

VALORACIÓN EN EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS BASADO EN SUS INTANGIBLES.

VALUATION IN SPECIAL LAND TRANSPORTATION SERVICE COMPANIES FOR PASSENGERS IN THE CITY OF CARTAGENA DE INDIAS BASED ON ITS INTANGIBLES.

Área Temática de Valoración y Finanzas.

Elkin Negrete Naizir¹, Alejandro Figueroa Polo², Freddy Mestre Gómez³.

RESUMEN.

La valoración de los intangibles en las empresas es fundamental para determinar su correcto valor agregado. Esta investigación presenta una fundamentación teórica referente a la valoración de empresas, y a la hora de aplicar el instrumento sobre una muestra de empresas por conveniencia se utiliza el método Skandia Navigator como aquel idóneo acorde al contexto de las empresas de transporte terrestre especial de pasajeros de la Ciudad de Cartagena de Indias en Colombia. La muestra fue no probabilística por conveniencia porque esta investigación se desarrollo en medio de la pandemia Covid19 en el año 2020, y solo se pudo obtener información por medios tecnológicos de las empresas aquí mencionadas. De la misma manera, el paradigma de la investigación es cualitativo con un fuerte apalancamiento en datos números de índole financiero, su sintagma es el holístico, su tipología es descriptiva y su diseño es el estudio de casos. Como principales resultados se tiene el desconocimiento de este tipo de compañías para la medición de sus intangibles siendo el más importante el capital intelectual. A partir, de los resultados se puede concluir es necesario la medición de los intangibles al interior de este tipo de compañías para mantener una información financiera razonable y que acorde a los requerimientos del gobierno nacional les permita acceder al otorgamiento de las licencias para su funcionamiento.

Palabras Clave: Empresas, Intangibles, Modelo Skandia Navigator, Valor.

ABSTRACT.

¹ Contador Público Titulado, Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid. Especialista en Gerencia Financiera, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Magister en Gerencia Financiera y Tributaria, Universidad Antonio Nariño. Docente Universidad del Sinú Elías Bechara Zainum, Seccional Cartagena. Correo Electrónico: elkinnegrete@unisinu.edu.co

² Contador Público Titulado, Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid. Especialista en Gerencia de Proyectos y Especialista en Gerencia Tributaria, Universidad Tecnológica de Bolívar. Docente Universidad del Sinú Elías Bechara Zainum, Seccional Cartagena. Correo Electrónico: afigueroa@unisinucartagena.edu.co

³ Contador Público Titulado, Fundación Universitaria Tecnológico Comfenalco (Cartagena de Indias, Colombia). Magister en Finanzas, Universidad Autónoma del Caribe (Barranquilla, Colombia). Líder del Grupo de Investigación FACEAC Contabilidad y Administración de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad del Sinú Elías Bechara Zainum, Seccional Cartagena. Coordinador de Investigaciones de la Escuela de Contaduría Pública de la Universidad del Sinú Elías Bechara Zainum, Seccional Cartagena de Indias. Correo Electrónico: freddy.mestre@unisinu.edu.co

The valuation of intangibles in companies is essential to determine their correct added value. This research presents a theoretical foundation regarding the valuation of companies, and when applying the instrument on a sample of companies for convenience, the Skandia Navigator method is used as the ideal one according to the context of the companies of special land transport of passengers of the City of Cartagena de Indias in Colombia. The sample was non-probabilistic for convenience because this research was developed in the middle of the Covid19 pandemic in 2020, and information could only be obtained by technological means from the companies mentioned here. In the same way, the research paradigm is qualitative with a strong leverage in financial data numbers, its phrase is holistic, its typology is descriptive and its design is the case study. The main results are the ignorance of this type of companies for the measurement of their intangibles, the most important being intellectual capital. From the results, it can be concluded that it is necessary to measure intangibles within this type of company to maintain reasonable financial information and that according to the requirements of the national government allows them to access the granting of licenses for their operation.

Key Words: Companies, Intangibles, Skandia Navigator Model, Value.

RESUMO.

A avaliação dos intangíveis nas empresas é essencial para determinar o seu correto valor adicionado. Esta pesquisa apresenta uma fundamentação teórica a respeito da avaliação de empresas, e ao aplicar o instrumento em uma amostra de empresas por conveniência, o método Skandia Navigator é utilizado como o ideal de acordo com o contexto das empresas de transporte terrestre especial de passageiros dos Cidade de Cartagena de Indias, na Colômbia. A amostra foi não probabilística por conveniência, pois esta pesquisa foi desenvolvida em meio à pandemia Covid19 em 2020, e as informações só puderam ser obtidas por meios tecnológicos junto às empresas aqui citadas. Da mesma forma, o paradigma de pesquisa é qualitativo com forte alavancagem em números de dados financeiros, sua frase é holística, sua tipologia é descritiva e seu desenho é o estudo de caso. Os principais resultados são o desconhecimento desse tipo de empresa para a mensuração de seus intangíveis, sendo o mais importante o capital intelectual. A partir dos resultados pode-se concluir que é necessário mensurar os intangíveis dentro desse tipo de empresa para manter razoável informação financeira e que de acordo com as exigências do governo nacional permite o acesso à concessão de licenças para seu funcionamento.

Palavras-chave: Empresas, Intangíveis, Modelo Skandia Navigator, Valor.

INTRODUCCIÓN.

Si bien, el mercado se ha constituido con el paso del tiempo como un área en la cual se unen de manera natural dos fuerzas: la oferta y la demanda, las cuales, en conjunto, permiten que se establezcan precios únicos a pagar al momento de brindar o adquirir bienes o servicios, los cuales se determinan por medio de una valoración. Así entonces, el objetivo y motivación principal para valorar una empresa es determinar su valor para venderla total o parcialmente, incluso fusionarla o llevar a cabo alianzas estratégicas.

La principal fuente de generación de riqueza y bienestar de una empresa es que pueda aplicar sus conocimientos y con ellos, pueda mantener su empresa en competencia sostenible en el mercado, que

pueda generar ingresos futuros. Las buenas aptitudes organizativas de la empresa para satisfacer los requerimientos del mercado, la satisfacción de los empleados y de los clientes, generan buena parte de la valoración que el mercado concede a una organización. Esto es el capital intelectual, y termina siendo más valioso que el capital físico que pueda tener una compañía, por esta razón resulta pertinente buscar un método para valorar dichos recursos, para que, de esta forma, la toma de decisiones de inversión y financiación sea eficaz, acertada y efectiva, a fin de no desvalorizar la empresa.

Las empresas del sector transporte de pasajeros normalmente son valoradas o medidas con base en su nivel de activos productivos, más exactamente por la propiedad, planta y equipos representada mayormente en su flota y equipos de transporte, los cuales de acuerdo a las nuevas alternativas que ofrece el mercado financiero y automotriz, han permitido obtener muchas facilidades para su adquisición.

Luego de los hechos acontecidos en el municipio de Fundación, Magdalena (Colombia) el 18 de mayo de 2014, cuando una buseta de servicio especial se incendió en el trayecto. Cobrándose la vida de 34 personas que murieron calcinadas (33 niños y un adulto), además de 15 heridos, el gobierno en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, decide regular dicho sector dando la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale la ley para cada modo, dispone entonces, que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

De acuerdo con lo anterior, es necesario adoptar medidas para el aprovechamiento eficiente de los equipos, garantizando la sostenibilidad de la industria, la continuidad y regularidad del servicio, en condiciones de calidad, seguridad y la eficiente prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Tomando como fundamento cada uno de los acontecimientos nombrados anteriormente, se establece el “Decreto 348 de 2015, donde se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se dictan otras disposiciones” (Ministerio de Transporte, 2017).

En el decreto 348 se hace especial mención acerca de los procesos y documentos necesarios para prestar el servicio, los cuales serán:

- **Habilitación:** “Resolución que deberá obtener toda empresa legalmente constituida que desee operar el servicio de transporte terrestre especial de pasajeros, según artículo 17 del Decreto 348 de 2015. Vigencia indefinida. (Ministerio de Transporte, 2015).

- **Capacidad Transportadora:** “Establece resolución en la que se determina el número de vehículos requeridos para la adecuada y racional prestación de los servicios contratados en la modalidad de transporte público terrestre automotor especial, según artículo 32 decreto 348 de 2015”. De acuerdo a este mismo decreto se puede incrementar previo cumplimiento de determinados requisitos

- **Tarjeta de Operación:** De acuerdo con el artículo No. 45 del Decreto 348 de 2015, la tarjeta de operación es el único documento que autoriza la operación de transporte que se realiza a través de un vehículo motorizado, convirtiéndose en el permiso para operar en la modalidad de transporte terrestre público especial para automóviles (Ministerio de Transporte, 2015).

Con base en todo lo anteriormente enunciado, es pertinente afirmar que la resolución de habilitación, la capacidad transportadora y tarjeta de operación deben ser relevantes y tenidas en cuenta al momento de valorar una empresa, ya sea para comprarla o saber en cuanto venderla, pues cada uno de los requerimientos estipulados y exigidos en el Decreto, son considerados como activos intangibles.

Desde el punto de vista contable los activos tangibles adquieren un valor identificado dentro de los estados financieros de las empresas, no obstante, los activos intangibles en su mayoría no presentan este tipo de registro, por lo que es relevante que la empresa de transportes, identifiquen sus intangibles y determinen su valor ante una eventual venta, situación que incita a hacer una valoración responsable y confiable.

Al momento de llevar a cabo una valoración en una o varias empresas del sector del transporte, es de gran obligatoriedad tener en cuenta que la vida útil de los intangibles que estas contienen, ya que la resolución de habilitación y la capacidad transportadora pueden ser legalmente indefinidas.

En la actualidad las Normas Internacionales de la Información Financiera (NIIF PLENAS y NIIF PARA PYMES), presentan alternativas de medición de este tipo de intangibles; para el caso de las NIIF PLENAS, los intangibles se establecen con vida útil indefinida, lo que permite que sea medible el valor razonable de los mismos; para el caso de las NIIF PARA PYMES, no se permite establecer la vida útil indefinida, pero si un sistema de amortización descontando el valor residual, por ende el mecanismo es el de definir un valor residual mayor al valor razonable o al costo del intangible, lo que permitirá que su amortización sea cero y por ende no pierda valor en el tiempo.

La ley 1819 ha establecido que los intangibles se podrán amortizar hasta 5 años para efectos fiscales, bajo NIIF para efectos financieros, cuando no tiene vida útil indefinida, los años de vida útil no podrán superar los 10 años, además de lo anterior, en la misma ley se establece una vida útil para flota y equipo de transportes de 10 años, mientras que de acuerdo al decreto 348 de 2015, los vehículos utilizados por las empresas de transporte de servicio especial de pasajeros podrán utilizar los vehículos hasta 20 años y 15 años cuando se trate de transporte escolar.

Con base en todo lo anteriormente enunciado, se puede decir que es menester encontrar un mecanismo de valoración de empresas aplicable al sector transporte especial de pasajeros que permita incorporar los intangibles antes mencionados, adicionalmente algunos otros que en la empresa objeto de estudio cobran gran importancia como son: los sistemas de gestión de la calidad los contratos de prestación de servicios con otras empresas, la experiencia en la prestación del servicio al sector público y privado.

Así entonces, con esta investigación se busca conocer todo lo concerniente acerca de la valoración del capital intelectual basado en intangibles para las empresas del servicio de transporte especial de pasajeros en la ciudad de Cartagena de Indias, así también su importancia y sus formas de medirlos.

REVISIÓN LITERARIA.

La valoración de empresas es uno de los métodos más importantes en toda organización puesto que en ella se demuestra de una manera cuantitativa, el verdadero potencial de la compañía. Cabe aclarar que el valor de una empresa u organización no puede ser estimado de manera aislada de la dimensión del riesgo, debido a que no están exentas a comportamientos externos a ellas, como lo puede ser el desempeño de la economía, en otras palabras, tener en cuenta diversos escenarios y manejar una incertidumbre permite que se aprecien riesgos, que de una manera u otra son determinantes.

El valor agregado de una empresa o de varias de estas, en cualquier sector en el cual se desempeñen, no está dado por sus activos físicos, sino que, por el contrario, el valor agregado está estipulado de manera implícita en el capital intelectual de sus directivos, así como en la calidad de información y la habilidad para contribuir en la generación de fondos y planes estratégicos (Sarmiento, 2011). Tener en cuenta el valor agregado de las empresas no hace más sencilla la valoración de la misma, sino que, por el contrario, otorga un grado de dificultad en las actividades de valoración.

Las condiciones económicas y la dinámica de los negocios imponen sus propias características, lo cual provoca que se busquen nuevos métodos, ante la necesidad de explicar hechos económicos financieros que han evolucionado en el desarrollo de la nueva economía, por ello es importante que dentro de la literatura o métodos de valoración de empresas identificar los pro y los contras de estos, no obstante identificar a la vez que opciones distintas a estas pueden existir a la hora de valorar una empresa.

Las teorías y literaturas del área de finanzas, dejan en evidencia la existencia de diversas metodologías y modelos de evaluación que se han empleado a lo largo del tiempo en circunstancias de todo tipo y con diferentes grados de éxito, sin embargo, hoy por hoy, se ha podido clasificar, por lo que hay un número limitado de modelos que son generalmente aceptados y comúnmente considerados los mejores enfoques para estimar el valor de una empresa u organización. Autores como Parra (2013), sostienen que dentro de la teoría de la valoración de empresas existen muchos modelos, los cuales se pueden clasificar o dividir en tres grandes grupos: aquellos basados en un concepto del valor de los activos o métodos contables, los múltiples financieros y aquellos basados en el retorno de la inversión. Al momento de efectuar una valoración, los hechos contables se consideran algo tradicional o del pasado; por ende, el inversionista está obligado a tomar una decisión sobre lo que ya sucedió, cuando lo que le interesa es el futuro.

El Valor Económico Agregado o EVA (*Economic Added Value*), es un método importante para determinar el valor de una empresa, pues es una herramienta o metodología relativamente nueva en su uso, pero no en su creación como concepto, este instrumento se utiliza para evaluar el desempeño del negocio y ha sido muy popular en el mundo de los negocios (Muñoz, 2014). En sí, la teoría económica y financiera ha abordado diversos conceptos relacionados con la valoración durante bastante tiempo, por ello se puede decir que el modelo del EVA, ha sido un modelo para determinación de valor el cual ha aparecido como desarrollos de los últimos años.

La idea del beneficio residual apareció en la literatura de la teoría contable de las primeras décadas de este siglo. Según Muñoz (2014), el concepto de EVA es una variación de lo que tradicionalmente se ha denominado "Ingresos o beneficios residuales", que se definió como el resultado obtenido al restar los costos de capital de las ganancias operativas".

De acuerdo a Aznar (2016), los métodos de valuación contable son: Valor en libros, que son los recursos propios que aparecen en el balance general, formado por el capital, las reservas y los resultados acumulados, o también se puede calcular como la diferencia entre activos y pasivos. Este valor tiene el problema de que se calcula de acuerdo con la subjetividad de los criterios contables, por lo que nunca coincide con el valor de mercado. $V = \text{Patrimonio neto} = \text{Activos} - \text{Pasivos}$.

Otra forma de medir el valor de una empresa es convertir los valores de los activos y pasivos que aparecen en el balance general a su valor de mercado para obtener el patrimonio neto ajustado. Por ejemplo, los créditos por ventas para deudores incobrables, inventarios obsoletos y sin valor, activos fijos (terrenos, edificios, maquinaria, ruedas) se ajustan a su valor de mercado, y de esta forma se obtiene un saldo ajustado que tiene como resultado un patrimonio neto ajustado. $V = \text{Patrimonio neto ajustado} = \text{Activos a valor de mercado} - \text{Pasivos a valor de mercado}$ (Fernández, 2008).

En el caso de la liquidación de una empresa, el método de Valoración de liquidación es lógico en este caso, es decir, sus activos se venden y sus deudas se cancelan. Su resolución se haya deduciendo los gastos de liquidación de la empresa del patrimonio neto ajustado (compensación a los empleados, gastos fiscales y otros gastos de una liquidación). La utilidad del método está restringida a una situación específica como la compra de la empresa para liquidarla más adelante, es decir, no se espera su continuidad. Siempre representa el valor mínimo de la empresa, ya que el valor de una empresa que supone su continuidad es mayor que su valor de liquidación. $V = \text{Patrimonio neto ajustado} - \text{Gastos de liquidación}$ (Aznar, 2016).

También existe el método de Valor de reposición o sustancial, este es el valor de la inversión que se debe hacer para establecer una empresa en idénticas condiciones a las que se está valorando. En

términos generales, este método está basado en valores contables no funcionan porque tienen poco que ver con el valor de mercado de las acciones de una empresa. Se puede calcular como el valor de reposición de los activos, bajo el supuesto de continuidad de la empresa. Los activos que no se utilizan para la explotación no se incluyen en el valor sustancial. V = Valor de reemplazo de activos.

Así mismo, se puede determinar el valor de una empresa comparándola con otras en el mismo sector económico y que tenga características similares. Permiten una valoración rápida que se puede utilizar para verificar la metodología utilizada principalmente (Aznar, 2016).

Por otra parte, según Fábrega (2018), los métodos de valuación comparativos están dados por:

- Valuación basada en el PER (*Price Earning Ratio*): PER es la relación entre el precio de una acción y el beneficio neto por acción. Dada la anterior relación se tiene que, con este método, el valor de las acciones se obtiene multiplicando el resultado neto anual por el PER.

- Relación de valoración: es la relación entre el valor de mercado y el valor en libros de los recursos propios. Esto se determina que al conocer el índice de valuación de una compañía comparable "x", se puede obtener el valor de mercado de la compañía a valorar "y" multiplicando el valor en libros de sus propios recursos por el índice de valuación de la compañía comparable (Fábrega, 2018).

- Valor de dividendos: el valor de una acción se establece como el valor actual de los dividendos esperados de esa acción.

Por su parte, los métodos de valoración mixtos; son métodos que están basado en el fondo de comercio, establece que el valor de la compañía está por encima de su valor en libros. Con este método se busca representar el valor de los elementos intangibles de la empresa que a menudo no se reflejan en los balances, pero que, sin embargo, ofrecen una ventaja sobre otras empresas del sector (Fábrega, 2018). Los elementos intangibles incluyen: calidad de la cartera de clientes, liderazgo del sector, marcas, alianzas estratégicas, entre otros. No obstante, a pesar de sus bondades el problema con estos métodos surge a la hora de determinar su valor, ya que no existe unanimidad metodológica para su cálculo (Fábrega, 2018).

También se encuentran dentro de tantas bibliografías, los métodos de evaluación por descuento de flujos de fondos, los cuales según Fábrega (2018) determinan el valor de una empresa a través de la estimación de los flujos de dinero que generará en el futuro, para luego descontarlos a una tasa apropiada según el riesgo de dichos flujos. Sin embargo, muy a pesar de las referencias de otros autores, Kirigin (2015), establece que el método más apropiado para valorar una empresa es el descuento de los flujos de efectivo proyectados, debido a que el valor de las acciones de una empresa se supone de la continuidad, se busca tener la capacidad de poder generar recursos para los propietarios de las acciones

En los últimos años, como respuesta a las desventajas que inevitablemente se presentan a la hora de utilizar cada método, han surgido nuevos métodos de valoración, teniendo en cuenta las características de la nueva economía. En general, han sido propuestos por consultores o bancos de inversión cuyos analistas los utilizan para valorar a las grandes empresas. Entre ellos podemos citar (Kirigin, 2015):

Cada uno de los métodos mencionados cumple con algunos objetivos dadas las características de la valoración, sin embargo, algunos autores han determinado cierta importancia más a uno que a otros, por ejemplo, la valoración múltiple, por ejemplo, el cálculo de un Flujo de Caja Descontado, requiere el establecimiento de suposiciones bien fundadas y un amplio conocimiento del negocio, además de requiere el uso de una cantidad considerable de tiempo en su preparación. En contraste, los Múltiples de Valoración son fácilmente influenciados por las condiciones del mercado en cualquier momento (aunque este efecto puede ser mitigado por los ajustes correctivos), mientras que los Flujos de Efectivo Descontados, dependen menos de las tendencias diarias o temporales del mercado y buscan estimar lo 'fundamental' o 'valor intrínseco' de la empresa que tiende a ser más estable con el tiempo. En este orden de ideas basta con identificar las ventajas o desventajas de cada uno.

Dada esta realidad y las características de la constitución de las empresas con sus diferentes activos, han surgido métodos alternativos, que no únicamente se basan en lo tangible sino en lo intangible. Algunas empresas en Suecia y en los Estados Unidos, para los años noventa, iniciaron una corriente teórica llamada gestión del conocimiento, que surge de la intención de las organizaciones de aumentar el capital intelectual de sus recursos humanos, a través de la evaluación de sus habilidades, es decir, en el menor tiempo posible, impactando en su productividad y rentabilidad (Sarur, 2013).

Según Stewart (1998, citado en Sarur, 2013), para tener una mayor claridad de los posibles métodos a utilizar, se aborda el concepto activo intangible. Estos activos intangibles se pueden agrupar en tres grandes categorías: derechos, relaciones y propiedad intelectual.

Tabla 1 Agrupación activos intangibles

Derechos.	Alquileres, acuerdos de distribución, contratos laborales, pactos, acuerdos de financiación, contratos de suministro, licencias, certificados, franquicias.
Relaciones.	Fuerza de trabajo preparada, relaciones con consumidores y distribuidores
Propiedad intelectual.	Patentes, derechos de autor, marcas comerciales, tecnología patentada fórmulas, recetas, especificaciones, formulaciones, programas formativos, estrategias de marketing, técnicas artísticas, bases de datos de consumidores, estudios demográficos, resultados de pruebas de producto.

Fuente: Elaboración propia con base a Fernández 2008

La diferencia entre el valor de mercado de una empresa y el valor de sus activos identificables, tanto tangibles como intangibles, a menudo, explican que los "intangibles ocultos" tienen más valor que los intangibles declarados. Esta categoría incluye el "plusvalor generado internamente", es decir que aspectos que no se encuentran explícitos, pero tienen su valor (Castaño, 2015).

En la sociedad actual, que está basada en la información y el conocimiento, se plantea grandes desafíos para las organizaciones, en particular, en las condiciones actuales del mercado, requieren que estas entidades identifiquen y exploren los mecanismos para hacer que sus recursos intangibles sean mucho más efectivos. Castaño (2015), afirma que, los activos intangibles en su mayoría están basados en el conocimiento, un conjunto de activos productivos, basados en información relevante. Esta situación hace que su valoración resulte difícil al tener una implicación bastante subjetiva. Lo que coloquialmente se llama competitividad es la posesión de un activo intangible, basado en esta característica este abarca el concepto de conocimiento, las influencias, las redes sociales y la credibilidad de las empresas, a lo que debemos agregar las influencias en los gobiernos, el control de los medios del mercado, entre otros.

A veces no se tiene en cuenta la reputación que alcanzan las empresas, lo cual es una fuente potencial de beneficios, por ejemplo, los contratos, cuyo valor a veces depende del funcionamiento y de los resultados obtenidos. Los recursos humanos especializados se convierten en una fuente importante para crear o mantener una ventaja competitiva en las organizaciones, dadas las exigencias de los mercados.

Según Pareja (2003), es difícil valorar los intangibles, sostiene que hay cuatro razones por las que son más difíciles de valorar que los activos tangibles, pues no existe un mercado visible y transparente para comerciar con intangibles en comparación con el mercado tangible en el cual si

existe. Esto no quiere decir que este tipo de activos no se negocien, sino que se trata de un mercado institucionalizado y abierto como las acciones y los bonos.

Dada las condiciones de algunos mercados específicos, la mayoría de los contratos de negociación de propiedad intelectual son muy variados. Son ad hoc. Cada uno tiene sus peculiaridades, en la práctica irrepetibles. Por su propia naturaleza, los activos de propiedad intelectual son muy diferentes. Precisamente la ley exige que así sea. Si ese no fuera el caso, no tendría sentido, por ejemplo, registrar una marca comercial o una patente. Los detalles de transferencia de propiedad intelectual rara vez se hacen públicos.

Según Pareja (2003), hay dos tipos de activos intangibles, entre los que se tiene el activo de propiedad intelectual; el cual es un activo en el que el propietario tiene derecho a beneficiarse de él. Incluye patentes, derechos de autor, secretos industriales y marcas registradas. Mientras que las ventajas de intangibles, no es un activo propio, porque el propietario no ejerce la propiedad sobre ellos, este incluye a las personas que trabajan en la empresa, la capacitación que se ha brindado a los empleados, la habilidad gerencial y la lealtad de los clientes (Pareja, 2003).

Con el fenómeno de globalización y la generación diaria de nuevas fuentes de información, teorías y literaturas financieras, se puede hacer muy usual el hecho de encontrar datos referentes al modelo Skandia, que según Mejía y Pérez (2013) les otorgan ventajas competitivas a las empresas en el mercado. En esta famosa metodología, se clasifica el capital intelectual en capital humano y estructural, el primero tiene en cuenta todas las capacidades, habilidades y conocimientos de los empleados y gerentes de una empresa, mientras que el segundo, corresponde a la infraestructura que sostiene a todo aquel que hace parte del recurso humano de la compañía, es decir, trabajadores y gerentes.

Así entonces, el modelo Skandia busca tratar de manera eficaz la identificación de necesidades y la toma de decisiones dentro de una empresa, aspectos que son considerados muy importantes cuando de sistema de gestión de conocimientos se trata. Hasta este punto, luego de realizar un análisis profundo y exhaustivo de los diferentes conceptos y modelos o metodologías de valoración en empresas, se puede observar que la valoración de los activos es muy compleja ya que no existe un método único. En cuanto a la valoración de activos estos tienen un carácter subjetivo y heterogéneo hace que el trabajo sea mucho más complicado; por ende, dadas algunas circunstancias es preciso tener una orientación sobre la constitución del valor, ya que esto influye en el precio de las acciones y por ende en la empresa.

Lo anterior hace evidente la pertinencia de conocer métodos alternativos de valoración ante algunas limitaciones de los métodos tradiciones, a la hora de determinar la valoración. Ante esta coyuntura resulta elemental la clasificación de los métodos de valoración, ya sea simple o compuestos o una combinación de ambos.

Por una parte, los métodos simples se dividen en métodos analíticos o patrimoniales y métodos de rendimiento. Los métodos de equidad determinan solo el valor en libros de sus acciones. Los métodos de rendimiento, por otro lado, analizan el valor de la empresa en función de los cálculos de los beneficios pasados y proporcionan información actualizada. Ambos métodos se caracterizan por los criterios de temporalidad pasada, futura y actual. En cuanto a los métodos compuestos, como se discutió, se basan en la combinación de varios métodos simples. Todos ellos buscan el análisis de valor de la empresa, con activos intangibles como una pieza clave de la operación (Fábrega, 2018).

En este caso, y debido a la mezcla heterogénea de elementos subjetivos y funcionales, es necesario limitar los criterios y tener en cuenta que sus criterios de temporalidad son pasados, no futuros, lo que implica una pérdida significativa de información.

Tabla 2 Métodos simples y compuestos

Métodos simples	Métodos compuestos
-----------------	--------------------

Valor nominal Valor contable histórico Activo neto real, Valor sustancial Valor de rendimiento.	Good Will Método indirecto o práctico Método directo o anglosajón
--	---

Fuente: Elaboración propia con base a Fernández 2008

Dentro de los modelos relacionados se identifican las dificultades que tienen los modelos tradicionales de valoración.

Tabla 3 Ventajas e inconvenientes del Método de valoración

Método de valoración	Ventajas	Desventajas
Descuento de flujos de caja.	Constituye uno de los métodos más utilizados, debido a su relativa facilidad de cálculo. Fácil comprensión de los componentes de valor Permite incorporar la incertidumbre en la valoración.	Dificultad en la determinación de los datos provisionales a usar en la valoración de las empresas de alto crecimiento. No es válido para valorar proyectos que impliquen una alta flexibilidad, contingencia o volatilidad, típico de las empresas basadas en conocimiento.
Opciones reales	Permite valorar los proyectos que impliquen alta flexibilidad, contingencia o volatilidad, típicos de la nueva economía	Dificultad para adaptar los modelos de valoración de opciones financieras a las opciones reales. Dificultad de cálculo y comprensión
Múltiplos relativos	Facilidad de cálculo y de comprensión	Falta de empresa comparables supone realizar hipótesis implícitas a veces poco realistas

Fuente: Elaboración propia con base a Fernández 2008

Se plantean cierta clasificación para medir los activos intangibles para responder a interrogantes como que se valora las empresas que los poseen, en este orden de ideas se presentan los métodos para gestión o revelación de los activos, y los modelos globales o individuales. A continuación, se ilustran los distintos modelos.

Tabla 4 Modelos medir activos intangibles

Modelo para Gestión	- Modelo global	- Modelo monetario
Modelo para Revelación	- Modelo individual	- Modelo no monetario

Fuente: Elaboración propia con base a Fernández 2008

METODOLOGÍA.

Para el desarrollo de la presente investigación se utilizó una metodología de investigación cualitativa y descriptiva, cuyo dominio de estudio en cuanto al número de empresas tenidas en cuenta, es reducido, así entonces, la determinación de la muestra no aplica para este caso, por tratarse de un estudio en el que no se tiene una población numerosa que requiera de un proceso estadístico basado en una población finita o infinita para determinar fuentes de información. Sin embargo, se hace una selección del personal administrativo, y propietario basado en el conocimiento de la organización, de 6 empresas de servicio especial de transporte terrestre de pasajeros de la ciudad de Cartagena, y del tema relacionado con los intangibles, y su experiencia en el sector.

Tabla 5 Esquema de diseño de investigación

Esquema de diseño de investigación		
Objetivo General	Determinar un modelo de valoración que incorpore los activos intangibles no contables, para valorar las empresas de servicio de transporte especial de pasajeros de la ciudad de Cartagena.	
Pregunta	Objetivo	Instrumento
¿Cuál es la clasificación de los activos intangibles más relevante en las empresas del sector de transporte terrestre?	Identificar los activos intangibles más comunes de las empresas del sector, que son susceptibles de valoración.	Análisis y evaluación de información y datos a través de método de valoración
¿Cuáles son las variables financieras claves para realizar valoración de la empresa de transporte de servicio especial de pasajeros en la ciudad de Cartagena de Indias, de acuerdo a los métodos de valoración de intangible?	Determinar el valor técnico-contable de los Intangibles más comunes de las empresas del sector transporte especial de pasajeros. (Cuales son los intangibles que tipifican el sector transporte especial)	Estados e indicadores financieros clasificados seleccionados de acuerdo a sus características
¿En cuánto se valoran los activos intangibles de las empresas de Transporte de Servicio Especial de Pasajeros en la Ciudad de Cartagena de Indias?	Establecer variables financieras que permitan identificar la situación interna para efectuar la valoración de las empresas.	Selección método que se ajuste a las necesidades de valoración pertinencia de acuerdo a las características de los activos financieros (intangibles). Para determinar la valoración de las

		empresas con la escogencia del método de valoración más indicado.
--	--	---

Fuentes: Elaboración propia con base en Hernández 2017

Para obtener los datos necesarios se hará uso de un instrumento de recolección de información conocido como encuesta, además, se utilizará una base de datos de la cámara de comercio de Cartagena.

RESULTADOS.

El intangible es un tema sobre el cual ha crecido el interés en los últimos años para las empresas, aún más en aquellas donde sus beneficios son resultado principalmente de la calidad e innovación del servicio. En este sentido, Bontis (1998) afirma que el capital intelectual ha sido considerado por muchos, pero formalmente valorado por pocos.

De esta forma, las empresas al identificar que las herramientas contables de las que disponían no eran suficiente para la determinación del valor de sus intangibles y al reconocer la importancia del capital intelectual, nace la necesidad de crear modelos que le permitan a las mismas medir su valor incorporando los activos no contables a fin de conocer su estado actual y determinar los factores de éxito que son precisos para maximizar su capacidad de crear valor sostenible persiguiendo su visión de negocio.

Una de las herramientas que están contribuyendo a mejorar la estimación del verdadero valor de las organizaciones es el modelo navegador Skandia, ya que este modelo permite calcular el verdadero valor que posee la empresa, teniendo en cuenta el intangible, es decir, es el desarrollo de los factores cualitativos y su forma de llevarlas a un análisis cuantitativo.

En el diagnóstico se conocieron aspectos importantes y vitales para la ejecución de la investigación, ya que mediante la observación y la aplicación de encuestas se obtuvo información útil para la identificación del valor de los intangibles en el servicio de transporte terrestre especial de pasajeros, con el fin de orientar y dar un rumbo estratégico respecto a inversiones futuras que pueden resultar en sinergia valiosas y en un mayor retorno de flujos futuros.

Para realizar un diagnóstico sobre valoración del intangible en el servicio de transporte terrestre especial de pasajeros, se aplicó un instrumento que fue la encuesta a 6 empresas del sector de transporte especial de pasajeros, en donde se indagaron aspectos como: Cuánto es su capacidad transportadora, Número de vehículos propios, implementación de sistemas integrados de gestión, implementación de Sistema de gestión de la calidad ISO 9001, implementación de Sistema de gestión Ambiental ISO 14001, implementación de Sistema OHSAS ISO 18001, implementación Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST, implementación Norma Técnica Sectorial NTS - TS 005, implementación Norma Técnica Sectorial NTS-AV 009, ejecución de contratos con el estado e inscripción ante el RUP, entre otros aspectos claves para la determinación de la valoración de los intangibles mediante el modelo Navegador Skandia.

Así mismo se pretendía y era necesario indagar aspecto del capital humano tales como: edad, tiempo de labor en la empresa, nivel de motivación, nivel de liderazgo, entre otros aspectos que se nos fue imposible indagar, teniendo en cuenta la situación actual del covid -19, que no permitió realizar las visitas pertinentes y por medio telefónico y/o mail está información no fue suministrada incluso parte de la población encuestada se mostraba incrédula al darnos este tipo de información.

A continuación, se exponen los resultados obtenidos a partir de la ejecución y aplicación de las encuestas.

Tabla 6 Información administrativa y contable de las empresas

	TRANSPOR TES KEMUEL S.A.S.	TRANSPOR TES TRANSCOL OMBIA S.A.S.	CONEXIÓN SPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHITRANS S.A.	HB Y CIA LMTDA	CARMONA RODRIGUEZ
FECHA DE MATRICULA	13/06/2016	26/07/2011	27/11/2012	14/03/1995	12/07/1984	21/12/1993
ANTIGÜEDAD EN AÑOS	5	10	8	26	37	27
NUMERO ESTABLECIMIENTOS REGISTRADOS	1	1	1	2	2	1
NUMERO EMPLEADOS REPORTADOS	2	8	1	133	144	3
ACTIVO CORRIENTE	305.745.118	1.446.779.688	22.225	1.332.166.624	4.509.305.687	476.734.686
ACTIVO NO CORRIENTE	468.634.522	282.963.200	28.300.116	375.969.930	9.642.797.675	360.797.061
ACTIVO TOTAL	774.379.640	1.729.742.888	28.322.341	1.708.136.554	14.152.103.362	837.531.747
PASIVO CORRIENTE	38.463.909	568.149.647	52.306.170	1.261.343.186	994.519.900	135.167.588
PASIVO NO CORRIENTE	-	285.948.000	-	7.256.677	2.638.314.634	206.325.675
PASIVO TOTAL	38.463.909	854.097.647	52.306.170	1.268.599.863	3.632.834.534	341.493.263
PATRIMONIO NETO	735.915.731	875.645.241	- 23.983.829	439.536.691	10.519.268.828	496.038.484
PASIVO + PATRIMONIO	774.379.640	1.729.742.888	28.322.341	1.708.136.554	14.152.103.362	837.531.747
INGRESOS ACTIVIDAD ORDINARIA	257.301.080	5.105.555.000	69.903.772	2.822.631.936	15.084.181.431	1.379.095.022
OTROS INGRESOS	86.894.600	-	1.264.728	68.855.772	1.239.669	5.744.667
COSTO DE VENTAS	112.744.902	3.858.490.816	12.640.673	1.413.131.674	5.345.352.000	842.074.142
GASTOS OPERACIONALES	114.678.327	801.118.753	41.472.987	1.261.849.727	7.289.332.227	274.763.001
OTROS GASTOS	91.045.600	40.801.330	1.185.208	114.410.360	101.234.881	165.587.988
GASTOS POR IMPUESTOS	9.664.865	133.698.000	-	49.966.848	-	54.096.000
UTILIDAD / PERDIDA OPERACIONAL	29.287.471	405.144.101	14.604.903	171.202.969	2.449.497.204	537.020.880
RESULTADO DEL PERIODO	19.622.606	271.446.101	14.604.903	52.129.098	2.349.501.992	48.318.558
CAPITAL NACIONAL	100	100	-	-	100	100
CAPITAL PUBLICO NACIONAL	-	-	-	-	-	-
CAPITAL PRIVADO NACIONAL	100	100	100	100	100	100
CAPITAL EXTRANJERO	-	-	-	-	-	-
CAPITAL PUBLICO EXTRANJERO	-	-	-	-	-	-
CAPITAL PRIVADO EXTRANJERO	-	-	-	-	-	-
CAPITAL AUTORIZADO	650.000.000	325.000.000	500.000.000	1.501.000.000	-	9.000.000

	TRANSPORTES KEMUEL S.A.S.	TRANSPORTES TRANSCOL OMBIA S.A.S.	CONEXIÓN ESPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHITRANS S.A.	HB Y CIA LMTDA	CARMONA RODRIGUEZ
CAPITAL SUSCRITO	650.000.000	325.000.000	340.000.000	675.019.000	-	9.000.000
CAPITAL PAGADO	650.000.000	325.000.000	340.000.000	675.019.000	-	9.000.000
CAPITAL SOCIAL	-	-	-	-	186.000.000	-
NÚMERO DE CLIENTES	6	1	8	NO INFORMÓ	6	NO INFORMÓ
NÚMERO DE VISITAS A CLIENTES	2	20	3	1	1	1
NÚMERO DE EMPLEADOS ATENCIÓN AL CLIENTE	3	2	5	2	2	1
NÚMERO DE COMPUTADORES ÁREA ADMITIVA.	5	2	2	2	4	5

Tabla 7 Intangibles en las empresas de servicio de transporte especial de pasajeros

PREGUNTAS	TRANSPORTES KEMUEL S.A.S.	TRANSPORTES TRANSCOL OMBIA S.A.S.	CONEXIÓN ESPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHITRANS S.A.	HB Y CIA LMTDA	CARMONA RODRIGUEZ
Cuánto software posee la empresa	5	2	2	1	2	2
Posee Resolución habilitación de transporte	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Cuánto es su capacidad transportadora	20	100	15	70	170	NO INFORMÓ
Número de vehículos propios	10	9	2	15	50	NO INFORMÓ
¿Ha implementado sistemas integrados de gestión?	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Posee Sistema de gestión de la calidad ISO 9001	SI	SI	NO	NO	SI	SI
Posee Sistema de gestión Ambiental ISO 14001	SI	SI	NO	NO	SI	EN TRÁMITE
Posee Sistema OHSAS ISO 18001	SI	SI	NO	NO	SI	EN TRÁMITE
Posee Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST	SI	SI	NO	SI	SI	EN TRÁMITE
Aplica la Norma Técnica Sectorial NTS -TS 005	SI	NO SABE	NO	NO	NO SABE	NO
Aplica la Norma Técnica Sectorial NTS-AV 009	SI	NO SABE	NO	NO	NO SABE	NO
¿Ha ejecutado contratos con el estado?	SI	NO	NO	NO SABE	SI	NO
¿Se encuentra inscrito actualmente en el RUP?	SI	SI	NO	NO	SI	NO

Tomando como base la información obtenida en las encuestas aplicadas y la información contable de las empresas que está relacionada anteriormente, se procedió a realizar una valoración porcentual de los datos para la aplicación del método Skandia, a continuación:

Tabla 8 Valoración porcentual del intangible no contable.

VALORACIÓN INTANGIBLES NO CONTABLES	%	TRANSPORTES KEMUEL S.A.S.	TRANSPORTES TRANSCOLOMBIA S.A.S.	CONEXIÓN SPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHICULOS S.A.	HB Y CIA LIMTD A	CARMO NA RODRIGUEZ
	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
Posee Resolución habilitación de transporte	20%	4,0%	20,0%	3,0%	14,0%	10,0%	NA
Cuánto es su capacidad transportadora	5%	2,0%	4,5%	1,0%	2,0%	2,9%	NA
Número de vehículos propios	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
¿Ha implementado sistemas integrados de gestión?	10%	10%	10%	0%	0%	10%	10%
Posee Sistema de gestión de la calidad ISO 9001	10%	10%	10%	0%	0%	10%	0%
Posee Sistema de gestión Ambiental ISO 14001	5%	5%	5%	0%	5%	5%	0%
Posee Sistema OHSAS ISO 18001	15%	15%	15%	0%	15%	15%	0%
Posee Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST	2,5%	2,50%	0	0	0	0	0
Aplica la Norma Técnica Sectorial NTS - TS 005	2,5%	2,50%	0%	0%	0%	0%	0%
Aplica la Norma Técnica Sectorial NTS-AV 009	2,5%	2,50%	0%	0%	0%	2,50%	0%
¿Ha ejecutado contratos con el estado?	5%	5%	5%	0%	0%	5%	0%
Se encuentra inscrito actualmente en el RUP	100%	81%	92%	26%	58%	82%	32%

Los activos intangibles son parte importante de la estructura contable de una empresa, por tal motivo, su determinación y reconocimiento se hace necesario para tener una visión clara, concreta y real de la situación financiera de la misma. En primera instancia, se puede afirmar que según la NIC 38 los activos intangibles deben cumplir con criterios como el reconocimiento y la identificabilidad, es decir, que los beneficios futuros que éstos generen fluyan a la entidad, que el costo de los mismos sea medible de una forma confiable y que sean separables, en otras palabras, que sea susceptible de ser separado, vendido, cedido, arrendado, etc. Actualmente, las empresas de servicio de transporte terrestre especial de pasajeros, poseen una cantidad considerable de activos intangibles de los cuales sólo discrimina en su Balance General las Licencias, por tal motivo a continuación se relacionarán los activos intangibles más representativos de estas empresas.

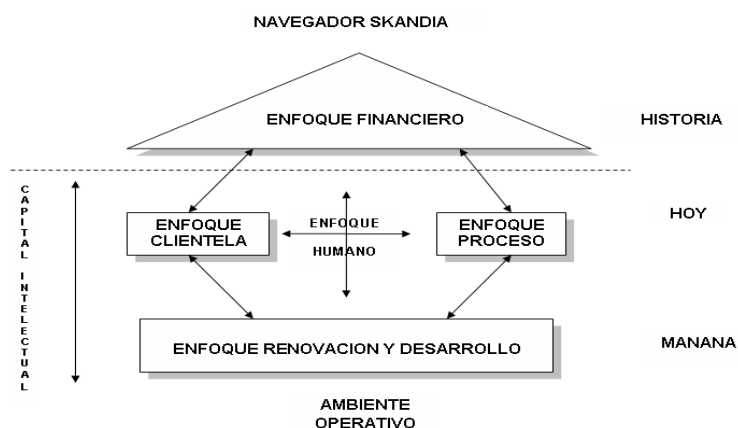
Tabla 9 Reconocimiento contable del intangible.

ACTIVOS INTANGIBLES	RECONOCIDOS CONTABLEMENTE	
	INTANGIBLE IDENTIFICABLE	INTANGIBLE NO IDENTIFICABLE
Resolución habilitación de transporte	x	x
¿Sistemas integrados de gestión?	x	x
Sistema de gestión de la calidad ISO 9001	x	x
Sistema de gestión Ambiental ISO 14001	x	x
Sistema OHSAS ISO 18001	x	x
Posee Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST	x	x
Norma Técnica Sectorial NTS -TS 005	x	x

De lo anterior se puede concluir que la clasificación de los activos intangibles que posee una empresa de acuerdo a la NIC 38 depende estrictamente de sus características, es decir, éstos deben cumplir con los principios básicos de reconocimiento e identifica vialidad, de tal manera, que al ser objeto de mediciones subjetivas, carecer de separabilidad y no representar beneficios futuros para la empresa hace que éstos no puedan ser reconocidos contablemente y por ende no puedan discriminarse en los estados financieros. Los activos intangibles de nuestra población, sin duda poseen un valor monetario significativo y aumentan el valor de la empresa, sin embargo, algunos de éstos no se ajustan a la norma debido a que son generados internamente por la empresa y no cumplen cabalmente con lo establecido en la norma.

La aplicación del Modelo Navegador Skandia apuntó a la medición y valoración de dichos activos. A continuación, se relacionan los cinco enfoques establecidos por el modelo Navegador Skandia y ajustado a la realidad de la empresa:

Ilustración 1. Enfoques modelo Navegador Skandia.



En la figura, se clasifican cada uno de los indicadores pertenecientes a los diferentes enfoques del modelo Navegador Skandia; con esto se busca dar a conocer la forma como se encuentra integrado el esquema del modelo ajustado a la realidad de nuestras empresas encuestadas, indicadores que se tienen en cuenta para la medición y valoración de los intangibles y la importancia de los mismos en el desarrollo organizacional. A continuación, se mostrarán los diferentes enfoques del modelo Navegador Skandia y cada uno de los indicadores que los integran. Los datos relacionados en cada uno de los enfoques fueron extraídos de los estados Financieros del periodo 2019.

Tabla 10 Enfoque financiero.

INDICADORES ENFOQUE FINANCIERO	TRANSPORTES KEMUEL S.A.S.	TRANSPORTES TRANSCOLOMBIA S.A.S.	CONEXIÓN SPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHITRANS S.A.	HB Y CIA LMTDA	CARMONA RODRIGUEZ
ACTIVOS FIJOS (\$)	468.634.522	282.963.200	28.300.116	375.969.930	9.642.797.675	360.797.061
ACTIVOS FIJOS/	234.317.261	35.370.400	28.300.116	2.826.842	66.963.873	120.265.687

EMPLEADOS (\$)						
INGRESOS OPERACIONALES (\$)	257.301.080	5.105.555.000	69.903.772	2.822.631.936	15.084.181.431	1.379.095.022
INGRESOS/EMPLEADOS (\$)	128.650.540	638.194.375	69.903.772	21.222.797	104.751.260	459.698.341

Fuente: Elaboración propia a partir del modelo Navegador Skandia.

El enfoque financiero integra el pasado de la empresa en un momento determinado (Balance general). Este es el más común en el área de negocios pues es el más fácil de identificar y calcular. Algunos de los valores anteriores se calcularon con base al número de empleados.

Tabla 11 Enfoque clientela.

INDICADORES ENFOQUE CLIENTELA	TRANSPORTES KEMUEL S.A.S.	TRANSPORTES TRANSCOLOMBIA S.A.S.	CONEXIÓN SPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHITRANS S.A.	HB Y CIA LMTDA	CARMONA RODRIGUEZ
NÚMERO DE CLIENTE (#)	6	1	8	NO INFORMÓ	6	NO INFORMÓ
VENTAS ANUALES/CLIENTES (\$)	143.545.707	1.729.742.888	3.698.384	NA	2.358.890.505	NA
PROMEDIO DE LA RELACIÓN CON EL USUARIO (#)	8	80	12	4	4	4
VISITAS DEL USUARIO A LA EMPRESA AL AÑO (#)	96	960	144	48	48	48
USUARIOS/EMPLEADOS (#)	3,0	0,1	8,0	NA	0,0	NA
EMPLEADOS DEDICADOS A LA ATENCIÓN (#)	3	2	5	2	2	1

Fuente: Elaboración propia a partir del modelo Navegador Skandia.

El enfoque clientela representa el presente y las actividades de la compañía orientadas a la relación con sus clientes.

Tabla 12 Enfoque proceso.

INDICADORES DE ENFOQUE PROCESO	TRANSPORTES KEMUEL S.A.S.	TRANSPORTES TRANSCOLOMBIA S.A.S.	CONEXIÓN SPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHITRANS S.A.	HB Y CIA LMTDA	CARMONA RODRIGUEZ
GASTOS ADMINISTRATIVOS/ACTIVOS TOTALES (%)	14,8%	46,3%	146,4%	73,9%	51,5%	32,8%
GASTOS ADMINISTRATIVOS/INGRESOS TOTALES (%)	33,3%	15,7%	58,3%	43,6%	48,3%	19,8%
COMPUTADORES PERSONALES/EMPLEADOS (#)	2,5	0,3	2,0	0,0	0,0	1,7
GASTOS ADMINISTRATIVOS/EMPLEADOS (\$)	57.339.164	100.139.844	41.472.987	9.487.592	50.620.363	91.587.667

Fuente: Elaboración propia a partir del modelo Navegador Skandia.

El enfoque proceso está integrado por todas aquellas actividades que la empresa realiza en su giro ordinario para lograr su objeto social.

Valoración ponderada de intangibles.

Para calcular el valor de los intangibles fue de vital importancia valorizar el capital humano y realizar la ponderación de los intangibles de forma porcentual, ya que el capital humano multiplicado por la ponderación porcentual del mismo le da el valor contable de los mismos, el cual se suma al patrimonio dándonos la valoración real de cada una de las empresas analizadas.

A continuación, se evidencia la aplicación del método para tal fin:

Tabla 13 Valoración del intangible por empresa.

PORCENTAJE INTANGIBLES NO CONTABLE	81%	92%	26%	58%	82%	0%
VALORACIÓN PONDERADA INTANGIBLES	TRANSPORTE S KEMUEL S.A.S.	TRANSPORTES TRANSCOLOMBIA S.A.S.	CONEXIÓN SPECIAL SERVICE S.A.S.	VEHITRANS S.A.	HB Y CIA LMTDA	CARMONA RODRIGUEZ
ACTIVOS FIJOS (\$)	468.634.522	282.963.200	28.300.116	375.969.930	9.642.797.675	360.797.061
ACTIVOS FIJOS/ EMPLEADOS (\$)	234.317.261	35.370.400	28.300.116	2.826.842	66.963.873	120.265.687
INGRESOS/EMPLEADOS (\$)	128.650.540	638.194.375	69.903.772	21.222.797	104.751.260	459.698.341
VENTAS ANUALES/CLIENTES (\$)	143.545.707	1.729.742.888	3.698.384	-	2.358.890.505	-
GASTOS ADMINISTRATIVOS/EMPLEADOS (\$)	57.339.164	100.139.844	41.472.987	9.487.592	50.620.363	91.587.667
TOTAL, CAPITAL HUMANO	1.032.487.193	2.786.410.707	171.675.375	409.507.160	12.224.023.676	1.032.348.756
GASTOS ADMINISTRATIVOS/ACTIVOS TOTALES (%)	14,8%	46,3%	146,4%	73,9%	51,5%	32,8%
GASTOS ADMINISTRATIVOS/INGRESOS TOTALES (%)	33,3%	15,7%	58,3%	43,6%	48,3%	19,8%
PORCENTAJE INTANGIBLES NO CONTABLE TOTAL	1,29	1,54	2,31	1,76	1,82	0,0%
PONDERADO INTANGIBLES	42,88%	51,17%	76,90%	58,50%	60,74%	0,00%
VALORACIÓN INTANGIBLES	442.685.176	1.425.764.056	132.022.035	239.579.487	7.425.174.940	-
TOTAL, PATRIMONIO	774.379.640	1.729.742.888	28.322.341	1.708.136.554	14.152.103.362	837.531.747
VALOR DE LA EMPRESA	1.217.064.816	3.155.506.944	160.344.376	1.947.716.041	21.577.278.302	837.531.747

De lo anterior se pudo deducir que a pesar de las falencias que, presentadas en la investigación, la valoración de las empresas analizadas, tienen un valor considerable el cual aumenta el valor de la empresa en el mercado, proporcionando a la empresa oportunidades en cuanto al reconocimiento y prestigio.

CONCLUSIONES.

La importancia de los intangibles y su medición para determinar el valor de las empresas se convierte en uno de los objetivos futuros en el ámbito contable de las organizaciones, por tal motivo, la presente investigación estuvo enfocada en la aplicación del modelo navegador Skandia, con el fin de conocer el valor real de los intangibles en las empresas de servicio de transporte terrestre especial, al mismo tiempo, se hizo una identificación de los activos intangibles de la asociación donde se pudo conocer la clasificación de los mismos y su reconocimiento en la contabilidad de la misma.

Se encontró que las empresas de este sector no discriminan en sus estados financieros sus activos intangibles, los cuales aumentan el valor de la empresa en el mercado.

Finalmente, se aplicó el modelo y con esto se logró conocer el valor de estos intangibles que son de vital importancia en el óptimo funcionamiento de la empresa.

Los activos intangibles son de gran importancia a la hora de medir todo aquello que no puede ser medido físicamente, estos valoran la facilidad de las empresas para crear e innovar, por lo tanto no se debe omitir este activo a la hora de medir el valor del ente ya que resulta de suma importancia el factor intelectual de una empresa, su capacidad de organización para generar valor, no destruirlo, y continuar en el mercado; por tal motivo, la presente investigación estuvo enfocada en la aplicación del modelo navegador Skandia, con el fin de conocer el valor real del capital intelectual de las empresas de servicio de transporte especial de pasajeros de la ciudad de Cartagena.

Este método de valoración navegador Skandia utiliza 5 Enfoques para su ejecución, antes mencionados, y al momento de ejecutar esta metodología de valoración del capital intelectual de las empresas, solo nos inspiramos en 3 de ellos, como lo es el enfoque financiero, en el cual nos basamos en los datos que se pudieron obtener mediante las encuestas realizadas por vía telefónica, como lo son el número de empleados de la empresa, total de activos fijos reportados en los estados financieros y total de ingresos operacionales; En el enfoque de clientes, estudiamos la relación que existe entre la empresa y el cliente utilizando datos como número total de clientes, total de ventas anuales, número de visitas a clientes, visitas de clientes a la empresa anualmente y número de empleados en la atención al cliente y por último realizamos el estudio en el enfoque de procesos, en el que estudiamos el papel de la tecnología como herramienta para sostener la creación de valor utilizando datos como total de Gastos administrativos, activos totales, ingresos totales, Computadores por empleados y Gastos en tecnología.

Solo se pudo abarcar estos tres enfoques puesto que la ciudad de Cartagena, se encontraba en emergencia de salud pública de preocupación internacional, la cual fue declarada como pandemia el 11 de marzo del 2020, y esto ocasionó distanciamiento social, por el cual la comunicación se dificultó y fue casi que imposible lograr realizar todas las encuestas planeadas para el estudio, incluso parte de la población encuestada se mostraba incrédula al darnos este tipo de información.

Tomando como base la información obtenida en las encuestas aplicadas se procedió a realizar la aplicación de los indicadores del modelo Navigator Skandia, y se obtuvo una valoración promedio de Capital Intelectual equivalente al 58,71% del total del capital humano de cada uno de las empresas valoradas. Lo que significa que su valor ascendió en un 58,71% por su capital intelectual.

También pudimos evidenciar que el 100% de las empresas valoradas, cuentan con resolución de habilitación de transporte, y es lógico ya que este intangible es de vital importancia para las empresas de servicio de transporte terrestre especial de pasajeros puesto que genera valor agregado, y es un activo intangible que genera flujos futuros.

Teniendo en cuenta el impacto positivo que genera la valoración del intangible en las organizaciones se sugiere a las empresas incorporar el valor del intangible en los estados financieros futuros con el objetivo de aumentar el valor de la empresa en el mercado.

Por su parte las organizaciones deberían seguir invirtiendo en el capital intelectual que las diferencie de las otras organizaciones, en relación a sus procesos, capital humano y forma como se relacionan

con los clientes y la calidad del servicio prestado, esto les brindara una ventaja competitiva que les permitirá seguir expandiéndose para permanecer en el mercado.

Aunque las normas contables colombianas aun no cuenten con una legislación específica para el tratamiento del intangible, es necesario que en la actualidad los profesionales se especialicen en dicha área o elementos intangibles para lograr una mayor eficacia en la información contable.

Dado que la medición del capital intelectual involucra la relación de ciertos índices, es recomendable identificarlos y ponerlos en práctica de tal manera que mejoren el control de las operaciones a fin de brindar una mejor calidad del servicio.

BIBLIOGRAFIA.

- Aznar, J. (2016). Valoración de empresas. Ardiles. Obtenido de <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/67718/PDF-Cayo%3BAznar%3BCevallos%20-%20Valoraci%C3%B3n%20de%20empresas.%20M%C3%A9todos%20y%20casos%20pr%C3%A1cticos%20para%20peque%C3%B1as%20y%20medianas%20....pdf?sequence=1>
- Bejarano, L., & Montañez, A. (2019). Planeación tributaria con el fin de minimizar el impacto de la reforma tributaria en el impuesto de renta y complementarios en “la empresa” para el año 2019. *Revista Uniagustiniana*, 71.
- Bellver, J. A. (2018). Valoración de intangibles marcas y patentes. Métodos y casos prácticos. Obtenido de <https://institutedevaluacion.com/wp-content/uploads/2018/06/6378.pdf>
- Cadena, L. K. (2018). VALORACIÓN POR FLUJO DE CAJA DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE POPAYÁN. *UNIVERSIDAD EAFIT*.
- Canales, F. D. (1994). Metodología de la investigación.
- Cartagena como vamos. (2017). INFORME CALIDAD DE VIDA. Obtenido de <http://www.cartagenacomovamos.org/nuevo/wp-content/uploads/2014/11/Presentacion-Calidad-de-Vida-2017-FINAL.pdf>
- Castaño, C. (2015). El proceso de valoración de intangibles a partir del método del costo: un caso de estudio para el Know How. Obtenido de <https://pdfs.semanticscholar.org/947c/20ce6acdb0f034390079dbf10f9a84f60f1d.pdf>
- Cazau, P. (2006). Introducción a la investigación en ciencias sociales. Obtenido de <http://alcazaba.unex.es/asg/400758/MATERIALES/INTRODUCCI%C3%93N%20A%20LA%20INVESTIGACI%C3%93N%20EN%20CC.SS..pdf>
- DANE. (2019). *Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros. Boletín informativo*. Bogotá. Obtenido de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol_transp_Iltrim19.pdf
- Fábrega, J. (2018). Introducción a los métodos de valoración de empresas. Obtenido de https://accid.org/wp-content/uploads/2018/10/Introduccion_a_los_metodos_de_valoración_de_empresas._Jordi_Fabregat.pdf
- Fernández, P. (2008). Métodos de valoración de empresas. *IESE Business Schools*. Obtenido de <https://media.iese.edu/research/pdfs/DI-0771.pdf>
- García, J. (2004). Estudios descriptivos. *Nure investigaciones*. Obtenido de <http://webpersonal.uma.es/~jmpaez/websci/BLOQUEIII/DocbIII/Estudios%20descriptivos.pdf>
- González, J. (2010). Modelos de Capital Intelectual y sus indicadores en la universidad pública. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/cuadm/n43/n43a9.pdf>
- Hernández, R. (2017). Metodología de la investigación. *Mc Graw Hill*. Obtenido de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

- J, D. p. (2009). *De Paz Gavidia Valoración de Empresas y Activos*. Ciudad de El Salvador, El Salvador, Centro América.
- Jiménez, R. (1998). METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN ELEMENTOS BÁSICOS PARA LA INVESTIGACIÓN CLÍNICA. *Editorial Ciencias Médicas, La Habana*. Obtenido de http://www.sld.cu/galerias/pdf/sitios/bioestadistica/metodologia_de_la_investigacion_1998.pdf
- Mejía, D. Y., y Pérez, E. (2013). Aplicación de indicadores para medir el capital intelectual en un centro de investigación empleando el modelo Skandia.
- Mendoza, R. (2006). Investigación cualitativa y cuantitativa - Diferencias y limitaciones. *Proyecto de grado*. Obtenido de <https://proyectointegrado11.files.wordpress.com/2015/05/investigacion-cualitativa-y-cuantitativa.pdf>
- Mesa, G. S. (2012). Medición de los activos intangibles, retos y desafíos. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-14722012000200002
- Monje, C. (2011). Metodología de investigación cuantitativa y cualitativa. *Universidad Surcolombiana*. Obtenido de <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Moretini, M. (2010). Valuación de Activos Intangibles en torno a los objetivos de los Estados Contables: Una propuesta de Cambio... *Revista FACES – Universidad Nacional de Mar del Plata*, 34.
- Muñoz, G. (2014). DE LA CREACIÓN DE VALOR Y SUS APLICACIONES: EL EVA, MVA, BSC, CASH FLOWS Y OTROS INDICADORES. *Universidad ICESI*. Obtenido de https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/77405/1/creacion_valor_aplicaciones.pdf
- Murillo, J. (2004). Metodología de Investigación Avanzada. Obtenido de http://www.uca.edu.sv/mcp/media/archivo/f53e86_entrevistapdfcopy.pdf
- Osma, L. (2018). GEOGRAFÍA DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA Y PASAJEROS EN CARTAGENA. *Universidad Buenaventura*. Obtenido de http://45.5.172.45/bitstream/10819/7233/1/Geograf%C3%ADa%20del%20transporte%20terrestre_Liliany%20Osma%20C_2018.pdf
- Pareja, G. (2003). Valoración de intangibles. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/4831252_Valoración_de_intangibles
- Parra, A. (2013). Valoración de empresas: métodos de valoración1 business valuations: valuation methods. Obtenido de file:///C:/Users/hp/Downloads/44-Texto%20del%20art%C3%ADculo-678-1-10-20140917%20(2).pdf
- Ramírez Molinares, C. (2012). La creación de valor de las empresas: El Valor Económico Agregado - EVA y el valor de mercado agregado - MVA en una empresa Metalmecánica en Cartagena. . . *Revista Saber, Ciencia y Libertad*
- Ramírez, F., & Ortega, J. (2015). Repositorio Universidad Libre. *Universidad libre*. ¿Obtenido de <https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/11507/TESIS%20DE%20INVESTIGACI%C3%93N%20%20%C3%9ALTIMA%20VERSI%C3%93N.pdf? s>
- Rodríguez, Ó. (2018). Conocimiento y herramientas básicas para investigación científica. *Universidad Manuela Beltrán*. Obtenido de <https://umb.edu.co/bucaramanga/descargas/investigacion/documentos-de-trabajo/WKP-conocimientos-herramientas-investigacion-universidad-manuela-beltran.pdf>
- Sarmiento, G. (2011). Analisis de los intangibles como recursos estratégicos. Obtenido de <https://hera.ugr.es/tesisugr/20014740.pdf>
- Sarur, M. (2013). La importancia del capital intelectual en las Organizaciones. *Ciencia Administrativa*. Obtenido de <https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/05CA201301.pdf>