

**EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS FINANCIERAS EN LA
ESTRUCTURA DE COSTOS DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES
DEL VALLE DE UBATE POR LA IMPLEMENTACIÓN DEL DECRETO 348 DE
2015**

**BIVIANA HERNANDEZ
VICTOR ALEJANDRO GOMEZ
DIANA SANCHEZ**

**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA.
ESPECIALIZACION GERENCIA FINANCIERA.
BOGOTA
2016**

RESUMEN

Este proyecto de grado tiene como finalidad la investigación sobre las consecuencias financieras, que a raíz de la implementación del decreto 348 del 25 de febrero de 2015 la Cooperativa de Transportadores del Valle de Ubaté tendrá que asumir, determinando una estructura de costos comparativa con la proyección de inversiones a la cual la Cooperativa debe presupuestar para dar cumplimiento a esta ley, teniendo en cuenta que la organización debe cumplir con todos los requisitos establecidos en decreto mencionado anteriormente antes del 25 de febrero del año 2017, plazo máximo estipulado por el Ministerio de Transporte para que las empresas dedicadas a esta actividad presenten la documentación y sean re habilitadas para poder seguir operando dentro de los marcos legales.

DEDICATORIA

La concepción de este proyecto está dedicada a nuestras familias, pilares fundamentales en nuestras vidas, porque gracias a su paciencia, comprensión y tolerancia durante todo este proceso de formación donde por largas noches en vela y de esfuerzos supieron darnos a cada uno de nosotros una voz de aliento para no desfallecer.

DIANA SÁNCHEZ

BIVIANA HERNÁNDEZ

VICTOR ALEJANDRO GÓMEZ

AGRADECIMIENTOS

Este proyecto es el resultado del esfuerzo conjunto de los integrantes que conformamos el grupo de trabajo. Por esta razón agradecemos a nuestra docente Alejandra Rojas por Guiarnos durante el desarrollo del proyecto y a nuestros compañeros, quienes a lo largo de este tiempo han puesto a prueba sus capacidades y conocimientos para el desarrollo de este trabajo de investigación el cual ha finalizado y ha llenado todas nuestras expectativas. Finalmente un entero agradecimiento a la Cooperativa de Transportadores del Valle De Ubaté (Cootransvu), ya que con su ayuda desinteresada nos brindó la información necesaria de acuerdo a nuestros requerimientos, por ultimo a esta prestigiosa Universidad la cual abrió sus puertas a jóvenes como nosotros, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos como especialistas.

DIANA SÁNCHEZ

BIVIANA HERNÁNDEZ

VICTOR ALEJANDRO GÓMEZ

Tabla de Contenidos

Introducción.....	10
Planteamiento de roblema.....	11
Pregunta de Investigacion.....	14
Justificación.....	14
Hipotesis.....	16
Objetivo General.....	16
Objetivos Específicos.....	16
MARCO TEORICO.....	17
Transporte Público.....	17
Transporte Público Especial.....	17
Decreto 174 de 2001.....	18
Decreto 348 de Febrero de 2015.....	18
Habilitación de nuevas empresas y sostenimiento.....	19
Proceso.....	21
Proceso Administrativo.....	21
Etapas, funciones e importancia del proceso administrativo.....	21
La Propiedad de los Vehículos.....	22
Control de la flota de Vehículos a través de Métodos Virtuales.....	24
La Reposición de los vehículos.....	25
Certificación Iso 9001.....	26
Que le permite la implementación de ISO 9001.....	26
¿Qué beneficios trae su implementación?.....	26
¿Cuáles son las ventajas de la Certificación ISO 9001?.....	27
Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo OHSAS 18001.....	27
Ventajas de la norma OHSAS 18001?.....	28
Estructura de Costos.....	28

METODOLOGIA.....	30
VARIABLES.....	30
INSTRUMENTOS.....	31
DESARROLLO DEL PROYECTO.....	32
Análisis Comparativo de los Decretos 174 de 2001 y 348 de 2015.....	32
Normativos.....	34
Administrativos.....	35
Documental.....	35
Automotor.....	35
Estructura Organizacional.....	37
Estructura Organizacional Propuesta.....	39
Procesos Organizacionales.....	40
Capitulo 3 Detalle de Inversión y Costos Asociados.....	41
Vehiculos.....	41
Certificados de Gestion.....	41
Sistema de Posicionamiento Global.....	42
Conductores.....	42
Mantenimientos y Combustibles.....	43
Gastos Administrativos.....	43
Estados financieros a 31 de Diciembre de 2015.....	45
Estado de Resultados.....	47
Estado de Resultados Proyectado.....	49
Indicadores Financieros.....	52
Capital de Trabajo.....	52
Indicadores de Liquidez.....	52
Liquidez Corriente.....	52
Prueba Acida.....	52
Indicadores de Solvencia Económica.....	53

Endeudamiento a Corto Plazo.....	53
Endeudamiento.....	53
Endeudamiento total o patrimonial.....	54
Indicadores de Eficacia.....	54
Margen Bruto.....	54
Rentabilidad sobre las ventas.....	54
Rentabilidad sobre Activos.....	55
Rentabilidad sobre Patrimonio.....	55
Conclusiones.....	57
Bibliografía.....	58

Lista de tablas

Tabla 1. Aspectos Importantes para la Habilitacion por Estructura.....	19
Tabla 2. Estructura de Costos Según la Empresa.....	28
Tabla 3. Análisis Comparativo entre los Decretos 174 y 348.....	31
Tabla 4. Lista de Chequeo de Requisitos.....	35
Tabla 5 Cuadro de Inversión y Costo Global	43
Tabla 6. Balance General.....	44
Tabla 7. . Estado de Resultados.....	46
Tabla 8. Proyección Estado de Resultados.....	48

LISTA DE GRAFICAS

Grafica 1. Estructura Organizacional Propuesta.....38

Grafica 2. Ingresos Operacionales.....50

Grafica 3. Crecimiento Costos y Gastos.....51

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación está desarrollado con base a la normatividad Colombiana, para este caso en especial las habilitadas por el Ministerio de Transporte, que regula el transporte público especial, enfocándonos principalmente en el Decreto 348 de 2015, dicho Decreto entra en vigencia a partir de su publicación la cual fue el 25 de Febrero de 2015 y pone un plazo de dos años para que las empresas habilitadas se acojan a los requisitos establecidos en este. Lo cual implica para las empresas una serie de cambios importantes en su columna financiera y organizacional, es por esta razón se realizará una evaluación de las consecuencias financieras en la estructura de costos de la Cooperativa de Transportadores del Valle de Ubaté (Cootransvu), con el fin de determinar el impacto que generaran en esta.

Para el desarrollo de este proyecto de investigación se realizara un comparativo entre el Decreto 174 del 2001 el cual tuvo vigencia hasta Febrero de 2015 y el Decreto 348 de 2015 en cual derogo al 174, de esta manera poder identificar los parámetros a seguir por Cootransvu para lograr su habilitación con el nuevo Decreto.

Al desarrollar este comparativo se determinó la implementación de procesos organizacionales lo cual cambiara su estructura administrativa y operativa, así mismo los costos y gastos en que la Cooperativa debe incurrir para dar cumplimiento a esta Ley.

Al final de se pudo evidenciar que la empresa debe buscar formas de apalancamientos con el fin de financiar estas inversiones. Se propone que la organización a través de una entidad financiera pueda conseguir recursos apoyándose con el respaldo de sus asociados ya que de acuerdo a su estructura financiera no cuenta con garantías reales.

EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS FINANCIERAS EN LA ESTRUCTURA DE COSTOS EN LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE DE UBATE POR LA IMPLEMENTACIÓN DEL DECRETO 348 DE 2015

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Cootransvu es una cooperativa dedicada a la prestación de servicio de transporte público especial, urbano, de servicio individual y mixto. Está constituida y habilitada ante el Ministerio de Tránsito y Transporte desde el 16 de febrero de 1998. La empresa fue creada por 20 asociados, los cuales se han dedicado al transporte público de pasajeros en diferentes modalidades hace más de 20 años y que vieron la necesidad de formalizarse como empresa para suplir las necesidades de la provincia de Ubaté.

Hoy en día, cuenta con una infraestructura fuerte; pero tienen la necesidad de organizarse de acuerdo con lo establecido en el nuevo Decreto 348 del 15 de febrero de 2015, ya que la organización venía cumpliendo con los requisitos mínimos exigidos por la ley y el Decreto 174 de 2001.

El Decreto 348 de 15 de febrero de 2015, el cual sustituyó al 174 de 2001, reglamenta a las empresas de transporte público especial de pasajeros, en cuanto a su forma de operar y da las directrices para la habilitación en esta modalidad. Éste es un cambio que puede traer beneficios para el sector, uno de ellos es que los trabajadores informales que tiene el gremio van a estar vinculados legalmente con las empresas transportadoras y tener todos los beneficios prestacionales que por ley se dan; pero simultáneamente, los cambios exigidos genera traumatismo al interior de

las empresas y sus clientes, puesto que esto implicaría hacer un fuerte cambio en las estructuras de costos.

Los principales cambios que se pueden identificar y que a su vez traerán consecuencias en las estructuras de costos para las empresas son las siguientes:

- La vinculación laboral de los conductores para todos los vehículos registrados ante el Ministerio de Transporte.
- La propiedad de los vehículos por parte de la empresa prestadora del servicio especial.
- El control de la flota a través de métodos virtuales.
- La reposición de los vehículos.
- La certificación ISO9001 y 18001, entre otras

La vinculación laboral de todos los conductores de los vehículos que están registrados ante el Ministerio de transporte es una responsabilidad social para las empresas, ya que esto puede traer consecuencias jurídico laborales, debido a que muchos de los vehículos que se encuentran afiliados hoy en día son de personas externas a la empresa con contratos particulares, para uso familiar o personal. Lo anterior implica que a estos vehículos no se les puede dar el mismo tratamiento con el Decreto 348 pero, con el fin de formalizar la modalidad de las empresas de transporte público especial, esto obligaría a las organizaciones a crear un departamento robusto de recursos humanos para poder controlar la operación y funcionamiento de estos vehículos, con el fin de evitar demandas futuras, lo cual afecta los costos de funcionamiento de la entidad.

Además, el Ministerio de transporte, a través del Decreto 348, está solicitando que las empresas tengan en sus activos el 20% de los vehículos registrados de acuerdo a su capacidad transportadora. Este punto es relevante ya que esto podría fortalecer el patrimonio de las empresas. De igual

manera, reduce la informalidad de los servicios, evitando la piratería por parte de los afiliados. Sin embargo, para muchas empresas es necesario realizar una inversión en el parque automotor, lo cual requiere de un respaldo financiero ya que los recursos necesarios para la compra de vehículos son considerables.

El control de la flota en términos virtuales le permitirá a las empresas monitorear la totalidad de los vehículos que tiene registrados ante el Ministerio de Transporte y así poder determinar que los vehículos estén prestando el servicio según el objeto social, pero, al igual que en las dos ítems anteriores, se requiere de una inversión para la instalación de los equipos de seguimiento satelital, la mensualidad del servicio de monitoreo y la creación de un departamento en la empresa que controle y monitoree las flotas.

Para el caso de la reposición de los vehículos el Ministerio de transporte a través del Decreto 348 del 15 de febrero de 2015, pone un límite de 20 años para la vida útil de los vehículos. Una vez terminado el tiempo, los vehículos deben ser chatarrizados y reemplazados con otros que estén dentro del tiempo. El problema en este caso es que el tiempo que se toma el Ministerio de Transporte para emitir el certificado de chatarrización es de tres meses aproximadamente y luego la matricula del otro vehículo o el trámite para la tarjeta de operación también es extenso pues podría oscilar entre 3 y 6 meses. Por lo anterior, podríamos decir que una vez culminada la vida útil del vehículo o la necesidad de reponer las empresas deben esperar aproximadamente dos años para poder realizar el trámite. Este tiempo puede ocasionar pérdidas muy grandes en las empresas y desventajas en el mercado, más cuando los clientes potenciales requieren vehículos con mínimo cinco años de uso.

Las certificaciones en los sistemas de gestión es algo muy importante y que todas las empresas deberían poseer, ya que esto se puede catalogar como un sistema de control y vigilancia dentro de

las mismas, para que sus procesos sean eficientes y puedan prestar un servicio en óptimas condiciones de calidad, seguridad laboral y cuidado del medio ambiente; sin embargo, esto requiere de inversión, la cual consiste en la creación de un departamento de seguridad, salud, ambiente y calidad (HSEQ en inglés), que corresponde a un sistema de gestión integrado que lleve el control de los procesos y procedimientos, así como las auditorías para poder mantener los sistemas y optimizarlos.

Al cumplir con todas las exigencias que el gobierno decretó, se podrá realizar la nueva habilitación en el año 2017, lo que permitirá que las empresas puedan seguir operando bajo la modalidad de servicio de transporte público especial. Aunque, la preocupación de los empresarios sigue latente ya que no es fácil cumplir con todos los requisitos establecidos en el Decreto 348, y aún más, cuando para efectuar los requisitos exigidos en la norma es necesaria la inversión.

PREGUNTA DE INVESTIGACION

¿Cuáles son las consecuencias financieras para COOTRANSVU con la implementación del Decreto 348 del 25 Febrero 2015 emitido por el Ministerio de Transporte?

JUSTIFICACIÓN

El Decreto 348 del 15 de febrero de 2015, es una ley de obligatorio cumplimiento para las empresas dedicadas al transporte de pasajeros público especial terrestre. Por esta razón, este proyecto de investigación es importante porque al afectar un gremio tan grande como lo es el de transporte público especial de pasajeros, ejerce un cambio estructural dentro de las empresas tanto financiera

como organizacionalmente. Este impacto puede hacer que muchas de las empresas que hoy en día cuentan con una habilitación tiendan a desaparecer, ya que muy probablemente por su forma de operar o su músculo financiero no les será posible cumplir con todos los requisitos exigidos por el Decreto

Como gerentes financieros tenemos que evaluar este tipo de implementación para calcular el impacto económico que tendrán que asumir las empresas y diseñar estrategias para reducir las consecuencias negativas del proceso.

En el caso de Cootransvu, es una cooperativa que cuenta con los requisitos mínimos para operar de acuerdo con el Decreto 174 de 2001, el cual venía reglamentando a las empresas de transporte público especial, ahora con el Decreto 348 de 15 de febrero de 2015, los requisitos mínimos son más amplios lo que implica que la organización tenga que afectar su estructura de costos para cumplir con la norma.

Cootransvu, además de afectar su estructura de costos, también tendrá que pensar en la modificación de los procesos organizacionales con los que cuenta, ya que al exigir mayor compromiso y responsabilidad, la empresa debe contemplar cambios en su estructura organizacional, como lo expresa el Decreto 348 de 2015, creando nuevos cargos y modificando procesos y procedimientos, como: la selección de personal, el proceso de contratación y sub contratación, la creación o fortalecimiento del departamento de salud Ocupacional, Seguridad Industrial, Ambiente y Calidad (HSEQ), y demás que tengan que ver con los cambios que exige el nuevo Decreto.

De igual manera, es importante evaluar los beneficios económicos u organizacionales que puede traer el cumplir de los requisitos exigidos por el Decreto, ya, que luego de la implementación y

seguimiento oportuno por los entes controladores como la Superintendencia de Puertos y Transportes. Esta norma contribuirá a la formalización del servicio de transporte especial, evitando que la piratería surja y brindando beneficios a las comunidades y familias, al contar con todos los beneficios laborales con los que cuenta un empleado al hacer parte de un contrato laboral.

HIPÓTESIS

Para la organización Cootransvu, la implementación del Decreto 348 de 2015 traerá consigo no solo un cambio en su estructura financiera, la cual se verá reflejada directamente en los costos, sino que también modificará de manera abrupta los procesos internos de la misma ocasionando traumatismos en las directivas de la organización puesto que estos cambios también pueden generar otros costos no contemplados en sus estructura.

OBJETIVO GENERAL

Analizar por medio de un comparativo de costos las consecuencias financieras que trae la implementación del Decreto 348 en la Cooperativa de transportadores del valle de Ubaté.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Identificar los parámetros requeridos en la organización, de acuerdo con la comparación del Decreto 348 del 25 de Febrero de 2015 junto con el decreto 174 de 2001.
- Determinar que procesos dentro de la organización se deben implementar y cuales se ven afectados por la implementación del Decreto 348 de 2015.
- Realizar comparativo de costos de la empresa COOTRANSVU antes y después de la implementación del Decreto 348 de 15 de febrero de 2015.

MARCO TEÓRICO

Transporte Público

Según la Ley 105 del 93 artículo 3, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

Dicho transporte está regulado por el Estado a través del Ministerio de Transporte.

Transporte Público Especial

De acuerdo con el Decreto 348 del 15 de febrero de 2015 el transporte público especial es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios. (Ministerio de Transporte, 2015, pág. art. 4)

El transporte público especial cada vez toma más fuerza en nuestro país ya sea por rutas escolares, turismo, empresarial y ahora, el transporte especial para la salud que también entró en regulación por el Decreto 348 de 2015. Por esta razón es que ha tomado importancia que cada una de las empresas prestadoras de estos servicios esté vigiladas y habilitadas por la ley para funcionar, y para ello el Ministerio de Transporte a través del Decreto 348 determina los lineamientos para las buenas prácticas de los diferentes tipos de servicio.

Decreto 174 de 2001

El Decreto 174 de 2001 reglamento el transporte público especial hasta el 15 de febrero de 2015 al ser derogado por el Decreto 348 el cual entrara en vigencia a partir de la fecha de su publicación y tendrá un plazo de 24 meses para que las empresas actualmente habilitadas presente su proceso de rehabilitación.

Decreto 348 de febrero de 2015.

Con la expedición del Decreto 348 de 2015, el Gobierno Nacional reglamentó la modalidad del servicio especial de pasajeros para facilitar el fortalecimiento de las empresas, la eliminación de los trámites y la organización en la industria del transporte bajo la premisa fundamental de la seguridad vial.

Dentro de las modificaciones hechas por el Decreto se encuentran: el ajuste para la habilitación y funcionamiento de las empresas, un porcentaje de parque automotor según la capacidad transportadora registrada y se debe acreditar como mínimo el 20% del total de los vehículos como propiedad de la empresa y de los socios. (Ministerio de Transporte, 2015, pág. art. 32)

El nuevo Decreto presenta mayores exigencias y controles para el servicio escolar como para el transporte de los usuarios del sistema de salud y el servicio turístico. El establecimiento de la vida útil definiendo el tiempo de uso de los vehículos (20 años para el servicio empresarial y turístico y 15 para el escolar) y la eliminación de la exigencia de concepto de viabilidad que hoy expide la Dirección de Tránsito y Transporte para habilitación de empresas e ingreso de nuevas empresas. (Ministerio de Transporte, 2015, pág. título VI)

Natalia Abelló Vives (2015), Ministra de Transporte, en entrevista personal al Ministerio de Transportes afirmó: “con la reforma estamos buscando generar mayor calidad, control y seguridad en el transporte escolar, turístico y empresarial”.

Con esto se busca mayores controles dentro de los medios de transporte especial brindándole no solo a la empresa si no a sus usuarios la certeza de que el servicio especial prestado se rige bajo los lineamientos de la ley

Habilitación De Nuevas Empresas Y Sostenimiento.

Para obtener la habilitación de una nueva empresa de transporte especial y para que las empresas existentes mantengan su habilitación, el Decreto 348 del 15 de febrero de 2015 en sus artículos 17,18 y 19 establece, entre otros aspectos, que deberán contar con un organigrama de la estructura organizacional de la empresa, hecho que implica: una estructura administrativa, financiera y contable y una estructura operacional. Esto conlleva a:

Tabla 1: ASPECTOS IMPORTANTES PARA LA HABILITACION POR ESTRUCTURA

ESTRUCTURA	REQUISITOS
ADMINISTRATIVA Y CONTABLE	Adaptar y controlar programa de reposición del parque automotor con que contara la empresa, que contenga la proyección financiera, administrativa y operativa
	Implementar un proceso de selección de conductores y personal administrativo.
	Mantener la vinculación en nómina de la totalidad de los conductores necesarios para la prestación del servicio mediante contratos de trabajo y efectuar y controlar el pago de las cotizaciones al sistema de seguridad social y parafiscal.

	Registrar ante la Superintendencia de Puertos y Transporte los conductores activos y reportar los cambios.
OPERACIONAL	Garantizar la comunicación bilateral de cada vehículo con la empresa. b. Una estructura de seguridad vial y de tecnología e informática. Estas dos estructuras son las de mayor incidencia en lo que al transporte de estudiantes se refiere e implica que las empresas especiales están obligadas a:
	Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.
	Planear, desarrollar y ejecutar medidas conducentes a reducir los índices de accidentalidad.
	Vigilar y garantizar el cumplimiento de la realización de la revisión técnico mecánica.
	Mantener un programa de control y análisis de las estadísticas e indicadores del número y causas de los accidentes de tránsito, que deberán reportar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
	Exigir el porte de la calcomanía “Cómo Conduzco”.
	Monitorear y medir la accidentalidad.
	Monitorear la prestación del servicio de transporte especial a través de sistema de Posicionamiento Global GPS. Este servicio de monitoreo le daría acceso a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para monitorear la prestación del servicio.

Fuente (Ministerio de Transporte 2015 Capítulo II)

Como se ve en el cuadro anteriormente relacionado, los cambios que se realizarán al implementar el Decreto 348 de 15 de febrero de 2015 tendrá una afectación en la estructura de costos de Cootransvu.

PROCESO

“Un proceso es un conjunto de actividades que interactúan, los cuales transforman elementos de entrada en resultados” (Cervera Martinez, 2015, pág. 28), dentro de este concepto interviene variables como actividad y resultado, de esta manera se puede evidenciar cómo interactúan ya que una actividad se puede catalogar como un conjunto de tareas que se analizan para obtener resultados

PROCESO ADMINISTRATIVO

Según Fayol , (2002) Un Proceso Administrativo es una serie o una secuencia de actos regido por un conjunto de reglas, políticas y/o actividades establecidas en una empresa u organización, con la finalidad de potenciar la eficiencia, eficacia, consistencia y calidad de sus recursos humanos, técnicos y materiales. (pág. 26)

Etapas, Funciones e Importancia del Proceso Administrativo

Las etapas del proceso administrativo son conocidas con las siglas PODP de: planificación, organización, dirección y control. Estas cuatro fases son cíclicas y repetidas por cada objetivo establecido por la empresa u organización. Generalmente, estas etapas son divididas en dos grandes fases:

- Fase Mecánica: Planificación (qué hacer) y Organización (cómo hacer)
- Fase Dinámica: Dirección (cómo se está haciendo) y Control (cómo se hizo)

Las funciones del proceso administrativo son las mismas que las etapas del proceso administrativo: Planificación, Organización, Dirección y Control, Se diferencian de las etapas administrativas porque son consideradas funciones gerenciales, por lo tanto, son aplicadas a los objetivos generales

de la empresa u organización. La importancia del proceso administrativo radica en la previsión de los fenómenos futuros y el control de los recursos en forma sistemática y ordenada.

Es imprescindible que las reglas, políticas y/o actividades de cada proceso administrativo se aplique de forma efectiva y simple, y en línea con los objetivos de la empresa u organización. Para mantener la eficiencia del sistema y cumplir con los objetivos definidos, todo proceso administrativo debe evitar caer en redundancias de información.

LA PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS.

Según el Art. 609 del Código Civil, existen diferentes formas de obtener la propiedad de determinado bien y ésta no es más que el derecho que tiene una persona natural o jurídica para adquirirlo. Para este caso un vehículo con el fin de hacer uso de él, de acuerdo con lo establecido y reglamentado por el gobierno. En conclusión toda propiedad posee algunas limitaciones que están impuestas por la ley con el objeto de que se cumplan.

En el Decreto 348, título V Capítulo II, se reglamenta que las empresas prestadoras de servicio de transporte especial de pasajeros, debe contar como mínimo con un 20% del parque automotor registrado ante el ministerio de transporte de su propiedad.

Para la acreditación del porcentaje mínimo de vehículos exigido, se tendrán en cuenta los vehículos de propiedad de los socios, como propietarios o locatarios, siempre y cuando no supere el diez por ciento (10%) del total de la capacidad transportadora fijada a la empresa de transporte. (Ministerio de Transporte, 2015)

El proceso para acreditación de la propiedad se realiza por medio del registro de propiedad de vehículo a nombre de persona o entidad indeterminada y para dicho procedimiento es necesario, que el titular:

- Se encuentre a paz y salvo por concepto de multas, comparendos y obligaciones tributarias que graven el vehículo, salvo que goce de alguna exención tributaria.
- Que demuestre que han transcurrido al menos tres (3) años contados desde el momento en que dejó de ser poseedor.
- Que no cuente con el contrato de compraventa para efectuar el trámite de traspaso.
- Que las circunstancias en que se encuentre, no se ajusten a ninguna de las causales de cancelación de matrícula.

Y la persona o entidad con intención de adquirir propiedad realice:

- Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor, diligenciado en su totalidad y suscrito por el propietario registrado ante el organismo de tránsito. En el campo de comprador, debe hacerse la anotación: “Persona Indeterminada”.
- Poder, cuando el propietario no actúe directamente.
- Constancia de estar a paz y salvo en el pago de impuestos sobre vehículos automotores, salvo que goce de alguna exención tributaria.
- Certificado de existencia y representación legal, con una vigencia no mayor a treinta (30) días, cuando el propietario sea una persona jurídica. Las entidades de derecho público deben presentar fotocopia del Acto Administrativo de creación legal de la entidad, Decreto de Nombramiento y Acta de Posesión del representante legal.
- Pago de los derechos del trámite (traspaso).

- Documento en el que conste el levantamiento de alguna limitación a la propiedad, en caso de existir. Previa o simultáneamente se llevará a cabo el levantamiento de la limitación de dominio, con el cumplimiento de los requisitos correspondientes.
- Documento suscrito por el propietario, en el que manifieste la fecha, las razones por las cuales perdió la posesión del vehículo y que desconoce su paradero.

CONTROL DE LA FLOTA DE VEHICULOS A TRAVÉS DE MÉTODOS VIRTUALES.

En concordancia con Giménez Rodríguez,(2009 /2010) hoy en día contamos con altos niveles de tecnología a nivel mundial en cuanto a mecanismos para transportes creados desde mediados del siglo XX por Estados Unidos en la emisión de señales satelitales con capacidad operacional total desde 1995, lo cual hace que la vida de todos los seres humanos sea más dinámica y eficiente, que se puedan tener mejores controles en tiempos reales y que operan maximizando todos los recursos.

Para este caso tenemos los sistemas de posicionamiento global (GPS) diseñados para vehículos, los cuales permiten controlar todos los movimientos realizados, a través de esta información suministrada por el equipo crear estadísticas que le permitan optimizar recursos, evaluar costumbres y hábitos de los operadores de los vehículos, determinar el uso adecuado del bien y su ubicación exacta.

En Colombia existen empresas de tecnología que ofrecen este tipo de servicios como Sescom, Linco, Spy Center, Sytec ultrack, Seem Track entre otras. Las cuales proporcionan facilidades para que tanto las personas jurídicas como naturales puedan acceder a tal servicio, aprovechando todas las bondades que ofrecen, para así poder ahorrar costos y tener el control total de sus vehículos.

LA REPOSICIÓN DE LOS VEHÍCULOS.

Los vehículos al igual que todo bien, tienen un límite de vida útil, bien sea por desgaste de uso o por las condiciones del mercado con un máximo de 20 años para el servicio empresarial y turística y 15 años para el servicio escolar, decretado por el Ministerio de Transporte en la Ley 105 de 1993 en su Art 6 y Decreto 348 de 2015, luego de que cumpla con su límite de vida por alguno de los casos, éste debe ser remplazado. (Congreso de la Republica, 1993)

Para el caso de los vehículos de servicio público especial de pasajeros, carga y taxis éste proceso se denomina reposición, el cual consiste en que el vehículo se debe llevar a un centro de desintegración acreditado por el Ministerio de Transporte, y éste emite un certificado para que el propietario pueda acceder a la matrícula ante los organismos de tránsito encargados de un nuevo vehículo.

El procedimiento para este proceso está designado por el Ministerio de Transporte en la resolución 007036 de 2012 en su capítulo II. Art 3 a Art 10 donde los pasos a seguir son:

- Revisión Vehículo por la Dijin
- Entrega de documentos del vehículo automotor a la entidad desintegradora.
- Entrega y recepción del vehículo automotor.
- Desintegración física total del vehículo.
- Certificado de desintegración física total.
- Cancelación de la matrícula.
- Reconocimiento económico.

CERTIFICACIÓN ISO 9001

Es una norma internacional implementada en un comienzo por British Standard (1979) la cual fue modificada en (1987) y dio lugar a la ISO 9001, la cual se enfoca en todos los elementos administrativos de calidad, con lo que las organizaciones tienen que contar para optimizar y mejorar sus productos o servicios.

El alcance para esta norma es para todas las organizaciones, pequeñas medianas, grandes, públicas y privadas, ya que el fin es la estandarización de los procesos administrativos para poder mejorar sus productos y/o servicios y poder brindárselos a los clientes con estándares óptimos de calidad..

¿Qué le permite la implementación de ISO 9001?

Según la ISO 9001:2008 última versión revisada y vigente a la fecha.

- Establece la estructura de un sistema de gestión de la Calidad en red de procesos.
- Proporciona las bases fundamentales para controlar las operaciones de producción y de servicio dentro del marco de un Sistema de Gestión de la Calidad.
- Presenta una metodología para la solución de problemas reales y potenciales.
- Mejora la orientación hacia el cliente y el incremento en la competitividad.

¿Qué beneficios trae su implementación?

Según la ISO 9001:2008 última versión revisada y vigente a la fecha se emite una declaración de la conformidad del Sistema de Gestión de la Calidad de la empresa, luego de haber determinado mediante auditoría el cumplimiento de los requisitos especificados en la norma internacional ISO

9001. Además, se demuestra la capacidad de una organización para suministrar consistentemente un producto que logre el cumplimiento de los requisitos del cliente y los reglamentarios aplicables.

¿Cuáles son las ventajas de la certificación ISO 9001?

Según la ISO 9001:2008 última versión revisada y vigente a la fecha

- Se demuestra la capacidad de la organización para mejorar la satisfacción del cliente y su eficacia organizacional.
- Proporciona una base excelente para un sistema de gestión adecuado en cuanto a la satisfacción de los requisitos del sector y el logro de la excelencia en el desempeño, compatible con otros requisitos y normas como el Sistema de Gestión.
- La transparencia en el proceso de certificación que otorgan los entes certificadores, constituye un elemento diferenciador en el mercado, porque, a través de ésta, una organización transmite a sus clientes la confianza necesaria sobre el desempeño y la eficacia de su Sistema de Gestión de la Calidad.

Sistema De Gestión De Seguridad Y Salud En El Trabajo OHSAS 18001

La norma OHSAS 18001 establece los requisitos mínimos de las mejores prácticas en gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, con el fin de reducir al máximo los posibles incidentes que se pueden presentar cuando una persona desarrolla una actividad específica.

Ventajas de la norma OHSAS 18001

- Crear las mejores condiciones de trabajo posibles en toda su organización
- Identificar los riesgos y establecer controles para gestionarlos
- Reducir el número de accidentes laborales y bajas por enfermedad para disminuir los costes y tiempos de inactividad ligados a ellos
- Comprometer y motivar al personal con unas condiciones laborales mejores y más seguras
- Demostrar la conformidad a clientes y proveedores

ESTRUCTURA DE COSTOS

La “estructura de costos” es una expresión muy común en los medios empresariales y gremiales, especialmente cuando se trata de discutir con el gobierno asuntos como los de la afectación de movimientos en impuestos, costos de gasolina, salario mínimo y en general, cualquier costo de un insumo de un sector empresarial.

Según (Botero B, 2012) se define como el conjunto de las proporciones que respecto del costo total de la actividad del sector o de la empresa, representa cada tipo de costo, Sabiendo que en la actividad empresarial, los costos se pueden clasificar por función, es decir,

- ✓ De producción, que incluyen los procesos de adquisición de materias primas, insumos, conocimiento y similares
- ✓ De comercialización
- ✓ De apoyo
- ✓ Financieros

Tabla 2: Estructura de Costos según la Empresa

ESTRUCTURA DE COSTOS DE UN SECTOR O EMPRESA SEGÚN LAS FUNCIONES EMPRESARIALES			ESTRUCTURA DE COSTOS DE UN SECTOR O EMPRESA SEGÚN SU RELACION CON EL VOLUMEN DE ACTIVIDAD		
COSTO TOTAL		100%	COSTO TOTAL		100%
Costos de producción	50%		Costos variables		40%
Costos de comercialización	30%		De producción	25%	
Costos de apoyo - generales	10%		De Comercialización	15%	
Costos financieros	10%		Costos Fijos		60%
			De producción	15%	
			De Comercialización	20%	
			De apoyo	20%	
			Financieros	5%	

Fuente: (Botero B, 2012)

Establecer esa estructura es útil para dos propósitos fundamentales:

- Comparar el Sector o la Empresa con otros Sectores o Empresas, para sacar conclusiones respecto del propio. Es una comparación similar a la que se hace con la rentabilidad sobre activos y la rentabilidad sobre el patrimonio.
- Conocer el impacto sobre el costo total, del incremento del costo de uno de sus elementos

Con base en esta información, si se tiene determinada la estructura de costos, la gerencia de la empresa podrá determinar el impacto de cualquier variación en cualquier costo y podrá determinar el manejo que le da al precio de venta, ya que se puede realizar las proyecciones necesarias para poder cumplir con los objetivos de producción o prestación de servicio según sea el tipo de organización.

Así mismo se puede controlar la rentabilidad de la empresa cuidando que los que se ha planeado en la estructura de costos se cumpla, es decir realizando seguimiento a las diferentes variables expresadas en la estructura de costos.

METODOLOGIA

La metodología que se utilizará en esta investigación es cuantitativa, ya que se pretende encontrar un impacto en la estructura de costos de Cootransvu, midiendo los cambios en los procesos y sus respectivos costos.

El propósito de este proyecto es medir algunas situaciones relevantes como el cambio o implementación de los procesos organizacionales para poder adecuarse a los lineamientos que exige el Decreto 348, por esta razón alcance es el de un estudio descriptivo, el cual según Danke (1986), miden o evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del Fenómeno a Investigar. Un estudio Descriptivo selecciona una serie de aspectos y luego los mide independientemente para así describir lo que se investiga.

VARIABLES

INDEPENDIENTE	INTERVINIENTE	DEPEDIENTE
Implementación Decreto 348	Cambios en la estructura financiera	Modificación de procesos
		Creación de nuevos procesos

INSTRUMENTOS

Los instrumentos a utilizar para el desarrollo de la investigación se basaran en lo estipulado por el Ministerio de Transito Transporte y los artículos referentes a derechos, deberes y la correcta prestación del servicio en pro del usuario, generando una muestra determinada de las personas que actualmente laboran en organizaciones de este tipo, cuyo resultado se analizará y proyectará de acuerdo con los nuevos requisitos exigidos por el gobierno nacional a través del Decreto 348.

DESARROLLO DEL PROYECTO

El proyecto se desarrollará inicialmente con la recolección de la información necesaria y el debido análisis, luego se procederá a las entrevistas que ayudarán a revisar la percepción en cuanto a la ley proceso de investigación y aportaran información fundamental para el estudio, el impacto que la nueva metodología genera en los miembros de la organización y, de ahí tendremos el punto de partida para poder empezar a proyectar la nueva estructura de costos que la empresa debe contemplar para su funcionamiento a partir del 25 de febrero de 2017 cumpliendo con todos los lineamientos establecidos por la Ley. Luego de haber realizado esta nueva estructura proyectada se dará inicio a la comparación con la que cuenta la cooperativa actualmente y de esta manera poder tener el resultado esperado, lo cual consiste en medir los cambios y el impacto que tendrá su estructura versus la proyección que requiere el Decreto 348 de 25 de febrero de 2015, para poder conseguir la habilitación ante el ministerio de transporte en el año 2017.

ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS DECRETOS 174 DE 2001 Y 348 DE 2015

A continuación se establecen las diferencias entre el Decreto 174 de febrero 5 de 2001 y el 348 del 25 de febrero de 2015, con el fin de detallar que consecuencia financiera afectaran a Cootransvu en su estructura de costos para dar cumplimiento a los establecido por la ley.

Tabla 3 Análisis Comparativo entre los Decretos 174 y 348

ANALISIS COMPARATIVO		
	Decreto 174 de febrero 5 2001	Decreto 348 de 25 febrero de 2015
GENERALIDADES	Reglamenta la habilitación de las empresas de transporte terrestre automotor Especial.	Reglamentar la prestación de servicio público de transporte terrestre automotor especial y establecer los requisitos para la habilitación.
	No especifica tiempo	Tiempo de uso de vehículos 20 años para servicio público especial y 15 años para el servicio escolar.

	No hace referencia a este tema	Condiciones para usuarios de servicio de salud.
	No se refiere a este tipo de usuarios	Estudiantes con discapacidad
	Colores blanco y o verde	colores y distintivos verde pantone 376 c y blanco pantone 11-0601
	Las empresas de transporte público terrestre automotor especial, deberán acreditar como mínimo el tres por ciento (3%) de la capacidad transportadora fijada de su propiedad y/o de los socios, que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero a su nombre.	Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán acreditar como mínimo de su propiedad sobre el 20% de la totalidad de los vehículos que conforman la capacidad transportadora fijada, por cada clase de vehículos sin considerar el número de automotores vinculados. Se tendrá en cuenta los vehículos de propiedad de los socios, como propietarios o locatarios sin que supere el 10% de la capacidad transportadora fijada por el gobierno.
	Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.	Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección, adjuntando certificado de registro mercantil de los establecimientos de comercio donde se desarrolla la actividad
ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.	Organigrama con diferentes estructuras organizacionales como: estructura Administrativa, financiera y cantable, Estructura operacional, Estructura de seguridad vial, estructura de tecnología e informática, con sus respectivas funciones
	No especifica	Dentro de la estructura tecnológica e información se solicita que se haga control de la prestación de servicio de transporte especial a través de sistemas de posicionamiento global GPS.
	No especifica infraestructura física	La empresa debe demostrar que dispone de una infraestructura física adecuada para el desarrollo de las funciones de acuerdo con la estructura organizacional
DOCUMENTAL	Patrimonio Líquido de 300 SMMLV	Patrimonio líquido de 500 SMMLV
	No especifica copia de los contratos con la Dian	El ministerio de transporte emitirá a la Dian Copia de los contratos que soportan la capacidad transportadora para lo pertinente
	No especifica certificados de gestión.	Presentar certificado de gestión de calidad NTC- ISO-9001, Y NTC OHASA
ADMINISTRATIVO	No especifica Programa de control de sanciones	Programas de control de infracciones a conductores sobre las normas de tránsito y transporte

	No hace referencia a este tema	Vinculación y seguimiento a los conductores los cuales deben contar con un contrato laboral.
	El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv por persona.	El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 100 smmlv por persona, cuantía que deberá incluir el amparo de perjuicios inmateriales
OPERACIONAL	No hace referencia a este tema	Adulto acompañante en la prestación de servicio escolar, no aplica para la educación superior
	No hace referencia a este tema	Disponer de un sistema de comunicación bidireccional, entre la empresa, los conductores de los vehículos y los entes educativos.
	No hace referencia a este tema	condiciones generales de los vehículos, como salidas de emergencia y un sistema de aviso cuando estén totalmente cerrada, luces de señalización en el exterior de los vehículos, con activación en la apertura de puertas, cinturones de seguridad en todas las sillas, poseer dos puertas que garantice el acenso y descenso de los escolares.
	No hace referencia a este tema	Responsabilidad de las empresas y control operativo, hace referencia a la responsabilidad que se le impone a las empresas legalmente habilitadas como son: Revisión y mantenimiento preventivo Reporte de información Control de contratación del servicio

Fuente: los autores

De acuerdo con el Decreto 348 del 25 de febrero de 2015 los requisitos específicos para obtener la habilitación de la prestación de servicio de transporte público terrestre automotor especial son:

Normativos

- Solicitud dirigida al ministerio de transporte suscrito por el representante legal.
- Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.
- Registro mercantil donde se especifique domicilio principal.

Administrativos:

- Estructura organizacional de la empresa donde se evidencien la parte administrativa, contable y financiera, operacional, de seguridad vial, tecnológica e informática.
- Demostrar la infraestructura física definiendo las áreas destinadas para el funcionamiento de la estructura organizacional.
- Demostrar la que se tiene documentado los procesos y procedimientos para el funcionamiento de la organización.
- Programa de remoción del parque automotor.
- Programas de mantenimiento preventivo para el parque automotor.
- Indicadores de gestión como calidad de prestación del servicio, conductor por servicio prestado, kilómetros y tiempo recorridos, porcentaje del parque automotor propio y de terceros.

Documental

- Estados financieros básicos certificados de los dos últimos años con sus respectivas notas.
- Demostración del patrimonio líquido mínimo de 500 SMMLV.
- Certificados de gestión de acuerdo a la norma internacional NTC – ISO 9001 y NTC OSHAS.
- Comprobante de pago debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Automotor

- Instalación del sistema de posicionamiento global GPS
- Instalación de cámaras de seguridad dentro de los vehículos que prestan servicio escolar.
- Comunicación bidireccional entre conductor y empresa transportadora.

Luego de realizar el comparativo de los Decretos y determinar los requisitos aplicables para la habilitación de acuerdo al nuevo Decreto, a continuación se presenta la lista de chequeo que contiene los lineamientos para dicho proceso y refleja la documentación con la que cuenta la empresa y la faltante.

En este caso la organización deberá realizar la gestión pertinente para completar la documentación exigida por el Ministerio de Transporte con el fin de obtener su habitación en el año 2017.

Tabla 4. Lista de chequeo de requisitos

LISTA DE CHEQUEO DE REQUISITOS			
REQUISITOS PARA LA HABILITACION	SI	NO	EVALUACIÓN
Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscrito por el representante legal.	X		Este documento es redactado por la empresa dirigido al ministerio e transporte y firmado por el representante legal.
Certificado de Cámara de Comercio	X		Documento público
Registro mercantil	X		Documento público
Estructura organizacional	X		Se tiene la estructura básica pero se debe complementar de acuerdo al Decreto
Infraestructura física	x		Planos de distribución del área donde opera la organización
Procesos y procedimientos documentados		x	Implementación de sistemas de gestión
Programa de remoción del parque automotor.	x		Documento realizado por la organización de acuerdo a la ley y a sus políticas
Relación del parque automotor propio, de socios y de terceros	x		Falta la relación de los vehículos propios ya que la organización carece de estos.
Programas de mantenimiento preventivo para el parque automotor		x	Este programa está enfocado en los sistemas de gestión lo cual falta implementar
Indicadores de gestión		x	Sistemas de gestión, falta implementación.

Estados financieros básicos certificados	x		Documentos aprobados por la asamblea general.
Demostración del patrimonio líquido mínimo de 500 SMMLV.	x		Esta partida se evidencia en el balance general
Certificados de gestión de acuerdo a la norma internacional NTC – ISO 9001 y NTC OSHAS.		x	Falta implementación
Comprobante de pago		x	Se obtiene al momento de cancelar los derechos para la solicitud
Instalación del sistema de posicionamiento global GPS		x	Falta implementación
Instalación de cámaras de seguridad dentro de los vehículos que prestan servicio escolar.		x	Falta implementación
Comunicación bidireccional entre conductor y empresa transportadora.	x		Se cuenta con el recurso.

Fuente: Los Autores

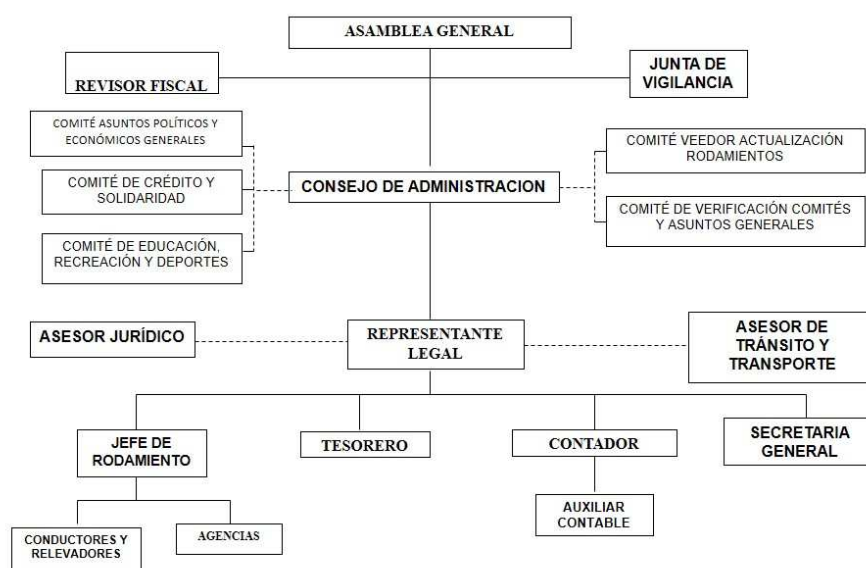
Actualmente, la cooperativa cuenta con los requisitos mínimos exigidos por el Decreto 174 de 5 de febrero de 2001, es decir debe realizar la implementación requerida por el Decreto 348 del 25 de febrero de 2015, de acuerdo con las diferencias expuestas anteriormente entre los Decretos y la lista de chequeo de los requisitos faltantes para dar trámite al proceso de habilitación don la nueva ley.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Al realizar el comparativo de los dos Decretos, se puede evidenciar que dentro de los objetivos uno de los cambios significativos con los que cuenta el Decreto 348 respecto al 174, es la reglamentación de la prestación del servicio público terrestre automotor especial, además de la habilitación de las empresas, por tal razón, se introduce dentro de las organizaciones solicitando

el cumplimiento de una estructura organizacional determinada por el Ministerio de Transporte y registrada en el Decreto como un requisito para la habilitación de la organización.

Como se menciona en la lista de chequeo, Cootransvu cuenta con una estructura organizacional la cual debe ser modificada, ya que no cuenta con todos los requisitos exigidos como se muestra en el siguiente organigrama suministrado por la Cooperativa.

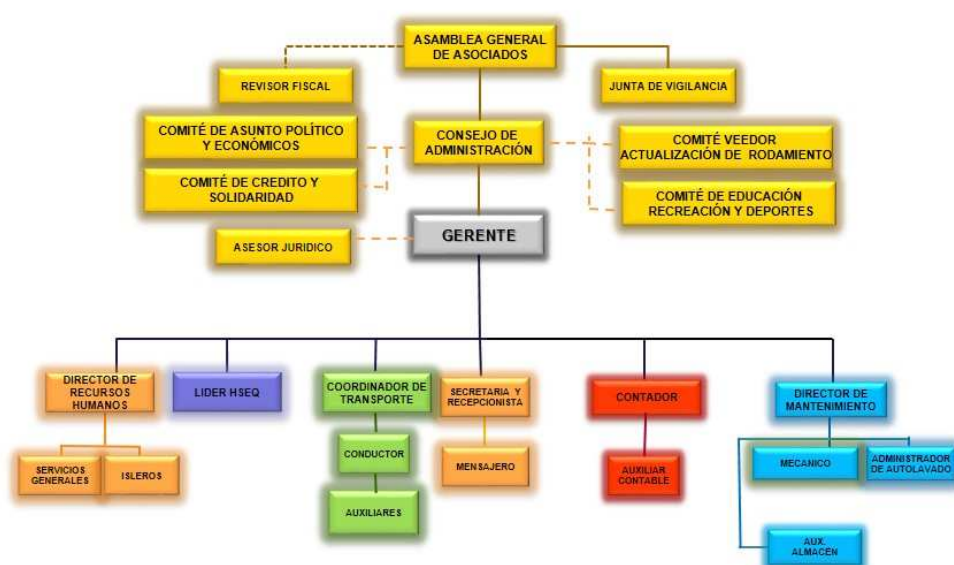


La estructura organizacional de la cooperativa de transportadores del valle de Ubaté, dentro de su organigrama, carece de la organización requerida por el Ministerio de Transporte, por lo que debe trabajar en la formalización de este requisito, aunque se evidencia una estructura administrativa y contable, operativa, falta la de seguridad vial, de tecnología e informática.

De igual forma no cuenta con los procesos ni procedimientos, manuales y demás parámetros para contar con las certificaciones de gestión necesaria para la habilitación, por lo que debe realizar una inversión con el fin de poder cumplir con los requisitos solicitados en el Decreto 348 del 25 de febrero de 2015.

Contando con los requisitos establecidos en el Decreto y el organigrama suministrado por la Empresa, procederemos a proyectar una estructura organizacional que acoge el cumplimiento de las norma determinadas en el decreto del estudio, como es la estructura administrativa contable y financiera, de seguridad vial, operacional y de tecnología de la información.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL PROPUESTA.



Dentro de la estructura organizacional propuesta, se puede evidenciar que al tener un departamento de recursos humanos, cumplimos con el control administrativo del personal; el líder HSEQ es el encargado de los procesos de gestión, su actualización y el manejo de los sistemas de información requeridos, los coordinadores de transporte junto con el área de mantenimiento tendrán un control operativo de la flota, la prestación del servicio y los programas de mantenimiento a través de los sistemas de posicionamiento global, la gerencia y el departamento de contabilidad llevarán los procesos financieros y contables de la organización.

PROCESOS ORGANIZACIONALES

La organización al implementar sistemas de gestión, con el fin de cumplir con los lineamientos establecidos por la ley, deberá organizar sus procesos en todas las áreas, de acuerdo a la estructura organizacional propuesta, algunos de los procesos que se deben gestionar son los siguientes.

- Proceso de HSEQ
- Recursos humanos
- PQRS y productos no conformes
- Prestación de servicio de transporte
- Mantenimiento

Entre otros.

Los cuales deben llevar inmersos su caracterización, los procedimientos, formatos a utilizar para el registro de cada actividad propuesta dentro del mismo, los indicadores de gestión para la medición de la eficiencia de cada uno, evaluaciones de desempeño y demás información que se requiera para la certificación de sus procesos ante las entidades competentes.

Luego de lograr obtener estos certificados de gestión la Cooperativa estaría cumpliendo con otros requisitos exigidos por la ley, que corresponden a los certificados de gestión de acuerdo a las normas internacionales NTC ISO 9001 y NTC OSHAS 18000, y los indicadores relacionados en el Decreto 348 del 25 de febrero de 2015.

DETALLE DE INVERSIÓN Y COSTOS ASOCIADOS

VEHICULOS

El Decreto 348 del 25 de febrero de 2015, dentro de sus requisitos en el capítulo II, capacidad transportadora, artículo 32 solicita que la empresas dedicadas al servicio de transporte de pasajeros terrestre automotor especial deben acreditar como mínimo el veinte por ciento (20%) de la capacidad transportadora fijada, de su propiedad, por cada clase de vehículos. Para demostrar este porcentaje el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta para las cooperativas, los vehículos de propiedad de los socios sin que supere el diez por ciento (10%).

Por esta razón Cootransvu al tener una capacidad transportadora fijada para 53 vehículos, y para tal efecto debe demostrar 5 vehículos de su propiedad, el cálculo de la inversión se hace teniendo en el precio promedio de los vehículos vinculados a la empresa por \$70.000.00 multiplicándolo por la cantidad de vehículos requeridos.

CERTIFICADOS DE GESTIÓN.

Respecto a los sistemas de gestión representados por la norma NTC- ISO9001 (Calidad), NTC OSHAS 1800 (seguridad y salud en el trabajo), como lo menciona el Decreto en Título III capítulo II, condiciones y requisitos en su artículo 19 literal 15, donde requiere estos certificados como requisito para la habilitación, para lo cual también se convierte en un parámetro de inversión por parte de Cootransvu, ya que al no contar con ellos se debe gestionar el gasto con el fin de cumplir lo solicitado.

Para este estudio se tendrá en cuenta una cotización formal suministrada por la sociedad Ascodis S.A.S, organización dedicada al asesoramiento y Outsourcing en sistemas de gestión y auditorías, que para este caso es la segunda, la cual tiene un costo de \$3.700.00 mensual antes de impuestos. Esta cotización fue presentada ante la Cooperativa de Transportadores del Valle de Ubaté.

SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL

El sistema de posicionamiento global de acuerdo a cotización enviada por la organización Seam Track, tiene un costo de \$280.000 por equipo, más la instalación del mismo por valor de \$35.000. Esta inversión sólo se realizará una vez ya que los equipos son de larga vida útil, garantizada por el proveedor hasta dos años por defectos de fábrica. De igual manera se debe incurrir en un costo adicional mensual que son los derechos por utilizar las plataformas WEP, con el fin de hacer los seguimientos y extraerlos beneficios que brinda el proveedor con un valor de \$45.000.

CONDUCTORES

Cootransvu por ser una cooperativa los vehículos que se encuentran afiliados son de los asociados, por tal razón estos realizan los aportes mensuales para el pago de las nómina y la seguridad social de los conductores. A partir de la compra de los vehículos que la cooperativa requiere para soportar su capacidad transportadora se debe contratar los conductores para operarlos. Dentro de los costos promedios de un conductor en la actualidad para la Cooperativa se encuentra en \$900.000 para lo cual se debe calcular la seguridad social que aporta el empleador en un promedio del 65% del salario.

MANTENIMIENTOS Y COMBUSTIBLES

De acuerdo con la información suministrada por el señor Fredy Leonardo Rodríguez asociado y miembro saliente del comité de vigilancia de Cootransvu, los mantenimientos preventivos que se realizan a los vehículos se hacen aproximadamente cada dos meses, con un costo promedio de \$250.000, por lo que se realiza el cálculo de estos valores por la cantidad de vehículos propiedad de la cooperativa, con el fin de estimar para el año 2016 el costo que debe asumir la empresa al tener la propiedad de los vehículos exigida por la ley, por otro lado se debe contemplar el promedio de consumo de combustible de los vehículos el cual se calcula en promedio en \$1.800.000, por vehículo.

GASTOS ADMINISTRATIVOS

Este valor se estima en los gastos por traslados, documentación, bonificaciones, impresiones documentales, papelería, gastos de representación y demás que se puedan incurrir durante el trámite para la gestión de la rehabilitación de la cooperativa ante el ministerio de Transporte.

A continuación se relacionan el cuadro que contiene el cálculo para el año 2016 de las inversiones y los costos asociados en que se debe incurrir para poder obtener la habilitación de Cootransvu de acuerdo con el Decreto 348 del 25 de febrero de 2015,

Tabla 5. CUADRO DE INVERSIÓN Y COSTOS GLOBAL

COSTOS PREVISTOS PARA LA HABILITACIÓN	
Vehículos	\$350.000.000,00
Certificados de gestión	\$44.400.000,00
Sistema de posicionamiento global	\$18.550.000,00
instalación GPS	\$1.855.000,00
Seguimiento GPS	\$28.620.000,00
Conductores	\$54.000.000,00
Seguridad social	\$35.100.000,00
Mantenimientos	\$7.500.000,00
Combustible	\$108.000.000,00
Provisión para imprevistos	\$2.046.000,00
Otros gastos administrativos	\$15.000.000,00
Total inversión	\$665.071.000,00

Nota: valor anual

Fuente: Los autores

Este cuadro contiene el valor de la inversión junto con sus costos y gastosa asociados, con el fin de realizar las proyecciones de sus estados financieros y poder determinar al impacto que genera al interior de la organización. De igual manera estos valores pueden variar de acuerdo a las condiciones del mercado y la toma de decisiones.

ESTADOS FINANCIEROS A 31 DICIEMBRE DE 2015

Tabla 6. Balance General

COOPERTIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE DE UBATE NIT:800211666-2 BALANCE GENERAL A 31 de diciembre de 2015			
	2015		2015
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Disponibles	\$ 105.220.117	Sobre giros	\$2.979.634
Inversiones	\$ -	Contratistas	\$16.500.000
Inventarios	\$ 50.776.045	Costos y gastos por pagar	\$5.360.896
Cuentas por cobrar	\$ 760.529.259	Proveedores	\$8.350.157
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	\$ 916.525.421	Retención en la fuente	\$369.226
		Retenciones y aportes de nomina	\$20.732.635
ACTIVO NO CORRIENTE		Multas sanciones y litigios	\$793.167
Propiedad planta y equipo		Exigibles por servicios de recaudo	\$3.080.148
Muebles y equipo de oficina	\$ 1.756.723	Remanentes por pagar	\$12.650.246
Equipo de computo y comunicaciones	\$ 9.924.717	Impuestos Gravámenes y tasas	\$1.313.564
Depreciación acumulada	-\$9.135.297	Obligaciones Laborales	\$67.596.998
Diferidos		Ingresos Anticipados	\$68.300
Gastos anticipados	\$ 32.147.022	Ingresos recibidos para terceros	\$113.282.028
Cargos diferidos	\$ 90.765.000	Diversos	\$37.054.712
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	\$ 125.458.165	Pasivos estimados y provisiones	\$11.119.944
TOTAL ACTIVO	\$ 1.041.983.586	TOTAL PASIVO CORRIENTE	\$301.251.655
		FONDOS SOCIALES Y MUTUALES	
			\$165.331.261
		TOTAL PASIVO	\$466.582.916
		PATRIMONIO	
		Aportes sociales	\$557.319.792
		Reservas	\$57.711.826
		Fondo de destinación específica	\$916.753
		Resultado del ejercicio	-\$26.590.930
		Resultado de ejercicios anteriores	-\$14.756.771
		Auxilios y donaciones	\$800.000
		TOTAL PATRIMONIO	\$575.400.670
		TOTAL PASIVO MAS PATRIMONIO	\$1.041.983.586

Fuente: Cootransvu

Realizando un diagnóstico del balance general de cooperativa de transportadores del valle de Ubaté, se puede observar que la empresa carece de activos no corrientes o fijos en especial de propiedad planta y equipo lo que significa que no cuenta con una garantía real para avalar sus futuras proyectos que requieran de apalancamientos por parte de alguna entidad financiera y sus activos corrientes se concentran en un 72% cuentas por cobrar respecto al total del activo.

Para dar solución o tener solvencia económica se debe generar un trabajo fuerte para recuperación de cartera y por ende obtener dinero para cubrir sus pasivos y realizar inversiones a corto y largo plazo, lo que sería muy favorable para la empresa ya que demostraría solidez y es una buena referencia cuando se solicite un préstamo ante una entidad financiera. Se sugiere que los socios inyecten más capital o soliciten préstamos para adquirir planta y equipo, ya que como se puede observar en el balance general carece de éste, siendo el objeto social de la empresa es el servicio de transporte no posee vehículos registrados en sus estados financieros.

Sus cuentas de pasivos reflejan una administración a corto plazo, lo que demuestra que no tiene una visión de inversión ya que estos son causados por la operación diaria de la actividad. Los pasivos a largo plazo están dados únicamente por los fondos que se tienen constituidos en la organización. No se evidencian obligaciones financieras ni otras partidas que reflejen un endeudamiento para la inversión.

El patrimonio refleja que la organización trae una pérdida constante de años anteriores, lo que se puede catalogar como un detrimento patrimonial. La organización por ser una cooperativa no requiere de obtener rendimientos en cara periodo fiscal: pero, tampoco su objetivo debe ser el déficit en los ejercicios anuales ya que esto puede causar que la organización sea poco competitiva respecto al sector y carezca de la facilidad para adquirir nuevos clientes, dificultando aún más las consecución de los recursos necesarios para operar.

ESTADO DE RESULTADOS

Tabla 7 Estado de Resultados

COOPERTIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE DE UBATE	
NIT:800211666-2	
ESTADO DE RESULTADOS	
A 31 de diciembre de 2015	
INGRESOS OPERACIONALES	
Gasolina motor oxigenada	\$250.574.131
Diésel	\$1.522.185.730
Productos de almacén	\$29.395.897
Menos devoluciones y descuentos	\$0
Servicio de transporte pasajero	\$17.846.300
Servicio social de salud	\$686.617.481
Devoluciones Rebajas y descuentos	-\$5.032.542
Administrativos y sociales	\$222.776.199
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	\$2.724.363.196
Costo de ventas	\$1.652.827.733
UTILIDAD BRUTA	\$1.071.535.463
Gastos de Administración	\$893.190.619
gastos de ventas	\$189.991.724
UTILIDAD OPERACIONAL	-\$11.646.880
INGRESOS NO OPERACIONALES	\$11.084.086
GASTOS NO OPERACIONALES	\$19.514.661
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	-\$20.077.455
Gastos de ejercicios anteriores	\$2.102.475
impuesto de renta y complementarios	\$4.411.000
EXCEDENTE O DÉFICIT DEL EJERCICIO	-\$26.590.930

Fuente: Cootransvu

Al analizar el balance de pérdidas y /o ganancias se puede observar que el resultado obtenido por la operación de la Cooperativa en el año 2015 arroja una pérdida de \$26.590.930 y se evidencia que para este mismo año sus ingresos por prestación de servicio de transporte son mínimos en

relación con los ingresos por venta de combustible, por lo que es un tema al cual se debe aportar mucho esfuerzo pues su objeto social está enfocado en el servicio de transporte de pasajeros. Por otro lado en su modalidad de servicio de transporte terrestres automotor de pasajeros especial, para la cual aplica el Decreto 348 del 25 de febrero de 2015, es un punto a tener en cuenta cuando se preste el proceso ante el Ministerio de Transporte para su Rehabilitación.

Tenido en cuenta lo anterior se recomienda realizar la inversión en los activos, ya que es un requisito legal para soportar la capacidad transportadora de la organización y su habilitación y adicional por que estos activos contribuirán a la generación de ingresos.

Para poder realizar las inversiones en activos fijos (vehículos) y los costos asociados para la habilitación según el Decreto, la cooperativa tendrá que buscar apalancamientos financieros y operativos, debido a que carece de los fondos necesarios para la inversión.

A continuación, se realiza una proyección del flujo de caja para el año 2016, donde se afectarán las diferentes partidas relacionadas con las inversiones, costos y gastos asociados, para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 19 del Decreto 348 del 25 de febrero de 2015.

Algunos costos y gastos se contemplaran para los 12 meses del año, pero en el tema de la inversión con la búsqueda de un apalancamiento financiero con aras a la adquisición de activos se proyecta partir del segundo semestre del año 2016, puesto que se deben someter a los análisis de riesgos realizados por las entidades financieras, las aprobaciones de la organización por el ente competente para la toma de decisiones, la consecución y tramites de los bienes adquiridos.

ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADOS

Para la proyección de los estados de resultados se tiene un objetivo para la utilidad de cero puesto que la meta para las utilidades las define la asamblea general o el consejo de administración.

Tabla 8. Proyección estado de resultados

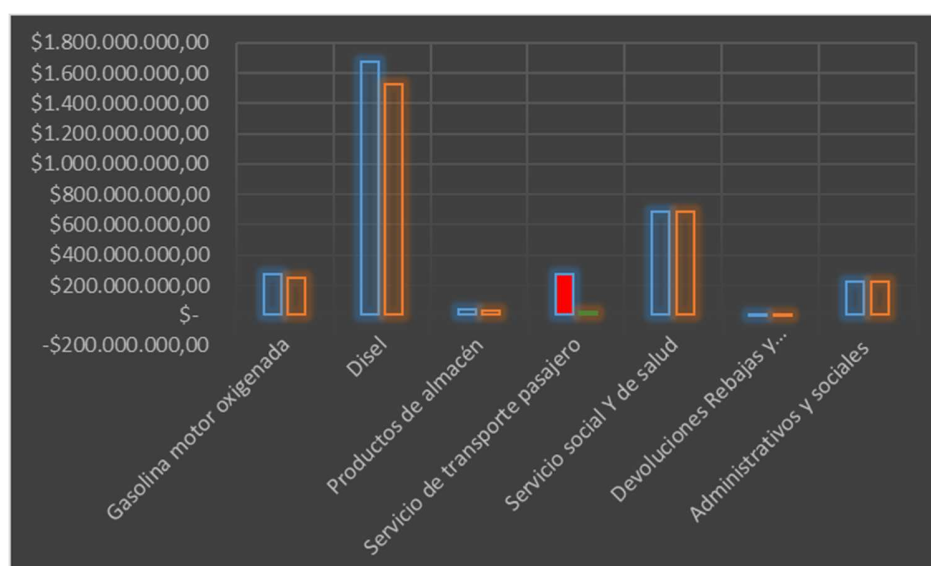
COOPERTIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE DE UBATE			
NIT:800211666-2			
ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO			
A 31 de diciembre de 2016			
			VARIACION PORCENTUAL
INGRESOS OPERACIONALES	2016	2015	
Gasolina motor oxigenada	\$275.631.544	\$250.574.131	10%
Diésel	\$1.674.404.303	\$1.522.185.730	10%
Productos de almacén	\$32.335.487	\$29.395.897	10%
Servicio de transporte pasajero	\$276.342.585	\$17.846.300	1448%
Servicio social Y de salud	\$686.617.481	\$686.617.481	0%
Devoluciones Rebajas y descuentos	\$5.032.542	\$5.032.542	0%
Administrativos y sociales	\$222.776.199	\$222.776.199	0%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	\$3.163.075.057	\$2.724.363.196	16%
Costo de ventas	\$1.862.173.733	\$1.652.827.733	13%
UTILIDAD BRUTA	\$1.300.901.324	\$1.071.535.463	21%
Gastos de Administración	\$996.215.619	\$893.190.619	12%
Gastos de ventas	\$224.991.724	\$189.991.724	18%
UTILIDAD OPERACIONAL	\$79.693.981	\$11.646.880	-784%
GASTOS FIANCIEROS	\$71.263.406	\$0	
INGRESOS NO OPERACIONALES	\$11.084.086	\$11.084.086	0%
GASTOS NO OPERACIONALES	\$19.514.661	\$19.514.661	0%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	\$0	\$20.077.455	-100%
Gastos de ejercicios anteriores	\$0	\$2.102.475	-100%
Impuesto de renta y complementarios	\$0	\$4.411.000	-100%
EXEDENTE O DEFICIT DEL EJERCICIO	\$0	\$26.590.930	-100%

Fuente: Cootransvu y los Autores

Para la proyección del estado de resultado se estima un incremento en ventas del 10% para los combustibles y los productos de almacén, ya, que estos dentro del apalancamiento operativo

ayudarán a sustentar los gastos causados por el proceso de habilitación de acuerdo al Decreto 348. Por otro lado se realiza una inversión de activos fijos con la adquisición de vehículos para la operación lo cual también hace parte de lo reglamentado por el Ministerio de Transporte a través del Decreto objeto del estudio. De esta manera, la Cooperativa podrá incrementar sus ventas en servicio de transporte y amortigüe la carga financiera, a la que se propone de \$350.000.000 para la compra de activos. Como se puede observar la variación porcentual en la partida: servicio de transporte pasajeros, se incrementa en un 1448% lo que respaldada también su objeto social, sin embargo la cooperativa deberá trabajar fuerte en el incremento de sus ventas a nivel del servicio de transporte, ya que siendo este su objeto social debería ser la partida más elevada en su estado de resultados. A continuación, se presenta la gráfica que donde se evidencia la magnitud de sus cuentas en ingresos operacionales.

Gráfica 2 Ingresos operacionales.



Fuente: Los Autores

En este grafico se puede evidenciar la magnitud de sus cuentas de ingresos o ventas y se respectiva proyección, se resalta el servicio de transporte ya que es una de las cuentas más bajas del estado de resultados.

Este incremento en ventas soporta parte de la carga financiera, los gastos de administración y de ventas que se incrementan en un 30% y costo de ventas en un 13%, debido a la proyección estimada.

Grafico 3. Crecimiento costos y gastos.



Fuente: Los Autores.

En esta proyección se busca el objetivo del punto de equilibrio con el fin de determinar los crecimientos en las diferentes partidas y poder cubrir la inversión, los costos y los gastos que Cootransvu debe realizar para cumplir con los requisitos mínimos para la habilitación con el Decreto 348 del 25 de febrero de 2015.

INDICADORES FINANCIEROS

1.- Capital de trabajo.-

(Activo corriente - Pasivo corriente)

\$ 916.525.421	<== Activo Corriente
\$ 301.251.655	<== Pasivo Corriente
<u>\$ 615.273.766</u>	

Este resultado muestra que la empresa tiene más activos que deudas en el corto plazo, que el activo es mayor que el pasivo y que si la empresa paga todas sus deudas de corto plazo le quedará (\$615.273.766). Este resultado indica que la empresa cuenta con dinero suficiente para utilizar en la gestión general de sus negocios.

2.- Indicadores de Liquidez:

A).- **Liquidez corriente.**- Compara el Activo corriente con el Pasivo corriente.

(Activo Corriente / Pasivo Corriente)

\$916.525.421	<== Activo Corriente
\$ 301.251.655	<== Pasivo Corriente
<u>3,04</u>	

Representa la liquidez corriente que tiene la empresa y se define de la siguiente manera, por cada peso de deuda tiene (3,04) Pesos de activos corrientes para respaldar el pasivo corriente.

B).- **Prueba Ácida.**- Permite conocer el grado de liquidez que tiene la empresa, considerando el dinero en caja y bancos.

(Activo Corriente - Inventarios) / Pasivo Corriente

916.525.421	<== Activo Corriente
50.776.045	<== inventarios
301.251.655	<== Pasivo Corriente
2,87	

Por cada unidad monetaria de deuda la empresa tiene 2,87 pesos para afrontar el pasivo corriente sin tener en cuenta los inventarios.

3.- ÍNDICADORES DE SOLVENCIA ECONÓMICA

A).-Endeudamiento a corto plazo.-

(Pasivo corriente / Patrimonio)

301.251.655	<== Pasivo Corriente
575.400.670	<== Patrimonio
0,52	

Los resultados indican que la empresa tiene capacidad de endeudamiento siempre que sus deudas sean inferiores al patrimonio líquido.

B).- Endeudamiento.-

(Total Pasivo / Activo)

466.582.916	<== Pasivo
1.041.983.586	<== Activo
0,45	

Este índice refleja la relación entre el activo total y el pasivo total e indica que las deudas comprenden el 45% del capital propio.

C).- Endeudamiento total o patrimonial.-

(TOTAL PASIVO / PATRIMONIO)

$$\frac{466.582.916,00}{575.400.670,00} = 0,81$$

<== Total Pasivo
<== Patrimonio

Este nos indica que la empresa tiene el 81% de su capital bruto empleado en endeudamiento a corto y largo plazo, lo que significa poca capacidad para los apalancamientos financieros ya que a nivel de riesgo la organización cuenta con muy poco respaldo patrimonial que represente una garantía para el cumplimiento de futuras obligaciones.

4.- ÍNDICADORES DE EFICACIA

A) Margen bruto

Utilidad Bruta/Ventas Netas*100

$$\frac{1.071.535.463,00}{2.724.363.196,00} = 39,33\%$$

<== Utilidad Bruta
<== Ventas netas

La entidad por cada peso realizado en ventas Posee 0,39 pesos para cubrir gastos operacionales y de ventas, impuestos e imprevistos.

B) Rentabilidad sobre ventas

Formula: Utilidad Neta/Ventas Netas*100

$$\frac{-20.077.455,00}{2.724.363.196,00} = -0,74\%$$

<== Utilidad Neta
<== Ventas netas

Se logra interpretar que la entidad utiliza mucho recurso en gastos operacionales y de ventas, superando la rentabilidad del 39% que genera la operación de su negocio por este motivo su rentabilidad es negativa, se debe realizar gestión en la administración de sus costos y gastos.

C) Rentabilidad sobre activos

Utilidad Bruta/Total Activos

1.071.535.463,00 <== Utilidad Bruta

1.041.983.586,00 <== Activo Total

102,84%

Se logra interpretar que la entidad presenta unos beneficios netos del 102.84% relacionando la utilidad bruta respecto al total de sus activos, sin embargo, teniendo en cuenta el índice de rentabilidad sobre las ventas, podemos confirmar que la organización cuenta con un alto nivel de gastos y costos de ventas ya que al obtener una rentabilidad sobre sus activos tan elevada la organización arroja déficit en el ejercicio.

D) Rentabilidad sobre Patrimonio

Utilidad Neta/Total Patrimonio

-20.077.455,00 <== Utilidad Neta

575.400.670,00 <== Patrimonio Total

-3,49%

De acuerdo a este índice la entidad no está generando rentabilidad a sus accionistas teniendo en cuenta que no genera utilidad después de ingresos, egresos e impuestos.

Teniendo en cuenta los indicadores anteriormente analizados podemos concluir que la organización para poder adquirir algún apalancamiento financiero debe contar con un respaldo patrimonial, o con la contribución de los asociados con el fin de respaldar la obligación, ya que

como se evidenció con los índices la cooperativa no tiene ninguna garantía real que garantice o respalde una obligación financiera de la magnitud que se propone en el estudio.

CONCLUSIONES

Con la culminación de esta entrega se pudo profundizar sobre temas referentes a prestación de servicio de transporte público especial.

Se realizó un comparativo entre los decretos 174 de 2001 y decreto 348 de 2015 y así poder analizar qué beneficios y costos se tiene con la implementación de los requisitos establecidos en el nuevo decreto y que es de obligatorio cumplimiento para las organizaciones existentes así como para las nuevas que se quieran habilitar en esta modalidad de transporte público terrestre automotor.

Al finalizar este proyecto se identificaron los cambios que se realizaron con la creación del decreto 348 de febrero 2015, tales como beneficios y costos que implicaba la nueva estructura organizacional para llevar a cabalidad todo los cambios que exigía esta ley. Se pudo identificar cuáles serían las consecuencias financieras con la implementación de los nuevos lineamientos establecidos en el decreto objeto de estudio, lo cual, para el caso de Cootransvu, le aporta en temas organizacionales y de crecimiento. A pesar de que se requiere de una inversión considerable, la empresa puede obtener mayores beneficios como la adquisición de activos fijos que ayudaran al crecimiento en sus ventas por servicio de transporte. Además, como un respaldo financiero para la búsqueda de apalancamientos financieros para futuros proyectos.

Se evidencio que aun que la empresa tiene algunos indicadores financieros fuertes, para temas de endeudamiento es muy débil, pues carece de garantías reales que puedan soportar un crédito de la magnitud que se propone en el proyecto, por lo que se recomienda que los asociados como avalistas respalden esta obligación.

Esta inversión se debe realizar en lo corrido del año 2016 pues el plazo máximo para la radicación de la documentación ante el Ministerio de Transporte es hasta el día 25 de febrero del año 2017,

por esta razón la proyección se realizó solo para medir el impacto que genera la implementación para este año.

Por otro lado la cooperativa debe trabajar en el crecimiento de sus ventas para lo relacionado en el servicio de transporte publico especial, ya que siendo su objeto social esta partida presupuestal es muy baja, por lo que no demuestra que su objeto se esté desarrollando.

También fue de beneficio propio el llevar a cabo este proyecto ya que adquirimos experiencia en cómo debe trabajar un gerente en una toma de decisión gerencial, ya que se debe evaluar este tipo de implementaciones para calcular el pacto económico que tendrá que asumir la empresa y se deben diseñar estrategias para que todo sea favorable para la entidad.

BIBLIOGRAFIA

Avello Vives, N. (2015). Acoltes. (L. Sanchez, Entrevistador)

Botero B, M. (5 de Abril de 2012). *Gerencie.com*. Obtenido de <http://www.gerencie.com/la-estructura-de-costos-de-un-negocio.html>

Cervera Martinez, J. (2015). *La Transición A Las Nuevas Normas ISO 9000: 20000 Y Su Implementación*.

Charles T, H. (2007). *Contabilidad de costos 2007*.

Congreso de la Republica. (1993). *LEY 105*. Bogota.

Fayol , H. (2002). *Fundamentos de la Administración Conceptos Esenciales y Aplicaciones* .

Giménez Rodriguez, T. (2009 /2010). *Sistemas de Posicionamiento Global*.

Ministerio de Transporte. (2015). Decreto 348. Bogota, Colombia.