

PRODUCTIVIDAD Y EFICIENCIA EN LA GESTIÓN PÚBLICA DEL TRANSPORTE DE FERROCARRILES: IMPLICACIONES DE POLÍTICA ECONÓMICA

Autor: *Marcelino Martínez Cabrera.*

El fundamento teórico de este estudio se halla en la aplicación del análisis microeconómico a la evaluación y control de la eficiencia en el Sector Público. De este modo, la teoría de la producción y la teoría de la eficiencia pública conforman el sustrato teórico de la investigación. En este trabajo se descompone el crecimiento de la productividad de una muestra de 19 compañías ferroviarias en el período 1993-1997 utilizando una aproximación frontera. En base a la construcción, por métodos de programación lineal (DEA), de una frontera de producción y al cálculo de los índices de productividad de Malmquist, se descompone la tasa de crecimiento de la productividad en cambio técnico y cambio en eficiencia.

Por tanto, se utiliza un enfoque frontera no paramétrico (DEA) y el índice de productividad de Malmquist al objeto de considerar a la eficiencia como una fuente distinta de crecimiento de la productividad. Este enfoque permite adicionalmente descomponer, para cada compañía, la parte de crecimiento de la productividad total debida al cambio técnico (innovación tecnológica) y a cambios de eficiencia (debidos a la difusión de tecnología ya existente y a la mejora en la gestión de los recursos productivos).

La modelización de una función de producción ha permitido caracterizar el proceso productivo que se lleva a cabo en estas empresas de transporte ferroviario en términos de inputs y de outputs empleados (Hoon y Chunyan, 1994; Moreno y De Pablos, 1992). Se han cuantificado los índices de eficiencia de cada unidad productiva respecto a la frontera del conjunto de posibilidades de producción. Igualmente, se ha investigado el tipo de rendimientos de escala que caracteriza a cada unidad productiva y las variaciones de productividad registradas.

En media, para el conjunto de países de la OCDE ha habido un moderado incremento en la productividad de un 2,6% anual. No se han producido cambios significativos en los niveles de eficiencia de escala. La eficiencia técnica pura ha disminuido en media un 3,2% anual y el índice de progreso tecnológico asciende a un 6,2% anual. Por consiguiente, las variaciones en la productividad obtenidas reflejan fundamentalmente desplazamientos de la función de producción debido a la innovación tecnológica, mientras que los cambios en la eficiencia técnica de las empresas constituyen un factor con una contribución negativa a los cambios en la productividad.

La estimación de los índices de eficiencia y de productividad resultará de validez en términos positivos, al mostrar un ranking de eficiencia de las

observaciones estudiadas, y también en términos normativos, al permitir la definición de políticas públicas en el campo del transporte por ferrocarril. Esto conlleva la traducción de las soluciones obtenidas en el análisis positivo, en prescripciones de política pública que sirvan de orientación en el proceso de toma de decisiones acometido por las empresas públicas. La interpretación de los resultados cuantitativos conllevará caracterizar y explicar el grado y fuentes de la ineficiencia detectada.

La descomposición de la productividad realizada nos advierte de la importancia que tiene la eficiencia como fuente de crecimiento de la productividad distinta del progreso técnico. Los resultados obtenidos pueden tener importantes implicaciones de cara al diseño de la política de transporte ferroviaria. Así si el origen de los reducidos ritmos de crecimiento de la productividad está en una tasa también reducida de progreso técnico, convendrá implementar políticas dirigidas al desarrollo de nuevas tecnologías. Por el contrario, si el origen está en las moderadas ganancias o incluso pérdidas de eficiencia con la que se utilizan los factores de producción convendrá, no tanto inversiones en investigación tecnológica, sino medidas dirigidas expresamente, tanto a mejorar la eficiencia en el uso de los factores productivos –mejoras educativas de la fuerza de trabajo que incrementen la eficiencia de los recursos productivos utilizados (capital humano) o políticas de formación de directivos o gestores empresariales que incidan sobre un uso adecuado de los mismos-, como a facilitar la difusión de la tecnología ya existente (Maudos, et. al., 2000).

La competitividad de las compañías ferroviarias está estrechamente condicionada al logro de ganancias de productividad. Asimismo, y en vías de fomentar la competitividad, actualmente se plantea en la Unión Europea la desregulación de la explotación de servicios ferroviarios y el mantenimiento del control estatal de las infraestructuras, como política que puede proporcionar resultados económicos más eficientes. Finalmente, otra medida encaminada a fomentar la competitividad de las compañías ferroviarias se orienta a la creación de contratos-programas entre el Estado y las empresas donde se establezcan las obligaciones y compromisos mutuos, dentro del marco de la política económica general y de la política de transportes en particular. Los objetivos fundamentales de estos contratos-programas serían los de reconducir progresivamente las pérdidas de las compañías hacia cifras presupuestariamente aceptables, servir de marco de referencia para optimizar la gestión de la empresa, concretar las líneas de política de transportes para los servicios ferroviarios, determinar el volumen de recursos públicos a asignar y establecer un marco económico explícito para la compañía.

