

El salario promedio para un jefe de logística en el segmento farmacéutico oscila entre 30.000 y 45.000 pesos, mientras que el ingreso de un director de Supply Chain o de un gerente de Compras puede llegar hasta 100.000 y 70.000 pesos, respectivamente, dentro de la misma industria.

Estas cifras surgen de la Encuesta de Salarios que realiza todos los años la consultora PageGroup y que analiza el comportamiento de las remuneraciones en diferentes áreas y segmentos de mercado.

"Si bien depende del sector o la dimensión de la compañía, en cuanto a remuneraciones podemos encontrar una media muy buena para perfiles de logística –por ejemplo, gerentes senior de Operaciones– que se ubican a la par de áreas más tradicionales, como finanzas", explicó Bernabé O'Rourke, gerente de PageGroup.

"Son perfiles muy demandados en la actualidad, por lo que un director de Supply Chain se ubica entre los tres puestos mejores pagos en una empresa", destacó. De los datos que incluye el informe, se desprende también que hay una mayor demanda de puestos pero también una menor oferta de candidatos.

Según Federico Vidal, consultor de la división SC, "esa escasez genera, por ejemplo, pactos entre los principales operadores logísticos para no quitarse profesionales entre sí". Y no es para menos, ya que bastante deben cuidarse de las multinacionales que, luego de que el profesional se formó en una empresa de logística, llegan con propuestas que no se pueden rechazar y se los llevan: "Esto ocurrió y seguirá sucediendo, por eso las empresas logísticas saben que deben estar lo más actualizadas posible al mercado, en cuanto a salarios y beneficios", reconoció.

Una visión integradora

Al hablar de las características que buscan las organizaciones, se destacan "los perfiles integrados en la cadena de suministros (compras, logística, distribución y comercio exterior) capacitados y con amplia experiencia en el sector", señaló O'Rourke. Pero aclaró que "si bien los puestos se tecnifican cada vez más, siempre vemos a los mismos candidatos ya que es muy pequeña la población cuando las búsquedas requieren mucho conocimiento y trayectoria".

En efecto, dijo, "si bien existen perfiles con experiencia en la operación logística desde

el oficio, hay muy pocos que tengan management, visión de negocio y conducción de grupos a nivel local y regional".

Estos requerimientos no son casuales, sino que obedecen a la necesidad de las empresas de poner el foco en los costos.

"Antes era normal que un operario destacado ascendiera hasta un puesto gerencial; ahora, con la lupa en los costos, las empresas necesitan medir, generar indicadores, saber cuándo se recupera una inversión y tomar acciones a partir de lo que miden. Por eso

cobra fuerza un perfil con visión integradora, que interprete datos, identifique riesgos y señale el camino adecuado", remarcó el directivo.

Perfil técnico

"Para diferenciarse, los profesionales no sólo deben poseer una carrera de grado y algún posgrado, sino también contar con un valor agregado desde lo técnico", recomendaron desde la consultora.

Pero, ¿qué les interesa realmente a las

compañías que actúan en el sector? Miguel Mazzone, director de Recursos Humanos de Gefco Argentina y Chile, destacó a "aquellos profesionales con visión global y estratégica del negocio, que se anticipan a las tendencias del mercado y ofrecen una rápida y efectiva respuesta ante el movimiento dinámico y constante del negocio". En este caso, es fundamental que entienda y se adapte rápidamente al contexto local que "es muy complejo, identificando rápidamente las amenazas y las oportunidades para aportar un valor



PROFESIONALES

Demanda insatisfecha

Los directores de Supply Chain o gerentes de Operaciones y Compras son los puestos más buscados por las empresas y se ubican en el podio de los salarios más altos; oportunidades reales para el corto plazo

Texto Carlos Toppazzini Para LA NACION | Ilustración Alejandro Álvarez

LLEGAMOS LEJOS
PARA QUE LLEGUES
MÁS LEJOS

CUMPLIMOS 100 AÑOS EN ARGENTINA

GOODYEAR

100 AÑOS
DE HISTORIAS EN ARGENTINA

agregado a los clientes". Tomando en cuenta que el negocio logístico es difícil de aprender en el corto plazo, Pablo Penco, gerente de Recursos Humanos de DHL Express, indicó que "las organizaciones buscan desarrollar un único perfil de líderes que les permita a todos hablar el mismo idioma". Según su visión, "las empresas logísticas deben ser capaces de horizontalizar las relaciones y transferir sus experiencias de manera eficiente, generando así una potenciación de las habilidades de los profesionales para favorecer la búsqueda de soluciones apropiadas".

Ingenieros con posgrado

Para Juan Manuel Labado, gerente de Recursos Humanos de TASA Logística, "las búsquedas de gerentes o directores de operaciones apuntan de manera excluyente a que tengan un título universitario, preferentemente en la rama de ingeniería, con cierta experiencia en logística". Esto se debe a que "las carreras específicas de logística son aún incipientes en el país, por eso nos volcamos hacia un ingeniero industrial, por ejemplo, con un posgrado o curso de logística". No obstante, Labado reconoció que "lo realmente determinante es la experiencia en logística". Y coincidió O'Rourke en que "la parte técnica, lo que aprendió la persona en la operación, se valora mucho todavía en el sector".

Asimismo, Labado alertó sobre otro factor determinante para el mercado local: "Es clave para los profesionales contar con el conocimiento previo de las relaciones sindicales, por la fuerza del gremio en el sector. No se

puede improvisar si no tiene una experiencia previa en el manejo de este tema".

"La demanda en el sector logístico sigue constante, aunque por las particularidades de este año electoral, se ve cierta contracción respecto del mismo período del año pasado y se explica porque las empresas están expectantes de lo que ocurrirá con las medidas económicas que afectan su planificación de costos o presupuestos", explicó O'Rourke.

Desarrollo de talentos

Frente a esta situación, entre los operadores logísticos cobra valor el desarrollo interno de talentos para ocupar puestos clave: "Es un rubro difícil para conseguir perfiles con experiencia en el mercado", justificó Labado. Por su parte, Penco aseguró que "más allá de la inversión que esto requiera, sería un riesgo muy alto no invertir en estas posiciones que son nuestro futuro". Un ejemplo claro es el de Gefco donde, según Mazzone, "la mayor parte de los directivos comenzaron sus carreras en la empresa como mandos medios, analistas o pasantes universitarios e hicieron experiencia en diferentes sectores, hasta ocupar posiciones estratégicas. Es una inversión que vale la pena realizar".

En definitiva, según O'Rourke, "las compañías observan buenas expectativas". Y aunque el desarrollo de la logística seguirá, siempre estará atado a lo que ocurra en política económica: "Restricciones o tipo de cambio, ciertas cosas deben cambiar. Pero vemos una tendencia positiva y el mercado es optimista en ese sentido". ●

MERCADO REGIONAL

CÓMO VALORAN LOS RECURSOS EN PERÚ, CHILE Y COLOMBIA

Desde finales de los 80, los profesionales especializados en logística fueron muy requeridos y valorados en el resto de la región, donde la actividad ganó terreno hasta convertirse en mercados competitivos e interesantes para quienes buscan una experiencia internacional de calidad.

En Perú, por ejemplo, los jefes de los centros de distribución están poco profesionalizados y existe mucha rotación. Sus salarios, según los datos relevados en la encuesta de PageGroup, pueden llegar hasta los US\$ 3500 (bruto por mes). Algo similar ocurre con los gerentes de transporte, escasos y muy requeridos, con rangos salariales altos por la demanda. Aquellos que son profesionales y especializados,

llegan a percibir hasta US\$ 9000.

Diferente es la situación de los gerentes de operaciones, muy especializados y preparados, con experiencia en proyectos de gran magnitud (centros de distribución, layouts, etc.). Se trata de un grupo pequeño de profesionales, ya contratados por grandes empresas, pero muy requeridos por la competencia. En este caso, los salarios van desde 5000 a 8000 dólares.

En Chile, los mayores requerimientos se producen en las áreas de planificación, mejora de procesos, lean manufacturing y kaizen. Allí, el salario va desde los US\$ 3500 para un junior hasta US\$ 6500 para profesionales con más experiencia. En el caso de un gerente de logística, el promedio sa-

larial va de 7000 a 10.000 dólares; mientras que el de un director de supply chain, se ubica entre los 9000 y 13.000.

En Colombia, la situación es bastante particular debido al boom económico que tiene el país: un director de operaciones, en un operador logístico, va desde los 5000 a los 9000 dólares, y un gerente de operaciones de una empresa industrial o dadora de carga, puede recibir entre 7000 y 12.000 dólares, mientras que un gerente de centro de distribución ronda los 4000. En ese sentido, un operador logístico reconocido se posiciona en igual rango salarial que una compañía grande de cualquier sector. En un operador menor, en cambio, el salario ronda los 4000 dólares. ●



- ▶ Alerta de Cansancio del Conductor
- ▶ Alerta de Desvío de Carril
- ▶ Aviso de Colisión con Frenado de Emergencia
- ▶ Sistema de Control de Ángulo Muerto

Llegó el camión más seguro del mercado.

El nuevo Volvo FH es una nave, las innovaciones tecnológicas más avanzadas en sistemas de seguridad activa reducen de forma efectiva el riesgo de accidentes. Su cabina es la más amplia del mercado, un gran espacio para brindarte el mayor confort y una mayor facilidad de conducción.

Equipamientos disponibles según versión. Conocé todo acerca del nuevo Volvo FH en www.volvo.com.ar

NUEVO VOLVO FH

Volvo Trucks. Acelerando el futuro.

