

PICNA

Nº10 NOTA DE
DIVULGACIÓN

LA IMPORTANCIA DEL USO ECONÓMICO EN LA DETERMINACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LA DEMANDA

.UBAeconómicas

PEREZ REGUEIRA, GUADALUPE

Investigadora del Programa de Investigación en Cuentas Nacionales (PICNA) de la FCE - UBA. Los comentarios pueden ser enviados al mail guadalupeperezregueira@hotmail.com

Las Notas de Divulgación del PICNA tienen como finalidad principal difundir la investigación y los conceptos técnicos de las cuentas nacionales de una manera accesible para que sea comprensible por el público general.
Los autores son responsables de las opiniones expresadas en los documentos.

El Programa de Investigación en Cuentas Nacionales (PICNA) reconoce a los autores de la Serie de Notas de Divulgación la propiedad de sus derechos patrimoniales para disponer de su obra, publicarla, traducirla, adaptarla y reproducirla en cualquier forma.

(Según el art. 2, Ley 11.723)



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Universidad de Buenos Aires

Facultad de Ciencias Económicas

Programa de Investigación en Cuentas Nacionales

Nota de Divulgación N°10

La importancia del uso económico en la determinación de los componentes de la demanda

Perez Regueira, Guadalupe*

Mayo 2022

*Investigadora del Programa de Investigación en Cuentas Nacionales (PICNA) de la FCE – UBA. Los comentarios pueden ser enviados al mail: guadalupeperezregueira@hotmail.com

La importancia del uso económico para la determinación de los componentes de la demanda

Uno de los objetivos principales de la economía es la determinación de la finalidad / función de las instituciones lo cual define sus objetivos al realizar diversos desembolsos. Para asignar dichas erogaciones existen clasificadores del gasto.

“Las cuatro clasificaciones están destinadas principalmente a clasificar las operaciones realizadas por los hogares, las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares, los gobiernos y los productores que dan lugar a “sumas adeudadas”, es decir, las sumas de dinero abonadas o adeudadas por la adquisición de bienes corrientes y de capital o de mano de obra y otros servicios, por la adquisición de activos financieros o por la extinción de obligaciones financieras” (Naciones Unidas, 2001).

Las cuatro clasificaciones del gasto por finalidad son¹:

Clasificación del consumo individual por finalidad (CCIF - COICOP)

Clasificación de las finalidades de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares (CFISFL - CPONI)

Clasificación de las funciones del gobierno (CFG - COFOG)

Clasificación de los gastos de los productores por finalidades (CGPF - COPP)

“La CFISFL y la CFG se utilizan para clasificar diversas operaciones, incluidos los desembolsos relacionados con los gastos de consumo final, el consumo intermedio, la formación bruta de capital y las transferencias de capital y transferencias corrientes realizadas por las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares (ISFLSH) y por el gobierno general, respectivamente;

La CCIF se usa para clasificar sólo un único tipo de desembolso, a saber, los gastos de consumo individual de los hogares, las ISFLSH y el gobierno general;

La CGPF se utiliza para clasificar el consumo intermedio y los desembolsos de capital de las empresas constituidas en sociedad y no constituidas en sociedad de carácter financiero y no financiero” (Naciones Unidas, 2001).

Los bienes y servicios disponibles en una economía definen la oferta total (OT), sea su origen la producción interna (valor bruto de producción, VBP) o las importaciones (M).

La oferta total tiene su origen en las transacciones corrientes que realizan los productores y los importadores.

Una vez determinado el valor de la oferta total, una de las labores de los especialistas en cuentas nacionales es estimar los componentes de la demanda total (DT) de los bienes y servicios en función a su uso económico. De aquí surge, la identidad de la oferta y demanda total:

$$VBP + M = CI + Ch + Cisflsh + Cg + FBKF + VE + X^2$$

¹ Sus siglas en inglés: COICOP (Classification of Individual Consumption According to Purpose), COPNI (Classification of the Purposes of Non-Profit Institutions Serving Households), COFOG (Classification of the Functions of Government) y COPP (Classification of the Outlays of Producers According to Purpose).

² Se omiten la valuación de los agregados y los objetos valiosos a los fines de poder simplificar. Véase Perez Regueira (2022).

La primera pregunta que debe hacerse es si el agente realiza la erogación en su función de productor o no. Por ejemplo, todos los hogares son consumidores, pero sólo algunos son productores, de aquí radica la importancia de identificar con que objeto realiza su gasto.

Los productores en la economía utilizan insumos, mano de obra, bienes de capital y otros activos no producidos para realizar el proceso productivo. La actividad económica se realiza bajo la dirección de una unidad productora que toma las decisiones económicas.

El consumo intermedio (CI) son bienes y servicios incorporados en el proceso productivo que, luego de una transformación económica, permiten generar otros bienes y servicios diferentes.

La formación bruta de capital fijo (FBKF) son los bienes de capital demandados por productores y que son utilizados reiteradamente por varios períodos para producir otros bienes y servicios. Estos bienes no sufren una transformación económica, tienen una vida útil que excede un ejercicio y sufren un desgaste normal por su uso (depreciación económica o consumo del capital fijo).

“Los activos fijos son activos producidos que se utilizan repetida o continuadamente en procesos de producción durante más de un año. La característica distintiva de un activo fijo no es que sea durable en un sentido físico, sino que pueda utilizarse repetida o continuadamente en la producción durante un período largo de tiempo, el cual se establece en más de un año”. (párrafo 10.11, SCN 2008).

“El consumo de capital fijo es la disminución, durante el período contable, del valor corriente del stock de activos fijos que posee y que utiliza un productor, como consecuencia del deterioro físico, de la obsolescencia normal o de daños accidentales normales” (párrafo 6.240, SCN 2008).

La variación de existencias (VE) son los ingresos y las salidas de existencias, es decir, los bienes acumulados y desacumulados por el productor sea por bienes terminados, trabajos en curso, materiales o bienes para reventa.

La FBK (FBKF + VE) es el único componente de la demanda que corresponde a un gasto de capital y tiene incidencia en el stock de activos producidos.

Las exportaciones (X) son las ventas realizadas por los productores al resto del mundo.

Estos cuatro componentes (CI, FBKF, VE y X) son los referidos a la finalidad de la producción; siendo el primero, demanda intermedia y los últimos, demanda final.

Existen en la economía agentes que pueden cumplir distintas funciones y realizan gastos (como consumidores o productores) y reciben ingresos diferentes (asalariados, jubilados, perceptores de rentas, beneficiarios de ayuda social, entre otros, para el caso de los hogares). Los agentes no productores demandan bienes y servicios en su carácter de consumidores (demanda final).

El consumo de hogares (Ch) comprenden los bienes y servicios demandados por los hogares consumidores. Estos no son utilizados para producir dado que son adquiridos en su carácter de consumidores y tampoco se deprecian en sentido económico. Los bienes de consumo pueden desagregarse en bienes de consumo durables y no durables, siendo en ningún caso son activos.

“Un bien o servicio de consumo individual es aquél que es adquirido por un hogar y utilizado para satisfacer las necesidades y deseos de sus miembros. Los bienes y servicios individuales pueden comprarse y venderse siempre en el mercado, aunque también pueden suministrarse gratuitamente, o a precios económicamente no significativos, bajo la forma de transferencias sociales en especie. En la práctica, todos los bienes y la mayoría de los servicios son individuales”. (párrafo 9.3, SCN 2008).

En el caso de una adquisición de una vivienda por parte de un hogar, esta erogación no es un gasto corriente, sino que se incluye en la formación de capital fijo. Dado que la vivienda es un activo fijo, produce servicios de la vivienda ofrecidos por el hogar propietario.

El gobierno provee servicios colectivos demandados por la sociedad en su conjunto (por ejemplo, administración pública, defensa, justicia, etc) e individuales demandados por los hogares. Mientras que las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares ofrecen servicios individuales a éstos últimos.

Tal como se explicó, las diferentes funciones de los agentes también se aplican al gobierno, dado que cumple su función de productor y redistribuidor del ingreso / recaudador de impuestos.

Ejemplo de la asignación del uso económico para el caso de los vehículos

A modo de ejemplo, supongamos que una empresa automotriz produjo diez unidades de vehículos valuados a \$100 cada uno. Para construir las series a precios constantes y corrientes se valúan las unidades a precios del año base y del año corriente, respectivamente.

Aquí puede determinarse el valor de producción industrial en \$1.000 ($VBP = 10 \text{ unidades} \times \100).

Tal como se explicó, el paso siguiente es determinar la demanda total en función del uso económico, es decir, con qué finalidad esos automóviles son adquiridos por el comprador.

Si dos unidades no fueron vendidas, el ingreso de existencias será \$200 ($VE = 2 \text{ unidades} \times \100).

Si tres unidades fueron adquiridas por empresas transportistas para dar un servicio de transporte de pasajeros y de carga, la demanda de bienes de capital será 300 ($FBKF = 3 \text{ unidades} \times \100). Sumado a que una unidad fue adquirida por el gobierno para dar servicios colectivos ($FBKF = 1 \text{ unidad} \times \100).

Si una unidad fue vendida al resto del mundo, las exportaciones serán \$100 ($X = 1 \text{ unidad} \times \100).

Si el resto de las unidades (tres) fueron vendidas a concesionarios por \$500 ($3 \text{ unidades} \times \100). Aquí la pregunta que debe formularse es cuál es la finalidad del demandante que adquirió el vehículo a través del comercio.

Si los hogares adquirieron estos vehículos en su carácter de consumidores (para uso personal), el componente de la demanda será consumo final de hogares. Dado que el comercio es un sector productor, los bienes fueron adquiridos por \$300 ($3 \times \100) con el fin de revenderlos en igual estado. Si el margen de comercio es del 20% por esas tres unidades, los hogares pagaron \$360 ($3 \text{ unidades} \times \120) al precio de reventa.

Finalmente, la producción industrial es \$1.000 y la producción comercial es \$60 determinando el valor de producción en \$1.060 ($OT = \1.060, suponiendo que las importaciones son nulas).

Bajo la determinación del uso económico de los bienes, la demanda total es \$1.060 y sus respectivos componentes son:

$$CI = 0$$

$$Ch = 300 \text{ (3 unidades} \times \$100\text{)}$$

$$Ch = 60 \text{ (3 unidades} \times \$120 - 3 \text{ unidades} \times \$100\text{)}$$

$$Cg = 0$$

FBKF = 400 (4 unidades x \$100)

VE = 200 (2 unidades x \$100)

X = 100 (1 unidad x \$100)

En base a las estadísticas del Anuario de vehículos (2020) publicado por Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), se expone el siguiente cuadro³:

Unidades de Vehículos - Año 2020

STOCK AL INICIO	FLUJOS				STOCK AL CIERRE
Variable	Interno	Importado	Total	Variable	Variable
	257.187	178.577	435.764	OT	
	257.187		257.187	VBP	
		178.577	178.577	M	
	257.187	178.577	435.764	DT	
	258.950	191.730	450.680	X + Ch + FBKF	
	137.891		137.891	X	
	121.059	191.730	312.789	Ch	
Activos fijos				FBKF	Activos fijos
Existencias	-1.763	-13.153	-14.916	(VE)	Existencias

Fuente: Elaboración propia en base al Anuario de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA)

Unidades de vehículos – Año 2020

Descripción	Variable
Oferta total	OT
Producción interna	VBP
Importación	M
Demanda total	DT
Ventas totales	X + Ch + FBKF
Ventas al mercado externo	X
Ventas al mercado interno	Ch
Ventas al mercado interno	FBKF
Variación de existencias	(VE)

Durante el 2020 se produjeron 257.187 unidades y se importaron 178.577. De esta suma, surge que las unidades totales disponibles en la economía que conforman oferta total son 435.764 unidades.

³ <http://www.adefa.org.ar/es/estadisticas-anuarios>. Último anuario disponible al momento de esta publicación. El objetivo de dicha nota no es análisis coyuntural del 2020 sino el análisis conceptual de las variables.

De ese total, 137.891 fueron exportados y 312.789 vendidos al mercado interno. Dado que las ventas totales (450.680) son mayores que la oferta, esto implica que 14.916 unidades fueron producidas (1.763) e importadas (13.153) en períodos anteriores al 2020, reduciendo el stock de existencias (variación de existencias negativa por salida de existencias).

Respecto al uso económico, la tarea que debe realizarse es respecto a las ventas al mercado interno. Esto es desagregar las 312.789 unidades en consumo de hogares y formación de capital fijo, independientemente de las características físicas del vehículo (en este caso, no aplica el consumo intermedio).

Cabe aclarar que las unidades patentadas en el 2020 fueron 335.477. La diferencia se debe a que hay empresas productoras de camiones y buses que no están incluidas en la base de ADEFA, las cuales habría que sumar a la cifra de 312.789 unidades. Más allá de esta cuestión, la diferencia entre las ventas al mercado interno de las automotrices y/o importadores puede diferir del momento que el vehículo sale del concesionario (comercio) patentado. Esto surge porque la venta de los comercios puede no ser en el mismo período del momento de la venta de la automotriz o de la importación⁴.

Esta apertura debe realizarse en base a los conceptos estudiados, es decir, los vehículos adquiridos por los hogares consumidores (Ch, en este caso, bienes de consumo durables) y los vehículos adquiridos por los productores (sociedades, hogares productores, gobierno e instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares) para realizar su proceso de producción.

“Un bien durable es aquel que puede utilizarse repetida o continuamente durante un periodo superior a un año, asumiendo una tasa normal o media de uso físico. Un bien de consumo durable es el que puede utilizarse repetida o continuamente para el consumo durante un periodo igual o superior a un año” (párrafo 9.42, SCN 2008)⁵.

Un bien durable no es un activo fijo porque no es utilizado repetida o continuamente en procesos de producción durante más de un año.

Únicamente el componente de la demanda que tendrá una afectación de los stocks de activos fijos es la FBKF, dado que dichos bienes de capital se utilizarán repetidamente en el proceso de producción para obtener otros productos y sufrirán una depreciación económica por su uso.

Los vehículos se dividen en cinco categorías: automóviles, utilitarios, furgones, equipos de transporte de carga y equipos de transporte de pasajeros.

Los últimos tres serán asignados a la FBKF dado que no habría duda que el uso económico corresponde a un comprador que los utiliza como bienes de capital para producir otros bienes y servicios.

La relevancia del concepto de uso económico refiere a la asignación de la venta al mercado interno de automóviles y utilitarios al consumo de los hogares o a la inversión (FBKF). Sean unidades producidas internamente (121.059) o importadas (191.730) y luego valorizarlas según se explicó.

⁴ Puedo ocurrir que la compra sea directa y no que intervenga un comercio. Las estadísticas de patentamientos pueden encontrarse en la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor (DNRPA)

⁵ Algunos ejemplos son vehículos, televisores, heladeras, equipos de aire acondicionado, computadoras, celulares, entre otros.

	Vehículos vendidos al mercado interno	Uso económico	
	Automóviles Utilitarios Furgones Equipos de transporte de carga Equipos de transporte de pasajeros	Ch Ch	
Stock de activos fijos al Inicio	Automóviles Utilitarios Furgones Equipos de transporte de carga Equipos de transporte de pasajeros	FBKF FBKF FBKF FBKF FBKF	Stock de activos fijos al Cierre
	Total unidades del 2020	312.789	

Una forma de determinar esta apertura sería saber si existe alguna licencia al momento de ser patentados. De la licencia registrada se infiere una actividad económica.

Una consideración a requerir sería conocer si el comprador es una entidad jurídica o social (sociedad, institución sin fines de lucro o unidad gubernamental) o un hogar. Para el primer grupo que componen las entidades jurídicas o sociales, las compras serán en su carácter de productores (salvo las compras que realicen para ser donadas como transferencias sociales en especie), mientras que dentro de los hogares hay productores y consumidores.

Otra forma sería saber dentro de la facturación de los concesionarios (comercio), si su comprador es responsable ante el IVA por lo cual pide la discriminación de este gravamen para deducirlo de las compras por las cuales pagó IVA en su función de productor. Esto supondría que es FBKF.

Los adquirentes que no pidan una discriminación del IVA por ser consumidores finales no podrán deducir el IVA siendo su gasto consumo de los hogares (valor del bien, IVA incluido). Cabe destacar que podría ocurrir que el comprador sea un productor que no pueda deducir el IVA por su condición dentro del régimen tributario. Esto dificultaría la asignación entre hogares consumidores y hogares productores.

Lo mencionado refiere a los vehículos nuevos dentro del total del parque automotor (14.025.113 unidades, fuente ADEFA). En el caso de la reventa de bienes usados (transferencias de vehículos usados) también sería de utilidad conocer el tipo de facturación que refiere a la transacción. En este caso, puede cambiar el uso económico dentro del mercado interno, es decir, un vehículo usado en poder de un productor (FBKF) puede pasar a ser un bien de consumo (Ch) si es vendido a un consumidor y el caso inverso (sin comisiones y gastos implicados en la transacción, el efecto del cambio del destino sería nulo).

El surgimiento de nuevas plataformas que intermedian en los servicios de transporte genera la necesidad de relevar las horas destinadas a dicho servicio suponiendo que los conductores también utilizan el vehículo para fines personales.

En los casos en que los bienes tengan usos múltiples es necesario asignar su uso en función de algún indicador del destino del gasto.

Referencias:

Naciones Unidas (2001): "Clasificaciones de gastos por finalidades", División Estadística, Informe estadístico N°84.

Naciones Unidas, Comisión Europea, Fondo Monetario Internacional, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y Banco Mundial (2008): "Sistema de Cuentas Nacionales"

Perez Regueira, G. (2022): "Implicancias de los márgenes y de los impuestos en la estimación de los precios", Documento de Trabajo N°6, Facultad de Ciencias Económicas (UBA).

Anexo 1: Oferta total, ventas totales y variación de existencias de vehículos

En este anexo se presentan la oferta total (producción e importaciones), las ventas totales (ventas al mercado interno y externo) y variación de existencias.

La variación de existencias se obtuvo por la diferencia de la oferta total y las ventas totales.

La variación de existencias es positiva cuando la oferta total es mayor que las ventas totales lo cual implica un incremento de los stocks en poder del productor / importador. En el caso inverso, la variación de existencias negativa surge cuando la oferta total es menor que las ventas totales siendo que el productor / importador está desacumulando existencias.

Las estadísticas presentadas pueden diferir de la fuente de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor (DNRPA) debido a unidades no especificadas, robos y empresas que no forman parte de ADEFA.

Oferta total, ventas totales y la variación de existencias de vehículos en poder del productor

Unidades de Vehículos

	FLUJOS				
	Producción	Importación	VMI	Exportación	Variación de existencias
1981	172.363	60.126	238.974	285	-6.770
1982	132.117	5.339	137.144	3.234	-2.922
1983	159.876	1.075	151.640	5.202	4.109
1984	167.323	519	165.578	4.243	-1.979
1985	137.675	747	146.271	774	-8.623
1986	170.490	1.049	166.624	357	4.558
1987	193.315	1.530	192.357	460	2.028
1988	164.160	1.379	163.896	1.634	9
1989	127.823	642	133.563	1.841	-6.939
1990	99.639	1.173	95.960	1.126	3.726
1991	138.958	28.631	165.806	5.205	-3.422
1992	262.022	105.882	349.245	16.353	2.306
1993	342.344	109.637	420.850	29.976	1.155
1994	408.777	174.871	508.152	38.657	36.839
1995	285.435	100.857	327.982	52.746	5.564
1996	313.152	166.469	376.143	108.990	-5.512
1997	446.306	184.779	426.326	210.386	-5.627
1998	457.956	247.703	455.372	237.497	12.790
1999	304.834	146.007	380.102	98.362	-27.623
2000	339.246	118.360	306.945	135.760	14.901
2001	235.577	83.279	176.667	155.123	-12.934
2002	159.356	27.906	82.345	123.062	-18.145
2003	169.621	98.035	155.666	108.058	3.932
2004	260.402	197.578	311.961	146.236	-217
2005	319.755	283.287	402.690	181.581	18.771
2006	432.101	264.922	460.478	236.789	-244
2007	544.647	332.538	564.926	316.410	-4.151
2008	597.086	376.191	611.770	351.092	10.415
2009	512.924	276.246	487.142	322.495	-20.467
2010	716.540	435.017	698.404	447.953	5.200
2011	828.771	576.586	883.350	506.715	15.292
2012	764.495	523.294	830.058	413.472	44.259
2013	791.007	640.913	963.917	433.295	34.708
2014	617.329	342.048	613.848	357.847	-12.318
2015	526.657	344.660	613.267	240.015	18.035
2016	472.776	479.068	721.411	190.008	40.425
2017	473.408	642.201	883.802	209.587	22.220
2018	466.649	530.606	681.816	269.360	46.079
2019	314.787	246.129	368.806	224.248	-32.138
2020	257.187	178.577	312.789	137.891	-14.916

Fuente: Elaboración propia en base a los anuarios de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA)