

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 2

Neiva, 13 diciembre 2021

Señores

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

Ciudad

El (Los) suscrito(s):

CLAUDIA MILENA GIRALDO OSPINA _____, con C.C. No. 66.953.007,

DELVA FERNANDA LOPEZ FERNANDEZ _____, con C.C. No. 55.178.210,

GIMENA CALDERON SALAZAR _____, con C.C. No. 1.082.155.339,

Autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado titulado: IMPACTO FINANCIERO POR EL COVID 19 EN LA EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE PASAJEROS – COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL HUILA Y CAQUETÁ LTDA – COOMOTOR DURANTE LA VIGENCIA 2020

Presentado y aprobado en el año **2021** como requisito para optar al título de **ESPECIALIZACION EN REVISORIA FISCAL Y AUDITORIA**;

Autorizo (amos) al CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN de la Universidad Surcolombiana para que, con fines académicos, muestre al país y el exterior la producción intelectual de la Universidad Surcolombiana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en los sitios web que administra la Universidad, en bases de datos, repositorio digital, catálogos y en otros sitios web, redes y sistemas de información nacionales e internacionales “open access” y en las redes de información con las cuales tenga convenio la Institución.
- Permita la consulta, la reproducción y préstamo a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato Cd-Rom o digital desde internet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer, dentro de los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia.
- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, “Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores”, los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.



UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
GESTIÓN DE BIBLIOTECAS



CARTA DE AUTORIZACIÓN

CÓDIGO

AP-BIB-FO-06

VERSIÓN

1

VIGENCIA

2014

PÁGINA

2 de 2

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Claudia Milena Giraldo Ospina

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Delva Fernanda Lopez Fernandez

Firma:

Firma:

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Gimena Calderón Salazar

Firma:

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA						   			
	GESTIÓN DE BIBLIOTECAS									
DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO										
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA		1 de 3		

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO: IMPACTO FINANCIERO POR EL COVID 19 EN LA EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE PASAJEROS – COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL HUILA Y CAQUETÁ LTDA – COOMOTOR DURANTE LA VIGENCIA 2020

AUTOR O AUTORES:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
GIRALDO OSPINA	CLAUDIA MILENA
LOPEZ FERNANDEZ	DELVA FERNANDA
CALDERON SALAZAR	GIMENA

DIRECTOR Y CODIRECTOR TESIS:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
CUBILLOS IBATA	ANA DERLY

ASESOR (ES):

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
GUTIERREZ PEÑA	ALMA YISETH

PARA OPTAR AL TÍTULO DE: ESPECIALIZACION EN REVISORIA FISCAL Y AUDITORIA

FACULTAD: DE ECONOMIA Y ADMINISTRACION

PROGRAMA O POSGRADO: UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

CIUDAD: NEIVA

AÑO DE PRESENTACIÓN: 2021

NÚMERO DE PÁGINAS: 58

TIPO DE ILUSTRACIONES (Marcar con una X):

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO							
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	2 de 3

Diagramas_ ☒_ Fotografías___ Grabaciones en discos_ ☒_ Ilustraciones en general_ ☒_ Grabados___
 Láminas___ Litografías___ Mapas___ Música impresa___ Planos___ Retratos___ Sin ilustraciones___ Tablas
 o Cuadros___

SOFTWARE requerido y/o especializado para la lectura del documento:

MATERIAL ANEXO:

PREMIO O DISTINCIÓN (*En caso de ser LAUREADAS o Meritoria*):

PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS:

<u>Español</u>	<u>inglés</u>
1. <u>Impacto</u>	<u>impact</u>
2. <u>analizó</u>	<u>analyzed</u>
3. <u>información</u>	<u>information</u>
4. <u>empresarial</u>	<u>business</u>
5. <u>informes</u>	<u>reports</u>

RESUMEN DEL CONTENIDO: (Máximo 250 palabras)

La presente investigación tuvo lugar en la ciudad de Neiva – Huila, donde se analizó el impacto financiero que tuvo lugar en la estructura financiera y administrativa a causa de la pandemia del Covid – 19 en la empresa Coomotor. La información analizada fue suministrada directamente por la organización y se obtuvo permiso para su divulgación y uso en el presente trabajo de grado.

Se trata de una investigación no experimental, usando como fuente principal los estados financieros, informes de gestión y notas a los estados financieros de los periodos comprendidos del 2018-2019 y 2020.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	3 de 3

La pandemia fue analizada en el contexto empresarial donde se desempeña el grupo Coomotor, las variables estudiadas se tomaron de las cifras reportadas por medios de comunicación oficiales como el Gobierno de Colombia y otros entes territoriales.

En la investigación realizada se concluyó que la pandemia del Covid – 19 significó un alto en el esquema empresarial que se venía usando comúnmente, obligando a una reinversión en su política empresarial y la adopción de sistemas de negocios más innovadores que permitieran atravesar esta coyuntura mundial sin verse afectado lo menos posible.

ABSTRACT: (Máximo 250 palabras)

This research took place in the city of Neiva - Huila, where the financial impact that took place on the financial and administrative structure due to the Covid - 19 pandemic in the Coomotor company was analyzed. The information analyzed was provided directly by the organization and permission was obtained for its disclosure and use in this degree project.

It is a non-experimental investigation, using as the main source the financial statements, management reports and notes to the financial statements for the periods 2018-2019 and 2020.

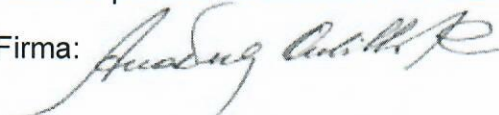
The pandemic was analyzed in the business context where the Coomotor group operates, the variables studied were taken from the figures reported by official media such as the Government of Colombia and other territorial entities.

In the research carried out, it was concluded that the Covid-19 pandemic meant a halt in the business scheme that had been commonly used, forcing a re-invention in its business policy and the adoption of more innovative business systems that would allow it to cross this world situation without being affected as little as possible.

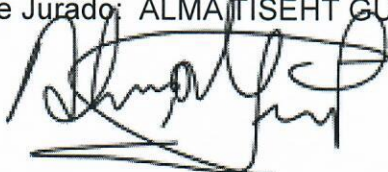
	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS					   	
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	4 de 4

APROBACION DE LA TESIS

Nombre presidente Jurado: ANA DERLY CUBILLOS IBATA

Firma: 

Nombre Jurado: ALMA TISEHT GUTIERREZ PEÑA

Firma: 

Nombre Jurado:

Firma:

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

IMPACTO FINANCIERO POR EL COVID 19 EN LA EMPRESA DE
TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE PASAJEROS – COOMOTOR
DURANTE LA VIGENCIA 2020

GIMENA CALDERON SALAZAR

CLAUDIA MILENA GIRALDO OSPINA

DELVA FERNANDA LÓPEZ FERNÁNDEZ

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

FACULTAD DE ECONOMIA Y ADMINISTRACION

ESPECIALIZACIÓN REVISORÍA FISCAL Y AUDITORIA

NEIVA - HUILA

2021

IMPACTO FINANCIERO POR EL COVID 19 EN LA EMPRESA DE
TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE PASAJEROS – COOMOTOR
DURANTE LA VIGENCIA 2020

GIMENA CALDERON SALAZAR

CLAUDIA MILENA GIRALDO OSPINA

DELVA FERNANDA LÓPEZ FERNÁNDEZ

ASESOR

ALMA YISETH GUTIERREZ PEÑA

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
ESPECIALISTA EN REVISORÍA FISCAL Y AUDITORIA

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

FACULTAD DE ECONOMIA Y ADMINISTRACION

ESPECIALIZACIÓN REVISORÍA FISCAL Y AUDITORIA

NEIVA - HUILA

2021

AGRADECIMIENTOS

Los autores expresan sus agradecimientos a la docente Alma Yiseth Gutiérrez Mora por la valiosa oportunidad de compartir sus conocimientos a lo largo del acompañamiento en la preparación de este trabajo de investigación e igualmente a todo el personal docente de la Especialización en revisoría fiscal y auditoría que fueron de un excelente nivel y la enseñanza perdurará a pesar de la virtualidad.

A la Universidad Surcolombiana y a los docentes que hicieron parte de esta cohorte de Especialización.

DEDICATORIA

Esta tesis la dedico principalmente a Dios, Madre, Hermanos, amigos y todas las personas que me incentivaron en el crecimiento continuo, logrando cada día cumplir mis propósitos.

Gimena Calderón Salazar

Este trabajo fruto de mi esfuerzo y constancia va dedicado con gratitud a Dios y con mucho amor a mis padres, porque ellos sembraron en mí la semilla del amor, la responsabilidad, el deseo de triunfar y superarme.

A mis compañeras de estudio por apoyarme incondicionalmente para lograr ser una profesional de éxito.

Delva Fernanda López Fernández

Gracias infinitas a Dios por bendecir mi vida en medio de tiempos tan difíciles, por guiarme y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mis hijos, mi principal motivación, por su apoyo y cariño sin importar nuestras diferencias de opiniones. A mis compañeras colegas por su apoyo incondicional, conocimiento y dedicación.

Claudia Milena Giraldo Ospina

Tabla de contenido

1. RESUMEN.....	6
2. INTRODUCCION.....	8
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	11
3.1. Descripción del problema.....	13
3.2. Justificación	14
3.3. Delimitación del problema.....	16
3.4. Limitaciones	16
3.5. Preguntas de investigación.....	16
4. OBJETIVOS.....	17
4.1. Objetivo general	17
4.2. Objetivos específicos.....	17
5. MARCO TEÓRICO	18
6. METODOLOGIA y TECNICA DE INVESTIGACION	24
6.1. Método de investigación	24
6.2. TIPO DE INVESTIGACION	25
7. FUENTES DE INFORMACION.....	28
8. RESULTADOS	29
8.1. Impacto financiero de la pandemia en Coomotor durante el año 2020	29
8.2. Partidas de los estados financieros afectadas y las variaciones de los indicadores financieros debido a la pandemia Covid-19 año 2020	35
8.3. Estrategias empresariales adoptadas durante la emergencia económica por el Covid-19 del año 2020	44
8.4. Impacto de las estrategias empresariales adoptadas durante la emergencia Covid 19 del año 2020	51
9. CONCLUSIONES	52
10. RECOMENDACIONES	55

11. BIBLIOGRAFIA..... 56

1. RESUMEN

La presente investigación tuvo lugar en la ciudad de Neiva – Huila, donde se analizó el impacto financiero que tuvo lugar en la estructura financiera y administrativa a causa de la pandemia del Covid – 19 en la empresa Coomotor. La información analizada fue suministrada directamente por la organización y se obtuvo permiso para su divulgación y uso en el presente trabajo de grado.

Se trata de una investigación no experimental, usando como fuente principal los estados financieros, informes de gestión y notas a los estados financieros de los periodos comprendidos del 2018-2019 y 2020.

La pandemia fue analizada en el contexto empresarial donde se desempeña el grupo Coomotor, las variables estudiadas se tomaron de las cifras reportadas por medios de comunicación oficiales como el Gobierno de Colombia y otros entes territoriales.

En la investigación realizada se concluyó que la pandemia del Covid – 19 significó un alto en el esquema empresarial que se venía usando comúnmente, obligando a una reinención en su política empresarial y la adopción de sistemas de negocios más innovadores que permitieran atravesar esta coyuntura mundial sin verse afectado lo menos posible.

ABSTRAC

This research took place in the city of Neiva - Huila, where the financial impact that took place on the financial and administrative structure due to the Covid - 19 pandemic in the Coomotor company was analyzed. The information analyzed was provided directly by the organization and permission was obtained for its disclosure and use in this degree project.

It is a non-experimental investigation, using as the main source the financial statements, management reports and notes to the financial statements for the periods 2018-2019 and 2020.

The pandemic was analyzed in the business context where the Coomotor group operates, the variables studied were taken from the figures reported by official media such as the Government of Colombia and other territorial entities.

In the research carried out, it was concluded that the Covid-19 pandemic meant a halt in the business scheme that had been commonly used, forcing a re-invention in its business policy and the adoption of more innovative business systems that would allow it to cross this world situation without being affected as little as possible.

2. INTRODUCCION

El nuevo coronavirus denominado **SARS-CoV-2** originado en un mercado de mariscos de la ciudad de Wuhan en China, ha sido un virus de transmisión viral de alto grado de contagio y desarrollo de sistemas de distintas maneras dependiendo a las comorbilidades presentes y el estado de salud de los infectados. Su origen se remonta a finales del año 2019 en la ciudad de Wuhan – China, donde la OMS recibió los primeros reportes por una cepa desconocida que atacaba y ocasionaba problemas respiratorios en las personas y de fácil contagio.

La pandemia del COVID19 ha generado grandes impactos económicos y sociales a nivel mundial, este suceso tomó por sorpresa a toda organización puesto que las políticas empresariales y estrategias de innovación se vieron expuestas a las falencias que solamente fueron descubiertas por la pandemia, así mismo las empresas han presentado problemas en el capital de trabajo por la falta de liquidez para suplir su producción y comercialización de bienes y/o servicios, y por otro lado la demanda de los bienes y/o servicios se vio afectado al cambiar la preferencias en las necesidades de consumo de las personas.

Un aviso de alerta a nivel mundial consistió en la propagación acelerada del virus que en menos de una semana ya se encontraba en diferentes países gracias a los portadores que se habían trasladado vía área a cada uno de los países de origen.

En Colombia el Ministerio de Salud y Protección Social da a conocer el primer caso de coronavirus el 6 de marzo de 2020 por una ciudadana procedente de Italia, lo que alertó al Gobierno Nacional para activar los planes de contingencia para enfrentar el COVID-19.

Al ser una infección de fácil transmisión, el Ministerio de Salud de Colombia, orientó sobre los mecanismos de prevención en el contagio del virus, en este sentido se dispuso de tres estrategias básicas: (Lavado frecuente de manos, uso de tapabocas y distanciamiento social).

Los estudios practicados sobre la materia demostraron la gran versatilidad que tiene este nuevo coronavirus para propagarse sin ser notado, de esta manera muchos gobiernos a nivel mundial iniciaron campañas de aislamiento preventivo de acuerdo a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud – OMS.

En el caso de Colombia, se adoptó la medida de aislamiento obligatorio a finales del mes de marzo de 2020 mediante los Decretos 457 del 22 de marzo de 2020, 531 del 8 de abril de 2020, 593 del 24 de abril de 2020, 636 del 06 de mayo de 2020, 689 del 22 de mayo de 2020, 749 del 28 de mayo de 2020, 990 del 9 de julio de 2020 y 1076 del 28 de julio de 2020, se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todos los habitantes en Colombia.

Así mismo, la economía mundial y en especial la nacional se afectaron por la pandemia, ya que varios países aplicaron medidas de prevención como el aislamiento social y la restricción para evitar la propagación de la enfermedad, similar al encierro de Wuhan de 2020; la cuarentena total aplicada fue inicialmente en Italia, Francia, España y en la mayor parte de Europa, así como la cancelación de vuelos internacionales; en cuanto a lo nacional, en todo en el país se decretó el aislamiento preventivo obligatorio por cuarentena desde el 21 de marzo de 2020 hasta el 31 de agosto de 2020.

A partir de esta fecha, la economía nacional entró en un proceso de ralentización hasta llegar al punto de detenerse en algunas industrias. Las empresas se vieron ahogadas en un mar de incertidumbre sobre el proceder correcto para mantenerse a flote.

Este fenómeno causante de una agudizada crisis económica y social a nivel mundial, impactó fuertemente la población de Neiva, donde no fue la excepción, y más aún el sector del transporte se vio duramente afectado cuando inició la vigencia de la cuarentena obligatoria.

Las empresas tuvieron que innovar en su forma de proceder, por ende, este momento al ser un punto de partida para nuevas prácticas de innovación en los negocios, por tal razón surgió la necesidad por conocer el comportamiento de la organización empresarial Coomotor, grupo empresarial de transporte de pasajeros y de carga, y el impacto financiero a raíz de la pandemia.

En este documento se presenta un análisis realizado para medir el impacto económico, identificando las variables más representativas en las diferentes áreas financieras permitiéndonos identificar las alertas que ayuden a minimizar el impacto negativo en el grupo empresarial.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El origen de la pandemia si bien se dio en el continente asiático, puntualmente en la ciudad de Wuhan – China, la expansión por todo el mundo de manera acelerada fue la señal expedita de que la situación se convertiría en un problema de escala global y afectaría enormemente las economías de todos los países.

Para la **(OIT, 2020)** en su observatorio 1° Edición ***El COVID-19 y el mundo del trabajo: repercusiones y respuestas*** la crisis ha repercutido ampliamente en el plano económico y laboral, donde las compañías deben afrontar grandes problemas independientemente del tamaño, la pérdida de ingresos como resultado de la perdida en la demanda de bienes y/o servicios, que en ultimas se tangibiliza con una disminución sustancial en los puestos de trabajo.

En el caso de la economía colombiana enfrenta uno de los choques más fuertes como consecuencia de la pandemia del Covid-19 y la implementación de medidas de prevención como el aislamiento obligatorio para frenar la propagación del virus. Según la **(CEPAL, 2020)** Colombia tuvo un buen desempeño en 2019, que la llevó a alcanzar una tasa de crecimiento del 3,3%, frente al 0,1% de América Latina y el Caribe; de acuerdo al, ***Impacto económico regional del Covid-19 en Colombia: un análisis insumo-producto (BANCO DE LA REPÚBLICA, 2020)*** , el crecimiento económico de Colombia estaba planeado que fuese cercano al 3.5% para el año 2020, pero el primer trimestre, se situó con el problema de la caída en el precio del petróleo y con la incursión de la pandemia Covid – 19 en el país, la combinación de estos dos problemas ocasionaron grandes inconvenientes en el desarrollo y crecimiento económico del país durante el 2020.

Durante el año 2020, América latina y el caribe tendrá la peor contracción de los últimos 100 años, las políticas fiscales y monetarias deben contribuir a mitigar los

efectos de la pandemia y la reactivación complementándose con políticas sociales productivas para apoyar los avances hacia la igualdad **(CEPAL, 2020)**

Tanto en Colombia como a nivel mundial, la pandemia afectará el comercio internacional e interrumpirá la cadena de valor, por otro lado, la demanda se verá reducida por reducción en la actividad económica, ocasionando un consumo menos de los hogares, un menor ingreso nacional y un aumento en el gasto público.

En el caso colombiano, algunas bancas de inversión presentaron unos pronósticos iniciales que estimaron que la tasa de crecimiento estará entre -0,4% y 1,0% en 2020. Para este mismo año, el Banco Mundial (2020) prevé una caída del PIB colombiano del -2%, y la OCDE (2020) estima un impacto inicial de la parálisis completa o parcial en la actividad económica en Colombia cercana al 23% del PIB ***Impacto económico regional del Covid-19 en Colombia: un análisis insumo-producto (BANCO DE LA REPÚBLICA, 2020).***

El impacto global de la pandemia Covid-19 en la economía colombiana es bastante marcada, donde las expectativas de crecimiento son negativas en todos los sectores exceptuando al sector de las tecnologías de la información donde este tendrá una importante participación.

En Colombia, los resultados del comportamiento de la economía en el segundo trimestre del año fueron desastrosos, debido a que la cuarentena resultó ser la más larga del mundo, la que más excepciones tenía, la más ineficiente, la que menos vidas salvó y la que más desigualdad social causó.

En este sentido, de los muchos sectores afectados por la pandemia y para efectos del presente trabajo de grado, está el de transporte de pasajeros y de carga donde las restricciones en la libre movilidad por el territorio nacional tuvieron un impacto bastante marcado en la económica de este sector.

El sector del transporte de pasajeros es apalancado por el turismo que exista en una región, en el caso de departamento del Huila, su potencial turístico es una fuente principal de ingresos para el territorio. El transporte de pasajeros representa el objeto de negocio principal del Grupo empresarial Coomotor, que se vio fuertemente afectado por la pandemia, es por esto que surge la necesidad de conocer el impacto económico que tuvo el Covid -19 durante el año 2020 para la organización.

3.1. Descripción del problema

La pandemia del Covid-19 fue un suceso inesperado para toda la humanidad, su origen en el continente asiático por causas aún no conocidas a ciencia cierta y con la comprobación científica necesaria, afectó a todo el planeta tierra en diferentes situaciones y con impactos bastantes negativos para la mayoría.

Los países más pujantes y de “primer mundo” se vieron sometidos a una enfermedad invisible, silenciosa y de muy alto impacto en la salud de las personas; el sistema económico de estas potencias mundiales sucumbió a las medidas de prevención para combatir esta propagación del virus, las cuarentanas ocasionaron una disminución drástica en los ingresos de las empresas y personas al no existir una necesidad de oferta y demanda por el cambio de preferencias en el consumidor, igualmente el sistema financiero sufrió un golpe al no tener una liquidez inmediata porque sus usuarios se quedaron sin una fuente de ingreso estable para solventar las obligaciones financieras.

En cada nación, los entes gubernamentales tuvieron una tarea titánica al tener que planear estrategias nunca antes enseñadas en la academia o historia moderna, puesto que nadie estaba preparado para saber actuar ante una pandemia de esta magnitud. Las políticas estatales fueron celebradas en colaboración con la comunidad científica, éstos fueron jugadores bastante importantes en la materia económica porque según las orientaciones y

sugerencias así mismo se plantea la política económica en un país y sus regiones.

En el caso colombiano no fue la excepción, iniciado el estado de emergencia decretado por el presidente de la república en el mes de marzo de 2020, las operaciones empresariales se detuvieron porque la cadena productiva cambió de rumbo al transponerse la necesidad de consumo de la ciudadanía, ahora estaba enfocada en abastecimiento de alimentos básicos y elementos de aseo.

Los consumidores masivos de paquetes de entretenimiento o diversión se vieron obligados a suspender sus intenciones, originando un desenlace en cadena en otros sujetos pasivos de la cadena de valor como son las empresas de transporte, estaciones de combustible, artesanos locales y la economía informal de la región turística.

En el caso de las empresas de transporte en la ciudad de Neiva – Huila, se vieron duramente afectadas, en este gremio se vivió el impacto de la cuarenta puesto que el sector del transporte municipal e intermunicipal vive del turismo, en este sentido, surge la necesidad de conocer la realidad del impacto que tuvo la pandemia durante el año 2020, año más crítico a nivel global; la empresa seleccionada fue Coomotor ya que cuenta con una excelente trayectoria en el mercado regional.

3.2. Justificación

La investigación se justifica porque:

- Está diseñada para conocer el impacto económico que tuvo la pandemia Covid-19 durante el año 2020 para el grupo empresarial Coomotor.

- Servirá como insumo para la generación de políticas empresariales que propendan por mejorar las falencias con miras de tener una estabilidad empresarial.

El grupo empresarial Coomotor representa un legado para el sector de transporte del surcolombiano, sus inicios se abarcan desde 1960, donde las oficinas principales están ubicadas en la ciudad de Neiva – Huila, el potencial de generación de empleo y desarrollo económico en la región es uno de los factores importantes para tomar de referente esta empresa.

La ubicación del grupo empresarial presenta una ventaja empresarial frente al transporte de pasajeros y de carga, porque están ubicados en la ciudad que abre las puertas al sur de Colombia.

El grupo empresarial presenta en sus actividades económicas ingresos por los siguientes conceptos:

- Comercialización de lubricantes
- Comercialización de combustible
- Transporte de pasajeros terrestre
- Transporte de carga terrestre
- Inversiones en entidades mixtas
- Entre otros.

Al analizar los conceptos de ingresos del grupo, hacen peso para considerar la importancia que tiene la organización en este proyecto de investigación puesto que a raíz de la pandemia del Covid -19 presentó un comportamiento especial en su hipótesis de negocio en marcha.

3.3. Delimitación del problema

La investigación se realizará en la ciudad de Neiva-Huila al grupo empresarial Coomotor, éste mismo suministrará la información financiera plasmada en los estados financieros, informes de gestión y dará la entrevista personal entre la contadora del grupo y las integrantes de este trabajo. El trabajo estará enfocada exclusivamente a medir el impacto financiero durante el año 2020 a raíz de la pandemia Covid-19, no se tendrá desplazamiento a otras sedes del grupo fuera de la ciudad y tampoco se comparará información con otra empresa de transporte, para efectos del análisis de la información se tomará el conjunto de estados financieros de los años 2018 y 2019 con el respectivo informe de gestión.

3.4. Limitaciones

Para este trabajo de investigación se presenta la presencialidad por razones de bioseguridad como una limitación para la obtención de información, a pesar de ello se gestionará al menos una cita presencial con la contadora del grupo empresarial, por otra parte existe la limitación en la información que será extraída con base a los estados financieros y los informes de gestión de los periodos 2018, 2019 y 2021.

3.5. Preguntas de investigación

Pregunta principal

¿Cuál es el impacto financiero de la pandemia en la empresa de transporte terrestre de pasajeros y carga Coomotor debido a la pandemia Covid- 19 durante el año 2020?

Preguntas de entrevista

1. ¿cómo determinaron si hubo impacto financiero en la organización?
2. ¿Qué tanto influyó la pandemia en los planes empresariales y por qué?
3. ¿El impacto financiero tuvo incidencia positiva o negativa en el patrimonio y cuales conceptos fueron los más representativos?
4. ¿Fue necesario contar con un apalancamiento financiero externo u otro instrumento durante el 2020 para cubrir las obligaciones empresariales?
5. ¿Cuál fue el criterio para argumentar que existió un impacto económico en la organización?
6. ¿De acuerdo al costo de oportunidad, consideran que la pandemia les otorgó alguna ventaja en una línea de negocio?
7. ¿Tuvieron que replantear estrategias empresariales, cuáles y por qué?

4. OBJETIVOS

4.1. Objetivo general

Determinar el impacto financiero que sufrió el grupo empresarial Coomotor durante el año 2020 debido a la pandemia Covid-19.

4.2. Objetivos específicos

- Determinar si hubo impacto financiero y si este fue positivo o negativo.
- Identificar cuáles fueron las partidas de los estados financieros más afectadas y las variaciones de los indicadores financieros.
- Identificar cuáles fueron las estrategias empresariales adoptadas durante la emergencia económica
- Determinar si las estrategias empresariales aplicadas durante la emergencia económica fueron positivas o negativas.

5. MARCO TEÓRICO

La pandemia del Covid – 19 a nivel mundial ha sido un suceso sin precedente alguno, ninguna organización se encontraba preparada para afrontar un escenario de parálisis económico y operacional sin repercusiones negativas.

Recordando el origen de esta pandemia que se remonta a finales del año 2019, donde China notificó por primera vez a la Organización Mundial de la Salud – OMS sobre una enfermedad respiratoria de fácil transmisión, algo desconocida para el momento y que se asimilaba a la gripe aviar (H5N1) originada en 1997 por un brote surgido en un corral de aves en Hong Kong.

La OMS lanza la primera alerta el 10 de Enero de 2020 con el fin de alertar los gobiernos para iniciar con actividades de preparación y prevención por el alto grado de transmisiones de este virus.

El origen de la crisis económica que ahora padecemos es que el coronavirus impide que las personas sigan unas pautas de interacción normal sin poner en peligro las vidas de algunas de ellas y la capacidad del sistema sanitario para responder a los problemas. En esas circunstancias es necesario cortar el proceso de difusión de la enfermedad asumiendo costes: el distanciamiento social, la incomodidad de las cuarentenas y la interrupción de muchas actividades sociales y económicas

Toda organización como motor de una sociedad capitalista, juega un papel importante en la participación de las políticas públicas y sociales del territorio, por esta razón es predominante tener una sólida columna vertebral en temas de direccionamiento estratégico encaminado al desarrollo y crecimiento económico de la región.

En el juego organizacional, existen muchas variables que influyen en el normal funcionamiento de las empresas, factores internos como externos, que en

muchas ocasiones no pueden ser controlados por la administración de la empresa. Cuando se hace alusión a la necesidad de tener un sólido sistema administrativo de control empresarial, la innovación en buenas practicas toma un rumbo importante, pero por la cultura empresarial colombiana no se designan recursos necesarios para el estudio de estos.

Dicho lo anterior, se tiene que:

Los hechos que limitan la posibilidad de renovación de las rutinas organizacionales son dos: i) la incertidumbre sobre la eficiencia y efectividad de las nuevas formas de organizar los procesos de innovación tecnológica); y, ii) los altos costos que debe asumir la empresa para cambiar las formas organizativas **(Hannan y Freeman, 1984; citado en Torres, 2001)**

A medida que la organización se desarrolla toma parte fundamental en una sociedad, aportando con puestos de trabajo y participando en la balanza de la oferta y demanda en los hogares.

A lo largo de la historia, las organizaciones formales han ido adquiriendo, de manera progresiva, mayor relevancia en la vida social. En la sociedad contemporánea, podemos afirmar que ellas desempeñan un rol central, ya que el sistema social se organiza a través de distintos tipos de organizaciones. **(Marcó, Loguzzo y Fedi, 2016).**

En el modelo organizacional, los tratadistas de la administración dimensionan unas variables significativas a tener en cuenta en el giro ordinario de las operaciones, es por esto que, analizar su esencia es la clave para comprender los sucesos ocurridos en el entorno, entre las variables mencionadas están:

- ❖ **La estructura organizacional:** presupone la disposición de los elementos que componen el sistema y las relaciones entre estos. En esta línea de pensamiento, en su famoso libro Diseño de organizaciones eficientes,

Mintzberg dice que la esencia de la estructura organizacional está constituida por la división del trabajo y la coordinación de este **(Mintzberg, 1991a)**.

- ❖ **Las tareas:** hacen referencia a toda actividad ejecutada por algún integrante de la organización como parte de su trabajo dentro de ella.
- ❖ **Las personas:** son el corazón de la organización, ya que las organizaciones son las personas. Existe una perspectiva dominante en el campo que asume a las personas como meros recursos productivos, como medios para la persecución de Introducción a la Gestión y Administración en las Organizaciones 39 los objetivos organizacionales. A lo largo del presente texto, se pretende reflexionar críticamente en torno a ello, por lo cual sostendremos que el desarrollo de las personas es un fin que debe perseguir la organización.
- ❖ **La tecnología:** hace referencia a la matriz tecnológica que es soporte del conjunto de actividades que se realizan en la organización. La dimensión tecnológica de una organización constituye, en la actualidad, una variable central y determinante de la competitividad, ya que los rápidos cambios que exhibe la tecnología transforman los sistemas productivos y sus procesos promoviendo mayores niveles de eficiencia en la consecución de las tareas.
- ❖ **El ambiente:** es el medio que contiene a la organización y con el cual establece relaciones de intercambio dinámico. **(Introducción a la Gestión y Administración en las Organizaciones, 2020, p 39)**

Las 4 primeras variables pueden llegar a ser controladas por la misma empresa siempre y cuando se cuente con políticas empresariales innovadoras que estén encaminadas al direccionamiento estratégico adecuado, luego sigue la variable

del Ambiente, esta puede ser un dolor de cabeza empresarial si no se cuenta con elementos de prevención y anticipación a escenarios no favorables, tal cual como sucedió con la pandemia del Covid-19.

Cada organización puede tener algún tipo de regulación en materia de controlar el ambiente en el cual se desempeña, pero algo claro e inalienable es la independencia de los mercados y los escenarios de salud pública que son factores no controlables por una organización, por esta razón las políticas de prevención toman importancia en la mitigación de riesgos organizacionales.

La desaceleración mundial de la actividad económica causada por la crisis del Covid-19 mundial ha tenido un impacto negativo en las economías de los países desarrollados y los países en desarrollo, incluida Colombia. La baja competitividad, el bajo nivel de utilización de la capacidad de producción debido a la falta de capital de trabajo, la disminución de la demanda interna y externa, la reducción de la tasa de empleo y la reducción de las exportaciones son solo algunas de las consecuencias de la crisis financiamiento global, las cuales están creando una presión en el aumento de la insolvencia de las empresas. Un hecho que preocupa a la economía mundial y a la colombiana es que la crisis ha tenido un impacto negativo en el desempeño de las empresas (pérdidas comerciales, gestión ineficiente, política financiera y estructura organizativa inadecuada,

Entre los diferentes sectores económicos afectados a nivel global por la pandemia del Covid-19, está el transporte de pasajeros y de carga, este fue duramente golpeado por las restricciones de movilización, el potencial de esta industria se pausó por el cambio de necesidades y la poca demanda de este servicio.

El transporte se define como el movimiento de personas (servicio) y de carga (bienes) a lo largo de un espacio físico, utilizando tres modos: terrestre, aéreo o fluvial (y sus combinaciones). El transporte terrestre está constituido, por un lado,

por el transporte por carreteras de vehículos de toda clase que transporten carga y pasajeros y, por otro lado, por el transporte ferroviario con locomotoras.

En el ámbito Internacional **(Arias, 2020)**, indica que según el análisis de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) en España, advirtió sobre el impacto inicial del coronavirus en el tránsito de mercancías españolas. Uno de ellos es por la falta de suministro de China, que representa el 7% del total de las importaciones españolas, además esta situación genera una gran incertidumbre entre los 90000 transportista que realizan transporte internacional con Italia, que representa el 30% del traslado de mercancías, es por ello que las empresas de transporte tienen una reducción de sus actividades económicas, por el cierre de las fronteras, provocando un efecto negativo en la liquidez y solvencia de las empresas, sino además perjudicando la cadena de proveedores y contratos con otras compañías **(Azañedo y Navarro, 2020)**

Para **(Tobón A, 2020)** El sector transporte juega un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia. En este sentido, se está presenciando una transformación dentro de este sector, acentuada por el crecimiento de la población urbana. Este artículo pretende realizar un análisis descriptivo del sector transporte en Colombia durante los últimos años, adoptando la metodología planteada por el DANE.

El sector del transporte ha tenido una profunda transformación desde los años 50 en Colombia, del ferrocarril y del transporte fluvial por el río Magdalena, al paso del transporte por carretera de carga y de pasajeros, esto como manera de afrontar el crecimiento económico surgido y la necesidad de movilización de la población creciente dando como resultado un desarrollo marcado en la industria de los combustibles, repuestos, infraestructura y servicios asistenciales en carretera.

Así mismo el tema de movilidad es necesario tenerlo en cuenta dentro de los planes del gobierno si se desea lograr que las ciudades avancen y ofrezcan toda una gama de herramientas interconectadas que proporcionan a los ciudadanos la información correcta, oportuna y veraz.

En Colombia, el manejo de la pandemia se originó por las recomendaciones de la OMS y las sugerencias del Ministerio de Salud.

Para **(Pinzón, 2020)** la descoordinación existente entre el gobierno nacional y los territoriales radicó en la desobediencia civil que existió entre las medidas adoptadas por el presidente de la república, puesto que el estado de emergencia se decretó el 17 de marzo, pero sólo hasta el 23 de marzo se originó en Bogotá el simulacro de cuarentena.

Además el director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional **(Rojas, 2020)**, explicó que el panorama provocado por la pandemia genera que estos sistemas de transporte vivan con una baja demanda, lo que supone que ese déficit financiero siga creciendo. Esto impactará las finanzas de las ciudades porque tendrán que soportar los subsidios y también alimentar los fondos de estabilización. Ese déficit financiero empujaba a subir pasajes y a renegociar fórmula de compensación a operadores. La pandemia lo aceleró y lo acentuó.

Para **(Gonzalez, 2020)**, el presidente de Metrocali Oscar Ortiz, ha expresado que las finanzas se han visto afectadas por la reducción en un 63% del flujo de pasajeros diarios; durante la cuarentena por día se reportan aproximadamente 162.000 usuarios, un número muy alejado de los 438.000 que se movilizaron el pasado febrero.

6. METODOLOGIA y TECNICA DE INVESTIGACION

6.1. Método de investigación

El método a utilizar en esta investigación es el método deductivo.

MÉTODO DEDUCTIVO

Este método consiste en dar una conclusión con base en las revelaciones o informes financieros ya presentados y aprobados por los socios de la Cooperativa de Transportadores del Huila y Caquetá Ltda. (COOMOTOR) del año 2020 comparándose con la vigencia 2018 y 2019.

TÉCNICA

Dentro de las técnicas que se van a utilizar para el método deductivo está la entrevista a la contadora de la empresa. Con la información recopilada de los órganos de control de la empresa Cooperativa de Transportadores del Huila y Caquetá Ltda. (COOMOTOR LTDA), y después de aplicar la entrevista y tendremos un comparativo frente al año anterior, sobre los cambios que pudieron surgir con la declaratoria del estado de emergencia establecida mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, ampliada mediante la Resolución 844 del 26 de mayo de 2020, que condujo a las declaratorias de Emergencia Económica, Social y Ecológica definidas mediante los Decretos 417 del 17 de marzo de 2020 y 637 del 7 de mayo de 2020.

POBLACIÓN

La población de quien se tomó la información que se solicitó, a través de las entrevistas, son los asociados, área administrativa y financiera de la organización

compuesta por el Consejo de Administración, la Gerencia General y Representante Legal que son las directivas por las que se rige la Cooperativa para la toma de decisiones.

MUESTRA

La muestra fue tomada en el Departamento del Huila en las oficinas ubicadas en la ciudad de Neiva, donde se encuentra la sede principal de la Cooperativa. Directamente al área administrativa y contable.

TIPO DE MUESTREO

Se establece que el tipo de muestreo es probabilístico aleatorio simple debido a que la muestra es homogénea en cuanto a la clase de actividad que desarrollan dentro de la Cooperativa. Es una muestra a la que le compete el funcionamiento y buen desarrollo del objeto social de la Cooperativa y por lo tanto sus intereses dentro de ella se dirigen hacia un mismo fin.

6.2. TIPO DE INVESTIGACION

INSTRUMENTO DE INVESTIGACION

El instrumento de investigación que se utilizó en la presente investigación es la entrevista y análisis documental, que es nuestra fuente de información para el análisis y conclusiones objeto de la investigación.

DESCRIPCIÓN DE LOS INSTRUMENTOS UTILIZADOS

Se aplicó el Análisis documental, para analizar los estados financieros del año 2018, 2019 y año 2020 para poder realizar el análisis vertical y horizontal, así como la aplicación de los indicadores financieros para poder conocer entre otros el impacto de los activos, pasivos e ingresos de la empresa en ambos periodos.

Para la recolección de datos en la presente investigación se utilizó como instrumento la entrevista que mide de forma dependiente la información financiera.

Se elaboró una matriz de investigación en la cual se definen todos los aspectos importantes de la investigación que se resume a continuación:

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLE	SUBVARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORIAS O DIMENSIONES	INDICADOR	PREGUNTAS DE INVESTIGACION
Analizar el impacto financiero generado por la pandemia COVID 19 en la empresa de transporte terrestre de pasajeros Cooperativa d motoristas del Huila y Caquetá Ltda. (Coomotor)	1, Establecer si hubo o no impacto financieros en la empresa Coomotor.	IMPACTO FINANCIERO	INGRESOS:	Entrada de recursos resultado de una transacción que incrementa el patrimonio neto de la empresa.	Estimar el aumento o disminución de los ingresos de manera porcentual	Identificar el % de la variación de los ingresos de las diferentes lineas de ingresos	¿En qué porcentaje aproximadamente variaron sus ingresos?
	2, Evaluar si el impacto fue positivo o negativo.	IMPACTO FINANCIERO	GASTOS:	Son las salidas o erogaciones en que incurre con el fin de mantener la empresa en funcionamiento. Hace referencia al consumo de un bien o la expiración de un costo con el fin de obtener ingresos.	Estimar aumento en costos o precios	Identificar el % de los costos y gastos que se necesitan para su operación	¿Para cubrir sus costos y gastos fue necesario acudir algún tipo apoyo económico?

	3. Identificar las partidas con mayor variación significativa.	IMPACTO FINANCIERO	ROTACION CUENTAS POR COBRAR	Las cuentas por cobrar representan derechos exigibles originados por ventas, servicios prestados, otorgamiento de préstamos o cualquier otro concepto análogo.	Conocer la rotación de cartera comparando con periodos anteriores; y su variación porcentual.	Identificar si la variación es originada por clientes, particulares, socios, afiliados.	De acuerdo con sus indicadores financieros, la empresa se ajusta al rango de la rotación de la cartera? ¿Hubo notoria variación en este indicador para el periodo 2020?. ¿Su cartera tiene alta rotación?
	4. Identificar las acciones estratégicas adoptadas por la empresa para enfrentar el impacto financiero	IMPACTO FINANCIERO	ROTACION DE CUENTAS POR PAGAR	Son las obligaciones de la empresa tiene con entidades financieras o terceros que se adquirieron para el desarrollo de su operación de bienes y servicios.	Estimar la variación porcentual de las cuentas por pagar por aumento o disminución	Identificar las partidas de manera porcentual de las obligaciones con terceros	¿La empresa genera los recursos necesarios para cubrir sus obligaciones?
		IMPACTO FINANCIERO	INTERVENCION GUBERNAMENTAL:	Es cualquier acción llevada a cabo por el gobierno u otra entidad pública que afecta a la economía de mercado	Estimar las aportaciones de gobierno de manera frecuencia y porcentual.	Identificar el número de empleados que fueron acogidos al programa de apoyo al empleo formal PAEF.	¿La empresa se acogió a las ayudas brindadas por el gobierno?
		IMPACTO FINANCIERO	DESPIDOS:	Acto mediante el cual el patrón da por terminada la relación laboral con un trabajador	Estimar número de despidos de empleados por temas de COVID 19	Identificar el número de empleados que se encuentran de manera directa e indirecta	¿Actualmente la empresa cuenta con personal administrativo u operativo para prestar el servicio de transporte terrestre?

				Este fondo está conformado por los aportes, que a través de la empresa de transporte en forma individual, hace cada uno de los propietarios de los vehículos de transporte público terrestre de pasajeros, vinculados a la Cooperativa. La Reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de una vida útil determinada por la ley sin que exceda de diez (10) años.	Conocer el número de los posibles beneficiarios de estos recursos y cuánto se estima le correspondería a cada uno en caso que todos decidieran hacer uso de este	Constatar el número de vehículos habilitados que cumplen con los requisitos para acceder a dichos recursos	¿Cuenta la empresa con la disponibilidad de recursos para atender este requerimiento o por parte de sus beneficiarios?
--	--	--	--	--	--	--	--

7. FUENTES DE INFORMACION

La fuente de información será documental suministrada directamente por el grupo empresarial Coomotor, consta del conjunto de estados financieros por los periodos 2018, 2019 y 2020, en cada uno de ellos acompañado por el informe de gestión de la respectiva vigencia y las notas a los estados financieros.

En la misma sintonía, se contará con el apoyo de la contadora del grupo empresarial quien será la encargada de responder las preguntas de investigación para construir los objetivos específicos que encaminen al objetivo general.

8. RESULTADOS

El grupo empresarial Coomotor nació en 1960 y obtuvo su personería jurídica el 24 de marzo de 1961 con un capital social de 100.000.00 CIENTOS MIL PESOS MCTE.

Sus siglas aluden a la **COOPERATIVA DE MOTORISTAS DEL HUILA Y CAQUETA LIMITADA – COOMOTOR**, su sede principal se encuentran ubicada en la ciudad de Neiva – Huila; es un grupo empresarial dedicado principalmente al transporte terrestre de pasajeros y de carga, adicional a esto cuenta con una red de estaciones de servicio que suministran gasolina al público sin contar las demás fuentes de ingresos de la organización, que para efectos de la presente investigación fue centrada exclusivamente en el transporte terrestre.

8.1. Impacto financiero de la pandemia en Coomotor durante el año 2020

Para el año 2020 la composición financiera del grupo empresarial se observó con base a los años 2019 y 2020, donde se obtuvo diferencias que son suscitadas a continuación, las cifras están expresadas en miles de pesos:

COOPERATIVA DE MOTORISTAS DEL HUILA Y CAQUETA LIMITADA - COOMOTOR



ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA SEPARADO

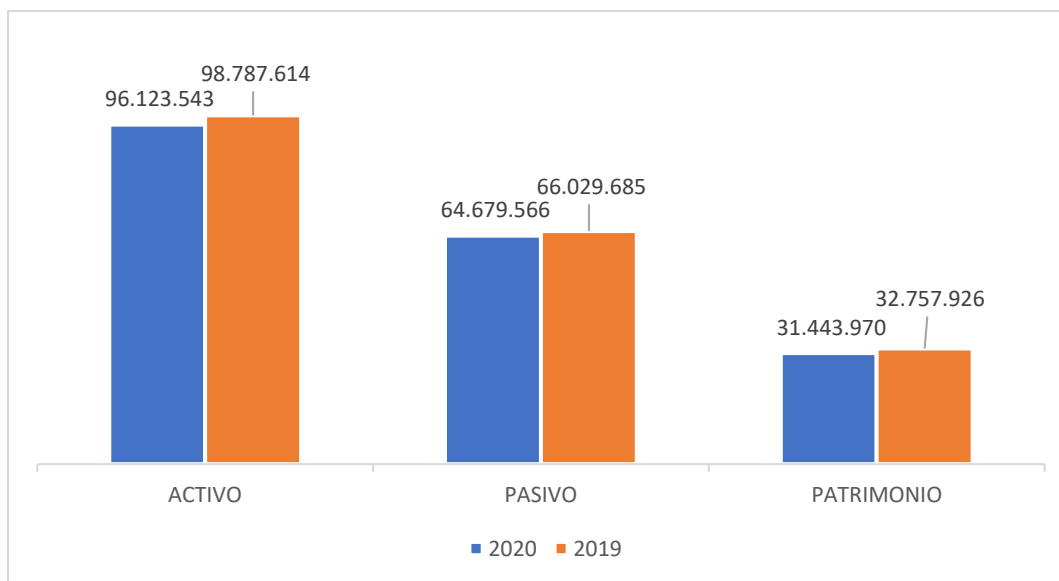
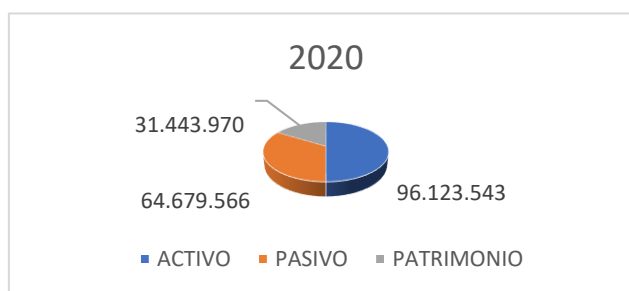
(Expresados en Miles de Pesos)

Para el periodo terminado a 31 de diciembre de 2020

	2019	2020	HORIZONTAL V. ABSOLUTA	%	VERTICAL
ACTIVOS					
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	25.395.093	22.600.966	-2.794.127	-11%	23,5%
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	73.392.520	73.522.577	130.057	0%	76,5%
TOTAL ACTIVOS	98.787.614	96.123.543	-2.664.071	-3%	100,0%

PASIVOS					
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	22.794.543	21.121.294	-1.673.249	-7%	32,7%
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES	43.235.142	43.558.272	323.130	1%	67,3%
TOTAL PASIVOS	66.029.685	64.679.566	-1.350.119	-2%	100,0%
TOTAL PATRIMONIO					
TOTAL PATRIMONIO	32.757.926	31.443.970	-1.313.956	-4%	100,0%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	98.787.614	96.123.543	-2.664.071	-3%	

Fuente: estados financieros suministrados por Coomotor y adaptación propia.



Durante el año 2019 el total del activo asciende a \$98.787.614.000 y para el año 2020 se redujo en \$2.664.071.000 para un total de \$96.123.543.000, este decremento es equivalente a una pérdida del 3%.

El descenso de mayor participación en los activos tuvo partida en el activo corriente, donde la pérdida se elevó hasta los \$2.794.127.000, equivalente a un 11% respecto al año inmediatamente anterior.

En lo que respecta a los pasivos estos presentan una variación; observándose que el pasivo corriente tuvo una reducción de \$1.673.249 que corresponde al 7%; mientras que el pasivo no corriente un incremento del 2% equivalente a \$323.130.000.

Finalmente, la organización sufrió un impacto financiero significativo en su patrimonio en el año 2020, con respecto al año inmediatamente anterior. Se evidencia una disminución del 4% que equivale a \$1.313.956.000.

Se adjunta entrevista realizada a la funcionaria MARIA TERESA VERGEL RODRÍGUEZ Contadora Pública, quien se desempeña como Coordinadora Contable de la empresa, así:

1. ¿Cómo determinaron si hubo impacto financiero en la organización?

La determinación del impacto financiero se logró identificar con base a los argumentos presentados por el grupo empresarial Coomotor en la entrevista realizada.

En este sentido las preguntas se formularon para que la persona designada por Coomotor expusiera la situación y el contexto por el cual se vio afectada la empresa.

La organización durante el año 2020 cuando se presentó el estado de emergencia en el país por causa de la pandemia, sufrió un bajón en los ingresos por sus diferentes líneas de negocio, la principal fue la venta de pasajes para transporte terrestre de carretera donde en el año 2019 presentó una participación de los ingresos equivalente al 85% y en el 2020

bajó a un 78%, igualmente tuvo la misma situación los pasajes urbanos, en el año 2019 participó respecto a los ingresos en un equivalente al 9% y para el año 2020 en un 8%.

Al fijarse en las cifras se puede concluir que, si existió un impacto financiero para la empresa respecto a los ingresos de forma negativa, a pesar de esa situación un rubro que ayudó a soportar la caída en los ingresos de transporte de pasajeros fue el transporte de carga, quien en el año 2019 participaba con un 6% en los ingresos y para el 2020 esta cifra ascendió a un 14%.

Respecto a la flota de vehículos se pensaría que el impacto en los estados financieros sería enorme por el gasto de la depreciación, pero lo que no se sabe es que la flota vehicular en un 98% son de terceros o los asociados y solo un 2 % es del grupo empresarial, la mayor participación de los activos son los activos fijos y no tuvieron alteración en la manera de su depreciación.

2. ¿Qué tanto influyó la pandemia en los planes empresariales y por qué?

La pandemia llegó en un momento no previsto para las empresas a nivel global, ninguna organización visualizó el impacto que esto podría tener, en Coomotor pausó las operaciones de las líneas de negocio de transporte terrestre por las medidas de bioseguridad impartidas por el Gobierno nacional.

3. ¿El impacto financiero tuvo incidencia positiva o negativa en el patrimonio y cuales conceptos fueron los más representativos?

Indiscutiblemente

4. ¿Fue necesario contar con un apalancamiento financiero externo u otro instrumento durante el 2020 para cubrir las obligaciones empresariales?

Se adquirieron créditos bancarios para pagar nómina y suplir gastos administrativos, en ese sentido no se adquirieron créditos para una nueva línea de negocio porque se tuvo que seguir pagando los servicios públicos y arrendamientos en las diferentes sedes donde tenemos presencia.

Por otro lado, los cánones de arrendamiento no fueron rebajados lo cual obligó a que el grupo empresarial asumiera las obligaciones en su totalidad sin poseer ingresos al mismo tiempo.

El grupo empresarial se acogió al subsidio de la nómina otorgado por el gobierno nacional con el fin de prevalecer los puestos de trabajos durante la pandemia, esta ayuda sirvió en gran manera para el sostenimiento de los puestos de trabajo.

Una figura utilizada por la organización y los asociados de acuerdo a la posibilidad que brindó la superintendencia de transporte en abril del 2020, donde los recursos financieros de El fondo de reposición, este está compuesto por el 1% de la rentabilidad proporcionada mensualmente por cada vehículo, el objetivo de éste es provisionar dinero para cuando un vehículo cumpla su vida útil, este pueda ser chatarrizado y con los ahorros obtenidos pueda disponerse de los recursos para la adquisición de un vehículo nuevo, solamente se puede disponer para esta función, sin embargo a raíz de la pandemia, en el 2020 el gobierno autorizó para que las empresas devolvieran hasta el 85% de los ahorros contenidos en este fondo sin necesidad de que chatarrizaran los vehículos, en ese sentido los

asociados empezaron a solicitar la devolución pero por tener deudas con Coomotor entonces se autorizó el cruce de los dineros y el resultado final fue entregado a los solicitados.

El fondo de reposición se usaba también para préstamos a los asociados.

5. ¿Cuál fue el criterio para argumentar que existió un impacto económico en la organización?

No existió un argumento único que dictaminara solo Coomotor que sirviera para expresar un impacto económico, a nivel global toda organización, ciudadano y entes estatales sufrieron un impacto económico a causa de la pandemia Covid-19,

6. ¿De acuerdo al costo de oportunidad, consideran que la pandemia les otorgó alguna ventaja en una línea de negocio?

La pandemia nos sorprendió en gran manera porque nunca antes habías detenido nuestras líneas de negocio de esa manera, los pasajes terrestres nacionales y urbanos tuvieron un decremento en ingresos pero en el transporte de carga se obtuvo un incremento respecto a años anteriores.

Si solamente analizamos el factor del transporte de carga podemos expresar que si tuvimos una oportunidad de negocio al mejorar los procesos internamente para suplir el déficit de ingresos por las otras líneas de negocios.

Sí no se analiza solamente el ingreso positivo del transporte de carga sino como un complemento empresarial integral, podemos afirmar que el grupo aprendió de la situación y puso a prueba varias estrategias empresariales que ayudaron a sostener la organización, pero aún más importante está que se establecieron políticas para prever situaciones similares por agentes externos.

8.2. Partidas de los estados financieros afectadas y las variaciones de los indicadores financieros debido a la pandemia Covid-19 año 2020

A continuación, se presentan las cifras por cada rubro de forma detallada para observar las variaciones entre el año 2020 y el 2019.

		HORIZONTAL				VERTICAL
	NOTA	2019	2020	V. ABSOLUTA	%	
ACTIVOS						
ACTIVOS CORRIENTES						
Efectivo y Equivalentes de Efectivo						
Caja	4.1.1	468.151	386.300	-81.851	-17%	0,4%
Depósitos en Instituciones Financieras	4.1.2	1.381.917	1.273.911	-108.006	-8%	1,3%
Fondos Específicos	4.1.3	66.388	62.364	-4.024	-6%	0,1%
Efectivo Restringido	4.1.4	8.658.167	7.251.979	-1.406.188	-16%	7,5%
Total Efectivo y Equivalentes de Efectivo		10.574.623	8.974.554	-1.600.069	-15%	9,3%
Cartera de Créditos						
A Asociados Crédito de Consumo	4.3	1.463.151	969.598	-493.553	-34%	1,0%
A Asociados Microcrédito (Neto)	4.4	7.792.801	8.521.597	728.796	9%	8,9%
A Asociados Crédito Comercial (Neto)	4.5	954.229	572.358	-381.871	-40%	0,6%
A Empleados (Neto)	4.6	51.065	19.143	-31.922	-63%	0,0%
Convenios por Cobrar (Neto)	4.7	33.181	784.813	751.632	2265%	0,8%
Total Cartera de Créditos		10.294.427	10.867.509	573.082	6%	11,3%
Cuentas Comerciales por Cobrar y Otras Cuentas por Cobrar						
Por Prestación de Servicios (Neto)	4.8	931.670	923.934	-7.736	-1%	1,0%
Por Dividendos y Participaciones	4.9	-	86.853	86.853	100%	0,1%
Por Anticipos	4.10	212.380	56.562	-155.818	-73%	0,1%
Por Promesas de Compra y Venta	4.11	206.290	6.290	-200.000	-97%	0,0%

Por Responsabilidades Pendientes	4.12	-	-	0	0%	0,0%
Por Otras Cuentas por Cobrar (Neto)	4.13	3.027.416	1.450.522	-1.576.894	-52%	1,5%
Total Cuentas Comerciales por Cobrar y Otras Cuentas por Cobrar		4.377.756	2.524.161	-1.853.595	-42%	2,6%
Activos por Impuestos	4.14					
Corrientes						
Retenciones a Favor en Impuesto de Renta		87.594	140.550	52.956	60%	0,1%
Retenciones a Favor en Impuesto de Industria y Comercio		55.944	93.011	37.067	66%	0,1%
Anticipo de Impuesto de Industria y Comercio		4.749	1.181	-3.568	-75%	0,0%
Total Activos por Impuestos		148.287	234.742	86.455	58%	0,2%
Corrientes						
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		25.395.093	22.600.966	-2.794.127	-11%	
ACTIVOS NO CORRIENTES						
Inversiones	4.2.					
Inversiones en Subsidiarias	4.2.1	21.375.972	20.695.180	-680.792	-3%	21,5%
Inversiones en Asociadas	4.2.2	41.449.521	42.537.235	1.087.714	3%	44,3%
Inversiones en Instrumentos de Patrimonio	4.2.3	464.087	495.941	31.854	7%	0,5%
Total Inversiones		63.289.580	63.728.356	438.776	1%	66,3%
Otros Activos						
Propiedad, Planta y Equipo (Neto)	4.15	9.481.759	9.292.659	-189.100	-2%	9,7%
Inventario de Consumo	4.16	69.160	36.453	-32.707	-47%	0,0%
Derechos	4.17	552.021	465.109	-86.912	-16%	0,5%
Gastos Pagados por Anticipado		-	-	0	0%	
Activos Intangibles distintos de la Plusvalía (Neto)	4.18	-	-	0	0%	
Total Otros Activos		10.102.940	9.794.221	-308.719	-3%	10,2%
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		73.392.520	73.522.577	130.057	0%	
TOTAL ACTIVOS		98.787.614	96.123.543	-2.664.071	-3%	100,0%

PASIVOS

PASIVOS CORRIENTES

Obligaciones Financieras a Corto Plazo	4.19	7.385.700	6.800.863	-584.837	-8%	10,5%
Beneficios a Empleados	4.20	302.192	428.417	126.225	42%	0,7%
Cuentas Comerciales por Pagar y Otras Cuentas por Pagar	4.21	7.419.951	7.568.824	148.873	2%	11,7%
Cuentas por Pagar a Asociados	4.22	2.732.222	1.965.697	-766.525	-28%	3,0%
Fondo Social de Educación	4.23	365.161	404.103	38.942	11%	0,6%
Fondo Social de Solidaridad	4.24	1.062.475	1.173.356	110.881	10%	1,8%
Fondo Mutuo de Prestaciones	4.25	321.698	56.956	-264.742	-82%	0,1%

Ingresos Anticipados	4.26	2.005.295	2.025.931	20.636	1%	3,1%
ingresos Recibidos para Terceros	4.27	1.031.802	512.256	-519.546	-50%	0,8%
Anticipo para Aportes Sociales	4.28	4.904	7.764	2.860	58%	0,0%
Otros Anticipos Recibidos	4.29	33.502	70.749	37.247	111%	0,1%
Retenciones en la Fuente	4.30	10.880	155	-10.725	-99%	0,0%
Iva por Pagar	4.31	-	19.023	19.023	100%	0,0%
Impuesto de Industria y Comercio	4.31	118.761	87.200	-31.561	-27%	0,1%
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		22.794.543	21.121.294	-1.673.249	-7%	32,7%
PASIVOS NO CORRIENTES						
Obligaciones Financieras a Largo Plazo	4.19	24.063.781	31.606.143	7.542.362	31%	48,9%
Fondo de Reposición del Parque Automotor	4.32	11.711.879	3.152.494	-8.559.385	-73%	4,9%
Fondo de Auxilio Mutuo de Asociados	4.33	4.347.609	4.609.173	261.564	6%	7,1%
Otros Pasivos		-	755.659	755.659	100%	1,2%
Provisiones y Contingencias	4.34	3.111.873	3.434.803	322.930	10%	5,3%
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		43.235.142	43.558.272	323.130	1%	67,3%
TOTAL PASIVOS		66.029.685	64.679.566	-1.350.119	-2%	100,0%
PATRIMONIO						
PATRIMONIO	4.35					
Capital Social		3.501.077	3.715.396	214.319	6%	11,8%
Reservas		3.645.851	3.820.012	174.161	5%	12,1%
Fondos de Destinación Específica		10.278.108	10.396.555	118.447	1%	33,1%
Excedentes Acumulados de Ejercicios Anteriores		1.004.570	878.235	-126.335	-13%	2,8%
Resultados Acumulados por Adopción por Primera Vez		11.435.333	11.435.333	0	0%	36,4%
Excedente del Año		1.012.565	(681.983)	-1.694.548	-167%	-2,2%
Otro Resultado Integral (ORI)		1.880.422	1.880.422	0	0%	6,0%
TOTAL PATRIMONIO		32.757.926	31.443.970	-1.313.956	-4%	100,0%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		98.787.614	96.123.543	-2.664.071	-3%	

ACTIVOS

Para el periodo terminado a 31 de diciembre de 2020 los activos de la Cooperativa de Motoristas del Huila y Caquetá Limita – Coomotor, presentaron una disminución del 3% pasando de \$98.787 millones a \$96.123 millones,

presentando una disminución en términos absolutos de \$2.664 millones, las principales variaciones de este rubro son las siguientes:

□ EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO: El saldo en Bancos presentó una disminución en \$108 millones, esto se debe al bajo recaudo en ventas ocasionada por la pandemia por COVID -19. En lo que respecta a Los Dineros del Fondo de Reposición del Parque Automotor reposan en tres cuentas bancarias, una del Banco de Occidente, otra del Banco de Bogotá y otra en el Banco Cooperativo Coopcentral, por otro lado, los CDT, se encuentran constituidos a 360 días con el Banco Coopcentral, con quien se tiene dos CDT, es importante señalar que con la devolución del 85% del Fondo de Reposición la Cooperativa utilizó sus propios recursos de tal suerte que el CDT por 4.000 millones fue trasladado a un efectivo restringido pero de utilización de la Cooperativa y los intereses ya no se capitalizan al Fondo de Reposición sino que van como ingresos por rendimientos financieros de la Cooperativa.

□ DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR: La Cuentas por cobrar de la Cooperativa se dividen en dos grandes rubros, la cartera de créditos y las Cuentas Comerciales por Cobrar y otras cuentas por cobrar. En lo que corresponde a terceros la cartera de Deudores por prestación de servicio disminuyó en un 1% es decir en \$7 millones de pesos con respecto al año 2019, en el caso de otras cuentas por cobrar a terceros la disminución fue del 52% esto se debe a los préstamos que se le otorgaron a Inversiones Coomotor por más \$2.000 millones para la compra de acciones en el Terminal de Transportes de Cali y \$910 millones para cubrir la tarjeta de crédito de Terpel – Davivienda, ya han sido cubiertos en su mayoría. En lo que corresponde a los Asociados, la cartera por crédito de consumos o sobregiros disminuyó en un 34% es decir en \$493 millones, ya que con ocasión de la devolución del Fondo de reposición por autorización del Gobierno Nacional se hizo cruce con las obligaciones que se tenían a la fecha.

□ **INVERSIONES:** Las Inversiones aumentaron en un 1%, esto se debe al aumento en \$438 millones de las Inversiones medidas al valor razonable, ya que se hicieron compras en acciones en los Terminales Villagarzón, Neiva, Florencia, Garzón, La Plata, Mocoa, Pereira y Transguamuez.

□ **OTROS ACTIVOS:** Los otros activos de la Cooperativa presentaron una disminución del 3% pasando de \$10.102 millones a \$9.794 millones a 31 de diciembre de 2020, esto se debe a la venta de vehículos que se habían dado en dación de pago a Coomotor, también el efecto de la depreciación de la propiedad, planta y equipo de la Cooperativa.

PASIVOS

Para el mismo periodo los pasivos de la Organización disminuyeron en un 2%, pasando de \$66.029 millones a \$64.679 millones, es decir una disminución en términos absolutos de \$361 millones. Las principales variaciones de este rubro son las siguientes:

□ **OBLIGACIONES FINANCIERAS:** Las obligaciones financieras de corto plazo con bancos comerciales y cooperativos disminuyeron en 8% pasando de \$7.385 millones a \$6.800 millones, no así las obligaciones Financieras de Largo Plazo, las cuales aumentaron de \$24.063 millones en diciembre de 2019 a \$31.606 millones para el 2020, este aumento se debe a la reestructuración del crédito de capital de trabajo con Banco Davivienda el cual dejó de ser de corto plazo a un pago de 5 años, pero además se debe a la adquisición de deuda con el Banco de Bogotá por un total de \$6.000 millones de pesos, con el Banco Coopcentral por \$1.200 millones de pesos, con Bancolombia por \$1.000 millones de pesos, Banco Pichincha \$660 millones y Scania Finance \$1.400 millones, los créditos para nómina, los cuáles todos tienen periodos de gracia de 6 meses, para el mes de julio de 2020, la Gerencia adelantó un proceso de novación de los 13 créditos que se tenían con el Banco Cooperativo Coopcentral, esto no significó el

desembolso de efectivo sino una reestructuración de las obligaciones que quedaron a un mayor plazo y en vez de trece quedaron 2 a un plazo de 20 años.

□ FONDOS SOCIALES Y MUTALES: Para el caso del Fondo de Educación presenta un aumento del 11% correspondiente a los excedentes del año 2019, así mismo el fondo de solidaridad presentó un aumento del 10%, mientras que, por causa de la devolución del Fondo de reposición, este sufrió una disminución del 73%, es decir en \$8.559 millones.

PATRIMONIO

Para el periodo terminado a 31 de diciembre de 2020, el patrimonio de la Cooperativa presentó una disminución del 4% pasando de \$32.757 millones a \$31.443 millones, este rubro tuvo las siguientes variaciones:

□ El Otro Resultado del Ejercicio aumentó un 1023%, pasando de \$167 millones en 2019 a \$1.880 millones en 2020.

□ Los Fondos de destinación específica pasaron de \$10.278 millones a \$10.396 millones a 31 de diciembre de 2020.

□ Existe una pérdida por \$681 millones que está restando en el patrimonio, no obstante, esta pérdida sólo representa el 5% del total del patrimonio.

ESTADO INTEGRAL DE RESULTADOS

INGRESOS

Para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2020 la Cooperativa presentó una disminución en sus ingresos de actividades ordinarias en un 32% pasando de \$21.082 millones en 2019 a \$14.303 millones en 2020, la variación más importante está en los ingresos por transporte, los cuáles fueron fuertemente afectados por el aislamiento preventivo obligatorio por cuarenta decretado por el Gobierno Nacional, el ingreso por comisiones y honorarios que disminuyó en un 67%, así mismo el ingreso por cartera de créditos disminuyó en

un 40%, en esa misma tendencia los ingresos por el método de participación disminuyeron en un 99%, si bien es cierto las empresas subsidiarias no presentan pérdida del ejercicio, si presentan una utilidad menor a la del año anterior lo que significa un menor ingreso para Coomotor.

Así mismo por otros ingresos la cooperativa recibió un total de \$1.871 millones, apalancados especialmente por ingresos por rendimientos financieros y la recuperación de deterioro, así mismo se evidencia en este rubro el apoyo a la nómina conocido como PAEF, otorgado por el Gobierno Nacional, dinero que significó un alivio en la carga salarial y prestacional del personal administrativo en valor de \$191 millones.

COSTOS

Los costos de la prestación del servicio para el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre del 2020 ascendieron a la suma de \$6.800 millones presentando una disminución del 25%, pese a que hubo un incremento en los salarios por efecto del aumento del salario mínimo, este rubro ha sido manejado con austeridad en virtud de la crisis que afrontamos.

GASTOS

Por el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020 los gastos administrativos estuvieron por el orden de los \$9.232 millones presentando una disminución de \$2.041 millones con respecto al año 2019, lo que se debe al manejo administrativo que se ha dado para reducir gastos y poder aliviar el flujo de caja.

Así mismo los otros gastos presentaron un comportamiento positivo disminuyendo \$573 millones con respecto al mismo periodo del año anterior.

EXCEDENTE

Para periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020, la Cooperativa de Motoristas del Huila y Caquetá presenta un excedente del ejercicio negativo en \$681 millones, inferior al del año 2019 en un 125%.

De acuerdo con el anterior análisis, la pandemia del Covid-19 tuvo un efecto negativo en las finanzas del grupo empresarial y a nivel global se podría afirmar que las empresas tuvieron un desenlace similar; las políticas económicas y sociales de cada estado no estaban preparadas para afrontar un escenario tan devastador como el que se vivió durante el 2020 cuando las industrias se detuvieron y la circulación de bienes y servicios no tenían oferta y demanda.

En el año anterior de 2019, el grupo empresarial Coomotor tuvo un comportamiento económico positivo al reflejarse una utilidad neta del ejercicio equivalente a \$1.012.565.000, comportamiento contrario que se aprecia al cierre de la vigencia 2020 donde el resultado neto operacional fue una pérdida equivalente a \$681.983.000 por causa de la pandemia y las restricciones de salubridad que fueron emitidas por el Gobierno Nacional.

Para determinar el impacto financiero durante el año 2020 como consecuencia de la pandemia Covid-19 y las restricciones impartidas por el Gobierno Nacional (confinamiento y restricción a la movilidad), se estudió la estructura de los estados financieros comparativos años 2020 y 2019, estableciendo que la pandemia si tuvo un efecto negativo en el año 2020, año crítico donde no se conocía a profundidad los efectos negativos en la economía y el diario vivir de la humanidad, cambios que solamente se fueron aclarando con el transcurrir el tiempo.

Los indicadores financieros tuvieron variaciones significativas en mayor proporción sobre la rentabilidad obtenida entre el año 2019 y 2020, un ejemplo

claro de ello es la ROA (Rentabilidad Operativa del Activo) que en el 2019 se tenía 0.7% y para el 2020 un resultado negativo de -1.8%.

Otra variación significativa de la rentabilidad fue el indicador ROE (Rentabilidad operativa del patrimonio) quien presentó para el 2019 una participación de 3.6% y en el 2020 una participación negativa del -1.9%, donde la diferencia absoluta fue del -152.3%.

COOPERATIVA DE MOTORISTAS DEL HUILA Y CAQUETA LIMITADA - COOMOTOR



INDICADORES FINANCIEROS
Para el periodo comparativo entre diciembre de 2020 y 2019

			2019	2020	2019	2020	Variación	Interpretación
INDICADORES DE RENTABILIDAD	ROA	Utilidad Operativa	684.430	-1.729.540	0,7%	-1,8%	-359,7%	Por cada \$100 pesos de activos la empresa está generando \$0 pesos de utilidad.
	Rentabilidad Operativa del Activo	Activos	98.787.614	96.123.543				
	ROE	Utilidad antes de Impuestos	1.174.014	-589.853	3,6%	-1,9%	-152,3%	Por cada \$100 invertido por los asociados se producen \$0 de utilidad.
	Rentabilidad del Patrimonio	Patrimonio	32.757.926	31.443.970				
INDICADORES DE LIQUIDEZ	Razón Corriente	Activo Corriente	25.395.093	22.600.966	1,11	1,07	-4,0%	Por cada \$1 que debe la empresa en el corto plazo tiene \$1,07 para cubrir ese compromiso.
		Pasivo Corriente	22.794.543	21.121.294				
	KTN	Activo Corriente	25.395.093	22.600.966	2.600.550,00	1.479.672,00	-43,1%	Se refleja capital de trabajo positivo.
	Capital de Trabajo Neto	Pasivo Corriente - Pasivo Corriente	22.794.543	21.121.294				
INDICADORES DE ENDEUDAMIENTO	Índice de Endeudamiento	Total Pasivo	66.029.685	64.679.566	67%	67%	0,7%	Del 100% de los activos de la empresa el 67% fueron adquiridos con deuda.
		Total Activo	98.787.614	96.123.543				
	Carga financiera	Gastos Financieros	3.567.266	3.384.108	23%	34%	47,9%	De los Ingresos de la Cooperativa se deben destinar el 34% para gastos financieros
		Ventas	15.381.372,00	9.867.411,00				

Fuente: estados financieros suministrados por Coomotor y adaptación propia.

En lo referente a los indicadores de liquidez se obtiene una reducción en el capital de trabajo del -43.1% equivalente en dinero a 2.600.550.000 en el 2019 y 1.479.672.000 en el 2020, cuya diferencia es de 1.120.878.000.

Para entender mejor este panorama es pertinente aclarar que las razones o indicadores financieros son el producto de establecer resultados numéricos basados en relacionar dos cifras o cuentas bien sea del Balance General y/o del Estado de Pérdidas y Ganancias. Los resultados así obtenidos por si solos no tienen mayor significado; sólo cuando los relacionamos unos con otros y los comparamos con los de años anteriores o con los de empresas del mismo sector y a su vez el analista se preocupa por conocer a fondo la operación de la compañía podemos obtener resultados más significativos y sacar conclusiones sobre la real situación financiera de una empresa. Adicionalmente nos permiten calcular indicadores promedio de empresas del mismo sector para emitir un diagnóstico financiero y determinar tendencias que nos son útiles en las proyecciones financieras. (Martínez, 2016)

En este sentido, tener una reducción en los indicadores financieros, principalmente en el capital de trabajo y en la liquidez pone en riesgo la hipótesis de negocio en marcha de la organización, toda vez que las inversiones se verán afectadas por la limitación de recursos financieros líquidos y al mismo tiempo la falta de solidez en el capital de trabajo influirá en la toma de decisiones para la expansión de una nueva línea de negocio o inclusive para afrontar la ordinaria.

8.3. Estrategias empresariales adoptadas durante la emergencia económica por el Covid-19 del año 2020

El grupo empresarial Coomotor determinó con base al análisis realizado durante la emergencia económica que los pilares para solventar la crisis empresarial serían las siguientes estrategias:

- Fondo de reposición del parque automotor
- Programada de apoyo al empleo formal PAEF
- Refinanciación de créditos (Financiero)

➤ FONDO DE REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

Los Fondos de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre tienen por objeto garantizar a los propietarios de los vehículos de servicio público, como su nombre lo indica, la reposición o renovación de sus vehículos una vez cumplida su vida útil. La Ley 688 de 2001 creó el Fondo Nacional Para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, el cual fue concebido con la misma finalidad, no obstante, desde la expedición de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 las empresas pueden crear fondos de reposición, administrados a través de la entidad financiera que cada una escoja para la consignación de los recursos recaudados.

Las empresas que hayan constituido estos fondos, pueden adherirse al fondo nacional creado por la Ley 668 de 2001 o mantener sus fondos individuales. Los términos reposición y renovación fueron definidos en el artículo 2º de la Ley 688 de 2001, según la cual la renovación consiste en la venta de un vehículo de transporte público para adquirir un vehículo de un modelo posterior, dentro de la vida útil determinada por la ley y la reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por la ley.

Según la Circular Externa 5 de 2007 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, los valores recaudados por la empresa, así como los rendimientos financieros generados por los mismos, constituyen un patrimonio autónomo, no hacen parte del patrimonio propio de la empresa de transporte y son inembargables. Los recursos deben destinarse exclusivamente a la reposición o renovación de los vehículos automotores que hayan aportado al respectivo fondo.

El Decreto legislativo 575 de 2020 introdujo la oportunidad de disponer de recursos económicos congelados a título del fondo de reposición vehicular. La medida tomada por el Gobierno Nacional para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia en el sector transporte e infraestructura, fue permitirles a los propietarios de los vehículos de servicio público retirar hasta el 85 % de los recursos aportados para la reposición de estos.

➤ **PROGRAMADA DE APOYO AL EMPLEO FORMAL PAEF**

DECRETO LEGISLATIVO 639 DE 2020 del 8 de MAYO de 2020. Por el cual se crea el Programa de apoyo al empleo formal - PAEF, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado por el Decreto 637 de 2020

El Gobierno Nacional otorgo mensualmente y hasta por 3 veces, un aporte por empleado correspondiente a un 40% del salario mínimo, es decir \$351.000, para que y con él las empresas paguen los salarios de sus trabajadores.

En el caso de Coomotor, decidieron acogerse para solventar un poco la carga nominal y prestacional durante el periodo de emergencia económica.

➤ **REFINANCIACIÓN DE CRÉDITOS (FINANCIERO)**

La Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) expidió la Circular Externa 014 de 2020, mediante la cual impartió directrices a los establecimientos de crédito acerca de las características mínimas que deben tener las políticas que adopten sobre planes de apoyo a deudores del sistema financiero que se vean

afectados en su capacidad de pago, como consecuencia de la crisis por el coronavirus.

En aras de lograr el mayor nivel de efectividad de las medidas adoptadas por las entidades en el marco de la Circular Externa 007 de 2020, la Superintendencia estableció los elementos que deben caracterizar las modificaciones a las condiciones de los créditos, incluidos periodos de gracia o prórrogas, entre las cuales se resaltan:

Tasas de interés: Para todas las modalidades de crédito, la tasa de interés de la obligación que sea objeto de modificación no puede aumentarse. Tampoco se podrán cobrar intereses sobre intereses y no procederá el cobro de intereses sobre otros conceptos como cuotas de manejo, comisiones y seguros que hayan sido objeto de diferimiento.

Cuotas y plazos en créditos a personas y microempresas: A fin de propender para que la carga financiera de los deudores de créditos de consumo (diferentes de tarjetas de crédito y rotativos), vivienda y microcrédito, se mantenga en el tiempo, el plazo se puede ajustar de forma tal que el valor de la cuota del cliente no aumente salvo por conceptos asociados a seguros, entre otros, y por cambios derivados de tasas de interés indexadas, para los cuales solo podrán variar en función del índice respectivo.

Desde la expedición de la Circular Externa 007 de 2020 a la fecha, son muchos los colombianos que han podido acceder a las medidas implementadas por los establecimientos de crédito para mitigar su situación crediticia en la actual coyuntura.

Al corte del 27 de marzo, 261.204 deudores (personas naturales y jurídicas) con 306.557 créditos por un saldo de cartera de 6,9 billones de pesos, accedieron a los beneficios ofrecidos por el sistema financiero. (Súper Financiera, 2021).

Coomotor por su parte también optó por la reestructuración de obligaciones financieras garantizando un mejor flujo de caja.

➤ **8.4 ¿Las estrategias empresariales aplicadas durante la emergencia económica fueron positivas o negativas?**

Durante la emergencia económica del Covid-19 en el año 2020, el grupo empresarial Coomotor optó por aplicar diferentes estrategias administrativas con el fin de mitigar el impacto negativo que acarreaba esta pandemia para el sector comercial e industrial del país.

La adopción de las diferentes estrategias fue positivo generando un alivio financiero a corto plazo, a continuación, se describen los resultados:

- Fondo de reposición del parque automotor, fue acogido mediante decreto 575 del 2020 del ministerio de transporte, el cual modifica el inciso 1 del artículo 7 de la Ley 105 de 1993, en el sentido de permitir a los propietarios de vehículos la devolución sus aportes al programa periódico reposición del parque automotor, así como habilitarlos para retirar hasta el **85%** de los recursos aportados a los programas.

Se modifica el artículo 8 de la Ley 688 de 2001 y se determina que los propietarios de los vehículos que se han visto afectados en el ejercicio de su actividad a causa del Covid-19, podrán retirar del Fondo hasta **85%**.

- Para el caso del Fondo de Educación presenta un aumento del 11% correspondiente a los excedentes del año 2019, así mismo el fondo de solidaridad presentó un aumento del 10%, mientras que, por causa de la devolución del Fondo de reposición, este sufrió una disminución del 73%, es decir en \$8.559 millones

El valor distribuido del fondo de reposición distribuido a raíz de la emergencia económica fue de \$3.103.810.941 millones, de lo cual se repartió así:

CONCEPTO	VALOR	TOTAL
FONDO DE REPOSICIÓN CARRETERAS	\$ 2,546,197,395	
FONDO DE REPOSICIÓN SERVICIO ESPECIAL	\$ 30,093,482	
FONDO DE REPOSICIÓN URBANOS	\$ 527,520,064	
TOTAL FONDO DE REPOSICION		\$ 3,103,810,941
RECURSOS DISTRIBUIDOS ASI		
CUENTAS DE AHORRO FONDO DE REPOSICION	\$ 52,828,915	
CDT FONDO DE REPOSICION	\$ 438,902,593	
PRESTAMOS FONDO DE REPOSICION	\$ 2,612,079,432	
TOTAL FIDEICOMISO DEL FONDO DE REPOSICIÓN A 31/12/2020		\$ 3,103,810,940

CONCEPTO	VALOR
DESEMBOLSOS	\$ 2,877,616,407
VR CRUZADO CON CARTERA	\$ 5,410,765,573
VR PENDIENTE GIRO A 31/12/2020	\$ 400,167,724
TOTAL	\$ 8,688,549,704
CONCEPTO	VALOR
FONDO DE REPOSICION PARQUE AUTOMOTOR A 31/03/2020	\$ 11,019,840,434
DEVOLUCIONES DEL FONDO DE REPOSICION A 31/12/2020	\$ (8,688,549,704)
INGRESOS DE ABRIL A DICIEMBRE (INTERESES-APORTES)	\$ 772,520,211
SALDO FONDO DE REPOSICION A DICIEMBRE	\$ 3,103,810,941

- Programa de apoyo al empleo formal PAEF decreto legislativo del 08 mayo 2020 determinando un valor nominal empleado \$351.000 y prima \$220.000 cumpliendo con los requisitos establecidos para cada empleado.

Los auxilios creados por el Gobierno Nacional mediante el PAEF Y PAE para apoyo a las empresas en la conservación de empleos, con motivo de la pandemia fueron tramitados y recibidos oportunamente, logrando recaudar al finalizar el año 2020 la suma de \$168.430.000.00, dinero que contribuyó al sostenimiento de puestos de trabajo y a aliviar el gasto de nómina.

Así mismo por otros ingresos la cooperativa recibió un total de \$1.871 millones, apalancados especialmente por ingresos por rendimientos

financieros y la recuperación de deterioro, así 38 mismo se evidencia en este rubro el apoyo a la nómina conocido como PAEF, otorgado por el Gobierno Nacional, dinero que significó un alivio en la carga salarial y prestacional del personal administrativo en valor de \$191 millones.

- La alternativa de alivio creada recientemente es el Programa de Acompañamiento a Deudores (PAD), una propuesta de la Superintendencia Financiera, que está en vigencia desde el 1.º de agosto hasta el 31 de diciembre de 2020, inicialmente. El Programa sería una extensión de los alivios ya existentes y de algunos vencidos; con esto, los sectores del turismo, la gastronomía y la aviación, entre otros, comenzaron a sobrellevar las semanas de aislamiento y sus responsabilidades económicas.

El PAD les permitirá a las entidades financieras reestructurar su paquete de alivios, teniendo en cuenta el perfil de los deudores. Los beneficios del Programa incluyen períodos de gracia o refinanciación de créditos. Los bancos u otras entidades financieras (corporaciones financieras, compañías de financiamiento y cooperativas) no podrán ni aumentar las tasas de interés ni cobrar intereses de mora o intereses sobre intereses; tampoco podrán reportar a los deudores en las centrales de riesgo.

Cumpliendo con el objetivo de esta propuesta hecha por la superintendencia de dar alivio financiero a las empresas durante 6 meses permitiéndoles a los empresarios en un tiempo corto encontrar estrategias que permitiera superar la emergencia economía y que continúen con su operación.

Las obligaciones financieras de corto plazo con bancos comerciales y cooperativos disminuyeron en 8% pasando de \$7.385 millones a \$6.800 millones, en el caso de las obligaciones Financieras de Largo Plazo, aumentaron de \$24.063 millones en diciembre de 2019 a \$31.606 millones para el 2020, este aumento se debe a la reestructuración del crédito de capital de trabajo con Banco Davivienda el cual dejó de ser de corto plazo a un pago de 5 años, pero además se debe a la adquisición de deuda con el Banco de Bogotá por un total de \$6.000 millones de pesos, con el Banco Coopcentral por \$1.200 millones de pesos, con Bancolombia por \$1.000 millones de pesos, Banco Pichincha \$660 millones y Scania Finance \$1.400 millones, los créditos para nómina, los cuáles todos tienen periodos de gracia de 6 meses, para el mes de julio de 2020, la Gerencia adelantó un proceso de renovación de los 13 créditos que se tenían con el Banco Cooperativo Coopcentral, esto no significó el desembolso de efectivo sino una reestructuración de las obligaciones que quedaron a un mayor plazo y en vez de trece quedaron 2 a un plazo de 20 años.

8.4. Impacto de las estrategias empresariales adoptadas durante la emergencia Covid 19 del año 2020

La pandemia Covid 19 apareció en un momento en que ninguna empresa estaba preparada para afrontar una situación de ésta índole, por esta razón muchas organizaciones optaron por aplicar ayudas gubernamentales que brindó el estado para poder mantenerse a flote solventando lo mínimo posible y más esencial.

En este sentido, el grupo empresarial Coomotor no fue la excepción, durante el año 2020 pasaron por la situación económica más fuerte desde su constitución,

esto posible lo comparten muchas empresas y comerciantes a nivel global. El gobierno Colombiano en aras de preservar el empleo y no permitir que hubiera una caída en la economía optó por ofrecer ayudas como el subsidio a la nómina, modificación de cláusulas de arrendamientos, disponibilidad del fondo de contingencia para las empresas de transporte, entre otros.

Las estrategias empresariales adoptadas por el grupo empresarial Coomotor fueron efectivas en razón que se acogieron al subsidio de la nómina y a la disposición de efectivo retenido en el fondo de contingencias, estas dos estrategias permitieron que la organización supliera las obligaciones básicas operacionales y al mismo tiempo cruzara cartera pendiente de cobro a los asociados garantizando un flujo de efectivo positivo en los tiempos de crisis.

9. CONCLUSIONES

La pandemia del Covid-19 dio a conocer lo frágil que puede ser una economía con algo que es invisible, algo que afecta a la salud pública y que al mismo tiempo perjudica toda la cadena de producción a nivel global; ningún gobierno se encontraba preparado para afrontar una emergencia económica de esta magnitud cuando nunca antes en la historia se había vivido algo similar, nadie esperaba el impacto tan negativo que tendría en la economía global. Las potencias económicas del planeta sufrieron graves decrementos en su crecimiento y desarrollo económico aun siendo países desarrollados con una fuerte inversión social y una economía estable; en el caso colombiano la situación no fue diferente ni nada alentadora.

Una sociedad que no se encuentra preparada con planes de contingencia que apoyen al empresario de su región debe atenerse a las consecuencias de un

decremento en su economía por la baja o nula demanda de bienes y servicios al cambiarse las necesidades básicas de los ciudadanos. Esto sucedió en Colombia, las necesidades básicas fueron las primarias al momento de gastar el dinero en circulación, la canasta familiar, elementos de protección de bioseguridad y otros que fueron ameritados por la pandemia suplieron la posición de gastos tales como viajes, turismo, ocio, vida nocturna, vestimenta, entre muchos otros.

Este fenómeno actuó como una bola de nieve, al pasar los días y el virus en propagación de forma descontrolada obligó a que el gobierno a través del ministerio de salud expidiese normas de regulación y prevención de la pandemia Covid – 19 con el objetivo de mitigar el impacto negativo en el saludo de los colombianos. Algunas de las medidas adoptadas fueron la cuarenta obligatoria por varios meses, paralizando la industria, el comercio de servicio y toda clase de comercialización de productos no necesarios para la salud humana, ocasionando un decremento en la productividad de las empresas que sería acompañada por el despido de muchos trabajadores, quitando así el sustento básico de muchas familias colombianas.

La economía colombiana cayó un 6.8% en 2020 según el análisis del DANE, esta cifra es catastrófica puesto que el PIB no tuvo un crecimiento sino todo lo contrario, la demanda de bienes y servicios no contribuyó para seguir con el constante crecimiento. El sector del turismo se vio duramente afectado por las regulaciones del gobierno al restringir totalmente los eventos masivos, viajes con gran aforo por varios meses, esto afectó directamente al ingreso principal de las empresas de transporte a nivel nacional incluyendo al grupo empresarial Coomotor.

El grupo empresarial Coomotor, tuvo uno de los momentos más coyunturales en su historia, un año prácticamente sin ingresos de su actividad principal, gastos y costos operativos constantes que no dieron tregua y una gran nómina de la cual dependían muchas familias. La junta directiva tuvo que evaluar severamente la situación no solo local, nacional sino global, el comportamiento de la pandemia como se estaba reflejando en diferentes potencias económicas del mundo con el fin de obtener una visión a corto, mediano y largo plazo de lo que sería su hipótesis de negocio en marcha.

Durante la época más álgida de la pandemia en el año 2020, el gobierno nacional en búsqueda de preservar el empleo y la economía tan golpeada lanzó diferentes ayudas sociales y empresariales que permitían de alguna manera reducir la carga nominal y económica de las empresas al borde de la quiebra. Una de las estrategias de más alto impacto fue el subsidio a la nómina, la congelación de créditos bancarios para mejorar el flujo de caja, entre otros.

Para Coomotor, estas estrategias fueron un flotador temporal para atravesar la fuerte tormenta de problemas económicos causados por la pandemia, es por esto que optaron por implementar algunas estrategias empresariales como fue el subsidio a la nómina PAEF, utilización del fondo de contingencias y la reestructuración de obligaciones financieras.

El uso del fondo de reposición que autorizó el gobierno nacional permitió que Coomotor dispusiera de un monto cercano a los 3 mil millones de pesos, los cuales fueron cruzados con cartera vigente por cobrar con los asociados, garantizando así la recuperación de la misma y un flujo de efectivo óptimo para afrontar los gastos operacionales que no se detuvieron.

La adopción del subsidio a la nómina permitió obtener un alivio cercano a los 190 millones de pesos incluyendo la carga prestacional de los empleados, según la

administración esto permitió en gran medida mantener los puestos de trabajo durante la pandemia del Covid–19 a pesar de la no renovación de algunos contratos laborales hasta nueva orden.

En el caso de las obligaciones financieras, la organización reestructuró los créditos con algunas instituciones financieras garantizando así un mejor flujo de caja para atender necesidades más esenciales, este proceso alargó el plazo de pagos y ayudó a disminuir el valor de las cuotas.

Finalmente es posible concluir que la pandemia del Covid–19 contribuyó a que las organizaciones pusieran atención a planes de contingencia que anteriormente no preveían o no le asignaban la relevancia necesaria, por otro lado está el impacto negativo en las finanzas de las empresas como fue el caso de Coomotor en el año 2020.

10. RECOMENDACIONES

De acuerdo con toda la información documental analizada del año 2020 y las entrevistas realizadas al personal designado por Coomotor es pertinente formular las siguientes recomendaciones:

- 1- Crear un equipo multidisciplinario que comparta ideas de innovación para diferentes líneas de negocios.
- 2- Establecer un protocolo en casos de contingencias para el actuar empresarial.

- 3- Crear una dependencia de análisis económico internacional que permita estudiar el comportamiento de la economía a raíz de diferentes aspectos con el fin de obtener información precisa y definir un plan de acción.
- 4- Procurar que el fondo de reposición se acrecente de manera acelerada
- 5- Crear un fondo de contingencia empresarial para futuras calamidades, este fondo debe ser administrado internamente y de uso exclusivo cuando se presenten hechos de causa mayor.

11. BIBLIOGRAFIA

- https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/9843/DTSERU_288.pdf (Impacto económico regional del Covid-19 en Colombia: un análisis insumo-producto)
- <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/24672/1/Ensayo%20Final%20Impacto%20Economico%20del%20COVID-19%20en%20Colombia.pdf> (Impacto Económico del COVID-19 en Colombia)
- https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_739158.pdf (El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas)
- <https://www3.paho.org/ish/images/docs/presentacion-dr-Rolando-Ocampo.pdf> (El impacto económico del COVID-19 y el panorama social hacia el 2030 en la región)

- <https://biblioteca.unaj.edu.ar/wp-content/uploads/sites/8/2017/02/Introduccion-gestion-y-administracion-organizaciones.pdf> (Introducción a la Gestión y Administración en las Organizaciones)
- https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45734/4/S2000438_es.pdf (Sectores y empresas frente al COVID-19: emergencia y reactivación)
- <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt628.pdf> (Efectos del Covid-19 en el transporte terrestre de carga en 2020)
- https://www.ivie.es/wp-content/uploads/2020/03/1_Impacto-economico-del-coronavirus-en-el-PIB-y-el-empleo-de-la-economia-espanola-y-valenciana.pdf (impacto económico del coronavirus en el pib y el empleo de la economía española y valenciana)
- <https://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2020/04/AC-24.-2020.pdf> (COLOMBIA IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y POLÍTICO DE LA COVID-19)
- http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-42142009000100006 (Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia)
- https://www.academia.edu/36128551/IV._INDICADORES_FINANCIEROS_Y_SU_INTERPRETACION (indicadores financieros y su interpretación)

- Rocca, E., & García , D. (2018). Determinants of credit supply to Micro, Small and Medium enterprises by financial institutions. *Businees TEC*, 12(1), 19-30. doi:10.18845/te.v12i1.3568.
- Ruis, M., Borboa, M., & Rodríguez, J. (2013). El enfoque mixto de investigación en los estudios fiscales. *TLATEMOANI: revista académica de investigación*, 8(13), 1-25.
- Arias, R. (2020). Así afecta el coronavirus al transporte de mercancías por Carretera. *Transporte Profesional*
- <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=120720#:~:text=El%20presente%20Decreto%20Legislativo%20tiene,estatal%2C%20y%20hasta%20por%20cuatro>