



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES

Cadena de suministro y costos logísticos en la importación de una
empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima
Metropolitana, 2021

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Huacal Rosas, Luz Estefani (orcid.org/0000-0003-0353-5740)

Ribbeck Sedano, Paul Jean (orcid.org/0000-0002-3614-5821)

ASESORA:

Dr. Márquez Caro, Orlando Juan (orcid.org/0000-0003-4804-2528)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo Económico, Empleo Y Emprendimiento

LIMA-PERÚ

2022

Dedicatoria

Dirigido a nuestros padres, por habernos formado con valores enseñando a luchar por nuestros objetivos, siempre con humildad y respeto hacia los demás. Así mismo, dedico a toda la familia por su constante aliento, quienes no dudaron de nosotros y confiaron en nuestra capacidad.

Agradecimiento

Mi primer agradecimiento a Dios padre todo poderoso por darnos la vida y permitir hacer su voluntad. También con gran profundidad damos nuestros sinceros agradecimientos a mi docente de metodología Dra. Michca Maguiña Mary Hellen Mariela y docente de desarrollo de investigación Dr. Márquez Caro, Orlando Juan, quienes nos implantaron los conocimientos necesarios para elaborar esta investigación.

Índice de contenidos

Carátula	
Dedicatoria	i
Agradecimiento	ii
Índice de contenidos	iii
Índice de tablas	iv
Índice de gráficos y figuras	v
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	9
III. METODOLOGÍA	15
3.1 Tipo y diseño de investigación	15
3.2 Variables y operacionalización	15
3.3 Población, muestra y muestreo	16
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	17
3.5 Procedimientos	18
3.6 Método de análisis de datos	18
3.7 Aspectos éticos	19
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	20
V. CONCLUSIONES	37
VI. RECOMENDACIONES.....	39
REFERENCIAS	40
ANEXOS	51

Índice de tablas

Tabla 1. Resultados de la variable Cadena de Suministro	20
Tabla 2. Resultados de la variable Costos Logísticos	21
Tabla 3. Resultados de la variable Cadena de Suministro con Costos Logísticos	22
Tabla 4. Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión Proceso de Producción.....	23
Tabla 5. Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión Valor de Mercancía	25
Tabla 6. Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión Sistema de Control	27
Tabla 7. Prueba de normalidad variables Cadena de suministro y Costos Logísticos	28
Tabla 8. Correlación de Spearman entre el Cadena de Suministro con los Costos Logísticos.....	29
Tabla 9. Correlación de Spearman entre el Cadena de Suministro con Proceso de Producción.....	30
Tabla 10. Correlación de Spearman entre el Cadena de Suministro con Valor de Mercancía	31
Tabla 11. Correlación de Spearman entre el Cadena de Suministro con Sistema de Control	32

Índice de gráficos y figuras

Figura 1. Resultados de la variable Cadena de Suministro	20
Figura 2. Resultados de la variable Costos Logísticos	21
Figura 3. Resultados variable Cadena de Suministro con Costos Logísticos	22
Figura 4. Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión Proceso de Producción.....	24
Figura 5. Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión Valor de Mercancía	26
Figura 6. Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión Sistema de Control	27

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo: Determinar la relación de la cadena de suministro y costos logísticos en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. Se aplicó una metodología de tipo básica, con diseño no experimental, con enfoque cuantitativo descriptivo, con una población censal de 60 colaboradores de la empresa transporte de carga terrestre Los Olivos, Lima Metropolitana. Para la recolección de la información se utilizó como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario de 25 preguntas, el cual fue debidamente validado por tres expertos en el tema, donde posteriormente se demostró su confiabilidad por medio del alfa de Cronbach cuyos resultados fueron de 0.873 para cadena suministro y 0.709 para costos logísticos, utilizando el método SPSS. Los resultados obtenidos en la relación de ambas variables arrojó un coeficiente Rho Spearman 0.595 y una significancia $0.01 < 0.05$. En conclusión, se determinó que existe relación positiva significativa entre las variables cadena de suministro y costos logísticos.

Palabra clave: Cadena de suministro, costos logísticos, importación, transporte terrestre.

Abstract

The present investigation had as objective: To determine the relationship of the supply chain and logistics costs in the importation of a land cargo transport company Los Olivos district-Lima Metropolitana, 2021. A basic type methodology was applied, with a non-experimental design. , with a descriptive quantitative approach, with a census population of 60 employees of the land freight transport company Los Olivos, Metropolitan Lima. For the collection of information, the survey was shown as a technique and the 25-question questionnaire as an instrument, which was duly validated by three experts on the subject, where its reliability was later discovered through Cronbach's alpha, its results were 0.873. for supply chain and 0.709 for logistics costs, using the SPSS method. The results obtained in the relationship of both variables yielded a Rho Spermarn coefficient of 0.595 and a significance of $0.01 < 0.05$. In conclusion, it is concluded that there is a significant positive relationship between the variables supply chain and logistics costs.

Keywords: Supply chain, logistics costs, import, ground transportation

I. INTRODUCCIÓN

Debido a los últimos acontecimientos internacionales las organizaciones vienen enfrentado nuevos retos comerciales y logísticos. La situación que se ha generado por el virus de la covid-19, demanda de nuevas percepciones para hacer frente a los problemas generados tanto en los sistemas logísticos como en la cadena de suministro, según Sánchez et al (2021). La crisis de la pandemia tuvo un efecto generalizado en las diversas organizaciones por rubro comercial y tamaño, sin embargo, para OIT (2021) el impacto sobre las pequeñas y medianas empresas en la parte más volátil de la cadena es mayor, mientras que el impacto sobre las empresas líderes es menor. La crisis obligo hacer cambios estructurales con la digitalización de procesos y automatización de operaciones la cual trae nuevas configuraciones en la cadena de suministros.

Sumado a ello la invasión de Rusia a Ucrania y los nuevos confinamientos dentro de China están generando irregularidades en lo que involucra a la cadena de suministro con riesgos de provocar estanflación, afectando así el crecimiento, donde esta situación para muchos países se tornará difícil, el poder evitar la recesión debido a que el conflicto bélico impacta duramente en el comercio de alimentos, fertilizantes y combustible (BM, 2022), este último afecta directamente en los costos logísticos de los operadores de carga terrestre, siendo imprescindible que las organizaciones mejoren su resiliencia ante la crisis internacional. Por ello es vital que las empresas puedan incorporar dentro de ellas una cadena de suministro constituida con el propósito de poder reducir las debilidades que puedan presentar y a su vez establecer vínculos donde formen parte de ello las empresas involucradas en el proceso de la producción tanto de bienes como de servicios Banda et al. (2022).

En el Perú, los problemas logísticos son aceptados tanto en sector privado como el público, esto debido a que los costos e incompetencias logísticas se han constituido en una traba para la mejora en cuanto a la competitividad del Perú, tanto en los mercados internacionales como también en su ingreso en las cadenas globales de suministro (Mincetur, 2016). Sumado a ello el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania creando así un desequilibrio entre la oferta y la demanda nacional del precio de combustible ya que ha generado que los precios se vean incrementados, el precio de la gasolina se elevó en un 84% y 85% lo cual generaría

un gran impacto en las empresas de transporte, ya que el combustible llega a representar el 30% de las inversiones de operatividad diaria, esta situación puede afectar a diferentes gremios dedicados únicamente al transporte de pasajeros o servicios de carga donde estos buscan las medidas necesarias para mejorar la permanencia del transporte por carretera y las operaciones de la cadena logística. (Energía y Negocios, 2022).

En el “Perú pocas organizaciones de servicios de transporte cuentan con un departamento de costos o un área direccionada en gestionar sus costos y decidir políticas de precios basados en su análisis” Palomino y Rojas, (2017, p. 14). Por ello resulta imprescindible que las Pymes nacionales desarrollen sus técnicas de administración y utilicen herramientas complementarias para el cálculo de sus costos, esta mejora permitirá una competitividad en el sector de transporte de carga terrestre. De igual forma, en el Perú; el análisis la cadena de suministro tiene “como obstáculo principal que esta es estudiada como un área aislada, donde no se toma en consideración que abarca las decisiones de la empresa en su totalidad” Guardián Sedano y Trujillo Velázquez (2018). Según el estudio Madurez en la gestión de cadena de suministro. Según Supply Chain Overview (2021) realizado por la EY Perú destaca que solo el 34% que corresponde a las empresas peruanas reconoce contar con un estándar de cadena de suministro avanzado o establecido, es por ello la importancia que tiene tener conocimiento sobre la cadena de suministro y sus alcances.

En Lima metropolitana y sus distritos la competitividad del transporte de carga terrestre presentan nuevas exigencias, no solo se requiere contar con un tercero para designar su negocio de distribución, si no también se necesita contar con un proveedor, quien brinde servicios de logística integrados y a su vez cuente con notables habilidades en la gestión operativa, Zavala y Portugués (2020), esas capacidades de gestión incluye la administración de los costos logísticos, según la primera Encuesta Nacional de Logística (ENL) realiza por el MTC detalla que solo el 51.6% de la empresas nacionales miden sus costos logísticos. En el mismo estudio muestra que en el Macroambiente Logístico Centro, que incluye Lima y el distrito de los Olivos, los costos logísticos representan un 15.6% de los costos totales para las empresas de ese sector. (2022, p. 56).

Formulación de enunciado: problema general ¿Cuál es relación que existe entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021? Problemas específicos: 1) ¿Cuál es la relación que existe entre la cadena de suministro y los procesos de producción en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021? 2) ¿Cuál es la relación que existe entre la cadena de suministros y el valor de la mercancía en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021? 3) ¿Cuál es la relación que existe entre la cadena de suministro y sistema de control en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021?

Justificación: Serrano (2020) nos dice que la justificación se basa en la descripción de los motivos mediante los cuales se realizan las investigaciones, así mismo se propone la importancia del problema y justificar la acción de realizar la investigación de forma escrita, donde la justificación nos permite dar ciertas razones considerables lo cual hacen importante la investigación.

La presente investigación tiene una justificación teórica porque el análisis del estudio permite resaltar la base de la cadena de suministro y su interacción con los costos logísticos en las empresas de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana empleando herramientas de desarrollo de teorías aplicadas en las estrategias para nuevos modelos. Según Ñaupas (2018) sostiene que su importancia radica en la investigación de un problema en el desarrollo de una teoría científica. De igual forma tiene una justificación practica debido a que analiza el problema de la cadena de suministros y costos logísticos en el sector transporte de carga terrestre Los Olivos-Lima Metropolitana y como daría solución al problema planteado a fin de generar información importante y veraz que mejore el sector.

A nivel Metodológico los resultados se podrán utilizar como base para posteriores investigaciones, así como aplicaciones a modelos de nivel pedagógico u operacional de las empresas. Esta justificación surge al proponer en el proyecto de investigación una nueva metodología para la creación de conocimiento confiable y valido, Bernal (2006).

Objetivo general: determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. Objetivos específicos: 1) Determinar la

relación que existe entre la cadena de suministro y los procesos de producción en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. 2) Determinar la relación que existe entre la cadena de suministros y el valor de la mercancía en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. 3) Determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y sistema de control en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

Hipótesis general: existe relación entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. Hipótesis específicas: 1) Ha: Existe relación entre la cadena de suministro y los procesos de producción en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. 3) Ha: Existe relación entre la cadena de suministros y el valor de la mercancía en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. 3) Ha: Existe relación entre la cadena de suministro y sistema de control en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

II. MARCO TEÓRICO

Según la tesis de Pintado y Salazar (2022) tuvo como objetivo analizar el proceso logístico y su incidencia en la gestión de entregas de una empresa de carga terrestre en la ciudad de Chiclayo. Utilizó como metodología cuantitativa de tipo descriptiva y propositiva, la población de estudio estuvo conformado por 59 gerentes de las empresas a quienes aplico cuestionario arrojando un coeficiente de confiabilidad de 0.97 alfa de Cronbach. Finalmente concluyó que el 59% de las empresas que el manejan una correcta gestión logística asegurando así la correcta distribución de suministros, teniendo una influencia directamente.

Jesusi y Diaz (2022) en su tesis tuvo como objetivo general establecer los costos logísticos y el impacto que generó en Supply Chain y la gestión financiera en las empresas dentro del sector ferretero de Lima Metropolitana durante el periodo 2018 tuvo un alcance de investigación mixta cuantitativa y cualitativa, aplicando una encuesta a 20 tiendas del sector ferretero. Finalmente concluyó, según el valor de significancia lo cual resultó 0.005 menor que 0.05 que los costos logísticos están muy relacionados con la cadena de suministro y afectan la gestión financiera de las empresas del rubro ferretero en Lima Metropolitana en el 2018.

Acevedo (2021) en su trabajo de investigación nombrado donde el objetivo fue poder deducir en qué medida se pueden reducir los costos logísticos aplicando el Lean Logistics durante el proceso de entrega a la empresa de transportes, Lima 2021. Se empleó un tipo de investigación aplicada, con un nivel de investigación explicativo, presento también un diseño experimental y de tipo cuasi experimental, utilizando un enfoque cuantitativo.

La investigación tuvo como muestra las solicitudes tanto de compras ingresadas como también de las ordenes de compras salientes tomando en cuenta la función, el tiempo que toma el proceso de su consolidación en un periodo determinado de 26 meses (abril 2019 - mayo 2021) siendo tomado como el tamaño de la población, aplicando así una técnica para la recopilación de datos utilizando archivos en Excel, anotaciones bajadas del SAP. Se obtuvo como resultado un nivel de significancia en relación a la variable costos logísticos en distintos periodos los cuales fueron el pre y post dando como resultado 0.00 menor que 0.05 lo que se puede deducir que empleando la filosofía Lean Logistics se pudo reducir los gastos logísticos dentro de una empresa de transporte. Este estudio llego a la conclusión

de que el aplicar el Lean Logistics dentro de la empresa, disminuye los gastos de costos logísticos dentro del transporte además que mantiene el inventario durante el proceso de abastecimiento dentro de la empresa y por último disminuye también los costos en base a la falta de existencias durante el desarrollo de abastecimiento.

Santos (2019) en su artículo científico donde tuvo como objetivo mejora la gestión logística de manipulación y carga para disminuir los costos operativos en una empresa de transporte, a través de la preparación del diagrama de actividades del proceso. Para ello utilizo un método de encuesta y gráficos estadísticos, utilizo la recopilación de información de la empresa Ave Fenix del 2015 al 2018, toda esta información aplico en metodologías aplicadas en las siguientes gestiones logísticas: estandarización de procesos y manual de procesos, las fichas de registro y manual de procedimientos, manual de organización, funciones y planes de captación. Como resultado obtuvo que logro reducir los tiempos del área de recepción y despacho del 46.25% al 55.59%, de igual forma se logró estandarizar y reducir el consumo de combustible en 9.65% demostrando la efectividad de la herramienta. Finalmente concluye que la gestión aplicada en el en su artículo tuvo una influencia de reducir los sobre costos del 100% al 71.84% y que trabajo presentado puede ser aplicado a cualquier empresa del rubro de transporte de carga.

Según Ferreira et al. (2019) en su artículo científico donde tuvo como objetivo poder lograr la disminución en cada ciclo de gestión progresiva, pérdidas por derrame físico y evaporación durante el manejo o almacenamiento de los materiales antes mencionados. La investigación utilizó información primaria, la cual se obtuvo de la Dirección de Logística del Comando del Ejército de las Fuerzas Armadas angolanas en un periodo determinado, donde estos fueron procesados mediante las herramientas del software Statistic Program for Social Sciences versión 19.0 para Windows, se utilizó como muestra a 66 unidades y sub unidades militares a quienes se aplicó el instrumento de medición a través de la encuesta en una escala Likert para la recolección de datos. Se obtuvo como resultado que el determinante de la matriz de correlación fue 0,000, la prueba de Bartlett (X^2) fue de 561,591 y el KMO de 0,645 concluyendo así que se pudo evidenciar que los costos logísticos ambientales en las cadenas de suministro no se identifican objetivamente en el modelo de referencia, ya que su análisis se divide en costes logísticos y costes ambientales y combina la organización empresarial.

Según Ortega y Juárez (2021) en su tesis, donde se tuvo como objetivo poder analizar el impacto de la organización de importaciones y exportaciones de la Cámara Nacional de Agentes de Carga en las operaciones logísticas a Costa Rica por vía terrestre a través de la frontera norte, evaluando la entrada y salida de unidades de transporte del 2019 al 2020, determinando el método utilizado, para ello el estudio utilizó un tipo de investigación descriptiva con un enfoque mixto, empleo como instrumento el cuestionario para la recolección de datos los cuales fueron aplicados a 11 colaboradores dentro del área administrativa y 10 choferes. Se tuvo como resultado el 100% de los socios de CANATRAC indicaron que todos los procesos logísticos que se realizan en la empresa son importantes y por lo tanto su valoración fue en un nivel alto, pero los conductores la evaluaron negativamente. Finalmente concluyó que es necesario mejorar los procesos logísticos para acelerar la movilidad de los transportistas dentro del país, logrando así productividad y competitividad económica, así como optimizar la infraestructura, los servicios de transporte y las comunicaciones.

En una investigación realizada en Tencingo, Estado de México por Martínez (2018) en su tesis mencionada "Diseño de una red logística de transporte para la cadena de suministro y distribución de una empresa florícola" con el propósito de poder definir la relación entre la red logística y la cadena de suministro de una empresa florícola de México. El presente estudio incluye técnicas cualitativas, consistiendo en la recopilación y la codificación de información estadística, y también técnicas cuantitativas, donde incluyen los cuestionarios, entrevistas, así como también la investigación participante, se empleó también un modelo matemático. Teniendo como muestra a 23 personas, donde 17 fueron hombres y los 6 restantes fueron mujeres del sector estudiado, florícola. A quienes fueron aplicadas las preguntas correspondientes en relación a la cadena de suministro de la empresa. Los resultados indican que un 47,83% corresponden al área de productores y el 52,17% son dedicados a comercializar productos dentro del nivel regional.

Finalmente se llegó a la conclusión de que si se cuenta con una logística eficiente esto podría mejorar los tiempos en la entrega de mercancías, así como también poder incrementar la calidad de servicio que es brindada al cliente, donde la determinación del tiempo empleado en el transporte de la mercancía se tornan

una pieza clave, es por ello que es necesaria la importancia dada a este para mejorar su desarrollo competitivo y económico.

Pérez y Pena (2021) en su artículo científico traducido al español tuvo como finalidad determinar la gran importancia que tienen las estrategias dentro de la cadena de suministro (SCS) en cuanto a la integración de la cadena de suministro influyen en la productividad financiera de una empresa. El estudio utiliza un enfoque de razonamiento cuantitativo deductivo, con un diseño no experimental, transversal y explicativo, correlacionado con las variables de estrategia e integración de la cadena de suministro, como parte del constructo SCI, así como el desempeño financiero de la organización. El estudio utilizó técnica de recolección de datos y cuestionarios originales traducidos al español que se realizaron a 242 PYMES exportadoras de las cuales el 81.73% de la muestra se encuentran en Lima y el 18.27% en ciudades otras ciudades. Los resultados mostraron que la estrategia ágil de la cadena de suministro está relacionada con la integración del cliente, finalmente recomendaron que las empresas centran sus esfuerzos de integración en las estrategias de la cadena de suministro.

Según López (2019) en su tesis tuvo como objetivo estudiar el impacto generado por la gestión de cadena de suministro en la producción de la empresa Espinoza Asociados S.A. para ello el estudio utilizó un diseño no experimental de tipo transversal la metodología fue descriptiva-correlacional para utilizar como instrumento las encuestas en una escala Likert para la recolección de datos a una población de 27 personas entre gerentes, jefes de área y trabajadores logísticos. Tuvo como resultados un índice de 0.960 de confiabilidad, los cuales fueron obtenidos por Alfa de Crombach, uno de los resultados muestra que el 48.1% de los colaboradores encuestados sostienen que la gestión adecuada de la logística de suministro casi siempre se realiza a diferencia de un 3.7% que considera que nunca ejecuta logística de aprovisionamiento. Finalmente concluyó que la cadena de suministro corresponde a un área esencial para la elaboración, esto se debe a que la producción depende fuertemente del aprovisionamiento de las materias primas.

En una investigación realizada en Guayaquil por Ullauri (2018) tuvo como fin realizar una evaluación desde un punto de vista económico y operativo, el impacto que genera en las empresas despachadoras de gas envasado, el impacto del

traslado de las plantas de cilindros de El Salitral a las plantas de cilindros de El Chorillo. Utilizando un diseño descriptivo, longitudinal y un enfoque cuali-cuantitativo. Contando como muestra datos extraídos de la información brindada por empresas de transporte con cilindros de GLP y los propietarios de dichas compañías en el periodo 2016 - 2017 donde se realizó un análisis estadístico descriptivo, a quienes se aplicó una lista de preguntas en relación a las variables identificadas dentro del estudio realizado referente a los gastos logísticos.

Obteniendo como resultado un incremento de 91% en gastos de combustible correspondientes a la movilización de los cilindros de GLP, también se demuestra una reducción del 49% donde se puede deducir que los gastos disminuyeron de manera forzada generados por la disminución de viajes realizados en el transporte de cilindros de GLP. Finalmente se llegó a la conclusión que el impacto generado en las compañías que transportan cilindros de gas envasado es favorable si se disminuye la plantilla de la empresa, sin embargo, si se requiere agilizar la operación, el costo incrementaría.

Entre las teorías propuestas para la primera variable Cadena de Suministro (CS) en la cual destacan las siguientes: Iglesias (2020) es la coordinación sistematizada en las funciones de la empresa tradicional junto con las tácticas que utiliza dentro de sí misma y entre las diferentes organizaciones de una cadena, cuyo objetivo es mejorar en un largo plazo individual y colectivamente dentro de la cadena global de suministro.

En esa misma tónica Calatayud y Katz (2019) sostiene que la (CS) comprenden un conjunto de actividades que parte desde el diseño del servicio hasta la prestación al usuario final, intervienen un complejo conjunto de agentes cuya coordinación es imprescindible llegue en tiempo y forma a los requeridos. Estos agentes que intervienen pueden ser: proveedores, empresas manufactureras y actores de comercialización y otros agentes que proporcionen el flujo del producto e información a lo largo de la cadena de suministro.

Según Soret (2006) Es una organización tanto sistemática como estratégica de las funciones en cuanto al negocio tradicional y los métodos empleados mediante estas funciones de negocio, entre las distintas empresas de una cadena de suministro y en lo interno de una empresa, cuya finalidad es el poder perfeccionar a un largo plazo el desempeño de dichas empresas tanto de manera individual como en toda

la cadena de suministro. En conclusión, es una táctica mediante el cual se ejecutan las actividades y también las empresas lo mencionan, se puede deducir que la cadena de suministro es su sistema holístico que engloba un circuito de organizaciones, estas deben funcionar de manera constante y fluida, para ello es importante mantener una comunicación a fin de estandarizar sus políticas funcionales, unas con otras, para llegar a un solo objetivo que es la satisfacción del cliente final.

Por ello la teoría detalla tres dimensiones: 1) Planificación, al cual Lépiz. C. (2003) menciona que la planificación es un proceso coherente el cual se compone por una serie de etapas y pasos, estos se relacionan entre sí para lograr un objetivo común, y es un proceso científico porque necesita la aplicación de principios, técnicas y métodos, donde estos deben ser probados con base teórica, que permitan predecir lo que se planea hacer a futuro; es decir, pueden dirigir el trabajo en la dirección deseada. De esta manera, evitas ser sorprendido por lo inesperado o por casualidad. Estas metas se sitúan en contexto con el tiempo y el espacio caracterizado por períodos de corto, mediano o largo plazo, por ello se ha considerado los siguientes indicadores: a) Demanda, b) Aprovisionamiento y c) Producción.

Para el indicador: a) Demanda, IICA (1975) generalmente se define como las diferentes cantidades de un producto que los compradores están dispuestos o pueden comprar a diferentes precios y en un momento determinado.

Este concepto se puede representar mediante una línea, cuyos puntos representan diferentes volúmenes de un producto, donde los consumidores pueden comprar a diferentes precios, y los precios de los sustitutos y suplementos.

b) Aprovisionamiento: según Gonzales (2007) La adquisición es el proceso de gestión de suministros y servicios contratados. Este proceso supuso una relación directa entre el usuario y el proveedor, en el marco de un contrato redactado por el comprador, cuenta con los procesos y gestión de compras a través de intranet, automatizando el proceso de provisión de productos y servicios desde la determinación de las necesidades de compra hasta la estandarización, pasando por la negociación y la logística. c) Producción, según Gonzales y Sánchez (2007) nos dice que desde un punto económico, refiere a un proceso para aumentar y acuerdos los procesos necesarios acorde a la demanda del producto o servicio,

este concepto no solo significa desde la óptica técnica, sino también a mayor escala, todo proceso que es fácil de usar a través del tiempo o lugar.

2) Estrategias empresariales, según Manso (2003) indica que es la concepción organizacional en cuanto a la manera de actuar dentro de su entorno en un periodo establecido. La estrategia empresarial se comprende como la actitud dirigida a perfeccionar la postura competitiva en cuanto a los productos y servicios que se muestren en un área de mercado específica en comparación con otros competidores en la misma área. Por lo tanto, se ha considerado los siguientes indicadores: a) Competitividad b) Almacenamiento c) Transporte. Para definir a) Competitividad, según Reig (2007), refiere a la capacidad de las empresas de poder mantener o incrementar su rentabilidad dada las condiciones que prevalezcan en el mercado, tener prevalencia de las cuotas mercado en relación a empresas del mismo sector hace referencia a una competitividad empresarial determinadas por resultados económicos.

b) Almacenamiento, según Vega (1993), nos dice que el almacenamiento se refiere al proceso o actividad donde el producto final se mantiene en un lugar especial especificado por el usuario, por lo que el producto final puede ser considerado como materia prima o componente de otras empresas en su proceso de producción. Entonces, cuando se trata de almacenamiento, podemos pensar en uno de estos dos conceptos, es decir, almacenar productos que están en proceso de fabricación o almacenarse en la misma fábrica. c) Transporte, según Molinillo (2014), El transporte se define como todas las acciones involucradas relacionadas con la necesidad de colocar los productos en sus respectivos destinos. El transporte también comprende toda la gestión realizada desde que la mercancía llega al remitente, hasta que la mercancía es descargada por el consignatario, por lo que incluye el transporte de la mercancía y también otras operaciones como la carga y descarga.

Descarga y espera. tiempo y así sucesivamente. El envío depende en gran medida de la llegada de la mercancía a tiempo y en las condiciones solicitadas por el cliente, teniendo en cuenta otros factores, seguridad, servicio y costo.

3) Táctica empresarial, según Manso (2003), se considera como el arte, sistema o habilidad para poner en orden las cosas y ejecutar una acción. Es el procedimiento que regula la forma de disponer o mover las cosas del modo más adecuado,

coordinando las cosas de la mejor manera. De lo anterior se consideraron los siguientes indicadores: a) Ventas b) Distribución c) Plazo de entrega. Para definir a) Ventas, Diez et al. (2003) indica que Las ventas corresponden al proceso de construir relaciones con los clientes, identificar sus necesidades, diseñar ofertas de acuerdo con esas necesidades y comunicar los beneficios a los clientes.

b) Distribución, West (1991) nos dice que la distribución es una de las de las ultimas fronteras en la gestión de una empresa, ya que esta afecta a todos los aspectos involucrados dentro de las operaciones comerciales, durante un corto o largo plazo, donde incluye también la organización interna. c) El tiempo de entrega se define como “el tiempo de entrega desde el momento en que se realiza un pedido con el proveedor hasta que la mercancía llega al almacén” (Ferrin, 2007, p.126).

Por otro lado, para definir la segunda variable de Costos Logísticos se tomaron las siguientes teorías: Bastos (2007) se entiende como los costes totales derivados de las actividades de mantenimiento logístico. Costos más altos reducen su competitividad dentro del mercado, especialmente en un mundo globalizado donde las empresas tienen acceso a proveedores de cualquier parte del mundo. Si el costo es bajo, se debe tener en cuenta ciertos factores como la calidad, la cantidad y también el tiempo. Estos dependen de una variedad de factores, los cuales son: el valor de los bienes, el proceso de fabricación, los costos financieros asociados con los servicios adicionales, el flujo de transporte, el sistema de optimización y el sistema de control.

En la misma tónica según Mauleon y Prado (2021) “los costos logísticos agrupan todos los costos que acompañan, son inherentes, a las funciones dentro de la empresa que suponen realización y control tanto los flujos de materias como también de información asociados” (p. 328) esto conlleva que dichos costos están inmersos en toda la cadena de producción, de lo mencionado se obtuvieron tres dimensiones: 1) Proceso de producción, según Ávila (2004), radica en la creación de riqueza, las cuales tienen la capacidad de poder satisfacer las necesidades humanas utilizando materias primas, mano de obra y maquinaria; este proceso también incluye servicios. En términos generales, es el proceso de trabajo que tiene lugar en alguna relación de producción. Abarca todas las formas de la vida económica y básicamente se enfoca en la división del trabajo; también tiene como

consecuencia una combinación de distintos factores para satisfacer las necesidades humanas.

De lo mencionado, para esta dimensión, se ha determinado los siguientes indicadores: a) Personal, según Bailón (2004), es la persona que presta a otra persona el trabajo físico, natural o moral de un subordinado, para recibir a cambio un salario. (p. 45). b) Tiempo de entrega, López (2021), “es el tiempo que toma desde que hacemos el pedido hasta que se recibe la mercancía. Este tiempo incluye el tiempo de realizar y enviar el pedido, el preparado, el transporte y tiempo de recepción de mercancías” (p. 129) c) Calidad de servicio, esta variable según Vavra (2003) sostiene que, es la valoración emocional de un cliente hacia la experiencia y expectativas previa que tiene sobre nuestro producto o servicio de la organización, además la respuesta emocional sincera que puede mostrar al contacto con nuestra organización.

2) Valor de mercancía la definimos según Ávila (2006), sostiene que, el valor de mercancías es determinada por la cantidad de trabajo que engloba la mercancía o servicio. Así mismo, las inversiones en relación al trabajo son medidas por el tiempo que se invierte aquel; es decir, por el tiempo de trabajo, de lo anterior podemos notar que existe tres características para encontrar las siguientes variables que utilizaremos: a) Jornada laboral b) Distancia entre destinos c) Flota de transporte. a) Jornada laboral, Rodríguez (2010), Es el tiempo que el trabajador, pasa en la empresa desde que llega, hasta que abandona la misma, o el tiempo que le trabajador dedica a la prestación de su actividad laboral. b) Distancia entre destinos, Mas (2021), hace referencia que la distancia del viaje a realizar y el ámbito jurisdiccional depende de donde se realice la ruta o el recorrido, existe la de corta distancia cuando ambos puntos están próximos espacialmente de forma que el camión de transporte regresa cada día al punto de partida, diferente al de largas distancias y el transporte no es posible su retorno el mismo día.

c) Flota de transporte, Mas (2021), es aquel conjunto o grupo de vehículos que están dirigidos a transportar personas, cosas o ambos de un lugar a otro, grupo de vehículos dirigidos al transporte de mercancías o personas, estos dependen económicamente de una misma empresa, de los mencionado puede decir que la flota son los distintos vehículos que puede contar una empresa de transporte, independientemente de su dimensión para poder cumplir con todos los servicios

que les requieren sus clientes. 3) Sistema de control, para su definición, según Serra (2005) “Es una técnica de gestión que implica fijar metas, poder medirlas a través del presupuesto para finalmente poder monitorear y evaluar periódicamente su cumplimiento, finalmente requiere la toma de decisiones correctas y oportunas” (p. 32). De lo menciona encontramos la importancia de un sistema de control y la toma de decisiones por ello se tomaron las siguientes variables: a) Mantenimiento b) Accidentalidad c) Costo Transporte.

a) Mantenimiento, según Transhorras (2015), se define como la agrupación de todas las acciones administrativas, técnicas y organizativas durante la vida del elemento, encaminadas a cambiarlo o devolverlo al estado en que este puede funcionar desarrollando así su función requerida. (p. 303). b) Accidentalidad, Rocha (2020), sostiene que es la siniestralidad laboral se define como la cantidad de accidentes que ocurren durante un período determinado, en relación con el número de trabajadores en riesgo durante ese período. (p. 142). c) Indicadores de control, según Muniz (2013) menciona que el sistema de control es una herramienta administrativa diseñado para apoyar la dirección de la organización, le permite contar con información necesaria, fiable y oportuna donde esta será utilizada en las decisiones a nivel operativa y estratégica.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

La investigación es de tipo básica pues tiene como principal fin el poder incrementar el conocimiento. Sirve de base estructural para la investigación aplicada Ñaupas et al. (2018)

A demás, será de diseño no experimental, correlacional y transversal. No experimental pues las variables no tendrán variación alguna, para Hernández y Mendoza (2018) es una búsqueda que se realiza sin manipulación intencional de variables. Es transversal porque los datos se recolectan dentro de un momento determinado y el objetivo es describir las variables y analizar su impacto. (Hernández et al., 2014). Así mismo, es correlacional puesto que se requiere conocer el grado de asociación o la relación que existe entre uno y otra variable que no sean dependientes (Ñaupas et al., 2018).

3.2. Variables y operacionalización

La variable, Para Ñaupas et al. (2018), “son atributos, cualidades, características observables de personas, cosas u organizaciones que exhiben algún grado de cambio arbitrario o continuo.” (p. 326). De igual forma, la operacionalización de variable es un proceso metódico y lógico donde el investigador acondiciona variables teóricas o abstractas, en variables secundarias o dimensiones y eventualmente se convierten en variables empíricas, también conocidas como indicadores. (Ñaupas et al., 2018).

Para la primera variable se tomó la siguiente definición: Soret (2006) es una organización tanto sistemática como estratégica de las funciones en cuanto al negocio tradicional y los métodos empleados mediante estas funciones de negocio, entre las distintas empresas de una cadena de suministro y en lo interno de una empresa, cuya finalidad es el poder perfeccionar a un largo plazo el desempeño de dichas empresas tanto de manera individual como en toda la cadena de suministro. En conclusión, es una táctica mediante el cual se ejecutan las actividades y también las empresas lo mencionan, se puede deducir que la cadena de suministro es su sistema holístico que engloba un circuito de organizaciones, estas deben funcionar de manera constante y fluida, para ello es importante mantener una comunicación

a fin de estandarizar sus políticas funcionales, unas con otras, para llegar a un solo objetivo que es la satisfacción del cliente final. Se tomaron las dimensiones: Planificación, Estrategias empresariales y tácticas empresariales.

De igual forma para la segunda variable Costos Logísticos, según Bastos (2007), se entiende como costes totales derivados de las actividades de mantenimiento logístico. Los costos más altos reducen la competitividad en el mercado, especialmente en un mundo globalizado donde todas las empresas tienen acceso a información y llegada directa a proveedores de cualquier país. Si el costo es bajo, se deben considerar factores como la calidad, tiempo, y cantidad. Estos dependen de una variedad de factores tales como: el valor de los bienes, el proceso de fabricación, los costos financieros asociados con los servicios adicionales, el flujo de transporte, el sistema de optimización y el sistema de control. De esta definición se tomaron las siguientes dimensiones: Proceso de producción, valor de mercancía y sistema de control.

3.3. Población y muestra

Se deduce que, por población al conjunto de unidades de estudio, que contiene las características importantes en materia de investigación. Estas unidades pueden ser fenómenos, eventos, personas que tengan las características básicas e importantes para la investigación. (Ñaupas et al., 2018). Para la población se tomará en cuenta el total de colaboradores, que corresponde a 60 trabajadores de la empresa de transporte de carga terrestre Los Olivos en Lima Metropolitana. La muestra es censal, al respecto Zarcovich (2005) explica que en este tipo de estudio consiste en la recolección de información del total de unidades de la población, universo, acerca de las necesidades básicas que constituyen el objetivo del censo.

Los datos se recopilaron de una muestra que representa el total de la población, dado que el universo asignado de estudio es pequeña y finita. Por ello la muestra representa el 100% de la población determinada por 60 colaboradores: 10 pertenecen al área de gerencia y 50 corresponden al área operativa en la empresa de transporte de carga terrestre Los Olivos, Lima.

3.4. Técnicas e instrumento de recolección de datos

En nuestra investigación se utilizó como modelo de cuestionario la encuesta, para la obtención de datos sobre nuestro tema de investigación. Según Ñaupas et al. (2018) Un cuestionario es una técnica de encuesta que consiste en la formulación de un conjunto de preguntas sistematizadas escritas basados en hojas de trabajo vinculados a hipótesis planteadas y, en consiguiente a dimensiones, variables e indicadores. Su finalidad es recolectar información para contrastar la hipótesis planteada por los investigadores.

Así mismo, como instrumento se utilizó el cuestionario online con 25 ítems dirigidos a los 60 colaboradores de la empresa de transporte de carga terrestre Mi Beatriz SAC Los Olivos, Lima Metropolitana.

La validez es la adecuación del instrumento de medida, y se refiere a la precisión con la que se pretende medir el instrumento de medida para representar, escribir o predecir la característica de interés para el examinador. (Ñaupas et al., 2018). En concordancia con el autor la técnica cuenta con la fiabilidad requerida para su aplicación, por lo cual fueron validadas por un juicio de expertos, quienes cuentan con experiencia en la materia de investigación.

El presente estudio buscó determinar la confiabilidad del instrumento, lo cual fue probada mediante el programa SPSS 26 utilizando así el método de consistencia interna, inicialmente se ejecutó la prueba piloto donde incluía a 15 colaboradores, donde los resultados fueron en coeficientes alfa: 0.932 para la prueba completa con 13 ítems para la primera variable y un 0.694 para la prueba completa con 12 ítems para la segunda variable. En un segundo momento se realizó la prueba final de confiabilidad, el cual fue realizada a 60 colaboradores, donde se obtuvo como resultado un coeficiente alfa 0.873 para la prueba completa con 13 ítems para la primera variable y un 0.709 para la prueba completa con 12 ítems para la segunda variable.

Por tanto, la confiabilidad hace referencia a la consistencia mediante las puntuaciones obtenidas por las mismas personas utilizando el mismo cuestionario en diferentes ocasiones (Bernal, 2006, p. 214).

3.5. Procedimientos

La recolección de datos e informaciones son un procedimiento de mucha importancia ya que recopila información necesaria para el estudio estadístico, es por ello que se debe asegurar que la información utilizada sea verídica, además que los participantes de la encuesta sean conforme a los sujetos necesarios para la investigación. Estas encuestas se realizaron a través de canal digital de comunicación Google formulario; donde encontraron en contacto con las personas a quienes realizamos la encuesta para así poder obtener información de la investigación, es por ello que se solicitó la autorización y colaboración de los Gerentes de las empresas de transporte terrestre en el distrito de los Olivos, Lima Metropolitana.

Posterior a remitirles el consentimiento instruido a los Directivos, estos fueron derivados a las siguientes secciones: el instrumento de cada variable, los cuales son: Cadena de suministro y Costos Logísticos. Además, se tuvieron los protocolos necesarios para asegurar la anonimidad, confidencialidad de sus respuestas y la edad dos encuestados, quienes fueron mayores de 18 años. Este procedimiento fue de manera virtual y los cuestionarios completaron las preguntas en un intervalo de 10 minutos aproximadamente.

3.6. Método de análisis de datos

Terminando con el análisis del problema planteado serán tomados en cuenta las perspectivas de exclusión o inclusión de las datas obtenidas lo cual permitió obtener datos, los cuales fueron validados mediante las encuestas a través de formularios de Google, los datos obtenidos serán exportados a un documento en Excel para cambiar el valor numérico para su posterior traslado a Programa de SPSS 26 donde podremos obtener el coeficiente de correlación. Según Ñaupas et al. (2018) hablar de este programa nos referimos a un poderoso paquete estadístico utilizado para la recopilación, el análisis y generar datos estadísticos en las ciencias sociales. Este es un paquete de software de computadora, el cual puede ser diseñado por estadísticos, científicos sociales o ingenieros de sistemas.

3.7. Aspectos éticos

Esta investigación utilizo de manera responsable la información brindara de manera responsable por los encuestados, teniendo en cuenta la consideración que se tuvo en cuenta la valoración de sus ideas y la veracidad en la elaboración del proyecto.

También se consideró utilizar la 7ma edición de la Norma APA (2020) presentando las evidencias mediante las bibliografías que se encuentran relacionados a las dos variables del presente proyecto: cadena de suministro y costos logísticos.

IV. RESULTADOS

4.1. Análisis descriptivo

4.1.1. Análisis descriptivo univariado

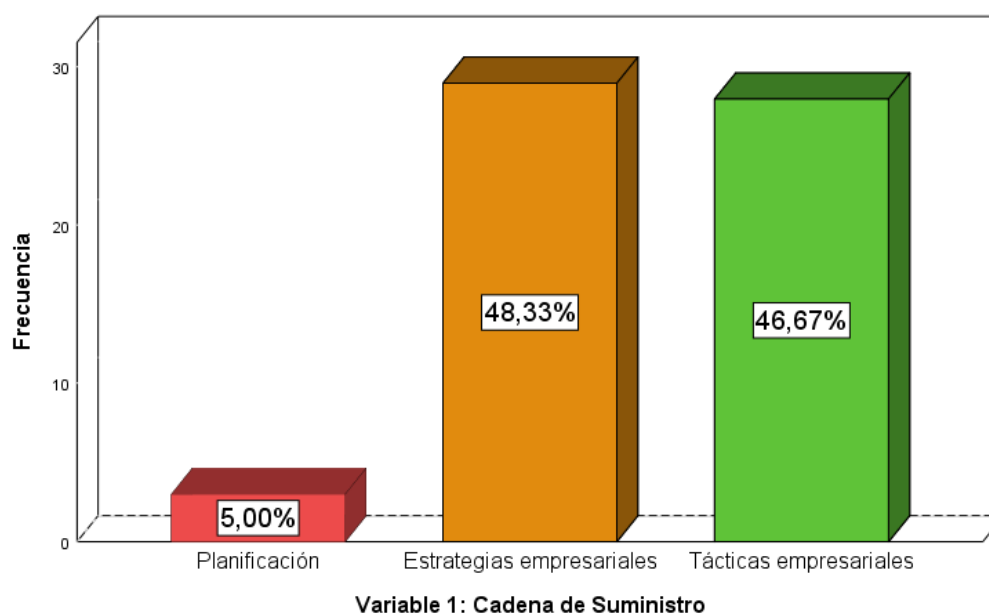
Tabla 1: *Resultados variable Cadena de Suministro*

Frecuencia distribución variable I

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido				
Planificación	3	5,0	5,0	5,0
Estrategias empresariales	29	48,3	48,3	53,3
Tácticas empresariales	28	46,7	46,7	100,0
Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración de los investigadores

Figura 1: *Resultados variable Cadena de Suministro*



Fuente: Elaboración de los investigadores

Según la tabla y figura 1, de total de encuestados (60), el 48% (29) perciben a la Cadena de suministro como Estrategias Empresariales, mientras que un 5% (3) perciben como una Planificación a la cadena de suministro, y un 46,7% (28) perciben como Tácticas empresariales a la Cadena de suministro dentro de la empresa de transporte de carga terrestre.

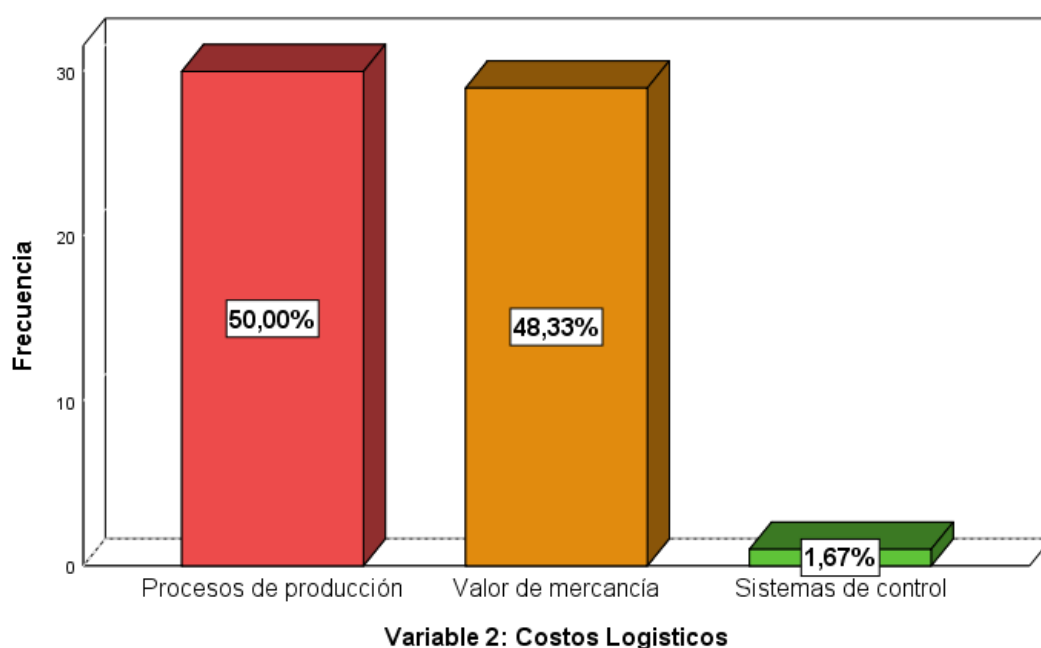
Tabla 2: Resultados de la variable Costos Logísticos

Frecuencia de distribución variable II

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Procesos de producción	30	50,0	50,0	50,0
Valor de mercancía	29	48,3	48,3	98,3
Sistemas de control	1	1,7	1,7	100,0
Total	60	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración de los investigadores

Figura 2: Resultados de la variable Costos Logísticos



Fuente: Elaboración propia del investigador

Según la tabla y figura 2, del total de encuestados (60), el 50% (30) perciben como Proceso de Producción a los Costos Logísticos, mientras que el 48% (29) indican como Valor de mercancía a los Costos logísticos, y un 1,7% (1) perciben como Sistema de control a los Costos logísticos.

4.1.2. Análisis descriptivo bivariado

Objetivo general: Determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y los costos logísticos en la importación de una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021

Tabla 3: Resultados variable Cadena de Suministro con Costos Logísticos

Frecuencia de distribución entre la primera y segunda variable

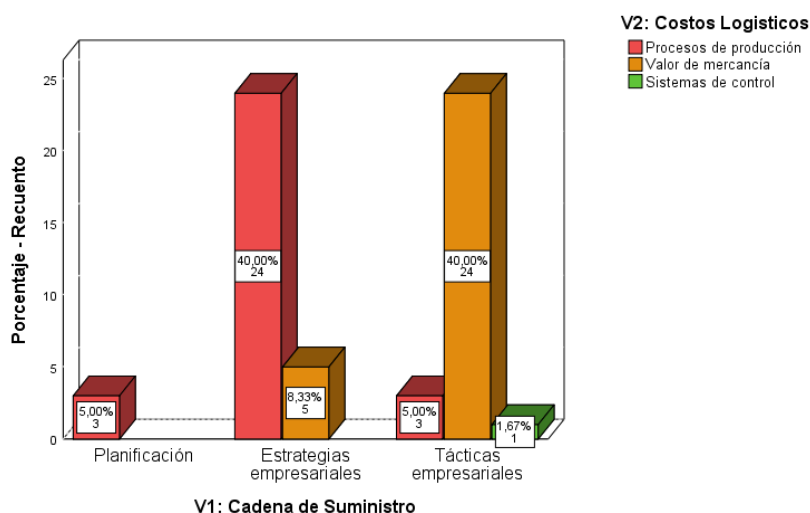
		Costos Logísticos				
		Procesos de producción	Valor de mercancía	Sistemas de control	Total	
Cadena de Suministro	Planificación	Recuento	3	0	0	3
		% del total	5,0%	0,0%	0,0%	5,0%
	Estrategias empresariales	Recuento	24	5	0	29
		% del total	40,0%	8,3%	0,0%	48,3%
	Tácticas empresariales	Recuento	3	24	1	28
		% del total	5,0%	40,0%	1,7%	46,7%
	Total	Recuento	30	29	1	60
		% del total	50,0%	48,3%	1,7%	100,0%

Medidas simétricas

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coficiente de contingencia	,595	,000
N de casos válidos		60	

Fuente: Elaboración propia del investigador

Figura 3: Resultados variable Cadena de Suministro con Costos Logísticos



Fuente: Elaboración de los investigadores

De acuerdo a los resultados mostrados en la tabla y figura 3, se encontró que de los 60 encuestados, un 48,3% (29) consideran como Estrategias empresariales en la cadena de suministro, de ellos, un 8,3% manifiestan como Valor de mercancía de los Costos logísticos, un 0 % Sistema de control. También un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación a la Cadena de suministro, de ellos un 5% indican un Proceso de producción en los Costos logísticos, un 0% en Valor de la mercancía. Por otro lado, un 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales, de ellos un 1,7% manifiesta al Sistema de control como Costos logísticas y un 40% Valor de la mercancía

Según la tabla de resultados, verificamos que si existe una relación media entre las variables Cadena de Suministro y los Costos Logísticos con un valor de 0.595 y un nivel de significancia .000

Objetivo específico 1: Determinar la relación entre la cadena de suministro y los procesos de producción en la importación de una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021

Tabla 4: Resultados variable Cadena de Suministro con dimensión Proceso de Producción

Distribución de frecuencia primera variable con dimensión

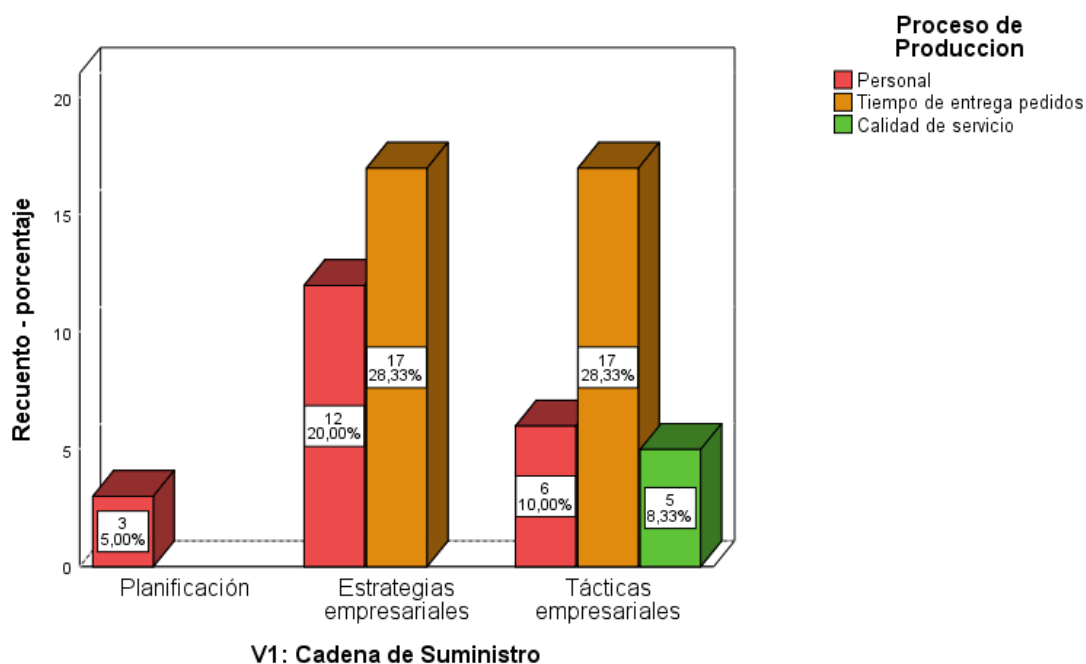
		Proceso de Producción				Total
		Personal	Tiempo de entrega pedidos	Calidad de servicio		
Cadena de Suministro	Planificación	Recuento	3	0	0	3
		% del total	5,0%	0,0%	0,0%	5,0%
	Estrategias empresariales	Recuento	12	17	0	29
		% del total	20,0%	28,3%	0,0%	48,3%
	Tácticas empresariales	Recuento	6	17	5	28
		% del total	10,0%	28,3%	8,3%	46,7%
Total	Recuento	21	34	5	60	
	% del total	35,0%	56,7%	8,3%	100,0%	

Fuente: Elaboración de los investigadores

Medidas simétricas

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	,421	,012
N de casos válidos		60	

Figura 4: Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión Proceso de Producción



Fuente: Elaboración de los investigadores

De los resultados mostrados en la tabla y figura 4, se verifica que de los 60 encuestados, un 48,3% (29) consideran como Estrategias empresariales en la cadena de suministro, de ellos, un 28,3% manifiestan como Tiempo de entrega de pedidos del Proceso de producción, un 0 % Calidad de servicio. También un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación a la Cadena de suministro, de ellos un 5% indican como Personal en el Proceso de producción, un 0% en Tiempo de entrega de pedidos. Por otro lado, un 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales, de ellos un 8.3% manifiesta como Calidad de servicio al Proceso de producción y un 28,3% Tiempo de entrega de pedidos

Según la tabla, podemos verificar que si existe relación de intensidad media entre la primera variable Cadena de Suministro y la dimensión Proceso de Producción con un valor de 0.421 y una significancia de 0.12

Objetivo específico 2: Determinar la relación entre la cadena de suministros y el valor de mercancía en la importación de una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021

Tabla 5: Resultados variable Cadena de Suministro con dimensión Valor de Mercancía

Distribución de frecuencia primera variable con dimensión

		Valor de mercancía			Total	
		Jordana laboral	Distancia entre destinos	Flota de transporte		
Cadena de Suministro	Planificación	Recuento	3	0	0	3
		% del total	5,0%	0,0%	0,0%	5,0%
	Estrategias empresariales	Recuento	13	16	0	29
		% del total	21,7%	26,7%	0,0%	48,3%
	Tácticas empresariales	Recuento	0	17	11	28
		% del total	0,0%	28,3%	18,3%	46,7%
Total	Recuento	16	33	11	60	
	% del total	26,7%	55,0%	18,3%	100,0%	

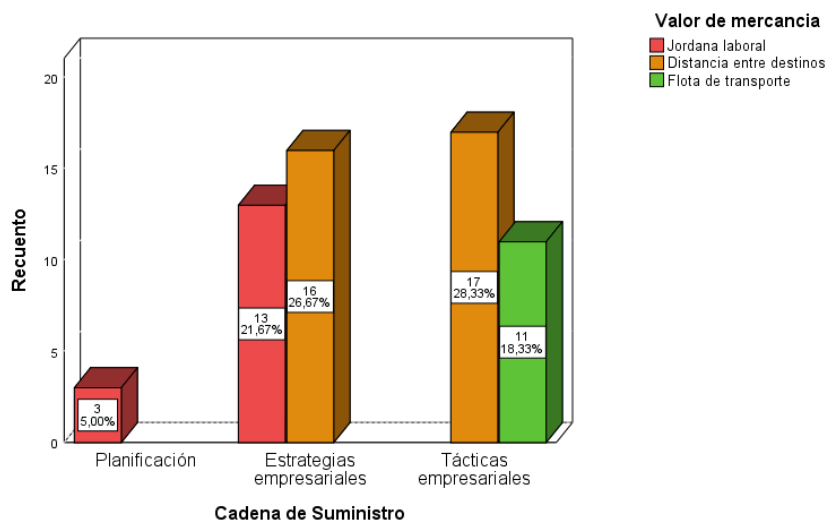
Fuente: Elaboración propia del investigador

Medidas simétricas

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	,587	,000
N de casos válidos		60	

Fuente: Elaboración propia del investigador

Figura 5: Resultados variable Cadena de Suministro con dimensión Valor de Mercancía



Fuente: Elaboración propia del investigador

Los resultados mostrados en la tabla y figura 5, detallan que de los 60 encuestados, un 48,3% (29) consideran como Estrategias empresariales en la cadena de suministro, de ellos, un 26,7% manifiestan como Distancia entre destinos del Valor de mercancía, un 0 % Flota de transporte. También un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación a la Cadena de suministro, de ellos un 5% indican como Jornada laboral en el Valor de la mercancía, un 0% en Distancia entre destinos. Por otro lado, un 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales, de ellos un 18.3% manifiesta como Flota de transporte al Valor de mercancía y un 28,3% Distancia entre destinos.

Según la tabla, podemos verificar que si existe relación de regular intensidad entre la primera variable Cadena de Suministro y la dimensión Valor de Mercancía con un valor de 0.587 y una significancia de 0.000

Objetivo específico 3: Determinar la relación entre la Cadena de Suministro y Sistema de Control en la importación de una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

Tabla 6: Resultados variable Cadena de Suministro con dimensión Sistema de Control

Distribución de frecuencia primera variable con dimensión

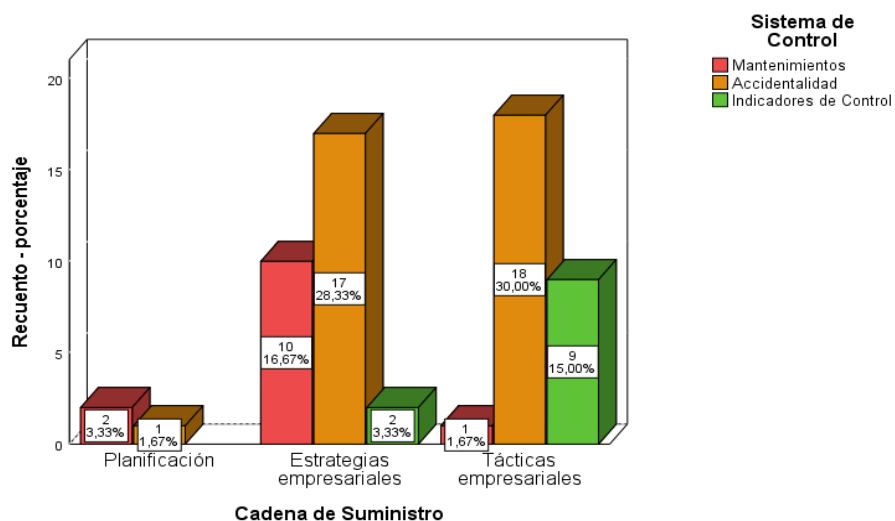
		Sistema de Control			Total	
		Mantenimientos	Accidentalidad	Indicadores de Control		
Cadena de Suministro	Planificación	Recuento	2	1	0	3
		% del total	3,3%	1,7%	0,0%	5,0%
	Estrategias empresariales	Recuento	10	17	2	29
		% del total	16,7%	28,3%	3,3%	48,3%
	Tácticas empresariales	Recuento	1	18	9	28
		% del total	1,7%	30,0%	15,0%	46,7%
Total		Recuento	13	36	11	60
		% del total	21,7%	60,0%	18,3%	100,0%

Fuente: Elaboración propia del investigador

Medidas simétricas

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coefficiente de contingencia	,450	,004
N de casos válidos		60	

Figura 6: Resultados de la variable Cadena de Suministro con dimensión sistema de control



Fuente: Elaboración propia del investigador

Los resultados de la tabla y figura 6, se verifica que de los 60 encuestados, un 48,3% (29) consideran como Estrategias empresariales en la cadena de suministro, de ellos, un 28,3% manifiestan como Accidentalidad del Sistema de control, un 3,3 % Indicadores de control. También un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación a la Cadena de suministro, de ellos un 3,3% indican como Mantenimiento en el Sistema de control, un 1,7% en Accidentalidad. Por otro lado, un 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales, de ellos un 15% manifiesta como Indicadores de control al Sistema de control y un 30% Accidentalidad

Según la tabla, podemos verificar que si existe relación de regular intensidad entre la primera variable Cadena de Suministro y la dimensión Sistema de Control con un valor de 0.450 y una significancia de .004

4.2. Análisis inferencial

Tabla 7: Prueba de normalidad variables Cadena de suministro y Costos Logísticos

Pruebas de normalidad						
	Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Valor de mercancía	,283	60	,000	,797	60	,000
Costos Logísticos	,332	60	,000	,688	60	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia del investigador

Según la tabla 7, el número de muestras permite determinar la aplicación de pruebas paramétricas. Se utilizó Kolmogorov-Smirnova con coeficiente de relación Rho Spearman.

Hipótesis general

H₀: No existe relación positiva entre cadena de suministro y costos logísticos en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

H_a: Existe relación positiva entre cadena de suministro y costos logísticos en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

Regla de decisión: nivel de significancia < .05, nivel de confianza = 95 e indicador estadístico de Rho Spearman

Tabla 8: Correlación de Spearman entre Cadena de Suministro con los Costos Logísticos.

Correlaciones				
		Cadena de Suministro	Costos Logísticos	
Rho de Spearman	Cadena de Suministro	Coefficiente de correlación	1,000	,732**
		Sig. (unilateral)	.	,000
		N	60	60
	Costos Logísticos	Coefficiente de correlación	,732**	1,000
		Sig. (unilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (unilateral).

De acuerdo a la tabla 8, se observa que la prueba estadística de coeficiente Rho de Spearman obtuvo un 0.732, esto muestra que existe una significativa relación positiva entre las variables cadena de suministro y costos logísticos, su nivel de significancia es de 0,01 (1%). De acuerdo a este último valor de significancia, es menor a 0.05 lo que permite descartar la H₀ y se admite la H_a, esto demuestra la relación positiva fuerte entre la Cadena de suministro y los Costos logísticos en el área de importación de la empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos – Lima Metropolitana, 2021

Hipótesis específica 1

H₀: No existe relación positiva entre cadena de suministro y proceso de producción en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

H_a: Existe relación positiva entre cadena de suministro y proceso de producción en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

Regla de decisión: nivel de significancia < .05, nivel de confianza = 95 e indicador estadístico de Rho Spearman

Tabla 9: Correlación de Spearman entre el Cadena de Suministro con Proceso de Producción

Correlaciones			
		Cadena de Suministro	Proceso de Producción
Rho de Spearman	Cadena de Suministro	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (unilateral)	,384**
		N	60
	Proceso de Producción	Coeficiente de correlación	,384**
		Sig. (unilateral)	,001
		N	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (unilateral).

De acuerdo a la tabla 9, se observa que la prueba estadística de coeficiente Rho de Spearman arroja un valor de 0.384, se interpreta que existe relación positiva de baja intensidad alta entre la variable Cadena de Suministro y dimensión Proceso de Producción, su nivel de significancia del 0,01 (1%). Este último valor de significancia, es menor a 0.05 lo que permite a descartar la hipótesis nula (H₀) y se admitir la hipótesis alterna (H_a), se concluye que existe relación positiva entre la Cadena de suministro y Proceso de producción en el área de importación de la empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos – Lima Metropolitana, 2021

Hipótesis específica 2

H₀: No existe relación positiva entre cadena de suministro y Valor de Mercancía en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

H_a: Existe relación positiva entre cadena de suministro y Valor de Mercancía en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021

Regla de decisión: nivel de significancia < .05, nivel de confianza = 95 e indicador estadístico de Rho Spearman

Tabla 10: Correlación de Spearman entre el Cadena de Suministro con Valor de Mercancía

Correlaciones			
		Cadena de Suministro	Valor de mercancía
Rho de Spearman	Cadena de Suministro	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (unilateral)	,694**
		N	,000
	Valor de mercancía	Coeficiente de correlación	60
		Sig. (unilateral)	,694**
		N	1,000

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (unilateral).

De acuerdo a la tabla 10, la prueba estadística de coeficiente Rho de Spearman arrojo un valor de 0.694, de la cual se muestra que existe correlación positiva de fuerte intensidad entre la variable Cadena de suministro y la dimensión Valor de mercancía, con un nivel de significancia de 0,01 (1%). Este último valor de significancia es menor a 0.05 la cual permito descartar la hipótesis nula (H₀) y admitir la hipótesis alterna (H_a). Se concluye que existe relación positiva alta entre la Cadena de suministro y Valor de mercancía en el área de importación de la empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos – Lima Metropolitana, 2021.

Hipótesis específica 3

H₀: No existe relación positiva entre Cadena de Suministro con el Sistema de Control en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

H_a: Existe relación positiva entre Cadena de Suministro con el Sistema de Control en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021

Regla de decisión: nivel de significancia < .05, nivel de confianza = 95 e indicador estadístico de Rho Spearman

Tabla 11: Correlación de Spearman entre el Cadena de Suministro con Sistema de Control

Correlaciones				
		Cadena de Suministro	Sistema de Control	
Rho de Spearman	Cadena de Suministro	Coeficiente de correlación	1,000	,491**
		Sig. (unilateral)	.	,000
		N	60	60
	Sistema de Control	Coeficiente de correlación	,491**	1,000
		Sig. (unilateral)	,000	.
		N	60	60

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (unilateral).

De acuerdo a la tabla 11, se muestra que la prueba estadística de coeficiente Rho de Spearman arrojo un valor de 0.491 demostrando que existe relación positiva media entre la variable Cadena de suministro y la dimensión Sistema de control, con un nivel de significancia del 0,01 (1%). Este último valor de significancia es menor a 0.05 conllevando a descartar la hipótesis nula (H₀) y se admitir la hipótesis alterna (H_a), esto significa que existe relación positiva media entre la Cadena de suministro y Sistema de control en el área de importación de la empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos – Lima Metropolitana, 2021.

V. DISCUSIÓN

La presente investigación tuvo como principal motivación el estudio nuestras variables de investigación Cadena de Suministros y Costos Logísticos en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. Se relacionaron los principales resultados de los antecedentes con las definiciones teóricas a fin de contrastar la información materia de investigación.

Para la comprobación de la hipótesis general planteada, esta se respalda, pues se obtuvo una relación positiva media $Rho = 0.595$ entre las variables estudiadas, con un coeficiente de significancia bilateral de $0.000 < 0.05$, que permitió rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna. Por lo tanto, se comprobó que existe una relación significativa entre las variables Cadena de Suministro y Costos Logísticos en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021. En similitud los resultados concuerdan con lo expuesto por Jesusi y Diaz (2022) quienes en una muestra de 20 tiendas obtuvieron un chi-cuadrado de Pearson 8.235 con $0.005 < 0.05$, demostrando una relación y significativa alta entre ambas variables.

Por otro lado, Ferreira et al. (2019) resalta que es imprescindible una correcta gestión de los diversos flujos de la cadena de suministros, en cada uno se deben establecer objetivos acordes a sus potencialidades a fin de asignar los recursos necesarios durante los procesos, esto permite crear mejores condiciones acertadas en la gestión de los costos logísticos en la cadena de suministro, como la de combustibles. Esta relación denota su importancia, según lo expuesto en la teoría, pues detalla que “es la coordinación sistemática y estratégica de las empresas en sus funciones internas y su interrelación con las diferentes empresas a fin de mejorar su desempeño en el largo plazo” (Soret I., 2006, p. 19).

De esta forma se confirma la relación entre la cadena de suministro y los costos logísticos, pues su correcta administración de la primera influye directamente en la resultante de la segunda.

Sobre hipótesis específico 1, se obtuvo una relación positiva de intensidad media $Rho = 0.384$ entre la variable y la dimensión estudiada, con una significancia bilateral $0.01 < 0.05$, por la cual permitió aceptar la hipótesis alterna y rechazar la hipótesis nula. Por ello, se comprobó que existe relación positiva baja entre la variable Cadena de Suministros y dimensión Proceso de Producción en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

En comparación con lo expuesto por Pintada y Salazar (2022), podemos encontrar semejanzas, de una muestra de 59 encuestados obtuvieron un Chi-cuadrado de Pearson 76.417 y significancia de valor $0.00 < 0.05$, de esta forma se aceptó hipótesis alterna que determinada que si existió relación positiva alta entre sus variables de estudio. En la misma línea, Lopez (2019) obtuvo como resultado que si existe relación directa entre la logista de aprovisionamiento (CS) y proceso de producción en la empresa con Chi-cuadrado de 21.33 y significancia $0.00 > 0.05$.

Esta relación demuestra el modelo teórico de proceso de producción expuesto por Ávila (2004) detalla que “es el proceso de trabajo dado por determinadas relaciones, cubre la totalidad de la vida económica, se basa en la división del trabajo y es el resultado de la combinación de diferentes factores para satisfacer necesidades humanas” (p. 145).

Esta relación muestra que estudiar y focalizar esfuerzos de la cadena de suministro puede ser utilizada en diferentes etapas del proceso productivo, mejorando la rentabilidad organizacional.

Sobre hipótesis específico 2, se obtuvo una relación positiva media con un coeficiente $Rho = 0.694$ entre la variable y la dimensión estudiada, con un valor de significancia bilateral de $0.000 < 0.05$, según este último valor permitió aceptar la hipótesis alterna y descartar la hipótesis nula. Finalmente, se comprobó que existe una relación positiva media entre la variable Cadena de suministro y la dimensión Valor de mercancía en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

En comparación con los expuesto, existe similitud según Acevedo (2021) que de una muestra de 40 encuestados obtuvo ($H_0: \mu_P a \geq \mu_P d$) es decir el valor de su mediana para la variable costo costos logísticos pre test es mayor respecto a la media de los costos logísticos post test y un nivel de significación de $0.00 < 0.05$ por este último indicador rechazaron la hipótesis nula y aceptaron la hipótesis alterna. En similar medida, lo expuesto por Perez y Peña (2022) detalla que existe relación directa positiva entre la estrategia de cadena de suministro y la integración de proveedores, esta última influye en valor de mercancía o servicio, tuvo como resultados un coeficiente 0.579 y significancia 0.004, aceptando la hipótesis alterna.

Esta relación afirma la teoría de Avila (2006) que el valor de mercancías o servicio “es determinado por la cantidad de trabajo que encierra la mercancía. A su vez, por el tiempo de trabajo”. Esta asociación muestra que la adecuada administración de la cadena de suministro, influye en la cantidad de trabajo y tiempo invertido en el mismo, que da como resultante el valor del servicio

Sobre hipótesis específico 3, se obtuvo una relación positiva media Rho equivalente a 0.491 entre la variable y la dimensión estudiada, con una significancia bilateral de $0.000 < 0.05$, según este último indicador se aceptó la hipótesis alterna y descarto la hipótesis nula. Es así que se comprobó que existe una relación positiva baja entre la variable Cadena de Suministro con la dimensión Sistema de Control en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.

En similitud medida el artículo científico expuesto por Santos (2019) muestra que existe una influencia positiva entre la gestiona logística como parte de la cadena de suministro sobre los costos operacionales y los sistemas de control que se apliquen, al reducirlos del 100% inicial en el 2017, al 71,84% final en el 2018, con la aplicación de las herramientas de mejora propuestas, lo que significa un beneficio o reducción total de dichos costos del 28,16%. Esto denota la importancia de los sistemas de control en concordancia con la teoría.

Según Serra et al. (2005) “es una técnica de dirección que consiste en establecer objetivos, cuantificarlos a través de un presupuesto para finalmente controlar y evaluar periódicamente el grado de cumplimiento” (p. 32)

Cuantificar los costos logísticos dentro de la cadena de suministro resulta beneficio pues permite orientar y tomar nuevas decisiones que mejoren su rentabilidad.

La presente investigación se centró en identificar el grado de relación entre nuestras variables de estudio Cadena de Suministro y Costos Logísticos dentro de la empresa que pertenece a un sector importante del comercio nacional e internacional como es el transporte de carga terrestre.

La recopilación y análisis de los datos de estudio nos permitió identificar características importantes de los participantes de la investigación. Durante la recopilación de datos por encuestas virtuales muchos de los colaboradores de la empresa no tenían conocimiento de acceso y uso de estas herramientas digitales, revelando que existe vacíos dentro de la organización para su desarrollo que facilite la captación y despliegue de información.

El desarrollo de la presente investigación no revelo estudios similares nacionales, por lo tanto, este estudio responde a la necesidad de encontrar nuevas propuestas y respuesta al desarrollo de gestiona en la cadena de suministro y administración eficiente de los costos logísticos.

VI. CONCLUSIONES

Primera: En relación al objetivo general se determinó la relación positiva significativa entre la cadena de suministro y costos logísticos como manifiesta la tabla 3 y figura 3 con un 48,3 % (29) consideran como estrategias empresariales en la cadena de suministro, un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación a la Cadena de suministro, sin embargo 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales; así mismo los costos logísticos fueron 50% procesos de producción, 48.3% valor de mercancía y 1.7% sistema de control. I; en el análisis de medidas simétricas el nivel de significancia fue menor a 0.05 (0.000), y el coeficiente de contingencia es 0.595.

Segunda: En relación al objetivo específico 1 se determinó la relación positiva moderada entre la Cadena de suministros y los procesos de producción como manifiesta la tabla 4 y figura 4 con un 48,3 % (29) consideran como Estrategias empresariales, un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación y un 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales; así mismo el Proceso de producción fue 35% personal, 56,7% tiempo de entrega de pedidos 8,3 % calidad de servicio. I; en el análisis de medidas simétricas el nivel de significancia fue menor a 0.05 (0.012), y el coeficiente de contingencia es 0.421.

Tercero: En relación al objetivo específico 2 se determinó la relación positiva significativa entre Cadena de Suministros y el valor de mercancía como manifiesta la tabla 5 y figura 5 con un 48,3% (29) consideran como Estrategias empresariales, un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación, y 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales; así mismo el Valor de la mercancía fue 26,7% jornada laboral, 55 % distancia entre destinos 18,3 % flota de transporte. I; en el análisis de medidas simétricas el nivel de significancia fue menor a 0.05 (0.000), y el coeficiente de contingencia es 0.587.

Cuarto: En relación al objetivo específico 3 se determinó la relación positiva moderada entre Cadena de Suministros y Sistema de Control como manifiesta la tabla 5 y figura 5 con un 48,3% (29) consideran como Estrategias empresariales, un 5% (3) de los encuestados consideran como planificación y 46,7% (28) considera a la cadena de suministro como tácticas empresariales; así mismo el Sistema de Control fue 21,7% mantenimiento, 60 % accidentalidad 18,3 % indicadores de control. I; en el análisis de medidas simétricas el nivel de significancia fue menor a 0.05 (0.004), y el coeficiente de contingencia es 0.450.

VII. RECOMENDACIONES

Primera: Se sugiere a los gerentes y líderes de mandos medios de la empresa de transporte de carga terrestre, reformular las estrategias y tácticas en su cadena de suministro principalmente orientada a la mejora de la imagen competitiva de la empresa, nuevos softwares de control de almacén y mejora en la programación de planes eficientes de ruta para cubrir la demanda y maximizar la capacidad de uso de la flota por cada viaje.

Segunda: Se propone al jefe de Operaciones la empresa de transporte asignar un personal específico encargado de planeación de reparto y segmentarlos por zona de entrega a fin de especializar al personal con la experiencia que permita el conocimiento de la ruta, esto facilitará los tiempos de entrega y buscará disminuir los riesgos externos que puedan afectar la entrega a tiempo de la mercadería.

Tercero: Se recomienda al jefe Comercial estandarizar una tarifa de reparto según la distancia de entrega y la relación peso-volumen de la mercadería; sin embargo, estos deben ser adaptados a la recurrencia del cliente, inicialmente brindar ofertas atractivas de entrada y paulatinamente segmentarlos a tarifas competitivas que puedan variar según la frecuencia de los clientes.

Cuarto: Se recomienda a los Administradores como principal sistema de control la seguridad e integridad de sus colaboradores por ello la empresa puede gestionar, incentivar y promover la educación de seguridad ocupacional dentro de las instalaciones y durante sus funciones a fin de reducir la tasa de accidentalidad. De igual forma, actualizar su sistema de GPS que permita asegurar y tener trazabilidad de sus flotas vehiculares durante las rutas de entrega.

REFERENCIAS

- Sanchez, Y., Perez, J., Sangroni, N., Cruz, C., Medina, Y., (2021). Retos actuales de la logística y la cadena de suministro. *Universidad de Matanzas*, (42)1, 1-12. <https://rii.cujae.edu.cu/index.php/revistaind/article/view/1079/992>
- Organización Internacional del Trabajo. (2021). *Impacto de la COVID-19 en cadenas mundiales de suministro en América Latina: Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay*. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_771742.pdf
- Banco Mundial [BM]. (2022, 04 de octubre). *La invasión de Rusia a Ucrania impide la recuperación económica posterior a la pandemia en los países emergentes de Europa y Asia central*. <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2022/10/04/russian-invasion-of-ukraine-impedes-post-pandemic-economic-recovery-in-emerging-europe-and-central-asia>
- Energía y Negocios. (2022, 21 de junio). *Petroperú indica que los precios de combustible siguen la misma tendencia de los precios internacionales*. <https://revistaenergiaynegocios.com/2022/06/21/petroperu-indica-que-los-precios-de-combustible-siguen-la-misma-tendencia-de-los-precios-internacionales/>
- Mishima, M. (2021, diciembre 1). El 66% de empresas en el país tiene un nivel de gestión incipiente en su cadena de suministros. *Building a better working world*. https://www.ey.com/es_pe/news/2021/12/empresas-pais-gestion-cadena-suministros
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2020). *Primera Encuesta Nacional de Logística en el País*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2898085-mtc-realiza-presentacion-de-resultados-de-la-1era-encuesta-nacional-de-logistica-en-el-pais>
- Fontalvo, T., De La Hoz, E., Mendoza, A. (2019). Los procesos logísticos y la administración de la cadena de suministro. *Universidad Libre Cartagena*, (14)2, 102-112. DOI: 10.18041/2382-3240/saber.2019v14n2.5880

- Spina, M., Rohvein, C., Urrutia, S., Roark, G., Paravie, D., Corres, G. (2016). Aplicación del modelo SCOR en Pymes metalmecánicas de Olavarría. *INGE CUC*, (12)2, 50-57. DOI: <http://dx.doi.org/10.17981/ingecuc.12.2.2016.05>
- Mejía, S., Restrepo, L., Ballesteros, P. (2010). Análisis de los costos logísticos en la administración de la cadena de suministro. *Scientia Et Technica*, (16)45, 272-277. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84917249050>
- Banda, O., Garza, R., Cepeda, L. (2022). Cadena de suministro para pequeñas y medianas empresas de servicios industriales: Desarrollo y aplicación de modelo de gestión. *Revista Venezolana de Gerencia*, (27)97, 274-288. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.27.97.19>
- Pintado, C., Salazar, L. (2022). Los procesos logísticos y su impacto en la gestión de suministros en las empresas de transporte de carga terrestre de la ciudad de Chiclayo, período 2019 [Tesis de pregrado, Universidad San Martín de Porres] Renati. <https://hdl.handle.net/20.500.12727/9912>
- Díaz, M., Jesusi, P. (2022). *Los costos logísticos y su impacto en la cadena de suministros y en la gestión financiera de las empresas del sector ferretero de Lima Metropolitana, año 2018*. [Tesis pregrado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas] Renati. <http://hdl.handle.net/10757/653539>
- Acevedo, Y., (2021). *Aplicación del Lean Logistics para Disminuir los Costos Logísticos del Proceso de Abastecimiento en una Empresa de Transportes, Lima 2021* [Tesis de Maestría, Universidad César Vallejo] Repositorio UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/73580/Acevedo_YYZ-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Santos, C. (2019). *Gestión Logística y su influencia para reducir costos operacionales en la empresa de transportes Ave Fénix SAC*. Ciencia y tecnología, 15(3). <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2526>
- Ferreira, L., Caridad, M., Vilariño, C. (2019). *Modelo conceptual de gestión de costos logísticos ambientales en la cadena de suministros de combustibles y lubricantes*. Revista 13(1), 188-207.

http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2306-91552019000100188&lang=es

Lopez, V. (2019). *Cadena de suministro en la importación y el impacto en la producción de la empresa Espinoza Asociados S.A.* – Lima 2018[Tesis de título profesional, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio UCV.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39801/Lopez_VE..pdf?sequence=1&isAllowed=y

Fernández Ortega, J. y Jiménez Juárez J. (2021). *Impacto en las operaciones logísticas de la organización de la Cámara Nacional de Transportistas de Carga (CANATRAC), producto de los atrasos en los eslabones de la cadena de suministro para la importación de mercadería, para el período 2019-2020 en Peñas Blancas, La Cruz, 2021.* [tesis Universidad Técnica Nacional Sede Guanacaste].

<https://repositorio.utn.ac.cr/bitstream/handle/20.500.13077/723/IMPACTO%20EN%20LAS%20OPERACIONES%20LOGICAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Pérez, F., Pena, J. (2021). *The role played by supply chain strategies and supply chain integration in financial performance. An empirical study in Peru*,33.

<https://www.upo.es/revistas/index.php/RevMetCuant/article/view/5906/5394>

Palomino. F., & Rojas. K. (2017). *Costos, gastos y resultados financieros en la empresa de transporte de carga Valentín & Valentino SAC, periodo 2014-2016.* [Tesis de pregrado, Universidad Peruana Unión]. Archivo digital.

https://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12840/925/Flora_Palomino_Tesis_Bachiller_2017.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Mincetur y Grupo del Banco Mundial. (2016). *Análisis Integral de Logística en Perú.*

https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Analisis_Integral_Logistica_Peru.pdf

Guardián. S. y Trujillo. I. (2019). Cadena de suministro para la exportación de granos andinos a Estados Unidos. *Universidad de Lima*, 4540(1), 15-31.

https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Ingenieria_industrial/article/view/4540/4485

Serrano. J.(2020). *Metodología de la Investigación. Gama.*

<https://books.google.com.pe/books?id=XnnkDwAAQBAJ&lpg=PA100&dq=QUE%20ES%20JUSTIFICACION%20EN%20METODOLOGIA&hl=es&pg=PA66#v=onepage&q=QUE%20ES%20JUSTIFICACION%20EN%20METODOLOGIA&f=false>

Ñaupas, H. et al. (Eds). (2018). *Metodologia de la investigacion Cuantitativa - Cualitativa y redaccion de la tesis.* Dela U.

<https://www.ebooks7-24.com/Default.aspx?f=foo>

Zarcovich. (2005). *Metodología de la investigación.* México: Mc Graw-Hill.

<https://es.scribd.com/document/445181697/MUESTRA-CENSAL>

Iglesias, A., (2020). *La cadena de suministro: su gestión y acción de Marketing.*

Esic.<https://books.google.com.pe/books?id=JR8DEAAAQBAJ&lpg=PA20&dq=CADENA%20DE%20SUMINISTRO&hl=es&pg=PA6#v=onepage&q=CADENA%20DE%20SUMINISTRO&f=false>

Soret,l., (2006). *Logística y Marketing para la distribución comercial.* Esic.

<https://books.google.com.pe/books?id=fFUfMBIkmcEC&lpg=PA19&dq=CADENA%20DE%20SUMINISTRO&hl=es&pg=PA4#v=onepage&q=CADENA%20DE%20SUMINISTRO&f=false>

Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura [IICA]. (1975). *Curso sobre empresas comunitarias para funcionarios INCORA.CIRA.*

<https://books.google.com.pe/books?id=nTRjdbdoNjsC&lpg=RA2-PA1&dq=demanda%20cantidades%20IICA&hl=es&pg=PP3#v=onepage&q=demanda%20cantidades%20IICA&f=false>

Gonzales, F., Sanchez, R. (2007). *Lecciones de Economía Marítima.* Netbiblo.

<https://books.google.com.pe/books?id=0e736A5biToC&lpg=PA65&dq=La%20definici%C3%B3n%20generalmente%20aceptada%20del%20significado%20de%20producci%C3%B3n%20un%20punto%20de%20vista%20econ%C3%B3mico&hl=es&pg=PP5#v=onepage&q=La%20definici%C3%B3n%20generalmente%20aceptada%20del%20significado%20de%20producci%C3%B3n,%20un%20punto%20de%20vista%20econ%C3%B3mico&f=false>

- Bastos, A., (2007). *Distribución logística comercial. La logística en la empresa*. Vigo.
<https://books.google.com.pe/books?id=9uAUDkLyDcYC&lpg=PP1&dq=costes%20logisticos&hl=es&pg=PT4#v=onepage&q&f=false>
- Mauleon, M., Prado, M. (2021). *Logística inbound*. Diaz de Santos.
<https://acortar.link/xilRFR>
- Barron, A., & Sifuentes, E., & Hernández, José. (2000). *Apertura económica en las frutas y hortalizas de exportación en México. Un acercamiento al estudio de la segmentación de los mercados de fuerza de trabajo*. Universidad autónoma de Nayarit. <https://books.google.com.pe/books?id=n4vf1j-DFfkC&lpg=PA30&dq=PROCESOS%20DE%20PRODUCCION&hl=es&pg=PA4#v=onepage&q=PROCESOS%20DE%20PRODUCCION&f=false>
- Ávila. J., (2004). *Introducción a la economía*. Plaza y Valdés.
<https://books.google.com.pe/books?id=vqe1mvHmluAC&lpg=PA145&dq=PROCESOS%20DE%20PRODUCCION&hl=es&pg=PA6#v=onepage&q=PROCESOS%20DE%20PRODUCCION&f=false>
- Ávila. J., (2006). *Economía*. Umbral
<https://books.google.com.pe/books?id=0KksqC7ymJcC&lpg=PA78&dq=valor%20de%20mercanc%C3%ADa&hl=es&pg=PA2#v=onepage&q=valor%20de%20mercanc%C3%ADa&f=false>
- Guerrero, C., Galindo, F. (2014). *Administración 2*. Patria.
<https://books.google.com.pe/books?id=tKeEBgAAQBAJ&lpg=PA23&dq=%20empresa%20tradicional%20es%22&hl=es&pg=PR4#v=onepage&q=%20empresa%20tradicional%20es%22&f=false>
- Manso, F. (2003). *Diccionario enciclopédico de estrategia empresarial*. Diaz de Santos.
<https://books.google.com.pe/books?id=HF5MQbmedA8C&lpg=PA173&dq=%20estrategia%20empresarial%20es%22&hl=es&pg=PP10#v=onepage&q=%20estrategia%20empresarial%20es%22&f=false>
- Milei, J. (2020) *Pandemonics: La economía que viene en tiempos de mega recesión, inflación y crisis global*. Galerna.
<https://books.google.com.pe/books?id=UsgBEAAAQBAJ&lpg=PT5>

[1&dq=%22nivel%20de%20tecnolog%C3%ADa%22&hl=es&pg=PT2#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=JCwaEAAAQBAJ&lpg=PA267&dq=%22nivel%20de%20tecnolog%C3%ADa%22&hl=es&pg=PT2#v=onepage&q&f=false)

Villamizar, M. (2016) *Macroeconomía*. De la U.

<https://books.google.com.pe/books?id=JCwaEAAAQBAJ&lpg=PA267&dq=%22nivel%20de%20tecnolog%C3%ADa%22&hl=es&pg=PA5#v=onepage&q=%22nivel%20de%20tecnolog%C3%ADa%22&f=false>

Hernández, C. (2007). *Análisis Administrativo técnicas y métodos*. Universidad estatal a distancia.

<https://books.google.com.pe/books?id=Bptc1C9T8ioC&lpg=PA42&dq=%22sistemas%20administrativos%22&hl=es&pg=PA42#v=onepage&q=%22sistemas%20administrativos%22&f=false>

Martínez, María del Carmen. (2004), *Orientación a mercado Un modelo desde la perspectiva de aprendizaje organizacional*. Ags.

<https://books.google.com.pe/books?id=g1jm3K1CxFYC&lpg=PA69&dq=nivel%20organizacional&hl=es&pg=PA70#v=onepage&q=%22nivel%20organizacional%22&f=false>

Reig. E. (2007). *Competitividad, crecimiento y capitalización de las regiones españolas*. Fundación BBVA.

<https://books.google.com.pe/books?id=l7sx-4LRMCcC&lpg=PA19&dq=competitividad%20definicion&hl=es&pg=PA19#v=onepage&q=competitividad%20definicion&f=false>

Bernárdez, M. (2008). *Capital intelectual Creación de valor en la sociedad del conocimiento*. AuthorHouse.

<https://books.google.com.pe/books?id=pFBxQOvMRswC&lpg=PA392&dq=que%20es%20mercado%20objetivo&hl=es&pg=PA392#v=onepage&q=que%20es%20mercado%20objetivo&f=false>

Black, H. (2006). *Administración*. Pearson Educación.

<https://books.google.com.pe/books?id=t8jx-iiNoEC&lpg=PA270&dq=que%20son%20los%20objetivos%20de%20la%20organizacion&hl=es&pg=PR4#v=onepage&q&f=false>

INEGI. (2017). *Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Delegaciones*. Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía.

https://books.google.com.pe/books?id=nx_ZDwAAQBAJ&lpg=PA21&dq=Recursos%20materiales&hl=es&pg=PA21#v=onepage&q=Recursos%20materiales&f=false

IICA. (1998). *Elementos para programar, Ejecutar y evaluar actividades de capacitación*. Artex.

<https://books.google.com.pe/books?id=LXEOAQAIAAJ&lpg=PA18&dq=definicion%20de%20capacitacion&hl=es&pg=PA18#v=onepage&q=definicion%20de%20capacitacion&f=false>

Ferrin, A. (2007). *Gestión de stocks en la logística de almacenes*. Fundación Confemental.

<https://books.google.com.pe/books?id=4oKwdf77cncC&lpg=PA126&dq=%22plazo%20de%20entrega%22%20define&hl=es&pg=PA4#v=onepage&q=%22plazo%20de%20entrega%22%20define&f=false>

Bailón, R. (2004). *Legislación Laboral*, Limusa.

<https://books.google.com.pe/books?id=FJfvf3aJaq8C&lpg=PA45&dq=trabajadores%2C%20definicion&hl=es&pg=PA45#v=onepage&q=trabajadores.%20definicion&f=false>

Mas, C. (2021). *Planificación de rutas y operaciones de transporte por carrera*. Elearning S.L.

<https://books.google.com.pe/books?id=rX1XDwAAQBAJ&lpg=PA75&dq=%22flota%20de%20transporte%20es%22&hl=es&pg=PA75#v=onepage&q=%22flota%20de%20transporte%20es%22&f=false>

Serra, V. et al. (2005). *Sistemas de control de gestión: Metodología para su diseño e implantación*. Gestión 2000.

<https://books.google.com.pe/books?id=rXAdmXTDOtkC&lpg=PA32&dq=%2>

[2sistema%20de%20control%22%20define&hl=es&pg=PA3#v=onepage&q=%22sistema%20de%20control%22%20define&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=OhKyBgAAQBAJ&lpg=PA303&dq=%22sistema%20de%20control%22%20define&hl=es&pg=PA3#v=onepage&q=%22sistema%20de%20control%22%20define&f=false)

Trashorras, J. (2015). *Subestaciones eléctricas*. Paraninfo.
<https://books.google.com.pe/books?id=OhKyBgAAQBAJ&lpg=PA303&dq=%22mantenimiento%20se%20define%22&hl=es&pg=PR3#v=onepage&q=%22mantenimiento%20se%20define%22&f=false>

Vavra, T. (2003). *Como medir la satisfacción del cliente*. Fundación Confemental.
<https://books.google.com.pe/books?id=HGy1eJxZVJkC&lpg=PA25&dq=%22satisfaccion%20del%20cliente%22%20define&hl=es&pg=PA25#v=onepage&q=%22satisfaccion%20del%20cliente%22%20define&f=false>

Rodríguez, A. (2010). *Módulo de Fol (Legislación y Orientación) Ciclos formativos medio y superior*. Visión Libros.
<https://books.google.com.pe/books?id=lvf-BE2RhTsC&lpg=PA51&dq=jornada%20laboral&hl=es&pg=PA51#v=onepage&q=jornada%20laboral&f=false>

López, R. (2021). *Logística de aprovisionamiento*. Paraninfo.
<https://books.google.com.pe/books?id=36MIEAAAQBAJ&lpg=PA129&dq=tiempo%20de%20entrega&hl=es&pg=PA129#v=onepage&q=tiempo%20de%20entrega&f=false>

Thashorras, J. (2021). *Subestaciones Eléctricas*. Paraninfo.
<https://books.google.com.pe/books?id=OhKyBgAAQBAJ&lpg=PA303&dq=%22mantenimiento%20se%20define%22&hl=es&pg=PA303#v=onepage&q=%22mantenimiento%20se%20define%22&f=false>

Butrón, E. (2021). *Sistema de gestión de riesgos en seguridad y salud en el trabajo paso a paso para el diseño practico del SG - SST*. De la U.
<https://books.google.com.pe/books?id=PiwaEAAAQBAJ&lpg=PA142&dq=tasa%20de%20accidente%20se%20define&hl=es&pg=PA142#v=onepage&q=tasa%20de%20accidente%20se%20define&f=false>

Rocha et al. (2020). *Gestión empresarial de la cadena de suministro*. De la U.

<https://books.google.com.pe/books?id=DeEZEAAAQBAJ&lpg=PT436&dq=%22costos%20de%20transporte%20son%22&hl=es&pg=PT436#v=onepage&q=%22costos%20de%20transporte%20son%22&f=false>

Gray, J. (1987). *Ingresos fiscales procedentes de los montes en los países en desarrollo*. Roma.

<https://books.google.com.pe/books?id=Q6en2vBiO3wC&lpg=PA231&dq=%22costos%20de%20transporte%22&hl=es&pg=PA231#v=onepage&q=%22costos%20de%20transporte%22&f=false>

Naghi, M., (2002). *Metodología de la investigación*. Limusa.

<https://books.google.com.pe/books?id=ZEJ7-0hmvhwC&lpg=PA70&dq=Que%20es%20una%20hipotesis&hl=es&pg=PA4#v=onepage&q=Que%20es%20una%20hipotesis&f=false>

Bernal, Cesar. (2006). *Metodología de la investigación para administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Pearson Educación.

https://books.google.com.pe/books?id=h4X_eFai59oC&lpg=PA214&dq=que%20es%20confiabilidad%20y%20validez&hl=es&pg=PR2#v=onepage&q=confiabilidad%20y%20validez&f=false

Martínez, P. (2018). *Diseño de una red logística de transporte para la cadena de suministro y distribución de una empresa florícola* [Tesis de licenciado, Centro Universitario UAEM Tenancingo] Repositorio Institucional de la Universidad Autónoma del Estado de México.

<http://hdl.handle.net/20.500.11799/95395>

López, V. (2019). *Cadena de suministro en la importación y el impacto en la producción de la empresa Espinoza Asociados S.A. – Lima 2018* [Tesis de título profesional, Universidad Cesar Vallejo] Repositorio UCV.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39801/Lopez_VE..pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ullauri, J. (2018). *Estrategia para la reducción de los costos logísticos en las empresas transportadoras de gas licuado de petróleo envasado en la ciudad de guayaquil, provincia del guayas* [Tesis de título profesional, UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL]

<https://1library.co/document/zgw5xmv-y-estrategia-reduccion-logisticos-empresas-transportadoras-petroleo-guayaquil-provincia.html> *****

Calatayud, A., & Katz, R. (Eds). (2019). *Cadena de suministro 4.0: Mejores prácticas internacionales y hoja de ruta para América Latina*. Biblioteca Felipe Herrera.

<https://books.google.com.pe/books?id=CuW3DwAAQBAJ&lpg=PA1&dq=CADENA%20DE%20SUMINISTRO&hl=es&pg=PA2#v=onepage&q=CADENA%20DE%20SUMINISTRO&f=false>

Lépiz, C. (Eds). (2003). *La administración y planificación como procesos*. Universidad estatal a distancia, San José.

<https://books.google.com.ec/books?id=qgct9t0uCLQC&lpg=PP1&hl=es&pg=PA4#v=onepage&q&f=false>

Reig, E. (Eds). (2007). *Competitividad, crecimiento y capitalización de las regiones españolas*. Fundación BBVA.

https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2017/05/dat/DE_2007_IVIE_competitividad_y_crecimiento.pdf

Vega, V. (Eds). (1993). *Mercadeo básico*. EUNED

<https://acortar.link/nz6txS>

Molinillo, S. (Eds). (2014). *Distribución comercial aplicada*. ESIC.

<https://acortar.link/46HPts>

Diez, E. et al. (Eds). (2003). *Dirección de la fuerza de venta*. ESIC.

<https://books.google.com.pe/books?id=cB4icTcxJhEC&lpg=PA451&dq=las%20ventas%20se%20define&hl=es&pg=PA3#v=onepage&q=las%20ventas%20se%20define&f=false>

West, A. (Eds). (1991). *Gestión de la distribución comercial*. Diaz de Santos.

<https://books.google.com.pe/books?id=10pWjstZnWwC&lpg=PA4&dq=concepto%20de%20distribucion&hl=es&pg=PR6#v=onepage&q=concepto%20de%20distribucion&f=false>

Bastos, A. (Eds). (2007), *Distribución Logística Y Comercial*. Vigo.

<https://books.google.com.pe/books?id=9uAUDkLyDcYC&lpg=PT14&dq=CO STOS%20LOGISTICOS%20BASTOS&hl=es&pg=PT4#v=onepage&q=CO STOS%20LOGISTICOS%20BASTOS&f=false>

González, F. (Eds). (2018). *Contratación avanzada del mantenimiento*. Diaz de Santos.

<https://acortar.link/5jOxdh>

López, R. (Eds). (2021). *Logística de aprovisionamiento*. Paraninfo.

<https://books.google.com.pe/books?id=36MIEAAAQBAJ&lpg=PA129&dq=tiempo%20de%20entrega&hl=es&pg=PR4#v=onepage&q=tiempo%20de%20entrega&f=false>

Muñiz, L. (Eds). (2013). *Cómo implantar y evaluar un sistema de control de gestión*. PROFIT.

<https://books.google.com.pe/books?id=TgvJc07W0V4C&lpg=PA172&dq=%22indicadores%20de%20control%22%20define&hl=es&pg=PP1#v=onepage&q=%22indicadores%20de%20control%22&f=false>

Ñaupas, H. et al. (Eds). (2018). *Metodología de la investigación Cuantitativa - Cualitativa y redacción de la tesis*. Dela U.

<https://www.ebooks7-24.com/Default.aspx?f=foo>

Hernández, R. & Mendoza, R. (Eds). (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill Education.

<https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/?p=2612>

Hernández, R., et al. (Eds). (2014). *Metodología de la investigación*. McGRAW-HILL. <https://www.icmujeres.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/Sampieri.Met.Inv.pdf>

Anexo 1: Matriz de Operacionalización de variables Cadena de Suministro

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Cadena de suministro	"Es la coordinación sistemática y estratégica de las funciones de negocio tradicional y las tácticas utilizadas a través de estas funciones de negocio, al interior de una empresa y entre las diferentes empresas de una cadena de suministro, con el fin de mejorar el desempeño en el largo plazo tanto de las empresas individualmente como de toda la cadena de suministro. En definitiva, es la estrategia a través de la cual se gestionan las actividades y empresas de la cadena de suministro" (Soret I., 2006, p. 19)	La investigación, para el trabajo de campo se aplicará la encuesta como técnica, y el cuestionario como instrumento, para ello, se tomarán las dimensiones e indicadores de la teoría principal, relacionadas al tema.	Planificación	Demanda	Escala de Likert, Ordinal Siempre (5) Casi Siempre (4) Algunas Veces (3) Pocas Veces (2) Nunca (1)
				Aprovisionamiento	
				Producción	
			Estrategias empresariales	Competitividad	
				Almacenamiento	
				Transporte	
			Tácticas empresariales	Ventas	
				Distribución	
				Plazo de entrega	

Fuente: Elaboración propia

Anexo 1: Matriz de Operacionalización de variables - Costos Logísticos

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Costos Logísticos	Denominaremos al costo logístico al gasto total generado por las actividades de mantenimiento logístico. Un coste alto reduce el mercado, sobre todo en un mundo globalizado donde todas las empresas pueden acceder a proveedores de cualquier país. Si el coste es bajo habrá que considerar factores como tiempo, calidad y cantidad. Estos dependen de una serie de factores como: el valor de la mercancía, los procesos de producción, los costes financieros asociados a más servicios, los flujos de transporte, los sistemas de optimización y los sistemas de control. (Bastos A., 2007, p. 6).	La investigación, para el trabajo de campo se aplicará la encuesta como técnica, y el cuestionario como instrumento, para ello, se tomarán las dimensiones e indicadores de la teoría principal, relacionadas al tema.	Procesos de producción	Personal	Escala de Likert, Ordinal Siempre (5) Casi Siempre (4) Algunas Veces (3) Pocas Veces (2) Nunca (1)
				Tiempo de entrega de pedidos	
				Satisfacción del cliente	
			Valor de la mercancía	Jordana laboral	
				Distancia entre destinos	
				Flota de transporte	
			Sistemas de control	Mantenimientos	
				Accidentalidad	
				Indicadores de control	

Fuente: Elaboración propia

Anexo 2: Matriz de consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA					
Título: Cadena de suministro y costos logísticos en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021					
Problema	Objetivos	Hipótesis	Metodología		
			Tipo y diseño de investigación	Población y muestra	Técnicas e instrumentos
<p>Problema General</p> <p>¿Cuál es relación que existe entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>Problema específico 1</p> <p>¿Cuál es la relación que existe entre la cadena de suministro y los procesos de producción en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021?</p> <p>Problema específico 2</p> <p>¿Cuál es la relación que existe entre la cadena de suministros y el valor de la mercancía en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021?</p> <p>Problema específico 3</p> <p>¿Cuál es la relación que existe entre la cadena de suministro y el sistema de control en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021?</p>	<p>Objetivo General</p> <p>Determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p> <p>Objetivo específico</p> <p>Objetivo específico 1</p> <p>Determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y los procesos de producción en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p> <p>Objetivo específico 2</p> <p>Determinar la relación que existe entre la cadena de suministros y el valor de la mercancía en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p> <p>Objetivo específico 3</p> <p>Determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y el sistema de control en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p>	<p>Hipótesis General</p> <p>Existe relación entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p> <p>Hipótesis Especificas</p> <p>Hipótesis específica 1</p> <p>Existe relación entre la cadena de suministro y los procesos de producción en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p> <p>Hipótesis específica 2</p> <p>Existe relación entre la cadena de suministros y el valor de la mercancía en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p> <p>Hipótesis específica 3</p> <p>Existe relación entre la cadena de suministro y el sistema de control en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p>	<p>Tipo y diseño de investigación</p> <p>Enfoque: Cuantitativo</p> <p>Tipo: Aplicada</p> <p>Alcance: Descriptivo correlacional</p> <p>Diseño: No experimental de corte transversal.</p> <p>Método: Hipotético Deductivo</p>	<p>Población y muestra</p> <p>Población: La población está representada por 40 colaboradores de la empresa de transporte de carga terrestre Los Olivos, Lima, 2021.</p> <p>Tamaño de muestra: Muestra Censal 40 colaboradores de la empresa de transporte de carga terrestre Los Olivos, Lima, 2021.</p>	<p>Técnicas e instrumentos</p> <p>Variable 1: Cadena de suministro</p> <p>Técnicas: Encuesta.</p> <p>Instrumentos: Cuestionario</p> <p>Autores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Huacal Rosas, Luz Estefani ● Ribbeck Sedano, Paul Jean <p>Año: 2022 Monitoreo: cadena de suministro Ámbito de Aplicación: 40 colaboradores de la empresa de transporte de carga Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p> <hr/> <p>Variable 2: Costos Logísticos</p> <p>Técnicas: Encuesta.</p> <p>Instrumentos: Cuestionario</p> <p>Autores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Huacal Rosas, Luz Estefani ● Ribbeck Sedano, Paul Jean <p>Año: 2022 Monitoreo: Costos logísticos Ámbito de Aplicación: 40 colaboradores de la empresa de transporte de carga terrestre Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021.</p>



Anexo N° 3: Instrumento variable cadena de suministro

INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

CONSENTIMIENTO INFORMADO ENCUESTA

Esta es una investigación llevada a cabo dentro de la escuela de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo; los datos recopilados son anónimos, serán tratados de forma confidencial y tienen finalidad netamente académica. Por tanto, en forma voluntaria; Sí () NO () doy mi consentimiento para continuar con la investigación que tiene por objetivo: Determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos, Lima 2021. Asimismo, autorizo para que los resultados de la presente investigación se publiquen a través del repositorio institucional de la Universidad César Vallejo.

Cualquier duda que les surja al contestar esta encuesta puede enviarla al correo: pribbecks@ucvvirtual.edu.pe – lhuacalr@ucvvirtual.edu.pe

INSTRUCCIONES: A continuación, se presenta una serie de preguntas, las cuales Usted deberá responder marcando con un aspa (x) la respuesta que considere conveniente. Considere lo siguiente:

Siempre (5) – Casi Siempre (4) – Algunas Veces (3) – Pocas Veces (2) – Nunca (1)

CUESTIONARIO

VARIABLE: CADENA DE SUMINISTRO

DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES DE LA ESCALA				
		NUNCA	POCAS VECES	ALGUNAS VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
		1	2	3	4	5
PLANIFICACIÓN	DEMANDA					
	1. Considera que la empresa cuenta con un sistema de pronóstico de la demanda (previsión) que le permita contar con un mínimo de unidades disponibles para atender los pedidos					
	APROVISIONAMIENTO					
	2. Considera que el equipo de compras establece adecuadamente un plan de compras con todos los materiales necesarios para las operaciones diarias.					
	3. En la empresa se cuenta con un registro de proveedores que faciliten la elección de compra según criterios como (precio, calidad, tiempo de entrega, etc.)					
	PRODUCCIÓN					
ESTRATEGIAS EMPRESARIALES	4. La empresa cuenta con equipos de transportes de suficiente capacidad y tecnología de operación					
	5. Considera el equipo operativo de conductores cuenta con la experiencia y capacitación para las funciones asignadas.					
	COMPETITIVIDAD					
	6. Considera que desde los alto mandos de la empresa se toman decisiones para mejorar la calidad de servicio e imagen de la empresa respecto a los competidores.					
	ALMACENAMIENTO					
	7. Considera que utilizan un sistema especializado de gestión de almacenes (uso de softwares u otros aplicativos)					
TÁCTICAS EMPRESARIALES	8. Considera que el ambiente destinado para el almacenaje cuenta con la infraestructura necesaria y con equipos de seguridad					
	TRANSPORTE					
	9. Considera que la empresa cuenta con una flota vehicular diversificada para el transporte de mercancías según sus características (perecibles, carga pesada, a granel, etc.)					
	VENTAS					
	10. Considera que el equipo de ventas se encuentra organizada según la complejidad de la demanda (tipo de clientes o zonas territoriales)					
	11. Considera que la empresa automatiza la fuerza de ventas con remuneración extra en base beneficios y satisfacción al cliente					
TÁCTICAS EMPRESARIALES	DISTRIBUCIÓN					
	12. Considera que se aplican estrategias técnicas para programar planes eficientes de ruta a fin de maximizar la carga de envió por viaje.					
	PLAZO DE ENTREGA					
	13. Considera que existe una buena planificación de envió para cumplir con el tiempo de entrega de los pedidos.					



Anexo 3: Instrumento variable Costos Logísticos

INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS						
CONSENTIMIENTO INFORMADO ENCUESTA						
Esta es una investigación llevada a cabo dentro de la escuela de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo; los datos recopilados son anónimos, serán tratados de forma confidencial y tienen finalidad netamente académica. Por tanto, en forma voluntaria; Sí () NO () doy mi consentimiento para continuar con la investigación que tiene por objetivo: Determinar la relación que existe entre la cadena de suministro y los costos logísticos en una empresa transporte de carga terrestre de Los Olivos, Lima 2021. Asimismo, autorizo para que los resultados de la presente investigación se publiquen a través del repositorio institucional de la Universidad César Vallejo.						
Cualquier duda que les surja al contestar esta encuesta puede enviarla al correo: pribbecks@ucvvirtual.edu.pe – lhuacalr@ucvvirtual.edu.pe						
INSTRUCCIONES: A continuación, se presenta una serie de preguntas, las cuales Usted deberá responder marcando con un aspa (x) la respuesta que considere conveniente. Considere lo siguiente:						
Siempre (5) – Casi Siempre (4) – Algunas Veces (3) – Pocas Veces (2) – Nunca (1)						
CUESTIONARIO						
VARIABLE: COSTOS LOGÍSTICOS						
DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES DE LA ESCALA				
		NUNCA	POCAS VECES	ALGUNAS VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
		1	2	3	4	5
PROCESO PRODUCCION	PERSONAL					
	1. Considera que los pagos de personal (sueldos) influyen significativamente en la estructura de sus costos totales.					
	TIEMPO DE ENTREGA PEDIDOS					
	2. Se han presentado incumplimientos con la entrega de pedidos generando devoluciones de mercaderías por el cliente. (sobre costos).					
VALOR DE SERVICIO	CALIDAD DE SERVICIO					
	3. Considera que la alta gerencia proporciona los recursos apropiados para elevar el nivel de calidad de servicio.					
	JORDANA LABORAL					
	4. La distribución de las horas de trabajo de los colaboradores está correctamente asignada para cumplir con todo el tráfico de pedidos.					
SISTEMA DE CONTROL	5. Indique si las operaciones de carga y descarga las realiza el propio conductor del vehículo.					
	DISTANCIA ENTRE DESTINOS					
	6. Considera que la distancia de recorrido constituye un valor significativo en el costo de transporte.					
	FLOTA DE TRANSPORTE					
SISTEMA DE CONTROL	7. Considera que los gastos por mantener equipada la flota de vehículos impactan significativamente en los costos operativos de la empresa.					
	MANTENIMIENTOS					
	8. Considera usted que el mantenimiento de la flota vehicular por cuenta propia abarata los costos operativos de la empresa.					
	ACCIDENTALIDAD					
	9. Considera si los colaboradores de la empresa reciben educación y entrenamiento para reducir la tasa de accidentalidad.					
	INDICADORES DE CONTROL					
SISTEMA DE CONTROL	10. Considera que el principal factor que influye los costos de transporte está dado por el uso de combustible.					
	11. Considera que la empresa tiene un sistema de control para contabilizar el uso de combustible en la flota vehicular.					
	12. Considera que la empresa cuenta con un sistema de trazabilidad para controlar la ruta de mercancías en tiempo real (Sistema GPS)					



Anexo N° 4: Validación juicio de expertos

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

I.1. Apellidos y nombres del informante: Dra. Michca Maguiña, Mary Hellen Mariela

I.2. Especialidad del Validador: Docente – Universidad César Vallejo

I.3. Cargo e Institución donde labora Doctor en Administración de la Educación

I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario

I.5. Autor del instrumento: Huacal Rosas, Luz Estefani - Ribbeck Sedano, Paul Jean

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelent e 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado					<u>86</u>
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					<u>86</u>
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					<u>86</u>
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					<u>86</u>
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					<u>86</u>
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					<u>86</u>
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					<u>86</u>
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					<u>86</u>
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					<u>86</u>
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					<u>86</u>
PROMEDIO DE VALORACIÓN		86%				

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

86 %

Los Olivos, 06 de julio del 2022.

.....
 Dra. Michca Maguiña, Mary Hellen Mariela

DNI: 41478652

Teléfono: 995801023



V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Cadena de suministro

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		
Ítem 13	✓		

Variable 2: Costos logísticos

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		

.....
Dra. Michca Maguiña, Mary Hellen Mariela

DNI: 41478652

Teléfono: 995801023



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Dr. Máximo Fidel Pasache Ramos
 I.2. Especialidad del Validador: Dr. Ingeniero Economista
 I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente – Universidad Cesar Vallejo
 I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario
 I.5. Autor del instrumento: Huacal Rosas, Luz Estefani - Ribbeck Sedano, Paul

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelent e 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado					<u>85</u>
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					<u>85</u>
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación					<u>85</u>
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables					<u>85</u>
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.					<u>85</u>
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.					<u>85</u>
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación					<u>85</u>
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.					<u>85</u>
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento					<u>85</u>
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.					<u>85</u>
PROMEDIO DE VALORACIÓN		85%				

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

85%

Los Olivos, 06 de julio del 2022.



 Mg. Máximo Fidel Pasache Ramos
 DNI: 07903350
 Teléfono: 985997741



V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Cadena de suministro

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		
Ítem 13	✓		

Variable 2: Costos logísticos

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		

Mg. Máximo Fidel Pasache Ramos

DNI: 07903350

Teléfono: 985997741



INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

- I.1. Apellidos y nombres del informante: Dra. Lauralinda Leonor Cavero Egúsqiza Vargas
- I.2. Especialidad del Validador: Dr. Economía - Finanzas
- I.3. Cargo e Institución donde labora: Docente – Universidad Cesar Vallejo
- I.4. Nombre del Instrumento motivo de la evaluación: Cuestionario
- I.5. Autor del instrumento: Huacal Rosas, Luz Estefani - Ribbeck Sedano, Paul

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN E INFORME:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelent e 81-100%
CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado				<u>80</u>	
OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica				<u>80</u>	
PERTINENCIA	Responde a las necesidades internas y externas de la investigación				<u>80</u>	
ACTUALIDAD	Esta adecuado para valorar aspectos y estrategias de las variables				<u>80</u>	
ORGANIZACIÓN	Comprende los aspectos en calidad y claridad.				<u>80</u>	
SUFICIENCIA	Tiene coherencia entre indicadores y las dimensiones.				<u>80</u>	
INTENCIONALIDAD	Estima las estrategias que responda al propósito de la investigación				<u>80</u>	
CONSISTENCIA	Considera que los ítems utilizados en este instrumento son todos y cada uno propios del campo que se está investigando.				<u>80</u>	
COHERENCIA	Considera la estructura del presente instrumento adecuado al tipo de usuario a quienes se dirige el instrumento				<u>80</u>	
METODOLOGÍA	Considera que los ítems miden lo que pretende medir.				<u>80</u>	
PROMEDIO DE VALORACIÓN		80%				

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

¿Qué aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de investigación?

.....

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

80%

Los Olivos, 12 de octubre del 2022.

.....
 Dra. Lauralinda Leonor Cavero Egúsqiza Vargas

DNI: 08879583

Teléfono: 945184338



V. PERTINENCIA DE ÍTEM O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO:

Variable 1: Cadena de suministro

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		
Ítem 13	✓		

Variable 2: Costos logísticos

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		

Dra. Lauralinda Leonor Caveró Egúsqüiza Vargas

DNI: 08879583

Teléfono: 945184338

Anexo N° 5: Procedimiento de confiabilidad
CONFIABILIDAD DE LA PRUEBA PILOTO para el enfoque cuantitativo

Según Palacios, Rossina (2018), La confiabilidad es la capacidad de un ítem de desempeñarse una función requerida, en condiciones establecidas durante un periodo de tiempo determinado. La confiabilidad responde a la pregunta ¿Con que exactitud los ítems reactivos o tareas representan al universo de donde fueron seleccionados?

El instrumento evaluado por juicios de expertos tiene validez, debido a que es aplicable.

Tabla 1: Variable 1 Cadena de Suministro

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	60	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,873	13

Tabla 2: Variable 2 Costos logísticos

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	60	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	60	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,709	12



Anexo 6: Base datos Excel

Personal	VARIABLE 1: CADENA DE SUMINISTRO													VARIABLE 2: COSTOS LOGISTICOS												DIMENSIONES V1				DIMENSIONES V2			
	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8	P.9	P.10	P.11	P.12	P.13	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8	P.9	P.10	P.11	P.12	D1	D2	D3	D4	D1	D2	D3	D4
Encuestado 1	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	5	2	4	5	5	4	3	60	51	25	17	18	14	16	12
Encuestado 2	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	2	2	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	62	49	23	20	19	8	17	15
Encuestado 3	2	1	4	2	3	3	4	1	3	4	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	5	1	4	4	5	35	40	12	11	12	9	12	13
Encuestado 4	4	4	5	3	4	3	2	4	4	3	4	3	4	3	2	4	3	3	4	3	2	2	4	4	3	47	37	20	13	14	9	13	11
Encuestado 5	4	4	4	4	4	3	4	3	2	4	3	4	3	4	2	4	4	3	4	3	2	4	5	4	3	46	42	20	12	14	10	14	12
Encuestado 6	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	2	3	4	4	3	46	41	18	14	14	11	14	11
Encuestado 7	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	4	2	3	4	2	3	3	2	3	4	5	3	46	38	19	14	13	9	12	12
Encuestado 8	2	4	1	2	4	2	2	3	2	4	4	2	2	2	2	3	2	3	4	2	3	2	5	2	4	34	34	13	9	12	7	11	11
Encuestado 9	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	2	4	3	4	3	5	4	4	4	4	4	55	46	22	17	16	11	15	12
Encuestado 10	3	2	2	2	4	2	4	3	4	2	3	4	4	2	4	3	3	2	2	4	2	4	4	2	4	39	36	13	13	13	9	11	10
Encuestado 11	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	3	2	3	5	4	5	3	2	4	5	3	4	58	43	24	17	17	8	17	12
Encuestado 12	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4	5	4	4	3	5	5	4	5	61	51	21	20	20	12	17	14
Encuestado 13	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	3	5	5	5	5	5	65	56	25	20	20	15	16	15
Encuestado 14	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	5	5	5	4	3	4	4	4	4	4	3	5	5	4	5	58	49	22	17	19	11	16	14
Encuestado 15	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	5	4	5	52	47	20	16	16	11	15	14
Encuestado 16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	52	46	20	16	16	12	14	12
Encuestado 17	4	5	5	5	3	4	5	4	5	5	5	5	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	60	49	22	18	20	11	16	14
Encuestado 18	4	3	5	5	5	5	3	4	4	4	5	4	5	5	3	4	5	3	5	4	4	4	5	5	5	56	52	22	16	18	12	17	15
Encuestado 19	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	4	4	5	2	4	4	2	5	5	4	4	5	4	5	59	49	23	18	18	11	16	14
Encuestado 20	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	2	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	61	52	24	19	18	12	16	15
Encuestado 21	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5	2	5	4	3	5	4	3	5	5	5	5	61	51	25	17	19	12	16	15
Encuestado 22	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	4	4	5	2	2	4	3	5	4	4	5	5	4	5	60	48	25	18	17	9	16	14
Encuestado 23	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	2	4	4	4	4	5	4	2	5	5	5	61	49	25	18	18	11	17	15
Encuestado 24	4	4	4	5	5	4	3	5	3	4	4	3	5	4	3	4	4	2	4	3	4	5	5	4	4	53	46	22	15	16	11	13	13
Encuestado 25	5	5	5	5	5	4	3	5	5	3	3	4	5	5	5	5	2	4	5	3	5	5	5	5	5	57	54	25	17	15	15	16	15
Encuestado 26	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	1	5	5	5	5	5	5	5	62	55	25	19	18	14	16	15
Encuestado 27	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	2	5	4	4	5	4	4	5	4	5	5	64	51	25	20	19	11	17	14
Encuestado 28	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	5	1	5	5	5	5	5	5	5	61	55	24	20	17	14	16	15
Encuestado 29	4	3	5	4	3	4	3	3	4	4	3	2	4	3	2	4	3	4	3	3	2	4	5	4	2	46	39	19	14	13	9	13	11



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Encuestado 30	4	3	4	4	4	4	4	2	3	4	4	3	3	2	3	4	3	3	4	4	1	2	4	4	3	46	37	19	13	14	9	14	11
Encuestado 31	4	4	5	5	5	4	5	4	3	3	4	5	5	5	1	4	4	3	5	5	5	3	3	3	5	56	46	23	16	17	10	17	11
Encuestado 32	4	4	5	3	5	4	4	4	4	3	3	3	5	4	3	4	4	1	4	4	3	4	5	5	3	51	44	21	16	14	11	13	13
Encuestado 33	4	4	3	5	3	4	3	3	4	4	3	2	4	3	2	2	3	3	3	4	2	4	5	4	2	46	37	19	14	13	7	13	11
Encuestado 34	5	5	4	5	4	3	4	4	5	4	4	3	4	5	1	4	4	3	5	3	3	3	4	4	5	54	44	23	16	15	10	15	13
Encuestado 35	4	4	4	5	4	3	3	3	4	3	4	4	5	5	1	4	3	4	2	4	3	4	3	4	4	50	41	21	13	16	10	13	11
Encuestado 36	4	5	5	5	5	4	5	4	3	5	4	3	5	3	2	4	3	5	4	4	3	3	5	3	4	57	43	24	16	17	9	16	12
Encuestado 37	5	5	4	4	5	4	3	3	4	3	5	5	4	3	4	4	5	2	4	4	3	3	4	4	4	54	44	23	14	17	11	15	12
Encuestado 38	4	3	4	5	4	3	5	4	3	4	3	5	4	4	2	4	4	2	4	4	5	3	3	4	5	51	44	20	15	16	10	14	12
Encuestado 39	5	4	5	4	3	3	4	4	3	4	4	5	5	4	1	4	4	3	2	4	2	4	5	4	5	53	42	21	14	18	9	13	14
Encuestado 40	5	5	5	5	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	1	4	3	4	2	4	2	4	4	5	5	54	41	24	15	15	8	13	14
Encuestado 41	5	5	4	5	4	3	3	4	2	4	4	4	5	3	1	4	3	3	2	5	2	5	5	5	5	52	43	23	12	17	8	13	15
Encuestado 42	5	5	4	4	3	5	4	4	5	4	4	4	5	5	1	5	5	3	4	4	4	5	5	4	5	56	50	21	18	17	11	16	14
Encuestado 43	3	4	4	3	4	4	4	5	4	5	3	4	4	5	1	5	2	4	3	5	2	4	5	4	4	51	44	18	17	16	11	14	13
Encuestado 44	5	4	5	5	4	4	4	5	4	3	4	5	5	4	2	4	4	4	3	5	3	4	4	5	5	57	47	23	17	17	10	16	14
Encuestado 45	5	4	5	3	2	4	5	5	4	4	5	2	4	4	1	3	4	3	2	4	4	4	3	2	4	52	38	19	18	15	8	13	9
Encuestado 46	4	4	4	5	5	3	3	4	4	4	3	3	4	4	2	4	4	2	3	5	2	4	5	4	5	50	44	22	14	14	10	14	14
Encuestado 47	4	4	4	4	4	5	3	4	4	4	3	4	5	4	1	5	3	2	4	5	3	3	4	4	3	52	41	20	16	16	10	14	11
Encuestado 48	3	3	4	4	5	4	3	4	4	4	5	4	4	4	3	4	5	3	4	3	4	4	5	5	5	51	49	19	15	17	11	15	15
Encuestado 49	5	4	4	5	5	5	5	4	4	3	4	4	5	4	1	4	4	3	4	5	4	4	4	5	5	57	47	23	18	16	9	16	14
Encuestado 50	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	4	2	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	62	52	24	19	19	10	18	14
Encuestado 51	4	4	3	5	3	4	5	3	4	4	4	4	5	4	2	4	4	2	4	4	5	2	4	4	5	52	44	19	16	17	10	14	13
Encuestado 52	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	1	5	4	5	4	4	2	5	5	5	3	58	47	21	17	20	10	17	13
Encuestado 53	4	4	4	3	4	4	4	5	5	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	53	41	19	18	16	9	15	11
Encuestado 54	4	4	4	4	4	3	5	4	4	5	4	4	3	4	2	3	3	4	2	5	4	4	5	3	4	52	43	20	16	16	9	14	12
Encuestado 55	4	5	5	5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	2	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	57	49	23	16	18	12	17	12
Encuestado 56	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	5	4	2	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	56	49	21	18	17	10	16	14
Encuestado 57	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	5	4	5	2	4	5	4	4	4	4	4	4	5	3	56	48	20	17	19	11	17	12
Encuestado 58	4	4	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	4	3	2	3	4	4	3	5	4	3	4	4	4	57	43	22	18	17	8	16	12
Encuestado 59	4	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	3	4	4	2	3	4	2	3	4	3	3	3	4	4	55	39	22	18	15	9	13	11
Encuestado 60	3	5	4	3	4	3	5	4	3	4	4	3	4	5	1	4	3	3	4	3	2	3	4	4	5	49	41	19	15	15	10	13	13



Anexo 6: Base de datos SPSS

*ANALISIS ENCUESTA FINAL.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

8 : @7.Consideraqueu... 2 Visible: 39 de 39 variables

	Personal	@1.Considera	@2.Considera	@3.Enae	@4.Laem	@5.Co	@6.Consideraqueu	@7.Considera	@8.Co	@9.Considera	@10.Consideraqueu	@11.Considera	@12.Considera	@13.Consideraqueu	@14.Considera	@15.Sehe	@16.Considera	@17.Le	@18.Inc	@19.Co	@20.Considera	@21.Consideraqueu	@22.Considera	@23.Co	@24.Considera	@25.Consideraqueu	@26.Considera	@27.Consideraqueu
1	Encues tado 1	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5	
2	Encues tado 2	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	2	2	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	
3	Encues tado 3	2	1	4	2	3	3	4	1	3	4	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	5	1	4	
4	Encues tado 4	4	4	5	3	4	3	2	4	4	3	4	3	4	3	2	4	3	3	4	3	2	2	4	4	4	5	
5	Encues tado 5	4	4	4	4	4	3	4	3	2	4	3	4	3	4	2	4	4	3	4	3	2	4	4	4	5	5	
6	Encues tado 6	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	2	3	4	4	4	5	
7	Encues tado 7	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	4	2	3	4	2	3	3	2	3	4	4	4	5	
8	Encues tado 8	2	4	1	2	4	2	2	3	2	4	4	2	2	2	2	3	2	3	4	2	3	2	3	2	5	5	
9	Encues tado 9	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	2	4	3	4	3	5	4	4	4	4	4	5	
10	Encues tado 10	3	2	2	2	4	2	4	3	4	2	3	4	4	2	4	3	3	2	2	4	2	4	2	4	4	5	
11	Encues tado 11	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	3	2	3	5	4	5	3	2	4	4	5	5	5	
12	Encues tado 12	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4	5	4	4	3	5	5	5	5	5	
13	Encues tado 13	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	3	5	5	5	5	5	5	
14	Encues tado 14	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	5	5	5	4	3	4	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5	
15	Encues tado 15	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	5	
16	Encues tado 16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	5	
17	Encues tado 17	4	5	5	5	3	4	5	4	5	5	5	5	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	
18	Encues tado 18	4	3	5	5	5	5	3	4	4	4	5	4	5	5	3	4	5	3	5	4	4	4	4	4	4	5	
19	Encues tado 19	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	4	4	5	2	4	4	2	5	5	4	4	4	4	4	5	
20	Encues tado 20	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	2	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	
21	Encues tado 21	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5	2	5	4	3	5	4	3	5	4	3	5	5	
22	Encues tado 22	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	4	4	5	2	2	4	3	5	4	4	4	5	5	5	5	
23	Encues tado 23	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	2	4	4	4	4	5	4	2	5	5	5	5	
24	Encues tado 24	4	4	4	5	5	4	3	5	3	4	4	3	5	4	3	4	4	2	4	3	4	4	5	5	5	5	
25	Encues tado 25	5	5	5	5	5	4	3	5	5	3	3	4	5	5	5	5	5	2	4	5	3	5	5	5	5	5	
26	Encues tado 26	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	
27	Encues tado 27	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	2	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ORLANDO JUAN MARQUEZ CARO, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis Completa titulada: "Cadena de suministro y costos logísticos en la importación de una empresa de transporte de carga terrestre distrito Los Olivos-Lima Metropolitana, 2021", cuyos autores son RIBBECK SEDANO PAUL JEAN, HUACAL ROSAS LUZ ESTEFANI, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 21.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis Completa cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 24 de Noviembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ORLANDO JUAN MARQUEZ CARO DNI: 09075930 ORCID: 0000-0003-4804-2528	Firmado electrónicamente por: ORMARQUEZCAR el 07-12-2022 21:28:25

Código documento Trilce: TRI - 0452971