

# Trabajo de Diploma

Para Optar por el Título de

## Licenciado en Contabilidad y Finanzas

**Título:** *“Propuesta de un Procedimiento para el Control de la cuenta Mercancías en Tránsito en la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel Moa”.*

**Autor (es):** María Elena Miranda Ramírez

**Tutor (es):** MS.c. Lilian Pérez Cruz

Esp. Adalberto Quintero Chacón.

**Moa, 2014**

**“Año 56 de la Revolución**

---

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA

*Yo María Elena Miranda Ramírez me declaro la única autora de este trabajo y autorizo al Instituto Superior Minero Metalúrgico de Moa para que hagan el uso que estimen pertinente con este trabajo.*

*Para que así conste firmo la presente a los 6 días del mes de Junio del año 2014.*

---

*Firma del Autor*

---

*Firma del Tutor*

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I. PRINCIPIOS TEÓRICOS SOBRE EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LA MERCANCÍAS EN TRÁNSITO. ....</b>	<b>6</b>
1.1. Definiciones de control.....	6
1.1.1. Clasificación del control .....	8
1.1.2. Proceso de control .....	9
1.1.3. Importancia del control.....	10
1.2. Valoración histórica de la mercancía .....	11
1.2.1. Definición de mercancías.....	14
1.2.2. Surgimiento y origen de las mercancías .....	17
1.2.3. Mercancías en tránsito. Definiciones, importancia.....	19
1.2.4. Relación que guardan las mercancías en tránsito y el anticipo a proveedores con el inventario .....	21
1.2.5. Importancia del control de la cuenta Mercancías en Tránsito.....	22
1.2.6. Tratamiento de la Mercancías en Tránsito.....	22
1.2.7. Las mercancías en tránsito como variable en la gestión de las importaciones .....	24
1.3. Los Aranceles. Definición y efectos .....	25
1.3.1. Importancia de las Mercancías en la codificación arancelaria.....	28
1.3.2. Situación Actual de los Aranceles en Cuba .....	29
1.3.3. El régimen de tránsito aduanero .....	30
1.4. La gestión de las importaciones en el Modelo Económico de los Lineamientos de la Política Económica y Social de Cuba.....	32
1.5. Conclusiones parciales .....	33
<b>CAPÍTULO II. PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DE LA CUENTA MERCANCÍAS EN TRÁNSITO EN CEXNI.....</b>	<b>34</b>
2.1. Caracterización del objeto de estudio.....	34
2.2. Identificación de la cuenta Mercancías en Tránsito .....	39
2.2.1. Análisis de la situación actual que presenta la cuenta Mercancías en Tránsito en CEXNi .....	40
2.2.2. Pasos para la contabilización de la cuenta Mercancías en Tránsito .....	45
2.2.3. Causas y efectos de los problemas que están afectando en la cuenta Mercancías en Tránsito.....	50
2.3. Propuesta del procedimiento para el control de la cuenta Mercancías en Tránsito. ...	52
2.4. Conclusiones Parciales del Capítulo.....	58
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>59</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>60</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>61</b>
<b>ANEXOS</b>	

## INTRODUCCIÓN

Durante el transcurso y evolución de la historia la palabra control ha aparecido en diferentes formas de realizarse y efectuarse; el mismo se ha manifestado desde tiempos remotos en diferentes esferas de la vida, tales como: personal, social, económica, política, jurídica, artística, religiosa, y psicológica.

Con la aparición de la propiedad privada sobre los medios de producción y su ulterior desarrollo, se da paso a los grandes negocios, al fomento del comercio y la economía, desembocando en las grandes empresas que posteriormente pasaría ser grandes corporaciones transnacionales. Este desarrollo trajo consigo una mayor participación de personas, por lo que se requería de mayor control.

Como consecuencia del creciente desarrollo industrial, a partir del siglo XIX, comenzó a notarse o percibirse la necesidad de efectuar un control sobre la gestión de los negocios, pues la evolución en las fases de **producción y comercialización** se desarrolló de forma más acelerada que en las fases administrativa u organizativa. Por lo que se origina la obligación de subdividir o delegar funciones dentro de la organización y la respectiva responsabilidad de los hechos operativos o de gestiones.

Dicha delegación de funciones y responsabilidades no estuvo sola en el proceso, en forma paralela también se debieron establecer sistemas y procedimientos que: previeran o aminoraran fraudes o errores, protegieran el patrimonio, dieran informaciones coherentes y permitieran una gestión adecuada, correcta y eficiente.

Así nace el control como una función gerencial, para asegurar y constatar que los planes y políticas preestablecidas se cumplan tal como fueron fijados, ya que para proteger el patrimonio de la empresa es indispensable poseer y mantener un adecuado control que permita la toma de decisiones acertadas a tiempo y a su vez contribuya a detectar errores o fraudes en perjuicio de la organización.

Con tal propósito, el control no puede estar dirigido solo a los recursos materiales y financieros con los que cuenta una empresa sino que este debe ser una herramienta para medir y verificar que los resultados arrojados estén en total correspondencia con la información presentada al respecto. Además dicho control debe ser capaz de garantizar una efectiva gestión administrativa mediante la evaluación del grado de eficacia, calidad y capacidad en el cumplimiento de las distintas actividades.

Estas afirmaciones conllevan al pensamiento lógico, y permiten concluir acerca de la necesidad de aplicar eficientemente el mecanismo de control de la cuenta Mercancías en Tránsito en la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel, la cual dificulta el trabajo en la contabilidad de la entidad, definiendo como **situación problemática** el tratamiento de esta cuenta a raíz de la existencia de saldos pendientes de análisis, que pertenecen a pagos realizados por refacturar a proveedores o clientes y en algunos casos por situaciones dadas no se incluyen en el Informe de Recepción de la mercancía, siendo necesario un mecanismo que verifique este proceso para que no quede nada sin incluir en el precio de la mercancía o se proceda el cobro de la misma al proveedor o cliente.

Teniendo en cuenta la situación problemática, se declara el siguiente **problema científico** de investigación: no se cuenta con un procedimiento que permita el control y tratamiento contable para que facilite el registro detallado de las operaciones en la cuenta Mercancías en Tránsito en la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel.

Por tanto, se define como **objeto de estudio** del trabajo, el proceso del sistema contable en CEXNI, y como **objetivo general**, elaborar un procedimiento contable, como forma de prevención y organización, que facilite un registro más detallado de todas las operaciones relacionadas con la cuenta Mercancías en Tránsito, y así lograr resultados favorables que garantice un sistema de información contable fiable y oportuno y el **campo de acción**, lo constituye específicamente la cuenta Mercancías en Tránsito.

En este trabajo se plantea como **idea a defender** que si se elabora un procedimiento contable, que permita un mejor control de la cuenta Mercancías en Tránsito, sin duda la empresa importadora alcanzará un ambiente de control más favorable, así como una imagen fiel y eficaz en los Estados Financieros.

Para satisfacer el objetivo descrito y buscar la solución al problema científico, se plantearon las siguientes **preguntas científicas**:

- ¿Qué aspectos teóricos y prácticos se debe tener en cuenta para proponer un procedimiento que permita el control de la cuenta Mercancía en Tránsito en la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel?
- ¿En qué se apoya el investigador para cumplimentar el objetivo propuesto?

Para corroborar esta idea y responder las preguntas anteriormente expuestas, se concibió un grupo de **tareas científicas** a realizar en el transcurso de esta investigación.

1. Analizar la bibliografía tanto de la especialidad como de aquellas que con un carácter científico, técnico y filosófico están relacionadas con el tema en cuestión, con el fin de fundamentar a través de la elaboración de un marco teórico los aspectos básicos a tener en cuenta para la elaboración del procedimiento.
2. Caracterizar y diagnosticar la entidad objeto de estudio.
3. Determinar las causas y factores que impiden el adecuado control de la cuenta Mercancías en Tránsito.
4. Proponer un procedimiento contable que permita el control de la cuenta Mercancías en Tránsito en la entidad objeto de estudio.

Para darle cumplimiento a las preguntas científicas y en correspondencia con el objetivo y las tareas propuestas se utilizaron en la investigación **métodos, técnicas e instrumentos**.

Dentro de los **métodos teóricos** utilizados se encuentran:

**Histórico – lógico** con el fin de estudiar el progreso y los intereses actuales que ofrece la actividad de control y conocer a profundidad las diferentes cuentas del balance general, en especial la cuenta de Mercancías en Tránsito, con la finalidad de concretar los fundamentos teóricos en relación a las características que presenta la actividad de control y su vinculación con la cuenta Mercancías en Tránsito se utiliza la **inducción – deducción**. Gracias al método **analítico – sintético** se examinan las causas que dificultan un adecuado control de la cuenta Mercancías en Tránsito, así como arribar a conclusiones acertadas acerca del fenómeno. Se analizó además el estudio de los factores que influyen en el objetivo de la investigación.

**Métodos empíricos** utilizados fueron:

**Observación:** se utilizó como diagnóstico inicial para la exploración del objeto de estudio, permitiendo conocer con más detalles lo registrado en la cuenta de Mercancías en Tránsito. Para conocer la opinión de los especialistas con mayor conocimiento del problema y ganar en experiencia las **entrevistas**. El **análisis documental** permitirá recopilar información acerca del tema y su situación actual.

Entre las principales **herramientas** se utilizaron:

El **Diagrama Causa - Efecto**<sup>1</sup>, que se utilizó en la fase de diagnóstico y solución de las causas, que provocaron los efectos indeseables en el tratamiento de la cuenta Mercancías en Tránsito. **Tormenta de Ideas**, para lograr un análisis participativo de todas las áreas implicadas en el problema, así como su posible solución.

---

<sup>1</sup>Dr. Kaoru Ishikawa, 1943

---

Para una mejor comprensión de la investigación, el trabajo está estructurado en dos Capítulos: en el primero se describe de forma breve el desarrollo teórico y metodológico esencial de la investigación, que sirven como base para dar solución al problema planteado. En el segundo Capítulo se describe el objeto de estudio, y se propone un procedimiento contable que permita un tratamiento para el control de la cuenta Mercancías en Tránsito en la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel Moa.

El aporte fundamental de la investigación radica en que el documento final podrá ser utilizado por la empresa para poder tener más identificados por subcuentas, los saldos pendientes de años anteriores en la cuenta Mercancías en Tránsito.



---

## **CAPÍTULO I. PRINCIPIOS TEÓRICOS SOBRE EL CONTROL Y LA GESTIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN TRÁNSITO**

El proceso de dirección de la empresa se cierra cuando se inicia el control de las acciones desarrolladas, el cual se ejercita en cada una de las fases y niveles en que se desenvuelve aquel. Esto hace necesario un sistema que permita una revisión adecuada del conjunto de decisiones adoptadas en la empresa.

El control es una etapa primordial en la administración, pues, aunque una empresa cuente con magníficos planes, una estructura organizacional adecuada y una dirección eficiente, el ejecutivo no podrá verificar cuál es la situación real de la organización si no existe un mecanismo que evidencie si los hechos van de acuerdo con los objetivos. Son estas las causas generales del por qué en las empresa se debe realizar el control en las distintas áreas de trabajo.

Esto último unido a la situación problemática presentada, así como el problema en cuestión resumen la idea del desenvolvimiento de la presente investigación. Por tanto el desarrollo del capítulo responde a los siguientes **objetivos**:

1. Sentar las bases teóricas para el desarrollo de la investigación.
2. Sistematizar conceptos relacionados con control y mercancía en tránsito.

### **1.1. Definiciones de control**

El concepto de control es muy general y puede ser utilizado en el contexto organizacional para evaluar el desempeño general frente a un plan estratégico. Algunos autores estudiosos del tema lo definen a continuación:

- Robert B. Buchele: El proceso de medir los actuales resultados en relación con los planes, diagnosticando la razón de las desviaciones y tomando las medidas correctivas necesarias.
- George R. Terry: El proceso para determinar lo que se está llevando a cabo, valorización y, si es necesario, aplicando medidas correctivas, de manera que la ejecución se desarrolle de acuerdo con lo planeado.
- Chiavenato: El control es una función administrativa: es la fase del proceso administrativo que mide y evalúa el desempeño y toma la acción correctiva cuando se necesita. De este modo, el control es un proceso esencialmente regulador.

La palabra control tiene muchas connotaciones y su significado depende de la función o del área en que se aplique; puede ser entendida:

- Como la función administrativa que hace parte del proceso administrativo junto con la planeación, organización y dirección, y lo que la precede.
- Como los medios de regulación utilizados por un individuo o empresa, como determinadas tareas reguladoras que un controlador aplica en una empresa para acompañar y evaluar su desempeño y orientar las decisiones.
- Como la función restrictiva de un sistema para mantener a los participantes dentro de los patrones deseados y evitar cualquier desvío.

También hay otras connotaciones para la palabra control:

- Comprobar o verificar.
- Regular (efecto de regulación o feedback).
- Comprobar con un estándar establecido o variable norma.
- Actuar sobre una variable.
- Restringir su comportamiento.

Evidentemente todas esas definiciones representan concepciones incompletas del control, quizás definidas en un modo subjetivo y de aplicación; en definitiva, debe entenderse el control como:

Una función administrativa, ya que forma parte del proceso de administración, que permite verificar, constatar, palpar, medir, si la actividad, proceso, unidad, elemento o sistema seleccionado está cumpliendo y/o alcanzando o no los resultados que se esperan.

Sobre la base de todos los conceptos que se abordan del término control, la autora de la investigación lo define desde el punto de vista empresarial, como la fase final del proceso administrativo que permite verificar el cumplimiento de los objetivos de cada subsistema, (lo cual incluye el proceso contable) y donde se detectan los problemas eminentes con vista al proceso de toma de decisiones, (díganse la preventivas para el inicio del próximo período y las correctivas en aras de atenuar los errores no esperados o no predefinidos).

### **1.1.1. Clasificación del control**

Dentro de las clasificaciones que puedan definir el control, se encuentran:

- Según su momento de actuación: control previo, control permanente y control actual.
- Según su finalidad: control de exactitud o regularidad y control de eficiencia.

Respecto al momento de actuación del control se puede indicar que el **previo** se dirige a evitar o prevenir que ocurran sucesos no deseados y ello se obtiene, mediante la revisión o verificación de la calidad o condición de los elementos a actuar y con la eliminación de la posibilidad de que estos actos tengan lugar.

El **control permanente y actual** se dirige a ajustar el resultado que se está produciendo al objetivo o estándar, de forma de mantener la estabilidad o equilibrio (auto-control) del sistema.

El **control de eficiencia** tiende a un planteamiento integrado y dinámico de las variables en relación al plan común u objetivos fijados. Este control medirá la productividad y rentabilidad de los procesos económicos de la empresa como medio de orientar las acciones de esta en aras de mejorar la eficacia de su administración.

### **1.1.2. Proceso de control**

El sistema de control está determinado por la estructura del proceso decisorio, una vez definidos los objetivos y sus correspondientes programas y presupuestos. El estudio y seguimiento de las variables y la determinación de las desviaciones en base a las variables-norma, constituye el problema básico de todo sistema de control empresarial.

Las etapas básicas del proceso de control son las siguientes:

- Obtención de los datos necesarios respecto a los resultados.
- Comparación de los datos con unos valores estándares o normas.
- Realización de las acciones correctivas si los resultados y el standard discrepan.

Los resultados y variables-norma o estándares deberán ser fijados en las unidades de medida adecuadas, estos se establecen normalmente en estadísticas que reflejan situaciones pasadas, a la experiencia o apreciación subjetiva de la realidad por parte del empresario y también en algunos casos, a limitaciones tecnológicas.

La medición de los resultados ha de procurar obtener la información en el tiempo adecuado, en las unidades de medida correctas para ser comparados con los estándares fijados y que la información se dirija a la persona oportuna.

Las acciones correctivas han de ser tomadas por la persona adecuada, aquella que tiene autoridad sobre el asunto correspondiente. Se debe procurar diferenciar los síntomas de las causas como medio de actuar sobre los auténticos orígenes de la desviación y poder corregir esta, para conducir el sistema a sus objetivos. Un mayor control supondrá una mayor eficacia en la gestión de la empresa.

Las diferentes técnicas empleadas en el control de las actividades y objetivos empresariales vienen recibiendo el nombre de “control económico” o “control de gestión”. Este control económico engloba un conjunto de procesos que terminan por diseñar un sistema a nivel global: control presupuestario, contabilidad analítica, análisis financiero basado en coeficientes y ratios.

El control económico de la empresa tiene como cometido el manejar los mecanismos de vigilancia y de regulación de los objetivos, de los planes, de las decisiones y de los programas de la gestión, necesitando una información permanente obtenida a través de las áreas y técnicas especificadas.

El ejercicio de control de la empresa se tiene que realizar en cada una de sus áreas o subsistemas funcionales y en cada uno de los diferentes niveles del proceso decisorio, ya que el conjunto de técnicas que pueden aplicarse ofrecerá una información muy diferenciada, la cual habrá que matizar, ordenar e instrumentar para que el sistema de control cumpla con su finalidad: apoyar a las dirección en el proceso de toma de decisiones.

### **1.1.3. Importancia del control**

Una de las razones más evidentes de la importancia del control es porque hasta el mejor de los planes se puede desviar. Este proceso reviste una importancia vital, ya que a través de un adecuado y oportuno control se garantiza la correspondencia entre la programación y la ejecución.

El control se emplea para:

- Crear mejor calidad: Las fallas del proceso se detectan y el proceso se corrige para eliminar errores.
- Enfrentar el cambio: Este forma parte ineludible del ambiente de cualquier organización. Los mercados cambian, la competencia en todo el mundo ofrece productos o servicios nuevos que captan la atención del público. Surgen materiales y tecnologías nuevas. Se aprueban o enmiendan reglamentos gubernamentales.
- Producir ciclos más rápidos: Una cosa es reconocer la demanda de los consumidores para un diseño, calidad, o tiempo de entregas mejorados, y otra muy distinta es acelerar los ciclos que implican el desarrollo y la entrega de esos productos y servicios nuevos a los clientes. Los clientes de la actualidad no solo esperan velocidad, sino también productos y servicios a su medida.
- Facilitar la delegación y el trabajo en equipo: La tendencia contemporánea hacia la administración participativa también aumenta la necesidad de delegar autoridad y de fomentar que los trabajadores laboren juntos en equipo.

La función de control en el área contable se considera de gran importancia debido a que permite cerrar el período sin dejar errores ocultos o medidas por tomar para eliminar los problemas detectados, pues uno de sus objetivos, cuando se habla del control a priori, es impedir el desarrollo de los hechos que pueden provocar un perjuicio del patrimonio de la empresa o incongruencias que atenten contra la certificación de la información contable de la misma.

## **1.2. Valoración histórica de la mercancía**

Aun cuando las primeras referencias históricas del Seguro datan de los primeros siglos de Nuestra Era, ya en la antigüedad existían nociones rudimentarias de lo que podría considerarse como mercancía. Una de las formas más primitivas de intercambio de

mercancías consiste en el denominado contrato de "permuta", que obliga a las partes a dar una cosa para obtener otra a cambio de ella. Así, en la antigüedad era necesario intercambiar bienes y servicios para cubrir necesidades; pero ¿Cómo intercambiar cosas? ¿Cómo se llegaba a aceptar una por otra? ¿En qué cantidades o condiciones se daba ese intercambio? La respuesta a estas interrogantes es sencilla: las personas asignaban un valor a sus cosas dependiendo de diferentes factores que les permitía intercambiarlas por otra u otras o lograr los servicios de otras personas.

El Comercio Internacional es, como bien lo sabemos, algo sumamente dinámico y cambiante que día a día se adapta a las necesidades, estrategias y realidades existentes dentro de un mundo altamente globalizado. Por ende, es lógico pensar que los elementos que van de la mano con él también deben de ir evolucionando para así adaptarse a esas necesidades, estrategias y realidades ¿Por qué escaparía la valoración a esta realidad? ¡Impensable!

Esa valoración, con fines netamente comerciales, fue ganando terreno en el campo aduanero, donde por mucho tiempo se mantuvo en supremacía para el cobro de impuestos con ocasión del intercambio internacional de bienes, algo que se denominó "Derechos Específicos" (impuestos fijados en virtud de unidades monetarias por unidad física de comercialización de la mercancía).

Desde la mercancía, Karl Marx empieza a establecer lo que denomina las "concatenaciones internas", pasando de ésta al valor de cambio y valor de uso, y de éstos al trabajo abstracto y el trabajo concreto que los produjo, para analizar el intercambio de mercancías. Allí, Marx deduce que la proporción en que se intercambian las mercancías, el valor de cambio, siendo aquello que tienen en común, es necesariamente el trabajo que las produjo, ya que lo único que existe en común entre ellas es haber sido producidas por trabajo humano. Ya que un intercambio racional implica intercambiar un valor de uso no necesitado por otro que si es necesitado, lo

único que asemeja a estas mercancías intercambiándose es haber sido gastada fuerza de trabajo en su producción.

Marx sostiene que la fuerza de trabajo es medible en horas de trabajo, más estrictamente en tiempo de trabajo socialmente necesario, esto es: no es el tiempo que tardó cierto productor en particular para crear la mercancía, sino el tiempo promedio que, en cierta sociedad, se tarda en producirlo, dependiendo de las condiciones técnicas medias de la época. Por esto, un productor en términos relativos con poca fuerza productiva o con poca intensidad de trabajo, producirá una mercancía cuyo valor de cambio se mostrará en el mercado como inferior (en cantidad de horas de trabajo) a las horas de trabajo que particularmente implicó su producción.

El valor de uso de las mercancías no aparece directamente en la equidad o ecuación ya que no es una cantidad sino una cualidad. Es decir, está abstraído a la hora del intercambio. El valor de uso aparece indirectamente, como lo que justifica para cada agente el intercambio, lo que lo hace racional. Un poseedor de bienes sólo va a vender sus bienes si no necesita de su uso y, en cambio, sí necesita de uno o varios bienes que otro poseedor oferta en el mercado. Así, el valor de cambio no puede existir sin su valor de uso, pero pueden existir bienes que, al no ser intercambiados, es decir, al no ser mercancías.

Al intercambiarse mercancías, el hecho de que la proporción en que se intercambien deba ser la misma (que ambas deban tener el mismo valor de cambio).

Marx entonces deduce que una mercancía particular, que tiende a ser duradera, transportable, divisible, homogénea, y de oferta limitada, empezó a ser espontáneamente utilizada en un gran número de intercambios y poco a poco se convirtió en dinero. El dinero es el "equivalente general" de todas las mercancías, es decir, la mercancía que funciona de equivalente del valor (de cambio) de todas las demás: es una mercancía especial que no tiene valor de uso propio (más que el de ser



equivalente general), pero que a través de ella pueden ser intercambiadas todas las demás mercancías. Las mercancías que fueron utilizadas a lo largo de la historia como dinero. El precio es la cantidad de dinero por el que se intercambia una mercancía. Nicolás Abbagnano - Historia de la filosofía volumen 3. Criterios para determinar el origen de las mercancías.

### **1.2.1. Definición de mercancías**

Según Borisov, Zhamin y Makarova, mercancía, se define como “El producto del trabajo destinado a satisfacer alguna necesidad del hombre y que se elabora para la venta, no para el propio consumo”.

Una mercancía es todo "aquello que se puede vender o comprar", usualmente el término se aplica a bienes económicos. Es importante señalar que el concepto mercancía no se refiere sólo a aquello que se entrega, sino también al momento en que se entrega y al lugar donde se recibe.

Los productos del trabajo se convierten en mercancías tan sólo cuando aparece la división social del trabajo y cuando existen determinadas formas de propiedad sobre los medios de producción y los frutos del trabajo. Por consiguiente, mercancía es una categoría histórica.

En los modos de producción esclavista y feudal, la gran masa de los productos del trabajo se obtiene en un régimen de economía natural y no se presentan en calidad de mercancías. Sólo en la producción capitalista todos los frutos del trabajo se convierten en mercancías, esto es lo más característico del capitalismo, la fuerza de trabajo. Toda mercancía posee dos propiedades, tiene un doble carácter. En primer lugar, la mercancía ha de satisfacer tal o cual necesidad humana, ha de ser útil al hombre, y dicha propiedad constituye el valor de uso es decir, del trabajo social invertido en su producción y materializado en la mercancía.

---

Estas dos propiedades de la mercancía son una consecuencia del doble carácter del trabajo de la mercancía. Como quiera que la mercancía sea un producto destinado al cambio, su valor de uso es portador del valor, es decir, del trabajo social invertido en su producción y materializado en la mercancía.

Estas dos propiedades de la mercancía son una consecuencia del doble carácter del trabajo. El gasto de trabajo concreto crea el valor de uso de la mercancía, y el trabajo abstracto crea el valor de la misma. Como valores de uso, las mercancías son cualitativamente heterogéneas y en consecuencia no conmensurables entre si desde el punto de vista cuantitativo. Como valores, las mercancías constituyen condensaciones de trabajo social homogéneo de los productores. La magnitud del valor de las mercancías está determinada por la cantidad de trabajo socialmente necesario. En la mercancía producida en las condiciones de la propiedad privada, se encierran en germen todas las contradicciones fundamentales de la producción mercantil simple y de la producción mercantil capitalista. En la economía mercantil de propiedad privada, el doble carácter del trabajo materializado en la mercancía refleja las contradicciones entre el trabajo privado y el trabajo social de los productores, entre el valor de uso y el valor.

En la sociedad en que domina la propiedad privada capitalista sobre los medios de producción, estas contradicciones de la mercancía se reflejan en las dificultades que existen para realizar la mercancía dada, en las crisis de superproducción que se repiten periódicamente y que estremecen la economía capitalista, en la lucha competitiva de los productores de mercancías, lucha que conduce, en último término, a la ruina de los pequeños productores y al enriquecimiento de unos pocos, los más fuertes económicamente, y en las condiciones actuales, al enriquecimiento de la gran burguesía monopolista.

La producción de artículos como mercancías también se conserva bajo el socialismo. En la sociedad socialista las mercancías, por su naturaleza, se diferencian de manera

esencial de las mercancías que se producen en las condiciones de la propiedad privada. En la sociedad socialista, la producción y el cambio de mercancías se efectúan bajo el dominio de la propiedad social sobre los medios de producción; en su mayor parte, los artículos se producen mediante el trabajo colectivo en empresas socialistas según un plan establecido de antemano, plan en que se tienen en cuenta las necesidades sociales y las inversiones de trabajo socialmente necesarias. La circulación de mercancías se organiza de manera planificada en escala de toda la sociedad.

Por este motivo, la mercancía, en el socialismo, no es simplemente un producto destinado al cambio, sino un producto obtenido según un plan para satisfacer las necesidades de la sociedad socialista y que pasa al consumidor a través de la circulación organizada a tenor de un plan. En el socialismo, la esfera de la producción mercantil está esencialmente limitada, dado que en él la fuerza de trabajo del hombre no es una mercancía, la tierra y el subsuelo, las fábricas, las plantas industriales, las minas y otras empresas, no se venden ni se compran y por consiguiente no son mercancías. No existiendo la propiedad privada ni la explotación no es posible que la producción mercantil socialista se transforme en capitalista.

#### Funciones de las mercancías

- Satisfacer las necesidades del hombre.
- Es un bien de consumo o de producción.
- Es negociada en el mercado.
- Está destinada al cambio.
- Es producto del trabajo del hombre.

### **1.2.2. Surgimiento y origen de las mercancías**

Para poder hablar del surgimiento de la mercancía tenemos que remontarnos a los inicios es decir ¿Cuándo surge? Y ¿En dónde nace y se gesta?, esto sucede a partir de la división social del trabajo. Este se considera como un fenómeno del comercio internacional, que surge con motivo de los procesos de integración y globalización de las economías.

Las divisiones sociales de trabajo son consecuencia del desarrollo de las fuerzas productivas, sin esto no sería posible la creación de nuevas divisiones sociales de trabajo.

- La primera gran división se da con la agricultura y la ganadería. La riqueza aumentaba con rapidez, pero bajo la forma de riqueza individual; el arte de tejer, el labrado de los metales y los otros oficios, cada vez más especializados. Por consiguiente se da una especialización, hay más productividad, empieza a existir un excedente el cual es fortuito por lo mismo difícilmente se puede intercambiar.
- La segunda gran división surge cuando los oficios se separan de la agricultura la esclavitud se convirtió en un elemento esencial. Aquí surgen ya los oficios como por ejemplo sastres, carpinteros, producción artesanal etc. Hay un incremento en la especialización, la producción que se lleva a cabo ya produce excedente mayor lo cual sirve para el intercambio de mercancías. En esta división es donde se gesta la mercancía.
- La tercera gran división surge con la separación del trabajo físico del trabajo intelectual, también aquí surgen los comercios, las clases sociales y la propiedad privada también nace el estado. El excedente creado aquí ya es mucho mayor que el que creaba en la división anterior. Aquí es donde surge la mercancía como tal. Esta división es la que es considerada como la única y verdadera división social de trabajo.

Berri Claude J. y Tremeau, Henri consideran que el origen de las mercancías “es el vínculo geográfico que existe entre una mercancía y el país del cual proviene. Las Reglas de Origen son normativas técnicas del comercio internacional que se aplican con la finalidad de distinguir cuando una mercancía es: 1.- originaria de un país (reglas de origen propiamente dichas) o bien; 2.- producida en un territorio determinado (reglas de marcado de origen).

La importancia de conocer el país de origen de las mercancías radica en la aplicación de tarifas preferenciales para los bienes importados de los países miembros de un área (unión aduanera) o al amparo de un tratado de libre comercio; es decir que el objetivo de determinar el origen de las mercancías es de índole fiscal, ya que en función de cuál sea el país de origen, las mercancías estarán afectas al pago de derechos a la importación, o a gravámenes reducidos, incrementados o libre de derechos.

El término origen no hace referencia al lugar desde el cual las mercancías fueron exportadas o expedidas, si no, al lugar en el que se entienden producidas u obtenidas.

El Código Aduanero Comunitario, que entró en vigor el 1 de enero de 1994, trata en su articulado de resolver cuestiones de este tipo, con mayor o menor acierto. A ello se refiere precisamente su artículo 24 al señalar que la mercancía “será originaria del país en el que se haya producido la última transformación o elaboración sustancial, económicamente justificada, efectuada en una empresa equipada para este efecto, y que haya conducido a la fabricación de un producto nuevo que represente un grado de fabricación importante”.

Así, podríamos diferenciar entre mercancía comunitaria y mercancía no comunitaria o procedente de terceros países.

La mercancía procedente de terceros países puede ser de origen preferencial, que son aquellas a las que se les aplica un tratamiento arancelario ventajoso, o bien, puede no

tener tal origen. La existencia del trato preferencial de unos países respecto a otros puede venir determinado por razones económicas y políticas.

Dentro de este régimen preferencial se encuentran las mercancías originarias de países acogidos al Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG) y mercancías originarias de países con Acuerdos Bilaterales Preferenciales. Galera Rodrigo, S: Derecho Aduanero sobre el Comercio Exterior 1995.

### **1.2.3. Mercancías en Tránsito. Definiciones, importancia**

El término “mercancías en tránsito” se define a la adquisición de mercancías que se hacen fuera de la plaza del comerciante y se controlan por separado en virtud de que tienen costos adicionales, como lo son: gastos por almacenamiento, empaque, fletes y traslados, derechos de importación, desde que se adquieren en el lugar de origen hasta que llegan a nuestros almacenes.

Normalmente se habla de “mercancías en tránsito” como aquellas que corresponden a artículos adquiridos por la empresa pero que aún no son recibidos en el almacén, por lo que contablemente en lugar de registrarlas en la cuenta de almacén, se contabilizan en la cuenta denominada "mercancías en tránsito", para de esa forma dejar claro en la contabilidad de la empresa que esa mercancía ya forma parte de la misma, pero que se encuentra en camino, es decir, no se dispone físicamente de ella en el almacén.

Vale la pena resaltar que la mercancía ya es de la empresa, pero aún no es recibida físicamente, por eso está en tránsito (camino al almacén), aunque jurídicamente pertenece a la empresa para todos los efectos legales. Una vez recibida se debe cargar a la cuenta de “almacén” y se abona a la cuenta de “mercancías en tránsito”, quedando está última cuenta en cero (saldada), o con el saldo conforme se vaya recibiendo la mercancía.

“Los artículos que se compren libre a bordo proveedor, deben registrarse en una cuenta de tránsito para su control e información. Los gastos de compra y traslados son acumulables a los costos aquí registrados.”

En el momento en que los artículos llegan al almacén, se debe hacer el traslado correspondiente a la cuenta de compras o de almacén, según se trabaje con los procedimientos analíticos o de inventarios perpetuos.

En relación con los costos incidentales (gastos de compra), es pertinente recordar que, aunque en la teoría deben formar parte del costo, en los casos en que no es práctico deben ser considerados como gastos del período.

Al efecto, el párrafo 12 del Boletín C-4 de las Normas de Información Financiera vigente establece textualmente lo siguiente “Los artículos que se compren libre a bordo proveedor, deben registrarse en una cuenta de tránsito para su control e información. Los gastos de compra y traslado son acumulables a los costos aquí registrados”.

A modo de resumen las “mercancías en tránsito”:

- Son las mercancías que no están físicamente en el almacén, pero ya están pagadas; solo se espera su llegada.
- Se presenta en el balance general dentro del activo circulante, como parte de los inventarios.
- Contablemente se registran en este tipo de cuenta las entradas y salidas de más mercancías adquiridas fuera de la localidad de la empresa y viajan por cuenta y riesgo de la misma. Al llegar al almacén se registra la entrada en la cuenta de Inventario.

#### **1.2.4. Relación que guardan las Mercancías en Tránsito y el anticipo a proveedores con el inventario**

El inventario total es la suma de mucha mercancía (inventarios) los cuales son: Mercancías en Tránsito (ya facturada a la empresa), Mercancía en recibo de material, material terminado en distribución (No facturado al cliente); al sumar todo lo que hay en esta cadena de materiales se obtiene lo que realmente existe como inventario en la empresa, por lo que los inventarios son contablemente un activo circulante, esto quiere decir, que es dinero parado o invertido que no genera ninguna ganancia hasta que se vea transformado para su venta y que sea vendido, también generan una cuenta de pasivo circulante que es “cuentas por pagar” solo hasta el momento en que se factura el material y sale de circulante (en una cuenta contable que se llama “inventarios”) y pasa a otra cuenta contable que se llama “cuentas por cobrar”

Con los proveedores es lo mismo, la importancia del material en tránsito es porque (dependiendo de la negociación de compras) el proveedor a la hora que embarca el material lo factura (sale de su cuenta de “inventarios” y entra a la cuenta de “cuentas por cobrar”) eso quiere decir que aún y cuando no haya todavía llegado a la empresa ya corre el tiempo de pago por lo cual ya entra en los libros contables como un inventario (activo circulante), y genera pasivo de pago “cuentas por pagar” Los anticipos es lo mismo es un pasivo parcial de la compra de una mercancía, en lugar de que se cargue como pasivo el total de la mercancía solo se cargarán un parcial por anticipo aunque para contabilidad asume que este material ya debe de estar en la lógica de inventarios aún y cuando no lo hayan entregado, normalmente contabilidad pide una factura por ese anticipo y lo amarra contra la orden de compra totalizada de dicha mercancía, así contabilidad amarrará los parciales de anticipos, las facturas emitidas por el proveedor contra el reporte de recibo de material.



Teniendo en cuenta estas afirmaciones la autora hace énfasis en la importancia que reviste el control de la cuenta mercancía en tránsito, la cual según se explica anteriormente figura como uno de los componentes del inventario, quien a pesar de ser el activo circulante menos líquido no carece de importancia, pues también se considera un elemento fundamental dentro de la gestión del capital de trabajo.

### **1.2.5. Importancia del control de la cuenta Mercancías en Tránsito**

De manera general es importante el control de la cuenta mercancía en tránsito desde el punto de vista contable porque es una cuenta que forma parte de los activos circulantes de la empresa y es una mercancía que ya están pagadas y en algunos casos cuando llega a los almacenes existen faltantes y hay que hacer las reclamaciones, por lo que además de existir altos saldos pendientes de análisis de años anteriores, ha sido de señalamientos a la empresa en las auditorias realizadas, dejando plasmada en los planes medidas para dar solución al problema.

### **1.2.6. Tratamiento de la Mercancías en Tránsito**

Las peculiaridades que puede tener el tratamiento de la cuenta Mercancías en Tránsito respecto a otras cuentas, contablemente todas las cuentas del balance tienen un tratamiento individual antes que su saldo sea registrado en el estado de situación. En esta cuenta se registran los servicios de aranceles, seguros de las mercancías, transportación y flete, cada servicio tiene una subcuenta que no está parametrizada lo que no muestra la veracidad en cada una de las transacciones de lo que realmente existe en esta cuenta (**Ver Tabla 1**).

**Tabla No. 1 Tratamiento de la Mercancía en Tránsito**

Se carga	Se abona
Al iniciarse el ejercicio:	Durante el ejercicio:
Del importe de su saldo deudor, que	Importe de las transferencias a las cuentas de

es el precio de costo de las mercancías que están por llegar.	compras o almacén, al momento de recibir las mercancías.
Durante el ejercicio:  Importe del precio de costo de las compras de mercancías fuera de la plaza.	Importe de los ajustes, correcciones o cancelación de pedidos.
Importe de las primas de seguros contratados contra accidentes.	Al finalizar el ejercicio:  Importe de su saldo para cerrarla.
Importe de fletes y acarreos.	
Importe de los costos y gastos de la compras: permisos, impuestos, etc.	

**Fuente: Elaboración propia**

Su saldo es deudor y representa el precio de costo de las mercancías propiedad de la entidad, las cuales fueron adquiridas o compradas libre a bordo proveedor y que se encuentran por llegar al almacén, transitando bajo cuenta y riesgo de la empresa.

En ocasiones, especialmente cuando la empresa realiza compras en el exterior, nos encontramos que se han realizado desembolsos o adquirido compromisos de pago (documentos o giros) por mercancías compradas, que por razones de distancia o cualquier otra circunstancia, aún no han sido recibidas en el almacén. Para contabilizar este tipo de operaciones se debe utilizar la cuenta: Mercancías en Tránsito.

Esta cuenta se cancelará cuando lleguen las mercancías a la empresa y se cuente con los documentos correspondientes para poder registrar en la contabilidad.

### **1.2.7. Las Mercancías en Tránsito como variable en la gestión de las importaciones**

La importación es el ingreso legal de cualquier mercancía procedente de territorio extranjero a territorio aduanero nacional. Al ingreso de mercancías a nuestro país se le conoce como proceso de importación. Este puede ser para efectos personales o para el comercio.

Cuando el ingreso de las mercancías procedentes del exterior son para su uso o consumo definitivo en el territorio aduanero, se le conoce como importación definitiva conforme a lo dispuesto en la Legislación Aduanera. El régimen de importación definitiva estará condicionado al pago de los derechos e impuestos, cuando éstos procedan, y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias como la obtención y presentación de permisos, visas y autorizaciones emitidas por parte de las instituciones que ejercen control sobre el ingreso de mercancías consideradas restringidas para su importación.

En el trámite aduanero, hay dos formas que se puede realizar la declaración para importar las mercancías o pagar los impuestos que les corresponden: una es la Declaración de Oficio y otra es la Declaración Autodeterminada o transmitida.

Para lograr una correcta gestión de las importaciones, es de vital importancia tener en cuenta el siguiente procedimiento:

- Inscribirse en los patrones de importación (general y en su caso sectorial).
- Cumplir con las regulaciones y restricciones no arancelarias.
- Contratar los servicios de un agente aduanal o realizar la importación mediante un apoderado aduanal, según corresponda.
- Pagar las contribuciones al comercio exterior que se generen o en su caso las cuotas compensatorias, así como los gastos de almacenaje, carga, descarga, transportación de la mercancía, entre otros.

- Quienes importen mercancías están obligados a presentar en la aduana un pedimento en la forma oficial; el cual deberá ser tramitado por el agente o apoderado aduanal y en él se deben declarar los siguientes datos:
- El régimen aduanero al que se pretenda destinar la mercancía.
- Los datos para la determinación y pago de los impuestos a comercio exterior y, en su caso, de las cuotas compensatorias.
- Los datos que comprueben el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias (permisos o autorizaciones o normas oficiales), el origen de la mercancía, peso o volumen y la identificación individual, como lo son el número de serie, parte, marca, modelo o especificaciones técnicas.
- El código de barras, número confidencial.

Se debe adjuntar al pedimento de importación la siguiente documentación:

- Factura comercial que ampare la mercancía que se pretende importar cuando el valor en la aduana de ésta se determine conforme al valor de transacción y su valor comercial sea superior a 300 USD o su equivalente en otras monedas extranjeras.
- Debe contener los siguientes datos: lugar y fecha de expedición; nombre y domicilio del destinatario de la mercancía; la descripción detallada de la mercancía y especificación de ella en cuanto a clase, cantidad de unidades, números de identificación, así como los valores unitario y total de la factura que ampare la mercancía contenida en el mismo nombre y domicilio del vendedor.
- En caso de mercancías susceptibles de ser identificadas individualmente deberán indicarse los números de serie, parte, marca, modelo, o en su defecto, las especificaciones técnicas y comerciales.

### **1.3. Los aranceles. Definición y efectos**

El **arancel** es el tributo que se aplica a los bienes, que son objeto de importación o exportación. El más extendido es el impuesto que se cobra sobre las importaciones,

mientras los aranceles sobre las exportaciones son menos corrientes; también pueden existir aranceles de tránsito que gravan los productos que entran en un país con destino a otro. Pueden ser "ad valorem" (al valor), como un porcentaje del valor de los bienes, o "específicos" como una cantidad determinada por unidad de peso o volumen.

Cuando un buque arriba a un puerto aduanero, un oficial de aduanas inspecciona el contenido de la carga y aplica un impuesto de acuerdo a la tasa estipulada para el tipo de producto. Debido a que los bienes no pueden ser nacionalizados (incorporados a la economía del territorio receptor) hasta que no sea pagado el impuesto, es uno de los impuestos más sencillos de recaudar, y el costo de su recaudación es bajo. El contrabando es la entrada, salida y venta clandestina de mercancías sin satisfacer los correspondientes aranceles.

El método más común para frenar las importaciones consiste en establecer aranceles, impuestos que gravan los bienes importados. El arancel pagado por el comprador del bien, eleva el precio de ese producto en el país importador. Este aumento desincentiva la demanda de bienes importados, por lo que consigue reducir de modo eficiente el volumen de importaciones. Los impuestos percibidos aumentan los ingresos del estado. Además, los aranceles constituyen un subsidio encubierto para las industrias competidoras de productos importados; cuanto mayor sea el precio resultante de la aplicación del arancel, mayor será el beneficio de los productores nacionales, al poder vender a un precio superior del que podrían establecer en caso de competencia internacional. Ello puede incentivarles para aumentar su propia producción. Existen tres tipos de aranceles:

- Ad valorem: Un arancel que se impone en términos de porcentaje sobre el valor de la mercancía. Por ejemplo, 5% de arancel, significa que el arancel de importación es 5% del valor de la mercancía en cuestión.

- Específicos: Un arancel que se impone en términos de cargas o cobros monetarios específicos por unidad o cantidad de mercancía importada. Por ejemplo, \$100 por tonelada métrica de la mercancía.
- Mixtos: Un arancel que combina aranceles ad valorem y específicos.

Los **efectos** fundamentales que provoca un arancel a la importación, en la economía de un país son los siguientes:

- El efecto fiscal supone un incremento de la recaudación del Estado y en los productos con demandas inelásticas (demanda de productos indispensables), mayor será la recaudación fiscal, ejemplo de ello son los aranceles a la importación de la gasolina. Los recursos que se generan por esta vía cada vez tienen una menor importancia relativa, dentro de los ingresos del Estado de los países industrializados, mientras que tienen mayor importancia cuantitativa en los ingresos de los países en vía de desarrollo.
- Disminución de las importaciones, del consumo de los productos sometidos al arancel y mejora de la posición de la balanza comercial de los países.
- Aumento del precio de los productos objeto de arancel en el mercado nacional, es por tanto negativo para el consumidor. Además de impulsar al país utilizar recursos indeficientes sacrificando la producción y especialización en los bienes donde existen ventajas comparativas.
- Aumento de la producción nacional de bienes con arancel, la imposición de un arancel tiene dos caras, por un lado, sirve de protección al permitirle a las empresas instaladas crecer exentas de la competencia del mercado internacional, y por otro lado, un exceso de protección puede producir que el protegido elabore un producto en condiciones de ineficiencia por cuanto, esta producción se obtiene al amparo del arancel.

### **1.3.1. Importancia de las mercancías en la codificación arancelaria**

Es de suma importancia las mercancías en la codificación arancelarias, pues una buena clasificación de las mercancías permite el éxito o no de las importaciones o exportaciones, teniendo en cuenta los parámetros que rigen en la clasificación arancelaria esta permitirá conocer a fondo las ventajas y desventajas que existen si se hace una mala o buena clasificación de las mercancías, de ahí que es muy importante conocer las características físicas como químicas de las mercancías y así poder ubicarlas y pagar correctamente los impuestos tributarios sin excedentes y mirar si existen algunas preferencias arancelarias, siguiendo los procesos que exige la ley; de lo contrario si se hace una mala clasificación de las mercaderías puede que pague más de lo debido por las importaciones o exportaciones lo cual generara pérdidas, un detrimento en el capital de la empresa; e incluso en multas y otras cuestiones que siguen a esto.

¿Cómo influye la naturaleza de la mercancía en la identificación de la subpartida arancelaria?

Influye como un mecanismo regulador, donde se encuentra la información básica y primordial de las mismas facilitando la identificación y el control de mercaderías ilegales, además la exigencia específica para la importación de ciertas mercancías se hace normalmente con referencia a las partidas arancelarias.

¿Por qué la clasificación y las características de las mercancías son requerimientos esenciales en la codificación arancelaria?

Tiene como fin establecer el gravamen o impuesto de importación más adecuado; además es un mismo identificador común alrededor del mundo, que permite identificar de manera exacta las mercaderías de importación, identifica el respectivo arancel para cada una de ellas, porque cada mercancía tiene su respectivo arancel para la

importación o exportación; además también se puede determinar cuándo se importa o se exporta.

### **1.3.2. Situación actual de los aranceles en Cuba**

Siendo un arancel de aduana un impuesto o gravamen que se aplica a los bienes que son objeto de importación o exportación. También existen Aranceles de Tránsito, que gravan los productos que entran en un país con destino a otro.

Los fundamentos económicos para la creación de los aranceles de importación fueron la protección de la industria nacional y la estabilización de la balanza de pagos del país importador.

En Cuba el arancel de aduana fue establecido por la Resolución 124/90 de la Aduana General de la República de Cuba, que contiene el clasificador de partidas arancelarias con los porcentajes arancelarios correspondientes a cada una de las partidas y subpartidas. El cobro de los aranceles de aduana está contenido en la Resolución 60/1997 del Ministerio de Finanzas y Precios de fecha 22 de Diciembre de 1997, la cual cuenta con dos anexos, el primero es el procedimiento para el cobro de los derechos de aduanas y el segundo la relación y metodología de los regímenes económicos y aduaneros.

Es muy importante la clasificación de las mercancías en la codificación arancelaria, ya que esto ayuda a conocer el valor exacto de los derechos arancelarios y el IVA, por otro lado permite comprobar si se necesita una licencia o permiso para la importación o exportación del producto, permite conocer si existe alguna preferencia arancelaria con países con los cuales haya firmado acuerdos comerciales, conocer más a fondo el bien o servicio a importar o exportar debido a que se conocen las características físicas o químicas del producto, también ayuda a conocer los requisitos aduaneros que se debe cumplir, entre otros tales como: salvaguardias, derechos antidumping o compensatorios



y vistos buenos necesarios por parte de entidades gubernamentales de control por el ingreso o salida del producto y al mismo tiempo ayuda a obtener información de los otros mercados al cual se quiere ingresar.

### **1.3.3. El régimen de tránsito aduanero**

El tránsito aduanero Internacional se conoce al régimen aduanero mediante el cual las mercancías son transportadas, bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.

El tránsito aduanero es la modalidad establecida del Decreto 2685 que permite el transporte de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control Aduanero, de una aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional. En este régimen se pueden dar las modalidades de tránsito, cabotaje y transbordo.

¿Qué es cabotaje?

Es la modalidad del régimen aduanero que regula el transporte mercancías bajo control aduanero, cuya circulación esté restringida, por agua o por aire, entre dos puertos o aeropuertos habilitados dentro del territorio nacional.

¿Qué es transbordo?

Es la modalidad del régimen aduanero que regula el traslado de mercancías del medio de transporte utilizado para la llegada al territorio aduanero nacional, a otro que efectúa la salida a país extranjero, dentro de una misma aduana y bajo su control sin que se causen tributos aduaneros.

¿Cuáles operaciones son permitidas bajo la modalidad de tránsito aduanero?

La modalidad de tránsito aduanero se solicita y autoriza para las mercancías que estén consignadas o se cedan a la nación, las entidades territoriales y las entidades descentralizadas, a un usuario de una zona franca, a un titular de un depósito privado, o cuando las mercancías vayan a ser sometidas a una de las siguientes modalidades de importación:

- a) Importación para la transformación o ensamble.
- b) Importación temporal para perfeccionamiento activo de bienes de capital.
- c) Importación temporal en desarrollo de sistemas especiales de importación-exportación.
- d) Importación temporal para procesamiento industrial.

¿Cómo es el proceso para llevar a cabo un tránsito aduanero?

El tránsito aduanero será autorizado por la aduana si la carga se encuentra debidamente sellada y precintada desde el país de procedencia, de forma tal que garantice que la mercancía no pueda ser extraída de ellas, ni puedan introducirse otras, sin romperse los precintos colocados en el puerto de embarque.

Para las mercancías sometidas a la modalidad de tránsito aduanero, no habrá inspección aduanera en la aduana de partida, salvo cuando la autoridad aduanera observe que la carga se encuentra en malas condiciones exteriores, presenten diferencia de peso frente a lo señalado en el documento de transporte, o se observen signos de violación de los sellos o precintos de seguridad, en cuyo caso, deberá efectuarse la inspección física correspondiente y se dejará constancia del resultado de la diligencia.

La autoridad aduanera determinará la duración de la modalidad de tránsito de acuerdo con la distancia que separe la aduana de partida de la de destino. Dicho término se contará a partir de la fecha de autorización del régimen y se consignará en la

declaración de tránsito aduanero. Para la ejecución de la operación de tránsito aduanero, los medios de transporte deberán utilizar las rutas más directas entre la aduana de partida y la de destino.

¿Cómo se finaliza la operación de tránsito aduanero?

La modalidad de tránsito aduanero finaliza con la entrega de la carga al depósito o al usuario operador de zona franca, según corresponda, quien recibirá del transportador la declaración de tránsito aduanero, ordenará el descargue y confrontará la cantidad, el peso y el estado de la carga con lo consignado en dicho documento. Si existiere conformidad registrará la información en el sistema informático de la aduana.

Si se presentan inconsistencias entre los datos consignados en la declaración de tránsito aduanero y la mercancía recibida, o si se detectan posibles adulteraciones en dicho documento, o irregularidades en los empaques, embalajes y precintos aduaneros de la mercancía que es objeto de entrega, o ésta se produce por fuera de los términos autorizados por la aduana de partida, el depósito o el usuario operador de la zona franca elaborará y remitirá a la aduana el acta correspondiente, la cual deberá ser firmada por el transportador e informará de inmediato a las autoridades aduaneras a través del sistema informático aduanero.

#### **1.4. La gestión de las importaciones en el Modelo Económico de los Lineamientos de la Política Económica y Social de Cuba**

En función a lo anterior, se han definido en los lineamientos del comercio exterior lo siguiente:

Garantizar por las empresas y entidades vinculadas a la exportación, que todos los bienes y servicios destinados a los mercados internacionales respondan a los más altos estándares de calidad.

Lograr una mayor racionalidad en la gestión de importaciones, a través del reordenamiento de las empresas que realizan actividades de comercio exterior, con una mejor asignación de las nomenclaturas de productos, para alcanzar una eficaz utilización del poder de compra del país.

Incrementar la eficiencia del proceso de importación, mediante el desarrollo del mercado mayorista y en especial, el reordenamiento de la actividad de consignación.

Erradicar las deficiencias caracterizadas por la falta de análisis en los precios de contratación y de los mercados internacionales, la pobre utilización de los pliegos de concurrencia que sustenten las decisiones comerciales, la deficiente formulación y negociación de las cláusulas y especificaciones fundamentales de los contratos.

### **1.5. Conclusiones parciales**

Después de realizado el estudio teórico y los conceptos en torno a las mercancías en general, así como los objetivos de las mismas y de su análisis, sin dejar de incluir métodos y análisis, técnicas y herramientas se puede concluir que:

1. El estudio de los fundamentos teóricos y conceptuales de la investigación, facilitó la determinación de la meta que se desea lograr y sustenta la estructura integral de los elementos a tener en cuenta para la evaluación de la cuenta de Mercancías en Tránsito.
2. La importancia que se ha atribuido a la cuenta de Mercancías en Tránsito ratifica la marcada necesidad de evaluar la situación que presenta para la empresa.
3. Las técnicas y criterios de evaluación de los inventarios deben ser utilizados en correspondencia con la estrategia que siga la empresa.
4. La elección apropiada entre el sistema contable utilizado (SISCONT 5), así como el control de la cuenta 207 Mercancías en Tránsito deben estar asociadas a los objetivos que se persigue.

## **CAPÍTULO II. PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DE LA CUENTA MERCANCÍAS EN TRÁNSITO EN CEXNI**

Teniendo en cuenta los aspectos teóricos abordados en el Capítulo 1 de la investigación, se sientan las bases para el desarrollo del presente capítulo que tiene como **objetivos**:

1. Caracterizar el objeto de estudio.
2. Realizar un diagnóstico de la situación actual en relación con el control que se establece a la cuenta Mercancías en Tránsito en la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel de Moa.
3. Proponer un procedimiento para el control de la cuenta Mercancías en Tránsito en la Empresa Importadora y Abastecedora del Níquel de Moa.

Asumiendo las dificultades que presenta el control de la cuenta Mercancías en Tránsito según se plantea en la situación problemática definida, se realiza una investigación que permita a la entidad profundizar en esta importante actividad facilitándole: los pasos a seguir, posibles herramientas a utilizar, el enfoque, la orientación y alcance en función de los objetivos propuestos. Cuando existe algún problema, el punto de partida siempre es el mismo; lo que la organización quiere es el remedio, y para llegar a él hay que descubrir la causa.

### **2.1. Caracterización del objeto de estudio**

La empresa Importadora y Abastecedora del Níquel, tiene su oficina central en Carretera Moa - Sagua de Tánamo Km. 1 1/2, creada por la Resolución 290 de 1993, para realizar operaciones de Comercio Exterior, con personalidad jurídica independiente y patrimonio y administración propios. Integrada al Grupo Empresarial Cubaníquel, subordinado al Ministerio de Energía y Minas.

### **Objeto social.**

1. Ejecutar las operaciones de comercio exterior relacionadas con la importación de bienes y servicios, según nomenclatura aprobada por el Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.
2. Comercializar productos importados y los adquiridos en el mercado nacional.

### **Misión.**

Garantizar de manera oportuna todas las importaciones que demanden las empresas del Grupo Empresarial CUBANIQUEL y Geominsal, logrando el funcionamiento continuo de estas.

### **Visión.**

Lograr la satisfacción de los clientes como resultado de la calidad de nuestras operaciones comerciales, en un entorno cada vez más cambiante, gracias a nuestra competitividad.

### **Principales clientes.**

1. Empresa Ernesto Ché Guevara
2. ECRIN
3. Empresa Mecánica del Níquel
4. Empresa Puerto Moa
5. CEPRONIQUEL
6. EMPLINI
7. SERCONI
8. CUBANIQUEL
9. CEDINIQ
10. REMIN

11. Empresas del Grupo Geominsal

**Proveedores extranjeros (Mayores suministradores habituales).**

1. Rodabilsa
2. BDC Internacional
3. Fondón
4. Gonio
5. Bacou
6. Coalimex
7. Viroex
8. Palriana

**Nuevos clientes potenciales.**

1. Moa Níquel S.A
2. Ferroníquel S.A
3. Empresa Mártires 26 de Julio
4. OBE Holguín
5. ACINOX Tunas
6. Metunas

**Principales Productos Importados.**

1. Big Bags
2. Ferrocromo
3. Electrodo
4. Carbón Antracita.
5. Bandas Transportadoras
6. Neumáticos de Transporte
7. Neumáticos Mineros

8. Metales
9. Equipos Mineros
10. PPA Equipos Mineros.
11. Sulfuro de Amonio
12. Envase para exportación (Varios)
13. Productos químicos

A continuación se muestra el diagnóstico de la empresa a través del cual se proyecta para el año 2014. Según el análisis DAFO.

### **Debilidades**

Insuficiente aseguramiento de recursos financieros.

- Dispersión de la empresa por áreas geográficas.
- Suministro de fuerza de trabajo preparada y con experiencia en la industria.

### **Amenazas**

Desarrollo y competitividad de otras empresas importadoras en el país.

- Pérdida de la identidad corporativa.
- Fluctuación de especialistas y cuadros preparados hacia otras entidades.

### **Fortaleza**

- Relaciones con una empresa portuaria que cuenta con dos puertos y una base de transporte, para garantizar las importaciones.
- Incremento de las relaciones nacionales e internacionales, servicios de importación y ventas de consignación con terceros.



## **Oportunidades**

- Importancia social y desarrollo de la empresa para el abastecimiento a los clientes.
- Ser la única empresa de su tipo en el territorio.

La actividad fundamental de la empresa es adquirir productos en el mercado nacional o extranjero, para comercializarlos después de forma mayorista; material, equipos, materias primas, piezas y otros recursos, según las nomenclaturas aprobadas por los Ministerios de Comercio Exterior e Interior, actuando por encargo del cliente final o proveedor. Además brinda servicios de almacenaje y transportación de cargas.

La empresa cerró el año 2013 con un total de 340 contratos de importaciones a proveedores extranjeros, por un valor de 62.407,0 MP, para el año 2014 propone garantizar la Importación del 100 % de las materias primas fundamentales y las inversiones, que garanticen el funcionamiento y capitalización de la empresa Comandante Ernesto Che Guevara y el resto de los clientes del Grupo CUBANIQUEL y asegurar los recursos de Geominsal que tengan definido el financiamiento.

Actualmente la empresa opera con 18 contratos de comisión para la venta de mercancías en consignación con 3 comitentes. Los productos que se encuentran en consignación, son fundamentales para las operaciones de las plantas de níquel (productos químicos y material para termopares), su reparación (metales, motores eléctricos, refractarios, válvulas industriales, rodamientos, correas, material eléctrico, pintura) y la protección de sus recursos humanos (medios de protección).

CEXNI cuenta con una base de almacenes con adecuadas condiciones de almacenaje y espacio suficiente para los diferentes productos de importación, además cuenta con un grupo de apoderados de aduana, también cuenta con las condiciones técnicas para

la realización de los trámites aduanales, utilizando el software DMX200 autorizado por la Aduana General de la República de Cuba.

El modelo mediante el cual se oficializa la tramitación de la importación de la mercancía ante la aduana es la Declaración de Mercancías con su levante. **(Ver anexo 1)**

El pago del importe determinado como arancel se realiza previo al levante de la mercancía, excepto si existiese convenio entre la empresa importadora y la aduana, en cuyo caso se permite el pago hasta 5 días hábiles siguientes al levante de la mercancía.

El monto del arancel a pagar se determina aplicando al valor de la mercancía en moneda nacional el porcentaje establecido para el tipo de producto en el cual clasifica la mercancía. Los tipos de productos y porcentajes correspondientes se encuentran detallados en el Clasificador de Partidas Arancelarias vigente.

## **2.2. Identificación de la cuenta Mercancías en Tránsito**

La cuenta de Mercancías en Tránsito, con la nominación 207, es una cuenta del grupo de inventarios, que se refiere a la adquisición de mercancías que se hacen fuera de la plaza del comerciante y se controlan por separado en virtud que tienen costos adicionales, como son: gastos por almacenamiento, empaque, fletes y traslados, derechos de importación, desde el lugar de origen hasta que llegan a nuestros almacenes, destinados al consumo de la entidad o a su comercialización.

Los compradores internacionales confeccionan los contratos para las compras de mercancías a los proveedores extranjeros, luego de negociar con los proveedores por medio del contrato de importación de la mercancía donde se debe plasmar la forma en que se debe realizar el pago al proveedor, este puede ser a través de letras de cambios, cartas de créditos o por transferencias bancarias, Una vez que el proveedor recibe el contrato firmado entre ambas partes, envía los documentos de embarque para

que la empresa confeccione los documentos de importación y proceda al pago de la mercancía y a la vez procede a enviar la mercancía vía marítima o aérea. Desde el momento en que el proveedor embarca la mercancía ya ésta pertenece a la empresa y se notifica a través del documento de embarque, permitiendo hacer el registro en la cuenta Mercancías en Tránsito.

Los pagos de aranceles, seguro de mercancías, flete y transportación también son registrados en la cuenta 207 y se controlan en submayores extra libros, por proveedores, número de DM (Declaración de Mercancía) contrato y factura del proveedor, por lo que en el sistema contable automatizado establecido para las entidades del MINEM, esta cuenta no está parametrizada, es decir, no admite apertura por submayores.

### **2.2.1. Análisis de la situación actual que presenta la cuenta Mercancías en Tránsito en CEXNi**

A continuación se muestran las siguientes tablas resumidas donde se muestra el saldo actual por las diferentes subcuentas, donde se hace una comparación de igual período con respecto a los años 2013 y 2014 por clientes y proveedores.

**Tabla No.2 Saldo de la cuenta Mercancías en Tránsito:  
Periodo de Enero hasta Marzo (años 2013 y 2014)**

<b>Descripción</b>	<b>Año 2013</b>	<b>Año 2014</b>	<b>Variación</b>
Flete	\$ 22 895,28	\$ 6 926,02	\$15 969,26
Transportación y Otros	308 344,02	1 111,68	307 232,34
Seguro	15 696,03	1 655,64	14 040,39
Aranceles	486 637,48	436 591,67	50 045,81
Mercancía Proveedores Extranjeros	1 679 140,45	1 244 999,37	434 141,08
<b>Totales</b>	<b>\$ 2 512 713,26</b>	<b>\$ 1 691 284,38</b>	<b>\$ 821 428,88</b>

**Fuente: Elaboración propia**

Como se puede observar en la Tabla No. 2 el saldo por los pagos de servicios disminuyen con relación al año anterior en \$ 387.287.80 y por concepto de Mercancías a Proveedores Extranjeros disminuye en 434.141.08 pesos.

Las tablas 3 y 3.1 muestran los saldos pendientes por pagos de fletes correspondientes al trimestre de enero a marzo de 2013 y 2014, Los mismos disminuyen en \$ 15.969,26 con relación a igual período del año anterior.

**Tabla No. 3 Flete año 2013**

Proveedor	Factura	Importe	Refacturar Prov.	Factura
Nirint	9391	\$ 2 400,79	Palriana	3257/12
Nirint	9391	1 392,52	Palriana	3258/12
Nirint	9664	19 101,97	Consortio Idus.	3415//13
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 22 895,28</b>		

Fuente de elaboración: Propia

**Tabla No. 3.1 Flete año 2014**

Proveedor	Factura	Importe	Re facturar Prov.	Factura
Nirint	14855	\$ 38,79	SesTImace	4055/13
Nirint	13807	379,63		
Nirint	13808	1 879,68		
Nirint	15067	452,98		
Nirint	15607	2 302,94		
Nirint	14531	501,44		
Nirint	14532	255,42		
Nirint	14533	5,15		
Nirint	14585	51,17		
Nirint	14831	87,14		
Nirint	14832	687,64		
Nirint	14833	185,67		
Nirint	14834	27,38		
Nirint	14855	70,99		
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 6 926.02</b>		

Fuente: Elaboración propia

En las Tablas No. 4 y 4.1 se muestran los saldos pendientes por pagos de

transportación, correspondientes a los meses de enero a marzo de 2013 y 2014, este disminuye en \$ 307.232.34 con relación a igual período del año anterior.

**Tabla No. 4 Transportación y Otros (año 2013)**

Transportista	Importe
Puerto Moa	\$ 306 440.30
Almacenes Universales	1 903.72
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 308 344.02</b>

Fuente: Elaboración propia

**Tabla No. 4.1 Transportación y Otros (año 2014)**

Transportista	Importe
Puerto Moa	\$ 979.88
Almacenes Universales	131.80
Otros	
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1 111.68</b>

Fuente: Elaboración propia

En la tabla No. 5 y 5.1 se muestran los saldos pendientes por pagos de seguros de mercancías, correspondientes a los meses de enero a marzo de 2013 y 2014, este disminuye en \$ 14.040,39 con relación a igual período del año anterior.

**Tabla No. 5 Saldos por concepto de seguro (año 2013)**

CONTRATO	IMPORTE	FECHA	CLIENTE	NO. FACTURA
100458	\$ 180,96	Julio-11	TriStar	1939/11
389	179,91	Septiembre-12	Palriana	3257/12
389	104,35	Septiembre-12	Palriana	3258/12
110075	20,91	Julio-12	Gonio	3166/12
100438	10,28	Julio-12	Gonio	3154/12
20027	1,43	Enero-13	Rodabilsa	3480/13
10070	70,18	Diciembre-12	Central Laboratorio	
10075	3,13	Febrero-13	Rodabilsa	
20151	3,56	Febrero-13	BDC	
20163	13.981,42	Marzo-13	Ché Guevara	Carbón
10165	1.139.90	Marzo-13	René Ramos	
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 15 696,03</b>			

Fuente: Elaboración propia

**Tabla No. 5.1 Seguro de mercancías (año 2014)**

CONTRATO	IMPORTE	FECHA	CLIENTE	NO. FACTURA
20134	\$ 14,84	Diciembre-13	SesTlmace	4055-2013
30201	56,99	Febrero-14	Pdte. recepción	
10393	1.540,54	Marzo-14	Pdte. recepción Ché Guevara	
10393	43,27	Marzo-14	IRM-78 Cancelado ASS Caribe	
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1.655,64</b>			

**Fuente: Elaboración propia**

En las Tablas No. 6 y 6.1 se muestran los saldos pendientes por pagos de aranceles, correspondientes al período de enero a marzo de 2013 y 2014, este disminuye en \$50.045,81 con relación a igual período del año anterior.

**Tabla No. 6 Aranceles de Importación (año 2013)**

Proveedor	Importe DM
TriStar	\$ 33.569,52
Gonio	748,93
Industria Completo	216,95
Corsan Marine	62,09
BDC	1.245,34
Sestlmace	165,40
tokmakjian	217,27
Palriana	8.166,92
Eléctrica Vicentina	10.766,46
Ininser	33,67
Mangueras Especializadas	860,18
Otros	430.584,75
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 486.637,48</b>

**Fuente: Elaboración propia**

**Tabla No. 6.1 Aranceles de Importación (año 2014)**

Proveedor	Importe DM
TriStar	\$ 33.569,52
Gonio	853,99
Industria Completo	216,95
Corsan Marine	62,09

BDC	1.245,34
Sestlmace	165,40
tokmakjian	217,27
Palriana	8.166,92
Eléctrica Vicentina	10.766,46
Ininser	33,67
Mangueras Especializadas	860,18
Otros	380.433,88
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 436.591,67</b>

**Fuente: Elaboración propia**

En la Tabla No. 7 y 7.1 se muestran los saldos pendientes por pagos de mercancías a proveedores extranjeros, correspondientes a los meses de enero a marzo de 2013 y 2014, este disminuye en \$ 434.141.08 con relación a igual período del año anterior.

**Tabla No. 7 Mercancías Proveedores Extranjeros (año 2013)**

FACTURA	PROVEEDOR	IMPORTE
11080	Nirint	\$1 137 120,00
Letras Cambios	Varios	542 020,45
<b>TOTAL</b>		<b>\$1 679 140,45</b>

**Fuente: Elaboración propia**

**Tabla No. 7.1 Mercancías Proveedores Extranjeros (año 2014)**

FACTURA	PROVEEDOR	IMPORTE
LC-1937956	Maprinter	\$ 409570,86
Varias	Rodabilsa	138055.95
LC-1061113	Conimpex	97545.42
BEO-204	Prior	17996,50
Varias	Abrasivo	492612.04
Varias	Viroex	32990.75
F-285/2013	Finauto	6090,95
Varias	Zarusbenske	2031.12
Varias	Sharok	289.40

Varias	BDC	847.72
LC-0971799	Grupo Ugao S.A	1 895,90
LC-2252810	Gonio	165,17
LC-2041458	HotzBerri	15655,71
Varias	Palriana	984.72
M-1464	Multipró	21 518,74
90130828	Tubos	289,01
LC-604-605-607	Barromex	6459,41
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 1 244 999.37</b>

**Fuente: Elaboración propia**

### **2.2.2. Pasos para la contabilización de la cuenta Mercancías en Tránsito**

A continuación se muestran los pasos para la contabilización de la cuenta Mercancías en Tránsito.

Si en el contrato está pactado que la mercancía se va a pagar a través de letras de cambios se le confecciona la letra con los documentos de embarque y se procede a contabilizar la mercancía de la siguiente forma:

<b>Cuenta</b>	<b>Descripción de las cuentas y subcuentas</b>	<b>Parcial</b>	<b>Debe</b>	<b>Haber</b>
207	Mercancía en Tránsito		xxx.xx	
402	Efectos por Pagar a Corto Plazo			xxx.xx
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		

Cuando la mercancía es recibida por el almacén con los documentos originales de embarque se debe confeccionar el IRM y se debe contabilizar de la siguiente forma:



Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
194	Inventario de Mercancías		xxx.xx	
411	Cuentas por Pagar a Proveedores			xxx.xx
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		

Cuando se realiza el pago de la mercancía se contabiliza de la siguiente forma:

Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
411	Cuentas por Pagar a Proveedores		xxx.xx	
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		
207	Mercancías en Tránsito			xxx.xx

Cuando se paga por transferencia bancaria y no se ha recibido la mercancía primero se le debe hacer la obligación del pago por el valor de la mercancía y después contabilizar el pago de la siguiente forma:

Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
207	Mercancías en Tránsito		xxx.xx	
411	Cuentas por Pagar a Proveedores			xxx.xx
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		

Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
411	Cuentas por pagar a Proveedores		xxx.xx	
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		
115	Efectivo en Banco			xxx.xx

CEXNi paga por las mercancías a su entrada al país los servicios de aranceles, seguro, flete y transportación.

Todos estos importes se registran y/o se pagan antes de realizar la recepción de la mercancía, se incluyen en el precio o se facturan al cliente y se descargan a la cuenta 207 Mercancías en Tránsito cuando se registra el IRM o la factura al cliente.

A continuación se muestra la forma de contabilizar los pagos por los diferentes servicios:

- Pago por flete y la transportación.

Cuenta	Descripción de las Cuentas y Subcuentas	Parcial	Debe	Haber
207	Mercancías en Tránsito		xxx.xx	
	12- Flete y Transportación	xxx.xx		
411	Cuenta por Pagar a Corto Plazo			xxx.xx
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		

- Pago de Seguro.

Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
207	Mercancías en Transito		xxx.xx	
	14- Seguro	xxx.xx		
411	Cuenta por Pagar a Corto Plazo			xxx.xx
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		

- Forma para contabilizar la obligación por pagar los aranceles de importación a la Aduana.

Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
207	Mercancías en Tránsito		xxx.xx	
	15- Aranceles	xxx.xx		
411	Cuenta por Pagar a Corto Plazo			xxx.xx
	20- Fuera del Organismo	xxx.xx		

A continuación se muestra la forma de contabilizar los cobros en la cuenta Mercancías en Tránsito.

Cobro por las ventas al grupo Cubaníquel.

Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
135	Cuenta por Cobrar en MN		xxx.xx	
	40 dentro del Organismo MN	xxx.xx		
136	Cuenta por Cobrar en CUC		xxx.xx	
	40-101 dentro del Organismo CUC	xxx.xx		
912	Ingresos por servicios de importaciones			xxx.xx
	11 Dentro del Organismo (Margen comercial MN)	xxx.xx		
	103 Dentro del Grupo CUC (Margen Comercial )	xxx.xx		

207	Mercancías en Tránsito		xxx.xx
	12 Cobro por servicio de Flete y transportación	xxx.xx	
	14 Cobro por servicio de Seguro	xxx.xx	
	15 Cobro por servicios de Aranceles	xxx.xx	

En el caso que el proveedor haya dejado de exportar parte de las mercancías, en este caso CEXNi le refactura al mismo los gastos incurridos por la importación de las mercancías sin valor comercial, se contabiliza de la siguiente forma:

Cuenta	Descripción de las cuentas y subcuentas	Parcial	Debe	Haber
341	Cuenta por cobrar		xxx.xx	
	10-101 Fuera del Organismo	xxx.xx		
827	Gastos de Operaciones y Servicios			xxx.xx
	Elemento de Gasto 800067 - Centro Costo 400110	xxx.xx		
207	Mercancías en Tránsito			xxx.xx
	12 Cobro por servicio de Flete y transportación	xxx.xx		
	14 Cobro por servicio de Seguro	xxx.xx		
	15 Cobro por servicios de Aranceles	xxx.xx		

Como se observa los gastos por servicios de aduana se contabiliza al crédito porque se disminuye este servicio debido a que se había contabilizado a gastos anteriormente

cuando se recibió la factura por las compras. Por lo que en este caso se rebaja de la cuenta de gasto.

### **2.2.3. Causas y efectos de los problemas que están afectando en la cuenta Mercancías en Tránsito**

Para determinar los factores que afectan el control de la cuenta Mercancías en Tránsito, se realizaron preguntas propias de una tormenta de ideas con el objetivo de analizar en conjunto con el grupo de trabajo creado, así como las principales causas y efectos que estos provocan.

Aunque la mercancía no haya llegado a los almacenes la empresa procede a realizar los pagos a los proveedores a través de cartas de créditos, transferencias bancarias o letras de cambios, lo que trae como consecuencia que al llegar la mercancía, si existiera algún faltante este saldo queda pendiente en la cuenta Mercancías en Tránsito hasta que el proveedor reponga la mercancía, se lleve a la cuenta de reclamaciones o se confeccione un expediente de faltante sujeto a investigación.

En los almacenes existe demoras al recepcionar las mercancías, incumpléndose con el ciclo de facturación establecido en la Resolución 774 que es de 7 días hábiles después del levante, para poder realizar el cobro al cliente final.

Una vez efectuado el pago por los servicios de aranceles, seguro de mercancía, flete y transportación y ya han sido registrados en la cuenta Mercancías en Tránsito y al llegar la mercancía se detecta que se dejó de recibir por el proveedor una parte de la mercancía es cuando se queda algún saldo pendiente que corresponden a estos pagos en la cuenta Mercancías en Tránsito. Este es uno de los casos más comunes que existe y que tiene mayor participación en los saldos envejecidos.

Ejemplo cuando se realiza el pago de aranceles a la aduana y se realiza por el importe total que dice el contrato pero al llegar la mercancía se detecta que se dejó de recibir parte de las mercancías y este saldo queda pendiente en la cuenta de Mercancías en Tránsito hasta que el proveedor envíe el faltante de la mercancía pendiente, donde se le cobra al proveedor el arancel por medio de una factura sin valor comercial porque en este caso los pagos de los servicios corren a cuenta del proveedor.

Al confeccionar dicha factura existe demoras para que los proveedores firmen ese faltante, es ahí donde existen saldos envejecidos pendientes de análisis, afectándose la empresa financieramente al no recuperar parte del dinero invertido en los pagos realizados anticipadamente.

El SISCONT 5 es el sistema contable utilizado en el MINEM pero no permite el control de la cuenta de Mercancías en Tránsito por subcuentas y partidas en el sistema, lo que hay que mantener un registro adicional con el desglose del importe total por comitente y contrato, donde no tiene un submayor que permite visualizar a través de las transacciones realizadas los saldos por cada subcuenta, o sea se hace un cuadro en Excel fuera del sistema contable, se considera que esta cuenta presenta problemas en la contabilidad de la empresa por no contar con un submayor digital automatizado que permita acceder con mayor facilidad y un mejor control cada detalle de lo que realmente existe en la cuenta Mercancías en Tránsito.

A continuación se muestra en la siguiente tabla las principales causas de las deficiencias antes mencionadas , así como el efecto que pueden ocasionar, y las posibles medidas correctivas que pueden realizarse (**Ver tabla 8**).

**Tabla No. 8 Causas, efectos y medidas correctivas de los principales problemas detectados en la cuenta Mercancías en Tránsito.**

<b>Problemas</b>	<b>Causas</b>	<b>Efectos</b>	<b>Medidas correctivas</b>
Demora en recepción de mercancía.	Falta de documentos.	Saldos en cuenta 207 por tiempo prolongado.	Establecer plazos y responsabilidades de entrega de documentos.
Se viola el ciclo de facturación.	Se viola con la resolución 774.	Demoras al efectuar los cobros al cliente final.	Responsabilizar al área de facturación que se refacture la mercancía en los 7 días hábiles.
Saldos pendientes en la cuenta 207 de operaciones realizadas	Reclamaciones por faltantes y mercancía fuera de especificación	Posibles pérdidas para la empresa.	Control de reclamaciones pendientes.
El sistema contable utilizado no permite el control de la cuenta Mercancía en Tránsito por subcuentas.	-El sistema contable no muestra la información necesaria.	No se detalla en la contabilidad oportunamente el saldo de la cuenta Mercancías en Tránsito.	Propuesta de herramienta informática para el control de la cuenta 207.

**Fuente: Elaboración Propia**

Estos problemas se ilustran en el diagrama - causa efecto, donde se representan las causas que inciden negativamente sobre el control de la cuenta Mercancías en Tránsito de la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel de Moa. CENXi. **(Ver anexo 2)**

### **2.3. Propuesta del procedimiento para el control de la cuenta Mercancías en Tránsito**

El procedimiento persigue lograr un mayor nivel de organización y control en la cuenta Mercancías en Tránsito, que posibilite un seguimiento adecuado de su saldo existente,

garantizando un sistema de información con calidad que contribuya a obtener una imagen fiel y oportuna en los Estados Financieros.

Después de haber realizado un estudio y conocer las causas que provocan el problema existente en la cuenta de Mercancías en Tránsito en CEXNI y para dar solución al problema científico, se realizaron dos tormentas de ideas, llegando a la conclusión que la cuenta 207 Mercancías en Tránsito presenta problemas por falta de control.

A raíz de lo antes expuesto, existen problemas que afectan considerablemente en el saldo existente en la cuenta Mercancía en Tránsito, siendo estos los más notables:

- Demora en la firma de las refacturaciones a proveedores extranjeros.
- La entrega incompleta de la documentación para la confección de los IRM (en ocasiones las facturas de inspección en origen de Cubacontrol, gastos financieros de Rodabilsa y transportación no son entregados al área de recepción).
- Facturas de transportación incluidas dobles en los IRM y en algunos casos no se incluye.
- Faltantes en las mercancías que ya se han pagado por letras de cambios.
- En el caso de las reclamaciones desde que inició el año se está analizando para tratar de registrar lo correcto en la contabilidad y para esto se le solicitó a las áreas de aseguramiento e importaciones que se entregue junto al IRM la reclamación o que el área de Importaciones sea el que entregue la reclamación a contabilidad con el número del IRM identificado, en esto se ha avanzado pero no se ha logrado en su totalidad.

Teniendo en cuenta las ventajas y desventajas de cada uno de los métodos detallados anteriormente para la elaboración del procedimiento se tomó en cuenta los siguientes pasos:



1. Se creó un grupo de trabajo con los trabajadores de más experiencia en la actividad.
2. Se tomaron todas las informaciones necesarias para conocer a profundidad el problema.
3. Se realizaron entrevistas para ganar en conocimiento.
4. Se analizaron las posibles causas que provocan el problema existente en la cuenta Mercancías en Tránsito.
5. Se comprobó con otras entidades relacionadas como empresas importadoras en la utilización de esta cuenta, demostrándose que esta es la única empresa importadora en el país que utiliza la cuenta 207 porque cumple con dos funciones, importar y comercializar.

<b>PROCEDIMIENTO PARA EL PROCESO DE CONTROL DE LA CUENTA DE MERCANCÍAS EN TRÁNSITO EN CEXNI</b>			<b>Código:</b>	<b>DT-PG-14</b>
			<b>No. Revisión:</b>	<b>01</b>
			<b>Fecha de aprobación:</b>	<b>30-05-2014</b>
<b>Elaborado por:</b>	<b>Revisado por:</b>	<b>Aprobado por:</b>		
<b>Nombre y Apellidos:</b>	<b>Nombre y Apellidos:</b>	<b>Nombre y Apellidos:</b>		
María Elena Miranda Ramírez	DoralisVerdecia Peña	Dilvis Fernández Terrero		
<b>Cargo</b>	<b>Cargo</b>	<b>Cargo</b>		
Contadora	Especialista Principal	Directora Económica		
<b>Firma</b>	<b>Firma</b>	<b>Firma</b>		

### **1. Objetivo**

El objetivo de este procedimiento es establecer los pasos para el proceso de toda la documentación antes de registrarse en la cuenta 207 que permita mejor control y un saldo más transparente de todas las transacciones efectuadas en las diferentes subcuentas para dar solución al problema de saldos envejecidos pendientes de análisis y evitar que el problema aumente.

## **2. Alcance**

Esta instrucción debe ser aplicable a la empresa Importadora y Abastecedora del Níquel (CEXNi).

## **3. Tareas propuestas**

3.1 El área de los almacenes debe responsabilizarse que cuando llegue las mercancías se proceda de inmediato a efectuar todo el proceso de recepción y revisión de toda la documentación que ampara el contrato de compras, de existir faltante o sobrante informarlo al área de importaciones.

3.2 Los compradores internacionales deben hacer todo el proceso de devolución o reclamación al Proveedor, este último por el modelo de reclamación R02/UI-P02 si existiera faltantes o sobrantes.

3.3 El área de contabilidad debe responsabilizarse que cuando se notifique mediante el modelo de reclamación proceder a contabilizar el saldo existente en la cuenta Mercancías en Tránsito y llevarlo a la cuenta de reclamaciones.

3.4 El especialista de contabilidad con el comprador que realizó el contrato del cual se le hizo la reclamación deben darle seguimiento hasta que llegue la devolución.

3.5 El área de facturación y el almacén son los encargados de cumplir con el ciclo de facturación.

3.6 Responsabilizar las áreas de finanzas externa y a los compradores internacionales que realicen conciliaciones con los proveedores extranjeros para limpiar los saldos pendientes de años anteriores.

3.7 El área de finanzas debe velar para que los clientes depositen sus fondos y así la empresa no se afecte financieramente.

3.8 El especialista principal de ciencias informáticas es el responsable de confeccionar un programa que permita visualizar todas las operaciones registradas en la cuenta Mercancías en Tránsito.

#### **4. Desarrollo**

4.1 Responsabilizar las áreas de los almacenes e importaciones a la llegada de las mercancías se revise todos los documentos y de existir algún faltante o sobrante implicar a los compradores internacionales que son los encargados de realizar el contrato para que realice todo el proceso de devolución o reclamación por medio del documento R02/UI-P-02 Modelo de reclamación de CEXNI al proveedor, con todos los datos que ampara el contrato de la mercancía recibida, después de haber efectuado todo el proceso de reclamación y esté aceptado por el proveedor se notifica al área de contabilidad para proceder a rebajar de la cuenta Mercancías en Tránsito y llevarlo a la cuenta de reclamaciones y darle seguimiento para que el proveedor proceda al pago del faltante.

#### **Ventajas**

- Se evita los saldos envejecidos pendientes en la cuenta 207.
- La empresa se recupera financieramente al resarcirse de un gasto incurrido en períodos anteriores.
- Se logra un control más favorable en la cuenta Mercancías en Tránsito.
- Se evita que se queden saldos pendientes por tiempos prolongados en las cuentas de Mercancías en Tránsito y de Reclamaciones.

4.2 Responsabilizar a las áreas de importaciones y operaciones, en función de su implicación con el inventario de la Mercancías en Tránsito y por las demoras en recepcionar las mercancías que cuando llegue la factura con el documento de embarque que se entregue de inmediato al área de los almacenes para que proceda con urgencia todo el proceso de recepción y entrega de la mercancía.

### **Ventajas**

- Se logra agilizar en la entrega de documentos para la confección de los IRM.
- Mejoras en la recepción, almacenaje y despacho de la mercancía.
- Mejoras en los indicadores de los resultados de los inventarios de la empresa.
- Se cumple con el ciclo de facturación.

4.3 Prefacturar al cliente final la mercancía contratada para que deposite los fondos en la cuenta de CEXNI 30 días antes al arribo de la mercancía.

### **Ventajas**

- Se deja de violar la Res. 774/MINCEX donde expresa que el ciclo de facturación no debe exceder de 7 días hábiles.
- Se cumple con el pago en el término establecido al proveedor.

4.4 Responsabilizar a las áreas de Finanzas e Importaciones que realicen conciliaciones con los proveedores para la solución inmediata de los saldos envejecidos en la cuenta de Mercancías en Tránsito.

### **Ventajas**

- Se logra disminuir los saldos envejecidos pendientes de años anteriores en la cuenta 207.

- La empresa logra recuperar los cobros que corresponden a los saldos pendientes de períodos de años anteriores en la cuenta 207 Mercancías en Tránsito.

4.5 Responsabilizar al Grupo de Informática de CEXNI la elaboración de un programa que permita obtener todas las informaciones necesarias antiguas y actuales que se registran en la cuenta de Mercancías en Tránsito y que muestre un submayor por antigüedades.

#### **Ventajas**

- Se obtiene una información más detallada del saldo existente en la cuenta Mercancías en Tránsito.
- Permite el saldo existente por subcuentas de la cuenta Mercancías en Tránsito.
- Permite un control más detallado y evita posibles pérdidas para la empresa

#### **2.4. Conclusiones Parciales del Capítulo**

Luego de cumplir los objetivos de este capítulo se puede concluir que:

1. Todos los problemas que tiene la entidad actualmente que afectan en el control de la cuenta Mercancías en Tránsito, pueden ser solucionados si se cumple con el procedimiento que ha sido propuesto.
2. Se ha visto una mejoría con respecto al año 2013 y 2014 en que el saldo existente pendiente de análisis ha disminuido considerablemente.

---

## CONCLUSIONES

1. Después de realizada la investigación, se puede concluir que el estudio de la teoría y los conceptos en torno al control en general en la cuenta de Mercancías en Tránsito fue de vital importancia, dejando claramente demostrado que:
  - El control de la cuenta Mercancías en Tránsito es necesario para tomar decisiones a tiempo y hacer previsiones sobre el futuro.
  - La realización de un procedimiento permite obtener un resultado puro y garantiza un sistema de información con calidad para obtener una imagen fiel y oportuna en los Estados Financieros.
2. La elaboración de un procedimiento para llevar de manera organizada el control de la cuenta Mercancías en Tránsito permitió:
  - Que la empresa se recupere financieramente, al resarcirse de un gasto incurrido en períodos anteriores, se evita que queden saldos pendientes por tiempos prolongados en las cuentas de Mercancías en Tránsito y de Reclamaciones, y se logra un control más favorable en dicha cuenta.

---

## **RECOMENDACIONES**

A partir de las conclusiones mencionadas, se proponen las siguientes recomendaciones:

1. Cumplir con las tareas propuestas en el procedimiento para el control de la cuenta Mercancías en Tránsito.
2. Aplicar el procedimiento propuesto en aras de lograr un correcto control de la cuenta Mercancías en Tránsito para que la empresa obtenga resultados satisfactorios en las auditorias futuras.
3. Continuar el seguimiento de la cuenta Mercancías en Tránsito y cumplir con el procedimiento en su totalidad, pues de forma integral resulta importante para todas las áreas de la empresa que de una forma u otra estén vinculadas con esta actividad.
4. Elevar al Comité Económico Financiero de la empresa este procedimiento para su aprobación y aplicación.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Bueno, E: “Economía de la empresa”. Análisis de las decisiones empresariales T-I. Madrid (1991).
2. Callejas, A. “Los alcances del control de gestión” (2002).
3. Chiavenatto, A. “Administración. Proceso administrativo.” 3<sup>ra</sup> edición. Colombia.
4. Definición de control. <http://www.monografias.com> (Consultado el 3/3/2014).
5. Diagrama Causa – Efecto (Kaoru Ishikawa.). Material impreso disponible en el Departamento de Industrial de la Universidad de Matanzas Camilo Cienfuegos.
6. Diagrama de Ishikawa o espina de pez ideado por el Dr. Kaoru Ishikawa. <http://www.monografias.com> (Consultado el 30/05/2014).
7. Importancia del control. <http://www.monografias.com.Control> (consultado el 3/3/2014).
8. Kotler Philip. Dirección de Marketing. Análisis, Planificación, Gestión y Control. España, Madrid Edit. Prentice Hall (1992). Séptima Edición.
9. Kotler Philip. Dirección de Marketing. Edición del Milenio. Pearson. Educación S.A. Madrid. España (2000). Décima edición.
10. Las Mercancías en Tránsito. <http://www.monografias.com> (Consultado el 12/03/2014).
11. Las Mercancías, surgimiento y origen <http://www.monografias.com> (Consultado el 12/03/2014).
12. Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución, VI. Congreso del Partido Comunista de Cuba, 18 de Abril 2011.
13. Ministerio de Auditoria y Control. Resolución No.13/06.
14. Ministerio de Comercio Exterior Resolución No.190/2001, Reglamento sobre la actividad de Importación y Exportación, 3 de Mayo 2001.



15. Ministerio de Comercio Exterior, Resolución No.774/2003, Metodología para el Cálculo del ciclo de ejecución de la Operación Comercial de las Empresas Importadoras.
16. Ministerio de Economía y Planificación, Resolución No.3629, Autorización de CEXNI como Circulador de Mercancías.
17. Ministerio de Energía y Minas. Resolución No.624/2004.
18. Ministerio de Finanzas y Precios, Resolución No.60/1997, Cobros de derechos de Aduanas.
19. Ministerio de Finanzas y Precios, Resolución No.235/2005, Normas Cubanas de Contabilidad, 30 de Septiembre 2005.
20. Ministerio de Finanzas y Precios. Resolución No.297 del 2003.
21. Ministerio de Finanzas y Precios, Resolución No.476/2012, Tarifas de Transporte de Cargas de las Mercancías.

# ANEXO # 1 Modelo Declaración de Mercancías

Aduana General de la República de Cuba							1. Formularios		
Declaración de Mercancías				2. No. De Declaración		3. Aduana de despacho Código		4. Operación	
5. Tipo Dm Código		6. DM de Tránsito		7. Declarante Código			10. No. Manifiesto/Año		
8. Importador/Exportador Código				11. Lugar embarque Código			12. No. BL , Guía Aérea		
9. Proveedor/Destinatario Código				14. País Proc./1er. Destino Código			15. País Ultimo Destino Código		
13. Nombre y dirección del Comprador Código				16. País Compra / Venta Código			17. Cantidad de Sub-partidas		
				18. Factura No.			19. Total de Bultos		
				20. Peso Bruto Total		21. Flete Total		22. Seguro Total	
				23. Condición de entrega Código			24. Aduana Entrada/Salida Código		
25. Modo de Transporte Código				27. Nac. Medio Transporte Código			28. Localización de la mercancía Código		
26. Medio Transporte Ent/Sal				29. Moneda Código			30. Tasa de cambio		
T O T A L E S	31. Impuestos y Tasas		32. Importe a pagar USD MN				33- Sacrificio Fiscal MN CUC		
	Arancel		*		*		*	*	
			*		*		*	*	
	Servicio de aduana		*		*				
34. Descripción de las Merc. Contenedor Siglas y Nros..			35. No. Orden	36. Documentos Complementarios					
			37. Sub-Partida S.A.	38. Régimen		39. Estim. Fiscal	40. Vencimiento		
			*	*		*	41. Resolución No. Fecha		
			42. País de Origen Código			43. Cantidad de Bultos		44. Clase de bultos Código	
			45. Acuerdo Código			46. Peso Bruto		47. Peso Neto	
			48. Cant. Art.s /UM Comercial			49. U.M. Comercial		50. Almacén de Depósito Código	
			51. No. Declaración Anterior					*	
52. No. Contrato Comercial			54. Valor Estadístico		55. Precio Unitario		56. Valor factura		
53. Condición de Pago Código			57. Flete		58. Seguro		59. Otros gastos		
Cálculo de los Impuestos y servicios	60. Impuestos y Tasas	61. Método de valorac.	62. Base Imponible	63. Tarifa Arancel Estim. Fiscal		64. Importe a Pagar MN USD		65. Sacrificio Fiscal MN USD	
	Arancel								
				*	*	*	*	*	*
	Servicio de aduanas				*	*	*		
66. Solicitud del despacho Nombre y apellidos del declarante			67. Actuación de la aduana		Fecha y Hora de Registro			Fecha y Hora de Liquidación:	
Fecha:	Hora:	Cuño del despacho			Oficina Recaudadora Recibo de pago No.:		Fecha:		
Firma:	Cuño:				Firma y número		Cuño:	Hora:	

## Anexo al Modelo Declaración de Mercancías

Aduana General de la República de Cuba								1. Formularios			
Declaración de Mercancías    Anexo				2. No. de Declaración		3. Aduana de despacho Código		4. Operación			
34. Descripción de las Merc. Contenedor Siglas y Nros..		35. No. Orden	36. Documentos Complementarios								
			37. Sub-PartidaS.A.		38. Régimen		39. Estim.Fiscal		40. Vencimiento		
			*		*		*		41. Resolución No. Fecha		
			42. País de Origen Código			43.Cantidad de Bultos			44. Clase de bultos Código		
			45. Acuerdo Código				46. Peso Bruto		47. Peso Neto		
			48. Cant.Art.s /UM Comercial			49. U.M. Comercial		50. Almacén de Depósito Código			
			51. No. Declaración Anterior						*		
52. No. Contrato Comercial			54. Valor Estadístico		55. Precio Unitario		56. Valor factura				
53. Condición de Pago Código			57. Flete		58. Seguro		59. Otros gastos				
Cálculo de los Impuestos y servicios	60. Impuestos y Tasas	61. Método de valorac.	62. Base Imponible	63. Tarifa Arancel Estim.Fiscal		64. Importe a Pagar MN USD		65. Sacrificio Fiscal MN USD			
	Arancel		*	*	*	*	*	*			
			*	*	*	*	*	*			
	Servicio de aduanas			*	*	*	*				
34. Descripción de las Merc. Contenedor Siglas y Nros..		35. No. Orden	36. Documentos Complementarios								
			37. Sub-PartidaS.A.		38. Régimen		39. Estim.Fiscal		40. Vencimiento		
			*		*		*		41. Resolución No. Fecha		
			42. País de Origen Código			43.Cantidad de Bultos			44. Clase de bultos Código		
			45. Acuerdo Código				46. Peso Bruto		47. Peso Neto		
			48. Cant.Art.s /UM Comercial			49. U.M. Comercial		50. Almacén de Depósito Código			
			51. No. Declaración Anterior						*		
52. No. Contrato Comercial			54. Valor Estadístico		55. Precio Unitario		56. Valor factura				
53. Condición de Pago Código			57. Flete		58. Seguro		59. Otros gastos				
Cálculo de los Impuestos y servicios	60. Impuestos y Tasas	61. Método de valorac.	62. Base Imponible	63. Tarifa Arancel Estim.Fiscal		64. Importe a Pagar MN USD		65. Sacrificio Fiscal MN USD			
	Arancel		*	*	*	*	*	*			
			*	*	*	*	*	*			
	Servicio de aduanas			*	*	*	*				