



2013

Impacto de la introducción y generalización de los software de gestión dentro del SGCF en la sociedad Cubana

Autores: Lic. Yiselt Hernandez Navarro
Ing. Jennye Alvarez Leal

TRANSOFT

Resumen

El transporte es una actividad primordial dentro del proceso de producción de la vida material y cultural de las sociedades. En Cuba desempeña un rol de excepcional importancia en las alternativas que el Estado desarrolla para mantener una recuperación económica sostenible.

En julio de 2006 se encarga oficialmente al Ministerio del Transporte organizar a nivel nacional la introducción de un Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF). Desde el inicio, uno de los componentes fundamentales del SGCF han sido los software de gestión y el desarrollo de los mismos ha estado a cargo de la UEB TRANSOFT, entidad que, especializándose en la rama automotor, ha creado un conjunto de aplicaciones capaces de gestionar todas las áreas existentes en las bases de transporte de la isla, dígase control de combustible y mantenimiento de vehículos. De igual forma, provee soporte para los procesos que se desarrollan en las Bases de Taxis y Ómnibus Urbanos. Existen además, sistemas para la planificación de itinerarios de rutas para el transporte público y el control del arrendamiento de vehículos y se continúan desarrollando varios sistemas que responden a los nuevos retos y necesidades del país.

Específicamente los sistemas de gestión “Siscompa” y “Corcel” para transporte de carga y pasajeros respectivamente han sido introducidos paulatinamente en las distintas bases de transporte del país y de conjunto con la aplicación de control “MovilWeb” han sido elementos impulsores para garantizar una mayor eficiencia en la explotación del transporte. Económicamente han garantizado ahorros significativos de recursos materiales y financieros, así como aprovechamiento óptimo de las inversiones. Han logrado cambios organizacionales positivos repercutiendo en la calidad de los servicios brindados.

Valorar el impacto que ha tenido la introducción y generalización del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) en la sociedad cubana, específicamente analizar los resultados obtenidos a partir de la utilización y explotación de su componente de gestión, es el objetivo del análisis que se propone realizar.

Contenido

Introducción	3
Desarrollo.....	5
Introducción de un Sistema de Gestión de Control de Flota en Cuba.	5
Conclusiones	8

Introducción

El transporte es una actividad primordial dentro del proceso de producción de la vida material y cultural de las sociedades. Garantiza el arribo de la materia prima a las entidades productoras, la movilidad de las fuerzas productivas, el traslado hacia el destino final del producto terminado, además del apoyo a otras actividades que sirven de placer y bienestar a la población. Ha estado presente, de varias maneras, desde las formas más antiguas de organización humana, en función del específico contexto económico y social.

En Cuba, el transporte desempeña un rol de excepcional importancia en las alternativas que el Estado desarrolla para mantener una recuperación económica sostenible. El Lineamiento 269 de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución, denota la existencia de una voluntad política de cambio en dirección al sector del transporte, con el objetivo declarado de hacer una economía más eficiente y estable: *“Continuar la recuperación, modernización y reordenamiento del transporte terrestre y marítimo, elevando la eficiencia y calidad de los servicios de transportación de cargas y pasajeros, a partir del uso más racional de los recursos”*. El Ministerio de Transporte (MITRANS) es el organismo encargado de la aplicación de las transformaciones necesarias en este sentido.

El camino para lograr en el país un sistema transportista cada vez más eficiente, ahorrador, que sea respetuoso con el medio ambiente y satisfaga las crecientes demandas con una óptima utilización de la fuerza de trabajo y de los equipos, pasa indiscutiblemente por la eliminación de las violaciones en la gestión y el control de la flota:

- Equipos fuera de ruta y con cargas no autorizadas.
- Descontrol de los agregados.
- Incumplimiento de los ciclos de mantenimiento.
- Altos consumos de combustibles y lubricantes.
- Descentralización de la información, dificultando su análisis por directivos, técnicos y especialistas implicados y generando inconsistencias en los datos emitidos por diferentes áreas.

Teniendo en cuenta estos elementos y las características del entorno, así como las tendencias actuales que internacionalmente se utilizan para enfrentar problemas similares, la dirección del país ha prestado especial atención a la introducción, implantación y uso de las Tecnologías de

la Información y las Comunicaciones (TICs) en el sector del transporte, su repercusión positiva sobre el medio ambiente y el aumento de la sostenibilidad de los métodos de aprovisionamiento y distribución. A partir del análisis de estos elementos, se decide introducir un “Sistema de Gestión y Control de Flota” (SGCF) con características propias.

La introducción del SGCF se ha hecho teniendo en cuenta lo que plantease el General de Ejército Raúl Castro Ruz, en discurso pronunciado el 18 de febrero de 2006: *“Generalizar las técnicas de gestión y control de flota es una tarea compleja que depende de recursos técnicos, materiales, financieros y de condiciones organizativas, estas últimas, precisamente son las más difíciles de alcanzar”*. Esta forma de concepción y aplicación ha garantizado que se puedan manifestar al máximo las potencialidades de cada uno de sus componentes y la interrelación entre ellos para garantizar el objetivo estratégico definido por el país.

Valorar el impacto que ha tenido la introducción y generalización del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) en la sociedad cubana, específicamente analizar los resultados obtenidos a partir de la utilización y explotación de su componente de gestión, es el objetivo del análisis que se propone realizar.

Desarrollo

Introducción de un Sistema de Gestión de Control de Flota en Cuba.

La ciencia y la innovación tecnológica son elementos relevantes en el desarrollo de estrategias económicas y sociales. En este sentido, en el XIX Congreso de la CTC, celebrado en La Habana en el 2006, se planteó: “La ciencia, la innovación y la asimilación de tecnologías son elementos esenciales en la elevación de la eficiencia económica y condición primordial para el desarrollo, y por ello, son objetos de máxima prioridad”.

La economía cubana ha recorrido un intenso camino de transformaciones, ha cambiado su modo de funcionamiento sin cambiar su esencia socialista. El sector del transporte, no ha estado ajeno a esto y es por ello que el 22 de diciembre del 2005, en la clausura del 6to Período de Sesiones de la Asamblea Nacional del Poder Popular, el Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz explicó que como solución para el ahorro y el logro del enfrentamiento a la corrupción, fundamentalmente en los procesos de transportación automotor de carga, se empezaban a emplear en el país los primeros dispositivos para la localización automática de vehículos como una herramienta eficaz para reducir el consumo de combustibles y lubricantes, así como para dar seguridad a las cargas que se transportan.

En julio de 2006, mediante el Acuerdo No. 5715 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, se encarga oficialmente al Ministerio del Transporte organizar a nivel nacional la introducción de un Sistema de Gestión y Control de Flota. A partir de estudios realizados de las causas que motivaron que intentos similares que anteriormente se llevaron a cabo en el país no fructificaran, se decide que el nuevo Sistema de Gestión y Control de Flota debía ser introducido de forma gradual, escalonada, con características propias pero manteniendo siempre su objetivo estratégico: el ahorro de combustible y otros recursos asociados, y la lucha decidida contra el delito y la corrupción. Para llevar a cabo esta tarea, se definieron centralizadamente un conjunto de políticas y decisiones rectoras del proceso y se crearon los órganos colegiados para evaluar estas decisiones estratégicas.

Los componentes tecnológicos fundamentales del SGCF son, en esencia: un Sistema de Dirección destinado a garantizar las condiciones organizativas y el cumplimiento de las políticas de la tarea. Desde el punto de vista tecnológico sobresalen como principales componentes: un

equipo receptor de señales satelitales que se instala en *un móvil* que transmite en tiempo real o de manera diferida la información recibida a un *centro de datos* utilizando *redes de comunicaciones*, con el fin de determinar la posición del móvil así como otros datos de su trayectoria y representarlos en una *base cartográfica*, utilizando *aplicaciones y medios informáticos*. Las aplicaciones informáticas con perfil de gestión que han sido desarrolladas para la tarea (Siscompa.Net y Corcel), han estado a cargo de la UEB TRANSOFT, perteneciente al MITRANS. La introducción de las mismas en las distintas bases de transporte se ha realizado de forma paulatina y de conjunto con la aplicación de control "MovilWeb" han sido elementos impulsores para garantizar una mayor eficiencia en la explotación del transporte.

TRANSOFT es la unidad empresarial de base, perteneciente a la Empresa de Ingeniería del Transporte Transproy encargada del desarrollo de software del ministerio del transporte por excelencia. Es líder en el desarrollo de aplicaciones informáticas para la gestión del transporte con una infraestructura tecnológica avanzada, garantizando la calidad requerida acorde a las normas nacionales y legislaciones vigentes. Su misión es ayudar a convertir el pensamiento de los clientes en realidad, con el empleo de las tecnologías de la información satisfaciendo fundamentalmente la demanda del sector transportista.

Siscompa.Net y Corcel son productos líderes en el control y la gestión de la actividad transportista hace aproximadamente 8 y 5 años respectivamente. Ambos han sido desarrollados como una Aplicación Web con Asp.Net y la utilización del gestor de base de datos SQL SERVER 2005. Brindan información confiable sobre todo el parque automotor que poseen las bases de transporte, con respecto a su estado técnico, historia y explotación, planificando y controlando toda la operación del taller, mantenimientos, la actividad de tráfico, la de seguridad automotor y el control de los portadores energéticos.

Estas herramientas permiten potenciar la actividad de ahorros en moto recursos, combustible, lubricantes, gomas, baterías. Ofrecen a los directivos la información necesaria para la toma de decisiones y constituyen una poderosa herramienta de dirección. El objeto de estudio de la explotación de estos dos sistemas son las bases de transporte, lugar donde queda enmarcada toda la actividad transportista que requiere ser gestionada y controlada.

Corcel está compuesto por ocho subsistemas o módulos, siete de ellos se encargan de las tareas propias de las áreas principales de cualquier organización transportista de base: Taller,

Tráfico, Empleados, Abastecimiento, Portadores Energéticos, Seguridad Automotor y Dirección. Adicionalmente cuenta con un módulo de Administración que se encarga principalmente de la seguridad de los datos por otra parte Siscompa.net cuenta con siete módulos que son. Taller, Tráfico, Abastecimiento, Portadores Energéticos, Seguridad Automotor y Dirección y el modulo de Administración Las diferencias entre ambos sistemas radica en las particularidades propias en cada módulo que tienen en cuenta cada uno de ellos, en el caso de Siscompa.Net para transporte de Cargas y en Corcel para transporte de Pasajeros, viéndose notablemente dicha diferencia en el módulo de tráfico.

Siscompa.Net y Corcel constituyen hoy en día herramientas de incalculable valor puesto que permiten potenciar la gestión del mantenimiento, mediante estos se puede planificar, programar, predecir, organizar y dotar a los técnicos y directivos de la información necesaria para la toma de decisiones, controlan y evalúan constantemente la actividad dentro de la bases de transporte, propician el aumento del nivel técnico y de conocimiento del personal, permiten utilizar y automatizar técnicas modernas, permiten adelantarse a los acontecimientos , aplicar técnicas actualizadas de gestión de su actividad, que todos hablen un mismo lenguaje, que tengan la misma información, mejoran el servicio y satisfacción del cliente, reducen tiempos de espera y permiten la integración entre departamentos como economía, comercial, producción, almacenes , etc.

Ambos sistemas contribuyen con el desarrollo sostenible del transporte en Cuba, puesto que con su explotación logran los siguientes impactos:

- Económicamente: se logra un importante ahorro de recursos materiales y financieros con su explotación así como garantizan un aprovechamiento óptimo de las inversiones.
- En el ámbito tecnológico se logran paulatinamente cambios organizacionales positivos, relacionados con el estilo y la organización del trabajo. Aunque se espera que este aspecto aumente con los años, además trae consigo una mejora en la calidad de los servicios de transportación automotor de carga y pasajeros.

Conclusiones

El desarrollo de la sociedad cubana y la política a seguir para el mismo plasmada en los lineamientos de la política económica y social del partido y la revolución implican que las organizaciones que actúan en su seno se ven obligadas a alcanzar un alto grado de eficiencia y calidad en los servicios que brindan. El sector transportista no está ajeno a este proceso, mejorar su actividad y garantizar un adecuado control de los recursos que hoy maneja es responsabilidad del MITRANS como órgano rector del país.

El auge de la era digital sin duda ha marcado pautas en los procesos de gestión y control de cualquier empresa a nivel internacional, el progreso de la tecnología del hardware revoluciona anualmente la industria de la programación por lo que la utilización de software especializados para monitorear todo tipo de procesos en la vida real cada día se hará más evidente, nuestro país no está a la altura de los gigantescos consorcios tecnológicos, pero camina hacia una era de la informatización desde hace algunos años, como se deja plasmado en la Cumbre Mundial sobre sociedad de la Información. Túnez. Noviembre de 2005 “Cuba se ha planteado con valentía el objetivo de comenzar a transitar por el camino de la informatización, al haber diseñado e iniciado la aplicación de estrategias que permitan convertir los conocimientos y las tecnologías de la Información y las Comunicaciones en instrumentos a disposición del avance del proceso de transformaciones emprendido por el pueblo cubano”.

El uso de sistemas como Siscompa.Net y Corcel para la gestión y el control de la actividad transportista en bases de transporte de carga y pasajeros respectivamente evidencian nuevos mecanismos para lograr la eficiencia requerida que tanto necesita el país, se está tratando y en gran medida logrando que procesos que resultaban ineficientes y que en estos momentos no contaban con un control estricto, lo que dejaba abierta sin duda una brecha a la delincuencia, se vean, en gran medida, inspeccionados y vigilados por personal altamente calificado para la toma de medidas pertinentes que permitan el avance paulatino del transporte en Cuba.