234.322.533
38	\$	234.322.533	\$	4.686.451	\$	8.123.516	\$	12.809.967	\$	226.199.016
39	\$	226.199.016	\$	4.523.980	\$	8.285.987	\$	12.809.967	\$	217.913.029
40	\$	217.913.029	\$	4.358.261	\$	8.451.706	\$	12.809.967	\$	209.461.323
41	\$	209.461.323	\$	4.189.226	\$	8.620.741	\$	12.809.967	\$	200.840.582
42	\$	200.840.582	\$	4.016.812	\$	8.793.155	\$	12.809.967	\$	192.047.427
43	\$	192.047.427	\$	3.840.949	\$	8.969.019	\$	12.809.967	\$	183.078.408
44	\$	183.078.408	\$	3.661.568	\$	9.148.399	\$	12.809.967	\$	173.930.009
45	\$	173.930.009	\$	3.478.600	\$	9.331.367	\$	12.809.967	\$	164.598.643
46	\$	164.598.643	\$	3.291.973	\$	9.517.994	\$	12.809.967	\$	155.080.648

47	\$	155.080.648	\$	3.101.613	\$	9.708.354	\$	12.809.967	\$	145.372.294
48	\$	145.372.294	\$	2.907.446	\$	9.902.521	\$	12.809.967	\$	135.469.773
49	\$	135.469.773	\$	2.709.395	\$	10.100.572	\$	12.809.967	\$	125.369.201
50	\$	125.369.201	\$	2.507.384	\$	10.302.583	\$	12.809.967	\$	115.066.618
51	\$	115.066.618	\$	2.301.332	\$	10.508.635	\$	12.809.967	\$	104.557.984
52	\$	104.557.984	\$	2.091.160	\$	10.718.807	\$	12.809.967	\$	93.839.176
53	\$	93.839.176	\$	1.876.784	\$	10.933.184	\$	12.809.967	\$	82.905.993
54	\$	82.905.993	\$	1.658.120	\$	11.151.847	\$	12.809.967	\$	71.754.145
55	\$	71.754.145	\$	1.435.083	\$	11.374.884	\$	12.809.967	\$	60.379.261
56	\$	60.379.261	\$	1.207.585	\$	11.602.382	\$	12.809.967	\$	48.776.879
57	\$	48.776.879	\$	975.538	\$	11.834.429	\$	12.809.967	\$	36.942.450
58	\$	36.942.450	\$	738.849	\$	12.071.118	\$	12.809.967	\$	24.871.332
59	\$	24.871.332	\$	497.427	\$	12.312.540	\$	12.809.967	\$	12.558.791
60	\$	12.558.791	\$	251.176	\$	12.558.791	\$	12.809.967	\$	0

Anexo 8. Desarrollo y estimación del WACC

ACCIONES ORDINARIAS

$$E(K_e) = E(R_f) + \beta_L^{empresa} (E(R_m) - E(R_f)) + Prima Riesgo País$$

E[Rf] =	4,24%	Tomado de Investing	https://es.investing.com/rates-bonds/u.s.-10-year-bond-yield
BL Sector=	1,26	Industria:Transporte	
Tx Sector=	6,53%	Tomado de Damodarán	https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/Betas.html
D/E Sector	33,58%	Tomado de Damodarán	
Bu Sector=	0,96	*Se calcula la Bu del sector porque Damodarán utilizó la efectiva y nosotros utilizaremos la nominal	
% Cash/EV =	3,94%	Tomado de Damodarán	
Badj caja=	1,00		
BL Empresa =	1,03		
E[Rm] - E[Rf]=	6,64%		https://www.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/datasets/histretSP.xls
Prima de Riesgo País =	3,16%		

E[Ke] = 14,3% Dolares

Fecha	30/06/2024		
Interpolación Yankees 10Y	Fecha	Plazo al Vto	YTM
	2024	30/06/2024	0 5,67%
	2037	24/10/2037	13 8%
	2033	17/05/2033	9 7%

Fecha	30/07/2024		
Interpolación TES Col 10Y	Fechas	Plazo al vencimiento	YTM
	2032	30/06/2032	9 10,90%
	2034	24/10/2034	11 11,05%
	2033	16/05/2033	10 10,98%

Paridad Cambiaria	
Bono Colombiano TES	10,98%
Bono USD Yankee	7,40%

Spread (Devaluación 10Y) 3,58%

E[Ke] = 17,8% Pesos

$$WACC = \%E * Ke + \%D * Kd(1 - Tx)$$

WACC= 17,82%