



1887 Fallece el ingeniero Francisco de Albear. Bajo su dirección se comenzó a construir el acueducto de La Habana. >>
1962 El Comandante en Jefe Fidel Castro, comparece ante la TV para informar al pueblo sobre la situación que enfrenta el país por el bloqueo naval decretado por el gobierno de EE.UU., y la amenaza de una agresión armada.



CADENA DE IMPAGOS EN EL MITRANS

Marcar el paso con las cuentas claras

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

AL CIERRE DE diciembre del 2011, el Ministerio de Transporte no figuraba entre los diez organismos con mayor incidencia en las cuentas por cobrar y por pagar vencidas, situación que se mantuvo en el primer semestre de este año con una evolución favorable, según indica el informe presentado en la última reunión ampliada del Consejo de Ministros. Al finalizar el mes de junio las cuentas por cobrar totales del MITRANS ascendían a 164,6 millones, de los cuales 36,7 millones eran cuentas fuera de término. Mientras que las por pagar presentaban totales en el orden de los 121,1 millones, de ellos 27,1 millones pertenecían a cuentas vencidas.

Datos más actualizados, que evidencian la paulatina mejoría experimentada por el organismo en lo referido al cumplimiento del término de las cuentas por cobrar y por pagar, las aporta a **Granma** Naima Alfonso Acosta, viceministra del sector.

“Al cierre de agosto las cifras totales por cobrar decrecieron a 133 millones, de ahí que sus empresas dependían a cuentas vencidas 25,3 millones; mientras las por pagar totales tenían un saldo de 74 millones, de estos 33,2 millones estaban fuera de término”.

SANEAR LAS CUENTAS INTERNAS

El MITRANS es un organismo eminentemente prestador de servicios, de ahí que sus empresas dependen en gran medida de la disciplina contractual de las entidades externas que reciben los servicios de transporte. Por eso los montos más representativos por cobrar se encuentran fuera del ministerio.

Mientras, los montos por pagar recaen mayoritariamente dentro del propio organismo, producto de las numerosas relaciones que existen entre sus empresas. Los máximos esfuerzos se han dirigido entonces a lo interno, o sea, a conciliar las cuentas por pagar y cobrar entre sus entidades deudoras y acreedoras.

La ejecución de un *clearing* financiero constituyó una de las medidas implementadas para eliminar las cuentas vencidas en el orden interno. Este mecanismo se refiere a “limpiar” cadenas de impago que pueden reducir sus montos, para lo cual se identifican claramente todos los eslabones de la cadena.

Es decir, cuando un número de empresas de un mismo Grupo o Ministerio presentan cuentas por cobrar entre sí, se ordena una cadena secuencial sobre el pago que realizaría la primera entidad, de forma tal que un mismo dinero se va pagando de una empresa a otra, eliminando las cuentas por cobrar y pagar entre ellas.

Ese fue el caso de la Unión de Ferrocarriles de Cuba (UFC), que representaba más del 90 % del total de la cadena de impagos dentro del organismo, señala Alfonso Acosta.

“El proceso comenzó —explica— por la asignación de capital de trabajo por 88,7 millones de pesos, por la vía del presupuesto del Estado, a cuatro empresas deudoras del Ferrocarril para que, a partir del pago a la entidad acreedora de la propia organización, circulara por toda la Unión de manera similar, hasta reducir la cadena de impagos”.



El Ferrocarril tiene elevados saldos por cobrar fuera de términos contractuales. FOTO: JUVENAL BALÁN

La UFC se encuentra inmersa además en un proceso de reestructuración organizativa y funcional, con lo cual se estima disminuyan sus cuentas fuera de término, y los gastos totales, así como se incrementen sus utilidades.

Por otra parte, la funcionaria resaltó que en el orden interno las cuentas por cobrar vencidas se mantienen mensualmente entre los ocho y diez millones, lo cual indica que se debe trabajar más para lograr que los acuerdos contractuales pactados entre las empresas del Transporte sean el reflejo de la contabilidad, pues a veces se quedan en la parte comercial.

LA INDISCIPLINA DE LOS ACREEDORES TAMBIÉN CUENTA

En la pasada cosecha de papa, la empresa Transcarga, del MITRANS, rentó contenedores refrigerados a Acopio para que la papa saliera del surco directo a un contenedor refrigerado, y de ahí al frigorífico para evitar la pérdida de parte del tubérculo en su camino hacia los almacenes refrigerados. A punto de prepararse la Agricultura para la próxima cosecha, todavía Acopio le debe algunas facturas de ese servicio a Transcarga; y hoy se trata de lograr un entendimiento entre las partes.

La Unión de Camiones y el Ferrocarril mantienen elevados saldos por cobrar fuera de términos contractuales, pero no deben suspender algunos de sus servicios por esta causa debido a que se perjudicaría la población, al afectarse la cadena de distribución o comercialización de producciones vitales para el desarrollo del país, como los productos de la canasta básica o los áridos extraídos de las canteras destinados a la construcción de viviendas.

En esta situación se encuentran otras entidades como Cubataxi, Escolares y Navegación Caribe (cabotaje), que no pueden detener el servicio a los incumplidores porque las afectaciones económicas y sociales serían también muy costosas. Esas empresas son perjudicadas por el incumplimiento de los contratos por parte de organismos que no van parejos en la organización de los cobros y los pagos.

Una parte de las cuentas por cobrar vencidas recaen en organismos o Consejos de la Administración Provincial que son presupuestados, como Salud Pública y Cultura,

que no pagan a tiempo a entidades que les ofrecen servicios, como la importadora del MITRANS, Cubataxi y Transporte Escolar.

Entre los organismos que más deben al MITRANS, la viceministra mencionó a los Ministerios de la Industria Sidero-mecánica (Empresa de Recuperación de Materias Primas), Construcción (Unión del Cemento), AZCUBA, Agricultura (Acopio), Turismo, Comercio Interior y la Industria Básica. Mientras que como deudor los mayores impagos del MITRANS, por concepto de combustible, se concentran en la Industria Básica.

QUEDA MUCHO POR HACER

La falta de conciliación de las cuentas por cobrar registradas en la contabilidad, la no correspondencia de los plazos de pago con las características de las operaciones o servicios, la no actualización de los contratos y el desconocimiento o rechazo por parte de los empresarios de las variantes financieras para disminuir las cuentas fuera de término, son algunas de las deficiencias que aún permiten el florecimiento de las cadenas de impagos vinculadas al Transporte.

A estas se agregan otras como las deficientes relaciones contractuales en las actividades económicas y la existencia de contratos débiles que dan pie a la negativa de algunas empresas a la aceptación de determinadas obligaciones.

Para evitarlas, la viceministra destacó que debe existir un espacio de constante revisión de la ejecución de la letra viva de los contratos donde se exija, a través de cortes periódicos, el pago de la facturación ya realizada que se encuentra en cuentas por cobrar.

“Y si en ese proceso conciliatorio alguna empresa no puede pagar por determinados motivos, con los cuales las partes están de acuerdo, entonces se debe modificar el contrato a través de anexos con este nuevo acuerdo, porque al llegar la fecha de vencimiento se deben declarar vencidas, y el proceso de reclamación por la vía de la Sala de lo Económico del Tribunal demora”.

Agregó que se debe utilizar mucho más la letra de cambio domiciliada en los contratos, por ser un instrumento que permite cobrar más rápido, abreviar los intervalos que pueden existir en el proceso conciliatorio, a la vez que evita el empleo innecesario de personal y el gasto de otros recursos, así como permite entablar procesos de reclamaciones ante incumplimientos de estos instrumentos de pago.

“Aunque estamos ganando en el uso de los efectos, hay poco empleo de la letra de cambio, no hemos logrado que se incremente su uso con el nivel de seguridad que proporciona. Porque si el cliente desde el mismo momento en que se está firmando el contrato no quiere aceptar la letra de cambio por cualquier causa, a nivel de organismo podemos interceder un poco más, pues al final son servicios que debemos brindar”.

Pero más que todo, se necesita exigir la responsabilidad y sistematicidad de quien interviene en la contratación y en el cumplimiento de los deberes pactados, para alcanzar la efectividad empresarial que requiere hoy la economía del país.