

CONTROL INTERNO PARA EL PROCESO DE TRANSPORTE EN LA
COMERCIALIZADORA DE FRUTAS EL PUERTO

Raquel Vanessa Puerto Rodríguez

Profesor:
Camilo Corredor

Universidad Santo Tomás, seccional Tunja (Colombia)
División de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables
Especialización en Auditoría y Aseguramiento de la Información

2021

1. Título

Control interno para el proceso de transporte en la comercializadora de frutas El Puerto

2. Objetivos

2.1. Objetivo General

Proponer un procedimiento de control interno para el proceso de transporte de la comercializadora de frutas El Puerto

2.2. Objetivos específicos

- Identificar el proceso que actualmente aplica la empresa para el control en el área de transporte.
- Evaluar los riesgos, fraudes y deficiencias existentes y futuras.
- Diseñar un sistema para el control de la información en el departamento de transporte basado en procesos y procedimientos.

3. Resumen

En este artículo se pretende evidenciar como se encuentra la empresa Frutas El Puerto, en cuanto a su situación general, pero con énfasis en lo relacionado con el transporte de sus productos. Así mismo, una vez conocido el diagnóstico arrojado, plantear parámetros de control para que el área de transporte garantice la fiabilidad de las operaciones contables de la empresa. Desde lo metodológico, para el desarrollo de este artículo, se empleó el método descriptivo, utilizando como instrumentos para recopilar la información primaria, la entrevista aplicada a directivos funcionarios de la empresa en mención, y la consulta de textos y fuentes de reconocido valor investigativo, para la información secundaria. Como resultado general del estudio se obtiene que, es necesario que la administración diseñe y ponga en funcionamiento un plan de control interno

a fin de ejecutar en forma correcta el direccionamiento de la organización, y esencialmente para contribuir al logro de la misión que esta tiene, con la mayor comodidad, seguridad, y mejoramiento continuo, para corregir posibles falencias que se presenten al ejecutar el plan de control interno y realizar las acciones correctivas correspondientes, para que la organización, optimice sus funciones administrativas y cumpla sus objetivos organizacionales.

3.1. Palabras clave

Control interno, Optimización, funciones administrativas, manual de funciones, procedimientos.

3.2. Abstract

This article aims to show the current situation that occurs in the company Frutas El Puerto, in a brief way and at the same time what is related to the transport of its products. Likewise, once the diagnosis produced is known, propose parameters of internal control and surveillance so that the transport area, complying with the requirements of the law, guarantees the reliability of the accounting operations for the company. From the methodological point of view, this research was based on the inductive descriptive method, using as instruments to collect the primary information the interview applied to civil servants of the company in question, and the consultation of texts and related Internet sources for secondary information. As a general result of the study, it is obtained that, it is necessary to implement an internal control plan for the correct management of the organization, and essentially to contribute to the achievement of the mission that it has, with the greatest comfort, security, and continuous improvement. , to correct possible shortcomings that may arise when executing the internal control plan and

carry out the corresponding corrective action so that the organization optimizes its administrative functions and meets its established objectives.

3.3. Keywords

Internal control, Optimization, administrative functions, functions manual, procedures.

4. Introducción

Frutas el Puerto, es una empresa dedicada a la comercialización de frutas, en donde su actividad inicia desde la plantación de árboles, producción, recolección y comercialización de frutas, las cuales, se proveen a diferentes lugares del país, como, por ejemplo; Cacota, Ábrego (Norte de Santander), Argentina (Huila), Nuevo Colón, Turmequé y Sotaquirá, (Boyacá) entre otros.

Se trabaja con diferentes variedades de frutas, especialmente con durazno, ciruela, manzana y pera, estas, son producidas en terrenos certificados bajo la reglamentación de las Buenas Prácticas Agrícolas, en adelante (BPA)¹ y, adicionalmente con la aplicación de Buenas Prácticas de Manufactura, en adelante (BPM)², con la finalidad de brindar productos de mejor calidad.

El sistema de transporte es un elemento de gran importancia teniendo en cuenta que afecta la seguridad alimenticia, la competencia entre los productores y diferentes factores clave en las cadenas de alimentos, sin importar, si se está hablando de micros, pequeñas, medianas o grandes empresas; razón por la cual, se hace referencia al transporte como uno de los eslabones más importantes en la cadena de abastecimiento.

¹ BPA: Actividades aplicadas a la producción de frutas, enfocadas a mejorar la calidad del producto vendido al consumidor.

² BPM: Requerimientos generales de higiene en la manipulación, transporte y distribución de alimentos para consumo humano

Actualmente, el transporte de alimentos es un tema de gran importancia teniendo en cuenta que, gracias a ello, la población se abastece de diferentes alimentos, sin importar su lugar de origen, es por esto, que se acude a los diferentes lugares en los que se cultivan variedades de alimentos con la finalidad de comercializarlos en las diferentes ciudades, y así, brindar comodidad a los clientes.

El transporte asocia el traslado y movilización de productos alimenticios de diferentes distancias y recorridos; razón por la cual, se presentan ciertas dificultades debido a la poca atención que se presta a la operatividad del transporte. Variables como la distancia, el tiempo, el peso de la carga, el tipo de carga, costo de la carga, tipo del vehículo en el que se va a transportar, el estado de las vías y mercancías, entre otros aspectos, hacen del transporte, un proceso que se presenta como uno de los eslabones más importantes en la cadena de abastecimiento.

De acuerdo con la Cámara de Sanidad Agropecuaria y Fertilizantes (CASAFE, s.f.) las BPA, son un grupo de reglas y procesos orientados a disminuir los riesgos químicos, físicos y biológicos en la producción, recolección y comercialización de los productos agrícolas, dirigidos a salvaguardar la higiene, medio ambiente y salud humana; mientras que, las BPM establecen procedimientos esenciales encaminados a la producción de bienes de alta calidad para que sean consumidos por los seres humanos, enfocados en la parte de lavado y la manera en que es manipulada.

Frente a las actuales condiciones de la producción y comercialización de alimentos y con el objeto de afianzar la salud de los consumidores, Frutas El Puerto, maneja cierto tipo de rigurosidad a través de máquinas empacadoras de última tecnología, acompañamiento de los productos en cada uno de los procesos, constante adaptación y evaluación al equipo de trabajo, entre otros aspectos.

Dentro de la actividad de la empresa se incluye el transporte, actualmente, cuenta con alrededor de 10 vehículos, lo cual genera la necesidad de implementar un procedimiento de control interno que promueva orden, veracidad, cumplimiento

y seguridad de la información, con el fin de que las actividades desarrolladas a partir de procesos y procedimientos generen una mayor precisión y calidad en la realización de actividades relacionadas con fletes, cargas, mantenimiento de vehículos, entre otros.

Una de las causas que genera la desatención al transporte, es el esmero orientado a la actividad principal de la empresa (producción y comercialización); razón por la cual, se crea la necesidad de poner en práctica un estricto control interno en esta área, por medio del cual se obtenga información verídica y confiable sobre lo que está generando económicamente la actividad del transporte para la empresa.

Todo esto, conlleva a la necesidad de establecer un alto nivel de seguridad en la información, frente a las posibles fallas del control interno, en lo relacionado especialmente con gastos, puesto que, se han evidenciado inconsistencias al presentarse valores injustificados o gastos poco razonables, aspectos importantes para la situación financiera y/o rendimientos de la actividad del transporte, razón por la cual, es necesario darle claridad a los diferentes elementos que componen el sistema de control interno.

4.1. Control Interno

En primer lugar, para la (Real Academia de la Lengua, 2020), el control, es el acto para justificar, indagar, inspeccionar y regular; este término proviene del vocablo “contrôle” de origen francés, composición de contre, que representa contra o en contra, y role que es papel, en donde se puede evidenciar que la composición tiene su origen como una acción de confirmación encaminada a inspeccionar y supervisar una actividad realizada.

Un sistema de control interno se precisa como; un mecanismo para establecer reglas, y, a la vez, procesos y procedimientos que permiten a una entidad generar una seguridad razonable acerca de la confiabilidad de su información financiera, al igual que la efectividad y eficiencia en la práctica de las

operaciones. La importancia del control interno es que es una herramienta indispensable para una eficiente gestión administrativa y financiera, mejorando de esta manera la productividad, contribuyendo a una acertada toma de decisiones por parte de los directivos, a quienes compete establecer, conservar y perfeccionar el sistema de control interno, en donde, un diseño conveniente para la empresa conllevará al logro de los objetivos de la entidad.

Se hace necesario destacar que el control interno ha evolucionado con relación a lo que antes se percibía en la materia, la revisión de ingresos, nómina, Kardex y otras operaciones propias del área ya no son suficientes; hoy en día, el control interno se relaciona con los procesos de documentos, registros, práctica de los sucesos y de las transacciones, otorgamiento de oficios, y control y vigilancia en cada uno de los niveles. De acuerdo con el adecuado empleo de los recursos, al mismo tiempo, se debe tener un autocontrol siempre enfocado a corregir y buscar un mejor desempeño, para finalmente realizar la evaluación de la gestión y el riesgo, en otras palabras, es toda actividad realizada para verificar y calcular el nivel de aprobación de las operaciones abordadas o ejecutadas con relación a lo programado, con el objeto de hacer los ajustes requeridos (Aktouf, 2012).

Como el objetivo de una organización es alcanzar sus metas, se hace importante la generación de un adecuado plan de control interno, como fragmento que conforma una cultura empresarial sincronizada, que permite aligerar el desempeño de los oficios en un entorno en constante cambio.

Con respecto al control interno, a nivel internacional dentro de las buenas prácticas de auditoría, se considera una buena elección para las organizaciones usar como modelo sugerido el llamado control interno COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway*) que es una actividad cuya finalidad es identificar las fallas, generar cambios necesarios y evaluar la efectividad de los mismos, con el propósito de mejorar los procesos e identificar posibles riesgos o situaciones de crisis (PWC, 2013)

El plan de control interno es realizado por la máxima autoridad de la empresa para todas las escalas de esta: la junta directiva, la administración, el personal que ejerce la auditoría interna y demás operarios de una organización, en otras palabras, es una labor de todos los integrantes de la entidad, función imprescindible para que el control interno sea seguro, puesto que “sin planes, se considera algo imposible realizar el control, ya que no se puede hacer lo que no está programado (Bernal, 2010).

De acuerdo con autores como (Moyano, 2013) y Griffin (2011), (Chiavenato, 2012), (Louffat, 2012), (Flores, 2018)Münch (2014), Robbins y Coulter (2014), ejercer el control administrativo, es una dinámica compuesta por variables de proyección, organización, dirección y coordinación como instrumentos para vigilar y/o supervisar la ejecución que se viene desarrollando en cada proceso de las distintas secciones de los funcionarios que integran la empresa. Asimismo, para (Louffat, 2012), ejercer el control interno es una herramienta requerida por la administración, porque con ella se puede establecer el grado de eficiencia y eficacia en la planeación, dirección y organización además de uso de los recursos institucionales.

En otras palabras, el sistema de control interno, tiene como fin, poner de manifiesto las fallas en el desarrollo de cada uno de los procesos, actividades y procedimientos, para que la administración proceda a diseñar acciones correctivas a las deficiencias, desviaciones o fallas, de manera que se trabaje eficiente y efectivamente hacia el logro de las proyecciones u objetivos preconcebidos durante la programación, a fin de que la empresa alcance el propósito previsto (Mamani (2011) citando a Iborra (2007))

4.2. Grupo 2 NIIF.

Las empresas NIIF grupo 2 (Consejo Técnico de la Contaduría Pública, 2020), se caracterizan porque no cotizan en la bolsa ni son de interés público. En este grupo se encuentran las que tienen activos totales que oscilan entre 500 y

30.000 SMMLV, o también que tengan una nómina de personal vinculado entre 11 y 200 empleados.

Las NIIF, (CTCP, s.f.) son las encargadas de indicar los parámetros a seguir para presentar los respectivos informes financieros, para saber cómo se encuentra la empresa, y si la administración está actuando en forma pertinente, o debe realizar modificaciones, o correcciones a las fallas que se presenten. Dentro de las características que deben cumplir estos informes se encuentran las cualitativas: fundamentales y de Mejora (Castrillón & Silva, 2020)

Como características fundamentales están la relevancia y la fiabilidad, necesarias para realizar los estados financieros:

Relevancia: un informe financiero cumple este distintivo, de relevante, al ejercer influencia en las decisiones monetarias, ya que favorece la evaluación de los hechos pasados, presentes o futuros, además de revalidar o reprimir estimaciones proyectadas con antelación.

Fiabilidad: un informe financiero es fiable, en el caso de no tener ningún error significativo, ya que la información plasmada representa lo que realmente es, libre de sesgo y errores.

En otras palabras, la información registrada en el informe financiero es real y fiel de la situación económica de la organización que la genera.

Además, también se destacan aspectos de mejora dentro de los cuales están:

Comprensibilidad: Relacionada con la forma en que se da la información la cual debe ser comprensible para los usuarios, y razonable, de acuerdo con la actividad económica de la organización.

Materialidad o importancia relativa: con base en ella se toman decisiones de las cuales depende el futuro del ente o el usuario.

Integridad: Esta hace referencia a la moralidad en que se registra la información de tal manera que se refleje la realidad.

Prudencia: hace referencia a la sensatez que debe haber al emitir cualquier juicio, dado que estos pueden perturbar significativamente y por lo tanto poner en juego el patrimonio de la organización.

Oportunidad: Se refiere a que la información debe ser dada a conocer en el momento oportuno, para evitar cualquier contratiempo, o que por retraso afecte los intereses de la empresa.

Comparabilidad: La información registrada debe ser semejante para los usuarios que requieren de esta, con bases uniformes; para confrontar y cotejar las distintas fluctuaciones y rendimientos financieros.

Esencia sobre la forma: Se considera que los sucesos, transacciones, y demás acciones deben aparecer en el registro de la contabilidad con sus especificaciones de acuerdo con el detalle y legalidad, además porque da fiabilidad a los estados financieros arrojados.

Equilibrio entre costo-beneficio: Característica propia de las pequeñas empresas en la toma de decisiones, por su condición de entes pequeños y medianos, se pretende que el beneficio sea superior al costo para obtener utilidad, siendo competitivos y permanentes en el mercado. (Consejo Técnico de la Contaduría Pública, s.f.).

4.3. Marco Teórico

Los primeros indicios de control interno aparecen hacia el año 1905, con L. R. Dicksee, quien hace referencia a un sistema apropiado de comprobación de una auditoria detallada que encierra aspectos como: especialización en funciones, empleo de los registros de contabilidad, división de labores y cambio en el rol de los funcionarios o empleados (Ballesteros, 2013).

Hacia el año 1930, George E. Bennet, lo discurre a manera de medio de control interno para lo cual coordina los sistemas de contabilidad y procedimientos, de manera que la labor de un empleado evidencie el desempeño de otro trabajador, en forma continua, como medio para evitar el fraude.

El concepto formal de control interno se origina en el año 1949, como un método para organizar por técnicas y medios de coordinación, señalados en determinada organización a manera de amparo de sus activos; además de brindar fiabilidad en los registros contables, con los que se promueve la eficiencia en las operaciones y la sumisión a las políticas existentes vigentes.

Hacia el año 1992, aparece la publicación del modelo COSO (Normas generales de Control Interno) en EE. UU, en este informe relativo al control interno, proceso elaborado por el Consejo de Administración, directivas, y demás funcionarios de la empresa, creando la oportunidad de comprobar la eficacia y eficiencia obtenida en el desempeño de sus oficios, en donde se registraba la información financiera fiable y de acuerdo a lo estipulado en las leyes y normas vigentes (Mantilla, 2018).

A nivel nacional, el control interno, propiamente dicho, se reglamenta con la Constitución Política de Colombia en el año de 1991 en la que se declara que:

En calidad de función administrativa, se pretende prestar servicios de acuerdo con el interés general, fundamentado en los principios de igualdad, eficacia, moralidad, celeridad, economía, publicidad e imparcialidad, con la idea de descentralizar y delegar la descongestión de ocupaciones. En calidad de autoridad administrativa, se deben tener sistematizadas todas las acciones, a fin de dar acatamiento a los propósitos estatales. De acuerdo con lo estipulado en la Ley la Administración pública ejercerá un control interno (Art. 9).

De acuerdo con lo adscrito en el artículo 269, las entidades de orden público están en la obligación de diseñar y utilizar, de acuerdo con la naturaleza de sus funciones, estrategias y procesos de control interno, siempre que esté de acuerdo con la ley, sin embargo, se puede implantar excepciones y permite contratar estos servicios con empresas de carácter privado de nacionalidad colombiana.

Posteriormente el Gobierno Nacional a través de la Ley 87/1993, crea la reglamentación para ejercer el control interno para los entes estatales y a la vez lo delimita, declarándolo, como un sistema integrado, de acuerdo al diseño organizacional y la cantidad de procesos, procedimientos, planeación, metodología, principios organizacionales, normas y componentes para verificar, hacer seguimiento y evaluar, los que han sido establecidos por la organización empresarial, para tener en control el desempeño de cada una de las actividades ejecutadas, a fin de que la información registrada sea verídica y útil para la parte contable, y en pro de los recursos empresariales, además que estén dentro del marco constitucional, legal y jurídico, en dirección a mantener las metas propuestas por el ente organizacional (Artículo 1).

A través de esta ley, se establecen los objetivos, responsabilidades, funciones, elementos, campos de ampliación y demás aspectos encaminados a mantener el sistema de control interno, siempre teniendo como primicia los principios de eficacia, eficiencia y economía.

Con la expedición del decreto 2145/1999, se estipula la normatividad sobre el control interno a nivel nacional, para entidades y órganos de administración pública de carácter territorial y nacional con otras disposiciones a ejercer. Así mismo, dictan las indicaciones para ejecutar el procedimiento y establece las responsabilidades que deben seguir, las cuales son:

- a) Sistema Nacional de Control Interno (Art. 1)
- b) Instancias de articulación (Art. 4).
- c) Responsables (Art. 5)
- d) Reguladores (Art. 6).
- e) Facilitadores (art. 7).
- f) Evaluadores (Art. 8).
- g) Unidad básica del Sistema Nacional de Control Interno.
- h) Procesos fundamentales de la Administración: Dirección, Planeación, Organización, ejecución, Seguimiento y Control (Evaluación).

A través del decreto 1826/1994, se decretan las actividades que debe ejercer el jefe de oficina de coordinación de control interno, en donde se aclara que, anualmente, deben presentar un informe ejecutivo, informando el estado del sistema de control interno, que arroja la evaluación de los resultados además de enseñar las recomendaciones a seguir para estar en mejora continua.

Por medio del decreto 280 del 8 febrero de 1996, con el artículo 1° se establece la creación de un consejo asesor del control interno, ente asesor del gobierno colombiano, quien está adscrito en el departamento de administración nacional, con el objeto de ofrecer asesoría a quien lo solicite en los temas de control interno.

El (Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), s.f.), por medio de la resolución 63/1994, se encarga de la organización del sistema nacional de evaluación de la gestión y los resultados, y, como proceso de control interno, abarca a todo el personal que hace parte de la empresa, a la vez que es el mecanismo para la toma de decisiones gerenciales.

La ley 87/1993, establece cual es el rol de auditor interno, con una serie de funciones y excepciones que deben cumplir en la entidad. En el 2001 con el decreto 1537 del 26 de julio, se establecen las funciones que deben desempeñar las oficinas de control interno, a través de políticas y guías establecidas por el consejo asesor, con el apoyo del departamento administrativo de la función pública; para tal fin, indican que cada entidad debe crear, adoptar, y utilizar un manual de procesos y procedimientos, con la respectiva identificación de labores y el paso a paso de cada función, además de establecer el respectivo monitoreo, tanto para controlar la efectividad de las funciones como para mitigar los riesgos, y, de esta forma, contribuir el logro de los objetivos organizacionales.

Por disposición del gobierno nacional, se recomienda tomar y adaptar un modelo de control interno MECI 1000-2015, obligatorio para los entes estatales, además para reforzar la normatividad establecida el Gobierno Nacional dicta la ley 1474/2011, llamado Estatuto Anticorrupción, para robustecer el ejercicio de ente de control interno, en el orden nacional y territorial.

Mediante el decreto 1599/2005, se adopta el modelo estándar de control interno (MECI), considerado como guía de gestión a seguir para desarrollar, implantar y conservar en funcionamiento el sistema de control interno, dando como estructura, la evaluación de tácticas y gestiones en los entes Estatales, para dirigirlas al alcance de los objetivos corporativos y los fines de las políticas públicas instauradas.

Posteriormente, se aplica un reajuste al Modelo Estándar de Control Interno, por medio del decreto 943/2014, para el Estado Colombiano MECI, por medio del cual se fija la estructura para formar y adaptar el sistema de control interno, en los entes y órganos obligados a su adopción, esto, siguiendo lo impuesto en el artículo 5 de la ley 87/1993. Para adoptar el manual técnico estándar de control interno, parte integral del decreto antes mencionado, siendo de carácter obligatorio dar cumplimiento y aplicabilidad para los entes estatales. (Congreso de la República de Colombia, 2016).

Por otro lado, la Norma Técnica de Calidad en la Gestión Pública (NTCGP 1000:2009), basada en los principios establecidos de eficacia, eficiencia y economía, en el sector público, apartado 3.23, hace referencia a la eficacia como el nivel en que se ejecutan las funciones planeadas y se obtiene los resultados esperados y, en el 3.24, la eficiencia como la afinidad ente los resultados obtenidos y los recursos empleados.

4.4. Transporte en Colombia

Al presente, se debe tener en cuenta que la logística de transporte en cualquier organización es un determinante en la economía de esta, porque simboliza entre uno a dos tercios de los costos logísticos de la organización empresarial; dado a que es un componente muy significativo para fijar el precio de los productos a comercializar (Ballou, 2004).

El transporte es un elemento importante a la hora de ver ventajas competitivas en las empresas, porque, de acuerdo al desarrollo de esta función, se puede determinar la capacidad de entrega de productos, en tiempo corto, con la calidad adecuada y el menor costo; lo cual permite establecer estrategias para la distribución de sus productos, por lo que se debe tener conocimiento preciso de los medios de transporte a emplear, para que de acuerdo a la demanda de un determinado cliente, se asocie la manera específica en que se va a transportar y la programación de las rutas; restando tiempos y costos de entrega de sus productos, dado que el manejo adecuado de la logística de transporte, reduce costos operacionales.

Es importante resaltar que, el tema del transporte es elemental, teniendo en cuenta que afecta de diferentes maneras la representación de los costos para la cadena de abastecimiento; y, en este caso, se han encontrado inconsistencias en la información suministrada por parte de los encargados en la supervisión del cargamento y por parte de los transportadores.

5. Hipótesis

De acuerdo con los hechos anteriormente expuestos, se parte de la hipótesis de que el área de transporte no maneja un sistema de logística de transporte que involucre el sistema de control interno en la ejecución de las funciones, por lo que la empresa está expuesta a unos niveles de riesgo significativos.

6. Metodología

Para este estudio, la metodología empleada es descriptiva, porque permite indagar, de manera general, las características más relevantes de un conjunto homogéneo, a través de criterios sistemáticos, para establecer una estructura y comportamiento del objeto de estudio, donde esta información es comparable con otras fuentes indagadas. (Guevara, Verdesoto, & Castro, 2020)

Para Sabino (1992), investigación descriptiva, hace relación a la descripción de aspectos fundamentales de un conjunto de fenómenos homogéneos, empleando ciertos criterios sistemáticos a fin de establecer un comportamiento o información que puede ser comparada con otros estudios (Martínez, 2018).

Como método para obtener la información se realiza una entrevista dirigida al personal que se encarga del despacho de vehículos y control de inventarios, con el fin de detectar los inconvenientes que se presentan en la empresa.

7. Desarrollo

La falta de un sistema de control interno enfocado al transporte crea factores negativos que afectan claramente la utilidad propia de esta actividad

7.1 Deficiencias

- No se cuenta con manuales de procesos y procedimientos.
- No se cuenta con personal que reciba e informe con claridad los pedidos solicitados.
- No se tiene la certeza de los vehículos adecuados para cada pedido.
- No se realiza revisión estricta sobre los costos y gastos que pueda estar presentando el conductor y el vehículo.
- No se realiza un adecuado encendido de vehículo.
- No se cuenta con personal que asigne rutas, fechas y horarios correspondientes.

7.2 Riesgos

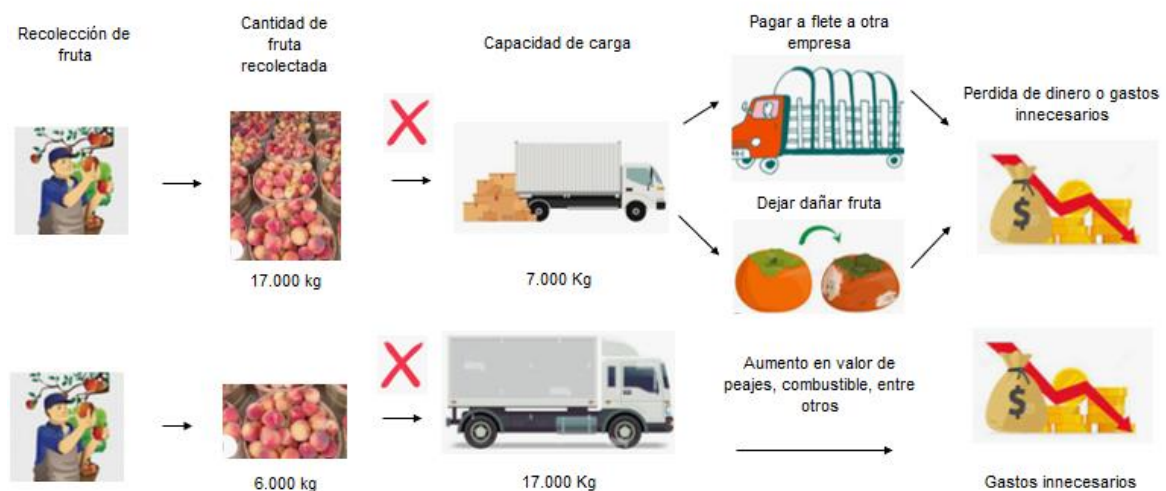
- Daños significativos en activos de la empresa.
- Deterioro del producto (fruta).
- Pérdida de clientes.

- Probabilidad de gastos innecesarios.

7.3 Fraudes

- los empleados (conductores) tienen la posibilidad de entregar gastos elevados (arreglos, revisión de vehículo, combustible, alimentación, parqueo, entre otros aspectos).
- Facilidad de aceptar fletes de otros clientes y no informarlos a la empresa.

MAPA ACTUAL DEL PROCESO DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS



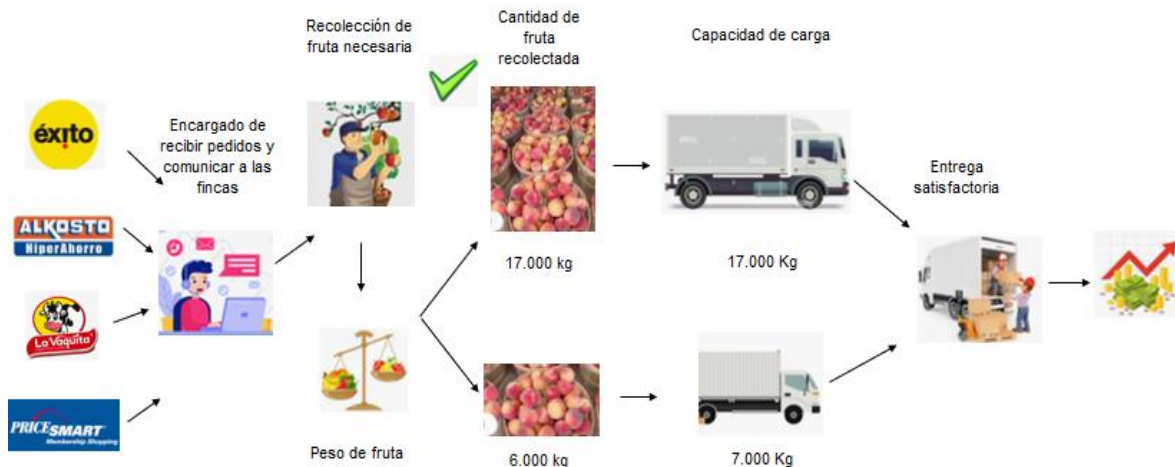
Actualmente, el proceso inicia con una problemática teniendo en cuenta que, no se cuenta con una persona encargada de recibir los pedidos que hayan sido solicitados de los diferentes clientes, no se cuenta con un administrador líder que tenga presente la oferta y la demanda que se vayan presentando en las fincas y en las plazas de Bogotá y Medellín, respectivamente, no se tiene una constante y oportuna comunicación entre operarios; es por esto que, los trabajadores recolectan la fruta sin tener el conocimiento de la cantidad de producto que se necesita, además de que no se realiza el peso oportuno de este; no se cuenta con

la debida comunicación entre recolectores y transportadores; razón por la cual, se presentan inconsistencias debido a que en ocasiones, no se cuenta con la disponibilidad del camión de carga adecuado por lo que se han presentado dos problemas: primero, el vehículo disponible en la finca no cuenta con la capacidad de carga suficiente para la fruta recolectada, por lo que se hace necesario recurrir a pagar flete a otra empresa o dejar deteriorar el producto; y, segundo, el vehículo disponible cuenta con una mayor capacidad a la cantidad del producto recolectado, por tal motivo, se presentan sobre costos y perdida de espacio, lo cual conlleva a perdida de dinero.

Adicionalmente, al no tener conocimiento sobre que vehículo se necesitará y cuando se necesitará; estos, se mantienen estacionados a la espera de ser cargados ya sea de empaque, fruta, o, eventualmente, tener que enviarlo vacío por si se requiere en algún lugar en específico; lo cual representa gastos para la empresa, refiriéndonos a variables como el valor del hospedaje del conductor, valor de la alimentación, valor del parqueadero, entre otros. Además de omitir la posibilidad de conseguir un flete ajeno a Frutas el Puerto de tal manera que se evite enviar el vehículo vacío.

Frente a todas las falencias encontradas y con el ánimo de proponer un sistema de Control Interno que promueva el orden, la veracidad, el cumplimiento y seguridad en la información, además de mejorar la generación y el flujo de la información frente a los procesos y procedimientos del transporte, se presenta este trabajo con el fin de obtener exactitud y calidad en la ejecución de funciones enfocadas en los procesos de carga, fletes relacionados con la empresa y/o presentados de diferentes clientes, mantenimiento de vehículos, entre otros.

PROPUESTA MAPA DE PROCESOS DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS



Con base en las falencias anteriormente mencionadas, se evalúa una propuesta para el proceso de transporte de productos. La logística del transporte de los camiones de la empresa dependerán en primera medida a la oferta y la demanda que se vayan presentando en las fincas y en las plazas de Bogotá y de Medellín respectivamente, sin dejar de lado la necesidad de empaque que se requiera en determinado momento en las fincas, es importante tener en cuenta la capacidad de carga de los vehículos al momento de enviarlos a las fincas para que sean cargados, para lo cual debe existir comunicación constante con el administrador de la finca quien tendrá pleno conocimiento de la carga que se tiene; según la tabla 4, el doble troque tiene capacidad para cargar 18 toneladas aproximadamente, sin embargo, si este vehículo va a ser cargado con durazno, por el volumen del producto, es necesario cargarlo máximo con 15 toneladas.

Así las cosas, se evidencia que, se debe contar con la información de la carga en las fincas para saber qué vehículo conviene enviar. Otro aspecto que resulta importante tener en cuenta en la logística es la experiencia del conductor para conseguir otros fletes y evitar enviar los vehículos vacíos, por ejemplo, si no hay

empaquete en Bogotá para enviar a Icó y se requiere enviar el camión por un viaje de durazno, es necesario conseguir carga de un tercero para llevar hasta Cúcuta y evitar enviar el vehículo vacío, para lo cual se requiere de la experticia y conocimiento del conductor al momento de conseguir carga ajena a Frutas el Puerto. Los encargados de la comercialización de los productos en Bogotá y Medellín identificarán los niveles de carga en cada una de las fincas para definir el camión que se debe enviar y la necesidad de productos en las plazas para comprar productos en los municipios productores en caso de requerirse. Para los casos en los cuales exista niveles de carga muy bajos y que no se justifique enviar camiones, se evaluará si es factible llamar al vehículo Chevrolet NPR de la empresa que se encuentra en Bogotá y tiene capacidad de carga de 6 toneladas o si la carga es menor, enviarla con un tercero a su destino.

Frutas el Puerto, para prestar la función de transportar los productos por las vías nacionales, debe contar con la planeación y ejecución de la logística a fin de ofrecer la prestación de un servicio de transporte de carga con alta calidad, cumpliendo con los requerimientos de los clientes. Para cumplir con el objeto del proyecto es imprescindible el proceso administrativo y el proceso del transporte.

Teniendo en cuenta la información obtenida:

Tabla 1. Rutas realizadas con el valor del flete

RECORRIDO	FLETE CANASTILLA	FLETE KILO	TIEMPO (horas)	OBSERVACIÓN
BOGOTÁ - ICOTA	\$ 1.000		15	Se liquida por canastilla vacía.
ICOTA- BOGOTÁ		\$ 140	15	Se liquida por kilo.
ICOTA- BOYACÁ		\$ 140	12	No se acostumbra a hacer este recorrido.
BOYACÁ- BOGOTÁ	\$ 2.000		3	\$2500 si arranca en Sotaquirá.
BOYACÁ- MEDELLÍN	\$ 5.000		14	\$3000 si es canastilla $\frac{3}{4}$.
BOGOTÁ- MEDELLÍN	\$ 5.000		11	\$3000 si es canastilla $\frac{3}{4}$.
ICOTA - MEDELLÍN		\$ 180	16	Se liquida por kilo.

Fuente: 1 Base de datos Frutas el Puerto

Frutas el Puerto, realiza principalmente los siguientes recorridos: de Bogotá a Icota, en donde el vehículo transporta canastillas vacías y el total del flete es la cantidad de canastillas multiplicado por mil pesos m/cte. De Icota a Bogotá, en donde el vehículo es cargado con durazno, en este caso, se liquida el total de los kilos cargados por 140 pesos. Posteriormente, los viajes que se realicen de Boyacá hacia Bogotá se liquidan por canastilla en donde su valor corresponde a 2.000 si se parte desde Nuevo Colón; y, 2.500, si se parte desde Sotaquirá, o, por otro lado, si el lugar de destino es Medellín, el valor de flete por canastilla será de 5.000 pesos m/cte.

COSTOS Y GASTOS DEL TRANSPORTE

Es necesario tener en cuenta los costos requeridos para el transporte de los insumos, precisos para ofrecer un servicio con calidad y eficiencia requeridos.

Los insumos solicitados para el transporte de mercancía son:

Tabla 2. Insumos y recursos

INSUMO	RECURSO
Combustibles	Peso del vehículo, altimetría de la ruta, mantenimiento, carga, estado de neumáticos.
Lubricantes	Kilómetros del trayecto.
Neumáticos	Kilómetros del trayecto, estado de vías.
Repuestos	Kilómetros del trayecto, estado de vías, estilo de conducción.
Conductor	Depende de la cantidad de viajes, nómina.
Seguros	
Rastreo Satelital	

Fuente: 2 Base de datos Frutas el Puerto

Costos fijos.

Tabla 3. Costos fijos relacionados con el transporte

Conductor (mes)	\$ 1.400.000
Rastreo satelital (mes)	\$ 40.000
Seguros (año)	\$ 1.100.000

Fuente: 3 Base de datos Frutas el Puerto

Tabla 4. Costos variables relacionados al transporte.

COSTO	VARIABLE
Salida Corabastos	Necesidad de entrar o no a la plaza.
Peaje	Numero de pagos por peajes, varía de acuerdo con la ruta.
Combustible	Costo del combustible de acuerdo con los kilómetros recorridos y de la altimetría de la ruta.
Lubricantes	Número de cambios de aceite de acuerdo con kilómetros.
Mantenimiento	Mantenimiento del carro varía de acuerdo con los kilómetros recorridos.
Neumáticos	El cambio del neumático varía de acuerdo con los kilómetros y estado de las vías.
Alimentación	El valor de alimentación está relacionado al tiempo en horas del trayecto, si es de 12 horas, serian 3 comidas, si es de 8 a 12 horas son dos comidas, y si es inferior a 8 horas sería una sola comida.
Alojamiento	De acuerdo con el viaje de un día para otro y pernoctación del conductor.
Cargue	El costo va de acuerdo con las horas y tipo de cargue representa igualmente horas que se le están pagando al conductor y un tiempo en que el vehículo está parqueado, el cual conlleva un costo.
Descargue	El costo depende de las horas que demore el descargue y lo que se esté descargando.
Lavado de vehículo	Va de acuerdo con la clase de mercancía que traslade y las rutas.
Utilidad	Relacionada con la utilidad de acuerdo con la negociación lograda, la duración de ruta y demás gastos que puedan presentarse.

Fuente 4 Base de datos Frutas el Puerto

Luego, para consolidar los costos, es necesario tener en cuenta los factores que intervienen al transportar los insumos como son:

Tabla 5. Costos dependientes del trayecto, tiempo y ruta.

COSTOS -TRAYECTO	COSTOS - TIEMPO	COSTO-RUTA
Combustible	cargue	Peajes
Lubricante	Descargue	Alimentación
Mantenimiento	Parqueaderos	Alojamiento
Neumáticos	Utilidad del propietario	Salida de Corabastos
Lavado del vehículo		

Fuente 5 Base de datos Frutas el Puerto

Ahora, la empresa Frutas El Puerto cuenta con los siguientes vehículos:

Tabla 6. Vehículos de Frutas El Puerto.

VEHÍCULO	MARCA	CAPACIDAD DE CARGA	PLACA
Doble troque	Chevrolet FVZ	18 toneladas	JVM 548
Doble troque	Chevrolet FVZ	18 toneladas	JVM 549
Camión	Chevrolet FVR	9.5 toneladas	GEU 104
Turbo	Chevrolet NPR	6 toneladas	UPO 450
Turbo	FORD CARGO	6 toneladas	SKL 400
Turbo	Chevrolet NPR	6 toneladas	SKE 749
Turbo	HINO FC 500	7 toneladas	XXB 320

Fuente 6 Base de datos Frutas el Puerto

Tabla 7. Costos para Doble troque asociados a la distancia

COSTO	ASPECTO ESPECIFICO	VALOR
Combustibles	A.C.P.M.	\$8.500/galón
Aceite	Aceite motor (Movil delvac)	\$820.000/8000 km
Lubricante	Aceite caja (Movil delvac)	\$500.000/8000 km
Mantenimiento	Filtro-aceite	\$55.000/5000 km
Mantenimiento	Filtro-combustible	\$80.000/5000 km
Mantenimiento	Filtro-aire	\$40.000/5000 km
Mantenimiento	Frenos, engrase, rodamientos, crucetas, bandas (Chevrolet)	\$500.000/30000 km
Neumáticos	Llantas delanteras (Continental)	\$1.650.000/100000 km
Neumáticos	Llantas traseras (Continental)	\$1.650.000/100000 km
Lavado general	Lavado del vehículo (Autolavados)	\$54.000/semana

Fuente 7 Base de datos Frutas el Puerto

Tabla 8. Procesos y procedimientos propuestos

PASO	PROCESO	PROCEDIMIENTO
1.	Revisión de vehículo	Medición de aceite y agua, revisar llantas.
2.	Encender el vehículo	Calentar el motor de 10 a 15 minutos (vehículo encendido sin movimiento).
3.	dirigirse a la empresa	Marcar hora de llegada.
4.	Asignación de ruta	Diligenciar bitácora de control de vehículos.
5.	Cargue	Diligenciar bitácora de control de vehículos.
6.	Durante la ruta	Dependiendo la ruta asignada, solicitar acompañamiento a la empresa de rastreo satelital
6.	Tanqueo de combustible	Deberá realizarse estrictamente en estaciones de servicio de Terpel (por convenio con la empresa como cliente corporativo) en donde gracias al chip instalado en cada uno de los vehículos, el conductor no manejará dinero. Terpel enviará la información correspondiente de cada vehículo a la comercializadora para de esta manera mejorar el control frente al suministro de combustible.
7.	Llegada al lugar de destino	Diligenciar bitácora de control de vehículos.

Fuente 8 Elaboración propia

La propuesta de procesos y procedimientos se realiza con el fin brindar un oportuno mantenimiento del vehículo y mejorar el uso de este, teniendo en cuenta que, de no actuarse de esta manera, el vehículo estará abierto a deterioros que podrían ser evitados y que la empresa correría el riesgo de que se presenten retrasos en la entrega de los pedidos.

Por otro lado, se propone actuar bajo información clara sobre las rutas y horarios necesarios para dar cumplimiento a la actividad de la empresa; posteriormente, un debido acompañamiento por parte de la empresa de rastreo satelital con el fin de brindar una mayor seguridad tanto para la vida del conductor, como para el vehículo y su carga. Finalmente, realizar el respectivo convenio con

Terpel como cliente corporativo, con el fin de minimizar el dinero en efectivo con el que cuenta el conductor y obtener una información más exacta y verídica sobre el combustible que consume cada vehículo.

Se propone manejar un sistema físico (planillas) en donde se evidencie la fecha de inicio y fin de cada viaje, origen, destino, nombre del conductor y placa de cada uno de los vehículos; posteriormente, cargamento y valor de este, por consiguiente, un control de gastos en donde se represente la justificación de cada uno de ellos (salidas de plaza, combustible, peajes, cargue, entre otros). Y finalmente, realizar la respectiva evaluación de los ingresos menos los egresos a fin de concluir con exactitud la utilidad de cada viaje.

PLANILLA DE CONTROL DE FLETES			
FECHA	INICIO	ORIGEN	DESTINO
	FIN		
CONDUCTOR		PLACA	
CANASTILLAS QUE LLEVA		CANASTILLAS QUE TRAE	
PLANAS	3/4.	PLANAS	3/4.
TOTAL		TOTAL	
CONTROL DE GASTOS			
SALIDA CORABASTOS		TOTAL FLETES	
COMBUSTIBLE		TOTAL FLETES - TOTAL GASTOS	
PEAJES		GANANCIA	
ALIMENTACIÓN			
CARGUE			
OTROS			
TOTAL GASTOS			

Lo anterior deberá ser diligenciado por una persona encargada de recibir cuentas a los conductores, con el fin de obtener información precisa sobre los fletes y los gastos en los que se incurre según el recorrido de cada viaje; es por esto que, los encargados de despachar los pedidos en cada una de las fincas y/o

plazas, deberán hacer entrega a cada conductor de un comprobante en donde se evidencie el numero de canastillas que lleva (teniendo en cuenta si se encuentran en las plazas o en las fincas) puesto que, si el vehículo se encuentra en la plaza con la orden de recoger el producto en determinada finca, este deberá ser cargado con canastillas vacías, según la tabla 1, se liquida el valor total de canastillas por mil pesos m/cte y de esta manera se obtendrá el valor del flete de ida; mientras que, si el vehículo se encuentra en determinada finca a la espera de ser cargado con el producto para dirigirse a la plaza, se liquida por kilo, según la tabla 1, se obtendrá el valor del flete de vuelta multiplicando el total de los kilos cargados multiplicado por 140 pesos. Por otro lado, el conductor deberá entregar el soporte de todos y cada uno de los gastos ocasionados por cada viaje (peajes, salida de plaza, combustible, cargue, descargue, entre otros);y , la persona encargada se recibirá las cuentas, deberá inferir el valor de la alimentación según el tiempo invertido en cada viaje (tabla 4); y, finalmente, realizar el calculo correspondiente: valor total de fletes menos el valor total de gastos y de esta manera concluir con exactitud la ganancia o perdida de cada viaje.

Posteriormente, una bitácora de control de vehículos la cual deberá ser realizada por cada conductor en donde diligenciará la marca y placas de cada vehículo, fecha SOAT y técnico mecánica, información de transporte como fechas, origen, destino, cargas, kilómetros recorridos; de igual manera se informará sobre el combustible y mantenimiento cada vez que sea brindado.

BITÁCORA CONTROL DE VEHICULOS											
MARCA VEHÍCULO			SOAT :								
PLACAS:			TECNICO MECANICA :								
TRANSPORTE											
FECHA	ORIGEN	DESTINO	3/4	PLANAS	KM INICIAL	KM FINAL	FLETES	CONDUCTOR	OBSERVACIONES		
COMBUSTIBLE											
FECHA	KILOMETRAJE	GALONES COMPRADOS		VALOR	CONDUCTOR	FECHA	KILOMETRAJE	GALONES COMPRADOS		VALOR	CONDUCTOR
		GASOLINA	ACPM					GASOLINA	ACPM		
MANTENIMIENTO											
FECHA	TIPO DE MANTENIMIENTO	CANTIDAD	KILOMETRAJE	VALOR	TALLER	CONDUCTOR / OBSERVACIONES					

Cada conductor deberá contar con una bitácora de control de vehículos, la cual diligenciará por cada viaje; inicialmente, especificará la marca y las placas del vehículo (esto con el fin de evitar confusiones con las bitácoras de control de los demás vehículos, teniendo en cuenta que estas serán entregadas a quien supervise el área de transporte), el SOAT y la técnico-mecánica de tal manera que se tengan presentes las diferentes fechas de vencimiento.

Como se puede evidenciar, la plantilla cuenta con tres secciones: transporte, combustible y mantenimiento. La primera, consta de la fecha de inicio de viaje, lugar de donde se origina el viaje y lugar a donde se dirige; posteriormente, deberá especificar la cantidad y tipo de canastillas que serán transportadas (planas o tres cuartos), el kilometraje al iniciar y al terminar el viaje, el valor total del flete, la firma del conductor; y, de ser necesario, aclarar comentarios sobre inconvenientes o eventualidades que se presenten durante el recorrido. La segunda, consiste en señalar la fecha de tanqueo, el kilometraje en que se realizó la provisión, los galones comprados (especificando si se trata de gasolina o ACPM); Y, eventualmente, el valor del tanqueo. La tercera, consta de información sobre servicios de mantenimiento que se hayan prestado; en este

caso, se registrará cambio de aceite, cambio de filtro, llantas, reparaciones en el taller mecánico, entre otros aspectos; en donde se deberá precisar: el kilometraje con el que se contaba cuando se realizó dicho mantenimiento, el valor del mantenimiento y el taller en el que se llevó a cabo. Todo esto, con el fin de contar con información verídica y confiable sobre los recorridos que se estén efectuando, el combustible que pueda gastar el vehículo por kilómetros recorridos y las complicaciones que pueda estar presentando el vehículo. Cabe mencionar que todo esto será vigilado a través de rastreo satelital.

Finalmente, se propone un sistema digital en el cual se plantea la presentación de un informe mes a mes, en donde además de exponer lo anteriormente mencionado, se manifieste información más detallada como el registro de información de cada vehículo (licencia de tránsito), revisión técnico-mecánica, SOAT, llantas, cambio de aceite y finalmente el balance financiero del mes.

		COMERCIALIZADORA DE FRUTAS EL PUERTO				CÓDIGO:	
PLACA		INFORME MENSUAL DE CONTROL DE TRANSPORTE				FECHA:	Versión:
Fecha de Informe:		Periodo del Informe		Nombre Conductor		Formato: FV01	
REGISTRO DE INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO - LICENCIA DE TRÁNSITO							
Valor del vehículo		Fecha adquisición		Licencia de tránsito		Marca	
Modelo		Cilindrada		Color		Servicio	
Clase de vehículo		Tipo carrocería		Combustible		Capacidad Kg/PSI	
Número motor		Número Chasis		Propietario		Identificación	
Declaración de		Fecha de importación		Puertas		Fecha de matrícula	
Fecha Exp. Lic. TTO		Fecha de vencimiento		Organismo de tránsito			

REGISTRO DE INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO - REVISIÓN TECNICO MECÁNICA					
No. de control		No. Consecutivo RUNT		CDA	
Fecha de expedición		Fecha de vencimiento		Valor última revisión	
REGISTRO DE INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO - SOAT					
Entidad SOAT		No. de póliza		Fecha de expedición	
Vigencia desde		Vigencia hasta		Valor último SOAT	
REGISTRO DE INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO - LLANTAS					
	Marca	Referencia	Valor	Estado en la compra	Fecha de
Llanta trasera pacha izquierda					
Llanta trasera pacha derecha					
Llanta delantera					

REGISTRO DE INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO - CAMBIO DE ACEITE					
Marca del aceite		Referencia del aceite		Kilometraje inicial	
Kilometraje entre cambio		Kilometraje próximo cambio		Centro de servicio	
Dirección		Valor último cambio de aceite		Filtros cambiados	
		Fecha del cambio de aceite		Aire	
				Combustible	
				Aceite	

No. de planilla	Fecha inicio	Fecha fin	Trayecto	Gastos						Fletes			
				Salida corabastos	ACPM	Peajes	Valor por porcentaje conductor	Otros		Flete ida		Flete vuelta	
								Valor	Concepto	Valor	Concepto	Valor	Concepto
TOTALES				\$0	\$0	\$0	\$0	\$0		\$0		\$0	
				TOTAL GASTOS				\$0		TOTAL FLETES		\$0	
No. de planilla	TOTAL FLETES	TOTAL GASTOS	GANANCIA	GANANCIA C/U	FLETES EL PUERTO	OTROS FLETES	ABONOS EL PUERTO	PENDIENTE					
TOTAL	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0		\$0		\$0	

El informe mensual de control de transporte deberá ser diligenciado por la misma persona que elabore la planilla de control de fletes. En este caso, se tendrá información general sobre cada vehículo. Inicialmente, se mencionará la placa del vehículo, fecha y periodo de informe, y nombre del conductor. Luego, se hará el respectivo registro de información del vehículo en cuanto a: licencia de tránsito, el cual consta de valor del vehículo, fecha de adquisición, licencia de tránsito, marca, modelo, cilindrada, color, servicio, clase del vehículo, tipo de carrocería, tipo de combustible, capacidad de carga, numero de motor, numero de chasis, propietario, identificación, declaración de importación, fecha de importación, puertas, fecha de matrícula, fecha de expedición y fecha de vencimiento de licencia de tránsito. Seguidamente, el registro de información de la revisión técnico-mecánica la cual consta de: numero de control, numero consecutivo RUNT, fecha de expedición, fecha de vencimiento y valor de la última revisión efectuada. Eventualmente, el registro de información en cuanto al SOAT en el cual se evidenciará la entidad del SOAT, numero de póliza, fecha de expedición, vigencia desde y hasta, y, valor del

ultimo SOAT. De igual manera, deberá enunciarse la información en cuanto a llantas; marca, referencia, valor y estado en que se compra. Posteriormente, la información correspondiente al cambio de aceite, en donde deberá detallarse: la marca, la referencia, el kilometraje inicial, el kilometraje entre cambio, kilometraje para el próximo cambio y valor del cambio de aceite. Finalmente, el balance financiero del mes en donde básicamente se hará un recuento de cada planilla de control de fletes de tal manera que se obtenga el valor total de los fletes, el valor total de los gastos, y el valor total de las ganancias por cada vehículo.

Con la implementación de este informe mensual de control de transporte, se logrará información verídica y confiable sobre movimientos que aportan significativamente a la empresa; o, en caso de ser necesario, aplicar medidas correctivas. Datos exactos sobre cuál de los vehículos está generando mayor ganancia, cuales rutas benefician mas a la empresa, cuales gastos se presentan, en que se está fallando, en que se debe y puede mejorar, entre otros aspectos.

8. Conclusiones

El proceso de transporte de la comercializadora de Frutas el Puerto presenta fallas relevantes teniendo en cuenta que: no posee un manual de procesos y procedimientos, no cuenta con personal encargado de recibir e informar los pedidos solicitados, se evidencia nula comunicación entre operarios, no se cuenta con un líder que designe labores, no se realiza un buen manejo de información, no se ejecuta un correcto mantenimiento de vehículos, entre otros aspectos que afectan significativamente la economía de la empresa.

Se evidencia que la inexistencia de un sistema de control interno en el departamento de transporte genera mayores costos y perdidas para la empresa ya que, como se pudo demostrar, la falta de este da a lugar a perdida de productos, perdida de clientes, sobre costos en fletes y gastos innecesarios.

Crear e implementar el sistema de control interno para el área de transporte es necesario en la empresa, porque de esta manera mejorará el proceso y flujo de información contable, por medio del registro de las diferentes planillas propuestas.

Es necesario realizar seguimiento y evaluación constante a la propuesta de las planillas para comprobar y realizar la interpretación correcta de la información de acuerdo con el ejercicio de ejecución, desarrollo, eficiencia y eficacia de los formatos; además, porque de estos depende el cumplimiento de las funciones en pro de las políticas organizacionales, objetivos propuestos y metas establecidas, para luego realizar el mejoramiento si se requiere; o, desarrollar mejores procesos que enriquezcan el área de transporte y sus funciones contribuyan para que la empresa preste servicios de alta calidad.

9. Referencias

Referencias

- Aktouf, O. (23 de 05 de 2012). *La ideología de control en el pensamiento administrativo*. Obtenido de La ideología de control en el pensamiento administrativo:
<https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/administer/article/view/667>
- Ballesteros, L. (29 de Diciembre de 2013). *Control Interno*. Obtenido de wordpress.com:
<https://ballesteroscontrolinterno.wordpress.com/2013/12/29/antecedentes/>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. Obtenido de Metodología de la Investigación: <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>
- Cámara de Sanidad Agropecuaria y Fertilizantes (CASAFE). (2015). *Buenas prácticas agrícolas y manejo responsable de los productos fitosanitarios*. Obtenido de www.casafe.org: <https://www.casafe.org/buenas-practicas-agricolas/>
- CASAFE. (s.f.). *Cámara de Sanidad Agropecuaria y Fertilizantes*. Obtenido de Cámara de Sanidad Agropecuaria y Fertilizantes: <https://www.casafe.org/>
- Castrillón, G., & Silva, C. D. (25 de noviembre de 2020). *X Semestre Seminario de grado Profundización NIIF: Características fundamentales y de mejora de las NIIF para las PYMES*. Obtenido de Gerencie.com:
<https://www.gerencie.com/caracteristicas-fundamentales-y-de-mejora-de-las-niif-para-las-pymes.html>
- Chiavenato, I. (2012). *El Control Interno y su influencia en la Gestión Administrativa*. Obtenido de El Control Interno y su influencia en la Gestión Administrativa: Dialnet-
[EIControlInternoYSuInfluenciaEnLaGestionAdministra-6656251](https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6656251)

- Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES). (s.f.). Obtenido de <https://www.dnp.gov.co/CONPES>
- Consejo Técnico de la Contaduría Pública. (2020). *CTCP*. Obtenido de CTCP: <https://www.ctcp.gov.co/normatividad/normas-locales>
- Consejo Técnico de la Contaduría Pública. (s.f.). *El Marco conceptual para la Información Financiera* . Obtenido de El Marco conceptual para la Información Financiera : <https://www.ctcp.gov.co/proyectos/contabilidad-e-informacion-financiera/documentos-organismos-internacionales/compilacion-marcos-tecnicos-de-informacion-financi/1534345592-7193>
- CTCP. (s.f.). *Norma Internacional de Información Financiera* . Obtenido de Norma Internacional de Información Financiera : <https://www.ctcp.gov.co/proyectos/contabilidad-e-informacion-financiera/documentos-organismos-internacionales/actualizacion-marco-tecnico-de-informacion-financi/1534450179-8780>
- Deloitte. (2013). *Normas generales de control interno*. Obtenido de Normas generales de control interno: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/mx/Documents/risk/COSO-Sesion1.pdf>
- Flores, G. H. (05 de 01 de 2018). *El control administrativo como estrategia para la toma de decisiones* . Obtenido de El control administrativo como estrategia para la toma de decisiones : <https://www.riico.net/index.php/riico/article/view/1157>
- Guevara, A. G., Verdesoto, A. A., & Castro, M. N. (2020). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). *Recimundo*, 3(4), 163-173. doi: <https://doi.org/10.26820/recimundo>
- Lengua, R. A. (2020). *Asociacion de Academias de la Lengua Española*. Obtenido de Asociacion de Academias de la Lengua Española: <https://dle.rae.es/control>

- Louffat, E. (2012). *Fundamentos del proceso administrativo*. Obtenido de Fundamentos del proceso administrativo:
https://www.academia.edu/36807677/Administracion_Proceso_administrativo_Enrique_Louffat
- Mantilla, S. A. (2018). *Auditoría del Control Interno*. Obtenido de Auditoría del Control Interno: <https://www.ecoediciones.com/wp-content/uploads/2018/04/Auditori%C3%A1-del-Control-Interno-4ed.pdf>
- Moyano, E. (06 de 05 de 2013). *Informe pormenorizado del estado de control interno ley 1474 de 2011*. Obtenido de Informe pormenorizado del estado de control interno ley 1474 de 2011:
https://ww2.ufps.edu.co/public/archivos/anticorrupcion/Informe_Pormenorizado_CI_2013-1.pdf
- PWC. (10 de 2013). *Actualización del marco integrado de control interno COSO*. Obtenido de Actualización del marco integrado de control interno COSO:
<https://www.pwc.com/ve/es/auditoria-interna/boletin/assets/boletin-audit-oct-2013.pdf>
- Real Academia de la Lengua. (2020). *Asociacion de Academias de la Lengua Española*. Obtenido de Asociacion de Academias de la Lengua Española:
<https://dle.rae.es/control>