

	UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA			
	Documento	Código	Fecha	Revisión
	FORMATO HOJA DE RESUMEN PARA TRABAJO DE GRADO	F-AC-DBL-007	10-04-2012	A
Dependencia	Aprobado		Pág.	
DIVISIÓN DE BIBLIOTECA	SUBDIRECTOR ACADÉMICO		1(126)	

RESUMEN – TRABAJO DE GRADO

AUTORES	MARÍA ANGÉLICA SÁNCHEZ RODRÍGUEZ KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS		
FACULTAD	CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS		
PLAN DE ESTUDIOS	CONTADOR PÚBLICO		
DIRECTOR	JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA		
TÍTULO DE LA TESIS	EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE OCAÑA, NORTE DE SANTANDER.		
RESUMEN (70 PALABRAS APROXIMADAMENTE)			
<p>EL TRANSPORTE PÚBLICO ES UN MEDIO DE TRANSPORTE QUE AYUDA A LAS PERSONAS EN GENERAL A DESPLAZARSE DE UN LADO A OTRO EN UNA CIUDAD. LA UTILIZACIÓN DE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE HACE QUE DISMINUYA EL NIVEL DE CONTAMINACIÓN YA QUE SE USA CON MENOS FRECUENCIA LOS CARROS PARTICULARES. LOS VEHÍCULOS USADOS PARA PRESTAR ESTE SERVICIO SON PRÁCTICOS Y EFICIENTES MANEJAN RUTAS QUE RECORREN ESTRATÉGICAMENTE TODA EL ÁREA DE UNA CIUDAD Y DENTRO DE UN MUNICIPIO EN UN TIEMPO DETERMINADO.</p>			
CARACTERÍSTICAS			
PÁGINAS: 126	PLANOS: 0	ILUSTRACIONES: 30	CD-ROM: 1



EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE
INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE
OCAÑA, NORTE DE SANTANDER.

AUTORES:

MARÍA ANGÉLICA SÁNCHEZ RODRÍGUEZ

KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS

Trabajo de grado para Optar al título de Contador Público

Director:

JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS
CONTADURÍA PÚBLICA

Ocaña, Colombia

Abril de 2016

Agradecimientos

Las autoras dan los agradecimientos:

Al Contador Público JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, director del trabajo de grado, por su guía y dedicación para el logro de este objetivo.

Índice

	pág.
Capítulo 1: Evaluación del impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	1
1.1 Descripción del problema	1
1.2 Formulación del problema	2
1.3 Objetivos	2
1.3.1 General.	2
1.3.2 Específicos.	2
1.4 Justificación	3
1.5 Delimitación	4
1.5.1 Conceptual.	4
1.5.2 Operativa.	4
1.5.3 Temporal.	4
1.5.4 Geográfica.	4
 Capítulo 2: Marco referencial	 5
2.1 Marco histórico	5
2.1.1 Historia del transporte a nivel internacional.	5
2.1.2 Historia del transporte a nivel nacional.	9
2.1.3 Antecedentes históricos de las empresas de transporte a nivel local.	12
2.2 Marco conceptual	12
2.2.1 Análisis del impacto financiero.	12
2.2.2 Diagnostico financiero.	13
2.2.3 Matriz DOFA.	15
2.2.4 Transporte informal.	15
2.3 Marco teórico	20
2.3.1 Teoría financiera de la empresa.	20
2.3.2 Teoría del valor.	21
2.3.3 Teoría del Control.	21
2.3.4 Teoría del Valor-Trabajo.	21
2.3.5 Teoría de sistemas.	22
2.3.6 Teoría de las finanzas.	23
2.3.7 Teoría de la transparencia.	24
2.3.8 Teoría de la asociatividad.	25
2.3.9 Teoría de toma de decisiones.	28
2.3.10 Teoría del desarrollo económico.	28
2.3.11 Teoría del cooperativismo.	28
2.4 Marco legal	30
2.4.1 Constitución Política de Colombia.	30
2.4.2 Ley 43 de 1990.	30

2.4.3 Código de Transito de Colombia.	34
2.4.4 Ley 1383 de marzo de 2010.	35
Capítulo 3: Diseño metodológico	36
3.1 Tipo de investigación	36
3.2 Población	36
3.3 Muestra	37
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de la información	40
3.5 Análisis y procesamiento de la información	40
Capítulo 4: Presentación de resultados	41
4.1 Realizar un diagnóstico de la situación de los transportadores de servicio público urbano de la ciudad de Ocaña, en cuanto a la incidencia de los transportadores informales en su actividad económica.	41
4.1.1 Entrevista aplicada a los gerentes de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	41
4.1.2 Entrevista aplicada a los contadores públicos de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	43
4.1.3 Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	44
4.1.4 Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	55
4.1.5 Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	67
4.2 Impacto financiero generado por los transportadores informales, a las empresas de transporte público urbano de la ciudad de Ocaña.	76
4.3 Afectación al patrimonio de los socios de las empresas transportadoras del servicio público en la ciudad, con la competencia de los transportadores informales.	78
Capítulo 5: Conclusiones	83
Capítulo 6: Recomendaciones	84
Referencias	85
Apéndices	89

Lista de Tablas

	Pág.
Tabla 1. Tiempo que llevan siendo asociado de la empresa	45
Tabla 2. Afectación por el transporte informal (Mototaxismo)	46
Tabla 3. Colaboración del gobierno municipal para evitar el transporte informal	46
Tabla 4. Clasificación del servicio ofrecido a la comunidad por la empresa de transporte urbano	47
Tabla 5. Afectación de los ingresos recibidos por el transporte informal (Mototaxismo)	48
Tabla 6. Cinco años atrás sus ingresos mensuales eran aproximadamente de:	49
Tabla 7. Aumento o disminución de los ingresos	50
Tabla 8. Disminución de los ingresos en la actualidad	51
Tabla 9. Necesidad de vender propiedades por la situación con el transporte informal	52
Tabla 10. El transporte informal es una competencia fuerte para su empresa	53
Tabla 11. Tiempo que lleva trabajando como transportador informal (mototaxista)	54
Tabla 12. Motivo por el que desempeña el oficio	55
Tabla 13. Estudio profesional o conocimiento en alguna otra actividad de trabajo	56
Tabla 14. Estudio profesional o conocimiento en otra actividad	57
Tabla 15. Unidad vehicular propia o alquilada	58
Tabla 16. Valor que se paga por el alquiler	59
Tabla 17. Ganancias mensuales	60
Tabla 18. Cumple con las obligaciones familiares	61
Tabla 19. Se cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte	62
Tabla 20. Motivo por el cual la moto no cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte	63
Tabla 21. Servicio seguro para el usuario	64
Tabla 22. Las empresas de servicio público son competencia	65
Tabla 23. Ocupación de los usuarios	66
Tabla 24. Uso del servicio de transporte público	67
Tabla 25. Tiempo que tarda en pasar el transporte	69
Tabla 26. Medio de transporte más utilizado	70
Tabla 27. Normas de seguridad para el pasajero, en el transporte utilizado	71
Tabla 28. Razón por la que usa el medio de transporte.	73
Tabla 29. Apoyo al transporte informal (Mototaxismo) en la ciudad	74
Tabla 30. Razones por las que seguirá apoyando el transporte informal (Mototaxistas) en la ciudad.	75

Lista de Figuras

	Pág.
Figura 1. Tiempo que llevan siendo asociado de la empresa	45
Figura 2. Afectación por el transporte informal (Mototaxismo)	46
Figura 3. Colaboración del gobierno municipal para evitar el transporte informal	46
Figura 4. Clasificación del servicio ofrecido a la comunidad por la empresa de transporte urbano	47
Figura 5. Afectación de los ingresos recibidos por el transporte informal (Mototaxismo)	48
Figura 6. Cinco años atrás sus ingresos mensuales eran aproximadamente de:	49
Figura 7. Aumento o disminución de los ingresos	50
Figura 8. Disminución de los ingresos en la actualidad	51
Figura 9. Necesidad de vender propiedades por la situación con el transporte informal	52
Figura 10. El transporte informal es una competencia fuerte para su empresa	53
Figura 11. Tiempo que lleva trabajando como transportador informal (mototaxista)	54
Figura 12. Motivo por el que desempeña el oficio	55
Figura 13. Estudio profesional o conocimiento en alguna otra actividad de trabajo	56
Figura 14. Estudio profesional o conocimiento en otra actividad	57
Figura 15. Unidad vehicular propia o alquilada	58
Figura 16. Valor que se paga por el alquiler	59
Figura 17. Ganancias mensuales	60
Figura 18. Cumple con las obligaciones familiares	61
Figura 19. Se cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte	62
Figura 20. Motivo por el cual la moto no cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte	63
Figura 21. Servicio seguro para el usuario	64
Figura 22. Las empresas de servicio público son competencia	65
Figura 23. Ocupación de los usuarios	68
Figura 24. Uso del servicio de transporte público	69
Figura 25. Tiempo que tarda en pasar el transporte	70
Figura 26. Medio de transporte más utilizado	71
Figura 27. Normas de seguridad para el pasajero, en el transporte utilizado	72
Figura 28. Razón por la que usa el medio de transporte.	74
Figura 29. Apoyo al transporte informal (Mototaxismo) en la ciudad	75
Figura 30. Razones por las que seguirá apoyando el transporte informal (Mototaxistas) en la ciudad.	76

Lista de Apéndices

	Pág.
Apéndice A. Entrevista aplicada a los gerentes de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	90
Apéndice B. Entrevista aplicada a los contadores públicos de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	94
Apéndice C. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	96
Apéndice D. Encuesta aplicado a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	98
Apéndice E. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.	100
Apéndice F. Oficios sobre información solicitada	101

Resumen

El transporte público es un medio de transporte que ayuda a las personas en general a desplazarse de un lado a otro en una ciudad. La utilización de este medio de transporte hace que disminuya el nivel de contaminación ya que se usa con menos frecuencia los carros particulares. Los vehículos usados para prestar este servicio son prácticos y eficientes manejan rutas que recorren estratégicamente toda el área de una ciudad y dentro de un municipio en un tiempo determinado.

Los conductores y dueños de los vehículos que prestan un servicio de transporte público ilegal crean estrategias para sobrevivir, se las ingenian para cuadrar rutas en cualquier punto de la ciudad, donde puede transportar a las personas desde ahí hasta el barrio de residencia ofreciendo una baja tarifa, comodidad y ante todo en corto tiempo, satisfaciendo de esta forma las necesidades de los clientes.

En la metodología para el desarrollo del trabajo de grado se tuvo en cuenta la investigación descriptiva, logrando tomar la información en la fuente, para esto se utilizó una población conformada por los 4 gerentes de las empresas de transporte público en la ciudad, 4 contadores públicos de las mismas empresa (Cootransunidos Ltda, Cootranshacaritama Ltda, Cootransurbanos Ltda y Cootranserpic Ltda), a los que se les aplicó el instrumento de la entrevista, de igual forma se utilizó 164 asociados de las empresas mencionadas, 267 usuarios y 265 mototaxistas, con el objetivo de conocer el punto de vista en cuanto a la situación presentada.

Introducción

El mototaxismo es un problema social porque de esta actividad informal de transporte público cientos de miles de personas derivan su sustento diario. Al mismo tiempo, el mototaxismo moviliza en todo el país a millones de pasajeros cada día, a un precio inferior al de su principal competidor, el transporte público colectivo y del taxi.

Sin controlar, el mototaxismo podrá generar mucho “empleo” pero acabará con el transporte colectivo y aumentará significativamente la contaminación ambiental en las ciudades colombianas. De igual forma el servicio de transporte público en Colombia ha causado grandes déficit en las empresas legales que regulan este servicio y que operan en el municipio de Ocaña, al igual de los riesgos que ponen en peligro la vida de las personas que usan este servicio, en caso de tener algún accidente no le cubre o ampara, de igual forma los seguros que tienen los vehículos de transporte público ilegal al legal.

Con el objetivo de evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander, se desarrollaron objetivos como la realización de un diagnóstico de la situación de los transportadores de servicio público urbano, en cuanto a la incidencia de los transportadores informales en su actividad económica, se determinó el impacto financiero generado por los transportadores informales y estableció la afectación al patrimonio de los socios de las empresas transportadoras, con la competencia de los transportadores informales. Lo anterior permitió llegar a unas conclusiones y hacer recomendaciones para mejorar la situación antes enunciada.

1 Evaluación del impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander

1.1 Descripción del problema.

El transporte más que una actividad económica es un servicio público esencial. Por mandato constitucional implica en primer lugar la prelación del interés general sobre el particular. Esto significa que el transporte como un servicio público esencial no se limita a la regularidad y continuidad, también la calidad del servicio. La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye también una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte y una garantía. Los recientes niveles de informalidad en el transporte público obligaron al Gobierno a revisar estas prácticas que se vienen generalizando en la mayoría de las ciudades del país. Y no sólo por el impacto en términos de competitividad. También por los riesgos, la baja calidad y las limitaciones en términos de cobertura. (La Nación, 2013)

A esta situación no es ajena la ciudad de Ocaña, donde el transporte informal se ha convertido en una actividad de subsistencia para muchos, buscando obtener ingresos para la satisfacción de sus necesidades. Ahora y desde hace muchos años, esta informalidad afecta de forma considerable a las empresas de transporte de la ciudad, donde no se tienen datos exactos sobre la incidencia que tiene dicha problemática en su economía, pero lo importante y lo que seguirá ocurriendo es que las personas deben buscar diariamente el sustento para sus familias,

teniendo que son pocas las alternativas de empleo rápidas, efectivas y sobre todo con las que se alcance a vivir dignamente.

Para conocer qué efectos está causando esta competencia desleal que se presenta en la ciudad, se necesita realizar una evaluación del impacto financiero que genera esta clase de transporte a las empresas de Ocaña que se dedican a la misma actividad, y las cuales se encuentran legalmente constituidas.

1.2 Formulación del problema.

¿Qué impacto financiero ha generado en las empresas de transporte urbano, el transporte informal de la ciudad de Ocaña?

1.3 Objetivos.

1.3.1 General. Evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander.

1.3.2 Específicos. Realizar un diagnóstico de la situación de los transportadores de servicio público urbano de la ciudad de Ocaña, en cuanto a la incidencia de los transportadores informales en su actividad económica.

Determinar el impacto financiero generado por los transportadores informales, a las empresas de transporte público urbano de la ciudad de Ocaña.

Establecer la afectación al patrimonio de los socios de las empresas transportadoras del servicio público en la ciudad, con la competencia de los transportadores informales.

1.4 Justificación.

De conformidad con la Ley 336 de 1996 el servicio público de transporte solo se presta por empresas debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente de transporte y en vehículos homologados para el servicio de que se trate. (MINTRANSPORTE, 2011) Por lo tanto los vehículos de servicio particular no pueden prestar servicio público de transporte. Además, estas empresas deben cumplir con requisitos relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarios para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente y continua e ininterrumpida prestación del servicio de transporte público.

El transporte informal viene creciendo no solo en la ciudad de Ocaña, siendo este aspecto prioridad para quienes dependen de esta actividad. Por lo tanto, el estudio se justifica en la medida que dará a conocer cuál es el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte de la ciudad de Ocaña, permitiendo conocer que tan afectado resultan las mismas.

De ahí la necesidad de realizar el estudio, ya que se desconoce el impacto y la afectación que ha propiciado la ilegalidad en el transporte; además con este tipo de investigación se tiene la oportunidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos durante la formación profesional.

1.5 Delimitación.

1.5.1 Conceptual. La presente investigación está enmarcada en los siguientes conceptos: empresa, impacto financiero, contabilidad, matriz DOFA, y temática sobre las empresas de transporte.

1.5.2 Operativa. Se prevé que las principales dificultades para el logro de los objetivos del presente estudio consisten en la aplicación de las técnicas de recolección de información, debido a la dispersión de las personas, lo cual condicionará la repetición de las visitas por parte de las autoras del proyecto.

1.5.3 Temporal. La realización del proyecto tendrá duración de ocho (8) semanas, como se muestra en el cronograma de actividades.

1.5.4 Geográfica. La realización del trabajo de grado será llevado a cabo en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

2 Marco referencial

2.1 Marco histórico.

2.1.1 Historia del transporte a nivel internacional. Si en la etapa preindustrial el viaje era lento e inseguro era debido a la inexistencia de medios de transporte eficaces. Todo el tránsito por tierra se hacía a lomos de animales: caballos, mulas, camellos; o en los carruajes tirados por esos mismos animales, en las pocas carreteras que había. Pero el transporte de grandes mercancías se hacía por mar, o por vías fluviales; con las cocas en la Edad Media, las carabelas de unas 300 toneladas de carga, o el bajel, de más de 500 toneladas.

El transporte por tierra era de mercancías ligeras y de alto valor añadido, mercancías y personas. Normalmente los circuitos en los que se movían los artículos eran cortos, ya que no solían sobrepasar el ámbito interregional. Era llevado a cabo por arrieros profesionales especializados, que durante muchos siglos se agruparon en torno a gremios privilegiados. El transporte de mercancías pesadas y voluminosas requería más medios. También solía tener circuitos cortos, de ámbito local o regional, que dependían de las ferias y los mercados. Este transporte era responsabilidad de personas vinculadas al pueblo productor, que, de manera temporal y de forma estacional, al finalizar las tareas agrícolas se dedicaban al comercio, por turnos, entre los jóvenes y adultos del pueblo. Pero también habrá transporte de larga distancia, con productos de poco peso y alto valor añadido.

Existían por entonces dos tipos de vías: los caminos de herradura, por los que sólo podían circular: mulas, bueyes, caballos y personas; y las carreteras, por las que podían circular los carros. Las carreteras eran escasas, y sólo unían las principales ciudades. Eran caminos inseguros, por lo que los Reyes Católicos crearon en 1476 la Santa Hermandad. En España, los Borbones crearon una red de seis carreteras principales, que comunicaban Madrid con la costa y la frontera.

Estas vías necesitaban continuas reparaciones, sobre todo tras la generalización en el siglo XVIII de las ruedas de clavos. La responsabilidad de tener en buen estado las carreteras correspondía al municipio. Para ello se creó a lo largo de la red un servicio de peones camineros encargados de mantener la vía en buen estado, pagados por el municipio, por medio de los impuestos de paso. No obstante, con frecuencia, no se reparaba la vía más que con motivo de la visita real. En esta época, los viajes eran largos y lentos; se solía emplear más de una jornada, por lo que había también una red de posadas y ventas a intervalos regulares de jornadas y medias jornadas, que garantizaban el descanso de los viajeros y la reposición del ganado. Estas ventas fueron particularmente importantes en la vía de Andalucía, que atravesaba el despoblado de La Mancha y Sierra Morena. (Enciclopedia contributors, 2015)

De otro carácter era el transporte fluvial y marítimo. Los barcos permitían una mayor carga, por lo que eran más rentables, pero necesitaban lugares de puerto donde arribar. En todas las ciudades importantes de la costa, o en los ríos navegables, había puerto; pagado tanto por el municipio como por las cofradías de los mercaderes. Estos puertos tuvieron una infraestructura

muy compleja, para garantizar la buena marcha de las transacciones. Actuaron como lugar de mercado.

Durante la revolución industrial el transporte consigue un avance espectacular, fundamentalmente por dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular. Estas características las tuvo el ferrocarril, que fue el gran medio de transporte que impulsará la revolución industrial, no sólo por que pondrá las mercancías en el mercado en grandes cantidades, sino porque él mismo demandó gran cantidad de productos industriales. Será con la máquina de vapor aplicada al transporte como se consigan estos avances. El transporte por ferrocarril permite, al disponer de una vía privada y rápida, transportar grandes cantidades de mercancía de una manera segura, rápida y regular. A pesar de su lentitud inicial sus 25 km/h de la línea Barcelona–Mataró, en 1848, superan con mucho los 15 km/h que se conseguían en las líneas más rápidas de diligencias regulares, como la de Madrid a Lisboa.

La aplicación de la máquina de vapor a la navegación será un avance cualitativo importante, pero no podrá competir con ventaja contra los veleros hasta bien entrado el siglo XX, cuando se consigan los barcos metálicos de gran tonelaje y se reduzca la carga de carbón. En los primeros barcos de vapor la carga de carbón necesaria para hacer funcionar la máquina ocupaba la mayor parte del espacio útil.

A comienzos del siglo XX se consiguen los primeros derivados del petróleo de manera industrial, y se logra tratar la hevea para obtener caucho. Comienza entonces el asfaltado de las

carreteras y se obtiene, con el motor de explosión y la rueda de caucho, un vehículo rápido, tanto como el tren, y seguro, pero mucho más versátil. Al no depender de la vía férrea puede llegar a todas partes, lo que le hace muy superior al ferrocarril. Al no depender de la vía férrea puede llegar a todas partes, lo que le hace muy superior. Pero habrá que esperar al asfaltado de las carreteras para que se note la ventaja.

El coche fue aumentando progresivamente su capacidad de carga, hasta que aparecen los camiones. Sin embargo, las carreteras, que hasta el momento habían estado infrautilizadas por falta de un vehículo adecuado, toman pronto un protagonismo decisivo; hasta el punto de desplazar en pocos años al ferrocarril. El transporte por carretera evita la carga y descarga del tren (dos operaciones menos), y también el almacenamiento en la estación, esto solo hace al transporte por carretera más barato. Además, impulsa la industria siderúrgica de transformación y crea una compleja red de servidores para el automóvil.

Por esta misma época los barcos a vapor desplazan a los veleros, y la aviación comienza a desarrollarse hasta alcanzar un protagonismo decisivo en el transporte de viajeros, mercancías perecederas y productos de poco peso y volumen, pero de alto valor añadido, como las flores o las joyas. Los grandes volúmenes de mercancía a larga distancia y el comercio internacional, siguen estando en manos de la marina mercante.

Hoy en día el sector del transporte es esencial para el funcionamiento de los países, por eso es el Estado quien construye las infraestructuras viarias: carreteras, vías de ferrocarril,

puertos y aeropuertos, que todos pueden utilizar más o menos libremente. Para cualquier zona subdesarrollada la construcción de una carretera es una garantía, y una condición, de desarrollo.

2.1.2 Historia del transporte a nivel nacional. La llegada de españoles y portugueses a lo largo de casi toda América, produjo grandes cambios en los medios de transporte en el continente. Cuando apenas terminaba el renacimiento, el principal medio tecnológico para el transporte fue la carabela, primera nave capaz de salir de los mares para entrar a los océanos, lo que hizo posible esta conquista y las grandes colonizaciones a partir del siglo XVI. Además, del encuentro con Europa, América recibe el aporte del caballo y del buey, medios definitivos para el transporte de arriería, tan fundamental desde la colonia hasta principios del siglo XX. Las culturas americanas más evolucionadas, estaban en México y Perú, y no poseían energía de tracción animal comparable a la aportada por el europeo, razón por la cual la rueda se utilizaba básicamente en los husos para hilar de los indígenas.

Los incas poseían un eficiente sistema de caminos y calzadas adoquinadas con piedras a lo largo y ancho de su imperio, que se extendían desde Córdoba (Argentina) hasta Quito. Realizaban transporte de carga a lomo de llama. En Colombia, por la red de caminos andinos los pueblos indígenas trasladaban personas, bienes y mercancías a pie y en la espalda, utilizando extensos caminos, puentes de cuerdas y canoas o balsas de madera. En Colombia, solamente los Muiscas del altiplano cundiboyacence alcanzaron a desarrollar un mercado, mientras en otros escenarios las tribus que intercambiaron productos recurrieron al trueque de bienes y mercancías. (Duque Escobar, 2010)

El río Magdalena, la principal arteria fluvial del país, se convirtió en la principal ruta del comercio americano y en la puerta de entrada al nuevo mundo, lo que se suma a su importancia dentro de la historia social y cultural de Colombia. La revolución en el transporte expresada en ferrocarriles y barcos de vapor, se inicia en el país con el ferrocarril de Panamá, el primero en Colombia y cuya construcción se remonta a 1828, y con la navegación a vapor por el Magdalena, autorizada en 1823, y que tarda hasta la década de los años 30 para lograr algunos méritos, aunque su regularización sólo se presentará en la década de 1880, cuando los ferrocarriles empalmen las zonas de montaña con un medio fluvial en el Magdalena, que emplee naves de tamaño más adecuado y dotadas de mejores desarrollos tecnológicos. Así se generará un flujo de carga hacia y desde los mares, desde las zonas manufactureras, centros poblados de relevancia y zonas agrícolas exportadoras.

Luego, se da el advenimiento de los ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX, como el Ferrocarril de Antioquia de 1875 obra del cubano Francisco Javier Cisneros. El Ferrocarril del Pacífico, que también emprende Cisneros en 1884, llega a Cali en 1915; este ferrocarril sólo se empalma con el Ferrocarril de Antioquia en 1941. El Ferrocarril (FFCC) de la Sabana que permitirá unir a Bogotá con el río Magdalena en Puerto Salgar y Girardot, se inicia en 1882 y llega a Facatativá en 1889. Esta es obra de los colombianos Indalecio Liévano y Juan Nepomuceno González Vásquez. Mientras en 1907 el FFCC de Cundinamarca llega al Magdalena con los FFCC de La Dorada y Girardot, es en la década de 1920 que sobresalen los FFCC Cafeteros, cuyo impacto por el poblamiento e industrialización del occidente Colombiano resulta comparable al del Canal de Panamá, construido en 1914.

La de los 20, es también la década de los cables aéreos y de la explosión de la navegación en vapores por el Magdalena. El cable aéreo Manizales-Mariquita construido en 1922 y de 72,6 km de longitud, desaloja el transporte de arriería; pero luego de 40 años de funcionamiento cerrará por los efectos de la competencia de la carretera por Fresno, construida en 1938 y mejorada en la década de 1950.

A partir de la crisis económica causada por la recesión del año 1929, se decide fomentar la explosión del transporte carretero, entre cabeceras urbanas. Este nuevo medio en Colombia, facilita trasladar los beneficios del café, a la economía del campo: además del puesto de salud, el acueducto, la electricidad y la escuela, se abren las vías rurales para el Willys y la “Chiva”.

Como consecuencia de factores asociados a la primera guerra mundial, en 1920 inicia operaciones la aviación comercial en Colombia con la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo “Scadta”. Se reduce de 2 semanas a 10 horas el tiempo de viaje entre Barranquilla y Bogotá. Como consecuencia de la segunda guerra y atendiendo la seguridad del Canal de Panamá, se cierra Scadta y nace Aerovías Nacionales de Colombia “Avianca”, en 1940. (Ministerio de transporte, 2008)

La revolución verde que en 1949 se inicia en México, entra con el Caturra a las zonas cafeteras de Colombia en los años 70, generando cambios fundamentales en la estructura de la tenencia de la tierra y acelerando los procesos de urbanización del país. Dado el bajo nivel de escolaridad, los campesinos no pueden manejar los paquetes financieros y tecnológicos de la nueva agricultura basada en semillas mejoradas, monocultivos y abonos. Además, sin acceder a estos beneficios quedan sometidos a dos fuerzas que contribuyen al proceso de urbanización

global: la pobreza rural como fuerza que los expulsa del agro y las mayores oportunidades de la ciudad como fuerza que los atrae a la vida citadina. Así, la Colombia agraria gradualmente se urbaniza, y se enfoca la atención en los problemas de movilidad de las crecientes ciudades, por lo que el transporte urbano va ganando importancia.

Después de varias décadas del proteccionismo keynesiano aplicado desde la década de 1930 donde la competitividad no fue asunto prioritario, ahora con la apertura económica de la década de 1990, pierde vigencia el Modelo Cepalino de la industrialización endógena, y la economía nuevamente se reprimariza; por lo tanto Colombia vuelve la mirada a los corredores viales interregionales, a los puertos y a los aeropuertos.

2.1.3 Antecedentes históricos de las empresas de transporte a nivel local. La ciudad de Ocaña cuenta con empresas transportadoras de servicio público, como lo son Cootransunidos, Cootranshacaritama, Cootransurbanos y Cootranserpic. Estas cooperativas son creadas en la ciudad, algunas desde hace más de treinta años. De éstas, las empresas que manejan el servicio público urbano son Cootranshacaritama, Cootransurbanos y Cootranserpic, las cuales tienen sus rutas de acuerdo a lo estipulado por la secretaria de transporte.

2.2 Marco conceptual.

2.2.1 Análisis del impacto financiero. Se trata de un proceso de reflexión con el fin de evaluar la situación financiera actual y pasada de la empresa, así como los resultados de sus

operaciones, con el objetivo básico de determinar, del mejor modo posible, una estimación sobre la situación y los resultados futuros.

El proceso de análisis consiste en la aplicación de un conjunto de técnicas e instrumentos analíticos a los estados financieros para deducir una serie de medidas y relaciones que son significativas y útiles para la toma de decisiones. En consecuencia, la función esencial del análisis de los estados financieros, es convertir los datos en información útil, razón por la que el análisis de los estados financieros debe ser básicamente decisonal.

De acuerdo con esta perspectiva, a lo largo del desarrollo de un análisis financiero, los objetivos perseguidos deben traducirse en una serie de preguntas concretas que deberán encontrar una respuesta adecuada. La dirección de la propia empresa añadirá preguntas relativas al control sobre la marcha de la misma. Un paso muy importante, en cualquier proceso de toma de decisiones, es identificar las preguntas más significativas, pertinentes y críticas que afectan a la decisión. Pues bien, en función de estas cuestiones podremos plantearnos la mejor manera de enfocar el análisis de los estados financieros.

2.2.2 Diagnóstico financiero. Por diagnóstico financiero o análisis financiero puede entenderse el estudio que se hace de la información que proporciona la contabilidad y de toda la demás información disponible, para tratar de determinar la situación financiera de la empresa o de un sector específico de ésta. Aunque la información contenida en los estados financieros es la que en primera instancia ayuda a conocer algo sobre la empresa, no quiere decir que sea concluyente en un estudio de la situación financiera de ésta. La contabilidad muestra cifras

históricas, hechos cumplidos, que no necesariamente determinan lo que sucederá en el futuro. Se hace necesario, por lo tanto, recurrir a otro tipo de información cuantitativa y cualitativa que complemente la contable y permita conocer con precisión la situación del negocio. Es así como un análisis integral debe hacerse utilizando cifras proyectadas (simulación de resultados, proyección de estados financieros, etc.), información cualitativa interna (ventajas comparativas, tecnología utilizada, estructura de organización, recursos humanos, etc.), información sobre el entorno (perspectivas y reglas de juego del sector, situación económica, política y social del país, etc.) y otros análisis cuantitativos internos tales como el del costo de capital, la relación entre el costo, el volumen y la utilidad, etc. (León García, 2011)

Indicadores financieros. Un indicador financiero o índice financiero es una relación entre cifras extractadas de los estados financieros y otros informes contables de una empresa con el propósito de reflejar en forma objetiva el comportamiento de la misma. Refleja, en forma numérica, el comportamiento o el desempeño de toda una organización o una de sus partes. Al ser comparada con algún nivel de referencia, el análisis de estos indicadores puede estar señalando alguna desviación sobre la cual se podrán tomar acciones correctivas o preventivas según el caso.

Las razones o indicadores financieros son el producto de establecer resultados numéricos basados en relacionar dos cifras o cuentas bien sea del Balance General y/o del Estado de Pérdidas y Ganancias. Los resultados así obtenidos por si solos no tienen mayor significado; sólo cuando los relacionamos unos con otros y los comparamos con los de años anteriores o con los de empresas del mismo sector y a su vez el analista se preocupa por conocer a fondo la operación

de la compañía, podemos obtener resultados más significativos y sacar conclusiones sobre la real situación financiera de una empresa. Adicionalmente, nos permiten calcular indicadores promedio de empresas del mismo sector, para emitir un diagnóstico financiero y determinar tendencias que nos son útiles en las proyecciones financieras. El analista financiero, puede establecer tantos indicadores financieros como considere necesarios y útiles para su estudio. Para ello puede simplemente establecer razones financieras entre dos o más cuentas, que desde luego sean lógicas y le permitan obtener conclusiones para la evaluación respectiva. Para una mayor claridad en los conceptos de los indicadores financieros. (De Sucre, 2015)

La interpretación de los resultados que arrojan los indicadores económicos y financieros está en función directa a las actividades, organización y controles internos de la empresa.

2.2.3 Matriz DOFA. El Análisis DAFO, también conocido como Matriz ó Análisis "DOFA" o también llamado en algunos países "FODA", o en inglés SWOT, es una metodología de estudio de la situación competitiva de una empresa en su mercado (situación externa) y de las características internas (situación interna) de la misma, a efectos de determinar sus Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas. La situación interna se compone de dos factores controlables: fortalezas y debilidades, mientras que la situación externa se compone de dos factores no controlables: oportunidades y amenazas. (David, 1997)

2.2.4 Transporte informal. Una de las preocupaciones principales del ambiente académico y técnico en transporte urbano de los últimos años, es la aparición y expansión de una modalidad de servicios de transporte de pasajeros, no encuadrada dentro de los esquemas

formales del transporte público de las grandes ciudades, esto es, "no convencional". Desde entonces ha pasado a ser el eje de numerosos debates, y ha recogido numerosas críticas y adhesiones.

El objetivo de este trabajo es realizar una breve reflexión teórica sobre el tema que comprenda ambas posturas, con el fin de procurar una aproximación a su definición que contemple el papel de estos servicios en la movilidad de las metrópolis mediante el nuevo ciclo económico.

Hablar de transporte informal urbano obliga ante todo a reconocerlo como parte de un fenómeno más amplio: el de la economía informal urbana. Tal situación remite a la condición del transporte como parte del ciclo económico, y por ende, a su función dentro de dicho contexto. Una aproximación al problema del transporte informal requiere entonces en primer lugar, contemplar los requerimientos de transporte del ciclo económico, examinando la movilidad como una necesidad y una dificultad para su funcionamiento. La primera observación que surge de una revisión bibliográfica sobre economía informal, es la presencia de ambigüedades en la definición teórica de la categoría, en paralelo con una absoluta certeza sobre su existencia. Esta gran diversidad de definiciones existentes puede ser resumida en tres grupos, conforme a la presencia de ciertos criterios comunes de disquisición.

Un primer conjunto de definiciones expresan la concepción de la economía informal como una forma de redefinir la pobreza urbana en los países menos desarrollados. Su definición como concepto, por ende, no aporta nada nuevo a nivel teórico y operativo. Esto se traduce en

una importante producción de investigaciones destinadas a la caracterización de su "fisonomía" y a su ponderación. Para ello se consideran fundamentalmente el tipo de empleo y el nivel socioeconómico de las personas que trabajan en el sector.

Otro tipo de definiciones consideran a la economía informal como conjunto de empresas privadas autónomas. Esas unidades productivas de la economía informal se distinguen de las de la economía formal fundamentalmente por su tamaño. También se suelen considerar otros aspectos, como la inversión en capital, la tecnología y el nivel de productividad. Hay consenso en que el trabajo informal se presenta en sectores de la economía a los que es fácil ingresar por su escaso requerimiento de capital y capacitación laboral específica. (Cervero (2000)

Entre informalidad y globalización se sobreentiende entonces un paralelismo que acompaña una situación de gradiente de desarrollo, asimilando a la primera con un estadio atrasado (subdesarrollo) y a la última con uno avanzado (desarrollo). Subyace así una concepción lineal del desarrollo económico al estilo "rostowniano", esto es, basada en el concepto de un crecimiento económico en etapas sucesivas cronológicamente (presente también en el modelo del ciclo de los productos de Vernon, y en el de los grados de desarrollo de Clark). En última instancia, se trata de un concepto determinista de desarrollo económico, al que se accede mediante el tránsito de distintas fases: una primera pre-industrial, luego otra industrial y finalmente un pos-industrial. (Gutiérrez, 2012)

El transporte informal urbano. La ambigüedad en la definición teórica de la economía informal, en paralelo con la absoluta certeza sobre su existencia es un aspecto que obviamente se

reitera en los análisis sobre la informalidad en el transporte. Sus múltiples denominaciones así lo reflejan: para tránsito, transporte de pequeño porte, tecnologías intermedias, transporte informal, clandestino, no regular, no convencional, alternativo, entre otras. En líneas generales, las investigaciones sobre transporte informal evolucionan según los lineamientos reseñados en el apartado anterior. Se observa una preferencia por las definiciones que entienden al transporte informal como una forma de redefinir la pobreza urbana en los países menos desarrollados. Concebido como un mercado de trabajo, el transporte informal se asocia a la pobreza, a los marginales, a los desposeídos, y es concebido como un refugio. Coincidente con el tipo de definición adoptada, también en este caso las producciones apuntan a su caracterización y ponderación. Se coincide mayormente en los atributos siguientes: transporte de pequeño tamaño, irregular, que ofrece un servicio deteriorado, por y para sectores de bajos ingresos, típico de ciudades subdesarrolladas.

La definición en base al tipo de unidad económica es predominante, y el criterio tamaño uno de los más frecuentes, tanto así que suele darle el nombre a este tipo de servicios, de ahí lo de para tránsito, pequeño porte, intermedio, etc. Producciones recientes lo clasifican como una prestación de capacidad intermedia entre el auto particular y el servicio público (Balassiano, 1996, Balassiano y Braga, 1998, Cervero, 2000). En cualquier caso, hay consenso en que se trata de unidades productivas privadas y autónomas. También se avanza en esa línea incorporando la definición por tipo de relaciones de producción.

La denominación de transporte informal nace asociada especialmente a la observancia de irregularidades al orden legal. Esta condición de "ilegalidad", refiere tanto a la transgresión de

las normas y su consecuente falta de sanción (cuestión que destaca la tolerancia de las autoridades públicas al respecto), como a la ausencia de un vínculo laboral estable y al encubrimiento de salarios como porcentaje de lo producido. En nuestra opinión, el calificativo de informal como sinónimo de irregularidad es cuestionable. En primer lugar, porque en la mayoría de los casos el transporte alternativo es plausible de algún tipo de reglamentación. En segundo lugar, porque la tolerancia de transgresiones a la normativa, es un común denominador tanto para el transporte formal como para el informal.

La sujeción a una reglamentación que no es convencional para el transporte público, habla de informalidad, pero no como irregularidad. El incumplimiento de la norma tampoco habilita la calificación conceptual del tipo de servicio como informal. Vale aclarar aquí que hay una diferencia entre la noción de informalidad aplicada a la economía informal urbana como categoría de origen, y la aplicada al transporte urbano. En el primer caso el calificativo informal apunta a la ausencia de un vínculo laboral encuadrado dentro de una reglamentación formal (en la que se puede incluir el auto empleo o el trabajo por cuenta propia), pero no refiere a una condición de la actividad en la que se ejerce. Apunta pues, a las relaciones de producción en una actividad, y no a una condición de la actividad. En el caso del transporte informal se confunde el tipo de relaciones de producción, informales, con la condición de la actividad en sí, del tipo de servicio de transporte ofrecido.

En cuanto a la relación con el desarrollo económico, se coincide en asociar subdesarrollo e informalidad. La asociación entre transporte público, civilización y sustentabilidad es una constante en los trabajos de la especialidad. Se vincula al transporte público con el desarrollo, y

ambos se presentan como manifestación de orden y civilización. La sustentabilidad como atributo de calidad de vida, es también sinónimo de civilización y progreso. Por ello, las políticas propuestas para los sistemas de transporte de las grandes ciudades latinoamericanas consistentes en colocarlos en "orden", dignificando las condiciones de trabajo, mediante su incorporación al mercado laboral y evitando las externalidades (accidentes, en particular), traducen un sentido de resignación, donde la "tolerancia" se coloca como un paliativo ante lo "irremediable". El lema que se desprende es: si no se puede contra él, entonces "unámoslo" a él. Ese parece ser el ánimo de las propuestas de convivencia entre "informalidad y formalidad" en el transporte urbano, basadas en la "integración" por la reglamentación del primero al segundo.

2.3 Marco teórico.

El trabajo de grado se basa en las siguientes teorías.

2.3.1 Teoría financiera de la empresa: proporciona las herramientas tendientes a interpretar los hechos que ocurren en el mundo financiero y su incidencia en la empresa, como así también reconocer situaciones que antes eran irrelevantes y pueden traer aparejado consecuencias graves, en una época de cambios constantes en el mundo.

Decisiones de inversión: implican planificar el destino de los ingresos netos de la empresa –flujos netos de fondos- a fin de generar utilidades futuras.

Decisiones de financiación: persiguen encontrar la forma menos onerosa de obtener el dinero necesario, tanto para iniciar un proyecto de inversión, como para afrontar una dificultad coyuntural.

Decisiones de distribución de utilidades: tienden a repartir los beneficios en una proporción tal que origine un beneficio importante para los propietarios de la empresa, y a la vez, la valoración de la misma. Una combinación óptima de las tres decisiones genera el mayor valor de la empresa para sus dueños. (Romero León, 2001)

2.3.2 Teoría del valor. Para Marx y otros autores que le anteceden como Smith y Ricardo, el trabajo es el único que produce el valor. La teoría del valor está compuesta por principios que describen las relaciones que se presentan en un sistema económico y que se manifiestan exclusivamente en magnitudes, es decir, que se pueden expresar de manera cuantitativa. Así, con la condición de la existencia de un conjunto de individuos en relación con una lista de bienes dados a priori, la teoría del valor busca asociar valores o precios a estos bienes conocidos. (Rubín, 1974)

2.3.3 Teoría del Control. A partir del año 1955, se desarrollan los métodos temporales, con el objetivo de solucionar los problemas planteados en aplicaciones aeroespaciales, estos métodos reciben un fuerte impulso con el desarrollo de las computadoras digitales, que constituían la plataforma tecnológica necesaria para su implantación, prueba y desarrollo.

2.3.4 Teoría del Valor-Trabajo. La teoría del valor-trabajo (TVL, también teoría laboral del valor o TLV) es una teoría que considera que el valor de un bien o servicio depende directamente de la cantidad de trabajo que lleva incorporado. Así, Adam Smith consideraba que el trabajo era la unidad de medida exacta para cuantificar el valor. Para él el valor era la cantidad de trabajo que uno podía recibir a cambio de su mercancía. Se trata de la teoría del valor

comandado o adquirido. Aunque no era el factor determinante de los precios, estos oscilaban hacia su precio de producción gracias al juego de la oferta y la demanda.

Según Menger cada agente económico asigna su propia valoración a los bienes, por lo que no puede afirmarse, económicamente, que los precios dependan de los costes sino todo lo contrario. Efectivamente, el precio de un producto o servicio no se crea siguiendo la suma de todos sus costes más el margen del empresario, sino que es al contrario, al producto se le asigna en el mercado un precio y a partir de aquí se moldean sus costes. Un producto puede salir al mercado por encima de la suma de sus costes o por debajo, eso lo decide el empresario, y según la respuesta del consumidor, la competencia y los procesos de producción los costes se van moldeando al mejor precio del momento que es el que demanda el cliente. En realidad la teoría subjetiva del valor es anterior a Menger, incluso es anterior a Adam Smith. Las primeras ideas las encontramos en los escolásticos españoles del s. XVI. “Así [según Jesús Huerta de Soto] otro notable escolástico, Luis Saravia de la Calle basándose en la concepción subjetivista de Covarrubias, descubre la verdadera relación que existe entre precios y costes en el mercado, en el sentido de que son los costes los que tienden a seguir a los precios y no al revés, anticipándose así a refutar los errores de la teoría objetiva del valor de Carlos Marx y de sus sucesores socialistas: ‘Los que miden el justo precio de la cosa según el trabajo, costas y peligros del que trata o hace la mercadería yerran mucho; porque el justo precio nace de la abundancia o falta de mercaderías, de mercaderes y dineros, y no de las costas, trabajos y peligros. (Dobb, 1976)

2.3.5 Teoría de sistemas. Con esta teoría surge la preocupación fundamental por la construcción de modelos abiertos más o menos definidos y que interactúan dinámicamente con el

ambiente y cuyos subsistemas denotan una compleja interacción igualmente interna y externa. Los subsistemas que forman una organización son interconectados e interrelacionados, mientras que el suprasistema ambiental interactúa con los subsistemas y con la organización como un sistema. (Wiener, 1998)

2.3.6 Teoría de las finanzas. Toda ciencia para su estudio sitúa definiciones, busca historia y fundamenta la importancia en el tiempo que abarca, lo que también ocurre con las finanzas.

Las finanzas, consideradas durante mucho tiempo como parte de la economía, surgieron como un campo de estudios independiente a principios del siglo pasado. En su origen se relacionaron solamente con los documentos, instituciones y aspectos de procedimiento de los mercados de capital. Con el desarrollo de las innovaciones tecnológicas y las nuevas industrias provocaron la necesidad de mayor cantidad de fondos, impulsando el estudio de las finanzas para destacar la liquidez y el financiamiento de las empresas.

La atención se centró más bien en el funcionamiento externo que en la administración interna. Hacia fines de la década se intensificó el interés en los valores, en especial las acciones comunes, convirtiendo al banquero inversionista en una figura de especial importancia para el estudio de las finanzas corporativas del período.

Podemos diferenciar principalmente tres períodos en la historia de las finanzas, las cuales se relacionan a continuación:

La visión descriptiva de las finanzas empresariales hasta la segunda guerra mundial Desde mediados de la década de los cuarenta hasta la cimentación de la moderna teoría de las finanzas empresariales. Expansión y profundización de las finanzas hasta nuestros días. (Yesica, 2011)

2.3.7 Teoría de la transparencia. Los seres humanos vivimos permanentemente expuestos a recibir sensaciones del exterior. De manera constante los, por llamarlos así, eventos suceden y nos suceden, sin tener nosotros ninguna capacidad de modificarlos. Esto es una cuestión por demás importante, ya que estamos convencidos que ocurre lo contrario, es decir, que tenemos algún tipo de capacidad para producir, revertir o transformar los eventos exteriores. Pero a poco que concentremos la capacidad de observación sobre aquello que nos sucede y como nos sucede, nos daremos cuenta que en realidad los eventos ocurren, independientemente de nuestra voluntad.

Ahora bien, para que un evento tenga repercusión en nosotros, son necesarios dos factores, absolutamente imprescindibles. Uno es, obviamente, el hecho, evento o suceso y el otro, aquel que efectivamente determina nuestra acción y reacción, es el estado con el cual recibimos o afrontamos dicho evento. Lo maravilloso de este hecho, es que, efectivamente el estado de nuestro interior SI puede ser modificado; veremos entonces, si la modificación del estado interior es llevada a cabo de manera correcta, como, inevitablemente, el efecto, sea cual fuese este, del evento exterior, es adaptado a nuestra necesidad e interés.

Partiendo de la concepción que lo escrito anteriormente es un hecho y no una idea y, efectivamente es así solo hay que observarse, debemos abocarnos a la búsqueda de algunos resortes o mecanismos de autodefensa psicológica para poner en marcha las mejoras que nuestro estado interior requiera.

Observemos, por ejemplo, como existen cantidad de agresiones producidas por los eventos exteriores. Podemos enumerar incontables de ellos, desde los más pequeños y aparentemente intrascendentes, hasta los más grandes y complejos. Empecemos por los más pequeños, como ser ruidos, callejeros o domésticos, extremadamente violentos, burocracias insufribles, congestiones de tránsito, llantos de niños, etc. Cuando este tipo de eventos suceden, irremediamente nos sacan de quicio, se tornan insufribles y corren el eje de nuestra atención hacia menudencias que convertimos en gigantescos problemas. Esto ocurre porque, invariablemente nuestro estado interior se convierte en un muro donde chocan todas esas manifestaciones; es decir, les ofrecemos resistencia, porque nos molestan, nos perturban. (Palomares, 2015)

2.3.8 Teoría de la asociatividad. La Asociatividad se puede definir como un mecanismo de cooperación entre empresas pequeñas y medianas, en donde cada empresa participante, manteniendo su independencia jurídica y autonomía gerencial, decide voluntariamente participar en un esfuerzo conjunto con los otros participantes para la búsqueda de un objetivo común. La asociatividad debe ser una herramienta utilizada por la pequeña y mediana empresa para enfrentar la globalización.

La asociatividad empresarial puede definirse como una estrategia orientada a potenciar el logro de una ventaja competitiva por parte de una empresa, mediante la cooperación o el establecimiento de acuerdos con otras empresas, para la realización de una serie de actividades dentro de la cadena de valor del producto o servicio, que conduzcan a una mayor presencia de la empresa en uno o más mercados.

La asociatividad se define como aquella forma de romper con viejos paradigmas en los que se deja de mirar hacia afuera y se esquematiza la interiorización de las empresas como factor de asociación, con el fin de generar variaciones en la producción, organización y comercialización de bienes y servicios. Los principales actores de este cambio de visualización son las tecnologías y los mercados. Dicho cambio se basa en la aplicación de nuevos elementos como la calidad total, la reingeniería, las alianzas estratégicas, las redes, la misma asociatividad, los clusters y la colaboración en cadenas productivas. La asociatividad ha sido la estrategia más poderosa encontrada por las empresas de menor tamaño, para enfrentar tales cambios y sobrevivir en una competencia desigual.

La estrategia es un modelo coherente, unificador e integrador de decisiones que determina y revela el propósito de la organización en términos de objetivos a largo plazo, programas de acción, y prioridades en la asignación de recursos. Seleccionando los negocios actuales o futuros de la organización, tratando de lograr una ventaja sostenible a largo plazo y respondiendo adecuadamente a las oportunidades y amenazas surgidas en el medio externo de la empresa, teniendo en cuenta las fortalezas y debilidades de la organización.

La asociatividad un proceso bastante complejo que abarca una considerable gama de posibilidades pero siempre persigue como objetivo fundamental unir fuerzas para alcanzar el éxito conjunto.

Estas dos aproximaciones a los conceptos de Asociatividad y estrategia, nos permiten inferir que la Asociatividad estratégica es la unión de dos o más empresas, para enfrentar cambios estructurales de manera más eficiente, ya que permite estimular las capacidades individuales de las empresas participantes fortaleciendo las para enfrentar a la competencia y lograr un interés común, con unos objetivos previstos en una estrategia previa, y que muy probablemente no pudiesen alcanzarlos por las empresas participantes de la mejor manera, en forma individual.

Entre las características más resaltantes del concepto de asociatividad se pueden destacar las siguientes:

Es un proceso de carácter voluntario o mutuo, ningún ente es obligado a participar.

Es una estrategia colectiva

No excluye a ninguna empresa por el mercado en el que opera

Permite resolver problemas conjuntamente, manteniendo la autonomía gerencia de las empresas participantes.

Puede adoptar diversas formas jurídicas y/organizacionales, tales como alianzas estratégicas, franquicias, pools de compra, etc.

Es exclusiva para la pequeña y mediana empresa.

2.3.9 Teoría de toma de decisiones. La toma de decisión es un proceso durante el cual la persona debe escoger entre dos o más alternativas. Todas las personas pasan los días y las horas de la vida teniendo que tomar decisiones. Algunas decisiones tienen una importancia relativa en el desarrollo de la vida, mientras otras son gravitantes en ella. (Murdicck. 2000)

2.3.10 Teoría del desarrollo económico. En relación a la teoría del desarrollo económico se tomó las bases de la teoría de la dependencia que surgieron en 1950 como resultado, entre otros, de las investigaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Uno de los autores más representativos fue Raúl Prebisch. El punto principal del modelo Prebisch es que para crear condiciones de desarrollo dentro de un país es necesario. (Gómez Ceja, 2011)

2.3.11 Teoría del cooperativismo. La teoría económica estándar presupone que todas las empresas son privadas. Pero de hecho en todos los países hay firmas estatales y mixtas, así como empresas cooperativas además de las privadas, y las primeras no se ajustan a las presuntas leyes del mercado, ya que no procuran maximizar sus utilidades. En efecto, la meta de la empresa estatal es servir al público, en tanto que la finalidad de la cooperativa es beneficiar a sus miembros de manera igualitaria y solidaria. Todos saben esto, salvo los profesores de economía que prefieren vivir en la Luna, lugar en que reina soberano el mercado libre, en el que nadie produce nada, pero todos venden o compran algo para beneficio mutuo.

El primer gran teórico del cooperativismo fue Louis Blanc (1811-1882), historiador y militante socialista francés, aunque nacido en Madrid. Su libro *L'organisation du travail*, publicado en 1839 por la cooperativa de producción *Société de l'Industrie Fraternelle*, tuvo gran difusión y fue reeditado varias veces. En ese libro, Blanc arguyó elocuentemente que, aun cuando los obreros de los “talleres sociales” (cooperativas de producción) trabajasen solamente siete horas por día (la mitad de lo usual en esa época), los beneficios para sí mismos y para la sociedad serían inmensos por los siguientes motivos:

Porque trabajaría para sí mismo, el obrero haría con entusiasmo, aplicación y rapidez, lo que hoy hace lentamente y con repugnancia;

Porque la sociedad ya no contendría esa masa de parásitos que hoy día viven del desorden universal;

Porque el movimiento de la producción ya no ocurriría en la oscuridad y en medio del caos, lo que causa la congestión de los mercados, y ha conducido a sabios economistas a afirmar que, en las naciones modernas, la miseria es causada por el exceso de producción;

Porque, al desaparecer la competencia, ya no tendríamos que deplorar ese enorme desperdicio de capitales que hoy día resulta de las fábricas que cierran, de las sucesivas bancarrotas, de mercancías que quedan sin vender, de obreros en paro, de las enfermedades que causan en la clase obrera el exceso y la continuidad del trabajo, y de todos los desastres nacidos directamente de la competencia. (Perseo, 2015)

2.4 Marco legal.

2.4.1 Constitución Política de Colombia. Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Artículo 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.

Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de éstos deberán ser democráticos. La ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles. (Asamblea Nacional Constituyente, edición 2000)

2.4.2 Ley 43 de 1990. Por la cual se adiciona la Ley 145 de 1960, reglamentaria de la profesión de Contador Público y se dictan otras disposiciones. Artículo 1. Del Contador Público. Se entiende por Contador Público la persona natural que, mediante la inscripción que acredite su competencia profesional en los términos de la presente Ley, está facultada para dar fe pública de hechos propios del ámbito de su profesión, dictaminar sobre estados financieros, y realizar las demás actividades relacionadas con la ciencia contable en general. La relación de dependencia laboral inhabilita al Contador para dar fe pública sobre actos que interesen a su empleador. Esta

inhabilidad no se aplica a los revisores fiscales, ni a los Contadores Públicos que presten sus servicios a sociedades que no estén obligadas, por la ley o por estatutos, a tener revisor fiscal.

Artículo 2. De las actividades relacionadas con la ciencia contable en general. Para los efectos de esta ley se entienden por actividades relacionadas con la ciencia contable en general todas aquellas que implican organización, revisión y control de contabilidades, certificaciones y dictámenes sobre estados financieros, certificaciones que se expidan con fundamentos en los libros de contabilidad, revisoría fiscal prestación de servicios de auditoría, así como todas aquellas actividades conexas con la naturaleza de la función profesional del Contador Público, tales como: la asesoría tributaria, la asesoría gerencial, en aspectos contables y similares.

Parágrafo 1. Los Contadores Públicos y las sociedades de Contadores Públicos quedan facultadas para contratar la prestación de servicios de las actividades relacionadas con la ciencia contable en general y tales servicios serán prestados por Contadores Públicos o bajo su responsabilidad.

Parágrafo 2. Los Contadores Públicos y las sociedades de Contadores Públicos no podrán, por si mismas o por intermedio de sus empleados, servir de intermediarias en la selección y contratación de personal que se dedique a las actividades relacionadas con la ciencia contable en general en las empresas que utilizan sus servicios de revisoría fiscal o de auditoría externa.

Artículo 3. De la inscripción del Contador Público. La inscripción como Contador Público se acreditará por medio de una tarjeta profesional que será expedida por la Junta Central de Contadores.

Parágrafo 1o. A partir de la vigencia de la presente ley, para ser inscrito como Contador Público es necesario ser nacional colombiano en ejercicio de los derechos civiles, o extranjeros domiciliado en Colombia con no menos de tres (3) años de anterioridad a la respectiva solicitud de inscripción y que reúna los siguientes requisitos:

a) Haber obtenido el título de Contador Público en una universidad colombiana autorizada por el gobierno para conferir tal título, de acuerdo con las normas reglamentarias de la enseñanza universitaria de la materia, además de acreditar experiencia en actividades relacionadas con la ciencia contable en general no inferior a un (1) año y adquirida en forma simultánea con los estudios universitarios o posteriores a ellos.

b) O haber obtenido dicho título de Contador Público o de una denominación equivalente, expedida por instituciones extranjeras de países con los cuales Colombia tiene celebrados convenios sobre reciprocidad de títulos y refrendado por el organismo gubernamental autorizado para tal efecto.

Parágrafo 2. Dentro de los doce meses siguientes a la vigencia de esta ley, la Junta Central de Contadores deberá haber producido y entregado la tarjeta profesional a los Contadores Públicos que estén inscritos como tales, a la fecha de vigencia de la presente ley, quienes podrán

continuar ejerciendo la profesión conforme a las normas anteriores, hasta tanto no le expida el nuevo documento. Las solicitudes de inscripción presentadas con anterioridad a la vigencia de esta ley deberán ser resueltas dentro de los tres meses siguientes so pena de incurrir en causal de mala conducta por parte de quienes deben ejercer la función pública en cada caso.

Parágrafo 3. En todos los actos profesionales, la firma del Contador Público deberá ir acompañado del número de su tarjeta profesional.

Artículo 4. De las sociedades de Contadores Públicos. Se denominan "Sociedades de Contadores Públicos", a la persona jurídica que contempla como objeto principal desarrollar por intermedio de sus socios y de sus dependientes o en virtud de contratos con otros Contadores Públicos, prestación de los servicios propios de los mismos y de las actividades relacionadas con la ciencia contable en general señaladas en esta ley. En las sociedades de Contadores Públicos, el 80% o más de los socios deberán tener la calidad de Contadores Públicos (y su representante legal será un Contador Público, cuando todos los socios tengan tal calidad).

Nota Jurisprudencial. La Corte Constitucional en sentencia C 530 de 2000 declaró exequible este artículo, salvo la expresión "y su representante legal será un contador público cuando todos los socios tengan tal calidad" que se declaró inexecutable en la misma providencia.

Artículo 5o. De la vigilancia estatal. Las sociedades de Contadores Públicos estarán sujetas a la vigilancia de la Junta Central de Contadores.

Nota Jurisprudencial. La Corte Constitucional en sentencia C 530 de 2000 declaró exequible, con los condicionamientos señalados en el punto 1.3 de la parte motiva de la providencia en cita los Artículos 5o y el párrafo 1º del artículo 26 de esta ley.

Artículo 6o. De los principios de contabilidad generalmente aceptados. Se entiende por principios o normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia, el Conjunto de conceptos básicos y de reglas que deben ser observados al registrar e informar contablemente, sobre los asuntos y actividades de personas naturales o jurídicas.

Nota Jurisprudencial. La Corte Constitucional en sentencia C 530 de 2000 declaró exequible este artículo. (Congreso de Colombia, 2015)

2.4.3 Código de Transito de Colombia. TÍTULO IV Sanciones y Procedimientos.
Capítulo viii - Actuación en caso de embriaguez. Artículo 150. Examen. Las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez, que permita determinar si se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas, o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas. Artículo 151º. Suspensión de licencia. Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que injustificadamente abandone el lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia por el término de cinco (5) años. Artículo 152º. Grado de alcoholemia. En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante resolución

establecerá los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez. Artículo 153°.

Resolución judicial. Para Efectos legales se entenderá como resolución judicial la providencia que impone una pena de suspensión de licencia de conducción. (República de Colombia, 2015)

2.4.4 Ley 1383 de marzo de 2010. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Las normas del presente código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. (Congreso de Colombia, 2015).

3 Diseño metodológico

3.1 Tipo de investigación.

La investigación descriptiva consistió en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. (Tamayo, 2010). Los investigadores no son meros tabuladores, sino que recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento.

El proyecto a desarrollar se realizó teniendo en cuenta este tipo de investigación, pues se va a hacer una evaluación del impacto que ha generado el transporte informal en las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña.

3.2 Población.

La población para este estudio estuvo conformada por los gerentes de: Cootrans urbanos Ltda, Cootranshacaritama, Cootraserpic Ltda., y la Cooperativa de transportadores unidos de Ocaña, es decir 4, de igual forma se tuvo en cuenta los asociados de la empresas transportadoras de Ocaña, es decir 375, los mototaxistas 5.800 y los 46.799 usuarios de los estratos I y II, comprendidos en las edades de 14 a 60 años.

3.3 Muestra.

Para la población de los cuatro gerentes se tomó en su totalidad por lo reducida, en cuanto a los asociados se aplicó la muestra estadística, al igual que a los mototaxistas y usuarios del servicios de transporte en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

Asociados

$$n = \frac{N(Z_c)^2 * p * q}{(N-1)*(E)^2 + (Z_c)^2 * p * q}$$

Donde:

n= Muestra

N= Población dada en el estudio = 375

Zc= Indicador de Confianza = 95% = 1,96

p= Proporción de aceptación = 50% = 0.5

q= Proporción de rechazo = 50% = 0.5

E= Error poblacional dispuesto a asumir 6% = 0.06

$$n = \frac{(375)(1,96)^2 * (0.5)(0.5)}{(375-1)(0.06)^2 + (1,96)^2 * (0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{360}{2,2}$$

n = 164 asociados a encuestar

De acuerdo a la formula estadística aplicada a los asociados de las cuatro empresas transportadoras en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander, arrojó una muestra de 164 asociados a encuestar.

Mototaxistas

$$n = \frac{N(Zc)^2 * p * q}{(N-1)*(E)^2 + (Zc)^2 * p * q}$$

Donde:

n= Muestra

N= Población dada en el estudio = 5.800

Zc= Indicador de Confianza = 95% = 1,96

p= Proporción de aceptación = 50% = 0.5

q= Proporción de rechazo = 50% = 0.5

E= Error poblacional dispuesto a asumir 6% = 0.06

$$n = \frac{(5.800)(1,96)^2 * (0.5)(0.5)}{(5.800-1)(0.06)^2 + (1,96)^2 * (0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{5.570}{21}$$

n = 265 mototaxistas a encuestar

De acuerdo a la formula estadística aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander, arrojó una muestra de 265 mototaxistas a encuestar.

Usuarios

$$n = \frac{N(Z_c)^2 * p * q}{(N-1)*(E)^2 + (Z_c)^2 * p * q}$$

Donde:

n= Muestra

N= Población dada en el estudio = 46.799

Zc= Indicador de Confianza = 95% = 1,96

p= Proporción de aceptación = 50% = 0.5

q= Proporción de rechazo = 50% = 0.5

E= Error poblacional dispuesto a asumir 6% = 0.06

$$n = \frac{(46.799)(1,96)^2 * (0.5)(0.5)}{(46.799 - 1)(0.06)^2 + (1,96)^2 * (0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{44.945}{168}$$

n = 267 usuarios a encuestar

De acuerdo a la formula estadística aplicada a los usuarios del servicio en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander, arrojo una muestra de 267 usuarios a encuestar.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de la información.

En la recolección de los datos se utilizó la técnica de la encuesta, la cual se aplicó con el fin de obtener información, permitiendo construir el marco teórico referencial a fin de seleccionar y realizar el análisis del contenido de la información inherente al estudio.

Técnica de recolección primaria. Para la recolección de datos se aplicó la encuesta debidamente orientada, con la cual se obtuvo información para el adecuado desarrollo del estudio dando paso a la planeación y ejecución de las acciones.

Técnica de recolección secundaria. Hace referencia a las informaciones complementarias, la cual es obtenida a través la normatividad legal, económica y datos aplicables al sector donde se puede ubicar este trabajo de grado.

3.5 Análisis y procesamiento de la información.

La información recopilada se presentó a través de tablas y graficas que reportan la frecuencia y porcentajes de participación. De igual modo, se realizó análisis cualitativo, de acuerdo con la consideración de las distintas variables implicadas en el estudio.

4 Presentación de resultados

4.1 Realizar un diagnóstico de la situación de los transportadores de servicio público urbano de la ciudad de Ocaña, en cuanto a la incidencia de los transportadores informales en su actividad económica.

4.1.1 Entrevista aplicada a los gerentes de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander. Con el objetivo de evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander, se aplicó un cuestionario de preguntas abiertas a los gerentes de las empresas de transporte urbano como son Cootranshacarima, Cootransurbanos Ltda., Cootransunidos Ltda., y cootraserpic Ltda.

Se debe decir que el gerente de la empresa Cootranshacarima Ltda, es el señor Leonardo Moreno Bonilla, Cootransurbanos Ltda, el señor Albert Jesús Paba, Cootransunidos Ltda, el señor Fabio Rincón Ortiz y en la empresa Cootranserpic Ltda, el señor Armando Jiménez Martínez.

En cuanto al tiempo que llevan de estar funcionando las empresas de transporte público en la ciudad se debe decir que oscilan entre 18 y 50 años, tiempo que lleva de estar prestando el servicio de manera ininterrumpida. De igual forma se manifiesta que el tiempo que llevan en el cargo está entre seis y diez años, tiempo que han tenido que sortear muchas dificultades ya que la

administración municipal no ha tomado las medidas necesarias y suficientes para controlar el problema social de los piratas tanto urbanos como intermunicipales.

El transporte en la ciudad en cuanto a la ilegalidad, dicen que la situación es muy preocupante, porque en este momento se tienen más de 1.500 motopiratas y 700 vehículos informales lo que ocasiona pérdidas en el servicio urbano por la disminución del flujo de pasajeros, de otra parte la informalidad y la piratería son factores relevantes para la actividad económica de la empresa, ya que el ingreso económico y la demanda del servicio ha ido disminuyendo cada días más.

De igual forma el transporte ilegal (Mototaxismo), afecta directamente a los asociados disminuyendo sus ingresos, siendo esto ocasionado por la falta de autoridad y políticas de generación de empleo, permitiendo que el fenómeno crezca en la ciudad.

Se considera que el transporte ilegal cuenta con fortalezas como son el poco control, la inmediatez y la rapidez de su servicio, aunque no se puede desconocer que se tienen debilidades como son la inseguridad del servicio, falta de responsabilidad y la falta de protección para evitar accidentes de tránsito.

Los gerente de las diferentes empresas de transporte público en la ciudad manifiestan que el responsable directo de la situación presentada es el gobierno local, ya que no ha cumplido con la reconstrucción del tejido social, no se han diseñado estrategias económicas y sociales que busquen alternativas laborales para lograr que los motopiratas tenga otro tipo de ocupación y así

salgan de la ilegalidad, de igual forma concluyen que erradicar el fenómeno social antes descrito es muy difícil si no se tiene el compromiso del mandatario local.

4.1.2 Entrevista aplicada a los contadores públicos de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander. La entrevista se aplicó para conocer el impacto financiero que ha generado el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

Para lo anterior se debe decir que se tuvo en cuenta los contadores públicos de las diferentes empresas dedicadas al transporte urbano en la ciudad, teniendo en cuenta que dichos profesionales llevan laborando en los entes económicos entre tres y venti tres años, contando con una amplia experiencia en dicho sector.

De otra parte las empresas en la actualidad está legalmente constituida, contando con la documentación requerida para su funcionamiento, de igual forma los funcionarios manifiestan que conocen la utilidad que genera la empresa ya que su función es llevar la contabilidad y realizar los análisis financieros determinando la utilidad y rentabilidad de la entidad.

Para lo anterior las empresas registra diariamente todas sus operaciones comerciales, en el software contable, lo que le permite un mayor orden en los procesos, realizar los estados financieros presentándolos a los asociados quienes deben conocer el funcionamiento y rentabilidad de la cooperativa, dichos estados se presentan de forma anual, semestral o mensual según sea la necesidad de la empresa.

De otra parte en cuanto a la generación de recursos para el adecuado funcionamiento de la empresa, se debe decir que es aceptable, ya que a la empresa ingresa el pago de aportes sociales y cuota de sostenimiento y esta debe ser constante para continuar con la calidad de asociado en la cooperativa, por lo que se puede decir que la empresa cuenta con la capacidad para cancelar las deudas a corto plazo.

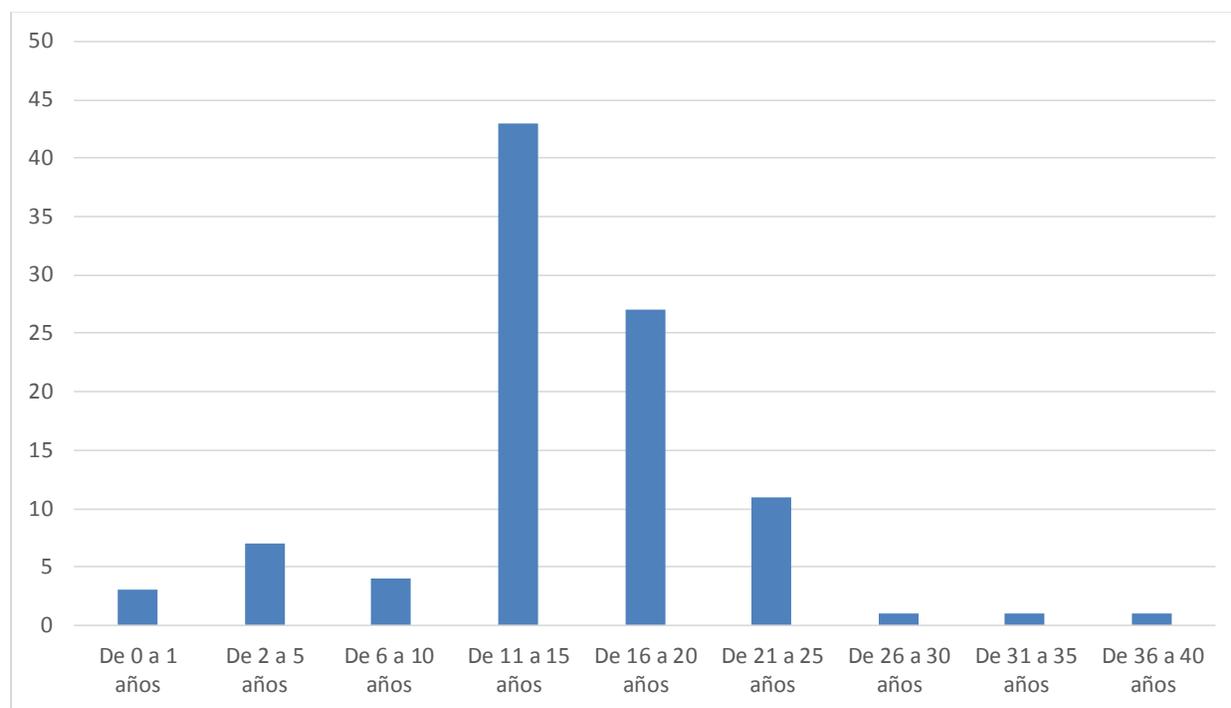
Por último se debe decir que el contador público manifiesta que el transporte ilegal en la ciudad de Ocaña, ha traído grandes cambios porque el usuario cambia la seguridad en su transporte por la inmediatez, esto pone en riesgo las empresas legalmente constituidas, por la competencia desleal, además la administración no ha tomado las medidas necesarias para controlar el fenómeno de la ilegalidad y generar alternativas para mejorar la situación y apoyar la legalidad en la ciudad.

4.1.3 Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander. Con el objetivo de evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander, se debe tener en cuenta que según el artículo 3 del Decreto 4588 de 2006, las Cooperativas y Precooperativas de Trabajo Asociado son organizaciones sin ánimo de lucro, pertenecientes al sector solidario de la economía, que asocian personas naturales que simultáneamente son gestoras, contribuyen económicamente a la cooperativa y son aportantes directos de su capacidad de trabajo para el desarrollo de actividades económicas, profesionales o intelectuales, con el fin de producir en común bienes, ejecutar obras o prestar servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

Tabla 1.*Tiempo que llevan siendo asociado de la empresa*

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
De 0 a 1 años	5	3
De 2 a 5 años	11	7
De 6 a 10 años	7	4
De 11 a 15 años	69	43
De 16 a 20 años	44	27
De 21 a 25 años	18	11
De 26 a 30 años	2	1
De 31 a 35 años	2	1
De 36 a 40 años	2	1
De 41 a 45 años	2	1
De 46 a 50 años	2	1
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

**Figura 1.** Tiempo que llevan siendo asociado de la empresa

De acuerdo a la encuesta aplicada se debe afirmar que el 43% de los asociados llevan vinculados a la cooperativa de 11 a 15 años, siendo los más antiguos en la empresa y quienes poseen una amplia experiencia en la labor realizada a diario con la comunidad, de otra parte el 27% dicen tener entre 16 y 20 años y el 11% entre 21 y 25 años, estos porcentajes son los más altos y representativos para la investigación.

Tabla 2.

Afectación por el transporte informal (Mototaxismo)

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	164	100
NO	0	0
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

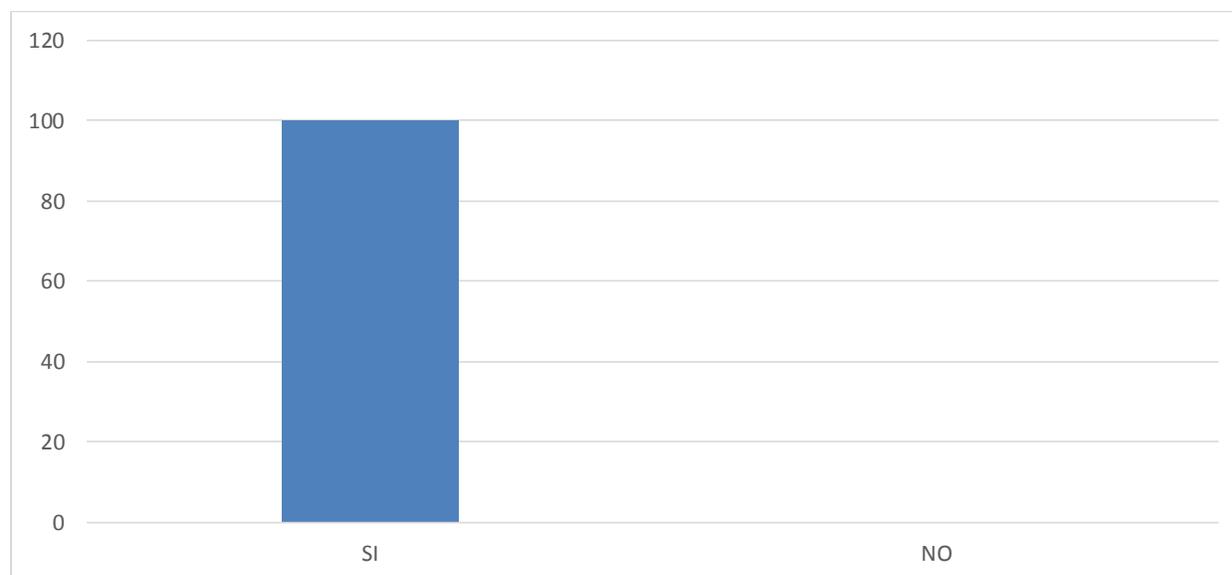


Figura 2. Afectación por el transporte informal (Mototaxismo)

Según la encuesta aplicada el 100% de los asociados manifiestan que se ven afectados por el transporte ilegal ya que los ingresos se han visto disminuidos, ha aumentado la competencia y disminuido los usuarios, se ha visto que los pasajeros no colaboran con las empresas legalmente constituidas, sin tener en cuenta su seguridad, prefiriéndolo por su rapidez y acceso a rutas que el transporte urbano no tiene, además las autoridades municipales no han tenido autoridad para controlar adecuadamente y así apoyar a las empresas de Ocaña.

Tabla 3.

Colaboración del gobierno municipal para evitar el transporte informal

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	11	7
NO	153	93
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

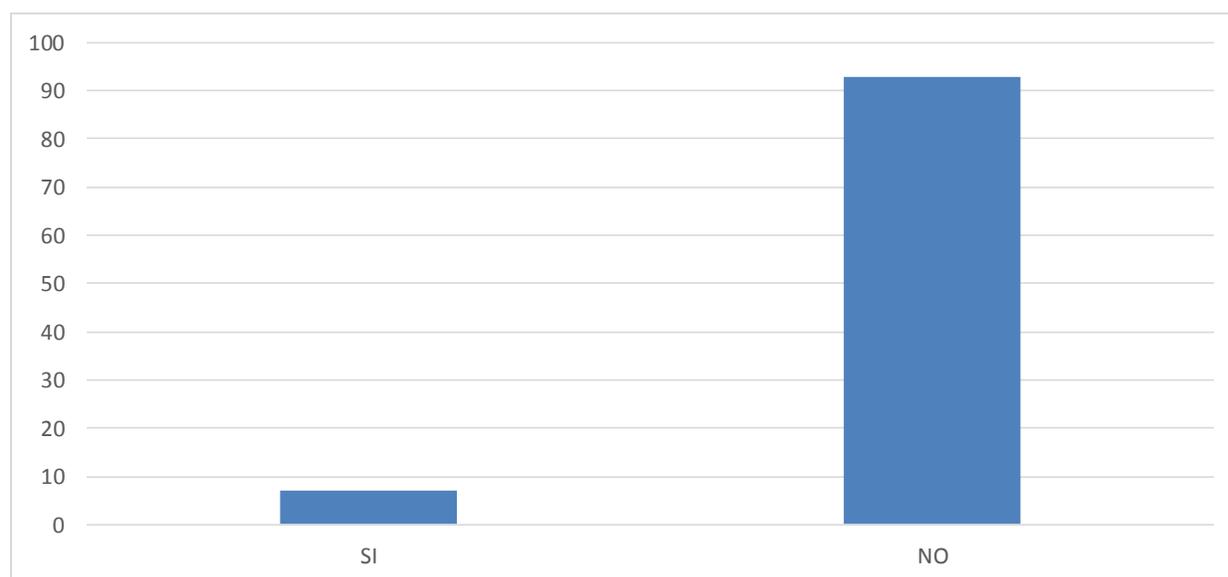


Figura 3. Colaboración del gobierno municipal para evitar el transporte informal

Según la encuesta aplicada la mayoría de los asociados es decir el 93% afirma que el gobierno municipal no ha hecho lo suficiente para controlar el transporte público, tan solo el 7% afirman que se han hecho algunos controles pero no son suficientes para el gran flagelo presentado en la ciudad.

Tabla 4.

Clasificación del servicio ofrecido a la comunidad por la empresa de transporte urbano

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	137	84
Bueno	27	16
Regular	0	0
Malo	0	0
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

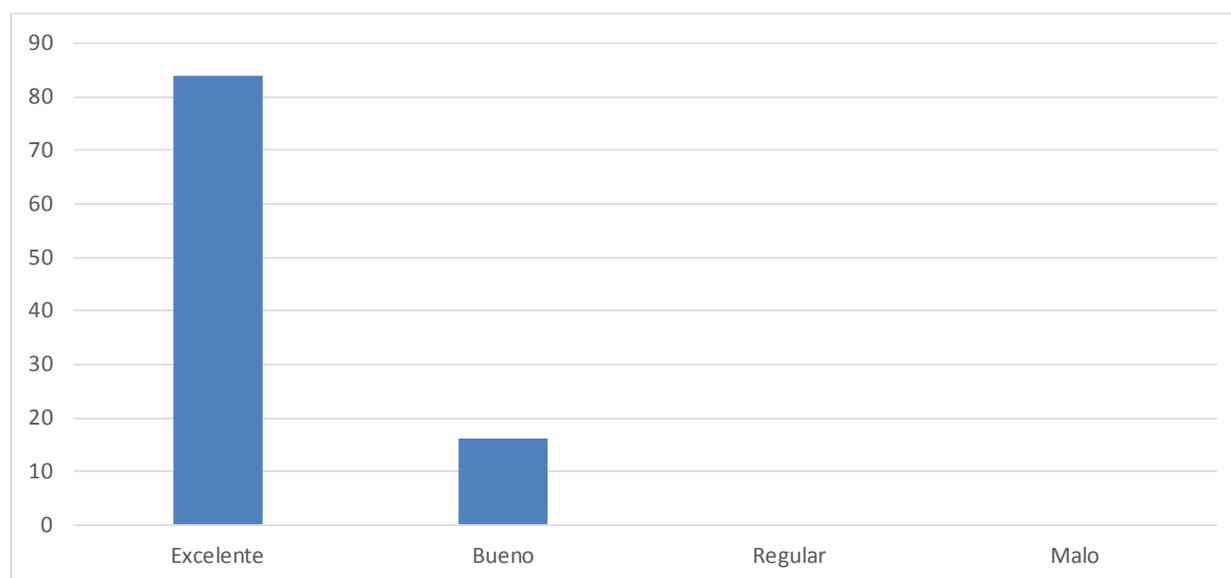


Figura 4. Clasificación del servicio ofrecido a la comunidad por la empresa de transporte urbano

En cuanto al servicio de transporte público se debe decir que el 84% de los asociados lo califican como excelente, ya que se cuenta con conductores profesionales en la actividad desarrollada y en algunas ocasiones los dueños del vehículo son los conductores, de otra parte el 16% dicen que el servicio es bueno, sin desconocer que poseen algunas falencias como es las rutas a los diferentes barrios de la ciudad.

Tabla 5.

Afectación de los ingresos recibidos por el transporte informal (Mototaxismo)

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	164	100
NO	0	0
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

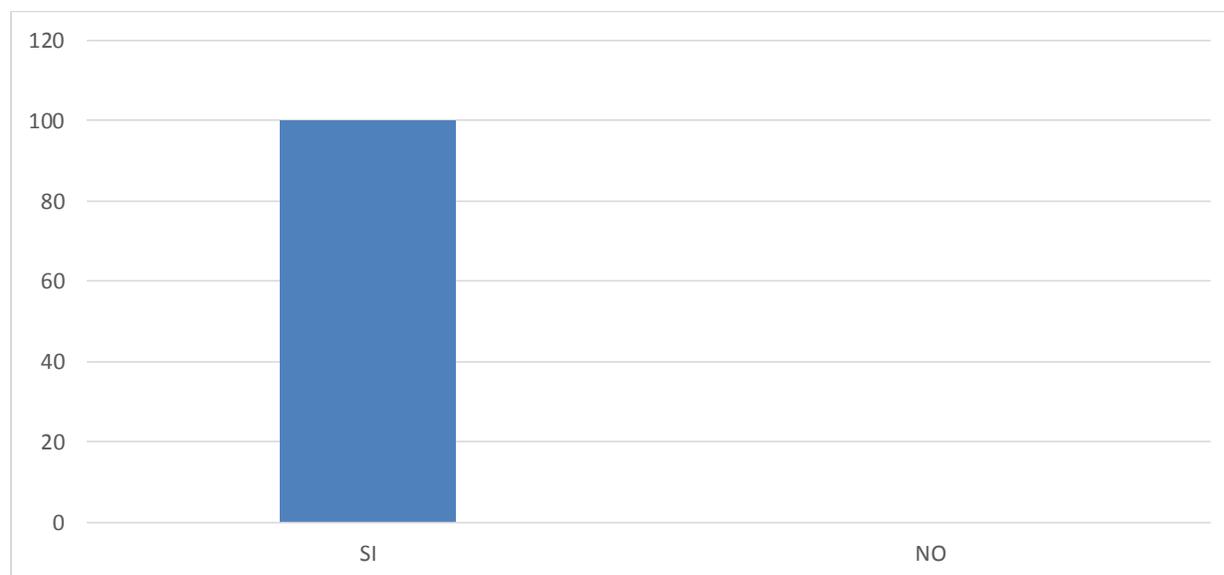


Figura 5. Afectación de los ingresos recibidos por el transporte informal (Mototaxismo)

La totalidad de los asociados manifiestan que los ingresos se han visto afectados en un 100%, porque ya no se cuenta con la misma cantidad de pasajeros, lo que ha llevado a que en muchas ocasiones se vean en la necesidad de vender el vehículo, ya que no es rentable el pago de impuestos y cuotas en la cooperativa para los ingresos económico que genera la actividad del transporte.

Tabla 6.

Cinco años atrás sus ingresos mensuales eran aproximadamente de:

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Entre \$500.000 y \$1.000.000	0	0
Entre \$1.000.000 y \$1.500.000	33	20
Entre \$1.500.000 y \$2.000.000	43	26
Entre \$2.000.000 y \$5.000.000	88	54
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

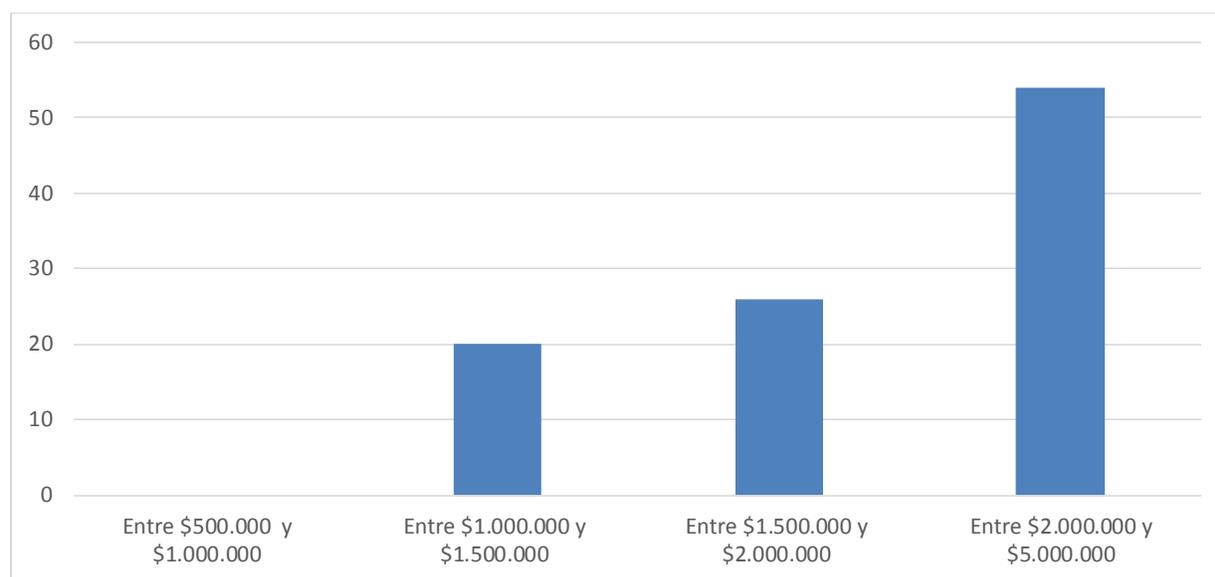


Figura 6. Cinco años atrás sus ingresos mensuales eran aproximadamente de:

Los asociados de las empresas transportadoras en la ciudad se sienten muy inconformes con la situación presentada con el transporte, afirmando que hace cinco años atrás los ingresos que se recibían por concepto de la actividad del transporte eran entre \$2.000.000 y \$5.000.000, viéndose esto afectado de forma traumática, y con lo que en muchas ocasiones no se han podido sostener en el mercado, porque la sostenibilidad del vehículo y el servicio en la localidad es más costoso que los ingresos recibidos, esto lo afirma el 54% de los asociados siendo más de la mitad de los encuestados.

Tabla 7.

Aumento o disminución de los ingresos

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Disminuyeron	164	100
Aumentaron	0	0
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

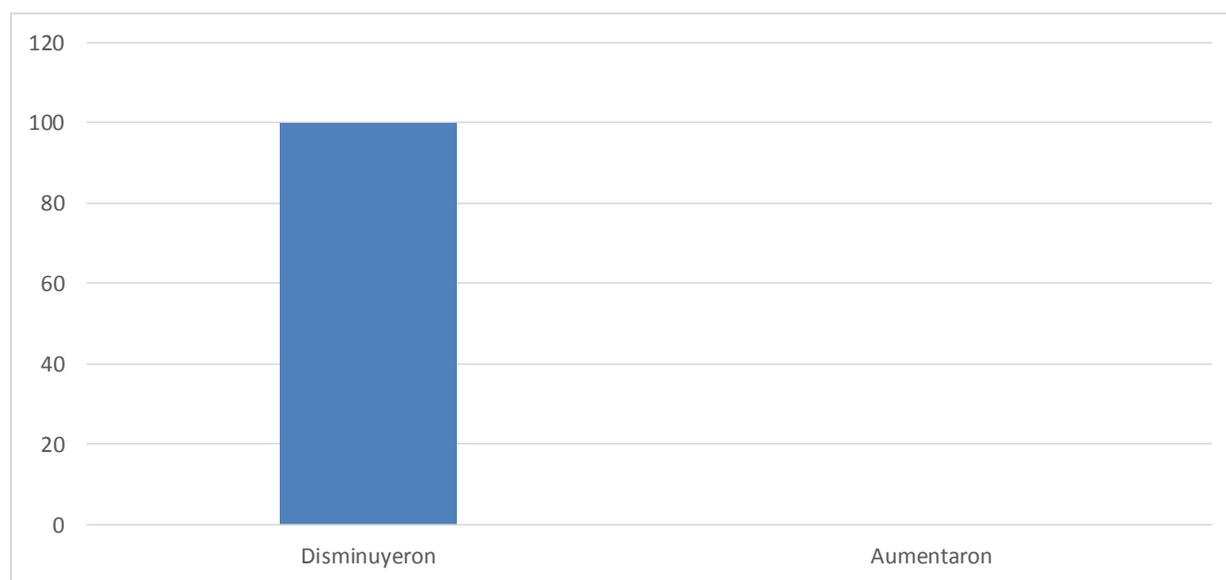


Figura 7. Aumento o disminución de los ingresos

La totalidad de los asociados encuestados afirman que sus ingresos se han visto disminuidos, por el transporte ilegal reinante en la ciudad, ya no se cuenta con la misma cantidad de pasajeros que años atrás se tenía, y los costos para ofrecer el servicio han aumentado, lo que ha bajado grandemente los ingresos de los asociados.

Tabla 8.

Disminución de los ingresos en la actualidad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Entre \$500.000 y \$1.000.000	103	63
Entre \$1.000.000 y \$1.500.000	61	37
Entre \$1.500.000 y \$2.000.000	0	0
Entre \$2.000.000 y \$5.000.000	0	0
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña



Figura 8. Disminución de los ingresos en la actualidad

De los 164 asociados encuestados el 63% afirman que en los últimos años sus ingresos han bajado entre \$500.000 y \$1.000.000 pesos lo que ha representado grandes pérdidas para ellos ya que los impuestos y demás costos de la prestación del servicio ha ido aumentando, de otra parte el 37% dicen que se han bajado entre \$1.000.000 y \$1.500.000, ocasionando detrimento al patrimonio personal y familiar.

Tabla 9.

Necesidad de vender propiedades por la situación con el transporte informal

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	114	70
NO	50	30
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

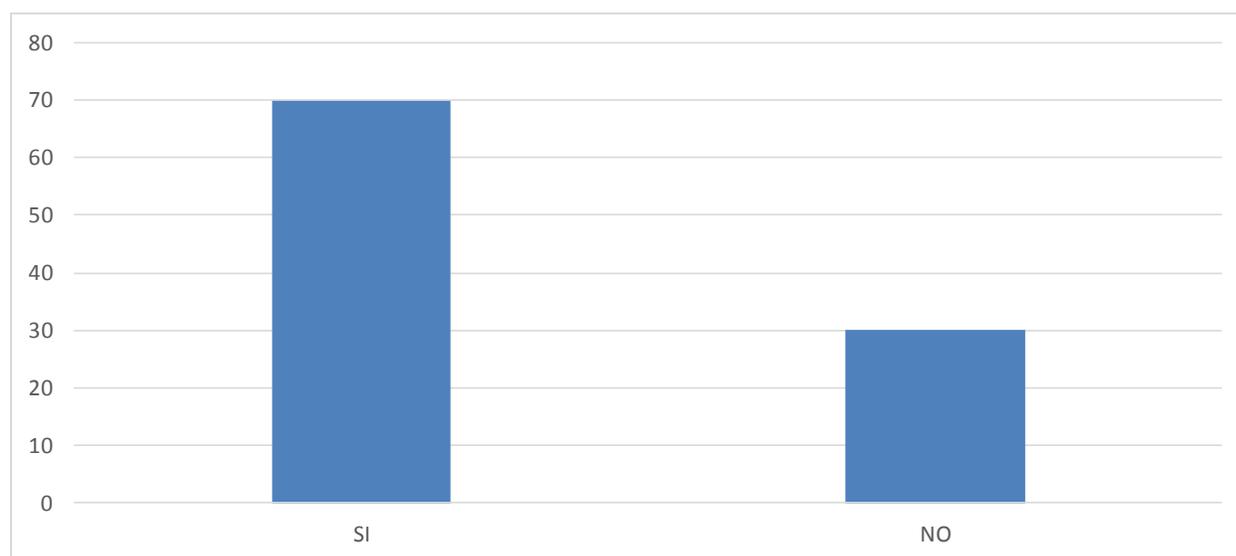


Figura 9. Necesidad de vender propiedades por la situación con el transporte informal

El 70% de los asociados encuestados dicen que les ha tocado vender algunas propiedades para cubrir gastos que les ha ocasionado la prestación del servicio de transporte, ya que los ingresos por dicha actividad no alcanza para cubrir todos gastos que acarrea tener un vehículo prestando el servicio, tan solo el 30% dicen no haber vendido propiedades ya que cuentan con poco tiempo de estar vinculados a la cooperativa.

Tabla 10.

El transporte informal es una competencia fuerte para su empresa

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	164	100
NO	0	0
TOTAL	164	100

Fuente. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de Ocaña

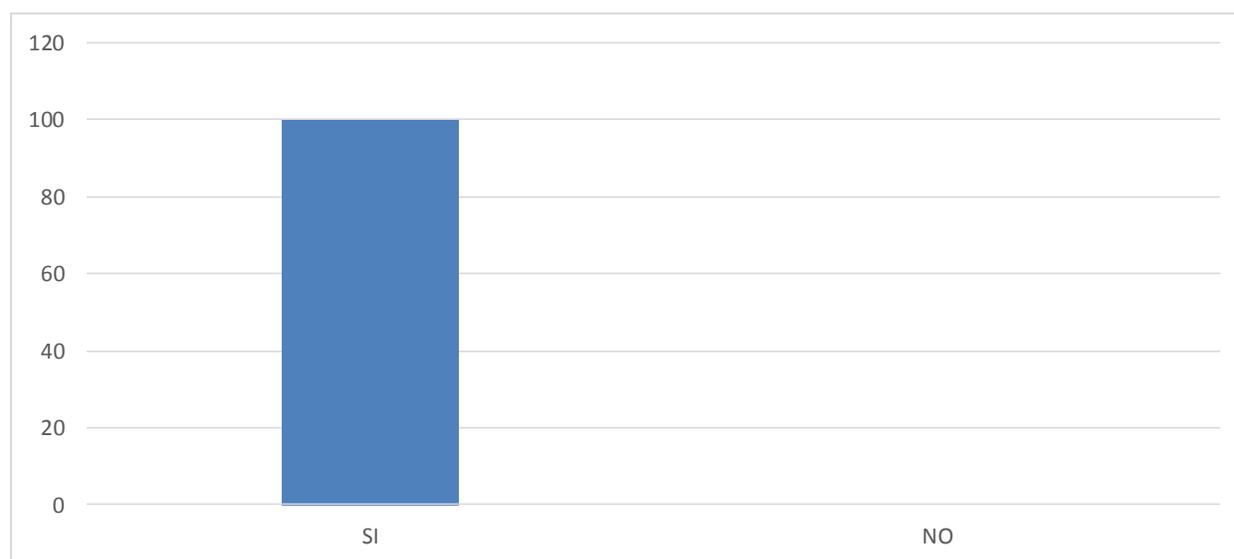


Figura 10. El transporte informal es una competencia fuerte para su empresa

El 100% de los asociados afirman que el transporte informal es una competencia fuerte para la empresa, ya que las autoridades no realizan controles efectivos a la ilegalidad en la ciudad, esta ilegalidad está afectando cada día más los intereses e ingresos de los asociados, van disminuyendo los objetivos de crecimiento en las empresa de transporte público, los usuarios prefieren el servicio de los mototaxistas por su rapidez, menor costos y rutas más cortas.

4.1.4 Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander. Teniendo como objetivo la evaluar del impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander. Se puede decir que edad de los mototaxistas oscilan entre los 17 y 60 años, al igual que el lugar de procedencia es Ocaña o municipios vecinos, predominando la ciudad de Ocaña como lugar de origen.

Tabla 11.

Tiempo que lleva trabajando como transportador informal (mototaxista)

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
De 0 a 12 meses	147	56
De 1 a 5 años	102	38
De 6 a 10 años	11	4
De 11 a 15 años	5	2
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

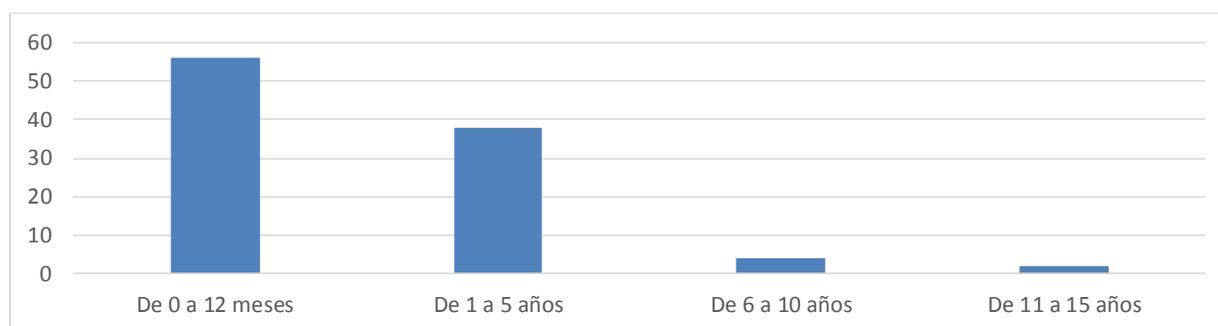


Figura 11. Tiempo que lleva trabajando como transportador informal (mototaxista)

De los 265 mototaxistas encuestados el 56% afirma que llevan trabajando en dicho oficio hace aproximadamente 12 meses, de otra parte el 38% dice que tiene entre 1 y 5 años, siendo estos los porcentajes más altos y representativos para la investigación.

Tabla 12.

Motivo por el que desempeña el oficio

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Falta de trabajo	123	46
Falta de garantías para trabajar el campo	49	19
Por ser un trabajo independiente	14	5
Se tienen buenas ganancias	31	12
La situación económica	48	18
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

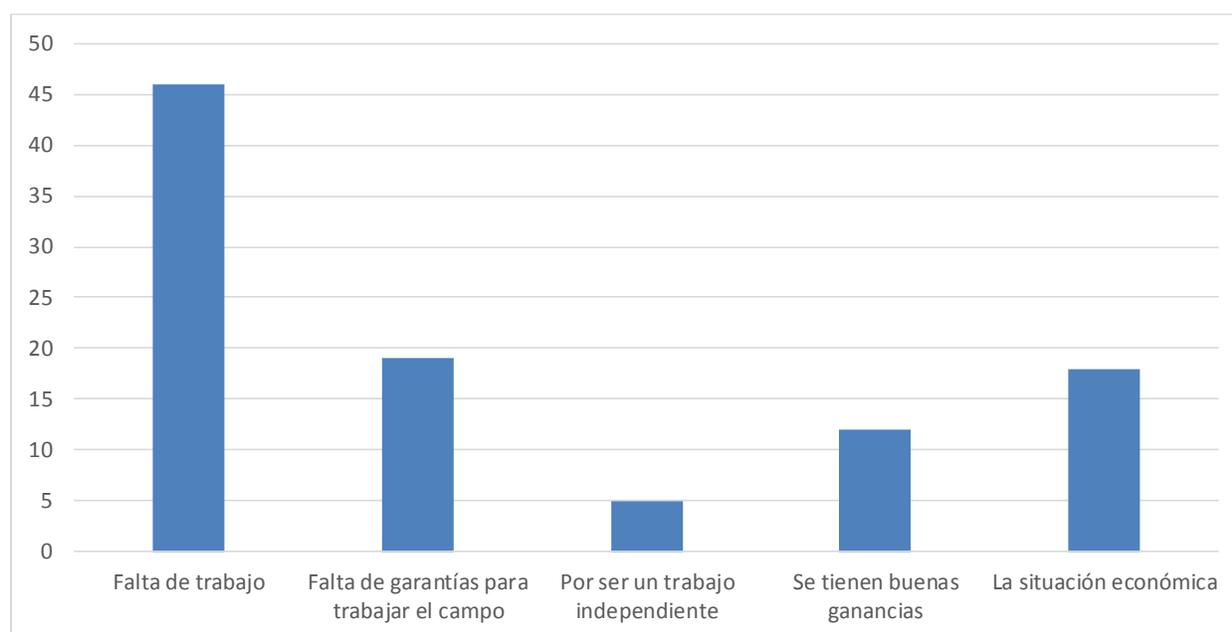


Figura 12. Motivo por el que desempeña el oficio

En cuanto a los motivos que llevo a los encuestados a desempeñar el oficio actual el 46% dicen que fue por la falta de trabajo, ya que en la ciudad no hay fuentes de empleo o programas que los vinculen laboralmente, lo que los deja sin opciones para sobrevivir económicamente, de otra parte el 19% dicen que su procedencia es la zona rural y por motivos de violencia y falta de garantías para seguir cultivando la tierra se vieron obligados a desplazarse a Ocaña y no encontraron otro medio de subsistir, el 18% manifiesta que la situación económica, los obligo a desempeñarse en dicho oficio ya que tienen responsabilidades familiares que no pueden abandonar y el 12 y 5% dicen que porque se tienen muy buenas ganancias ya que el pasajero los prefiere a ellos que a los vehículos y también por tener un trabajo independiente sin necesidad de contar con un jefe que los esté controlando.

Tabla 13.

Estudio profesional o conocimiento en alguna otra actividad de trabajo

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	30	11
NO	235	89
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

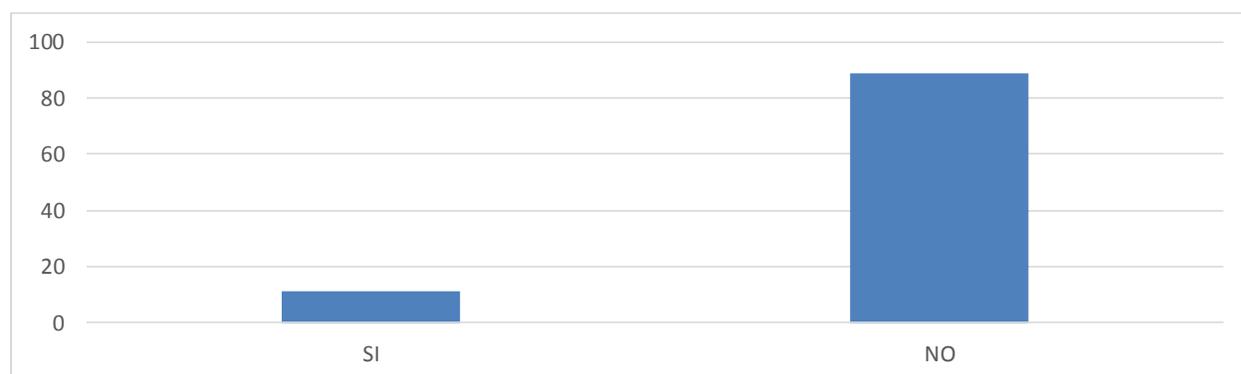


Figura 13. Estudio profesional o conocimiento en alguna otra actividad de trabajo

Se debe decir que el 89% de las personas encuestadas manifiestan no poseer preparación profesional, u otro oficio, con lo que se puede afirmar que en la ciudad se debe implementar programas de capacitación por medio de entidades como el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, con el objetivo que se capaciten y encuentren otras opciones de ingresos, de otra parte el 11% dicen que si cuentan con conocimientos en otros oficios.

Tabla 14.

Estudio profesional o conocimiento en otra actividad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Obrero	87	33
Mecánico	91	35
Soldador	18	7
Estilista	5	2
Ingeniero civil	1	1
Maestro de construcción	34	12
Vendedor	29	10
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

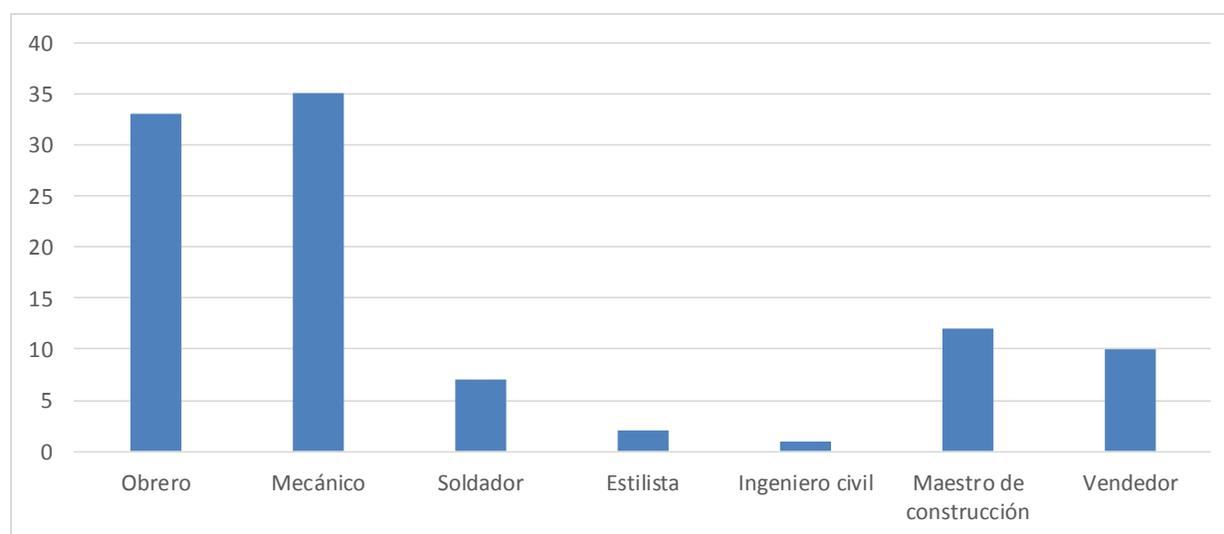


Figura 14. Estudio profesional o conocimiento en otra actividad

Los encuestados afirman que poseen conocimientos en obreros de construcción en un 33%, mecánicos en un 35%, soldador en un 7%, estilista 2%, maestro de construcción 12% y vendedor 11%, con lo que se demuestra que los mototaxistas están en la capacidad de desempeñar otros oficios, pero en el municipio no hay las garantías ni las fuentes donde ellos se puedan desempeñar llevándolos al mototaxismo siendo la única opción para su sustento y el de sus familias.

Tabla 15.

Unidad vehicular propia o alquilada

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Propia	217	82
Alquilada	48	18
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

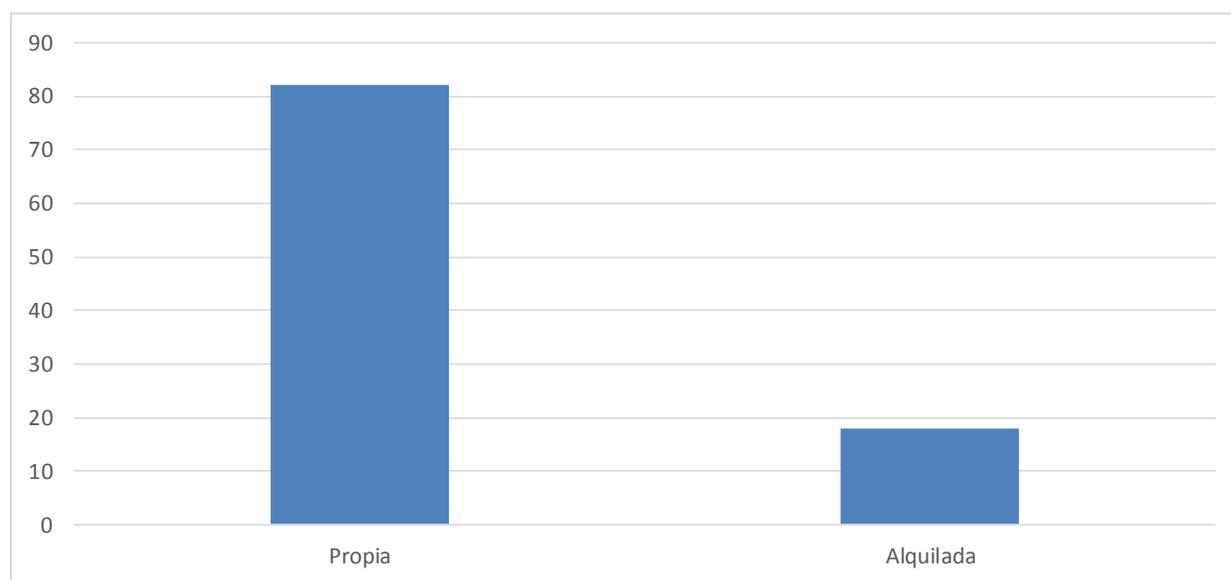


Figura 15. Unidad vehicular propia o alquilada

En cuanto al vehículo (motocicleta), con el que trabajan el 82% dicen que es propia, ya que sacaron un crédito o por medio de préstamo familiar la adquirieron para tener una mayor seguridad en el trabajo, tan solo el 18% dice que es alquilada, porque aún no ha tenido los recursos para comprar una.

Tabla 16.

Valor que se paga por el alquiler

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Doce mil diarios	18	38
Diez mil diarios	11	23
Cincuenta mil mensual	9	18
Cien mil mensual	10	21
TOTAL	48	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

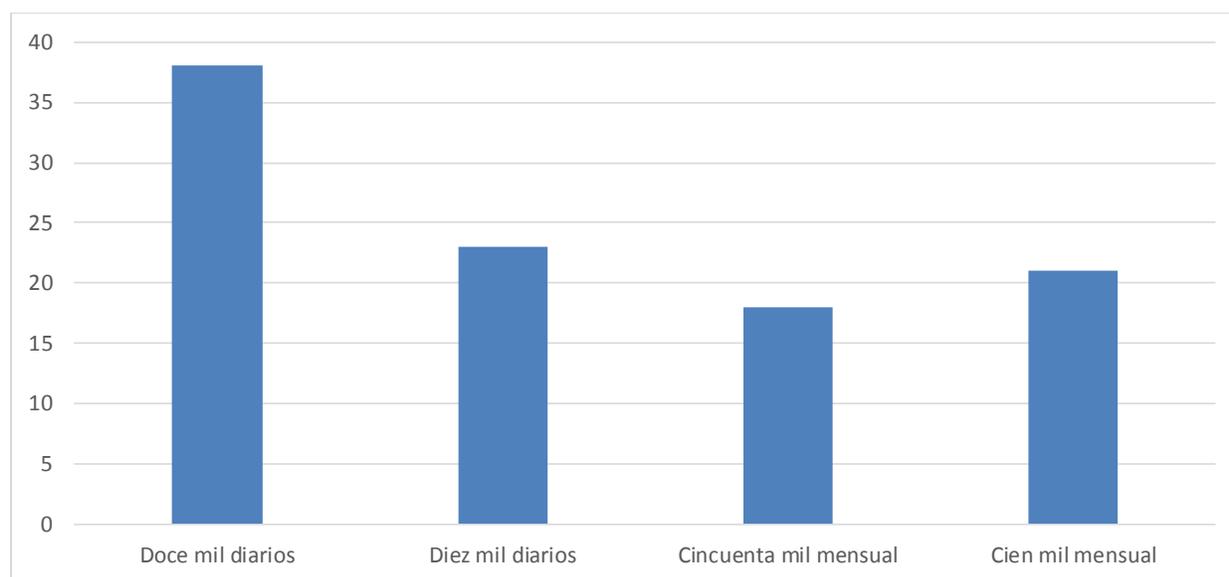


Figura 16. Valor que se paga por el alquiler

En cuanto al valor que pagan por el alquiler del vehículo para su trabajo, de los 48 mototaxista, el 38% manifiestan que deben cancelar al dueño de la moto la suma de \$12.000 pesos, de otra parte el 23% pagan alrededor de diez mil pesos diarios, cincuenta mil pesos mensuales el 18% y el 21% pagan cien mil pesos de forma mensual.

Tabla 17.

Ganancias mensuales

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Un millón doscientos mil pesos	7	3
Un millón de pesos	15	5
Setecientos mil pesos	97	37
Seiscientos mil pesos	146	55
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

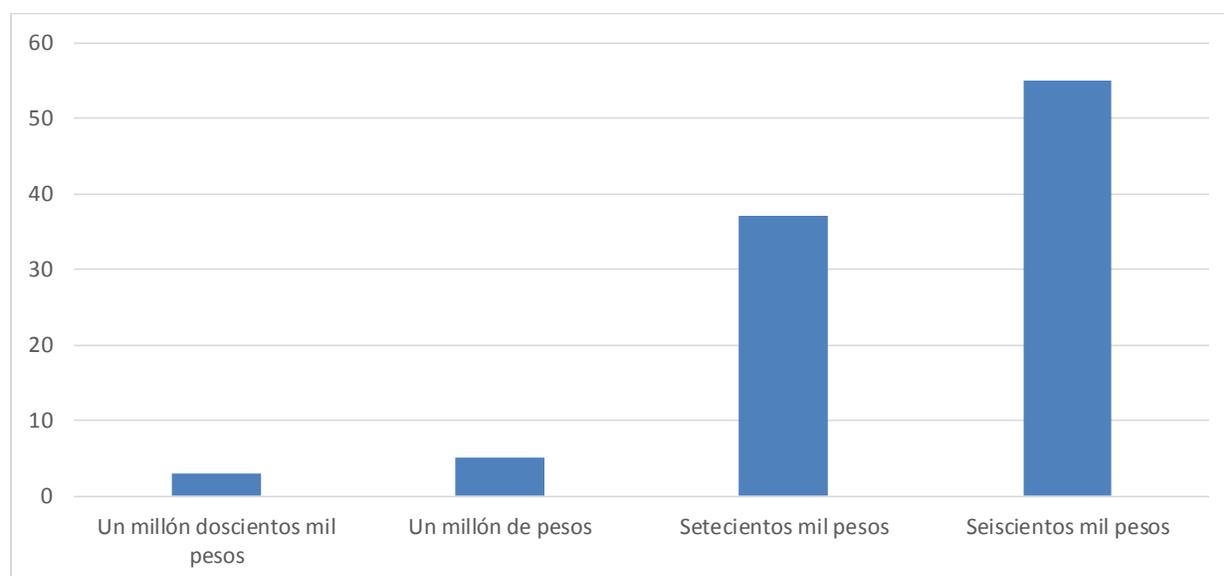


Figura 17. Ganancias mensuales

Según los mototaxistas las ganancias que obtienen en la labor realizada son en un 55% de \$600.000, el 37% dice que obtiene \$700.000 y el 5 y 3% de \$1.000.000 a \$1.200.000 pesos de forma mensual. Con lo que se evidencia que las ganancias son altas y el costo del servicio no es muy elevado en comparación con el transporte en vehículos.

Tabla 18.

Cumple con las obligaciones familiares

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	248	94
NO	17	6
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

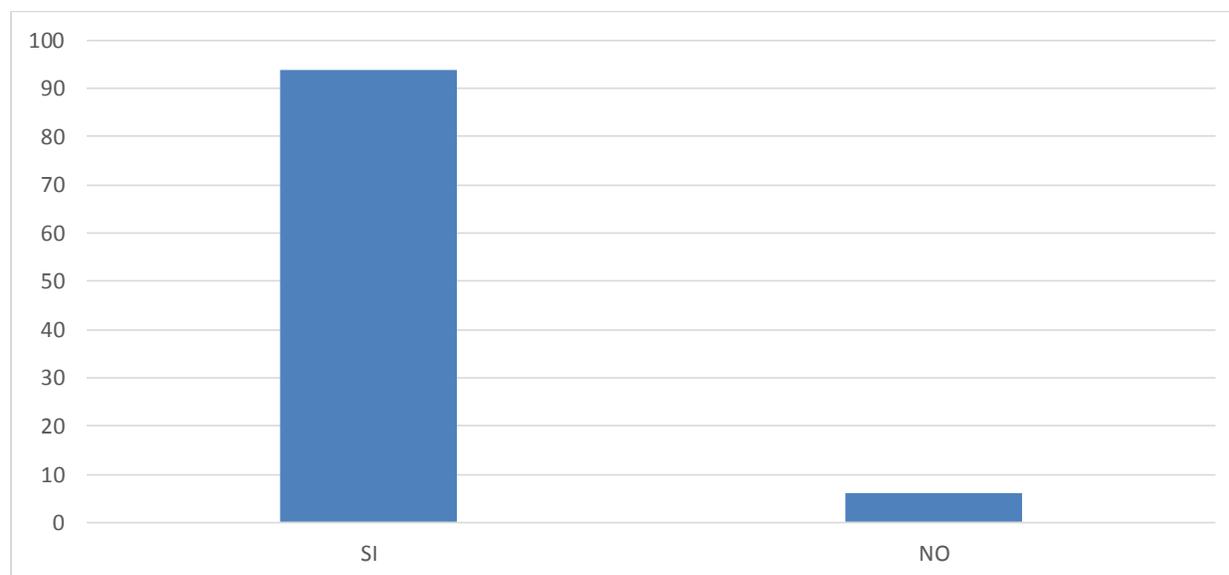


Figura 18. Cumple con las obligaciones familiares

El 94% de las personas encuestadas afirman que con los ingresos que tienen por la actividad del mototaxismo si les alcanza para cumplir con las obligaciones familiares, tan solo el 6% dicen que no les alcanza.

Tabla 19.

Se cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	248	94
NO	17	6
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

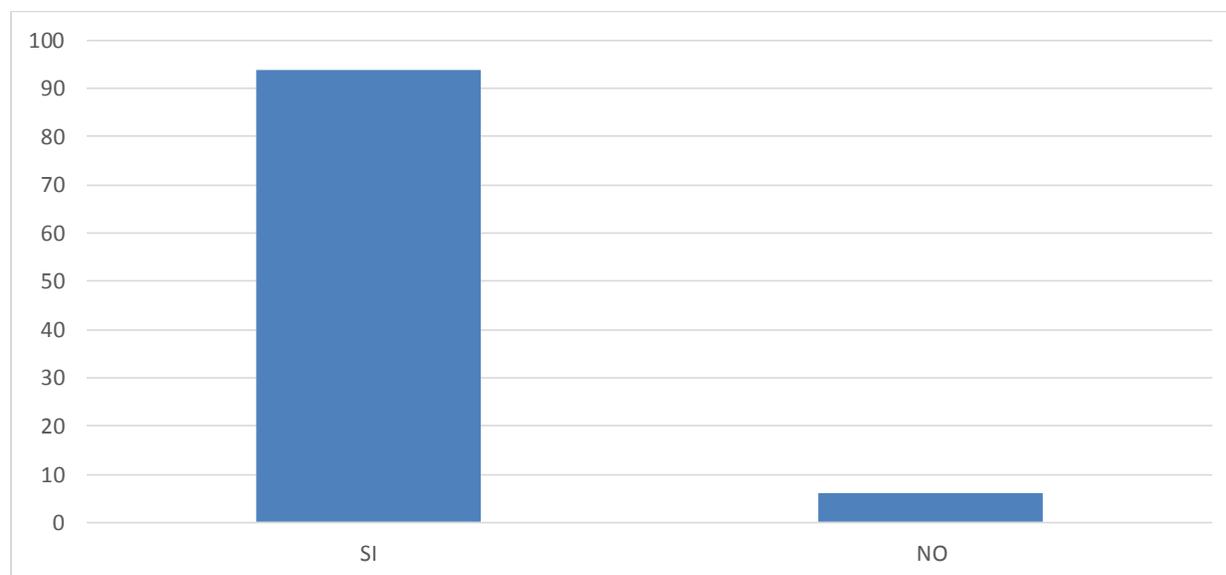


Figura 19. Se cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte

De los 265 mototaxistas encuestados, se puede decir que el 94% manifiestan contar con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte, como son el seguro, pase, tecno mecánica entre otros.

Tabla 20.

Motivo por el cual la moto no cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Falta de plata	7	42
Se tiene muchos compromisos familiares	3	17
Es costoso	2	11
No responden	5	30
TOTAL	17	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

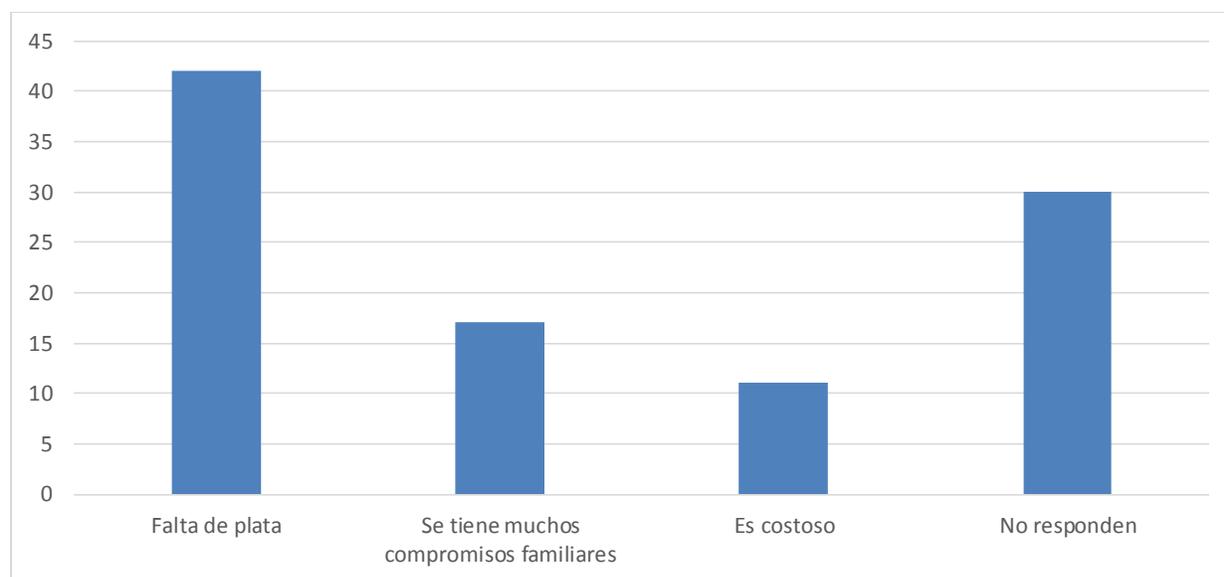


Figura 20. Motivo por el cual la moto no cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte

En cuanto a los motivos por los cuales la moto no cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte, los encuestados afirman que es por falta de plata, se tienen muchos compromisos familiares, es muy costoso o el 30% no respondieron, con lo que se evidencia que un porcentaje alto es irresponsable para cumplir con las normas mínimas de seguridad, poniendo en peligro su vida, la del pasajero y demás comunidad.

Tabla 21.

Servicio seguro para el usuario

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	157	59
NO	108	41
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

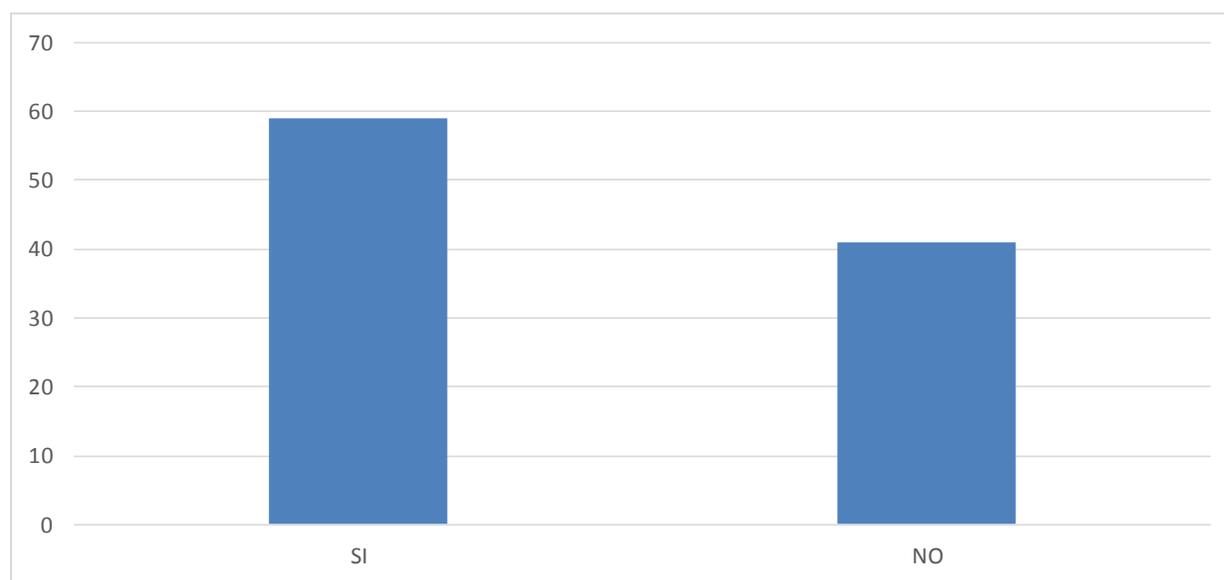


Figura 21. Servicio seguro para el usuario

En cuanto al servicios es seguro para el usuario, se debe decir que el 59% afirman que es seguro y esto se demuestra porque los pasajeros los prefieren, cuenta con las medidas de seguridad necesarias para este tipo de vehículo, es un servicio eficiente y eficaz, de otra parte el 41% dice que no es seguro por los constantes robos que ocurren en la ciudad poniendo en peligro la vida del conductor y los pasajeros.

Tabla 22.

Las empresas de servicio público son competencia

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	0	0
NO	265	100
TOTAL	265	100

Fuente. Encuesta aplicada a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña

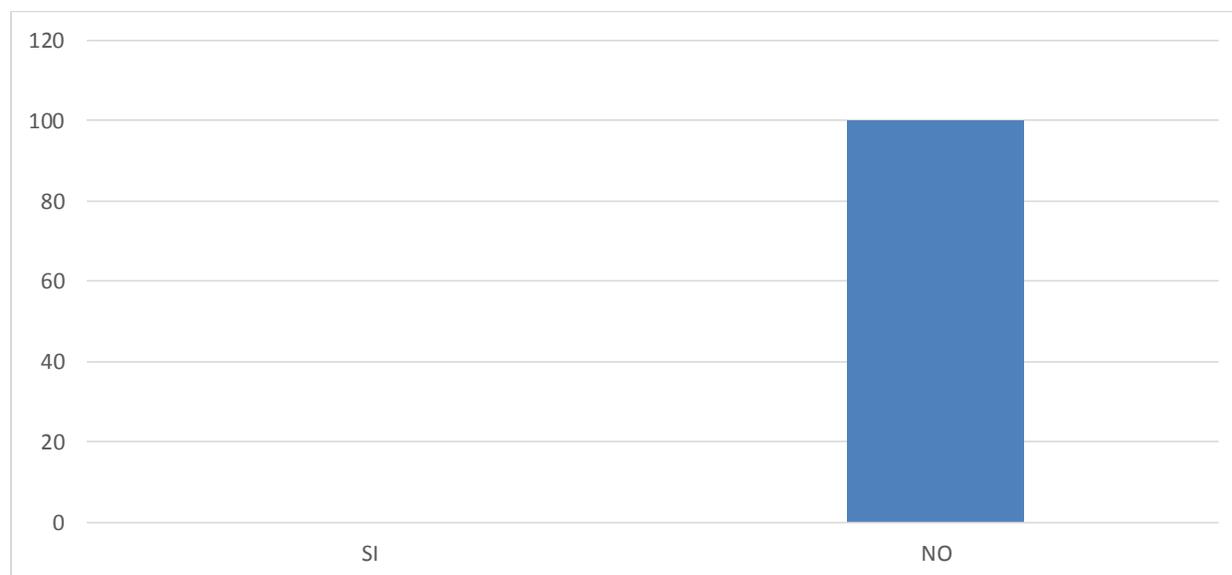


Figura 22. Las empresas de servicio público son competencia

En cuanto a la competencia la totalidad de los encuestados manifiestan que para ellos las empresas de transporte público no son competencia, al contrario el mototaxismo si es competencia para ellos, ya que se ofrece un mejor servicio y más rápido supliendo las necesidades de los usuarios.

4.1.5 Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander. Con el objetivo de evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander, se aplicó la siguiente encuesta, donde se pudo determinar que el nivel socioeconómico de la mayoría de los encuestados es el nivel II, es decir pertenecen a estratos bajos de la ciudad, de otra parte un número inferior pertenecen al nivel I, como también se debe decir que la edad de los encuestados oscilan entre los 15 y 53 años de edad, siendo estos los usuarios del transporte urbano en la ciudad.

Tabla 23.

Ocupación de los usuarios

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Ama de casa	35	14
Comerciante	11	4
Estudiante	54	21
Aux. de enfermería	2	1
Empleada domestica	4	1
Mesera	12	4
Secretaria	6	2
Obrero	7	2
Venta por catalogo	0	0
Digitador	2	1
albañil	10	3
Aux. educativo	1	1
Conductor	0	0
Estilista	7	2

Continuación (Tabla 23)

Aux. de bodega	12	5
Vendedor de frutas	15	6
Venta de helados	2	1
Padre de familia	36	14
Mensajero	0	0
Vendedor ambulante	5	2
Aux. de odontología	9	3
Vigilante	8	3
Pesero	7	2
Aux. de contabilidad	10	4
Madre comunitaria	12	4
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte del Santander

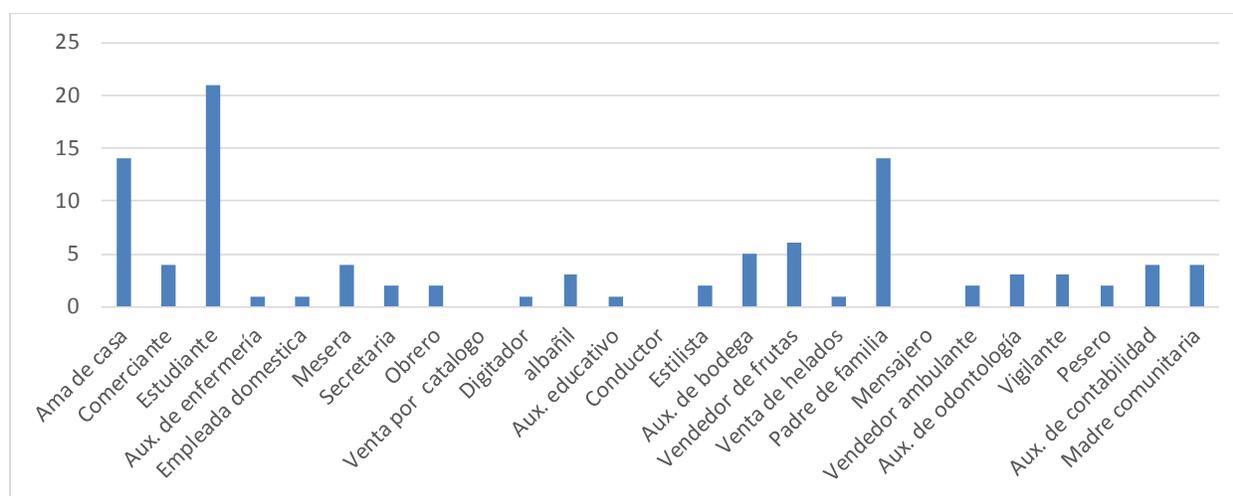


Figura 23. Ocupación de los usuarios

Es el oficio o profesión (cuando se desempeña en ésta) de una persona, independiente del sector en que puede estar empleada, o del tipo de estudio que hubiese recibido. Generalmente se define en términos de la combinación de trabajo, tareas y funciones desempeñadas. Teniendo en cuenta lo anterior se debe decir que la mayoría de los usuarios son estudiantes es decir el 21%, afirman que el servicio es solicitado para poder transportarse al sitio de estudio, otro porcentaje

alto se evidencia en las amas de casa y los padres de familia, con un 14%, le siguen en su orden los vendedores de frutas, auxiliar de contabilidad, madres comunitarias, comerciantes y meseras se ven obligados a utilizar el servicio por las actividades o trabajo realizado.

Tabla 24.

Uso del servicio de transporte público

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Para trabajar	193	73
para estudiar	49	19
para llevar los hijos al colegio	9	3
para paseos	4	1
Otras actividades	12	4
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

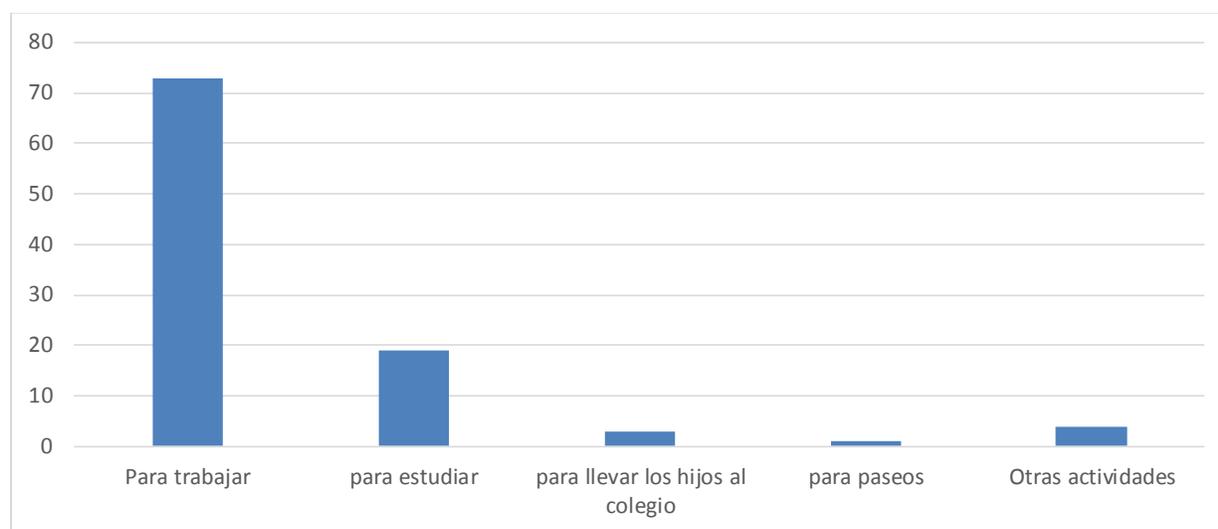


Figura 24. Uso del servicio de transporte público

El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los

pasajeros. Normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales. En la ciudad de Ocaña se presenta que el 73% de las personas utilizan el servicio de transporte para el traslado al trabajo, mientras que el 19% para llevar los hijos al lugar donde estudian, por último día se debe decir que el 4, 3 y 1% lo utilizan para otras actividades y para paseos.

Tabla 25.

Tiempo que tarda en pasar el transporte

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Diez minutos	133	50
veinte minutos	74	27
treinta minutos	34	12
cuarenta minutos	5	2
cincuenta minutos	2	1
sesenta minutos	1	1
más de una hora	18	7
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

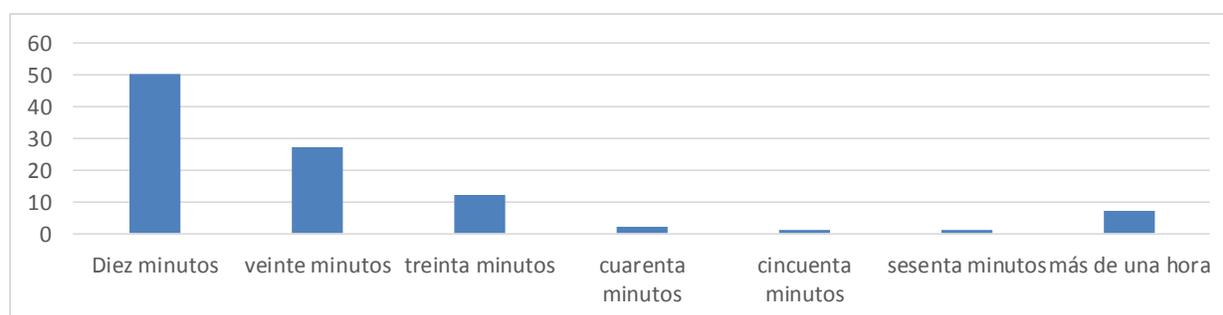


Figura 25. Tiempo que tarda en pasar el transporte

Según la encuesta aplicada a los usuarios del servicios de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander, se puede decir que el 50% manifiestan que el servicio del transporte tarda en pasar por la ruta cada diez minutos, de otra parte el 27% dicen que cada veinte minutos, esto es

dependiendo de la ruta, ya que en los barrios periféricos el servicio es deficiente y el 12% dicen que tardan en pasar treinta minutos, con lo anterior se evidencia escasez en el servicio ofrecido por las diferentes empresas de transporte público en la ciudad, con lo que se justifica la utilización del servicio ofrecido por el transporte informal.

Tabla 26.

Medio de transporte más utilizado

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Colectivo urbano	78	29
Colectivo taxi	47	18
Mototaxi	142	53
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

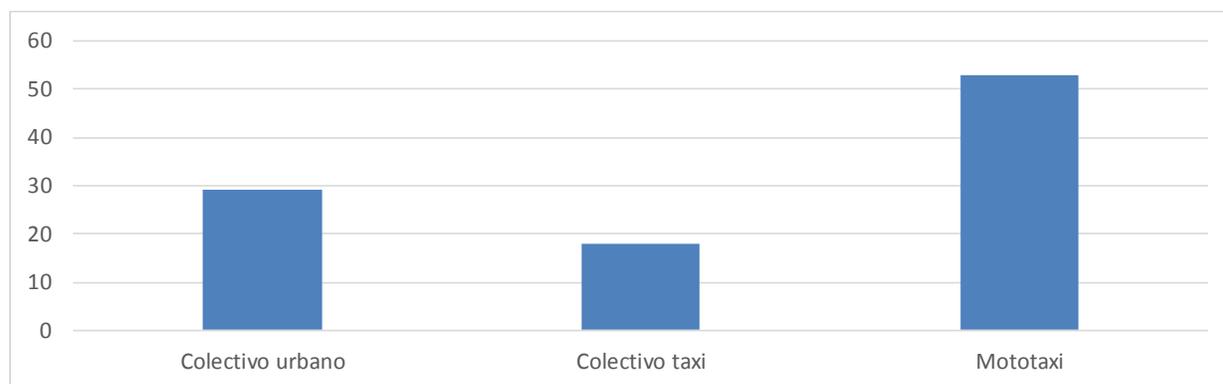


Figura 26. Medio de transporte más utilizado

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas de un lugar a otro en un vehículo que utiliza una determinada infraestructura. Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los

desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad y seguridad. Teniendo en cuenta la importancia del transporte en la ciudad de Ocaña, se debe decir que la mayoría de los usuarios es decir el 53% afirman que el transporte que más usan para las diferentes actividades realizadas a diario es el mototaxi, por su eficiencia, eficacia, rapidez y fluidez en el servicio, de otra parte el 29% utilizan el transporte colectivo urbano y el 18% el transporte colectivo en la modalidad de taxi urbano.

Tabla 27.

Normas de seguridad para el pasajero, en el transporte utilizado

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	99	37
NO	168	63
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

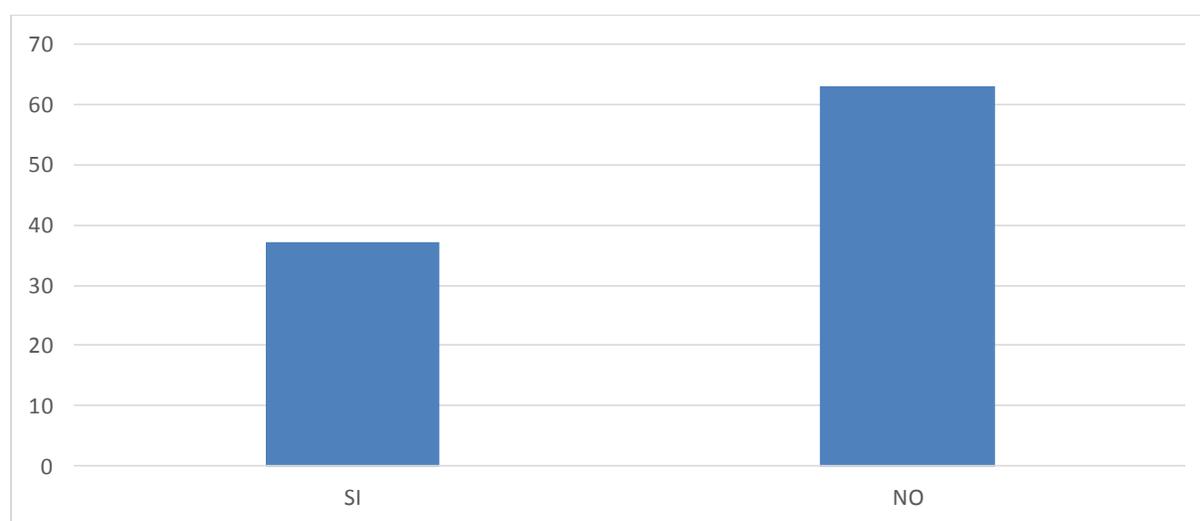


Figura 27. Normas de seguridad para el pasajero, en el transporte utilizado

En el transporte terrestre se deben cumplir ciertas normas que permitan preservar la integridad física del usuario, previniendo accidentes. A estas normas se les conoce como normas de seguridad, de las cuales se puede decir que se debe esperar en lugares autorizados para las paradas, no subirse cuando todos los puestos están ocupados, avisar con tiempo al conductor que se detenga en la parada más cercana y utilizar un carro libre o taxi.

El 63% de los usuarios manifiestan que no tienen en cuenta las normas mínimas de seguridad, en cuanto al uso de los medios de transporte, con lo que se evidencia la irresponsabilidad de estos con su vida y la de los acompañantes, tan solo 37% dicen que si tienen en cuenta la seguridad a la hora de transportarse, ya que manifiestan que cuidan su vida porque tiene hijos y personas quienes son su responsabilidad.

Tabla 28.

Razón por la que usa el medio de transporte

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Por seguridad	45	17
Rapidez	139	52
Eficiencia	35	13
Buen servicio al cliente	48	18
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander.

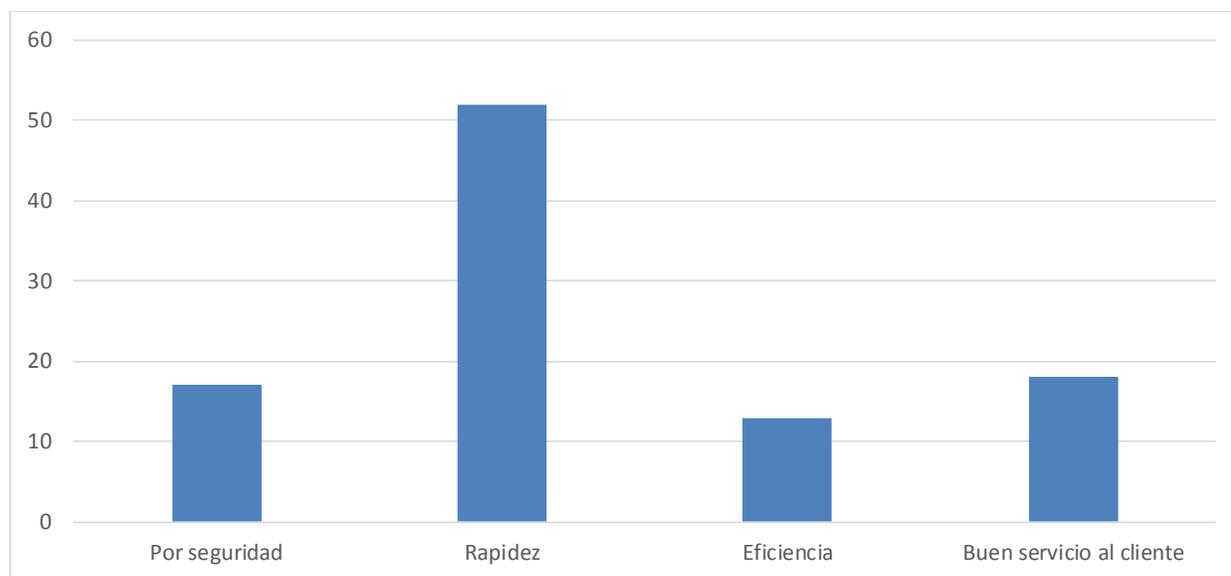


Figura 28. Razón por la que usa el medio de transporte.

Se debe decir que el 52% de las personas encuestadas manifiestan que prefieren el servicio ofrecido por la rapidez, ya que con las ocupaciones diarias necesitan un transporte que sea ágil para llegar a tiempo, de otra parte el 18% lo escogen por el buen servicio al cliente, y el 17 y 13% por seguridad y eficiencia.

Tabla 29.

Apoyo al transporte informal (Mototaxismo) en la ciudad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	217	81
NO	50	19
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

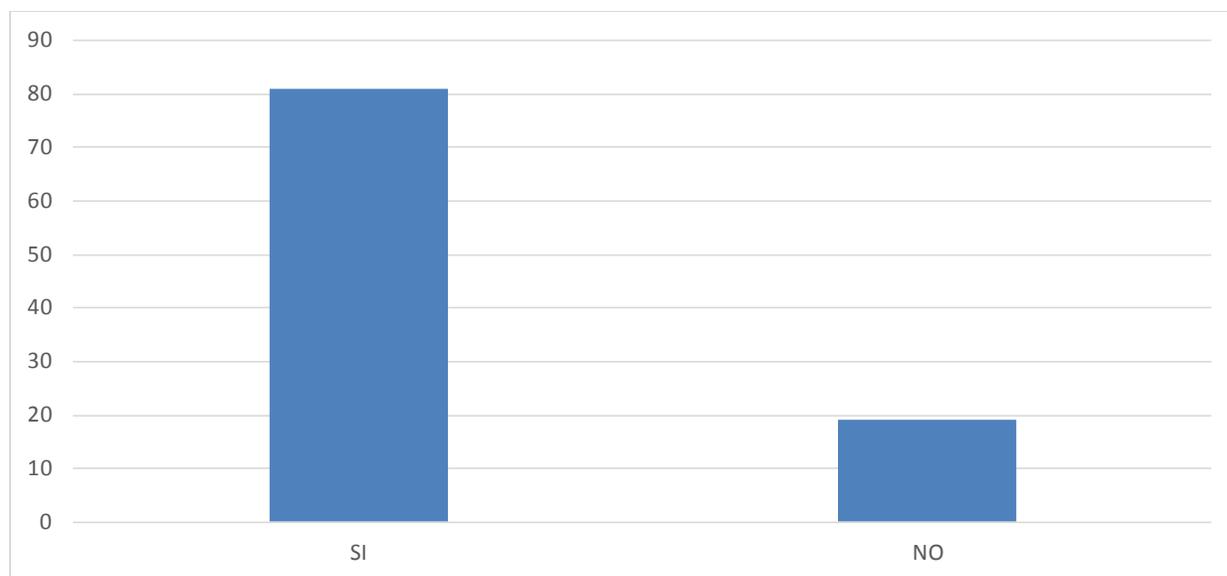


Figura 29. Apoyo al transporte informal (Mototaxismo) en la ciudad

Según la encuesta aplicada a los 267 usuarios del transporte en la ciudad, se debe decir que el 81% de ellos apoyan el mototaxismo, manifestando que es más rápido y constante el servicio, además sus rutas son más amplias que las que tienen las empresas de servicio urbano, tan solo el 19% no los apoyan porque creen que es un servicio inseguro y más costoso que el servicio urbano ofrecido por las diferentes empresas en la ciudad.

Tabla 30.

Razones por las que seguirá apoyando el transporte informal (Mototaxistas) en la ciudad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Son muy eficientes	157	59
Necesitan el trabajo	82	31
Por rapidez	28	10
TOTAL	267	100

Fuente. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander.

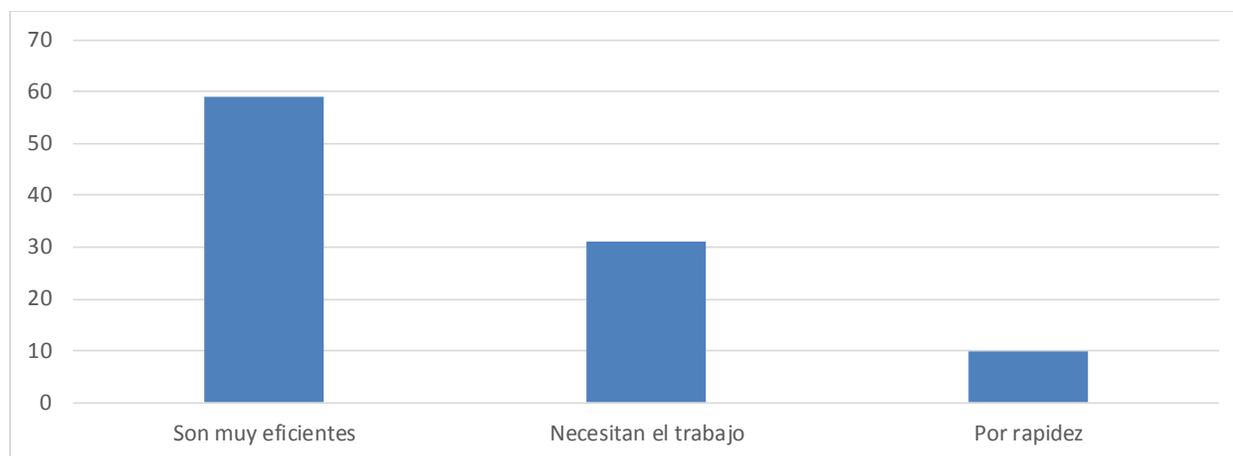


Figura 30. Razones por las que seguirá apoyando el transporte informal (Mototaxistas) en la ciudad.

Teniendo en cuenta que en la séptima pregunta un alto porcentaje apoya el transporte informal, se debe decir que el 59% de los encuestados afirman que dicho servicio es apoyado por la eficiencia que los caracteriza, mientras que el 31% dicen que se debe apoyar porque son personas que necesitan el trabajo para su sostenimiento económico y por último el 10% dicen que por la rapidez, ya que por ser un vehículo pequeño se le facilita más la movilidad en las calles de la ciudad.

4.2 Impacto financiero generado por los transportadores informales, a las empresas de transporte público urbano de la ciudad de Ocaña.

El transporte urbano como servicio público debe procurar una adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad, seguridad y accesibilidad; sin embargo, el desarrollo urbanístico en la ciudad de Ocaña, en los últimos años se ha generado cambios en la oferta del servicio de transporte. En relación a su crecimiento territorial y poblacional, el número de viajes

aumenta exigiendo un sistema de transporte urbano con mayor eficiencia. La preferencia del uso del transporte público urbano de pasajeros no ha logrado cambiar el deterioro de la calidad del servicio prestado en las últimas décadas, afectando los usuarios, originada en situaciones como las bajas velocidades registradas en los corredores viales de la ciudad, que se han traducido en mayores tiempos de desplazamiento de los ciudadanos, ocasionando niveles de congestión elevados, altos costos de operación vehicular y deterioro en la calidad del medio ambiente por los elevados niveles de contaminación

De otra parte se debe decir que el flagelo de la ilegalidad no solo nutre de recursos financieros a organizaciones criminales, sino que además desestimula la creación de empleo de calidad, afecta el sistema de salud, incide de manera negativa en la inversión pública y fomenta la competencia desleal.

Teniendo en cuenta la encuesta aplicada se debe decir que el transporte informal ha impactado de forma negativa a las empresas dedicadas al transporte público en la ciudad de Ocaña, ya que los ingresos hay disminuido por la competencia desleal de los mototaxistas, quienes ofrecen un servicio más eficiente, rápido, puerta a puerta y en muchas ocasiones más económico.

La situación vivida en los últimos años con el fenómeno del mototaxismo ha llevado a que muchos propietarios de vehículos se vean en la necesidad de venderlos o vender propiedades para cubrir los gastos que acarrea mantener un vehículo afiliado a una cooperativa de transporte en la ciudad, lo que ha perjudicado el patrimonio e ingreso de los asociados.

Por último se puede decir que este fenómeno se presenta por la falta de oportunidades laborales y autoridad de los mandatarios municipales quienes no hay creado estrategias laborales, y mayores controles a la ilegalidad, logrando con esto un menor apoyo a las empresas legalmente constituidas en la ciudad, y de igual forma asegurando su permanencia en el mercado del transporte en la región.

4.3 Afectación al patrimonio de los socios de las empresas transportadoras del servicio público en la ciudad, con la competencia de los transportadores informales.

El transporte informal e ilegal parece ser un problema de nunca acabar, eso se debe a que las cifras de lo que diariamente se llevan estos vehículos va en aumento y a que aún las autoridades no asumen responsabilidades concretas que garanticen el debido control a la problemática.

Efraín Galeano, presidente de la Corporación de Transportadores Urbanos, CTU, “contó que para los transportadores legalmente organizados, la ilegalidad y la informalidad es un tema de nunca acabar, ya que ha venido creciendo desmesuradamente”.

Galeano explicó que “este tipo de servicios no formales se llevan diariamente alrededor de 200.000 pasajeros, casi un 20 por ciento de afectación que les representa una suma de 360 millones de pesos al día. Pero las pérdidas no solo afectan a los transportadores sino a los mismos usuarios, ya que genera el incremento tarifario”.

“Estas cifras pueden variar, pues según el representante de la CTU, se ha comprobado que los días de control disminuye la concurrencia de estos vehículos a los sitios que son reconocidos como sus corredores: avenida El Poblado, la avenida 80, San Juan, Carabobo y Castilla” (Escobar Mejía, 2013.)

Carlos Marín, subsecretario de Control de la Secretaría de Movilidad, dijo que controlar la informalidad ha sido difícil por dos razones; la primera es porque la comunidad sigue prefiriendo ese tipo de transportes, a sabiendas que puede representarle peligros, ya que un tipo de vehículos de estos no cuenta con papeles o pólizas que garanticen seguridad, cuando un vehículo legal sí.

El segundo motivo es porque hay un déficit de agentes de tránsito, y con los que hay no se logra controlar la problemática en esta ciudad. Además, ellos logran escabullirse fácilmente o hasta los mismos usuarios los respaldan diciendo que son familiares.

Sí hay herramientas para controlar.

Según Ayda Lucy Ospina, directora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, reconoció que el país vive una gran problemática con el transporte informal e ilegal y que su crecimiento ha sido desbordado. Además, porque hay un alto nivel de descuido y de tolerancia por parte de las autoridades locales. Pero según ella, sí hay suficientes herramientas para ejercer control.

Ospina explicó que son las autoridades locales las ejecutoras de la política y los responsables de ejercer el control, de mano de la Policía o agentes especializados, y el Gobierno Nacional es el encargado de hacer esfuerzos desde el marco legislativo y regulatorio.

No se debe desconocer que los organismos locales tienen herramientas para ejercer control y son los códigos de transporte y tránsito de cada municipio, aunque no se cuenta con un cuerpo operativo lo suficientemente grande para controlar en todas las esquinas del municipio, sobre todo en ciudades como Ocaña, por lo que se ha promovido en los últimos años la implementación de sistemas técnicos y tecnológicos porque la detección de infracciones a través de estos optimizan y son una medida de control.

Teniendo en cuenta lo anterior se debe decir que con el objetivo de evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander, se aplicó una encuesta a los asociados de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Ocaña, manifestando que la mayoría de los asociados llevan vinculados a la cooperativa alrededor de 11 a 15 años.

Mencionan que se ven afectados por el transporte ilegal ya que los ingresos se han visto disminuidos, ha aumentado la competencia y ha bajado el flujo de pasajeros, dicha situación dicen que puede ser por la falta de controles hechos por las autoridades municipales, de igual forma en cuanto a los ingresos la totalidad de los asociados manifiestan que los ingresos se han visto afectados en un 100%, porque ya no se cuenta con la misma cantidad de pasajeros, lo que ha llevado a que en muchas ocasiones se vean en la necesidad de vender el vehículo, ya que no

es rentable el pago de impuestos y cuotas en la cooperativa para los ingresos económico que genera la actividad del transporte.

Los asociados de las empresas transportadoras en la ciudad se sienten muy inconformes con la situación presentada con el transporte, afirmando que hace cinco años atrás los ingresos que se recibían por concepto de la actividad del transporte eran entre \$2.000.000 y \$5.000.000, viéndose esto afectado de forma traumática, y con lo que en muchas ocasiones no se han podido sostener en el mercado, porque la sostenibilidad del vehículo y el servicio en la localidad es más costoso que los ingresos recibidos, esto lo afirma el 54% de los asociados siendo más de la mitad de los encuestados.

De igual forma se afirma que sus ingresos se han visto disminuidos, por el transporte ilegal reinante en la ciudad, ya no se cuenta con la misma cantidad de pasajeros que años atrás se tenía, y los costos para ofrecer el servicio han aumentado, lo que ha bajado grandemente los ingresos de los asociados. Muchos de estos se han visto en la obligación de vender algunas propiedades para cubrir gastos que les ha ocasionado la prestación del servicio de transporte, ya que los ingresos por dicha actividad no alcanza para cubrir todos gastos que acarrea tener un vehículo prestando el servicio.

Por último dicen que el transporte informal es una competencia fuerte para la empresa, ya que las autoridades no realizan controles efectivos a la ilegalidad en la ciudad, esta ilegalidad está afectando cada día más los intereses e ingresos de los asociados, van disminuyendo los

objetivos de crecimiento en las empresa de transporte público, los usuarios prefieren el servicio de los mototaxistas por su rapidez, menor costos y rutas más cortas.

5 Conclusiones

Es necesario continuar realizando este tipo de diagnóstico de la situación de los transportadores de servicio público urbano de la ciudad de Ocaña, en cuanto a la incidencia de los transportadores informales en su actividad económica, con el objetivo de que las autoridades tomen conciencia y hagan cumplir las normas.

La actividad de los transportadores informales ha tenido un impacto financiero negativo porque en los últimos años el flujo pasajeros ha disminuido y por lo tanto los ingresos, lo que ha venido ocasionando pérdidas, teniendo en cuenta que el costo de la prestación del servicio es bastante alto en comparación con el servicio de mototaxi que es ilegal y por lo tanto no cuentan con la seguridad y reglamentación legal para su funcionamiento.

El fenómeno del mototaxismo ha afectado el patrimonio de los socios de las empresas transportadoras del servicio público en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander, ya que la competencia informal, ha logrado bajar el flujo de pasajeros, afectando el patrimonio de ellos, y muchos asociados se han visto en la necesidad de vender propiedades para cubrir las pérdidas que se han tenido en la actividad económica realizada.

6 Recomendaciones

Se recomienda a las autoridades competentes y entidades gubernamentales crear programas sociales y fuentes de empleo donde los transportadores ilegales tengan otra opción de empleo y sustento para sus familias.

Es necesario que las autoridades municipales hagan cumplir las Normas vigentes, realizando controles efectivos al transporte ilegal, con el objetivo de evitar que empresas legalmente constituidas para prestar el servicio en la ciudad se ven en la necesidad de liquidarlas, debido al impacto financiero ocasionado por el fenómeno del mototaxismo.

Teniendo en cuenta que para muchos de los mototaxista este transporte es una forma de subsistir, se recomienda a las autoridades municipales motivarlos para que se organicen en una cooperativa y así sea una competencia sana para las empresas legalmente constituidas, como también cuenten con las normas de legales y se seguridad, brindando al pasajero seguridad a la hora de ofrecer su servicio.

Referencias

- Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de Colombia. (4, julio, 1991). Actual carta magna de la República de Colombia. Bogotá D.C.: editorial unión Ltda., 2007. p. 15.
- Cervero (2000) Informal transport: mobility options for the developing world, United Commission on Human Settlements (Habitat), Nairobi.
- Congreso de Colombia. Ley 43 de 1990. Por la cual se adiciona la Ley 145 de 1960, reglamentaria de la profesión de Contador Público y se dictan otras disposiciones. Edición Cupido. 2009. P 10
- David, Fred R. Conceptos de administración estratégica. 5 ed. Bogotá. Pearson educación 1997. P 38.
- De Sucre, Antonio José. Indicadores financieros. [Online]. 1 ed. [Sincelejo]: Universidad Nacional Experimental Politécnica, 2009 [citado 23 oct., 2015]. Disponible en: <http://empresamia.com/debe-saber/item/915-que-es-un-indicador-financiero-y-para-que->
- Dobb, Maurice. Teorías del valor y de la distribución desde Adam Smith. Siglo XXI editores, Buenos Aires 1976. p 34.

Duque Escobar, Gonzalo. Historia del transporte en Colombia (online). 1 ed. [Bogotá]: 2010 [citado el 4 sep., 2015]. Disponible en: <http://www.galeon.com/gonzaloduquee/trans-col.htm>

Enciclopedia Contributors. Historia del transporte (online). 1 ed. [s.l.]: Enciclopedia Libre Universal en Español, 2012 [citado 4 sept., 2015]. Disponible en: http://enciclopedia.us.es/index.php?title=Historia_del_transporte&oldid=571762

Escobar Mejía, Andrea. Transporte informal e ilegal, invisible para las autoridades. [En línea] (Junio 23 de 2013), disponible en <
http://www.elmundo.com/portal/noticias/movilidad/transporte_informal_e_ilegal_invisible_para_las_autoridades.php#.VwK-n_197IU> p 1

Gómez Ceja Guillermo, Planeación y Organización de Empresas. Octava Edición McGraw Hill México p 34

Gutiérrez, Andrea. Transporte alternativo (online). 1 ed. [Buenos Aires-Argentina]: 2012 [citado 5 sep., 2015]. Disponible en:
<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/01.pdf>

La Nación. Transporte informal (online). 5 ed. [Medellín]: La Nación, jun., 2013 [citado 20 ago., 2015]. Disponible en: <http://www.lanacion.com.co/index.php/columnas-opinion/editorial/item/218817-transporte-informal>

León García, Oscar. Introducción al diagnósticos financiero. Edición Esparsa. España. 2011. P 25

Ministerio de transporte (Diciembre de 2008). Diagnóstico del sector transporte (PDF). p. 79.

Mintransporte. Servicio público (online). 1 rev. [Bogotá]: Mintransporte, 2011 [citado el 23 oct., 2015]. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=FAQ&lFuncion=viewPreguntas&id=73>

Murdicck Robert, Sistemas de información Administrativa. Editorial Prentice-Hall Hispanoamérica, S.A. México.

Palomares, Carlos. Teoría de la transparencia. [Online] 1 ed. [s.l.]: 2013 [citado 22 oct., 2015]. Disponible: <<http://carlospalomares.com.ar/teoria-de-la-transparencia/>

Perseo. Teoría y práctica del cooperativismo. [Online]. 1 ed. [s.l.]: 2013, [citado el 03 sep., 2015]. Disponible en <<http://www.pudh.unam.mx/perseo/?>> P 24

Romero León, Henry Antonio. Teorías científicas y teorías contables. En: Revista Legis del contador. No. 6 (Octubre/Diciembre 2001); p.107

Rubín, I. Ensayos sobre la teoría marxista del valor. Buenos Aires: Pasado y Presente. 1974. P 15

Tamayo. Tipos de investigación (online). [s.l.]: 2010. [Citado 26 ago., 2015]. Disponible en:
[http://www.google.com/Investigación descriptiva/Tamayo y Tamayo.](http://www.google.com/Investigación%20descriptiva/Tamayo%20y%20Tamayo)

Wiener, Norbert. Cibernética, o el control y comunicación en animales y máquinas, 2ª edición.
Tusquets, 1998

Yesica. Teoría de las finanzas. [Online]. 1 ed. [s.l.], 2011 [citado 20 oct., 2015]. Disponible en
<<https://sites.google.com/a/cetys.net/proyectofinal/finanzas/teoricos>> p 1

Apéndices

Apéndice A. Entrevista aplicada a los gerentes de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
CONTADURÍA PÚBLICA**

Objetivo: Evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

Nombre de la Empresa _____

Nombre del Gerente _____

CUESTIONARIO

1. ¿Cuánto tiempo tiene la empresa de estar funcionando en la ciudad de Ocaña N. de S.?

2. ¿Cuánto tiempo tiene usted de ocupar el cargo de Gerente en esta empresa?

3. ¿Cómo ve usted el transporte en la ciudad, en cuanto a la ilegalidad? _____

4. ¿Considera que la informalidad y la piratería son factores relevantes para la actividad económica de la empresa?

Si _____

No _____

Por qué? _____

5. ¿Cree usted que el transporte ilegal (Mototaxismo), afecta directamente a la empresa?

Si ____

No ____

Por qué? _____

Si la respuesta anterior es No, conteste la siguiente pregunta:

6. ¿A quién afecta directamente el transporte informal (Mototaxismo), en su empresa?

7. ¿Qué opinión tiene respecto al fenómeno del transporte ilegal (Mototaxismo), y cuál es la razón, por la que ha ido aumentando?

8. ¿Para usted cuales son las principales fortalezas y debilidades del transporte ilegal?

Fortalezas _____

Debilidades _____

9. ¿De qué forma ha afectado el transporte ilegal a los asociados de la empresa?

10. ¿Usted cree que las medidas de control han ayudado al transporte legal en la ciudad?

11. ¿Considera que el gobierno local ha tenido responsabilidad en el crecimiento del transporte ilegal?

12. ¿Qué alternativas considera que el gobierno local debe tomar para manejar el transporte ilegal?

13. ¿Cuál cree usted que debe ser la posición del gobierno frente al transporte ilegal?

14. ¿Por qué cree que el cliente prefiere el transporte ilegal en la ciudad?

15. ¿Qué alternativas ha implementado la empresa para mejorar el transporte en la ciudad?

16. ¿Usted cree que es posible erradicar el transporte ilegal (Mototaxismo) en la ciudad? _____

¡Gracias!

Apéndice B. Entrevista aplicada a los contadores públicos de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
CONTADURÍA PÚBLICA**

Objetivo: Evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

Nombre de la Empresa _____

Nombre del Contador Público _____

CUESTIONARIO

1. ¿Cuántos años tiene de estar laborando como contador público en la empresa?

2. ¿La empresa se encuentra registrada en la cámara de comercio?

Si ____ No ____ Por qué? _____

3. ¿Conoce la utilidad generada en la producción de la empresa?

Si ____ No ____ Por qué? _____

4. ¿La empresa registra diariamente todas sus operaciones comerciales?

Si ____ No ____ Por qué? _____

5. ¿La empresa realiza estados financieros?

Sí _____ No _____ ¿Por qué? _____

6. ¿Si su respuesta es SI a la pregunta anterior indique cada cuanto realiza estados financieros la empresa?

Mensual _____
Trimestral _____
Semestral _____
Anual _____

7. ¿Genera suficientes recursos la empresa para cumplir con sus necesidades de operación?

Mínimamente ____

Aceptable ____

Suficiente ____

No cuenta ____

8. ¿La empresa tiene capacidad para cancelar sus deudas a corto plazo?

Si ____

No ____

A veces ____

9. ¿La empresa conoce cuál es la rentabilidad del negocio?

Si ____ No ____ Por qué? _____

10. ¿Qué opinión tiene usted, en cuanto al transporte ilegal en la ciudad?

11. ¿Cree usted que el transporte informal es una competencia fuerte para la empresa?

Si ____, No __

Por

què? _____

12. ¿Considera que el transporte informal (mototaxismo) afecta directamente las finanzas de la empresa?

Si ____

No ____

Por què? _____

¡Gracias!

Apéndice C. Encuesta aplicada a los asociados de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
CONTADURÍA PÚBLICA**

Objetivo: Evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander

Nombre de la Empresa _____

1. ¿Hace cuánto tiempo es asociado de la empresa?

15 años _____

11 años _____

8 años _____

Otro, cual _____

2. ¿Cómo asociado de la empresa, se ha visto afectado por el transporte informal (Mototaxismo)?

Si _____, No _____

Por

què? _____

3. ¿El gobierno municipal les ha colaborado para evitar el transporte informal?

SI _____ NO _____

4. ¿Cómo clasifica el servicio ofrecido a la comunidad por la empresa de transporte urbano?

Excelente _____, Bueno _____, Regular _____, Malo _____

5. ¿El transporte informal (Mototaxismo) ha afectado los ingresos recibidos en la actualidad?

SI _____ NO _____

6. ¿Hace cinco años atrás sus ingresos mensuales eran aproximadamente de:?

Entre \$500.000 y \$1.000.000 _____

Entre \$1.000.000 y \$1.500.000 _____

Entre \$1.500.000 y \$2.000.000 _____

Entre \$2.000.000 y \$5.000.000 _____

7. ¿Los anteriores ingresos en la actualidad han disminuido o aumentado?

Disminuyeron _____

Aumentaron _____

Si en la pregunta anterior su respuesta fue: disminuyeron, conteste:

8. ¿En cuánto han disminuido sus ingresos en la actualidad?

Entre \$500.000 y \$1.000.000 _____

Entre \$1.000.000 y \$1.500.000 _____

Entre \$1.500.000 y \$2.000.000 _____

Entre \$2.000.000 y \$5.000.000 _____

9. ¿La situación del transporte informal, lo ha obligado a vender algunas propiedades?

SI _____ NO _____

10. ¿Ve a este tipo de transporte como una competencia fuerte para su empresa?

SI _____ NO _____ Por qué? _____

¡GRACIAS!

Apéndice D. Encuesta aplicado a los mototaxistas de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
CONTADURÍA PÚBLICA**

Objetivo: Evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander.

Edad: _____, Lugar de procedencia: _____
Sexo: F___ M___

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando como transportador informal (mototaxista)?

15 años ___

10 años ___

8 años ___

Otro, cual _____

2. ¿Qué lo llevo a trabajar en este oficio?

3. ¿Tiene usted algún estudio profesional o conocimiento en alguna otra actividad de trabajo?
Si _____, No _____

Si su respuesta es Si, conteste:

4. ¿Qué estudio profesional o conocimiento en otra actividad tiene?

5. ¿Su unidad vehicular es propia o alquilada?

6. Si es alquilada. ¿Cuánto paga por el alquiler? _____

7. ¿Aproximadamente de cuanto son sus ganancias mensuales?

8. ¿Con lo que gana cumple con sus obligaciones familiares?

Si _____, No _____

9. ¿Su moto cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte?

Si _____, No _____

Si su respuesta es NO, conteste:

10. ¿Por qué su moto no cuenta con todos los documentos exigidos por el Ministerio de Transporte? _____

11. ¿Considera que su servicio es seguro para el usuario?

SI _____, No _____

Por qué? _____

12. ¿Considera que las empresas de servicio público son competencia para ustedes?

SI _____, NO _____

Por qué? _____

¡Gracias!

Apéndice E. Encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte urbano en la ciudad de Ocaña, Norte de Santander.

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
CONTADURÍA PÚBLICA**

Objetivo: Evaluar el impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander.

Nivel: I ___ II ___

Edad: _____

1. ¿Qué ocupación tiene? _____

2. ¿Para qué usa el servicio transporte público?

Para trabajar ___ para estudiar ___, para llevar los hijos al colegio ___, para paseos ___, otras actividades _____.

3. ¿Cuánto tiempo tarda en pasar el transporte?

Diez minutos ___, veinte minutos ___, treinta minutos ___, cuarenta minutos ___, cincuenta minutos ___, sesenta minutos ___, más de una hora ___, otro _____

4. ¿Cuál es el medio de transporte más utilizado por usted?

Colectivo urbano ___, colectivo taxi ___, mototaxi _____

5. ¿El medio de transporte utilizado cuenta con las normas de seguridad para el pasajero?

SI ___ NO ___

6. ¿Por qué utiliza determinado medio de transporte?

Por seguridad ___, rapidez ___, eficiencia ___, buen servicio al cliente ___, otro cuál? _____

7. ¿Usted apoya el transporte informal (Mototaxismo) en la ciudad?

Si ___, No _____

Si su respuesta es Si, conteste:

8. ¿Por qué razones seguiría apoyando el transporte informal (Mototaxistas) en la ciudad?

Necesitan el trabajo ___, son muy eficientes ___, es seguro el servicio ___, otro cuál? _____

¡Gracias!

Apéndice F. Oficios sobre información solicitada

OCAÑA, 17 DE DICIEMBRE DE 2015

EMPRESA
COOTRANSERPIC LTDA
 ENTIDAD DE TRANSPORTE PUBLICO DE OCAÑA N. DE S.
 CIUDAD



COOTRANSERPIC LTDA.
 NIT. 807 803 488
 GERENTE

17-12-15

Cordial Saludo,

Las estudiantes de Contaduría Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a ustedes con el objeto de darles a conocer el nombre del proyecto que estamos realizando con las Cooperativas de Transporte De Ocaña y el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER", Por tal motivo les solicitamos muy respetuosamente la autorización necesaria para efectuar una encuesta en su empresa, la cual está dirigida tanto para el gerente como para los asociados de la cooperativa de transportes Cootranserpic Ltda.

Por esta razón, requerimos muy comedidamente nos faciliten la información relacionada con el número de asociados que tiene la entidad con el fin de sacar una muestra representativa de todos los asociados de las cooperativas de transporte urbano de Ocaña N. de S., de igual forma, solicitamos se nos facilite el número de usuarios que registra la empresa, dicha información es de suma importancia para lograr dar cumplimiento a este proyecto.

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,

Maria Angelica Sanchez R.
 MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
 CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.

Karem S. Trillos A.
 KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
 CC. 1091669117 de Ocaña N. de S

OCAÑA, 17 DE DICIEMBRE DE 2015

cuadros
17 - 12 - 2015
10:42.

EMPRESA
COOTRANSUNIDOS LTDA
ENTIDAD DE TRANSPORTE PUBLICO DE OCAÑA N. DE S.
CIUDAD

Cordial Saludo,

Las estudiantes de Contaduría Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a ustedes con el objeto de darles a conocer el nombre del proyecto que estamos realizando con las Cooperativas de Transporte De Ocaña y el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER", Por tal motivo les solicitamos muy respetuosamente la autorización necesaria para efectuar una encuesta en su empresa, la cual está dirigida tanto para el gerente como para los asociados de la cooperativa de transportes CootransUnidos Ltda.

Por esta razón, requerimos muy comedidamente nos faciliten la información relacionada con el número de asociados que tiene la entidad con el fin de sacar una muestra representativa de todos los asociados de las cooperativas de transporte urbano de Ocaña N. de S., de igual forma, solicitamos se nos facilite el número de usuarios que registra la empresa, dicha información es de suma importancia para lograr dar cumplimiento a este proyecto.

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,

Maria Angelica Sanchez R.
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.

Karem J. Trillos A.
KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
CC. 1091669117 de Ocaña N. de S.

OCAÑA, 17 DE DICIEMBRE DE 2015

EMPRESA
COOTRANSURBANOS
ENTIDAD DE TRANSPORTE PUBLICO DE OCAÑA N. DE S.
CIUDAD

Cordial Saludo,

Las estudiantes de Contaduría Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a ustedes con el objeto de darles a conocer el nombre del proyecto que estamos realizando con las Cooperativas de transporte de ocaña y el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER", Por tal motivo les solicitamos muy respetuosamente la autorización necesaria para efectuar una encuesta en su empresa, la cual esta dirigida tanto para el gerente como para los asociados de la cooperativa de transportes Cootransurbanos.

Por esta razón, requerimos muy comedidamente nos faciliten la información relacionada con el numero de asociados que tiene la entidad con el fin de sacar una muestra representativa de todos los asociados de las cooperativas de transporte urbano de Ocaña N. de S., de igual forma, solicitamos se nos facilite el numero de usuarios que registra la empresa, dicha información es de suma importancia para lograr dar cumplimiento a este proyecto.

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,

Maria Angelica Sanchez R
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.

Karem Josefa Trillos
KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS
CC. 1091669117 de Ocaña N. de S.

 Hora: 2:33 Pm
Fecha: 17/12/2015
Responsable: Yesica Arevalo

OCAÑA, 17 DE DICIEMBRE DE 2015

EMPRESA
COOTRANSHACARITAMA
ENTIDAD DE TRANSPORTE PUBLICO DE OCAÑA N. DE S.
CIUDAD

Cordial Saludo,

Las estudiantes de Contaduría Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a ustedes con el objeto de darles a conocer el nombre del proyecto que estamos realizando con las Cooperativas de Transporte De Ocaña y el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER", Por tal motivo les solicitamos muy respetuosamente la autorización necesaria para efectuar una encuesta en su empresa, la cual esta dirigida tanto para el gerente como para los asociados de la cooperativa de transportes Cootranshacaritama.

Por esta razón, requerimos muy comedidamente nos faciliten la información relacionada con el numero de asociados que tiene la entidad con el fin de sacar una muestra representativa de todos los asociados de las cooperativas de transporte urbano de Ocaña N. de S., de igual forma, solicitamos se nos facilite el numero de usuarios que registra la empresa, dicha información es de suma importancia para lograr dar cumplimiento a este proyecto.

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,

Maria Angelica Sanchez R.
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.

Karem Josefa Trillos
KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
CC. 1091669117 de Ocaña N. de S.

COOTRANSHACARITAMA LTD.A.	
Recibido de:	
Hora:	3:25 p.m.
Fecha:	17/12/2015
Radica en:	
Responsable:	SANDRA LEMA

OCAÑA, 23 DE DICIEMBRE DE 2015

SEÑOR
JUAN CARLOS ACOSTA URIBE
COORDINADOR DE MOVILIDAD Y TRANSITO
TERMINAL DE TRANSPORTES
CIUDAD

Cordial Saludo,

Las estudiantes de Contaduría Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a usted con el objeto de darle a conocer el nombre del proyecto que estamos realizando con las Cooperativas de Transporte De Ocaña y el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER", Por tal motivo les solicitamos muy respetuosamente nos facilite la información relacionada con el numero de mototaxistas que existen actualmente en la ciudad de Ocaña N. de S., esto con el fin de sacar una muestra representativa de todos los transportadores informales (mototaxistas) con el objetivo de lograr encuestar y entrevistar a estas personas; dicha información es de suma importancia para lograr dar cumplimiento a este proyecto.

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,


MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.


KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS
CC. 1091669117 de Ocaña N. de S.


Diciembre 23/2015
Hora: 3 pm.

OCAÑA, 15 DE ENERO DE 2016

ENTIDAD

SISBEN, SISTEMA DE POTENCIALES BENEFICIARIOS PARA PROGRAMAS SOCIALES
ALCALDIA MUNICIPAL DE OCAÑA N. DE S.
CIUDAD

Cordia Saludo,

Las estudiantes de Contaduria Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a usted con el objeto de darle a conocer el nombre del proyecto que estamos realizando con las Cooperativas de Transporte De Ocaña y el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER", Por tal motivo les solicitamos muy respetuosamente nos facilite la información relacionada con el numero de personas que estan registradas en los niveles uno y dos del SISBEN, entre las edades de 14 a 60 años que existen actualmente en la ciudad de Ocaña N. de S., esto con el fin de sacar una muestra representativa de las personas que estan registradas entre estas edades, con el objetivo de lograr encuestar y entrevistar a estas personas; dicha información es de suma importancia para lograr dar cumplimiento a este proyecto.

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,


MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.


KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
CC. 1091669117 de Ocaña N. de S.


18-01-2016.

OCAÑA, 21 de Enero de 2016

EMPRESA

COOTRANSERPIC LTDA

ENTIDAD DE TRANSPORTE PUBLICO DE OCAÑA N. DE S.

CIUDAD

COOTRANSERPIC
SECRETARIA

R/ 20 en / 2016
H/ 5:50 PM

Cordial Saludo,

Las estudiantes de Contaduría Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a ustedes con el objeto de solicitarles muy respetuosamente el diligenciamiento de la encuesta, la cual esta dirigida tanto para el gerente, contador como para los asociados de la cooperativa de transportes Cootranserpic Ltda para continuar con nuestro proyecto de grado el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER".

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,

Maria Angelica Sanchez
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.

Karem S. Trillos A.
KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
CC. 1091669117 de Ocaña N. de S.

OCAÑA, 21 de Enero de 2016

Deeulstc
21-01-2016

EMPRESA

COOTRANSUNIDOS

ENTIDAD DE TRANSPORTE PUBLICO DE OCAÑA N. DE S.

CIUDAD

Cordial Saludo,

Las estudiantes de Contaduría Pública jornada Nocturna de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quienes tiene por nombre, MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ, identificada con documento N° 1091658532 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, y KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS, identificada con documento N° 1091.669.117 lugar de expedición Ocaña Norte de Santander, nos dirigimos a ustedes con el objeto de solicitarles muy respetuosamente el diligenciamiento de la encuesta, la cual esta dirigida tanto para el gerente, contador como para los asociados de la cooperativa de transportes CootransUnidos para continuar con nuestro proyecto de grado el cual tiene como titulo: "EVALUACIÓN DEL IMPACTO FINANCIERO QUE GENERA EL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO EN OCAÑA, NORTE DE SANTANDER".

Este proyecto se ejecutara con el acompañamiento y supervisión del profesor JUAN ANTONIO GRECCO ZULUAGA, de la UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA, quien es el director del trabajo de grado.

Desde ya agradecemos su disposición y colaboración, ya que es muy importante para el éxito de nuestro proyecto y para la culminación de nuestra formación universitaria.

Atentamente,

Maria Angelica Sanchez
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
CC. 1091658532 de Ocaña N. de S.

Karem J. Trillos A.
KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
CC. 1091669117 de Ocaña N. de S.



COOTRANS
HACARITAMA
 LA EMPRESA QUE INTEGRA LA REGIÓN
 NIT. 890.505.424-7

***EL GERENTE DE LA COOPERATIVA DE
 TRANSPORTADORES HACARITAMA LTDA
 “COOTRANSHACARITAMA LTDA”***

CERTIFICA:

Que a la fecha se encuentran 35 asociados afiliados al radio de acción colectivo urbano con vehículos clase Microbús cumpliendo diariamente con 9 recorridos, 35 asociados afiliados al radio de acción colectivo urbano con vehículos clase automóvil cumpliendo diariamente con 17 recorridos y 33 asociados afiliados al radio de acción urbano individual con vehículos clase automóvil con un promedio de 130 carreras diarias.

Dado en Ocaña, con fines para dar cumplimiento al proyecto titulado evaluación del impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano en Ocaña, Norte de Santander, a los 21 días del mes de diciembre de 2015.

Atentamente,

COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES
 HACARITAMA LTDA
 COOTRANSHACARITAMA
 GERENTE

LEONARDO MORENO BONILLA
 Gerente





Ocaña, 24 de diciembre de 2015

Señoritas
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
Estudiantes de Contaduría Pública Jornada Nocturna
Universidad Francisco de Paula Santander
Ciudad.-

Referencia: Información

Cordial saludo:

En respuesta a su comunicación de fecha 23 de diciembre de 2015, en donde solicitan información sobre el número de mototaxistas existentes en la ciudad de Ocaña, les comunico que según una tabulación realizada, se pudo verificar que en nuestro Municipio se encuentran realizando la actividad de mototaxismo unas 5.800 personas.

Con deseos de colaborarle.



JUAN CARLOS ACOSTA URIBE
Coordinador del Área Operativa de Tránsito



COOTRASERPIC LTDA.

NIT: 807.003.488-1

Cooperativa de Transportadores de Servicios Públicos
Integrados para el bien de la comunidad 1998
Personería Jurídica N° 321 de diciembre 31 de 1998
Habilitada Res. N° 010 de 7 de febrero de 2003

Ocaña, Diciembre 28 del 2015

Jóvenes
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
ESTUDIANTES U.F.P.S
CIUDAD

Atento Saludo

El presente tiene como fin informarle que los asociados son 40 y los usuarios son 84.000 pasajeros transportan los vehículos al mes.

Espero poder colaborarle ha respecto.

Cordialmente


ARMANDO JIMENEZ MARTINEZ
GERENTE

Calle 11 N° 2E-109 Primer piso Barrio Central El Carmen. Teléfono 5613783 - Ocaña, N. de S.

"Estamos mejorando para prestar un excelente servicio"



COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE OCAÑA

Cootransunidos Ltda.

NIT. 890.501.119-7

Personería Jurídica No. 2458

28 de Diciembre de 1971

CTUO-008090-15

Ocaña, 28 de Diciembre de 2015

Señores

KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS

MARÍA ANGÉLICA SÁNCHEZ RODRÍGUEZ

Estudiante UFPSO

Ocaña, Norte de Santander.

Referencia: Respuesta a solicitud de Información del Servicio Urbano
Para presentación de trabajo de Grado.

Cordial saludo,

Teniendo en cuenta la solicitud allegada a la Gerencia el día 17 de Diciembre de la presente anualidad, donde solicitan para fines académicos se informe el número de usuarios de servicio Urbano que maneja la Cooperativa y la cantidad de asociados del radio de acción urbano. Así mismo me permito responderle en los siguientes términos:

- En promedio la Cooperativa registra 280 usuarios diarios del Radio de Acción Urbano.
- A la fecha la Cooperativa cuenta con 40 automóviles individuales afiliados que conforman el radio de acción Urbano.
- A la fecha la Cooperativa tiene 28 Asociados del Radio de Acción Urbano.

Sin otro particular,

ING. FABIO RINCÓN ORTIZ

Gerente

Proyecto: Andrea s. Meza



Cooperativa Única de Transportadores de Servicio Urbano de Ocaña Ltda.

COOTRANS URBANOS LTDA

Personería Jurídica No. 3320 de 1990 – Licencia de Funcionamiento No. 072 de 2002
NIT. 800.112.267-2

EL SUSCRITO GERENTE DE LA EMPRESA
COOTRANSURBANOS LTDA

CERTIFICA

Qua la empresa COOTRANSURBANOS LTDA., posee a la fecha un parque automotor de 104 vehículos vinculados, de los cuales 68 son microbuses y 36 automóviles.

Los asociados y/o afiliados que conforman la empresa son noventa y cinco (25) propietarios de vehículos.

Se expide en Ocaña a los 07 de enero de 2016.



COOPERATIVA ÚNICA DE
TRANSPORTADORES DE SERVICIO
URBANO DE OCAÑA

GERENTE


ALBERT JESUS PABA CASTRO

Gerente.



Ocaña, 19 de Enero de 2016

800-803 004

Estudiantes
MARIA ANGELICA SANCHEZ RODRIGUEZ
KAREM JOSEFA TRILLOS ARENAS
UFPSO

Cordial Saludo.

En atención a su solicitud mediante oficio me permito hacerles llegar la información solicitada por ustedes a esta dependencia.

Total personas 1 y 2 del Sisbén entre las edades de 14 a 60 años: 46799 personas

Atentamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jose Andres Picon Torrado'.

JOSE ANDRES PICON TORRADO
Profesional Universitario Área Sisbén

Carrera 12 N° 10- 42 Palacio Municipal
Teléfono: (7) 5636300 Ext. 144 – www.ocana.gov.co
Código postal: 546552