

FORMACIÓN DE CAPITAL HUMANO...



EL EJE RECTOR DE LA COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA

Por: Adriana Holohlavsky

Uno de los grandes retos que seguirá enfrentando el sector logístico de nuestro país, sin duda será el de alinear, conjuntar y coordinar los múltiples esfuerzos que diferentes instancias (empresas, asociaciones, gobiernos) han venido desarrollando de una manera preocupantemente desintegrada, razón por la que el Instituto Mexicano de Logística se ha propuesto trascender en la historia uniéndolos y vinculándolos en bien de México, de la colectividad, y no tan solo del “negocio”. Dentro de las líneas estratégicas diseñadas para alcanzar sus objetivos, la formación juega un papel clave. Para hablar al respecto, Inbound Logistics México entrevistó a su director, Heriberto Zazueta Macías.

Formar, Investigar, Vincular y Compartir: las 4 variables de la fórmula.

Primero, es importante puntualizar que el Instituto es una asociación civil, independiente, no partidista ni lucrativa. Que lo que pretende en primera instancia es eslabonar a la logística; porque desde nuestra perspectiva -como decía un director de CONACYT- hay muchos “microesfuerzos macrodesintegrados”. Para lograr este objetivo, la misión del IML se erige sobre cuatro ejes rectores, entre los cuales, el primero y más importante es la formación de Capital Humano.

En la primera reunión que hicimos en el CORELOG (Comisión Regional de Logística), le preguntamos a los actores logísticos más importantes del Bajío mexicano cuál era el eje rector que debería marcar a la Comisión Regional de Logística, y el 90 por ciento coincidió en que debíamos empezar por la formación de Capital humano; por eso, dentro de CORELOG existe una comisión llamada Grupo Técnico de Desarrollo y Capital Humano.

Y es que desgraciadamente el tema de Logística se ha prostituido en el aspecto comercial, buscándose más hacer negocios que conducir al país hacia una reestructura de fondo. Ciertamente algunos han logrado combinar forma y fondo de una manera exitosa, y además, aportando circunstancias favorables a esta reestructura, están ganando mucho dinero. Sin embargo, son los menos.

Nuestro segundo eje rector, la propia razón de ser del Instituto, es la investigación científica o tecnológica para los tres sectores: académico, gobierno y empresarial. Hemos tocado varias puertas, desde luego acercándonos a la SE y SCT, así como a la Red de CONACYT, tras la convocatoria que hiciera el año pasado el gobierno federal para integrar redes temáticas de investigación. Nosotros logramos conjuntar a 36 expertos de los cuales más de la mitad pertenecen al SNI, Sistema Nacional de Investigadores, llevándonos una grata sorpresa ante el interés que el tema despertó. En este contexto, el Instituto analizó toda la oferta que existía, para empezar a conjuntar el esfuerzo del gobierno, la empresa y la Academia, para decidir en qué sentido habríamos de caminar en materia de investigación.

El tercer eje rector importante es el de unir y vincular al Activo Humano del sector logístico. Nosotros creemos que se debe eslabonar al pool profesional del sector en todos sus contextos, desde el nivel operativo, medio y la alta dirección. Esta es la parte que ahorita estamos armando a través de foros, conferencias, cursos con alianzas empresariales y académicas, y redes sociales. También estamos trabajando de manera conjunta con importantes actores en las principales ciudades del país, para ubicar gente estratégica tanto como oportunidades de desarrollo.

EL INSTITUTO MEXICANO DE LOGÍSTICA Y EL CORELOG SIGUEN ESFORZÁNDOSE POR ALINEAR LOS PROCESOS Y LA VISIÓN A NIVEL NACIONAL. LA FORMACIÓN ES PRIORIDAD.

El cuarto eje rector nos conducirá a “compartir información”. Queremos tener la biblioteca digital más importante en logística. Estamos localizando información y bibliografía en todas partes del mundo, y en la medida en la que la vayamos organizando, la compartiremos por todos los medios disponibles. Asimismo, queremos que toda la red que estamos conformando nos retroalimente para ir creciendo de forma sistémica y tener, de esa manera, un mayor impacto. Creemos que ésta es la mejor manera de intervenir y trascender, evitando el regionalismo y la división.

Hacia un Plan Nacional de Logística

Derivado de esos cuatro puntos, pretendemos conformar un Plan Nacional de Logística articulado con el Plan Nacional de Infraestructura de la actual administración, partiendo de la base de que este último no puede centrarse sólo en la construcción de carreteras, o la ampliación de aeropuertos, sino en la conformación de una estructura integral para



EL IML PRETENDE FORMAR MENOS GENTE DE “MANUFACTURA” Y MÁS GENTE “MENTEFACTURA”.

maximizar su efectividad ante la competitividad. Seguir incrementando la infraestructura de manera desarticulada al resto de la estructura sólo nos está llevando a caer abismalmente en posiciones mundiales, pues México sigue siendo un país muy caro logísticamente hablando, y es lo que hay que revertir. Es urgente construir infraestructura inteligente, la cual incluye en definitiva la conformación de un capital humano de primera.

Para lograrlo es necesario contar con material de investigación, para tener elementos sólidos para la toma de decisiones macro. Obviamente se trata de sumar, no de dividir, por lo que no pretende el IML hacer un esfuerzo paralelo e independiente al de SE, por ejemplo, la cual, si bien tiene varios programas implementados, no ha hablado de un Plan Nacional de Logística propiamente. Todavía no se ha aventurado la dependencia a hacer un instrumento de política pública que vaya acorde a la formación de personas, y con un sentido nacional óptimo; no obstante ello, sí ha realizado buenos estudios de investigación que hay que aprovechar.

Por otro lado, es necesario señalar que la sociedad logística en México no sólo no ha hecho un esfuerzo de aglutinamiento importante dentro del sector, sino que además no concluye muchos de los proyectos e iniciativas a los cuales da comienzo. Hemos recorrido varios estados

de la República para recoger resultados e información de dichos esfuerzos, pero nos hemos topado con que la mayoría se ha quedado en la propuesta, algunos en el arranque del esfuerzo, pero ninguno ha concretado; es decir, no sólo son muchos los microesfuerzos macrodesintegrados, sino además muchos los que no concluyen aportando modelos innovadores al sector.

La visión formativa del IML

Además de los esfuerzos que estamos haciendo en el aspecto aglutinador, ofreceremos capacitación en los tres niveles: operativo, medio (jefes de departamento y gerencias), y alta dirección. Por ahora hemos empezado haciéndolo con la alta dirección.

Junto con una universidad del Estado de Guanajuato, Guanajuato Puerto Interior y el Instituto Mexicano de Logística iniciamos el pasado mes de marzo lo que es el primer curso de certificación en Logística Integral, y concluiremos en junio, para empezar inmediatamente después en el DF. Vamos al 70% del programa, el cual estamos avalando con una institución académica, cuya sede estaremos cambiando eventualmente para ser incluyentes y no caer en el exclusivismo. Vamos a pedir a algún hub regional que nos ayude a tener mayor penetración en la zona; en este caso, Guanajuato Puerto Interior será el primero don-

de se harán todas las pruebas. De esta manera tendremos un aval académico, una universidad; un aval empresarial, el hub; y el instituto como instrumento facilitador de programas y metodologías. Próximamente lo haremos en el DF y Guadalajara, pero tenemos contempladas muchas otras ciudades y regiones, incluso aquéllas que hasta ahora no habían tenido mayor proyección en este campo, como lo es Cancún, donde actualmente se están haciendo esfuerzos importantes desde su hub aéreo, al pretender introducir fuertemente en la ciudad el desarrollo de negocios en logística, y hacer de esta ciudad el centro operativo del sur de México.

Es importante señalar que APICS, empresa de certificación reconocida internacionalmente, está haciendo sinergia con el CORELOG, extendiendo las certificaciones internacionales, mientras que el IML busca agregar a la oferta de APICS, otras certificaciones complementarias.

Pretendemos llegar a lugares donde no ha llegado la capacitación regular y a sectores poco atendidos por la logística actual, como es el caso de la agricultura. Estados como Sinaloa, por ejemplo, ofrecen nichos de oportunidad muy interesantes en este sentido.

Este año el IML llevará la capacitación en alta dirección, por lo menos a cinco ciudades de la República, y dos o tres a nivel intermedio; esas plataformas nos van a servir para llegar al sector operativo, el cual alcanzaremos el segundo tercio de 2012, dado el grado de complejidad que representa. Estamos buscando que los masivos tengan un valor agregado, ya sea que podamos certificar competencias laborales o que éstas puedan tener accesibilidad en el corto plazo para crecer al siguiente escalón, y de esa manera, formar más liderazgo.

Por último, sólo me queda señalar que en el IML estamos convencidos de que el nuevo logístico debe ser un experto en muchos temas y con conocimientos amplios que lo constituyan en un ser multifacético, por lo que no comulgamos con la especialización. ■