

NOTA INFORMATIVA

notacefp / 076 / 2009

Octubre 26, 2009

Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2010 Ramo Comunicaciones y Transportes

El objetivo de esta nota es presentar la evolución reciente de las asignaciones del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) para el Ramo 09, Comunicaciones y Transportes, incluida la propuesta para el año fiscal 2010.

El análisis se centra en la comparación entre los montos propuestos y autorizados en tres versiones del presupuesto: el Presupuesto de Egresos de la Federación para el 2009 (PEF 2009) y los Proyectos de PEF para los años 2009 y 2010.

La nota se presenta organizada en cinco secciones. En la primera se exponen las modificaciones en la presentación de la información en clasificación económica en el Proyecto PEF 2010 y se plantea una propuesta de agregación que permita la comparación de los montos autorizados y propuestos para los años 2009 y 2010; en la segunda sección se lleva a cabo un análisis sobre los cambios en el gasto en clasificación económica para dichos años; la tercera sección versa sobre los cambios en el gasto, a partir de su desagregación por subfunciones; en la cuarta sección se analiza, para cada subfunción, la participación del gasto de capital en el gasto total; en la quinta sección se presentan las conclusiones.

1. Modificaciones en la presentación de la información en clasificación económica

En el Proyecto 2010 la información presupuestaria en clasificación económica se presenta desagregada de manera distinta en relación a las versiones inmediatas del presupuesto. Por ejemplo, dejan de incluirse las categorías específicas "Materiales y Suministros" y "Servicios Generales". Al respecto, se considera que la categoría "Gastos de Operación" engloba razonablemente a las categorías anteriores, por lo que las comparaciones entre versiones del presupuesto se llevan a cabo en función de dicha categoría.

Adicionalmente, mientras en los ejercicios anteriores se presentaba como parte del gasto corriente la categoría "Otros Corrientes", en el proyecto 2010 dicha categoría aparece desagregada en "Subsidios" y "Otros Corrientes", propiamente. En este caso, la comparación entre años se lleva a cabo en función de la categoría más agregada, pero buscando hacer comparable la información.

En relación a las modificaciones para el gasto de capital (gasto de inversión), en ejercicios anteriores este se presentaba desagregado en las categorías "Inversión Física",

“Inversión Financiera” y “Otros de Capital”. En el proyecto 2010, la desagregación cambia ligeramente, siendo las nuevas categorías “Inversión Física”, “Subsidios” y “Otros de Inversión”.

2. El gasto en clasificación económica

El cuadro 1 muestra los montos propuestos y autorizados para el Ramo Comunicaciones y Transportes en clasificación económica para los Proyectos PEF 2009 y 2010 y para el PEF 2009, respectivamente. La Gráfica 1 muestra las variaciones reales entre los proyectos de presupuesto y entre el presupuesto aprobado 2009 y el Proyecto 2010.

En lo relativo a las variaciones entre los proyectos de presupuesto 2009 y 2010, se aprecia un incremento de 20.1 por ciento en la propuesta de gasto total para el ramo, con una caída entre sus componentes de 10.0 por ciento en el gasto corriente y un incremento de 29.6 por ciento en el gasto de capital.

Con respecto al resultado del gasto corriente, influyen de manera importante las caídas de 9.2 por ciento en la partida de servicios personales y de 13.0 por ciento en el gasto de operación. Aunque la partida otros corrientes presenta un crecimiento en términos reales de 38.4 por ciento, su influencia en el Gasto Corriente es limitada debido a que sólo representa entre el 2.0 y el 3.0 por ciento del mismo. En relación al importante crecimiento

que presenta el gasto de capital, se explica casi en su totalidad por la dinámica de la inversión física, pues la misma representa al menos 99.7 por ciento del gasto de capital.

En lo respectivo a la comparación entre los montos autorizados para el PEF 2009 y los propuestos en el Proyecto 2010, se aprecia una reducción de 18.9 por ciento en términos reales en el gasto total (ver Gráfica 1), producto de la disminución de 21.0 por ciento en el gasto de capital y de 7.7 por ciento en el gasto corriente. Dentro del gasto corriente sobresale la caída relativa de los gastos de operación (-10.3 por ciento), mayor aún que la observada en los servicios personales (-7.3 por ciento). Dentro del gasto de capital la contracción se debe íntegramente a la inversión física, misma que cae 20.9 por ciento respecto de 2009.

Los resultados expuestos en el párrafo anterior, aunque no son definitivos, reflejan el planteamiento más reciente del gobierno federal en relación al gasto para el sector. La importante disminución en términos reales del gasto de capital, que plantea el Proyecto 2010, respecto al Presupuesto 2009 es digna de reflexión si se considera que se trata de un sector para el cual el gasto de capital en inversión física es fundamental para la política de desarrollo y que se relaciona directamente con la política contracíclica. Así, la contracción del gasto de inversión iría en sentido contrario a esta política.

CUADRO 1
Presupuesto de Egresos de la Federación
Ramo 09 Comunicaciones y Transportes en Clasificación Económica
(Millones de Pesos)

	2009 ^P	2009 ^A	2010 ^P
Gasto Total	48,910.0	72,484.9	61,587.0
Gasto Corriente	11,662.9	11,379.8	11,004.9
Servicios Personales	5,914.1	5,795.8	5,630.0
Gastos de Operación	5,499.2	5,334.3	5,012.7
Otros Corrientes	249.7	249.7	362.2
Gasto de Capital	37,247.1	61,105.2	50,582.1
Inversión Física	37,147.07	61,005.2	50,582.1
Otros de Inversión*	100.00	100.0	0.0

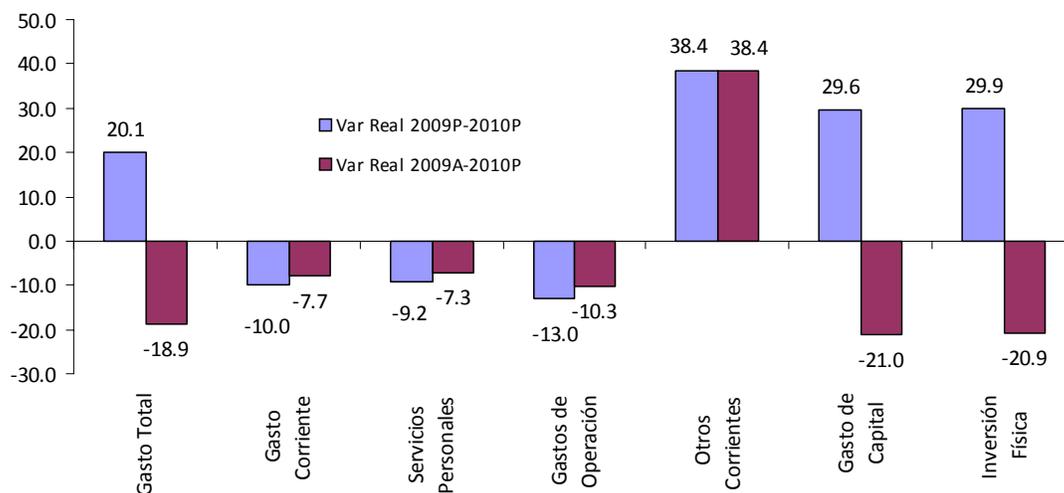
P: Proyecto; A: Aprobado.

- Desagregación no disponible para el año en cuestión.

* Para 2009 incluye los montos relativos a la categoría "Inversión Financiera" de la estructura programática vigente en ese año.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con Información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Presupuesto de Egresos de la Federación 2009 y Proyectos de Presupuesto 2009 y 2010.

Gráfica 1
 Ramo 09 en Clasificación Económica
 (Variación Real, %)



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Presupuesto de Egresos de la Federación 2009 y Proyectos de Presupuesto 2009 y 2010.

3. El Gasto por Subfunciones

Como puede apreciarse en el cuadro 2, si se comparan los montos propuestos para cada subfunción entre proyectos de presupuesto se observa que, de las ocho subfunciones existentes para el ramo, sólo Comunicaciones, Ferrocarriles y Carreteras muestran un crecimiento en términos reales, siendo la subfunción Comunicaciones la que presenta el mayor crecimiento (279.1 por ciento), seguida de Ferrocarriles (205.8 por ciento) y finalmente Carreteras (12.3 por ciento). Dentro de las subfunciones que presentan un decrecimiento, las disminuciones más

importantes las presentan Desarrollo Tecnológico (39.4 por ciento), Puertos (35.2 por ciento) y Aeropuertos (16.2 por ciento).

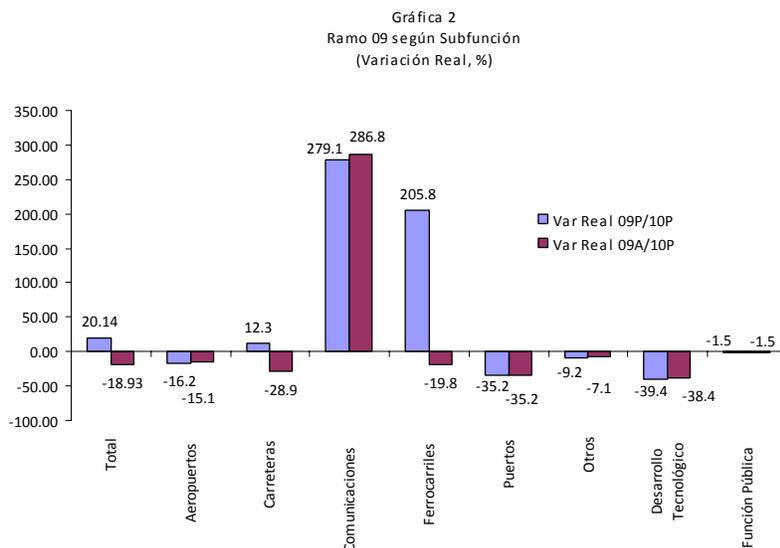
Si se comparan ahora las asignaciones entre el PEF 2009 y el Proyecto 2010, sólo la subfunción Comunicaciones presenta un crecimiento real (286.8 por ciento). El resto de las subfunciones presentan caídas y las más pronunciadas corresponden a Desarrollo Tecnológico (38.4 por ciento), Puertos (35.2 por ciento) y Carreteras (28.9 por ciento).

CUADRO 2
Presupuesto de Egresos de la Federación
Ramo Comunicaciones y Transportes según Subfunción
(Millones de Pesos)

	2009 ^P	2009 ^A	2010 ^P
Total	48,910.0	72,484.9	61,587.0
Aeropuertos	2,839.9	2,803.3	2,493.6
Carreteras	33,015.2	52,142.5	38,866.6
Comunicaciones	1,707.2	1,673.5	6,783.6
Ferrocarriles	1,652.0	6,300.5	5,295.4
Puertos	3,829.8	3,828.0	2,599.8
Otros	5,593.7	5,467.4	5,324.2
Desarrollo Tecnológico	143.7	141.2	91.2
Función Pública	128.5	128.5	132.6

P: Proyecto; A: Aprobado.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con Información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Presupuesto de Egresos de la Federación 2009 y Proyectos de Presupuesto 2009 y 2010.



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Presupuesto de Egresos de la Federación 2009 y Proyectos de Presupuesto 2009 y 2010.

4. Gasto por Subfunción en Clasificación Económica

Finalmente, el cuadro 3 presenta una comparación de los montos asignados a las grandes categorías de gasto corriente y de capital en el PEF 2009 y el Proyecto PEF 2010, considerando sólo las subfunciones sustantivas de Aeropuertos, Carreteras, Comunicaciones, Ferrocarriles y Puertos¹, con el fin determinar el grado en el que la política de comunicaciones y transportes pone énfasis en el gasto de capital, considerando que se trata de un sector en donde la inversión en infraestructura física es primordial para el cumplimiento de los objetivos del desarrollo.

Como puede apreciarse en el cuadro, la participación del gasto corriente y de capital en el gasto total es similar entre el PEF 2009 y el Proyecto PEF 2010, siendo en el primero de 9.3 y 90.7 por ciento, respectivamente, y en el segundo de 11.1 y 88.9 por ciento. No obstante, el resultado particular, si se considera la distribución en cada una de las subfunciones sustantivas, el panorama es diverso.

Dos de las subfunciones con la mayor participación del gasto de capital en el total de su asignación presupuestaria son Ferrocarriles y Carreteras, la primera con una participación del gasto de capital en el PEF 2009 de 97.6 por

ciento y en Proyecto PEF 2010 de 97 por ciento, mientras que la segunda participa en el gasto de capital con 97.6 por ciento y 97 por ciento, respectivamente.

En relación a las subfunciones que destacan por la baja participación en el gasto de capital en sus asignaciones presupuestarias está Comunicaciones, con un 3.8 por ciento en 2009 (la más baja participación entre las subfunciones para ese año); la distribución es más equilibrada para el Proyecto PEF 2010, con una participación del Gasto de capital de 66.3 por ciento.

Para el caso particular del rubro de Aeropuertos, se observa que la participación del gasto de capital disminuye de un año a otro, siendo la misma de 25.0 por ciento en el PEF 2009 y de sólo 11.8 por ciento en el Proyecto PEF 2010.

Como puede apreciarse a partir de lo expuesto, aunque la participación del gasto de capital en el monto global de las asignaciones al ramo se considera adecuada para un sector cuyo fortalecimiento de la inversión física es vital, existen rubros sectoriales importantes en los cuales la asignación presupuestaria no se ha centrado en el gasto de capital.

¹ Se tomaron como subfunciones sustantivas las relativas a algún área específica del Sector Comunicaciones y Transportes. El resto de las subfunciones (Función Pública, Desarrollo Tecnológico y Otros) se consideran subfunciones para la administración del sector, accesorias o de apoyo.

CUADRO 3
 Ramo Comunicaciones y Transportes
 Gasto Corriente y de Capital según Subfunciones Sustantivas
 (Millones de Pesos)

Subfunción	2009 ^A					2010 ^P				
	Gasto Total	Gasto Corriente		Gasto de Capital		Gasto Total	Gasto Corriente		Gasto de Capital	
		Monto	Estructura	Monto	Estructura		Monto	Estructura	Monto	Estructura
	66,747.9	6,226.4	9.3%	60,521.5	90.7%	56,039.0	6,229.0	11.1%	49,810.1	88.9%
Aeropuertos	2,803.3	2,103.3	75.0%	700.0	25.0%	2,493.6	2,199.5	88.2%	294.1	11.8%
Carreteras	52,142.5	1,787.1	3.4%	50,355.4	96.6%	38,866.6	1,041.3	2.7%	37,825.3	97.3%
Comunicaciones	1,673.5	1,609.7	96.2%	63.9	3.8%	6,783.6	2,283.6	33.7%	4,500.0	66.3%
Ferrocarriles	6,300.5	152.5	2.4%	6,148.1	97.6%	5,295.4	156.9	3.0%	5,138.5	97.0%
Puertos	3,828.0	573.8	15.0%	3,254.2	85.0%	2,599.8	547.6	21.1%	2,052.2	78.9%

P: Proyecto; A: Aprobado.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con Información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Presupuesto de Egresos de la Federación 2009 y Proyecto de Presupuesto 2010.

5. Conclusiones:

El monto de recursos propuesto para el Ramo Comunicaciones y Transportes en el Proyecto PEF 2010 es menor en 18.9 por ciento en términos reales que el autorizado en el PEF 2009, debiéndose tal caída preponderantemente al gasto de capital. Aunque la asignación sería poco favorable para cualquier sector, se considera que en el caso del Sector Comunicaciones y Transportes es especialmente importante por tratarse de un sector que presta servicios fundamentalmente a partir de las instalaciones físicas.

En segundo lugar, la caída en la asignación presupuestal se refleja en la asignación específica a la mayoría de las subfunciones. De las cinco subfunciones que comprende el ramo, sólo Comunicaciones recibe una propuesta de asignación presupuestal mayor en términos reales que en 2009.

En tercer lugar, en relación a las subfunciones sustantivas del sector, si se considera la participación del gasto de capital en el total de los recursos se observa que la misma es de 90.7 por ciento para el PEF 2009 y de 88.9

por ciento para el proyecto 2010. Se considera que una proporción alta es deseable en un sector cuyo buen funcionamiento se relaciona con la robustez de su infraestructura física. No obstante, esta condición deseable no se refleja en cada subsector. Por ejemplo, del total propuesto para Aeropuertos en el proyecto 2010, sólo 11.8 por ciento se destina al gasto de capital. Para el caso de Comunicaciones, la proporción es de 66.3 por ciento. En los tres subsectores restantes, el gasto de capital tiene una participación alta.

Finalmente, es importante hacer notar que el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 prevé, para el Sector Comunicaciones y Transportes, una inversión total con recursos públicos del orden de 294 mil 362 millones de pesos de 2010 (escenario base del Programa), lo cual supone una erogación anual promedio de 49 mil 60 millones de pesos. Considerando las asignaciones en el presupuesto a la fecha, incluyendo la propuesta 2010, el total de la asignación ascendería a 226 mil 96 millones de pesos de 2010, suma superior a los 196 mil 241 que supone la erogación promedio planteada en el Programa para un periodo de cuatro años.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas

Director General: Dr. Héctor Juan Villarreal Páez

Director de Área: Mtro. Roberto Ramírez Archer

Elaboró: Mtro. Ignacio Palos Rosales