

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL ESTABLECIMIENTO DE
LA LINEA DE TRANSPORTE DE CARGA EN LA COOPERATIVA
SAN JUAN DEL CORDOBA, CIENAGA-MAGDALENA**

**ZURIA ARIZA CAMARGO
HIROMAYRIS MARTINEZ CABRERA**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS
SANTA MARTA
2000**

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA EL ESTABLECIMIENTO DE
LA LINEA DE TRANSPORTE DE CARGA EN LA COOPERATIVA
SAN JUAN DEL CORDOBA, CIENAGA-MAGDALENA**

**ZURIA ARIZA CAMARGO
HIROMAYRIS MARTINEZ CABRERA**

**Proyecto de memoria de grado presentado como requisito
parcial para optar al título de Administrador de Empresas**

**Director
JUAN ETELBERTO SEPULVEDA ORREGO
Especialista en Gerencia de Mercado**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS
SANTA MARTA
2000**

**“ LOS JURADOS EXAMINADORES DEL TRABAJO DE TESIS, NO
SERÁN RESPONSABLES DE LOS CONCEPTOS E IDEAS
EMITIDOS POR SUS AUTORES”**

Nota de aceptación



A large, stylized handwritten signature in black ink, written over a horizontal line.

Presidente del Jurado

Guillermo Medina
Jurado

Jurado

Dedico a Dios todopoderoso y Omnipotente, porque me iluminó el camino para seguir adelante, brindándome sabiduría y paciencia en todo momento.

Mi madre Cecilia Camargo, por todo su amor y el gran esfuerzo, dedicación y apoyo en cada instante de mi vida, gracias por todo.

Mi padre Alcides Ariza (QEPD), desde allá en la gloria de señor me dio fuerzas para avanzar.

Mis abuelos Olivia Osorio (QEPD) y José Ariza, con quienes siempre he contado incondicionalmente.

Mi abuela Alina Cervantes, alguien muy especial que me dio ánimo para continuar con el proyecto.

Mis tías Deris, Libia y Rocío Ariza, por la comprensión y colaboración prestada.

Mis primos por su buen sentido del humor que me motivaron todo el tiempo.

Mis amigas Deyis, Dana y Liliana, quienes siempre me han apreciado.

Mis amigos Fernando, Lourdes y Ligia, por su espíritu de colaboración y servicio que me brindaron.

Mis tíos Boris Alexis, a quien aprecio mucho por todo lo que me enseña.

Mi amigo y docente Juan Etelberto Sepúlveda Orrego, por su dedicación y colaboración para la realización del proyecto en mención.

Mi amigo Eubaldo Bravo, por su colaboración incondicional.

Zuria Ariza Camargo.

A mi hijo Santiago Alexander Valencia Martínez por convertirse en el motor de mi vida.

A mi madre, Dennys María Cabrera, por su apoyo, consejos, el regaño a tiempo y por enseñarme lo que es dar todo por un hijo. Gracias te quiero mucho.

A mi esposo, Jhon James Valencia González por su amor, cariño, comprensión y por haber permitido que ocupara el tiempo que le pertenecía.

A mi hermana Alix T. Martínez Cabrera, por su colaboración y tiempo dedicado a mi hijo las veces que yo no estuve.

A mi abuelo Humberto Cabrera Paz, por su apoyo y colaboración.

A mi padrino, Gerardo Blandón Ospina, quien más que eso se ha convertido en padre y amigo. Gracias.

Al profesor y amigo Juan Etelberto Sepúlveda Orrego, por su orientación y dedicación para la obtención de este triunfo. Gracias por su tiempo y éxitos.

Hiromayris Martínez Cabrera.

AGRADECIMIENTOS

El presidente de los autores expresan sus agradecimientos por el apoyo y colaboración recibida para el desarrollo de este proyecto a las siguientes personas y entidades:

A la Universidad del Magdalena.

A los profesores del Programa de Administración de Empresas, Universidad del Magdalena.

Oscar Humberto García Administrador de Empresas, Director Programa de Administración de Empresas de la Universidad del Magdalena.

Claudia Gómez Barrera, Monitora Programa Administración de Empresas.

Alberto Montenegro Mozo, Licenciado en área de Ciencias Agropecuarias. Docente Universidad del Magdalena.

Luis Antonio Molina Hernández, Licenciado en Ciencias Sociales y Económicas. Docente Universidad del Magdalena.

José Luis González, Economista y Docente Universidad del Magdalena.

Remberto Ortega Miranda Economista, Gerente de **DITRANSA**.

Joiver Vargas Martínez, técnico profesional en comercio Internacional. Funcionario de Ditransa

Fabián Escobar, Gerente de Cooperativa de Transportadores San Juan del Córdoba, "**COOTRACOR**".

Orlando Camargo Contador Público, Revisor Fiscal **COOTRACUR**.

Libia Ariza Osorio, Contadora Pública **ASOPROBAN**.

Deris Ariza Osorio, funcionaria **ASOPROBAN** y **GUINEO**.

Mónica Blandón Cabrera, auxiliar contable Cooperativa Transportadores del Magdalena, **"COOTRANSMAG"**.

Funcionarios Ministerio de Transporte, sede Magdalena.

A todas aquellas personas que de una u otra manera colaboraron en la realización del presente estudio.

2203
EA
00125

CONTENIDO

	PÁG.
1. PRESENTACIÓN.	20
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	22
1.2 ANTECEDENTES.	23
1.3 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.	26
1.3.1 Conformación y reconocimiento de una cooperativa.	27
1.3.2 Las cooperativas como empresas.	30
1.3.3 Estructura de la empresa cooperativa.	30
1.3.4 EL TRANSPORTE.	34
1.4 JUSTIFICACIÓN.	35
1.5 OBJETIVOS.	36
1.5.1 Objetivo general.	36
1.5.2 Objetivos específicos.	37
1.6 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS.	38
1.6.1 Hipótesis central.	38
1.6.2 Hipótesis de la investigación.	38
1.7 DISEÑO METODOLÓGICO SEGÚN LA NATURALEZA DE LA INVESTIGACIÓN.	39
1.7.1 Selección y medición de las variables.	41
1.7.2 Determinación del espacio temporal y geográfico.	42
1.7.3 Formas de observar la población.	42
1.7.4 Técnicas o instrumentos utilizados en la recolección de información.	43

CB 029810

1.7.4.1	Recolección de información.	43
1.7.4.2	Técnicas de procedimientos de análisis.	44
1.8	LIMITACIONES.	44
1.9	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.	46
1.10	ACTIVIDADES DE CRONOGRAMA.	47
1.11	PRESUPUESTO.	49
2.	ESTUDIO DE MERCADO.	50
2.1	DEFINICIÓN DEL SERVICIO.	50
2.2	CLASIFICACIÓN.	51
2.3	MARCA,	51
2.4	ANÁLISIS DE LA DEMANDA.	51
2.4.1	Distribución geográfica del mercado de consumo.	51
2.4.2	Comportamiento histórico y proyección de las demandas.	52
2.4.3	Tabulación de datos de fuentes primarias.	57
2.4.3.1	Cuestionario de diagnóstico.	57
2.4.3.1.1	Conclusión del análisis de las respuestas obtenidas de la fuente primaria.	57
2.5	Análisis de la oferta.	58
2.6	Análisis de precios.	59
3.	ESTUDIO TÉCNICO.	60
3.1	DESCRIPCIÓN DEL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO.	60
3.1.1	Despacho del vehículo.	60
3.1.1.1	Solicitud del servicio.	60
3.1.1.2	Orden de cargue.	61
3.1.1.3	Remesa de carga.	61
3.1.1.3.1	Procedimiento en la elaboración de la remesa.	62
3.1.1.4	Manifiesto de carga.	65
3.1.1.5	Comprobante de Egreso.	75



3.1.1.6	Vale de instrucciones.	75
3.2	VALORACIÓN ECONÓMICA	75
3.2.1	Costo de Inversión Fija.	75
3.2.1.1	Equipo de Oficina.	77
3.3	ESTRUCTURA DEL CAPITAL DE TRABAJO.	77
3.3.1	Gastos Generales.	79
3.3.2	Costo de Depreciación.	80
3.4	LOCALIZACIÓN.	81
4.	ASPECTOS ORGANIZACIONALES.	82
4.1	ASPECTOS LEGALES.	85
4.1.1	Condiciones en materia de organización.	85
4.1.2	Condiciones de carácter técnico.	88
4.1.3	Condiciones en materia de seguridad.	90
4.1.4	Condiciones de carácter financiero y de origen de los recursos.	93
4.1.5	Seguros.	94
4.1.6	Trámite.	94
4.1.7	Vigencia.	95
4.1.8	De la prestación del servicio.	96
4.1.8.1	Disposición General.	96
4.1.8.2	Vinculación y desvinculación de vehículos.	96
4.1.9	Registro Nacional de Transporte de carga.	99
4.1.10	Requisitos de afiliación.	101
5.	ESTUDIO FINANCIERO.	103
5.1	INGRESOS.	103
5.2	CLASIFICACIÓN DE LOS COSTOS.	104
5.3	PLAN DE PAGO DEL CRÉDITO.	106
5.4	BALANCE GENERAL.	108
5.5	ESTADO DE EXCEDENTES Y PÉRDIDAS.	111

5.6	FLUJO DE FONDOS PROYECTADOS.	113
5.7	EVALUACIÓN FINANCIERA.	116
5.8	EVALUACIÓN ECONÓMICA.	116
6.	CONCLUSIONES.	117
7.	RECOMENDACIONES.	118
	BIBLIOGRAFÍA	119
	ANEXOS.	121

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No. 1. Análisis cronológico del ingreso corriente generado por el transporte terrestre de banano.	53
Cuadro No. 2. Análisis cronológico del ingreso real generado por el transporte terrestre de aceite.	54
Cuadro No. 3. Análisis cronológico del ingreso corriente generado por el transporte terrestre de banano.	55
Cuadro No. 4. Análisis cronológico del ingreso real generado por el transporte terrestre de aceite.	56
Cuadro No. 5. Costo de vehículos para la prestación de servicio de transporte de carga.	76
Cuadro No. 6. Inversión en muebles y equipos de oficina.	77
Cuadro No. 7. Costo de servicios laborales.	78
Cuadro No. 8. Costo de suministros varios.	78
Cuadro No. 9. Costo de gastos generales.	79
cuadro No. 10. Costo de depreciación.	80
Cuadro No. 11. Ingresos brutos estimados.	104
Cuadro No. 12. Estructura del costo fijo.	105
Cuadro No. 13. Costos financieros.	105
Cuadro No. 14. Estructura del costo variable.	106

Cuadro No. 15. Plan de pago de crédito. 107

Cuadro No. 16. Flujo de fondos proyectado. 115

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Planta Técnica de COOTRACOR.	133
Figura 2. Señor Fabián Escobar. Gerente de la Cooperativa de Transportadores San Juan del Córdoba, Ltda..	134
Figura 3. Secretaria de Gerencia de COOTRACOR.	135
Figura 4. Tesorero de la Cooperativa de Transportadores San Juan del Córdoba.	136

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Formato del cuestionario de encuesta.	122
Anexo B. Relación de empresas de transporte de carga.	123
ANEXO C. Resolución 000212 tabla de fletes.	124
Anexo D. Formato de solicitud del servicio.	125
Anexo E. Formato de orden de cargue.	126
Anexo F. Formato de la remesa de carga.	127
Anexo G. Formato de manifiesto de carga.	128
Anexo H. Formato del Comprobante de Egresos.	129
Anexo I. Formato del vale de instrucciones.	130
Anexo J. Fotografías instalaciones y funcionarios de COOTRACOR.	131

GLOSARIO

AGENTE DE CARGA: Es la persona natural o jurídica especializada en la coordinación de operaciones de transporte, en representación del propietario de la carga y/o del transportador.

CARTA DE PORTE. Es el documento que ampara el traslado de una mercancía entre un origen y un destino determinado, bien sea por vía aérea o terrestre.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. Documento que prueba el recibo de las mercancías por parte del naviero, para ser trasladadas a un destino determinado.

CONSIGNATARIO. Persona autorizada para recibir la mercancía en destino, en representación propia o de un tercero.

EMBALAJE. Elemento diseñado con el propósito de proteger la mercancía de los riesgos inherentes al transporte, manejo y almacenamiento.

EMBARCADOR. Persona que entrega las mercancías al transportador o a su representante para el transporte.

EMPAQUE. Recipiente que contiene el producto, diseñado con fines comerciales de presentación e información para el consumidor.

ESTIBA. Traslado de la mercancía desde el gancho del buque hasta la bodega o cubierta de éste, con el fin de organizarlas para su transporte.

FACTOR DE ESTIBA. Volumen que ocupa un producto por cada unidad de peso (Mts 3/ton).

ITINERARIO. Lugares de origen, destino y de escala que comprende una ruta determinada.

LISTAS DE EMPAQUE. Relación detallada del contenido de cada una de las cajas, paquetes o embalajes que conforman cada despacho.

PESO BRUTO. Peso de las mercancías con su respectivo empaque y embalaje.

PESO NETO. Peso de la mercancía sin tener en cuenta su embalaje. En algunos países no se tiene en cuenta tampoco el empaque.

TARIFA BÁSICA. Valor específico de transporte para un producto determinado entre dos áreas geográficas, por cada unidad de peso de volumen.

TIEMPO DE TRÁNSITO. El tiempo que demanda el transporte y demás labores complementarias requeridas para trasladar una mercancía de origen a destino.



1. PRESENTACIÓN

El desarrollo de la industria del transporte ha sido increíblemente rápido, la primera noticia de un vehículo autopropulsado provino de China en el siglo XV; durante todo el siglo XVII circularon insistentes rumores en Europa y Asia de un vehículo autopropulsado pero del único que constaba veracidad era del carro movido por una turbina construido en 1665.

Entre 1875 y 1900 la industria del transporte norteamericano surgió con una gran competitividad adquiriendo fábricas en diferentes países. En América Latina el desarrollo de las vías son la base del crecimiento económico de la región, desde los años 60's con la creación de los BANCOS INTERNACIONALES DE FOMENTO, BID, Banco Interamericano de Desarrollo y BIRF, Banco Internacional para la Reconstrucción y el Fomento; estos países han utilizado el crédito externo para la instalación y adecuación de carreteras, puentes, aeropuertos, entre otros, destacándose países como Brasil y México que han desarrollado numerosos planes de infraestructura de este tipo aumentando su

participación en el valor agregado de los transportes en América Latina.

El transporte como motor de desarrollo en Colombia, ha sido estudiado, evaluado y proyectado en todos los planes de desarrollo, con algunos planteamientos, entre otros, la recuperación y habilitación de importantes vías de comunicación y la obtención de acuerdos con países limítrofes para facilitar el transporte por carretera. Igual que el comercio, el transporte es indispensable para la modernización del país y la superación de cuellos de botella en el desarrollo. De nada sirve aumentar la producción de cualquier sector de la economía sino existen los medios físicos para distribuir los bienes. Por esta razón se requiere un transporte ágil, eficiente, sobretodo en el caso de los productos agrícolas y de la industria de los alimentos, los cuales por su carácter perecedero deben llegar prontamente a los centros de consumo.

Las cooperativas no parecen tan distantes en el tiempo. EL hecho de ser la empresa cooperativa el instrumento mediante el cual se comparten los esfuerzos individuales de los miembros de una sociedad con el ánimo de satisfacer necesidades comunes, resultan éstas como el principal radio de acción oportuno.

Basados en lo antes expuesto se busca determinar la viabilidad económica del transporte terrestre automotor de carga como posible alternativa de desarrollo de la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES SAN JUAN DEL CÓRDOBA LTDA.**, del municipio de Ciénaga, analizando los aspectos económicos y su influencia en la localidad mencionada. El transporte de carga consiste en el traslado de mercancías en cantidades y/o volúmenes a través de camiones sencillos cuya capacidad abarca hasta las 10 toneladas, caracterizado por la existencia de un remitente y un destinatario.

11.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El municipio de Ciénaga, localizado en el departamento del Magdalena es el eje central de la zona bananera que corresponde a esta parte del país. Dicha característica hace que los productores de la fruta de la región, al igual que la planta procesadora de aceite, requieran continuamente el servicio de transporte de carga para trasladar su producto al puerto de la ciudad de Santa Marta y a las sedes, bodegas y demás empresas que se encargan de su comercialización dentro y fuera del país.

Por todo lo anterior, surgen a continuación dos interrogantes:

1. **¿Cuál es la factibilidad económica que pueda traer para la COOPERATIVA SAN JUAN DEL CÓRDOBA, LTDA. La instalación del servicio de transporte de carga?**

2. **¿Qué beneficios traería en el aspecto económico y social al municipio de Ciénaga la implantación de este servicio?**

1.2 ANTECEDENTES.

A la planeación y el transporte por carretera se le dio un orden institucional cuando se crea en el gobierno del general Rafael Reyes, el **MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS**. Este despacho público llevó a cabo la construcción de las primeras carreteras nacionales, para 1914 se contaba con cerca de 600 Km., de vías, entre las que se destaca la Central del Norte.

Hacia 1930 se tenía cerca de 5700 Km., de carretera, que buscaba responder a la creciente necesidad del transporte automotor. Seguidamente, en 1931, se aprobó el primer **PLAN DE CARRETERAS NACIONALES** a través de la ley 88.

Como consecuencia de la desconexión de las diferentes zonas del país, nació la LEY DE TRANSPORTE en 1949, la cual asignó el 12% de las cuentas corrientes a las carreteras de las cuales el 30% iba a red troncal y 70% para los departamentos, atomizándose los recursos y los proyectos.

En 1960 comenzó la interconexión de la red troncal y se creó el FONDO DE CAMINOS VECINALES (F.C.V.) que se encargaría de construir las llamadas " vías de penetración". Para la financiación de las carreteras en 1967 se estableció el impuesto a los combustibles de destinación específica al tiempo que se creaba el **FONDO NACIONAL VIAL** que administraría dichos recursos.

Más tarde, aparece el DECRETO 1452 en donde se define la actividad transportadora de carga como el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el acarreo de cosas y bienes de un lugar a otro en vehículos automotores, se define un concepto similar para el transporte municipal con el DECRETO 1787, el transporte de carga se prestaba a través de empresas constituidas por personas jurídicas.

En 1993 se reglamenta la LEY 105 o LEY **ORGÁNICA DEL TRANSPORTE** por medio de la cual se dictan disposiciones básicas

sobre el transporte, se determina que el gobierno nacional expedirá el **ESTATUTO NACIONAL DE TRANSPORTE y el CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO.**

Aparece la LEY 336 en 1996 por medio de la cual se dicta el **ESTATUTO NACIONAL DE TRANSPORTE** y se regula de manera general los diferentes tipos de transporte.

En 1998 se reglamenta el DECRETO 1554 de **SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA**, teniendo como objeto la habilitación de las empresas de transporte terrestre automotor de carga y la prestación por parte de ella de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico.

En la actualidad el servicio público terrestre automotor de carga, contemplado en el DECRETO 1554 de 1998 se encuentra en estudio a través de un proyecto de ley del Ministerio de transporte, en el Congreso de la República con el fin de modificar algunas disposiciones al respecto.

Cabe anotar que el servicio de carga en Colombia ha sido prestado durante 60 años por la Compañía **SÁNCHEZ POLO**, destacándose así

como su pionera, y en segundo lugar, **BOTERO SOTO** con 50 años de servicios.

En estos momentos el municipio de Ciénaga no cuenta con una empresa de ésta índole, ya que éstas se encuentran ubicadas en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, prestando sus servicios y cubriendo a la vez la demanda del mismo en el área correspondiente a Ciénaga y municipios circunvecinos.

1.3 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

En la época actual y dado al desarrollo al que está sometida nuestra sociedad, al cooperativismo se le tiene como la solución a grandes males, a los múltiples problemas de la mayoría, como medio para acabar con la especulación a que están sometidos productores y consumidores.

Una cooperativa es una empresa de carácter asociativo en la cual los trabajadores o los usuarios, según el caso, son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios para

satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

Se presume que una empresa asociativa no tiene ánimo de lucro, si reúne los siguientes requisitos:

- ▣ Establecer la irrepartibilidad de las reservas sociales, y en caso de liquidación, la del remanente patrimonial.

- ▣ Que destine sus excedentes a la prestación de servicios de carácter social, al crecimiento de sus reservas y fondos, y a reintegrar a sus asociados parte de los mismos en proporción al uso de los servicios o a la participación en el trabajo de la empresa, sin perjuicio de amortizar los aportes y conservarlos en su valor real.¹

1.3.1 Conformación y reconocimiento de una Cooperativa. Un individuo o grupo promotor identifican una necesidad y la proponen. Se agrupan e identifican necesidades, práctica o acción y filosofía. Se hacen investigaciones en torno a la situación económica del sector y de los futuros asociados, se

¹ LEGISLACIÓN COOPERATIVA. LEY 79 DE 1988. edición Actualizada.

ubica la clase de cooperativa que se ajuste a sus necesidades y demuestra su viabilidad.

Las cooperativas se constituyen por documento privado y su personería jurídica reconocida por la Cámara de Comercio. La constitución de toda empresa de este tipo se hace en un acto denominado Asamblea de Constitución, en la cual serán aprobados los estatutos y nombrados en propiedad los órganos de control y vigilancia.

El Consejo de Administración allí nombrado, designará el representante legal de la entidad, quien a su vez será el responsable del trámite de la personería jurídica. El acta de la asamblea de constitución será firmado por los asociados fundadores, anotando el número de su documento de identidad y el valor de los aportes iniciales. El número mínimo de fundadores serán veinte, exceptuando lo consagrado en normas especiales.

Para lograr el reconocimiento de la personería jurídica de la cooperativa se deben reunir los siguientes documentos:

- ♣ Solicitud del reconocimiento de Personería jurídica dirigida a la Cámara de Comercio, suscrita por el representante legal, con indicación del documento de identificación, lugar de expedición y dirección.

- ♣ Acta de Asamblea de Constitución suscrita por todos los asociados fundadores.

- ♣ Estatutos aprobados; firmados por el presidente y Secretario de la Asamblea con indicación de la fecha de constitución.

- ♣ Constancia de pago del 25% de los aportes iniciales suscrito por los fundadores, expedida por el Representante Legal de la Cooperativa.

- ♣ Acreditar educación cooperativa por parte de los fundadores con una intensidad no inferior a 20 horas.

- ♣ La fecha de la Asamblea de Constitución debe coincidir con la de los estatutos.²

² MARÍN ARANGO, Edwin. Como hacer Cooperativismo Empresas del Futuro.

1.3.2 **Las Cooperativas como Empresas.** Es un hecho que el cooperativismo se ha convertido en un proyecto económico-social-democrático y solidario, con características y condiciones empresariales.

Las cooperativas son empresas que administran talento humano y los recursos técnicos y financieros; muchas de ellas son grandes empresas industriales, comerciales, financieras y de servicios. Aparecen como alternativa a los grandes males por los que atraviesa el sistema capitalista; incluso, es común encontrarlo en comparación con el capitalismo.

1.3.3 **Estructura de la Empresa Cooperativa.** Toda Cooperativa tiene:

1. Una Asamblea General, que la constituye la reunión de todos los asociados. Es el máximo organismo de dirección y administración de la cooperativa.

2. EL Consejo de Administración, es el organismo que recibe de la Asamblea General la responsabilidad de

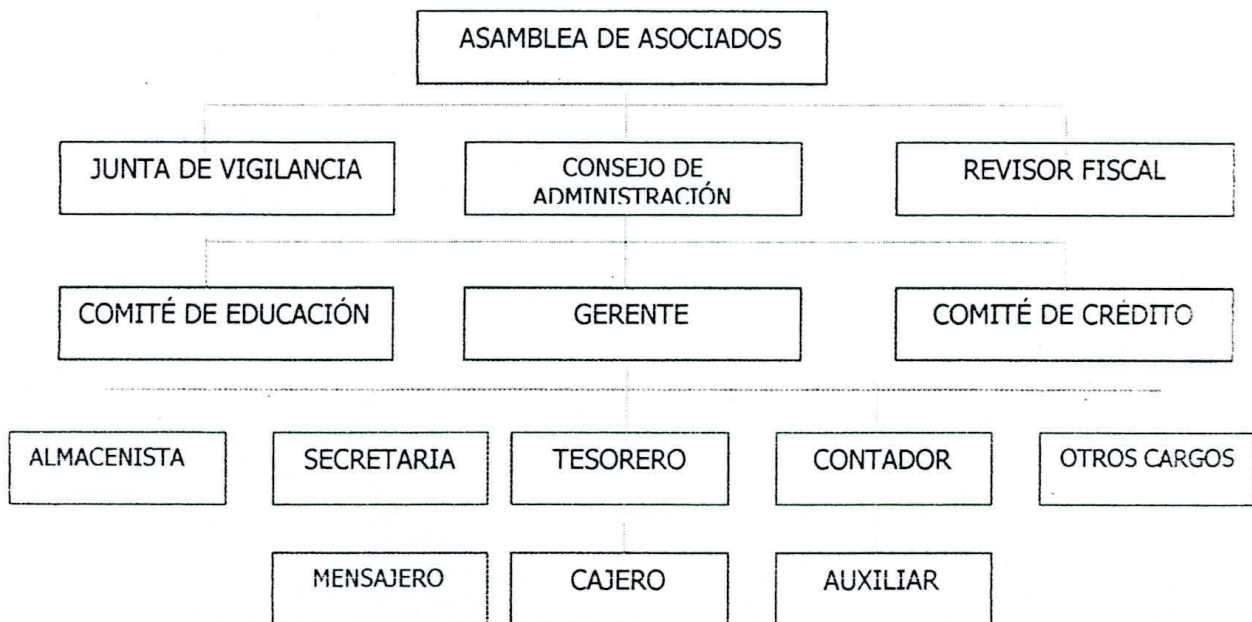
administrar, mientras dure su período. Debe rendir informes a la Asamblea mínimo una vez al año.

- 3. La Junta de Vigilancia,** Es la encargada de vigilar los actos de los organismos de administración y de los asociados. Rinde informe a la Asamblea, organismo que la eligió.
- 4. Revisoría Fiscal,** Se encarga de hacer los controles contables y aquellos que le sean asignados a los contadores públicos en las normas que regulan el ejercicio de la profesión. Presenta informes a la Asamblea General, organismo que la eligió.
- 5. El Gerente,** es el representante legal de la cooperativa, ejecuta las decisiones de la Asamblea y del Consejo, a quienes rinde informe.
- 6. Comité de Educación,** Encargado de administrar el fondo de educación con base en un plan que debe ser presentado al Consejo y a la Cámara de Comercio.

- 7. Otros Comités,** Serán nombrados por el Consejo de acuerdo a las necesidades de la cooperativa. Se debe reglamentar su funcionamiento y participación.

- 8. Empleados de la Cooperativa,** Son seleccionados y se deben posesionar ante el Gerente, quien es el representante legal y responsable del funcionamiento de la cooperativa. Todos los empleados dependen de la gerencia, y éste es autónomo para su nombramiento o despido.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



1.3.4 EL TRANSPORTE .

Existen dos definiciones de transporte, una está contenida en el Código de Comercio (artículo 981 reforma decreto 01/90) que lo comprende como un contrato por medio del cual, una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas y cosas y entregarlas al destinatario. En la modificación al Código de Tránsito (Decreto 1344/70), mediante Decreto 1809 de 1990, se define el transporte como: EL acarreo de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

El servicio de transporte de Colombia será prestado por Sociedades o Cooperativas legalmente constituidas en el Transporte municipal de pasajeros y mixto.

En el transporte terrestre automotor, la autoridad estaba representada por el Instituto Nacional de Transporte, quien ejercía las funciones de organización, control y vigilancia de la actividad transportadora. Desde la creación de ésta entidad en 1968, y al recibir esa facultad por acción del Decreto 1393 de 1970, se ha ido a través de los años, perdiendo parte de su autoridad, por el incremento de la tendencia de delegar

funciones y por la determinación del Estado en suprimir algunas en materia de transporte.

La actividad del transporte de carga se prestará a través de empresas, entendiéndose como las constituidas por personas jurídicas. EL contrato de transporte se encuentra definido por el Código de Comercio en el artículo 981, de igual forma, por el artículo 982 el transportador está obligado a conducir las cosas sanas y salvas al lugar o sitio convenido.

El transportador podrá encargar a terceros, en todo o en parte, la conducción contratada, pero bajo su responsabilidad y sin que por ello se entiendan modificadas las condiciones del contrato con el remitente o destinatario.

1.4 JUSTIFICACIÓN.

Dada la situación económica que atraviesa actualmente el país, el establecimiento de la línea de transporte de carga en la cooperativa San Juan del Córdoba en el municipio de ciénaga, representa una alternativa de desarrollo económico y social para la región y para la misma empresa.

Los productores y diversos comercializadores de frutas y demás productos que se dan en la zona se verían también beneficiados ya que ésta línea de servicios reduciría sus costos de transporte a los diferentes puntos de acopio de productos ya que estarán contratando el servicio con una empresa local y no estarían trasladándose al Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta donde este tipo de servicio es más costoso.

De igual manera se estarían generando empleos de manera directa e indirecta que pueden ayudar a resolver los problemas de economía familiar.

1.5 OBJETIVOS

1.5.1 Objetivo general. Realiza un estudio de factibilidad económica para el establecimiento de la línea de transporte de carga en la Cooperativa San Juan del Córdoba Ltda., en el municipio de Ciénaga, Magdalena.

1.5.2 Objetivos específicos.

- ♣ Determinar las condiciones socio-económicas con el establecimiento de la línea de transporte de carga en la Cooperativa San Juan del Córdoba Ltda.
- ♣ Determinar el mercado potencial para el servicio de transporte de carga.
- ♣ Conocer la demanda actual para el servicio de transporte de carga.
- ♣ Conocer los requisitos legales para el establecimiento del servicio de transporte de carga.
- ♣ Analizar la competencia del transporte de carga.
- ♣ Conocer los costos ton/Km. en el transporte de carga.
- ♣ Evaluar la rentabilidad del servicio de transporte de carga.

1.6 FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS.

1.6.1 Hipótesis Central. Dado que el municipio de Ciénaga, Magdalena es una zona de producción agrícola (Banano, palma para aceite, entre otros) se hace necesario establecer el servicio de transporte de carga terrestre que facilite el acarreo de los productos cultivados y productos terminados, al mismo tiempo que, reduzcan los costos para los productores.

1.6.2 Hipótesis de la Investigación.

1. Se cuenta con una producción permanente de productos agrícolas que necesitan ser trasladados o transportados a los diferentes centros de acopio.
2. El establecimiento y funcionamiento del servicio del transporte de carga producirá un impacto positivo a la economía local y regional, así como beneficios de índole social.

1.7 DISEÑO METODOLÓGICO SEGÚN LA NATURALEZA DE LA INVESTIGACIÓN.

En el estudio de factibilidad para el establecimiento de la línea de servicio de transporte de carga en la Cooperativa San Juan del Córdoba del municipio de Ciénaga, Magdalena se aplicó el método deductivo, ya que se utilizaron los conocimientos sobre el servicio de transporte de carga. Se utilizó además un diseño teórico-práctico debido a que la investigación está basada en una serie de procedimientos que se pueden llevar a la práctica, teniendo en cuenta que los conceptos técnicos estén bien formulados.

EL estudio es de tipo descriptivo-explicativo, ya que proyecta una situación futura donde es importante el análisis de la información cronológica a través de las variables relevantes y de las condiciones que en el momento presente el entorno.

Se recolectó información de fuentes primarias y secundarias.

- **INFORMACIÓN DE FUENTES PRIMARIAS:** Se adquirió de fuente primaria la información respectiva a las características del servicio a través de entrevista sostenida con el Gerente de la

Cooperativa San Juan del Córdoba, Ltda., el señor FABIÁN ESCOBAR.

En lo que respecta a la información de mercado esta se obtuvo mediante el análisis de una muestra entre los productores agrícolas de la zona utilizando encuestas como herramienta de recolección sistemática de información.

En el aspecto técnico se consiguió información de conversaciones realizadas con los gerentes de las diversas empresas de transporte de carga que operan en la ciudad de Santa Marta.

- **INFORMACIÓN DE FUENTES SECUNDARIAS:** Se trabajó con información recogida del Código Nacional de Tránsito y Transporte, de visitas realizadas a las instalaciones del Ministerio de Transporte y a las diferentes empresas que se dedican a esta actividad con sede o sucursales en esta ciudad.

1.7.1 **Selección y medición de las variables de análisis.** Se seleccionaron las siguientes variables después de haber realizado un estudio de los factores que intervienen en el problema:

- **VARIABLE DEPENDIENTE: X.** Se tomó como variable dependiente el servicio a prestar, es decir, el transporte automotor terrestre de carga.

- **VARIABLE INDEPENDIENTE: Y**

Detallada así:

Y_1 = Zonas de Influencia del servicio.

Y_2 = Trámite legal

Y_3 = Mercado potencial

Y_4 = Logística

Y_5 = Parque automotor

Y_6 = Estado jurídico de los asociados

Y_7 = Asignación de Rutas



1.7.2 **Determinación del espacio temporal y geográfico.** Este trabajo es desarrollado a partir de la fecha correspondiente a la aprobación de la propuesta: 9 de octubre del 2000, hasta el mes de marzo del 2001, dando una duración estimada de cinco meses.

El espacio destinado para su realización es la sede de la Cooperativa San Juan del Córdoba, Ltda., localizada en la calle 18 número 5-12 del municipio de Ciénaga, departamento del Magdalena.

1.7.3 **Formas de observar la población.** Inicialmente se realizaron observaciones en la zona bananera, específicamente en el municipio de Ciénaga-Magdalena, sosteniéndose entrevistas con los gerentes de las diversas cooperativas y otras empresas dedicadas al transporte de carga en la ciudad de Santa Marta, el gerente de la **COOPERATIVA SAN JUAN DEL CÓRDOBA**, objeto de estudio de esta investigación. De igual manera se realizó una serie de visitas a la sede del Ministerio de Transporte de esta ciudad.

1.7.4 **Técnicas e instrumentos utilizados en la recolección de información.** Para el desarrollo del presente estudio se emplearon técnicas de observación, recopilación y ordenamiento de la información, así como la revisión bibliográfica de todo tipo de trabajos y documentos existentes o relacionados con el tema en cuestión.

La información extraída de fuente primaria se obtuvo a partir de aplicación de encuestas, visitando la sede de la Cooperativa San Juan del Córdoba, el diálogo directo con los productores de banano de la zona, los productores de palma para aceite y los procesadores de diversas materias primas que ofrecen al mercado productos ya elaborados (como el caso de GRADESA).

La información de fuente secundaria se obtuvo a partir de documentos, investigaciones existentes sobre el tema y la revisión de archivos.

1.7.4.1 **Recolección de la información:** Se utilizaron las siguientes herramientas:

- ✦ Aplicación de encuestas.

- ♣ Entrevistas.
- ♣ Revisión bibliográfica.
- ♣ Observación directa.

1.7.4.2 **Técnicas y procedimientos de análisis.** Para la realización del análisis de la información obtenida se utilizaron técnicas y procedimientos pertenecientes a la estadística, tanto descriptiva como inferencial, cuyos resultados constituyen la base para la realización del estudio de mercado.

En la determinación de la rentabilidad del estudio se tuvieron como indicadores la TASA INTERNA DE RETORNO (TIR) y el VALOR PRESENTE NETO (VPN).

1.8 LIMITACIONES.

En el desarrollo del presente proyecto se encontraron las siguientes limitaciones:

- ♣ Dificultad para la consecución de la información referente al tema a investigar en las empresas que prestan el servicio del transporte de carga.

- ♣ Poca documentación específica relacionada con el transporte de carga.

- ♣ Carencia de un estudio sobre el particular en el municipio de ciénaga-magdalena.

1.9 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.

MESES	OCTUBRE				NOV				DIC				ENERO				FEBRERO				MARZO			
SEMANAS	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA.	■	■																						
ELABORACIÓN DEL PROYECTO.					■	■																		
CORRECCIÓN DEL PROYECTO.							■	■																
SEMINARIO DE PROYECTO.									■															
RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN SECUNDARIA.													■	■										
CLASIFICACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS.															■	■								
ELABORACIÓN TRABAJO FINAL MEMORIA DE GRADO.																	■	■						
REVISIÓN TRABAJO GRADO.																			■	■				
PRESENTACIÓN FINAL DE TRABAJO DE GRADO.																					■			
SUSTENTACIÓN FINAL.																						■		

1.10 ACTIVIDADES DE CRONOGRAMA.

Presentación de la propuesta: Entrega de la propuesta de grado ante el Comité de Grado de la universidad del Magdalena.

Elaboración del Proyecto: Realización del proyecto a realizar basado en las características expuestas anteriormente en la propuesta.

Corrección del proyecto: Atención y aplicación de las sugerencias y correcciones realizadas al proyecto por parte de los jurados de evaluación del mismo.

Seminario del Proyecto: Presentación en forma de exposición del proyecto ante un auditorio y ante los jurados.

Recopilación de información de fuentes secundarias: Recolección de información de revistas, libros, folletos, etc.

Clasificación y procesamiento de datos: Manejo de la información de acuerdo con sus características y aplicación de conocimientos y fórmulas estadísticas.

Elaboración del Trabajo final. Memoria de Grado: Informe escrito para ser presentado a los jurados cuyo contenido es el producto de las investigaciones realizadas.

Presentación final del trabajo de Grado: Entrega del informe final a los jurados.

Sustentación Final: Explicación, exposición y aclaración de dudas sobre el contenido del trabajo de grado.

1.11 PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS.

DETALLE	INGRESOS	EGRESOS	TOTAL
FUENTE.			
1. RECURSOS PROPIOS.	640.000=		
2. APORTES UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA			
TOTAL INGRESOS.....	927.000=		1'567.000=
FUENTE.			
1. JURADOS.		600.000=	
2. ASESOR.		300.000=	
3. OVERHEAD 0.03		27.000=	
4. INVESTIGADOR.		300.000=	
5. ENCUESTADOR.		40.000=	
6. GASTOS PAPELERÍA		250.000=	
7. GASTOS IMPREVISTOS		50.000=	
TOTAL EGRESOS.....		1'567.000=	

2. ESTUDIO DE MERCADO

2.1 DEFINICIÓN DEL SERVICIO.

La actividad transportadora se entiende como un conjunto organizado de operaciones tendiente a ejecutar el traslado de personas o cosas separadas o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos de conformidad con las consideraciones expedidas por las autoridades competentes (Ministerio de transporte, INTRA, etc), basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

El servicio de transporte de carga se define como el servicio destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de bienes de un lugar a otro en vehículos automotores a cambio de una remuneración o precio.

2.2 CLASIFICACIÓN.

Por las características propias del servicio, es decir, se prestará previo contrato del cliente, este se clasificará por **ESPECIALIDAD**, ya que se prestará únicamente cuando se requiera.

2.3 MARCA.

No requiere una marca específica puesto que es una línea de servicio adicional para la empresa. Este servicio se prestará bajo el nombre o razón social de la compañía.

2.4 ANÁLISIS DE LA DEMANDA.

2.4.1 Distribución geográfica del mercado de consumo. Se encuentra determinado por la recolección de banano de exportación cuyo período se de siembra y cosecha es moderadamente largo, además, por la producción de aceite de palma (FAMAR Y GRADESA) para uso industrial y comercial. El mercado potencial de este tipo de servicio se encuentra conformado básicamente por el sector que comprende la zona bananera del Magdalena.

2.4.2 Comportamiento histórico y proyección de las demandas.

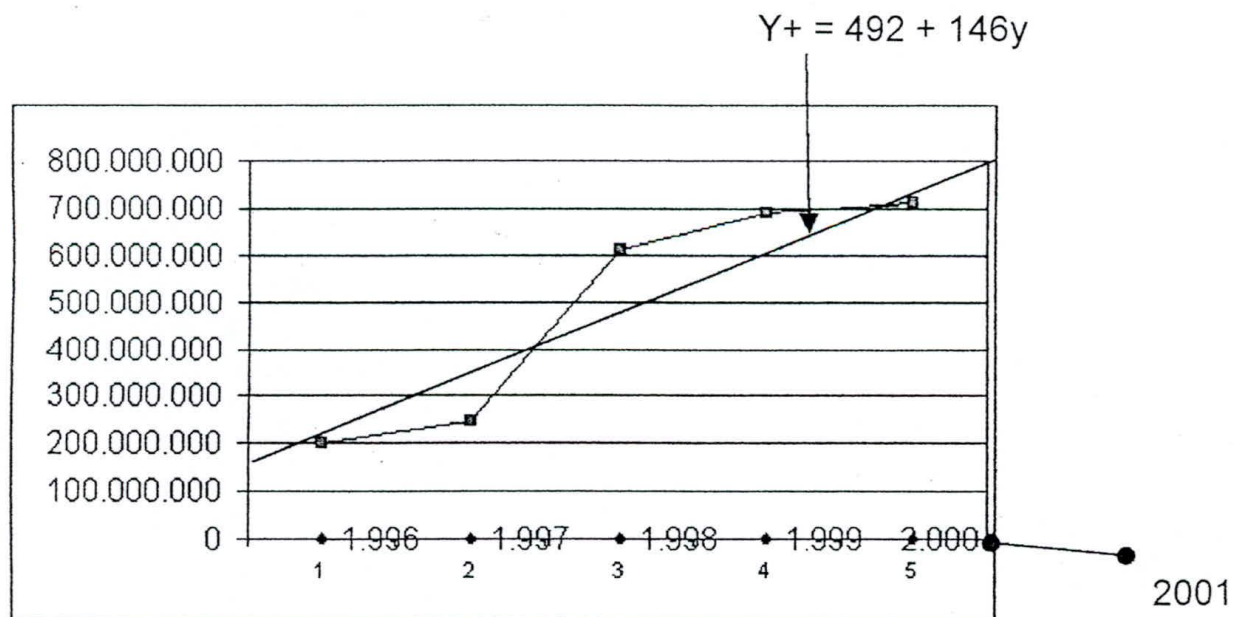
Se entiende por demanda la cantidad de bienes y servicios que se está dispuesto a comprar a un determinado precio.

Para obtener un dato cuantitativo sobre la evolución futura que podría tener el servicio se utilizaron pruebas estadísticas precisas, como el análisis de series cronológicas por el método de mínimos cuadrados realizado sobre el monto anual de ingresos, lo cual permite realizar el cálculo de dichas evoluciones sobre el empleo del servicio en un tiempo. (Ver Cuadros y Graficas páginas siguientes).

CUADRO No. 1. ANÁLISIS CRONOLÓGICO DEL INGRESO CORRIENTE GENERADO POR EL TRANSPORTE TERRESTRE DE BANANO.

AÑO	INGRESO
1996	201'339.600
1997	246'515.000
1998	610'040.100
1999	691'541.600
2000	710'625.000

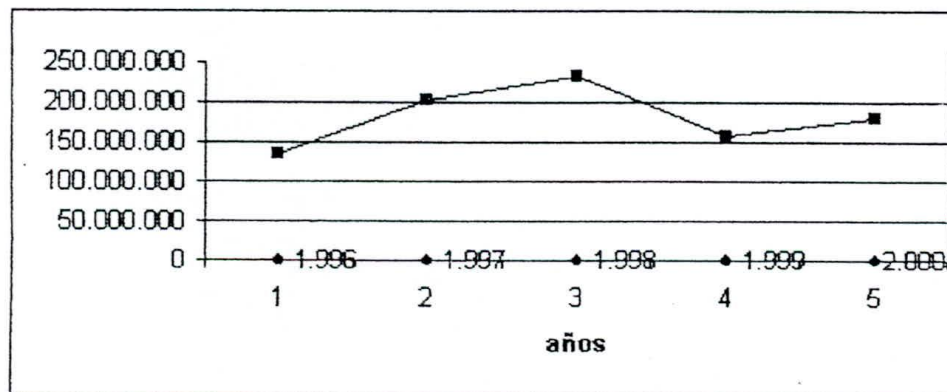
GRÁFICA No. 1



**CUADRO No. 2. ANÁLISIS CRONOLÓGICO DEL INGRESO REAL
GENERADO POR EL TRANSPORTE TERRESTRE DE ACEITE.**

AÑO	INGRESO
1996	136.217.872
1997	202.556.892
1998	233.037.634
1999	157.861.514
2000	180.000.000

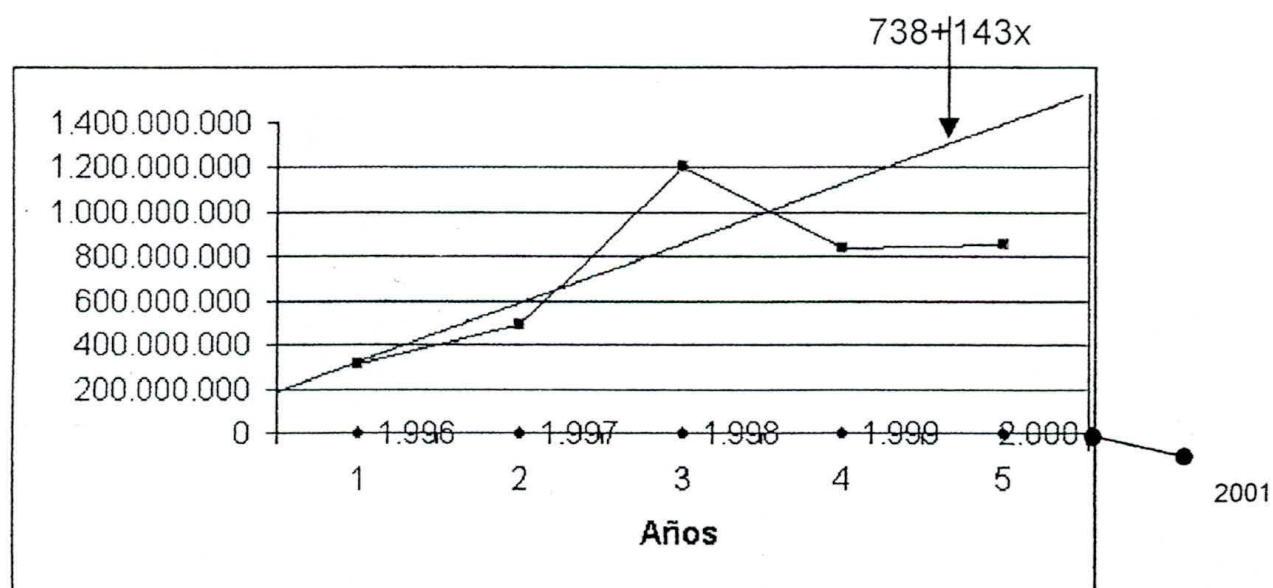
GRÁFICA No. 2



**CUADRO No. 3. ANÁLISIS CRONOLÓGICO DEL INGRESO REAL
GENERADO POR EL TRANSPORTE TERRESTRE DE BANANO.**

AÑO	INGRESO
1996	309.389.884
1997	489'174.438
1998	1.202'786.786
1999	836.202.261
2000	852'750.000

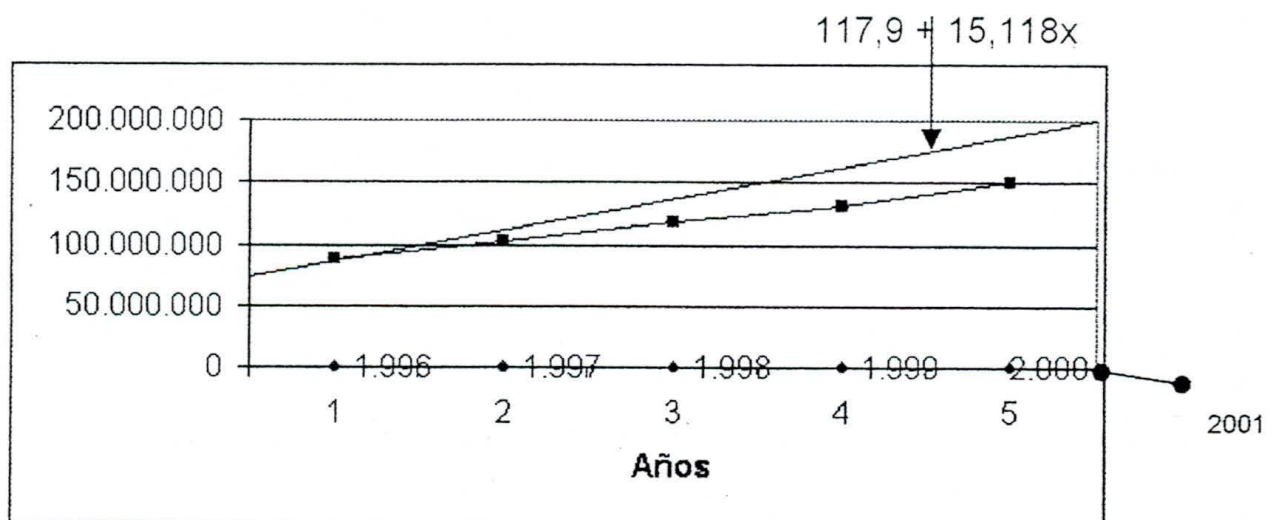
GRÁFICA No. 3



**CUADRO No. 4. ANÁLISIS CRONOLÓGICO DEL INGRESO REAL
GENERADO POR EL TRANSPORTE TERRESTRE DE ACEITE.**

AÑO	INGRESO
1996	88'645.600
1997	102'076.700
1998	118'194.100
1999	130'551.600
2000	150'000.000

GRÁFICA No. 4



2.4.3 Tabulación de datos de fuentes primarias.

2.4.3.1 Cuestionario de diagnóstico. Se aplicará una encuesta cuyo objeto es analizar las condiciones actuales del mercado de transporte de carga, su relación con los principales competidores, su tendencia, etc, desde el punto de vista de los clientes para lograr así conocer las expectativas y perspectivas que pueden traer la implantación de ésta nueva línea en la empresa.

2.4.3.1.1 Conclusión del Análisis de las respuestas obtenidas de la fuente primaria. De las encuestas realizadas entre los productores de banano, principalmente y las industrias productoras de aceite (2), en una muestra de 32 personas en la zona bananera del Magdalena, se obtuvo los siguientes resultados:

Se deduce que en su totalidad las personas encuestadas reconocen no tener conocimiento de empresa alguna, propia de la región dedicada a la prestación del servicio de transporte de carga.

Así mismo, reconocen también la necesidad que tienen de dicho servicio y los beneficios que traería para la región la implementación de esta línea en la Cooperativa San Juan del Córdoba.

2.5 ANÁLISIS DE LA OFERTA.

El término oferta se define como el número de unidades de un determinado bien o servicio que los vendedores están dispuestos a vender a determinado precio.

El conocimiento de la oferta y su comportamiento en relación con el bien o servicio que el proyecto desea producir constituyen elementos de análisis imperativos en el proceso de evaluación de los proyectos de inversión.

Para el caso del aceite, el servicio de transporte del producto terminado lo presta con exclusividad, la empresa **DITRANSA** (Compañía de Distribución y Transporte S.A.), quién se encarga del acarreo en su totalidad. Con el banano se encuentran diferentes compañías transportadoras y en muchos casos el transporte es realizado con vehículos no facultados para ésta actividad. (Transporte ilegal).

En el Anexo B, se encuentra una relación de las principales empresas de transporte de carga locales y algunas otras sucursales cuyas sedes principales se encuentran en ciudades como Ibagué, Medellín, Pereira y Bogotá.

2.6 ANÁLISIS DE PRECIOS.

El precio de venta del servicio está determinado por la tabla de fletes (Ver anexo), que fija y ajusta el Gobierno Nacional cada año a través del Ministerio del Transporte. La última tabla corresponde al mes de Febrero del 2000, fue tomada en cuenta para esta investigación.

Así mismo cabe anotar que actualmente, salvo en algunas ocasiones, los precios no son los estipulados por la tabla de fletes, sino por el libre juego de la oferta y la demanda presentada en el mercado de este tipo de servicios.

3. ESTUDIO TÉCNICO.

Este aspecto comprende la descripción detallada del funcionamiento operativo, la valoración económica de las variables técnicas, y la localización del centro de despacho.

3.1 DESCRIPCIÓN DEL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO.

3.1.1 Despacho del Vehículo. Se requiere la siguiente documentación:

- Solicitud del servicio.
- Orden de carga.
- Remesa de carga.
- Manifiesto de carga.
- Comprobante de Egreso.
- Vale de Instrucciones.

3.1.1.1 Solicitud del Servicio. Es un documento que contiene el número de la solicitud, fecha, nombre del cliente, lugar en el

que se debe recoger la mercancía con dirección y teléfono, nombre del solicitante, tipo de vehículo, origen y destino propietario de la mercancía, cantidad, clase y kilos contenido y valor de la mercancía, el teléfono y por quién es recibido. (Ver Anexo D).

3.1.1.2 Orden de cargue. Documento en el que la empresa autoriza al conductor el retiro del cargamento a transportar, el cual contiene los datos vehículo (Marca, color, modelo, tipo, No. De la tarjeta de propiedad y de operación), el remitente, así como también las características de la carga: contenido, destinatario, unidades, tipo - empaque, peso, volumen, entre otros. (Ver Anexo E).

3.1.1.3 Remesa de carga. Es un documento en el cual consta el nombre y la dirección del destinatario, el lugar de la entrega, naturaleza, valor, número, peso, volumen y las características de la mercancía. El nombre del remitente, así como las condiciones especiales de carga, embalaje y distribución técnica de la carga. (Ver Anexo F).

3.1.1.3.1 Procedimiento en la elaboración de la remesa. En la ciudad de origen, al momento de despachar los vehículos se debe diligenciar el formato de la remesa así:

1. **Fecha:** Día, mes, año de cargue del vehículo.
2. **Origen, destino:** Registrar las oficinas de origen y destino.
3. **Manifiesto de carga:** Se anota el número de manifiesto de carga que ampara la mercancía despachada.
4. **Remitente:** Nombre de quien despacha la mercancía.
5. **Código:** Código asignado al cliente.
6. **Teléfono:** Número telefónico de quien despacha la mercancía.
7. **Ciudad:** Nombre de la ciudad en donde se hace el despacho.

- 8. Destinatario:** Nombre del cliente quien va a recibir la mercancía.
- 9. Código:** Código asignado al cliente.
- 10. Teléfono:** Número Telefónico de quien va a recibir la mercancía en la ciudad de entrega.
- 11. Ciudad:** Nombre de la ciudad donde debe ser entregada la mercancía.
- 12. Dirección:** Corresponde al sitio exacto donde debe ser entregada la mercancía. Esta dirección debe verificarse de antemano y ser lo más precisa posible. De la correcta definición de este campo depende una buena entrega en el tiempo exacto.
- 13. Fletes con cargo a:** Se anota allí el nombre del cliente al cual se le facturará el valor del servicio y la ciudad. Debe procurarse tener soporte en documentos oficiales de la compañía responsable de los fletes.

- 14. Unidad:** Se registra el número de unidades transportadas.
- 15. Kilos reales:** Se registra el peso real de la mercancía transportada.
- 16. Kilos volumen:** Para aquellos casos en los cuales la mercancía a transportar es registrada por volumen.
- 17. Remisión del cliente:** Número del documento que entrega el remitente y que ampara el despacho de su mercancía.
- 18. Valor declarado:** Es diligenciado cuando la mercancía que va a ser transportada es amparada por la póliza de la compañía transportadora. Se coloca el valor de la mercancía declarada por el cliente. Si ésta casilla es diligenciada no es necesario registrar ningún en los campos Póliza No. Y compañía aseguradora. Si no hay valor declarado se entiende que la mercancía viajará por cuenta y riesgo del cliente, por lo que deben diligenciarse las casillas anteriores.

19. **Póliza No.:** Número de póliza del seguro que tiene el cliente para amparar la mercancía a transportar.
20. **Compañía aseguradora:** Nombre de la empresa aseguradora.
21. **Nombre del conductor:** Nombre del conductor del vehículo que transporta la carga.
22. **Número de C.C.:** Corresponde al número de cédula de ciudadanía del conductor del vehículo.
23. **Placas del vehículo:** No. Placas del vehículo que transporta la mercancía.
24. **Descripción de la mercancía:** Se registra la descripción del tipo de mercancía por parte del remitente.

3.1.1.4 Manifiesto de carga. El manifiesto de carga es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas

autoridades nacionales y que deberá ser portado por el conductor del vehículo durante todo el viaje.

Es responsabilidad del Gerente de la Sucursal que el total del manifiesto de carga quede bien diligenciado y los conductores de portarlo permanentemente y en buen estado. (Ver Anexo G).

Elaboración: según el decreto número 1966 de octubre 30 de 1996 enviado por el Ministerio de Transporte, se oficializó un nuevo formato de Manifiesto de Carga, el cual es adaptado por la compañía y para su diligenciamiento a continuación presentamos el procedimiento a seguir.

“TODOS LOS CAMPOS DEBEN LLENARSE EN SU TOTALIDAD Y NO HABER TACHONES NI ENMENDADURAS”.

1. **DÍA, MES, AÑO.** Fecha de elaboración del manifiesto de carga.

2. **ORIGEN.** Consta de tres casillas: **ciudad, departamento y sucursal.** Indica el origen de la carga.
3. **DESTINO.** Consta de tres casillas: **ciudad, departamento y plazo de entrega.** Indica la ciudad de destino de la carga y el plazo límite para la entrega de la misma.
4. **CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO.** Es muy importante que esta información se tome directamente de los documentos portados por el conductor y requeridos para la elaboración de la planilla.
- Placas: número de placas del vehículo que realiza el viaje.
 - Marca: nombre de la marca del vehículo.
 - Modelo: Especificar el modelo del vehículo.
 - Ejes: número de ejes del vehículo.
 - Serie o chasis: número completo y serial del vehículo.
 - Color: color del vehículo.
 - Placa Trayler: placa del Trayler del vehículo.



- Capacidad: tipo de carrocería del vehículo.
- Tarjeta de operación: colocar el número de la tarjeta de operación del vehículo.
- Licencia del conductor: número, categoría y vence: se debe colocar todos los datos del conductor del vehículo.
- Seguro obligatorio, número y vence: se debe colocar el número y fecha de vencimiento del seguro obligatorio.
- Propietario o poseedor, CC o NIT, ciudad, dirección y teléfono: se debe especificar el propietario o poseedor actual del vehículo, su cédula, dirección y teléfono.
- Empresa vinculadora y/o afiliadora, NIT, ciudad, dirección y teléfono. Empresa a la cual está vinculado el vehículo, detallando su NIT, ciudad, dirección y teléfono.
- Conductor, CC o NIT, dirección, y teléfono. Se deben colocar todos los datos del conductor su nombre completo, cédula, teléfono, ciudad, dirección donde

5. CARACTERÍSTICAS DE LA CARGA.

- **REMESA.** Número de remesa del viaje.
- **PRODUCTO.** Tipo de producto transportado.
- **PESO/VOL.** Peso total de la mercancía transportada.
- **REMITENTE.** Nombre de la persona que remite la carga.
- **CC o NIT.** Cédula o Nit del remitente de la carga.
- **DESTINATARIO.** Nombre de la empresa o persona a la cual se le envía la carga.
- **CC. NIT.** Cédula o Nit del destinatario de la carga.
- **DIRECCIÓN DE ENTREGA.** Dirección donde debe ser entregada la carga.

6. FLETES CON CARGO A NOMBRE DEL TRANSPORTADOR AUTORIZADO. Corresponde al valor del flete pactado o negociado con el propietario y/o conductor del vehículo que transporta la carga. Este valor es el que tributaria y fiscalmente se declara como ingresos para terceros.

PARA VEHÍCULOS PROPIOS no aplica el concepto de fletes, costo de manejo, papelería, retención en la fuente e industria y comercio. El manifiesto de carga es diligenciado en todos sus campos excepto lo correspondiente al numeral 6.

En el manifiesto de carga no se deben incluir descuentos diferentes a los autorizados por Ley: retención en la fuente e industria y comercio.

Los valores por costo de manejo y papelería deberán ser descontados del anticipo y especificados únicamente en la orden de pago.

- **No. DE REMESA.** Número de la remesa que va a ser transportada.

- **FLETE/TONELADA.** Valor del flete por tonelada.

- **TOTAL FLETE.** Valor del flete negociado con el transportador, este valor debe incluir el cargue y el descargue.

- **RETE FUENTE.** Retención en la fuente 1% por pagos superiores a \$35.000= (Tarifa aplicable para 1997).

- **OTROS DESCUENTOS DE LEY.** Se especifica la retención por industria y comercio. /Hasta la fecha para las ciudades de Cartagena, Itaguí y Santafe de Bogotá.

- **NETO A PAGAR.** Valor a pagar después de los descuentos respectivos.

- **ANTICIPO ORDEN DE PAGO No. FECHA.** Colocar el número de la orden de pago con la cual se dio el anticipo y especificar la fecha.

- **ANTICIPO ORDEN DE PAGO No. FECHA.** Se utiliza cuando se realizan segundos anticipos.

- **SALDO ADEUDADO.** Saldo pendiente de cancelar, el cual será cancelado a la culminación del viaje.

Para mayor comprensión a continuación se ilustra con un ejemplo las instrucciones antes impartidas.

- Se contrata con un transportador el movilizar una carga con fletes por valor de \$ 1.500.000 el cargue tiene un valor de \$40.000. total del flete \$ 1'540.000.
- El anticipo se realizó por el 50% del valor del flete o sea \$ $1'540.000 * 50\% = \$ 770.000 =$
- La retención en la fuente por fletes es 1% de \$ 1'540.000: \$15.400.
- El despacho sale de Itaguí por tanto se efectúa descuento por Industria y Comercio del $1 * 1000 = \$ 15.000$.
- Costo de manejo 2% de \$ 1'540.000: \$30.800
- Papelería: \$ 2.000

REMESA No.	FLETE TONELADA	TOTAL FLETES	RETEFUENTE	OTROS DESCUENTOS LEY	NETO A PAGAR
5110	35.000	1'540.000	15.400	15.400	1'509.200

ANTICIPO ORDEN DE PAGO No. 4003850

FECHA: MARZO 19/97 **770.000**

SALDO ADEUDADO: **739.200**

En la Orden de Pago del anticipo se descontarán los valores por costo de manejo y papelería de la siguiente forma:

Anticipo manifiesto de carga 250000201 Remesa 5110	770.000
Menos costo de manejo:	30.800
Menos papelería:	2.000
Valor cheque:	737.200

Como se explica anteriormente, el descuento por costo de manejo y papelería en el manifiesto de carga, por tanto si el conductor exige un soporte se sugiere hacer una tercera copia del cheque agregando una hoja de block.

La orden de pago para la cancelación del **SALDO ADEUDADO** quedaría de la siguiente forma:

Cancelación saldo manifiesto de carga 250000201

Remesa 5110: 739.200

en los casos donde no haya habido anticipo se procederá de la siguiente forma. Ejemplo:

REMESA No.	FLETE TONELADA	TOTAL FLETES	RETEFUENTE	OTROS DESCUENTOS LEY	NETO A PAGAR
5110	35.000	1'540.000	15.400	15.400	1'509.200

ANTICIPO ORDEN DE PAGO No. -0- FECHA: -0-

SALDO ADEUDADO: 1'509.200

En la cancelación de la planilla, la orden de pago quedaría de la siguiente forma:

Cancelación manifiesto de carga 250000201

Remesa 5110 1'509.200

Menos costo de manejo: 30.800

Menos papelería: 2.000

Valor cheque: 1'476.400

7. **SEGURO QUE AMPARA LA CARGA, TOMADOR, VIGENCIA.**

8. **FIRMA Y SELLO DE LA EMPRESA.** Sello de la empresa y firma del responsable por el despacho de la mercancía con lo cual nos garantiza que los datos suministrados en este documento son verdaderos.

9. **FIRMA Y HUELLA DEL CONDUCTOR, C.C.** firma, cédula y huella del dedo índice del conductor.

3.1.1.5 Comprobante de Egreso. (Ver Anexo I) .

3.1.1.6 Vale de instrucciones. (Ver Anexo J).

3.2 VALORACIÓN ECONÓMICA.

3.2.1 COSTO DE INVERSIÓN FIJA.

Básicamente se encuentra conformado por el costo de los vehículos a utilizar en la prestación del servicio, muebles y equipos de oficina.

La inversión fija total requerida es de \$ 50'290.000 en los cuadros - se describe de manera detallada este costo. (Ver cuadros páginas siguientes).

Es necesario realizar una división para la oficina, aplicación de pintura y la conexión del computador a la red de la empresa, lo que asciende a un valor de \$ 2'000.000=.

CUADRO No. 5. COSTO DE VEHÍCULOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA.

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	COSTO UNITARIO (\$)	COSTO TOTAL (\$)
NKR CAMIÓN 10 TONELADAS.	1	42.860.000	42.860.000
TOTAL.....			42'860.000

FUENTE: Los autores.

NOTA: El resto de la flota y equipo de transporte necesario para la prestación adecuada del servicio se hará mediante afiliación a la cooperativa, cuyos requisitos serán expuestos y detallados más adelante. (Ver aspectos legales).

3.2.1.1 Equipo de Oficina. Los equipos de oficina que se requieren tienen un costo de inversión de \$ 50'430.000.

CUADRO No. 6. INVERSIÓN EN MUEBLES Y EQUIPOS DE OFICINA. (EN MILES DE PESOS).

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	COSTO UNITARIO (\$)	COSTO TOTAL (\$)
Computador	1	2'500.000	2'500.000
Escritorio	2	300.000	600.000
Silla sencilla	3	40.000	120.000
Mesa para computador.	1	100.000	100.000
Fax	1	350.000	350.000
Software	1	1'600.000	1'600.000
Archivador	1	160.000	160.000
TOTAL.....			5'430.000

FUENTE: Los autores.

3.3 ESTRUCTURA DEL CAPITAL DE TRABAJO.

Para el funcionamiento adecuado de la línea de transporte de carga se requiere un capital de trabajo estimado en \$42'864.800, dicha estructura aparte de los costos de operación, contiene gastos legales que son necesarios para iniciar la prestación del servicio.

Los costos operacionales incluyen: costos laborales, suministros de energía eléctrica, servicio telefónico y gastos de papelería, entre otros.

En los cuadros Nos. 3 y 4 se detallan los costos laborales, los suministros varios, el costo de energía eléctrica y los gastos generales.

CUADRO No. 7. COSTO DE SERVICIOS LABORALES.

CARGO	CANTIDAD	SUELDO MENSUAL (\$)	TOTAL ANUAL (\$)
Secretaria	1	260.000	3'120.000
Despachador	1	260.000	3'120.000
TOTAL.....		520.000	6'240.000

FUENTE: Los autores.

CUADRO No. 8. COSTO DE SUMINISTROS VARIOS.

DESCRIPCIÓN	COSTO MENSUAL (\$)	COSTO ANUAL (\$)
Energía eléctrica	75.000	900.000
Servicio de telefonía	60.000	720.000
TOTAL.....	135.000	1'620.000

FUENTE: Los autores.

3.3.1 Gastos Generales. Entre estos se encuentran: Energía Eléctrica, requerida para la realización de las diversas actividades, suministros de papelería, gastos legales, publicidad, combustibles, aceite y lubricantes, mantenimiento del vehículo, llantas, entre otros. Se calcula un costo de \$ 2'105.767 mensual (\$ 25'269.200 anual), para cubrir dichos rubros.

CUADRO No. 9. GASTOS GENERALES.

DESCRIPCIÓN	COSTO MENSUAL (\$)	COSTO ANUAL (\$)
Energía eléctrica	75.000	900.000
Mantenimiento Equipos de Of.	100.000	1'200.000
Mantenimiento de vehículo.	300.000	3'600.000
Legales.	27.067	324.800
Publicidad.	100.000	1'200.000
Suministros papelería.	80.000	960.000
Combustible (ACPM).	840.000	10'080.000
Aceite y lubricantes.	85.000	1'020.000
Llantas.	810.000	9'720.000
Varios (peajes, etc).	500.000	6'000.000
TOTAL.....	2'917.067	35'004.800

FUENTE: Los autores.



3.3.2 Costo de Depreciación. Los activos se depreciaron a través del método de línea recta y bajo los porcentajes o tasas de depreciación utilizados en el plan único de cuentas (PUC), estimándose un valor de \$ 818.170 mensuales, suma que se traduce en un costo fijo anual de \$ 9'818.000. (Ver tabla No. 6).

CUADRO No. 10. COSTO DEPRECIACIÓN

DEPRECIACIÓN ACTIVOS	COSTO DE ADQUISICIÓN	TASA (%)	DEPRECIACIÓN MENSUAL	DEPRECIACIÓN ANUAL
Vehículo	42'860.000	20	714.334	8'572.000
Muebles y Equipos de Oficina.	3'730.000	-	51.918	623.000
Computador.	2'500.000	20	41.667	500.000
Fax	350.000	10	2.917	35.000
Escritorios	600.000	10	5.000	60.000
Sillas	120.000	10	1.000	12.000
Archivadores	160.000	10	1.334	16.000
TOTAL			818.170	9'818000

FUENTE: Los autores.

3.4 LOCALIZACIÓN.

No se hace necesario determinar una localización exacta, ya que **COOTRACOR**, es una empresa establecida legal y físicamente; es decir, que ésta ya cuenta con una planta física localizada en la calle 18 No. 5-82 del municipio de Ciénaga – Magdalena.

Dicha localización presenta como ventaja principal la cercanía a la carretera troncal del Caribe, facilitando la salida rápida del transporte.

4. ASPECTOS ORGANIZACIONALES

Con el fin de alcanzar los objetivos propuestos es importante presentar características específicas y normalmente únicas, las cuales obligan a definir una estructura organizativa acorde con los requerimientos propios que exija su ejecución.

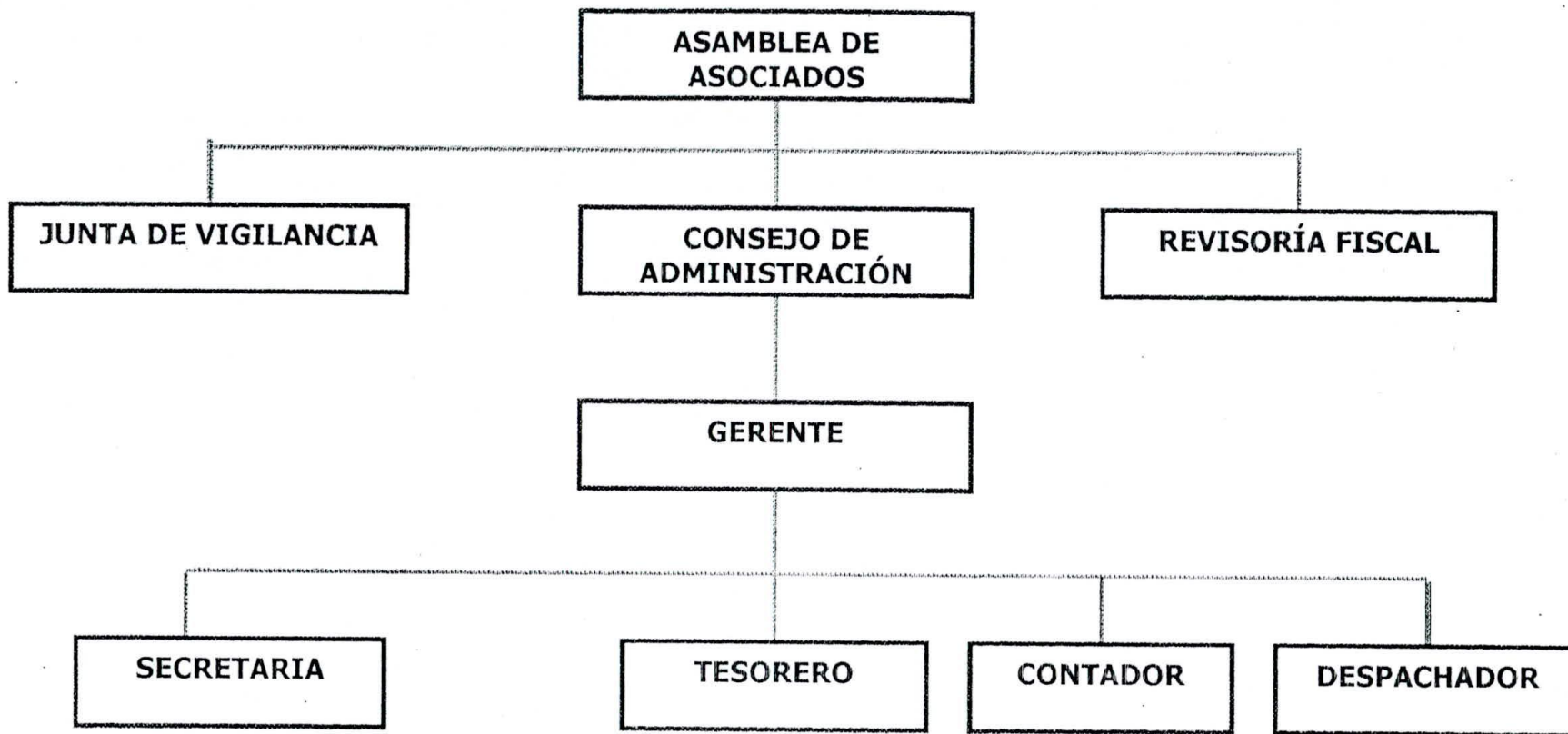
Por tratarse de una cooperativa el diseño organizacional propuesto es de tipo lineal, donde la Asamblea de Asociados es el máximo organismo de dirección y Administración de la cooperativa, un consejo de administración que tiene la responsabilidad de administrar y rendir informe a la asamblea mínimo una vez al año. La Junta de vigilancia encargada de vigilar los actos de los organismos de administración y de los asociados, una revisoría fiscal, la cual realiza los controles contables y aquellos que le sean asignados a los contadores públicos en las normas que regulan el ejercicio de la profesión, el gerente que es el representante legal de la cooperativa, ejecuta las decisiones de la asamblea y del consejo, es nombrado por éste y a su vez rinde informe a la asamblea y al consejo.

En consecuencia del Gerente se presentan los empleados de la cooperativa los cuales son asignados por el consejo de acuerdo a las necesidades, después de haber hecho un estudio de cargos y asignación de funciones. Todos los empleados dependen de la Gerencia y éste es autónomo, para su nombramiento o despido. Entre los empleados que conforman esta estructura encontramos una secretaria, un tesorero, un contador y un despachador.

En el diagrama se presenta la estructura orgánica para el establecimiento de la línea de transporte de carga en la cooperativa.

ORGANIGRAMA (Ver página siguiente).

**ORGANIGRAMA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA DE TRANSPORTE DE CARGA EN
LA COOPERATIVA SAN JUAN DEL CÓRDOBA**



Es importante enfatizar que la cooperativa San Juan del Córdoba, ya está constituida, prestando el servicio de transporte urbano de buses, requiriendo actualmente la diversificación del servicio a través de la línea de transporte terrestre automotor de cargo, para lo cual es necesario la contratación de dos empleados para la planta de personal como son: Una secretaria y un despachador.

4.1 ASPECTOS LEGALES.

Para la constitución del servicio de transporte terrestre automotor de carga y la prestación del mismo por parte de la cooperativa San Juan Córdoba, esta debe acogerse al cumplimiento de las condiciones establecidas en el Decreto No. 1554 de Agosto 4 de 1998, emitido por el Ministerio de Transporte. El cumplimiento de las condiciones tienen un carácter organizacional, técnico, financiero y de seguridad.

4.1.1 Condiciones en materia de organización (Artículo 9). La empresa deberá tener una estructura sólida dinámica y competitiva, orientada a optimizar la calidad de los servicios ofrecidos al usuario. Para acreditar lo previsto, la empresa debe adjuntar los siguientes documentos:

1. Identificación:

Personas jurídicas.

Nombre o Razón Social, anexando certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro del objeto social desarrolla la industria del transporte.

2. Domicilio principal y oficinas, indicando su dirección.
3. Relación del personal contratado por la empresa discriminándolo entre administrativo, técnico y operativo.
4. Relación de las sedes operativas y talleres de mantenimiento, indicando su ubicación y dirección.
5. Relación de las instalaciones locativas en propiedad o cualquier título de relación contractual, que tenga disponible para la operación de la empresa.

6. Certificación firmada por el representante legal y por el Revisor Fiscal, cuando la empresa este obligada a tenerlo o en su defecto por el contador público, mediante la cual, se establezca la existencia de los contratos de trabajos de conformidad con lo establecido en el Artículo 36 de la Ley 336 de 1996.

7. Certificación firmada por el representante legal y el Revisor Fiscal, cuando la empresa esté obligada a tenerlo, o en su defecto por el contador público, mediante la cual se establezca la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor a la empresa.

8. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa. Además la empresa debe mantener en sus archivos para verificación la siguiente documentación.
 - a. Número de afiliación de la empresa de transporte a la Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P) a la empresa promotora, de salud (EPS) y al fondo de Pensiones y Cesantías, de conformidad con las normas legales vigentes.



- b. Manuales de funciones procedimientos y sistemas de selección del recurso humano.
- c. Reglamentos de trabajo e higiene y seguridad industrial, actualizados y aprobados por la autoridad competente.
- d. Descripción del programa de salud ocupacional que implantará la empresa para asistir a sus empleados y operarios.
- e. Hoja de vida de los conductores contratados por la empresa.
- f. Copia de los contratos de trabajo de conformidad con lo establecido en el Artículo 36 de la Ley 336 de 1996.
- g. Los demás requisitos de Ley.

4.1.2 Condiciones de carácter técnico (Artículo 10), la empresa debe tener una infraestructura de recursos físicos y humanos

que permita la prestación eficiente del servicio. Para tales efectos debe acreditar lo siguiente:

- 1.** Presentar la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación, especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico contratado por la empresa.
- 2.** Programa de capacitación a través del SENA o de entidades especializadas, cuyos contenidos sean aprobados por el Ministerio de Transporte, dirigidos a los conductores de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte de carga.
- 3.** Las empresas de transporte, harán mención de los avances técnicos que utilizarán para la prestación del servicio.
- 4.** Demostración de la propiedad del 1% de los vehículos vinculados a la empresa para la prestación del servicio público de transporte terrestre, automotor de carga, el cual en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje a los vehículos que

se encuentran en arrendamiento financiero. Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

5. Relación del servicio vinculado con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre, cédula del propietario o tenedor, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
6. Disponer de los terminales o áreas mínimas para el parqueo de los vehículos y áreas de servicio al usuario, de acuerdo con el volumen de operaciones que realice.

4.1.3 Condiciones en materia de seguridad (Artículo 11). La empresa debe contar con equipos en buen estado de operación, óptimas condiciones de calidad y comodidad con programas de mantenimiento que le permitan prestar el servicio público terrestre garantizando una adecuada protección de la tripulación y de la carga.

Con el fin de verificar su cumplimiento, debe acreditar:

1. Programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos vinculados indicando la frecuencia y método, con énfasis en los sistemas de frenos, suspensión, transmisión y estado general de la carrocería.

2. La empresa debe llevar y mantener en sus archivos para verificación, una ficha técnica para cada vehículo, que contenga entre otros, su identificación, fecha de revisión, taller responsable, reparaciones efectuadas, reportes, control y seguimiento. Para efectos de registrar la información relacionada con la revisión y mantenimiento de los vehículos, el Ministerio de Transporte diseñará una ficha técnica, la cual será diligenciada, para cada automotor. Esta ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras y hará parte de los documentos que deberá anexar el propietario o tenedor del vehículo cuando se vincule a otra empresa de transporte.



- 3.** Programa de reposición con que contará la empresa precisando las condiciones administrativas, técnicas y financieras que permitan al propietario el democrático acceso a los mismos.
- 4.** Servicios complementarios que ofrecerá al equipo y a la tripulación.
- 5.** Mecanismos de protección básicos exigidos por las disposiciones legales, vigentes para la tripulación, la carga y el medio ambiente.
- 6.** Sistemas de comunicación, control y asistencia a los vehículos en carretera.
- 7.** Además de los requisitos establecidos, los vehículos registrados para el transporte de mercancías peligrosas debe cumplir con aquellos que en esta materia reglamente el Gobierno Nacional.
- 8.** Planes de contingencia para resolver imprevistos.

9. Presentar pólizas obligatorias vigentes.

4.1.4 Condiciones de carácter financiero y de origen de los recursos (Artículo 12). La empresa debe tener la suficiente solvencia y disponibilidad de fondos para desarrollar su objeto social en forma eficiente y segura frente a sus propios compromisos y a los adquiridos con terceros.

Con el fin de verificar su cumplimiento, debe adjuntar los siguientes documentos:

1. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, que cumplan de manera estricta con las disposiciones vigentes. Las empresas nuevas solo requerirán el Balance General inicial.
2. Declaración de Renta de la persona natural o de la sociedad solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables a la presentación de la solicitud.
3. Información detallada sobre la procedencia del capital apartado y cumplir con los demás mecanismos

establecidos en las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

4. Tener un capital pagado o patrimonio líquido constituido por los aportes sociales individuales y los amortizados, los fondos y reservas de carácter permanente y las donaciones o auxilios que se reciban con destino al incremento patrimonial. (Ley 79 de 1988 – Artículo 46).

4.1.5 Seguros – (Artículo 13). La empresa de transporte deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a las cosas transportadas contra riesgos inherentes al transporte.

Además, las empresas de transporte terrestre automotor de carga, podrán construir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cumplir daños derivados de la responsabilidad civil contractual y extracontractual, hasta las cuantías que señale el Gobierno Nacional.

4.1.6 Trámite (Artículo 14). La autoridad competente verificará dentro de un término no superior a noventa (90) días hábiles,

contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud, el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidirá sobre ella. La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada

Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada (Artículo 15).

4.1.7 Vigencia (Artículo 16). La habilitación tendrá vigencia indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas para su otorgamiento.

La habilitación es intransferible a cualquier título en consecuencia, los beneficios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo a los derechos sucesorales. (Artículo 17).

4.1.8 De la prestación del servicio.

4.1.8.1 Disposición General. Conforme a lo establecido en el Artículo 19 de la Ley 336 de 1996, la habilitación de que trata el presente Decreto faculta a las empresas de transporte público terrestre automotor de carga para acceder a la prestación del servicio y constituye al mismo tiempo el permiso de operación. (Artículo 18).

4.1.8.2 Vinculación y desvinculación de vehículos. Vinculación es el contrato el cual el propietario o tenedor de un vehículo, lo sujeta a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, a través de una determinada empresa habilitada.

La vinculación puede acreditarse con equipo por arrendamiento, con equipo por administración o con equipo por afiliación.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que

para ello sea necesaria la celebración del contrato de vinculación. (Artículo 19).

La empresa y el propietario o tenedor de un vehículo, celebrarán el correspondiente contrato de vinculación. (Artículo 20).

La vinculación hará solidariamente responsable a la empresa y al propietario o el tenedor del vehículo, del cumplimiento de las obligaciones que surjan de la operación de transporte.

La empresa y el propietario o tenedor del vehículo, en forma conjunta informarán al Ministerio de Transporte la desvinculación del vehículo dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a su ocurrencia. (Artículo 21).

Cuando entre las partes surjan discrepancias sobre el contrato de vinculación, entre tanto quien tenga la función de administrar justicia resuelva el asunto, la empresa y el propietario o tenedor del vehículo tienen la obligación de continuar operando en la misma forma en que lo venían haciendo. (Artículo 22).

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios o tenedores de vehículos ni por la expedición del paz y salvo para efectos de desvinculación. (Artículo 23).

En el evento de pérdida o destrucción del vehículo, su propietario o tenedor tendrá derecho a reponerlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año. (Artículo 24).

Para efectos del cambio de empresa, el propietario o tenedor del vehículo debe acreditar ante el Ministerio de Transporte los siguientes requisitos:

- 1.** Solicitud en formato suministrado por el Ministerio de Transporte, suscrito por el representante legal de la empresa a la que se vinculará el vehículo.
- 2.** Copia del contrato de vinculación con la nueva empresa.

3. Indicación del número de la tarjeta "Registro Nacional de Transporte de Carga".
4. fotocopia autenticada de la Licencia de Tránsito.
5. Carta conjunta entre la empresa y el propietario o tenedor del vehículo, en la que conste el acuerdo sobre su desvinculación, o en su defecto, fotocopia autenticada de la decisión de autoridad competente sobre desvinculación.

4.1.9 Registro Nacional de Transporte de Carga. Todo propietario o tenedor de vehículo automotor de carga de servicio público, deberá registrarlo ante el Ministerio de Transporte dentro de los treinta (30) días siguientes a la adquisición del mismo. (Artículo 26).

El propietario o tenedor de un vehículo automotor de carga de servicio particular, con capacidad igual o superior a dos toneladas deberá registrarlo dentro del mismo lapso.

El Ministerio de Transporte diseñará y expedirá al propietario o tenedor del vehículo, una Tarjeta de Registro de Transporte de Carga de carácter indefinido a cada vehículo inscrito, la cual lo identificará y le determinará la clase de servicio. El conductor deberá portar permanentemente el original. (Artículo 27).

Todo propietario o tenedor de vehículo de carga deberá solicitar una nueva tarjeta de Registro de Transporte de Carga en los siguientes eventos:

1. Pérdida, deterioro o hurto de la tarjeta.
2. Cambio de la propiedad del vehículo.
3. Cambio de la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo.
4. Cambio de características del vehículo. (Artículo 28).

PARÁGRAFO. El propietario o tenedor de vehículo de carga deberá informar mediante escrito dirigido al Ministerio de

Transporte los casos de hurto o destrucción del vehículo, para registrar dichas novedades, anexando la respectiva denuncia.

Para el registro de los vehículos se requerirá:

1. Solicitud presentada en formato suministrado por el Ministerio de Transporte, debidamente diligenciado.
2. Fotocopia autenticada de la Licencia de Tránsito.
3. Fotocopia del contrato de vinculación a la empresa de Transporte cuando se trate de vehículos de servicio público. (Artículo 29).

Para la expedición de una nueva tarjeta "Registro Nacional de Transporte de Carga", por pérdida o hurto de la misma, además de los requisitos establecidos en el Artículo anterior, deberá anexarse la denuncia respectiva. (Artículo 30).

4.1.10 Requisitos de Afiliación.

1. Fotocopia de la Tarjeta de Propiedad.



2. Fotocopia del Seguro actualizado.
3. Fotocopia de la cédula del propietario y conductor del vehículo.
4. El vehículo esté a paz y salvo con la empresa donde estaba afiliado anteriormente.
5. El vehículo no presente problemas jurídicos, así mismo el propietario y conductor.
6. El modelo del vehículo no este desactualizado, ni deteriorado.

5. ESTUDIO FINANCIERO.

En esta sección se presenta la clasificación de los costos operacionales fijos y variables, los estados financieros proyectados, un plan de pago del crédito requerido y la evaluación financiera del proyecto.

5.1 INGRESOS.

Los ingresos reales se proyectan con base en el análisis de la tendencia cronológica de los registros del ingreso generado en la prestación del servicio por transporte de aceite y banano.

En general, el ingreso bruto tiende a incrementarse en 147,7 millones por año. Esta pendiente está influenciada en un 97% por la demanda de servicio para el transporte de banano y en un 3% para el caso del aceite.

La estimación del ingreso bruto para los siguientes cuatro (4) años se presenta en la siguiente tabla:³

CUADRO No. 11. INGRESOS BRUTOS ESTIMADOS

AÑO	2000	2001	2002	2003	2004
INGRESO	1.032'308.369	1.362.980.035	1.510'641.228	1.658'302.421	1.805'963.614

FUENTE: Los autores.

5.2 CLASIFICACIÓN DE LOS COSTOS.

Con el fin de determinar el volumen mínimo de operaciones en el cual la empresa superarían la pérdida (cantidad de equilibrio) se clasifican en costos de operación fijos y variables. Entendiéndose por costos variables aquellos que se encuentran directamente relacionados con la intensidad de la actividad productiva (el transporte de carga) y los fijos aquellos que son independientes de dicha actividad. Estos últimos por lo general representan gastos de administración, legales generales.

En los cuadros 12, 13, 14, se relaciona la composición del Costo Fijo y Costo variable, respectivamente.

³ Tendencia de la demanda del Transporte de Banano $c/t = 738 + 143,4x$ y para el aceite $182 + 4,34x$.

CUADRO No. 12. ESTRUCTURA DEL COSTO FIJO

DESCRIPCIÓN	COSTO MENSUAL (\$)	COSTO ANUAL (\$)
LABORALES	520.000	6'240.000
LEGALES	27.067	324.800
GENERALES	2'917.067	35'004.800
DEPRECIACIÓN	766.252	9i195.000
SUMINISTROS VARIOS	135.000	1'620.000
PUBLICIDAD	100.000	1'200.000
SUMINISTROS PAPELERÍA	80.000	960.000
ENERGÍA ELÉCTRICA	75.000	900.000
MANTENIMIENTO EQUIPO OFICINA	100.000	1'200.000
TOTAL.....	4'720.386	56'644.600

FUENTE: Los autores.

CUADRO No. 13. COSTOS FINANCIEROS.

AÑOS	INTERESES
AÑO 1	17'202.762,11
AÑO 2	15'766.826,99
AÑO 3	13'739.887,37
AÑO 4	10'878.696,69

FUENTE: Los autores.

CUADRO No. 14. ESTRUCTURA DEL COSTO VARIABLE

DESCRIPCIÓN	COSTO MENSUAL (\$)	COSTO ANUAL (\$)
MANTENIMIENTO VEHÍCULO	300.000	3'600.000
COMBUSTIBLE	1'400.000	16'800.000
ACEITE Y LUBRICANTES	85.000	1'020.000
LLANTAS	810.000	9'720.000
VARIOS (PEAJE)	500.000	6'000.000
TOTAL.....	3'095.000	37'140.000

FUENTE: Los autores.

5.3 PLAN DE PAGO DEL CRÉDITO.

Se evaluó un crédito por un valor de \$ 49'000.000 para inversión fija con una tasa del 36% anual (9% trimestral vencido), para cancelarlo durante los cuatro (4) próximos años. Se pagará una cuota fija mensual que se compondrá de un porcentaje para intereses y otro para amortización al capital. El Cuadro No. 15 corresponde al plan de pago de la empresa.



CUADRO No. 15
PLAN DE PAGO DE CRÉDITO

<i>Periodo Trm</i>	<i>Saldo</i>	<i>Intereses</i>	<i>Amortización</i>	<i>Pago</i>
0	49000000			0
1	\$ 48.237.103,88	4410000	\$ 762.896,12	\$ 5.172.896,12
2	\$ 47.405.547,11	4341339,35	\$ 831.556,77	\$ 5.172.896,12
3	\$ 46.499.150,24	4266499,24	\$ 906.396,88	\$ 5.172.896,12
4	\$ 45.511.177,64	4184923,52	\$ 987.972,60	\$ 5.172.896,12
5	\$ 44.434.287,51	4096005,99	\$ 1.076.890,13	\$ 5.172.896,12
6	\$ 43.260.477,27	3999085,88	\$ 1.173.810,24	\$ 5.172.896,12
7	\$ 41.981.024,11	3893442,95	\$ 1.279.453,16	\$ 5.172.896,12
8	\$ 40.586.420,16	3778292,17	\$ 1.394.603,95	\$ 5.172.896,12
9	\$ 39.066.301,86	3652777,81	\$ 1.520.118,30	\$ 5.172.896,12
10	\$ 37.409.372,91	3515967,17	\$ 1.656.928,95	\$ 5.172.896,12
11	\$ 35.603.320,35	3366843,56	\$ 1.806.052,56	\$ 5.172.896,12
12	\$ 33.634.723,06	3204298,83	\$ 1.968.597,29	\$ 5.172.896,12
13	\$ 31.488.952,02	3027125,08	\$ 2.145.771,04	\$ 5.172.896,12
14	\$ 29.150.061,59	2834005,68	\$ 2.338.890,44	\$ 5.172.896,12
15	\$ 26.600.671,01	2623505,54	\$ 2.549.390,57	\$ 5.172.896,12
16	\$ 23.821.835,29	2394060,39	\$ 2.778.835,73	\$ 5.172.896,12

5.4 BALANCE GENERAL.

El Balance General fue realizado y ajustado con fecha del 31 de Octubre del año en curso, dado que la empresa ya se encuentra funcionando los rubros correspondientes a los Activos adquiridos y los gastos incurridos para el funcionamiento de la nueva línea de servicio de transporte de carga, fueron cargados a las cuentas de la cooperativa. (Ver página siguiente).

**COOPERATIVA DE TRANSPORTE DEL SAN JUAN DEL CORDOBA
COOTRACOR
BALANCE GENERAL
31 DE OCTUBRE DE 2000**

ACTIVOS

DISPONIBLE		731.391
Caja	780.000	
Bancos	<u>-48.609</u>	
INVERSIONES		4.189.901
Fondo de Liquidez	997.100	
Inversiones Permanentes	<u>3.192.801</u>	
CARTERA DE CREDITO ASOCIADO		21.240.534
Crédito Vigente Garantía Personal	5.835.361	
Crédito Vencido Garantía Personal	15.867.351	
Menos:Provisión Cartera Asociado	<u>-462.178</u>	
CUENTAS POR COBRAR		27.922.063
Cuentas por Cobrar Asociados	16.793.858	
Cuentas por Cobrar No Asociados	12.784.320	
Anticipos Contratos y Proveedores		
Anticipos Al Personal	70.000	
Otras Cuentas por Cobrar	822.066	
Provisión Cuentas por Cobrar	<u>-2.548.181</u>	
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO		50.342.227
Muebles y Equipo de Oficina	6.695.627	
Equipo de Computación y Comunicación	3.444.216	
Flota y Equipo de Transporte	42.860.000	
Menos:Depreciación Acumulada	<u>-2.657.616</u>	
DIFERIDOS		205.600
Gastos Pagados por Anticipados	58.000	
Cargos Diferidos	<u>147.600</u>	
OTROS ACTIVOS		2.059.542
Responsabilidades Pendientes	<u>2.059.542</u>	
TOTAL ACTIVOS		<u>106.691.258</u> =====

**COOPERATIVA DE TRANSPORTE DEL SAN JUAN DEL CORDOBA
COOTRACOR
BALANCE GENERAL
31 DE OCTUBRE DE 2000**

PASIVO

CUENTAS POR PAGAR		49.000.000
Obligaciones Financieras	<u>49.000.000</u>	
CUENTAS POR PAGAR		26.563.702
Cuentas por Pagar Asociados	11.626.087	
Gastos Causados por Pagar	5.022.397	
Proveedores	4.749.355	
Descuentos de Nomina y Aportes Laborales	1.135.442	
Retención Fuente por Pagar	178.334	
Otras Cuentas por Pagar	<u>3.852.087</u>	
FONDOS SOCIALES		6.674.922
Fondo para Educación	1.747.810	
Fondo para Solidaridad	1.586.112	
Fondo por Otros Fines Específicos	<u>3.341.000</u>	
OTROS PASIVOS		657.939
Obligaciones Laborales Consolidadas	<u>657.939</u>	
PASIVOS ESTIMADOS Y PROVISIONES		2.002.317
Obligaciones Laborales consolidadas	<u>2.002.317</u>	
TOTAL PASIVO		<u>84.898.880</u>

PATRIMONIO

CAPITAL SOCIAL		21.792.378
Aportes Sociales	22.356.552	
RESERVA PROTECC.APORTES SOCIALES	1.173.957	
REVALORIZACION DEL PATRIMONIO	6.443.647	
EXCEDENTES O PERDIDAS EJERCICIOS ANTERIORES	-8.982.289	
EXCEDENTES O PERDIDAS DEL EJERCICIO	<u>2.030.586</u>	
	<u>-1.230.075</u>	
TOTAL PATRIMONIO		<u>21.792.378</u>
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		106.691.258

5.5 ESTADO DE EXCEDENTES Y PÉRDIDAS.

Se incluyeron los gastos ocasionados por la instalación de la nueva línea de transporte en la empresa. Esto fue analizado en base del estudio de resultados a 31 de Octubre del 2000. (Ver página siguiente).



**COOPERATIVA DE TRANSPORTE DEL SAN JUAN DEL CORDOBA
COOTRACOR
ESTADO DE EXCEDENTES O PERDIDAS
01 AL 31 DE OCTUBRE DE 2000**

INGRESOS

INGRESOS OPERACIONALES		28.388.712
Servicios	1.381.695	
Ingresos financieros	267.417	
Administrativos y Sociales	<u>26.739.600</u>	

MENOS: COSTOS Y GASTOS OPERACIONALES		24.880.506,0
Gastos de Personal	13.275.872	
Gastos Generales	<u>11.604.634</u>	

UTILIDAD OPERACIONAL 3.508.206

MAS :

INGRESOS NO OPERACIONALES		38.921
Otros Ingresos	<u>38.921</u>	
		<u>3.547.127</u>

MENOS:

GASTOS NO OPERACIONALES		1.276.557
Gastos Financieros	710.782	
Ajustes Ejercicios Anteriores	<u>565.775</u>	

MENOS:

DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES		239.984
Depreciaciones	<u>239.984</u>	

EXCEDENTES O PERDIDAS DEL EJERCICIO 2.030.586

CORRECCION MONETARIA -1.230.075

EXCEDENTES NETO DEL EJERCICIO 800.511

=====

5.6 FLUJO DE FONDOS PROYECTADOS. (4 AÑOS).

Se analizó con base en los rubros contemplados en el Estado de Excedentes o Pérdidas, fue proyectado a los cuatro (4) años de evaluación del proyecto, se incluyeron los gastos financieros (Intereses), gastos de depreciación de amortización, entre otros. Teniendo en cuenta que la tendencia de la inflación es menor del 10%.

Arrojó como resultado un VPN de \$ 1'796'528.901 y una TIR de 1666% a una tasa del 36% anual.

El Cuadro No. 16 corresponde a la estructura del Flujo de Fondos.

CUADRO No. 16. FLUJO DE FONDOS PROYECTADO.

Item	Inicio	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
1. (+) Ingreso Bruto	-	1'400.504.509	1.551.918.149	1.703.707.034	1.855.908.688
2. (-) Costo Operacional	-	125.830.150	126.787.546	127.076.578	126.315.924
*costo variable		37.140.000	37.140.000	37.140.000	37.140.000
*costo fijo		63.506.868	66.791.095	70.403.744	74.377.658
Costos financieros		15.671.504	13.312.996	9.954.534	5.181.636
Depreciación		9.511.778	9.543.455	9.578.300	9.616.630
3. Ingreso Neto Gravable	-	1.274.674.359	1.426.130.603	1.576.630.456	1.729.592.764
(-) Impuestos	-	446.136.026	498.795.711	9.578.300	605.357.467
(+) Depreciación		9.511.778	9.543.455	9.818.000	9.616.630
(-) Costos de inversión	50.290.000				
(-) Amortización de crédito		5.958.312	8.410.644	11.872.310	16.758.734
(+) Valor de salvamento					1.755.456
FLUJO NETO	50.290.000	832.091.799	927.497.708	1.022.518.780	1.118.848.548

TIR= 1666%
 VPN= 1.796.528.901

5.7 EVALUACIÓN FINANCIERA.

Esta evaluación fue realizada con base en los resultados obtenidos en el flujo de fondos a precios reales. Considerando una tasa del 36% anual, se estima que, una vez cancelados los costos operacionales de inversión, financieros y de amortización del crédito, se tiene un excedente de \$1'796.528.901 anuales como valor actual neto.

Se calcula también, que la tasa de retorno es de 1666% anual, habiendo descontado la amortización del cambio (para inversión fija), luego de contemplar la inversión fija como un saldo inicial negativo.

5.8 EVALUACIÓN ECONÓMICA.

Se realiza con base en la importancia económica que tendría el proyecto en la economía local y regional. Se tuvieron en cuenta variables de tipo macroeconómico como ingreso, empleo, demanda agregada, entre otros.

La implementación de la nueva línea de transporte generará empleos directos e indirectos (fincas productoras de banano,) con la economía del municipio de Ciénaga.

6. CONCLUSIONES.

Es factible técnica y económicamente rentable, el establecimiento de la línea de transporte de carga en la Cooperativa San Juan del Córdoba, en el Municipio de Ciénaga – Magdalena, requiriendo la adquisición de un primer vehículo para iniciar labores y los demás necesarios, mediante el proceso de afiliación a dicha entidad.

La flota y equipo de transporte necesaria para el funcionamiento de la línea no es de difícil consecución en el territorio colombiano.

Esta línea funcionará bajo la estructura organizacional ya establecida de la Cooperativa San Juan del Córdoba.

Se destaca la responsabilidad de carácter económico y social que tiene la Cooperativa para responder con los excedentes obtenidos a los aportes realizados por los socios.

7. RECOMENDACIONES.

- Poner en marcha la nueva línea de servicio de transporte, ya que las utilidades obtenidas por ésta actividad ayudarían a la empresa a elevar su rentabilidad y su posición dentro del mercado de transportes.
- Promocionar en el menor tiempo posible la afiliación de diversos tipos de vehículos de transporte de carga.
- Sistematizar las operaciones básicas de la empresa: Base de datos, contabilidad, entre otros, para lograr eficiencia, eficacia, en la actividad.
- Realizar acuerdos o convenios con instituciones como la Universidad del Magdalena, la Alcaldía de Ciénaga, par capacitación, promoción y comercialización del servicio.

BIBLIOGRAFÍA

ARANGO LONDOÑO, Gilberto. Estructura Económica Colombiana. Octava edición. Editorial Mac Graw Hill. 1997. Bogotá. 452 Págs.

ARANGO MARÍN, Edwin. "Cómo hacer Cooperativismo. Empresas del Futuro". Publicaciones Edwin's Ltda. Medellín: 1991. Págs. 59

BACCA URBINA, Gabriel. Evaluación de Proyectos 3ª. Edición. Editorial Mac Graw Hill.

CIFUENTES REYES, Ignacio. LEGISLACIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO. Jurisprudencia y doctrina. Editorial presencia. Bogotá. 1996. 285 Págs.

DECRETO 1554 DEL 4 DE AGOSTO DE 1998. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Bogotá. 11 Págs.

ESPINOZA CAMPO, Edwin; SILVA POLO, Luis F y URUETA PERTUZ, Gustavo. Diagnóstico del grado de Eficiencia de las empresas de transporte de carga terrestre que operan en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta.

ESTATUTO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR 1998. Publitecnic, publicaciones técnicas. Ministerio de Transporte. 195 pág.

INSTITUTO COLOMBIANO DE CERTIFICACIÓN DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN. NORMAS COLOMBIANAS PARA LA PRESENTACIÓN DE TESIS DE GRADO. ICONTEC 2000. Bogotá. 132 Págs.

LEGISLACIÓN COOPERATIVA. Edición actualizada año 2.000. Memo Ediciones. Pág. 120

LEY 105 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 1993. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Cartagena. 39 Pág.

LEY 336 DEL 20 DE DICIEMBRE DE 1996. LEGISLACIÓN DE TRANSPORTE Y TRANSITO. Bogotá. 85 Pág.

MÓDULO DE FUNCIONAMIENTO OPERATIVO. DITRANSA. 1999. pág. 130.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Ciénaga. Territorio enlace. Diciembre. 1999. 335 Págs.

PROYECTO LEY POR EL CUAL SE REGLAMENTA EL SERVICIO PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA Y SE DEROGA EL DECRETO 1554 DEL 4 DE AGOSTO DE 1998. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Bogotá. 142 Págs.

UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA. Reglamento interno. Acuerdo 003. Santa Marta. 1992.

ANE

ANEXO A

FORMATO DEL CUESTIONARIO DE ENCUESTA

FORMATO DEL CUESTIONARIO DE ENCUESTA

Se encuentra formada por siete (7) preguntas. Esta aplicado en la Zona Bananera del Magdalena directamente por lo integrantes del proyecto, quienes asistieron a las sedes de las empresas que comúnmente utilizan este servicio al igual que a las fincas productoras de banano.

Se trabajo con una muestra de treinta y dos (32) personas.

CUESTIONARIO DE DIAGNOSTICO

1. *¿ Cuantas empresas de transporte de carga que trabajen en la localidad conoce Ñ?*
2. *¿ Tiene inclinación por alguna en especial? ¿Porqué?*
3. *¿ Con qué frecuencia utiliza este servicio?*
4. *¿ Este servicio es prestado por alguna empresa de la región?*
5. *¿ Le gustaría que fuera prestado por alguna empresa privada?*
6. *¿ está conforme con la tarifa que viene cancelando?*
7. *¿Se encuentra usted conforme con la calidad del servicio?*

SI

NO

8. *¿Qué cambiaría al respecto?*

DATOS GENERALES

RAZON SOCIAL DE LA EMPRESA

ACTIVIDAD PRINCIPAL QUE DESARROLLA

PUESTO DEL ENTREVISTADO

ANEXO B

RELACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA

REPUBLICA DE COLOMBIA
 MINISTERIO DE TRANSPORTE
 DIRECCION TERRITORIAL MAGDALENA

EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA

NOMBRE DE LA EMPRESA	REPRESENTANTE LEGAL	DOMICILIO	DIRECCION	NIT	RESOLUCION HABILITACION
TRANSPORTES CAROLINA	HERNANDO DUARTE	SANTA MARTA			
TRANSPORTES BASTIDAS	SOSLENY BOLAÑO MIER	SANTA MARTA	AV. FE. 39A- 112	891700203	008 (28-12-1999)
COMERCIALIZADORA CARBOMAR	FREDY CASTILLO BRUJES	SANTA MARTA	KM 19 VIA CIENAGA	8002533783	003 (08-07-1999)
TRANSPORTES FUNDACION	NELSON DE LA VALLE	FUNDACION			
TRANSPORTES Y TALLER PPG	PEDRO PAMPLONA GIL	SANTA MARTA	T. CARIBE 74-60	8150012195	001(13-01-2000)
MULTINACIONAL DE CARGA	ALONSO QUINTERO CHACON	SANTA MARTA	CALLE 12 10-60	815003312	
TRANSPORTE TECNICO DE CARGA	RAFAEL JARAPA TERNERA	SANTA MARTA	C. 11 10-03 05-207	815000915	0077 05-05-2000)
MULTISERVICIOS	HERNAN PERARANDA	SANTA MARTA	C. 100 3 70		
CERVENAS J. LIDA	JAIPE DOMINGUEZ DELGADO	SANTA MARTA	C. 34 17A 63	802902811	009 (03-04-2000)
COCTRASA	ROBERTO GOENAGA	SANTA MARTA	AV. FE. 3-55	8001425113	
TRANSPORTES MEJIA CORTES	GUILLEMO MEJIA	SANTA MARTA	KM 2 VIA GAIRA	8002365505	
DE VASANEJO LTDA	CARLOS ALBERTO BLANCO	SANTA MARTA	KM 15 VIA CIENAGA	5500049738	
TRANSPORTE NIPPA	EN PORCESO DE CANCELACION DE LA LICENCIA				
SEYTEBA					

ANEXO C

RESOLUCIÓN 000212 TABLA DE FLETES



MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCION No. 000212 DEL 2000

(14 FEB 2000)

"Por la cual se derogan las Resoluciones 1020 de abril 01 de 1998 y 2008 de octubre 07 de 1999 y se fijan los criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga"

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por los artículos 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, y

CONSIDERANDO

Que la Ley 336 de 1996 faculta al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, para formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada y libre fijación de las tarifas en cada modo de transporte.

Que corresponde a la autoridad competente la elaboración de los estudios de costos que sirvan de base para la fijación de criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga.

RESUELVE

ARTICULO 1°. TABLA DE FLETES.- Las relaciones económicas entre la empresa de transporte autorizada y el propietario y/o conductor del vehículo de carga, se regirán por la tabla anexa a la presente resolución, en la cual, mediante una franja, se señalan los valores mínimo y máximo

"Por la cual se derogan las Resoluciones 1020 de abril 01 de 1998 y 2008 de octubre 07 de 1999 y se fijan los criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga"

2

correspondientes al valor por tonelada transportada, dependiendo del origen - destino.

PARAGRAFO.- Para los orígenes y destinos no contemplados en la tabla anexa, los valores serán los resultantes del calculo proporcional entre los orígenes más cercanos y los destinos inmediatamente posteriores.

ARTICULO 2º SANCIONES. El incumplimiento en el reconocimiento y pago de los valores que aparecen en la tabla anexa a la presente resolución, dará lugar a las sanciones señaladas en las normas legales, especialmente las previstas en el Decreto 651 de abril 01 de 1998.

ARTICULO 3º. GRUPO DE TRABAJO. Crear un grupo de trabajo integrado como se describe a continuación:

El Viceministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá
Un delegado de la asociación Nacional de Industriales ANDI
Un delegado de la Federación Nacional de Comerciantes FENALCO
Un delegado de la Federación Nacional de Cafeteros
Un delegado de la Federación Nacional de Arroceros FEDEARROZ
Un delegado de COLFECAR
Un delegado de FEDETRASCOL
Un delegado de ASECARGA
Dos (2) delegados de la Asociación Colombiana de Camioneros - ACC
Dos (2) delegados de la Asociación de Transportadores de Carga - ATC

PARAGRAFO: El Ministro de Transporte designará los funcionarios del Ministerio que harán parte del grupo de trabajo.

ARTICULO 4º. FUNCIONES. El grupo de trabajo que trata el artículo anterior, tendrá como función presentar recomendaciones relacionadas con los costos de operación del transporte de carga por carretera, partiendo de la estructura de costos elaborada por el Ministerio de Transporte y las observaciones que sobre la misma formulen los representantes del sector privado.

"Por la cual se derogan las Resoluciones 1020 de abril 01 de 1998 y 2008 de octubre 07 de 1999 y se fijan los criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga"

3

Lo anterior con el objeto que este Despacho adopte las medidas que considere pertinentes en lo atinente a las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de vehículos de carga, las cuales se aplicarán con sujeción directa al resultado del estudio, independientemente a la circunstancia que éstos sean superiores o inferiores a los previstos en la tabla anexa a la presente Resolución.


Estos resultados serán acogidos por la totalidad de los sujetos que componen la cadena de transporte de carga.

PARAGRAFO: Este grupo de trabajo sesionará por lo menos dos (2) veces al mes, por citación de su presidente y presentará sus conclusiones dentro del término de tres (3) meses, contados a partir de la publicación de la presente Resolución.

ARTICULO 5º. VIGENCIA. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga en su integridad las Resoluciones 1020 de abril 01 de 1998 y 2008 de octubre 07 de 1999.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá D.C., a los 14 FEB. 2000


GUSTAVO ADOLFO CANAL MCRA
Ministro de Transporte

"Por la cual se derogan las resoluciones 1020 de abril 01 de 1998 y 2008 de octubre 07 de 1999 y se fijan los criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga"

ANEXO 1

RELACIONES ECONOMICAS ENTRE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOS PROPIETARIOS Y/O LOS CONDUCTORES DE LOS VEHICULOS DE CARGA

ORIGEN DESTINO	ARMENIA	B/QUILLA	BOGOTA	B/MANGA	B/VENTURA	CALI	C/GENA	CUCUTA	QUITAMA	IBAGUE	I/PALES	M/ZALES	MEDELLIN	NEIVA	PASTO	PEREIRA	POPAYAN	S/MARTA	VICENCIO	YOPAL	TUMACO	
ARMENIA		62,255 56,226	43,197 39,063	49,550 44,831	33,033 29,667	25,410 22,900	82,255 56,326	83,525 57,475	49,550 44,831	24,140 21,841	54,832 49,429	20,328 16,292	41,927 37,934	31,783 28,738	49,550 44,831	17,787 16,093	27,251 25,289	83,525 57,475	57,173 51,728	66,266 59,774	57,173 51,728	
B/QUILLA	71,148 54,372		80,042 72,419	82,255 56,326	80,042 72,419	82,563 74,718	25,410 22,900	71,148 64,372	80,042 72,419	80,042 72,419	91,478 82,784	77,501 70,120	64,798 58,825	83,853 75,887	8,894 8,047	77,501 70,120	83,353 75,387	19,058 17,243	88,935 80,465	98,558 87,382	101,540 91,980	
BOGOTA	28,115 34,485	45,738 41,382		39,366 35,835	40,656 36,784	40,656 36,784	45,738 41,382	44,468 40,233	25,410 22,900	29,222 26,439	73,689 66,871	40,656 36,784	40,656 32,223	35,574 32,223	89,878 83,223	38,784 36,784	42,532 41,382	40,656 36,784	44,468 40,233	49,429 45,980	68,970 64,970	
B/MANGA	55,902 50,578	41,327 37,934	53,261 48,279		66,066 59,774	66,066 59,774	47,009 42,532	25,410 22,900	50,820 45,980	50,820 45,980	68,935 60,465	54,832 49,429	54,798 58,825	53,261 48,279	35,124 32,223	55,902 50,578	60,878 53,223	40,656 36,784	44,468 40,233	49,429 45,980	68,970 64,970	
B/VENTURA	36,845 33,336	52,583 74,718	62,255 56,326	69,878 63,223		27,951 25,289	82,563 74,718	82,563 74,718	69,878 63,223	69,878 63,223	82,255 70,120	50,820 45,980	50,820 45,980	57,173 51,728	82,255 58,825	57,173 51,728	38,115 34,485	31,783 28,738	82,563 74,718	74,980 67,321	80,042 72,419	
CALI	25,410 22,900	89,878 83,223	52,091 47,130	64,798 58,825	27,951 25,289		86,878 83,223	77,501 70,120	58,443 52,377	40,656 36,784	45,738 41,382	29,222 26,439	47,009 42,532	50,820 45,980	43,197 39,063	29,222 26,439	25,410 22,900	73,689 66,871	84,798 78,825	89,878 83,223	90,069 82,784	
CARTAGENA	80,042 72,419	21,599 19,542	52,583 74,718	84,798 58,825	68,394 78,188	32,583 74,718		73,689 66,871	82,563 74,718	82,563 74,718	91,478 82,784	80,042 72,419	80,042 80,924	86,394 78,188	88,935 80,465	50,042 47,119	38,394 38,166	25,410 22,900	91,478 82,784	90,069 82,784	101,540 91,980	
CUCUTA	59,714 54,027	45,738 41,382	57,173 51,728	29,222 26,439	69,878 63,223	69,878 63,223	49,550 44,831		53,361 48,279	53,361 48,279	91,478 82,784	57,173 51,728	67,337 60,924	57,173 51,728	38,935 36,485	57,173 54,027	58,935 56,871	44,468 40,233	58,714 53,223	44,468 40,233	73,689 66,871	
QUITAMA	50,820 45,980	45,738 41,382	20,681 24,140	36,845 33,336	52,091 47,130	50,820 45,980	50,820 45,980	50,820 45,980	50,820 45,980	36,845 33,336	78,771 71,289	50,820 45,980	50,820 45,980	44,468 40,233	78,230 68,970	50,820 45,980	54,832 49,429	50,820 45,980	28,115 27,588	30,492 27,588	30,492 27,588	82,583 74,718
IBAGUE	31,783 26,738	57,173 51,728	30,492 27,588	47,009 42,532	40,656 36,784	38,115 34,485	57,173 51,728	57,173 51,728	38,115 34,485	38,115 34,485	57,173 51,728	35,574 32,223	40,656 36,784	25,410 22,900	83,525 57,475	34,304 31,037	52,091 47,130	58,443 52,377	38,115 34,485	45,738 41,382	78,230 68,970	
I/PALES	50,820 45,980	101,640 91,980	73,689 66,871	83,853 75,887	54,832 49,429	50,820 45,980	101,640 91,980	92,747 83,914	78,230 68,970	82,255 74,718		55,902 50,578	69,878 63,223	66,066 59,774	15,248 13,794	54,832 49,429	40,656 36,784	101,640 91,980	82,583 74,718	82,583 74,718	85,124 77,017	
MANIZALES	25,410 22,900	89,878 83,223	49,550 44,831	59,714 54,027	34,304 31,037	27,951 25,289	57,173 51,728	74,900 67,821	53,361 48,279	38,115 34,485	57,173 51,728		33,033 29,687	54,832 49,429	53,361 48,279	25,410 22,900	38,115 34,485	60,984 55,176	59,714 54,027	60,984 55,176	66,878 61,312	
MEDELLIN	33,033 29,687	39,366 35,835	40,656 36,784	48,279 43,681	38,115 34,485	36,845 33,336	40,656 36,784	82,255 56,326	48,279 43,681	40,656 36,784	59,714 54,027	35,574 32,188		45,738 41,382	59,714 54,027	35,574 32,188	38,115 34,485	41,927 37,934	55,902 50,578	78,771 71,289	69,878 63,223	
NEIVA	44,468 40,233	69,878 63,223	41,927 37,934	57,173 51,728	50,820 45,980	45,738 41,382	69,878 63,223	71,148 64,372	48,279 43,681	26,881 24,140	69,378 63,223	45,738 41,382	50,820 45,980		69,878 63,223	50,820 45,980	83,223 78,825	38,784 36,784	54,027 49,429	66,871 61,312	49,429 45,980	
PASTO	48,279 43,681	91,478 82,784	66,066 59,774	78,771 71,289	50,820 45,980	48,279 43,681	91,478 82,784	58,935 52,522	72,419 66,871	90,984 85,522	15,248 13,794	52,091 47,130	83,525 57,475	83,525 57,475		50,820 45,980	38,115 34,485	95,288 88,213	78,230 68,970	81,312 73,568	35,574 32,188	
PEREIRA	22,589 20,591	60,984 55,176	49,550 44,831	59,714 54,027	34,304 31,037	26,881 24,140	59,714 54,027	74,900 67,821	53,361 48,279	38,115 34,485	57,173 51,728	25,410 22,900	39,366 35,835	52,091 47,130	52,091 47,130		38,345 33,336	83,525 57,475	59,714 54,027	69,378 63,223	69,378 63,223	
S.MARTA	78,230 68,970	21,599 19,542	78,771 71,289	80,984 75,178	78,771 71,289	78,771 71,289	25,410 22,900	69,378 63,223	73,689 66,871	78,771 71,289	91,478 82,784	78,230 68,970	84,798 58,825	82,583 74,718	88,935 80,465	78,230 68,970	82,583 74,718	38,345 33,336	83,525 57,475	59,714 54,027	69,378 63,223	69,378 63,223
VICENCIO	41,927 37,934	58,443 52,377	29,222 26,439	41,927 37,934	44,468 40,233	47,009 42,532	58,443 52,377	48,279 43,681	35,574 32,188	35,574 32,188	78,230 68,970	47,009 42,532	50,820 45,980	41,927 37,934	72,419 65,522	44,468 40,233	50,820 45,980	58,443 52,377		50,820 45,980	58,443 52,377	

* Los costos que generen los cargues y descargues son de cargo exclusivo del remitente y/o destinatario (Resolución No. 0870 de marzo 20 de 1998).

* La empresa de transporte no podrá deducir conceptos no autorizados por la Ley (Resolución No. 2113 de abril 25 de 1997).

* La empresa de transporte cancelará los valores por el servicio dentro de ocho (8) horas hábiles siguientes a la presentación de los cumplidos (Resolución No. 2113/97).

* La empresa de transporte o destinatario de la mercancía pagará el bodegaje sobre el camión (Resolución No. 2113 de abril 25 de 1997).



ANEXO D

FORMATO DE SOLICITUD DEL SERVICIO

COOTRACOR

COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES SAN JUAN DEL
CORDOBA, S.A.

NIT 800.215.364-1

FECHA _____ CLIENTE _____

RECOGER EN _____

DIRECCION _____ TELEFONO _____

SOLICITADO POR _____ TIPO DE VEHICULO _____

ORIGEN _____ DESTINO _____

PROPIETARIO DE LA MERCANCIA _____

CANTIDAD _____ CLASE _____ KILOS _____

CONTENIDO _____ VALOR MERCANCIA _____

FLETE _____ RECIBIDO POR _____

OBSERVACIONES _____

ANEXO E

FORMATO DE ORDEN DE CARGUE

COOTRACORCOOPERATIVA DE
TRANSPORTADORES SAN JUAN
DEL CORDOBA, S.A.

CIUDAD		FECHA		
SEÑORES		ATENCION SR(A)		
DIRECCION		TELEFONO		
AUTORIZAMOS PARA RETERIRAR EL CARGAMENTO ABAJO ESPECIFICADO AL CONDUCTOR Y AL VEHICULO CON LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS:				
CONDUCTOR		C.C		DE
VEHICULO PLACA		MARCA		COLOR
MODELO		T. PROPIEDAD N°		T. OPERACIÓN N°
PROPIETARIO		DIRECCION		TELEFONO
UNIDADES	TIPO EMPAQUE	PESO VOL. K.	CONTENIDO	DESTINATARIO
ORIGEN:		N° VIAJE		DESTINO
OBSERVACIONES		NOTA IMPORTANTE PARA EL REMITENTE: PRIMERA: Este Documento queda sin valor en el caso de presentar enmendaduras o tachaduras. SEGUNDA: el remitente deberá revisar bajo su responsabilidad la documentacion personal del conductor. Lo mismo que la correspondiente al vehiculo TERCERA: la empresa se reserva el derecho de pesar el cargamento y si es el caso verificar su contenido.		
LA EMPRESA		EL AUTORIZADO		



ANEXO F

FORMATO DE LA REMESA DE CARGA

CONTACTO R

FECHA		

ORIGEN	DESTINO

MANIFIESTO DE CARGA

EMESA

No. 0028000

REMITENTE	N. PEDIDO	TELEFONO	CIUDAD ORIGEN
DESTINATARIO		TELEFONO	CIUDAD DESTINO

DIRECCION

UNIDAD	TIPO EMPAQUE	KILOS REALES	KILOS VOLUMEN	REMISION CLIENTE	VALOR DECLARADO
--------	--------------	--------------	---------------	------------------	-----------------

LA MERCANCIA VIAJA POR CUENTA DEL CUENTE AMPARADA POR POLIZA No. CIA ASEGURADORA NOMBRE DEL CONDUCTOR C.C. PLACAS VEHICULO OFICINA: CIENAGA - MAGDALENA ESTE DOCUMENTO SE CIÑE EN TODAS SUS PARTES A LAS NORMAS DEL CODIGO DE COMERCIO SOBRE TRANSPORTE DE COSAS.	LA EMPRESA TRANSPORTADORA NO EXAMINA LOS CONTENIDOS DE LOS PAQUETES, Y EL REMITENTE DECLARA QUE ESTOS CONTIENEN: DEVUELVASE FIRMADO Y SELLADO FIRMA Y SELLO FECHA	RECIBI CONFORME, FIRMA, SELLO CEDULA NIT, Y TELEFONO HORA DE ENTREGA FECHA DE ENTREGA
--	--	---

Sellos de Seguridad No.

--

NOTA: SI EL SELLO PRESENTA LA PALABRA VOID, ANTES DE DESCARGAR COMUNICARSE CON LA EMPRESA TRANSPORTADORA

ARCHIVO CENTRAL_



ANEXO G

FORMATO DE MANIFIESTO DE CARGA



ORIGEN			DESTINO		
CIUDAD	DEPARTAMENTO	SUCURSAL	CIUDAD	DEPARTAMENTO	PLAZO ENTREGA

CARACTERISTICAS DEL VEHICULO									
PLACAS	MARCA	ESQUEMA	TIPO	SERIE O CHASIS	COLOR	PLACA TRAYECTO	CAPACIDAD (TONOS)	No. Motor	CATEGORIA
TARJETA OPERACION			LICENCIA DE CONDUCCION			SEGURO OBLIGATORIO			
No.	VENCE	No.	CAT.	VENCE	No.	VENCI.			
PROPIETARIO O POSEEDOR			C.C. O NIT.	DIRECCION Y TELEFONO			CIUDAD		
EMPRESA VINCULADORA Y/O AFILIADORA			NIT.	DIRECCION Y TELEFONO			CIUDAD		
CONDUCTOR			C.C. O NIT.	DIRECCION Y TELEFONO			CIUDAD		

CARACTERISTICAS DE LA CARGA Y PRECIO DEL FLETE A CARGO DEL TRANSPORTADOR AUTORIZADO - (RES. 0006971/96 Y RES. 007282/96)

REMESA	PRODUCTO	PESO/VOL	FLETE/TONELADA	TOTAL FLETE	RETE. FUENTE	OTROS DESC. LEY	NETO A PAGAR
TOTAL \$							

ANTICIPO ORDEN DE PAGO No.	FECHA	\$	ANTICIPO ORDEN DE PAGO No.	FECHA	\$	SALDO ADEUDADO	\$
----------------------------	-------	----	----------------------------	-------	----	----------------	----

No. REMESA	REMITENTE	C.C. O NIT.	DESTINATARIO	C.C. O NIT.	DIRECCION DE ENTREGA

- OBSERVACIONES:
1. Cuando por orden del remitente y/o destinatario se cambie el lugar de entrega de la carga, el excedente del flete y los gastos adicionales serán cancelados por quien ordene el cambio.
 2. La empresa transportadora pagará al propietario del vehículo que conluzca la carga el precio del flete pactado entre ellos, dentro de las ocho horas hábiles siguientes a la entrega efectiva de la mercancía en el lugar de destino.
 3. Los costos del cargue y descargue estarán a cargo del remitente y/o destinatario.
 4. SEGURO QUE AMPARA LA CARGA

TOMADOR

VIGENCIA: DEL DE DE AL DE DE

FIRMA Y SELLO DE LA EMPRESA 	FIRMA Y HUELLA DEL CONDUCTOR - C.C.
-------------------------------------	---

ANEXO H

FORMATO DEL COMPROBANTE DE EGRESOS

COMPROBANTE DE EGRESO No.

Forma BOSTON 005



CIUDAD Y FECHA

PAGADO A :

VALOR \$

POR CONCEPTO DE :

LA SUMA DE: (EN LETRAS)

CHEQUE No.

BANCO

EFFECTIVO

IMPUTACION

FIRMA Y SELLO DEL BENEFICIARIO

CUENTA

DEBITOS

CREDITOS

C.C. 6 NIT.

ELABORADO

APROBADO

CONTABILIZADO

Forma BOSTON 005



ANEXO I

FORMATO DEL VALE DE INSTRUCCIONES



VALE DE INSTRUCCIONES

DOCUMENTOS Y PUESTOS DE CONTROL

RUTA: MEDELLÍN - BOGOTÁ

MANIFIESTO DE CARGA No. _____ FECHA: _____

Ciudad DE ORIGEN _____ CIUDAD DESTINO: _____

NOMBRE DEL CONDUCTOR _____ C. DE C. _____

TARIFA DEL VEHICULO _____ TRAILER _____

INSTRUCCIONES ESPECIALES A CUMPLIR SI NO

REPORTARSE EN PUESTOS DE CONTROL

ENCARAVANADO

TRANSITAR DE 4 :00 A.M. A 7:00 P.M.

El incumplimiento de esta norma tendrá multa de \$ 50.000

CONTROL E. ORIGEN DESTINO

CONTROL E. ENTRANDO A SU DESTINO

CONTROL E. SALIENDO DE SU ORIGEN

REPORTARSE A LA OFICINA MAS CERCANA CUANDO LLEGUE AL DESTINO.

DOCUMENTOS QUE SE DEBEN ENTREGAR PARA EL COBRO DE FLETES SI NO

MANIFIESTO DE CARGA

REMESAS FIRMADAS

REMISIONES

DECLARACION : TRANSITO ADUANERO

FAVOR SACAR FOTOCOPIA AL COMODATO

NOTA DE INSPECCION

CORRESPONDENCIA

PERMISOS CARGAS EXTRADIMENSIONALES

OTROS

NOTA: CONTROL SIN FIRMA Y SELLO TENDRA UNA MULTA DE \$ 20.000=

FIRMA DE LA EMPRESA

FIRMA CONDUCTOR



Medellín: 3 72 94 30 - 3 72 94 61; Bogotá: (091) 2 90 75 62 - 2 61 94 31; Cortagena (095) 6 69 40 78 - 6 69 42 66
Buenaventura: (092) 241 72 19 - 2 41 72 45; Barranquilla (095) 347 46 66 - Call (092) 6 68 73 50

ANEXO J

**FOTOGRAFÍAS INSTALACIONES Y FUNCIONARIOS DE
COOTRACOR**



Figura 1. Planta física de COOTRACOR.

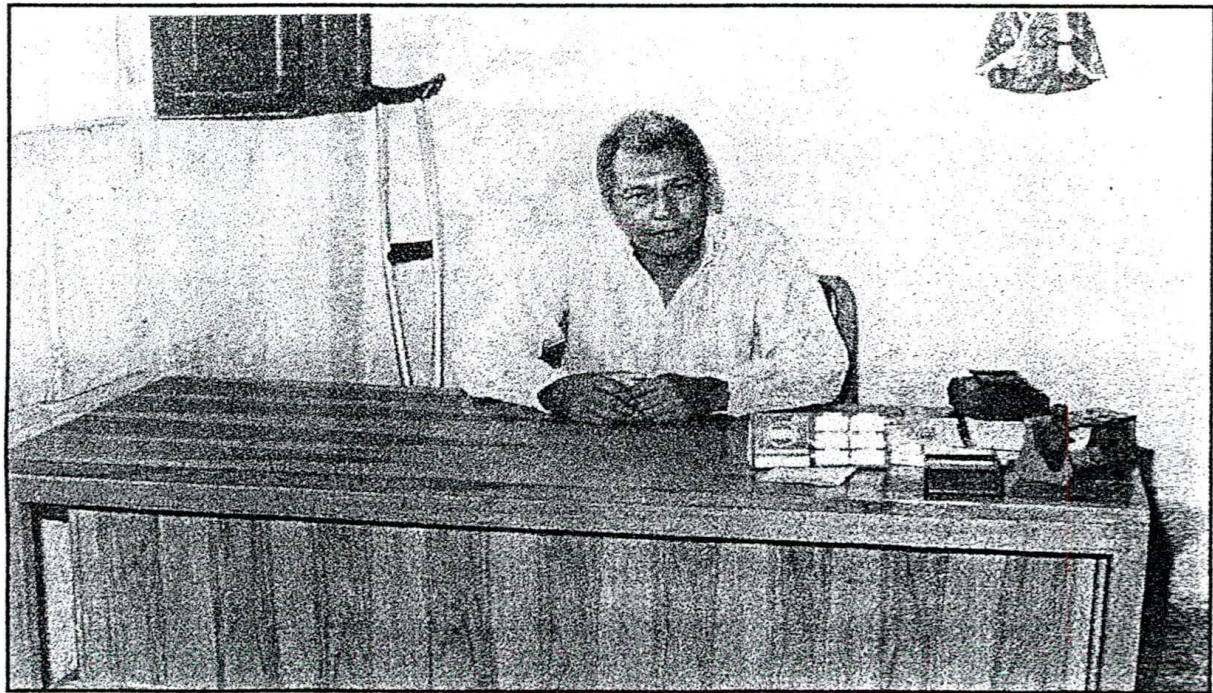


Figura 2. Señor FABIÁN ESCOBAR. Gerente de la Cooperativa de Transportadores San Juan del Córdoba, Ltda..

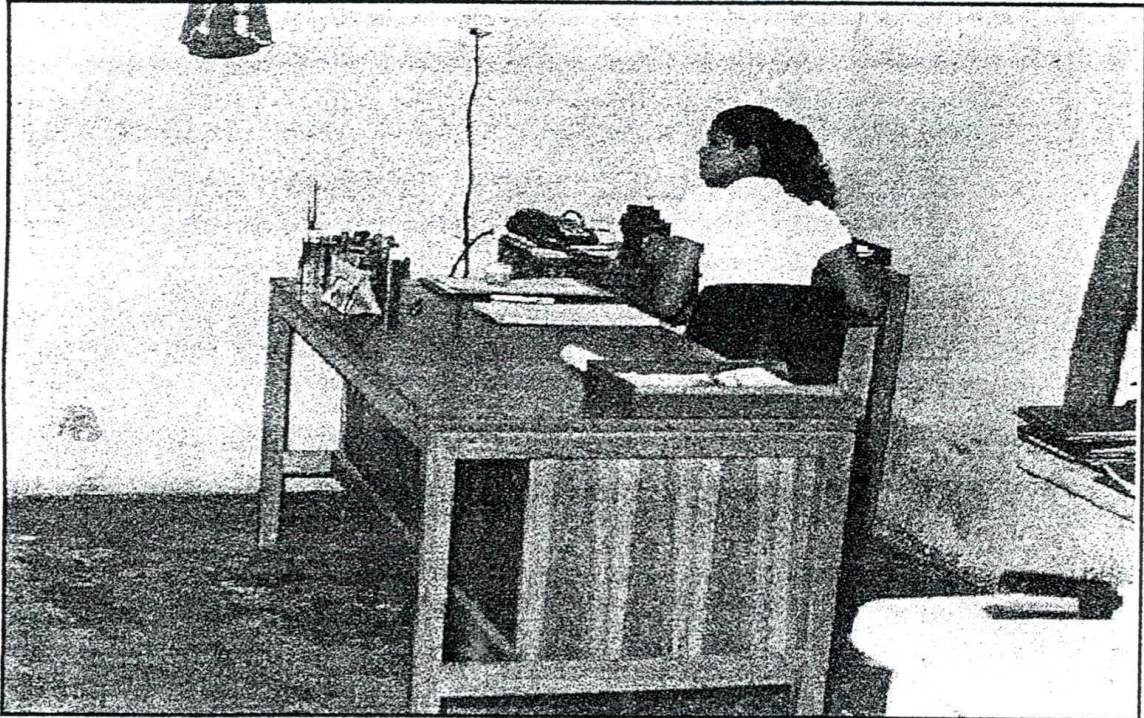


Figura 3. secretaria de Gerencia de COOTRACOR.

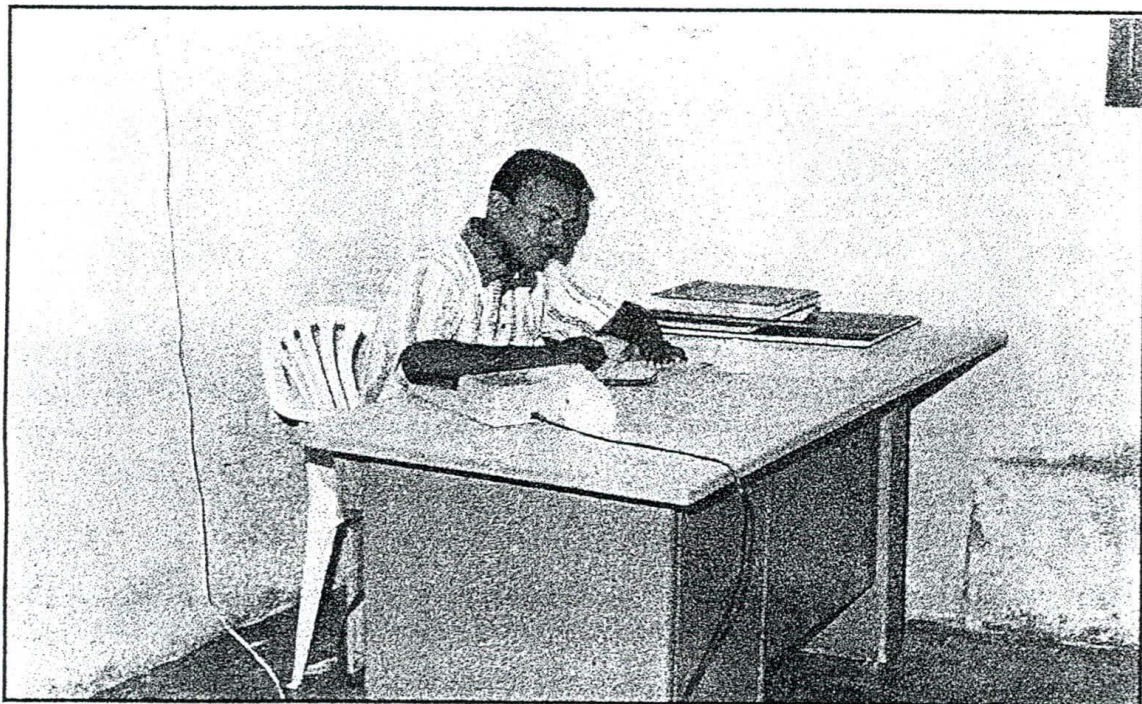


Figura 4. tesorero de la Cooperativa de Transportadores San Juan del Córdoba.