

**Análisis de evaluación de riesgos según la NIA 315 para la planificación y ejecución
de auditorías en el sector de transporte de carga**

Corporación Universitaria Remington

Ciencias Contables

Contaduría Pública

Andrea Orozco Hurtado¹

Mardinson Hernández Arango²

Sandra Milena Cárdenas Mora³

John Edison Amórtegui Granada⁴

Opción de Trabajo de grado Seminario

2024

¹ Estudiante de contaduría pública de noveno semestre, Uniremington sede Pereira. E-mail: andrea.orozco.0482@miremington.edu.co

² Estudiante de contaduría pública de noveno semestre, Uniremington sede Pereira. E-mail: mardison.hernandez.3905@miremington.edu.co

³ Asesora temática seminario NIAS, Uniremington sede Pereira E-mail: sandra.cardenas@uniremington.edu.co

⁴ Asesor metodológico seminario NIAS, Uniremington sede Pereira E-mail: John.amortegui@uniremington.edu.co

Dedicatoria

Este trabajo de grado lo dedico primordialmente a Dios por ser mi guía, mi fortaleza y fiel compañía en todo este proceso educativo. A mis padres por brindarme su apoyo incondicional para poder llegar a esta instancia de mis estudios, gracias por su amor y dedicación al momento de orientarme por el buen camino.

Contenido

Resumen.....	4
Palabras clave.....	4
(Evaluación de riesgos - Normas Internacionales de Auditoría -NIA 315- Empresas de transporte de carga.).....	4
¿Cómo identificar y evaluar los riesgos de acuerdo con los procedimientos de planeación y ejecución según la NIA 315, dentro de empresas del sector transporte de carga?	5
Metodología de búsqueda de la información	6
1. Objetivo fundamental del auditor conforme a la NIA 315.	7
2. ¿Qué es un riesgo y cuáles son los tipos de riesgo que se pueden presentar?	7
3. Identificación de riesgos referente a la NIA 315, sector transporte de carga en Colombia.....	9
3.1 Registro Nacional de Despachos (RNDC).....	10
3.2 SICE-TAC Sistema de Información de Costos Eficientes.....	13
3.3 Problemática en los niveles de costos logísticos.....	14
Conclusiones.....	19
Bibliografía	19

Resumen

Colombia viene en el proceso de la globalización económica desde hace algunos años, la cual tiene como interés propiciar información comparable y de calidad entre las empresas, a causa de esto, se sugiere la implementación de las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) las cuales se convierten en un gran complemento para el seguimiento del correcto funcionamiento de los sistemas de control que ayudan a la competitividad de las organizaciones. Estas también brindan una orientación sobre la adecuada preparación de una auditoría, informando así el estado real de la empresa y sus riesgos potenciales. Para el desarrollo del siguiente informe, se tomará como elemento principal la NIA 315 Identificación y evaluación de los riesgos de incorrección material mediante la comprensión de la entidad y su entorno, aplicándose en las organizaciones prestadoras de servicio del sector transporte de carga. También se tomará la NIA 240 riesgo de fraude que se puede presentar en la entidad mencionada. Contiene una metodología descriptiva-cualitativa que, basado en la experiencia del sector, explica los procedimientos y aspectos que los auditores deben considerar para ejercer su encargo, así como sus responsabilidades y objetivos. Esto con el objetivo de evaluar e identificar posibles riesgos que puedan afectar el bienestar de la organización.

Palabras clave: Evaluación de Riesgos , Normas Internacionales de Auditoría -NIA 315, Empresas de Transporte de Carga.

Pregunta orientadora

En el sector del transporte de carga, las empresas enfrentan diversos riesgos que pueden impactar sus operaciones, desde la fluctuación de los precios del combustible y las regulaciones de transporte hasta las demandas de los clientes y la competencia del mercado. La Norma Internacional de Auditoría (NIA) 315, que trata sobre la identificación y evaluación de riesgos de error material, proporciona un marco estructurado para que los auditores comprendan la entidad y su entorno, incluyendo su control interno. Esto es particularmente relevante para las empresas de transporte de carga, donde las transacciones y operaciones complejas requieren una evaluación meticulosa para asegurar la precisión financiera y la eficiencia operativa. La aplicación de la NIA 315 en este sector implica un análisis detallado de los riesgos inherentes y de control, permitiendo a las empresas implementar estrategias efectivas para mitigar esos riesgos y asegurar una auditoría efectiva. Por lo anterior, se busca dar respuesta a la pregunta: ¿Cómo identificar y evaluar los riesgos de acuerdo con los procedimientos de planeación y ejecución según la NIA 315, dentro de empresas del sector transporte de carga?

Metodología de búsqueda de la información

Para la búsqueda de la información relacionada con las respuestas indicativas de este informe, se adoptó un enfoque cualitativo de acuerdo con las leyes y decretos del Ministerio de Transporte y el Gobierno, además, se utilizaron fuentes confiables de información como lo son ensayos, informes e investigaciones de diferentes instituciones educativas nacionales relacionadas con los procedimientos de planeación y ejecución según la NIA 315.

Sustentación teórica de la pregunta:

1. Objetivo fundamental del auditor conforme a la NIA 315.

Si bien, no es responsabilidad del auditor detectar fraudes, es el hecho de informar oportunamente sobre las debilidades en los procesos de control y los riesgos a los que puedan estar expuestos. De hecho, la norma está diseñada para permitir al auditor utilizar toda su información y hacer un mejor uso de sus habilidades y recursos, una vez conociendo el entorno de la empresa. Quien es responsable de identificar y prevenir fraudes es la administración de la entidad.

El objetivo del auditor es identificar y valorar los riesgos de incorrección material, debido a fraude o error, tanto en los estados financieros como en las afirmaciones, mediante el conocimiento de la entidad y de su entorno, incluido su control interno, con la finalidad de proporcionar una base para el diseño y la implementación de respuestas a los riesgos valorados de incorrección material. (IFAC Federación Internacional de Contadores, 2016, p. 3).

2. ¿Qué es un riesgo y cuáles son los tipos de riesgo que se pueden presentar?

Los riesgos se consideran hechos, circunstancias, acciones u omisiones significativas que pueden afectar negativamente a la capacidad de la empresa para alcanzar sus objetivos y cumplir sus funciones; también puede radicar de la mala gestión de las estrategias utilizadas en el pasado. Para prevenir y mitigar riesgos, la empresa debe tener un control interno contable bajo la dirección del gobierno corporativo. (Ortíz & Pradilla, 2017).

Con base a lo anterior, es necesario realizar una evaluación, comprender los posibles riesgos existentes en diversas áreas, encontrar un equilibrio en la regularidad,

recopilar toda la documentación necesaria y proporcionar toda la información de forma pertinente y clara, para construir una eficiencia basada en una correcta gestión.

Existen dos tipos de riesgo a considerar:

Riesgo inherente: “Se describe como una declaración sobre la susceptibilidad de ciertos tipos de transacción, saldo contable u otra revelación de información a una incorrección que pudiera ser material, ya sea individualmente o en combinación con otros errores” (Consejo Técnico de la Contaduría Pública CTCP, 2021). Dicha información puede dar lugar a errores significativos, que pueden ocurrir antes de realizar el respectivo control.

Riesgo de control: Se describe como un error, ya sea en el tipo de transacción, en saldos contables u otra información a revelar que son considerados materiales, los cuales no son prevenidos o detectados oportunamente por el sistema de control interno de la entidad. Este se puede medir según la probabilidad, ¿Qué tan probable puede ser que se genere el riesgo? y la magnitud, que evalúa el impacto.

Las (NIA) se centran específicamente en la auditoría de estados financieros; sin embargo, la NIA 315 enfatiza la importancia no sólo de obtener información financiera, sino también ampliar el enfoque e indagar sobre el entorno de la empresa, la adecuación del control interno y garantizar que todo está correctamente.

El desempeño del auditor tiene relación con la destreza que el demuestra al abordar diferentes panoramas y áreas de la empresa. Para llevar a cabo toda esta revisión, el experto debe tener la cualidad que caracteriza a los auditores y es el “escepticismo profesional”; este elemento es fundamental dentro del proceso de la auditoría.

El escepticismo está relacionado con la calidad de la auditoría, con el fraude, con el riesgo y la ética. “Actitud que implica una mentalidad inquisitiva, una especial atención a las circunstancias que pueden ser indicativas de posibles incorrecciones debidas a errores o fraudes y una valoración crítica de la evidencia de la auditoría” (International Auditing and Assurance Standards Board, 2020).

3. Identificación de riesgos referente a la NIA 315, sector transporte de carga en Colombia.

El sector del transporte juega un papel crucial en cualquier economía, ya que sirve como un enlace entre las diversas actividades sociales y económicas de la sociedad. En términos generales, su rendimiento está directamente relacionado con el desempeño económico del país. Es una herramienta fundamental para hacer que los productos lleguen a los consumidores, ya sean nacionales o internacionales.

Las empresas de este sector están reguladas por el Ministerio de Transporte, el cual se encarga de supervisar y establecer diferentes requisitos para el suministro de información a dicha entidad. El auditor debe tener muy presente la vinculación y las obligaciones que se tienen con este organismo regulador, también por el reciente acuerdo entre la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y el Ministerio de Transporte sobre la fiscalización de las empresas de transporte.

Para entrar en contexto, se mencionarán algunos requisitos los cuales se consideran los más relevantes que deben tener en cuenta las empresas de transporte, con base a la normatividad vigente del Ministerio de Transporte; y se describirán los procedimientos de evaluación de riesgos para cada requisito.

3.1 Registro Nacional de Despachos (RNDC)

Es el registro de las operaciones de despacho de carga a través de medios electrónicos. En esta actividad la empresa de transporte registra la carga que debe recoger en el remitente.

Están obligados a presentar dicha información todas las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, los generadores de carga y los propietarios de los vehículos transportadores de carga.

El Ministerio de Transporte de manera coordinada con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y Superintendencia de Puertos y Transporte, realizarán el monitoreo y acompañamiento con el fin de verificar aspectos tecnológicos y operativos relacionados con la herramienta RNDC, así como el esquema de control a cargo de las autoridades competentes. (Ministerio de Transporte, 2013).

Referente a lo anterior, se procederá a planificar la auditoría con base a la implementación del RNDC en la empresa de transporte, de acuerdo a los estándares de la NIA 315.

El conocimiento de la entidad (en lo sucesivo denominado “conocimiento de la entidad”) es un proceso continuo y dinámico. Recopilar, actualizar y analizar información durante todo el proceso de auditoría constituye un marco de referencia dentro del cual el auditor planifica la auditoría y aplica su juicio profesional a lo largo de ella. (IFAC Federación Internacional de Contadores, 2016, p. 9)

Planeación: La entidad debe implementar un software competente para toda la gestión de la logística, porque detrás de la simple presentación de documentos al RNDC, es fundamental la correcta elaboración de documentos conjuntos como lo son las remesas y el manifiesto de cargue. Se debe verificar que tanto la empresa de cargue como el generador de carga se encuentren registrados en el Portal del Registro Nacional de Carga, con el fin de que ambos puedan reportar la información correspondiente al pedido y despacho de mercancía.

Debe inspeccionar el procedimiento que están realizando los logísticos; ellos son el primer filtro para poder llevar a cabo un despacho y que no exista ningún contratiempo ni en carretera con el porte del manifiesto de carga, ni en los requerimientos del Ministerio de Transporte respecto al envío de información verídica de los fletes.

Comprobar que el manifiesto de cargue efectivamente se esté generando con el respectivo código QR; este se emite al Ministerio de Transporte y debe ser llevado por el conductor en el trayecto del viaje, ya que la policía puede inspeccionar en carretera la mercancía que se lleva, cersiorándose que la mercancía que se reportó al portal sea la misma que contenga el vehículo; así mismo, verificar el contenido de la información del manifiesto que cumpla con la estructura establecida por la Resolución 20223040045515 de 2.022.

Ejecución: Realizar una encuesta al líder de logística y los operarios logísticos con el objetivo de conocer el control que se está llevando a cabo con la realización y emisión de los documentos de despacho. Dentro de la misma encuesta, consultar acerca

de la eficiencia del Software logístico según la experiencia del área. Elaborar una debida revisión en el sistema acerca de la estructura del manifiesto y su contenido.

Es importante que la empresa tenga claro la tarifa de retención de ICA en cada municipio y que se esté ligado debidamente en el manifiesto de carga, al igual que la retención en la fuente. También debe contener toda la información del conductor, origen y destino del viaje, número de placa del vehículo, tenedor, número consecutivo de manifiesto y demás apartados expresos en la norma.

Identificación de riesgos: El primer error que puede presentarse es la omisión de información al Ministerio de Transporte. Según la información anterior, la entidad reguladora exige que toda la información de despachos sea emitida al portal electrónico, por ende, si la empresa no cuenta con un sistema óptimo para cumplir con dicha responsabilidad, podría manifestarse frente al Min Transporte que la entidad prestadora de servicio está omitiendo contenido operacional y allí podría evidenciarse el posible riesgo de una sanción.

En este caso se determina como sanción debido al beneficio económico que se hubiere obtenido para el infractor o para terceros, por la comisión de la infracción; es decir, se tomaría como un aprovechamiento de generar más despachos sin reportarlos al RNDC y así generar más ingresos.

Serán sancionados con multas equivalentes a cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes, los prestadores de servicio público de transporte que incurran en no suministrar la información que legalmente le sea solicitada por la autoridad competente (Congreso de la República de Colombia, 2003).

El segundo error que se puede presentar es que en varios software está la función de copiar y pegar un manifiesto de carga, esto se hace con el fin de agilizar el proceso del logístico. Sin embargo, existe un alto riesgo de errores en el valor del impuesto; por ejemplo: Manifiesto número 009911 con origen Medellín y destino Cartagena, el sistema utilizará el ICA de la ciudad de Medellín; si el logístico continua copiando y, coloca el mismo manifiesto para otra orden de carga con origen Manizales y no ha cambiado el origen pero si el destino; el sistema seguirá tomando el ICA de Medellín y allí ocurriría entonces el error que se podría convertir en material si no se realiza la debida revisión y control del área.

Como resultado de la evaluación de riesgos el auditor debe documentar y resaltar estos posibles riesgos para que la administración pueda continuar trabajando en pro del dictamen. Pues es importante que se cumpla con el principio la integridad, que depende de la claridad y equidad del registro de la transaccion y todas las aserciones relevantes que idealmente deban divulgarse, reflejándose todos los eventos y movimientos (Audit Brain Software Gestor de Auditorías, 2014).

3.2 SICE-TAC Sistema de Información de Costos Eficientes.

Relaciones económicas. Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y empresa de transporte, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los costos eficientes de operación. (Decreto 1079 de 2015, p. 174).

Planeación: el auditor debe tener presente la implementación de este decreto en la entidad prestadora de servicio y revisar el funcionamiento y parametrización del software, ya que el SICE-TAC es utilizado a través del Ministerio de Transporte como mecanismo para regular las tarifas de fletes en términos de métodos y requisitos para evitar posibles errores materiales sancionatorios.

Identificación de riesgos: de encontrarse responsables las empresas investigadas podría haberse expuesto a sanciones que van hasta los 700 smmlv (Congreso de la República , 1996). La superintendencia de Transporte debe de realizar una investigación previa y la entidad deberá garantizar el debido proceso y el derecho a su defensa.

3.3 Problemática en los niveles de costos logísticos.

En Colombia existen varios elementos claves en la cadena logística de la empresa que provocan un aumento significativo en los precios.

Entre ellos se encuentran variables importantes como lo son el consumo de combustible, que refleja cada vez más un alza en su precio, el mantenimiento de las llantas, y se presentan concurrentemente los tiempos muertos en carretera.

Alza de precios en el combustible: la causa principal “es la eliminación de los subsidios al combustible, lo que ha dado un aumento significativo en el costo por galón desde noviembre del año pasado y también las decisiones fiscales en el corto y mediano plazo” (Unisalle, 2023).

Costo de mantenimiento flota de transporte: este aspecto abarca el consumo de llantas que se ve afectado por terrenos defectuosos haciendo que se desgasten con mayor facilidad; aceite, lavada, engrase y reparaciones.

Es importante mencionar también los costos que se incurren en el transcurso del viaje como lo son peajes, hospedaje y alimentación.

Tiempos muertos en carretera: a causa de derrumbes, bloqueos en las vías, desvíos, demora en el turno del cargue o descargue y conductores no eficientes por la cantidad de paradas en un solo viaje.

Planeación: verificar si la empresa cuenta con un programa que les permita estimar los costos que se incurren en determinados trayectos, para poder comprobar los costos que el conductor legalizará y que no sean montos inexistentes o excedan los términos que se presupuestaron.

Es posible que los conductores no puedan encontrar una entidad que procese facturación electrónica o que sean no responsables de IVA; por lo tanto, es necesario evidenciar que se cumpla con la normatividad de la DIAN la implementación del Documento Soporte Electrónico, el cual soporta todos los gastos provenientes de los no obligados a expedir factura de venta o documento equivalente, cumpliendo con los requerimientos de la Resolución 000042 del 2020.

Revisar cuál es el sistema de monitoreo satelital que tiene la empresa y sus capacidades. ¿Por qué es importante conocerlo? Algunos sistemas pueden convertirse en elementos importantes a la hora de planificar y optimizar las estrategias de cada vehículo. Algunos determinan rutas precisas para reducir los costos de combustible, reducir el

tiempo de cada entrega y planificar adecuadamente la ruta de toda la flota de transporte. (Satrack, 2022)

Ejecución: el auditor debe solicitar los estados financieros comparativos de los años que considere relevantes, con el fin de evaluar específicamente el estado de los costos históricamente y poder identificar si se han incrementado o se han implementado alternativas para reducir el incremento de costos, y dicha información, compararla con las ventas obtenidas en estos periodos para determinar la liquidez de la empresa.

“La liquidez permite hacer frente a sus obligaciones corrientes, acceder a mayores líneas de crédito, realizar compras al contado y/o expandir su actividad económica para seguir creciendo” (Mantilla y Huanca, 2020).

Para la legalización de los gastos, el auditor debe acudir al archivo físico y digital rectificando si dentro de estos si se encuentran los RUT actualizados y activos; y que el documento soporte haya sido elaborado al vendedor o prestador del servicios.

El auditor debe examinar cuáles son los sistemas de control que están empleando en la organización al momento en que se presentan inconvenientes con la entrega de la mercancía, como lo son los desvíos, paros y demás situaciones que pueden afectar la calidad de la prestación del servicio.

Identificación de riesgos: El factor del incremento de costos puede radicar en una gran parte de los tiempos muertos en carretera. Cuando el conductor presenta inconvenientes en carretera ocasiona que deba gastar más en hospedajes, alimentación y gasolina; o si se opta por cambiar de ruta porque se presentó un paro o un derrumbe, pueden encontrarse con carreteras precarias y ocasionar daños en las llantas.

Si la empresa no cuenta con un buen proveedor tecnológico para la vigilancia satelital, no se estaría brindando un servicio eficiente, debido a que a los clientes se les debe reportar la trazabilidad del vehículo brindándoles confianza de que su mercancía va en camino sin ningún inconveniente.

Se puede presentar un error de control si la organización no cuenta con un buen desarrollo de controles internos en la operación logística, porque un mal proceso puede ocasionar errores materiales en la prestación del servicio como lo son: pérdida de clientes, sobrecostos, o costos innecesarios por controles excesivos o trabajo redundante, deficiencias en calidad, impactos negativos en la reputación de la organización.

Con base en la evaluación de riesgos el auditor puede hacer recomendaciones a la empresa esclareciendo los pasos a seguir para mejorar diferentes procesos, por ejemplo, referente al alto consumo de combustible es necesario tener en cuenta factores como la elección del vehículo correcto, la forma de manejo de los conductores, la influencia de la aerodinámica, debido a la menor resistencia al aire del vehículo lleva a un mayor número de Kilómetros por galón (Amaya y Mesa, 2012).

El auditor puede sugerir el uso de un Sistema de Gestión del Transporte (TMS, por sus siglas en inglés), que es una herramienta para gestionar la cadena de suministro de una organización. Estos sistemas recopilan y manejan datos de diversas actividades logísticas, lo que permite automatizar gran parte del proceso y así mejorar la eficiencia y el servicio.

Para realizar el proceso de auditoría, el profesional debe ser competente y tener conocimiento del sector, porque si no se encuentra familiarizado o actualizado con las

normas propuestas por el Ministerio de Transporte, el proceso de logística, el BASC, el SICETAC, entre otros; no tendrá suficiente criterio para emitir su juicio profesional.

Este informe presenta varios escenarios con el fin de que el lector a través de el, pueda tener conocimiento del sector transporte de carga en Colombia. Además, puede evidenciar cómo influye de manera positiva la auditoría frente a la identificación de posibles riesgos y cómo el auditor brinda posibles soluciones, importantes a considerar por la dirección de la organización.

Conclusiones.

Las entidades prestadoras de servicios tienen mecanismos particulares para el cumplimiento de sus metas y el compromiso con la aceleración económica. El auditor debe tener un conocimiento claro no sólo en las Normas Internacionales de Auditoría (NIAS), sino también de las obligaciones derivadas de la legislación colombiana, independientemente si las normas de auditoría son internacionales, los compromisos por parte del auditor van dirigidos al cumplimiento del negocio en marcha, promover la disminución de errores y el riesgo de un fraude. Hacer un trabajo de campo, realizando entrevista con los colaboradores de planta, y así podrá obtener mayor comprensión de cada proceso.

La Superintendencia de Transporte hace un acompañamiento. Las entidades de transporte se encuentran entre las empresas más vigiladas en Colombia debido a que tienen altas probabilidades de estar involucradas en actividades ilegales. Por lo tanto, es muy importante que las organizaciones cuenten con un auditor externo, que garantice que todos los procesos operativos, regulatorios y financieros se lleven a cabo de manera legal y eficiente.

Lista de referencias

- Audit Brain Software Gestor de Auditorías. (2014). *NIA 315: Identificación y valoración de los riesgos de incorrección material. Auditoría Externa*. Obtenido de <https://auditbrain.com/nia-315-identificacion-y-valoracion-de-los-riesgos-de-incorreccion-material/>
- Carranza, J. L., & Callasaca, B. H. (18 de Diciembre de 2020). *Cuentas por cobrar y liquidez en una empresa de servicios*. Obtenido de <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/SCIENDO/article/view/3194/pdf>
- Congreso de la República . (28 de Diciembre de 1996). *Secretaría de Senado*. Obtenido de Ley 0336 de 1996: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996.html#1
- Congreso de la República . (26 de Mayo de 2015). *Secretaría Senado*. Obtenido de Decreto 1079 de 2015: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=77889
- Congreso de la República de Colombia. (2003). *Decreto 3366 de 2003 "Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos"*.
- Consejo Técnico de la Contaduría Pública CTCP. (31 de Agosto de 2021). *Documento para discusión pública: Propuesta para la actualización de las Normas de Aseguramiento de Información y Servicios relacionados* . Obtenido de Anexo 5 NIA 315 (revisada 2019) Identificación y Valoración del Riesgo de Incorrección Material: <https://www.ctcp.gov.co/proyectos/aseguramiento-revisoria-fiscal/documentos-discusion-publica/normas-y-enmiendas-emitidas-por-el-iaasb-durante-l/anexo-5-nia-315-revisada-2019-identificacion-y-val>
- IFAC Federación Internacional de Contadores. (2016). *NIA 315 Identificación y evaluación de los riesgos de incorrección material a través de la comprensión de la entidad y su entorno*. Recuperado el 07 de julio de 2024, de <https://www.aplicaciones-mcit.gov.co/adjuntos/niif/6%20-%20NIA%20200.pdf>
- Ministerio de Transporte. (2013). *Resolución 0000377 "Por la cual se adopta e implementa el Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC"*. Bogotá.
- Munera, B. A., & Vasco, J. M. (2012). *Análisis de reducción de costos logísticos en el sector Transporte de Carga*. Universidad EIA. Obtenido de <https://repository.eia.edu.co/server/api/core/bitstreams/6280cf39-9df1-4c72-834d-4c557f29bd81/content>
- Ortíz Jamioy. Lucero Pradilla, L. M. (2017). *Aporte e implicaciones significativas de la NIA 315 a la auditoría en Colombia*. Obtenido de Aporte e implicaciones significativas de la NIA 315 a la auditoría en Colombia: <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/handle/20.500.12010/3247>
- SATRACK. (25 de Octubre de 2022). *¿Qué es TMS y cuáles son sus funciones?* Obtenido de <https://satrack.com/co/blog/empresas/trazabilidad-y-logistica/que-es-tms-y-cuales-son-sus-funciones/>
- Unisalle, T. P. (29 de Mayo de 2023). *¿Por qué aumento el precio de la gasolina?* Obtenido de <https://www.lasalle.edu.co/Noticias/Hablemosde/uls/Por-que-aumento-el-precio-de-la-gasolina>

