



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Logística internacional y operatividad en la empresa
Fargoline S.A., 2023

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Lopez Sangama, Wendy Paulina (orcid.org/0000-0001-5087-0942)

Reyes Pacheco, Marco Antonio (orcid.org/0000-0001-8944-895X)

ASESOR:

Dr. La Noire Nuñez, José Antonio (orcid.org/0000-0001-8934-1677)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

CALLAO - PERÚ

2023

DEDICATORIA

Esta tesis está dedicada a todos nuestros seres queridos que fueron parte de todo este recorrido llegando hasta esta etapa, y a la vez se convirtieron en un pilar en que pudimos apoyarnos en el camino de cumplir cada uno de lo que nos hemos propuesto en nuestra carrera profesional.

AGRADECIMIENTO

Primero, damos gracias a Cristo por mantenernos fuertes en mente y alma ante cada una de las adversidades que cursamos. Segundo, agradecemos a nuestros seres queridos también por cada uno de sus esfuerzos para que podamos ser los profesionales que siempre deseamos ser. En especial, damos gracias la dedicación y precisión en sus recomendaciones de enseñanza de nuestro asesor el Dr. La Noire Nuñez, José. Por último, agradecemos a las autoridades de la empresa Fargoline S.A. por permitirnos realizar este estudio.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	iv
DECLARATORIA E ORIGINALIDAD DE LOS AUTORES	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	10
3.1. Tipo y diseño de investigación	10
3.2. Variables y Operacionalización	11
3.3. Población, muestra y muestreo	14
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.5. Procedimientos	20
3.6. Método de análisis de datos	20
3.7. Aspectos éticos	21
IV. RESULTADOS	22
V. DISCUSIÓN	38
VI. CONCLUSIONES	42
VII. RECOMENDACIONES	44
	vi

REFERENCIAS

45

ANEXOS

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Medida de consistencia interna (Alfa de Cronbach)</i>	16
Tabla 2. <i>Evaluación de la confiabilidad de la variable 1 Logística Internacional</i>	17
Tabla 3. <i>Análisis de los casos relacionados con la variable 1 Logística Internacional</i>	17
Tabla 4. <i>Evaluación de la confiabilidad de la variable 1 Operatividad</i>	17
Tabla 5. <i>Análisis de los casos relacionados con la variable 2 Operatividad</i>	18
Tabla 6. <i>Evaluación de la confiabilidad de la variable 1 Logística Internacional y la variable 2 Operatividad</i>	18
Tabla 7. <i>Análisis de los casos relacionados con la variable 1 Logística Internacional y la variable 2 Operatividad</i>	18
Tabla 8. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la variable 1: Logística Internacional</i>	21
Tabla 9. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la variable 2: Operatividad</i>	22
Tabla 10. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 1 de la variable 1: Operaciones de transporte</i>	23
Tabla 11. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 2 de la variable 1: Almacenamiento</i>	24
Tabla 12. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 1 de la variable 2: Optimización de tiempo</i>	25
Tabla 13. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 2 de la variable 2: Productividad</i>	26
Tabla 14. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 3 de la variable 2: Distribución</i>	27
Tabla 15. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la variable 1 Logística internacional y la variable 2 Operatividad</i>	28

Tabla 16. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la variable Logística Internacional y la dimensión Optimización de Tiempo</i>	29
Tabla 17. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la variable Logística Internacional y la dimensión Productividad</i>	30
Tabla 18. <i>Descripción de las opciones de respuesta en la variable Logística Internacional y la dimensión Distribución</i>	31
Tabla 19. <i>Explorando la normalidad: Descifrando los patrones de distribución</i>	32
Tabla 20. <i>El arte de los rangos: Descifrando la sintonía entre variables</i>	33
Tabla 21. <i>Análisis de la Correlación De Rho De Spearman entre Logística Internacional y Operatividad</i>	33
Tabla 22. <i>Análisis de la correlación de Rho de Spearman entre la logística internacional y la optimización de tiempo</i>	34
Tabla 23. <i>Análisis de la correlación de Rho de Spearman entre la logística internacional y la productividad</i>	35
Tabla 24. <i>Análisis de la Correlación De Rho De Spearman entre la logística internacional y la distribución</i>	36

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura 1. <i>Gráfico descriptivo de la variable 1: Logística Internacional</i>	21
Figura 2. <i>Gráfico descriptivo de la variable 2: Operatividad</i>	22
Figura 3. <i>Gráfico descriptivo de la dimensión 1 de la variable 1: Operaciones de transporte</i>	23
Figura 4. <i>Gráfico descriptivo de la dimensión 2 de la variable 1: Almacenamiento</i>	24
Figura 5. <i>Gráfico descriptivo de la dimensión 1 de la variable 2: Optimización de tiempo</i>	25
Figura 6. <i>Gráfico descriptivo de la dimensión 2 de la variable 2: Productividad</i>	26
Figura 7. <i>Gráfico descriptivo de la dimensión 3 de la variable 2: Distribución</i>	27
Figura 8. <i>Gráfico descriptivo de la variable 1 Logística internacional y la variable 2 Operatividad</i>	28
Figura 9. <i>Gráfico descriptivo de la variable Logística Internacional y la dimensión Optimización de Tiempo</i>	29
Figura 10. <i>Gráfico descriptivo de la variable Logística Internacional y la dimensión Productividad</i>	30
Figura 11. <i>Gráfico descriptivo de la variable Logística Internacional y la dimensión Distribución</i>	31

RESUMEN

La indagación presente tuvo como objetivo general determinar si existe relación entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline S.A., 2023. Por esa razón, la metodología fue del tipo aplicada, con un enfoque cuantitativo, basándose fundamentalmente en no alterar ni manipular a las variantes. Además, la población del estudio fueron 200 trabajadores de la empresa FARGOLINE, teniendo en cuenta su experiencia y responsabilidad en el plan de operatividad y su entendimiento en logística la muestra fue de 50 trabajadores excluyendo a los demás de otras áreas que conforman la empresa, se realizó del tipo censal la muestra y a través de la técnica de la encuesta utilizando un cuestionario de 24 preguntas, los resultados obtenidos en el programa SPSS 26, el cual brindó un 0.726 de correlación Spearman significativamente alta. Finalmente, se concluye que la logística internacional se desarrolla de acuerdo con las direcciones que toman los procesos continuos de la entrada de los contenedores, por lo que las condiciones de los procesos de la operatividad podrán ser óptimos en eficiencia, para erradicar las situaciones de los contenedores ubicados a una gran cantidad de movimientos y las asignaciones con retrasos.

Palabras Clave: *Logística, operatividad y comercio exterior.*

ABSTRACT

The general objective of this research was to determine if there is a relationship between international logistics and operability in the company Fargoline S.A., 2023. For this reason, the methodology was of the applied type, with a quantitative approach, based fundamentally on not altering or manipulating the variants. In addition, the population of the study was 200 workers of the company FARGOLINE, taking into account their experience and responsibility in the operational plan and their understanding of logistics, the sample was 50 workers excluding others from other areas that make up the company, the sample was made of the census type and through the survey technique using a questionnaire of 24 questions, the results obtained in the SPSS 26 program, which provided a 0.726 Spearman correlation significantly high. Finally, it is concluded that the international logistics is developed according to the directions that take the continuous processes of the entrance of the containers, so that the conditions of the processes of the operativity could be optimal in efficiency, to eradicate the situations of the containers located to a great quantity of movements and the assignments with delays.

Keywords: *Logistics, Operability and Foreign Trade.*

I. INTRODUCCIÓN

La tecnología está en constante evolución en el mundo moderno, lo que mejora el rendimiento del servicio y elimina los desequilibrios y la falta de fiabilidad. De hecho, según un estudio sobre la eficacia de los procedimientos de logística aduanera, la Comisión Europea ha establecido una Medida de resultados (MOR) para que los Estados miembros la utilicen en la evaluación del rendimiento y la fiabilidad de los servicios aduaneros, una táctica de desarrollo que se enfocan en mejorar la funcionalidad del proceso de identificación para fomentar el desarrollo. (Loo & Mariátegui, 2020). Del mismo modo, Internacional DP World conocido operador de logística de servicio completo que optimiza tiempos y procedimientos mientras automatiza la logística de sus procesos de contenedores, lo que asegura unos servicios aduaneros eficaces.

En otras palabras, la logística puede reducir la cantidad de tiempo que lleva coordinar procesos, mover equipos tanto dentro como fuera de los edificios y planificar actividades específicas. La implementación general de la logística exige una mayor eficiencia y organización a medida que nos enfrentamos a una economía global y una competencia internacional en aumento. (López et al., 2020). De manera que, Unimar S.A. uno de los mayores operadores en la industria logística y se beneficia de un sistema integrado de primer nivel que ofrece administración interna en tiempo real y respalda la iniciativa de construir una infraestructura completa y dedicados a brindar a los clientes la logística que requieren.

El sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones, concorde al Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) reportó un alza del 12,60% en el primer trimestre de 2022 (INEI, 2022). Dado que existe una alta demanda de agentes de aduanas, así como de transporte terrestre y marítimo, se cree que este aumento es resultado de los subsectores de transporte, que han tenido un crecimiento positivo (16,34%) y almacenamiento y mensajería (3,08%) (INEI, 2022).

La empresa Fargoline S.A. realiza actividades económicas como operador de comercio exterior desde hace 37 años autorizadas por las certificaciones BASC, ISO y OHSAS, en depósito temporal, depósito simple, depósito aduanero,

distribución, transporte, etc.; no obstante, encontraron algunas imperfecciones en las operaciones logísticas brindadas a la entrada y salida de los contenedores, así como la deficiencia de optimización de maniobras específicas de la misión, lo que afectó el tiempo asignado (Fargoline, s.f.).

Por ende, contrastar a la empresa Fargoline S.A. con las empresas de primer nivel mencionadas con anterioridad, da tácticas que se deben realizar, de acuerdo con identificar limitaciones logísticas y mencionar alternativas para mejorar su posicionamiento de acuerdo con aspectos internacionales, tal como lo indica el INEI, lo que nos muestra la posibilidad de realizar este análisis para prevenirlo. la situación aumenta el desarrollo agresivo de la empresa. Estos factores hacen necesario establecer un vínculo entre los distintos temas abordados, razón por la cual se eligió el título del estudio: "Logística Internacional y operatividad en la empresa Fargoline S.A.", dirigida a comprender qué aspectos deben optimizarse para alcanzar un objetivo.

La redacción de la pregunta implica el estudio de tres fases de la investigación básica. La primera fase se refiere al concepto y la planificación, es decir, la comprensión general de las fuentes individuales y la organización del contenido. La segunda fase se centra en la ejecución de la investigación, utilizando diversas fuentes, métodos de investigación y recursos, especialmente la experiencia y el aprendizaje en la investigación y la investigación; como una tercera base que se puede entender al evaluar y comunicar resultados (Ventura, 2023). Por lo tanto, a continuación, se plantea el problema general: "¿Cómo la logística internacional se relaciona con la operatividad de la empresa Fargoline S.A., 2023?". Asimismo, se consideran los siguientes problemas específicos: en primer lugar, "¿Cuál es la relación de la logística internacional con la optimización del tiempo de la empresa Fargoline S.A., 2023?"; en segundo lugar, "¿Cuál es la relación de la logística internacional con la productividad de la empresa Fargoline S.A., 2023?"; por último, en tercer lugar, "¿Cuál es la relación de la logística internacional con la distribución de la empresa Fargoline S.A., 2023?".

Por consiguiente, hay que indicar las justificaciones de dicha indagación, para dar en detalle las razones por las que esta investigación promueve datos de

gran utilidad sobre la logística y la operatividad con el fin de centrarse en la identificación del posible vínculo entre las variables a indagar (Fernández, 2020).

Mientras tanto en la justificación teórica, permite la verificación del vínculo demostrado entre la logística y la operatividad, para así comprobar y verificar las concepciones empleadas en la empresa.

En cuanto a la justificación práctica, la indagación permite proporcionar entendimientos que sean servibles para la empresa, por lo que se entiende que se debe mantener una constante mejora de calidad y operatividad de los procesos logísticos para así poder incrementar la atención de contenedores asignados en tiempo real, teniendo en cuenta la competencia que existe en el mercado

El desarrollo de esta indagación permitirá hallar un posible vínculo entre logística internacional y la operatividad, para facilitar datos a empresas del rubro acerca de las variables de estudio para así ser conscientes que la implementación de una herramienta tecnológica en tiempo real permite el ingreso al país bajo un proceso fluido sin retrasos.

En cuanto a la justificación metodológica, se elaboró un cuestionario que permitirá la recopilar los datos para la ponderación y efectuar la medición de las variables logística internacional y operatividad. Por consiguiente, se utilizó la plataforma estadística SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), en su edición 26, para llevar a cabo el análisis, con el fin de obtener resultados descriptivos y estadísticos, y así se enlazó las dos cuestiones de estudio comprobándose los objetivos e hipótesis planteados por igual.

Se detalla la justificación social, la indagación en cuestión tome en cuenta las dimensiones de la logística con el propósito de aumentar la atención de contenedores, generando mayor rentabilidad, además, de poder contribuir con el desarrollo del país.

En consecuencia, la definición de objetivos establece lo siguiente: el objetivo general es "Determinar la relación que existe entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline S.A., 2023". Además, como primer objetivo específico se plantea "Determinar si existe relación entre la logística internacional

y la optimización del tiempo en la empresa Fargoline S.A., 2023". Asimismo, como segundo objetivo específico se busca "Determinar si existe relación entre la logística internacional y la productividad en la empresa Fargoline S.A., 2023". Por último, el tercer objetivo específico se centra en "Determinar si existe una relación entre la logística internacional y la distribución en la empresa Fargoline S.A., 2023".

Además, se planteó la hipótesis general: " La logística internacional y la operatividad se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023". A su vez, la primera hipótesis específica es: "La logística internacional y la optimización de tiempo se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023". La segunda hipótesis específica se formula como: "La logística internacional y la productividad se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023". Por último, se detalla la tercera hipótesis específica como: " La logística internacional y la distribución se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023".

II. MARCO TEÓRICO

En el contexto de esta indagación, se ha puesto énfasis en trabajos previos en el ámbito internacional. Por ejemplo, Riitho, V. K. (2018) realizó una tesis presentada en la Universidad Strathmore de Kenia, indagó en la interacción entre el nivel de satisfacción y las expectativas en el sector de transporte de contenedores en Kenia. En la parte metodológica utilizó se enfocó de manera cuantitativa, exponiendo la correlación no experimental, corte transversal. Se centran en aspectos como la relación con el cliente en una apuesta por mejorar la perspectiva de los consumidores ante calidad de servicio prestada de manera efectiva para competir en un intento por impulsar la satisfacción del cliente. Donde la incidencia del coeficiente de Spearman dio un valor de 0.762. Este trabajo de investigación concluyó empíricamente la validez de las subcategorías examinó las mediciones de desempeño basadas en el modelo SERVQUAL, adaptadas especialmente para la industria del transporte de contenedores.

Serrano, L. (2022), en su estudio presentado en la Universidad de Valencia, indica que su objetivo general es desarrollar cambios fructuosos al administrar alternativas en base a la idea planteada, además de elaborar una herramienta digital la cual gestione soluciones, establecido cuantitativamente para hallar la incidencia de las cuestiones de estudio sin alteraciones ante su diseño no experimental. Dando como aporte general la gestión del desarrollo de la aplicación web en base a brindar un controlador de alternativas de solución con funciones de creación, modificación y eliminación, adicionalmente se brindan alternativas que se encuentren disponibles para su aplicación y obtención de información de estas. Por ello, será utilizado en la creación de un servicio para controlar las alternativas de solución bajo simulación de datos implementados a los laboratorios o "Smart City Lab" creado en el instituto VRAIN/UPV por el grupo tatami.

Siendo así el caso de Calixto, P. (2020), estudio presentado en la Universidad de la Laguna de España, su finalidad es la de encontrar el manejo óptimo de la operatividad de descarga, estiba y trincaje del buque OPDR Canarias, establecido cuantitativamente para hallar la incidencia de las cuestiones de estudio sin alteraciones ante su diseño no experimental. Concluyó que, cada tipo de buque

realiza su operatividad de manera diferente a otro. No habrá dos tipos de contenedores que carguen de la misma forma. Por ello, es muy importante conocer el comportamiento del buque en cualquier situación.

En el ámbito nacional, se tuvo en cuenta la investigación de García, S. (2019) presentada en la Universidad Nacional de Piura. La finalidad principal de esta investigación fue determinar y elaborar un plan de acción para fortalecer el control de seguridad en las operaciones operativas. Se estableció cuantitativamente con el fin de analizar la incidencia de los aspectos estudiados sin realizar alteraciones en el diseño no experimental. Correspondiente a concluir dentro del valor a arriesgar de los diferentes sistemas de riesgos en los que se basa la necesidad por obtener una sistematización al gestionar los riesgos de manera transparente bajo los anteriores incidentes para tener una aplicación por parte de los empleados enlistados y aliados.

En este sentido, Galván, L. (2020) llevó a cabo una investigación presentada en la Universidad Nacional de Piura y se planteó de manera central determinar la identificación de los riesgos asociados con la contaminación del sistema logístico de exportación de banano orgánico debido al narcotráfico en la Región Piura. Asimismo, se propuso una propuesta de sistematización para la gestión del control de seguridad. En la parte metodológica utilizó se enfocó de manera cuantitativa, exponiendo la correlación no experimental, corte transversal. Por lo tanto, se concluyó que se cuenta como economía con diversos conceptos, comúnmente aprueba el flujo del comercio, sin embargo, indicaron que la gestión de seguridad que se aplica en el sistema logístico del banano orgánico no es eficiente. La principal razón de esto se debe a las deficiencias en el acceso a los datos de la organización, así como a la comunicación interrumpida en los procesos logísticos, especialmente entre el exportador, los aliados y los funcionarios aduaneros, lo que dificulta el control de la integridad de la carga.

Además, en su trabajo de investigación de Chumacero, K. (2021) presentado en la Universidad Nacional de Piura, se examinó la incidencia de la problemática en estudio. El enfoque se estableció cuantitativamente sin realizar alteraciones en el diseño no experimental. Como resultado, implementar un plan de acción para

mejorar los procesos permitirá un control óptimo del tiempo, facilitando la gestión de datos y proporcionando beneficios significativos.

En el ámbito local, se tomó en consideración el trabajo de Arredondo, A. (2020), quien publicó su investigación presentada en la Universidad Cesar Vallejo y tenía como finalidad central analizar las incidencias en el transporte marítimo de la logística internacional y la competitividad. El estudio demostró la importancia de cumplir correctamente los procesos en las operaciones exteriores, lo que llevó a una reducción en los tiempos de atención de las asignaciones basada en implementar la sistematización de distribuir y comunicación bidireccional con los clientes. Esto contribuirá a elevar un régimen de competencia a la compañía en conexión con el mercado. Concorde a un enfoque metodológico cuantitativo, exponiendo una correlación no experimental de corte transversal. Se concluyó que la hipótesis planteada fue respaldada, con un valor de correlación Rho Spearman del 99,0%, visualizada así la incidencia significativa entre las variantes en cuestión.

Por ello, Fabian, M y Pajuelo, F. (2020) llevaron a cabo un estudio presentado en la Universidad Cesar Vallejo y trazó una incidencia significativamente positiva de las variables estrategias competitivas y logística internacional. Se concluyó que la participación de operadores es crucial para minimizar costos y ser competitivo en el negocio logístico en respuesta a las nuevas competencias del mercado. El estudio se basó en un enfoque cuantitativo sin realizar alteraciones en su diseño no experimental. El coeficiente de correlación obtenido fue de 0.720, visualizada así la incidencia significativa entre las variantes.

Las fuentes teóricas incidentes al tema pretenden indicar que se tiene a la Logística Internacional, la cual se definen como acciones agrupadas, con la finalidad de realizar las acciones de almacenamiento y las operaciones de transporte de contenedores fluidas para finalizar un servicio de manera óptima (Avendaño & Silva, 2018). Por otro lado, se conoce como las operaciones en conjunto para trasladar mercancías a partir de un punto de inicio como exportador, hacia un destino final como importador, usando recursos necesarios para la gestión (Zamora & González, 2019). Desde otra perspectiva, nos indican que es el centro

de toda organización, bajo los aspectos de distribución y transporte de materias primas desde punto de inicio hacia un punto de cierre (Mancheno et al., 2018).

Se tiene como primera dimensión: Operaciones de Transporte, la cual se define como la serie de sistemas para el control de contenedores asignados en el patio de distribución de la empresa, los cuales dependen de condiciones tales como: el área disponible donde será localizado, la cantidad de contenedores a manejar y la disposición de una inversión en para la operación de la terminal (Sung et al., 2020). Se ha considerado como segunda dimensión: Almacenamiento, consiste en la maniobra de suministros o mercaderías de manera temporal, lo que muestra un determinado control interno para prevenir el deterioro de estos y reducir las zonas de concentración del espacio, conocidas como zonas externas de la terminal, permitiendo la descarga de los contenedores con fluidez en el espacio localizado (Ruíz et al., 2021).

En cuanto a la teoría de la Operatividad, y como definición conceptual se menciona que es conocida como la capacidad de lograr realizar una tarea en función a la productividad de los elementos manteniendo una optimización del tiempo y la distribución (Molina et al., 2020). Por otro lado, la denominan las actividades o tareas que relacionan las áreas de una empresa para lograr ofrecer su servicio o producto final a sus clientes (Petranović et al., 2021). Así mismo, también es definida como el grupo de acciones que se implementan una función logística con el fin de realizar un producto o un flujo de datos (Tintín et al., 2018).

Se tiene como dimensión 1: Optimización de tiempo, logra el ofrecimiento de tiempos estimados más precisos y con una eficiencia superior a la competencia directa. Esto es importante porque mayor número sea la cantidad de contenedores atendidos más se valora la rapidez en las entregas para disponerlos en la línea de predespacho (Rodríguez et al., 2018). Se ha considerado como dimensión 2: Productividad, ya que es la medición del nivel de la cantidad de salidas de contenedor obtenidas por una gestión de contenedores y los sistemas de recursos utilizados para obtenerla (Franco et al. 2021). Se tiene como última dimensión: Distribución, se conoce como la combinación de acciones que realiza el personal operativo para transportar las mercancías a partir de un lugar de inicio hasta un

lugar final, lo que se considera como el flujo de logística continuo, es decir que, conlleva una planificación e implementación de movimientos físicos (Giraldo et al., 2018).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

En línea al enfoque seleccionado, la ponderación se llevó a cabo de manera cuantitativa, utilizando un enfoque basado en la recolección de opiniones. Los resultados obtenidos respaldaron las hipótesis planteadas, respaldados por un riguroso análisis estadístico. Estos resultados proporcionaron evidencia sólida que respalda las nuevas contribuciones teóricas, cuyo propósito era demostrar las incidencias de las variantes en cuestión. (Antúnez et al., 2021).

De acuerdo con el Tipo de la ponderación fue aplicada, por ello se planteó la transparencia como razón fundamental al recopilar las teorías requeridas, alcanzó así valoraciones científicas nuevas confiables actuales, además se brindó aportes teóricos para futuras indagaciones (Shi et al., 2022). La ponderación del caso de la empresa Fargoline S.A., según Franco et al. (2021) todo depende de la evaluación obtenida de acuerdo con el marco teórico previamente formulado, lo que conduce a reflexiones que incluyen la mejora de las percepciones y valoraciones de los empleados, las cuales median entre las habilidades del trabajador y su responsabilidad otorgada por la empresa, facilitando así el alcance del vínculo de la correlación entre las variables.

Posteriormente, se dio uso a un diseño no experimental – transversal, se tuvo el conocimiento que al ser no experimental la indagación no puede contar con alteraciones o manipulación por parte de los autores, los cuales solo debieron analizar u observar (Firdaus et al., 2021). Por otro lado, nos indicó que los diseños transversales se conforman en base al tiempo, es decir, que solo pueden realizarse una única vez para así conseguir las incidencias de las variables en cuestión (Leatherdale, 2019), inclusive esta exploración trató de que los conocimientos sean empleados, debido a que fue un estudio y una situación en concreto, con características y circunstancias específicas, es decir que el tipo de investigación fue de carácter aplicado (Aloe & Garside, 2021).

Adicionalmente se aplicó el método teórico hipotético – deductivo, donde el método teórico hipotético aportó el conocimiento de realizar una búsqueda de

diferentes soluciones viables a la problemática que se brindó en la indagación planteada, por lo tanto, se corroboró y verificó que la hipótesis señalada fue aceptada (Okasha & Thébault, 2020). A partir del análisis de unas afirmaciones en situación de hipótesis el método deductivo demandó impugnar o falsearlas entre sí, concluyó que de esos resultados se deben cotejar con los hechos (Marang et al., 2023).

Concorde, al nivel de estudio fue descriptiva – correlacional, se mencionó a la correlación como la incidencia de las variables a indagar entre sí (Mishra et al., 2019). Por ello, se pretendió responder las preguntas de investigación según las dimensiones de cada variable. Fue descriptiva porque consistió interpretar y tener en cuenta la perspectiva de cada uno de los aportes brindados en una nueva ponderación (Siedlecki, 2020), además porque trató de detallar los atributos más resaltantes de los fenómenos que se analizan (Akoglu, 2018).

3.2. Variables y Operacionalización

Consideró como Variable 1: Logística Internacional, cuya definición conceptual se estableció como el conjunto de acciones integradas que abarcan tanto el almacenamiento como las operaciones de transporte de contenedores, con el objetivo de garantizar la prestación óptima de servicios de manera fluida (Avendaño & Silva, 2018). Concorde con la definición operacional se utilizó un enfoque cuantitativo. Sus dimensiones, Operaciones de transporte y Almacenamiento, fueron operacionalizadas mediante indicadores seleccionados y se empleó la Escala de Likert para su medición.

Se consideró a la primera dimensión: Operaciones de Transporte, como la serie de sistemas para el control de contenedores asignados en el patio de distribución, los cuales dependen de condiciones tales como: el área disponible donde será localizado, la cantidad de contenedores a manejar y la disposición de una inversión en para la operación de la terminal (Sung et al., 2020).

Se presentó como primer indicador: Área disponible, se refería al lugar libre donde se depositan los contenedores en el almacén, siendo necesario tener el conocimiento de la rotación de los contenedores (Ma et al., 2022). Como segundo

indicador: Sistema de manejo de contenedor, nos indicó que se refiere a la manipulación de contenedores en un almacén, donde se realizó de manera manual o automática totalmente o mixta, de los cuales requieren programas informáticos a utilizar (Martner, 2020). Por último, como tercer indicador: Disponibilidad de inversión, fueron los fondos disponibles usados ante emergencias o imprevistos, donde se tuvieron en cuenta la inversión de manera inmediata sin obstaculizar los objetivos (Valderrama et al., 2023)

Como segunda dimensión se tuvo a: Almacenamiento, consistió en la maniobra de suministros o mercaderías de manera temporal, lo que mostró un determinado control interno para prevenir el deterioro de estos y reducir las zonas de concentración del espacio, conocidas como zonas externas de la terminal, permitiendo la descarga de los contenedores con fluidez en el espacio localizado (Ruíz et al., 2021).

Se encontró como primer indicador: Maniobra de mercadería, se comprendió como un proceso estructural del manejo de las mercancías, combinando el uso del equipamiento de transporte y la mano de obra del personal operativo, sin embargo, no solo consta de movilizar las mercancías en el espacio, sino más bien a la descarga, manipulación, almacenaje, transporte, sin olvidar el espacio y tiempo adecuado (Granillo et al., 2020). Se consideró como segundo indicador: Control interno, se manifestó como la combinación de procesos automáticos que se generan por la coincidencia de diferentes órdenes reportadas por diversas áreas de control. (Aqil, 2019). Por lo tanto, como tercero indicador: Zonas Externas, se consideró como el lugar o espacio donde transitan mercancías que se quedan en depósito hasta conseguir el levante de las mercancías, estas zonas de almacenamiento son para apilar desde el suelo dejando un camino para manejar con facilidad de posición (Ciara & Breadsell, 2022).

Se tuvo como Variable 2: Operatividad y como definición conceptual se mencionó que es conocida como la capacidad de lograr realizar una tarea en función a la productividad de los elementos manteniendo una optimización del tiempo y distribución (Molina et al., 2020). Concorde con la definición operacional se abordó desde un enfoque cuantitativo. Sus dimensiones, Optimización de

tiempo, Productividad y Distribución, fueron operacionalizadas utilizando indicadores seleccionados y dio uso a la Escala de Likert para su medición.

Se comenzó con la primera dimensión de la segunda variable, que es la Optimización de tiempo. Se destacó que esta dimensión permite ofrecer estimaciones de tiempo más precisas y una eficiencia superior en comparación con la competencia directa. Esto es crucial, ya que cuanto mayor sea el número de contenedores atendidos, mayor será la valoración de la rapidez en las entregas para su disponibilidad en la línea de pre-despacho (Rodríguez et al., 2018).

Se encontró como primer indicador: Eficiencia, se comprendió como una habilidad de obtener metas y logros fijados anteriormente, en un tiempo y recursos mínimos posible, lo que determina como optima utilización de los recursos a disposición (Newton, 2021). Se consideró como segundo indicador: Rapidez de entrega, nos mencionaron que es la exigencia o demanda de los clientes para satisfacer su experiencia con el servicio a brindado (Cheng et al., 2021). Por lo tanto, como tercer indicador: Línea de pre- despacho, se manifestó como un proceso de término de una etapa de productividad optimizada para un periodo determinado antes del paso final considerando limites técnicos y verificar los contenedores (Song et al., 2022). Por lo tanto, como cuarto indicador, se consideró la Competencia, la cual se define como un proceso continuo que involucra la estructura y sinergia necesaria para lograr la optimización de estrategias, la cadena de suministro, la tecnología y los recursos utilizados (Ren & Dong, 2018).

Se consideró como segunda dimensión: Productividad, a la medición del nivel de la cantidad de salidas de contenedor obtenidas por una gestión de contenedores y los sistemas de recursos utilizados para obtenerla (Franco et al., 2021). Por primer indicador: Recursos, se conceptualizó como el conjunto de servicios y documentos que no forman parte de la producción, pero son necesarios para la administración continua de la empresa (Fan et al., 2021).

Como segundo indicador: Gestión de contenedores, fue denominado el programa que se usa para el manejo de las asignaciones vinculadas con administrar los contenedores y los componentes que facilitan la localización en escala, duplicar y actualizar las órdenes (Gutiérrez & Guerrero, 2020). Por último,

como tercer indicador: Cantidad de salidas de contenedor, se refirió a la acción que emite el operador logístico por el sistema, en el momento que una gran cantidad de contenedores cuenta con los pagos cancelados, por lo que se da pase al despacho, ordenando la salida bajo una selección estratégica priorizada por el sistema de identificación (Flamarique, 2018).

Como última dimensión de esta variable se tuvo a: Distribución, se conoció como la combinación de acciones que realiza el personal operativo para transportar las mercancías a partir de un lugar de inicio hasta un lugar final, lo que se considera como el flujo de logística continuo, es decir que, conlleva una planificación e implementación de movimientos físicos (Giraldo et al., 2018). Se encontró como primer indicador: Planificación, fue considerado como a la acción de decidir el tipo de distribución, el canal o el sistemas óptimo y adecuado para la empresa (Villacres & Ortega, 2019). fue considerado como segundo indicador: Implementación de movimientos, conocido como la ejecución de la estrategia de distribución óptima para llegar al destino final. (Aragón et al., 2019). Por lo tanto, como tercero indicador: Flujo de logística, se refirió a las actividades que conllevan a realizar el servicio a brindar al cliente final, para un correcto manejo de la sistematización funcional de una logística integral (Vega & Pérez., 2022).

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población

Se entendió como el grupo de sujetos, circunstancias, datos y objetos, entre otros, que se deben examinar. Para ello, se seleccionó la agrupación que presentaba más aspectos en común, los cuales se pueden identificar en un espacio específico (Vidima et al., 2022).

Esta indagación presentó a la empresa Fargoline S.A., donde uno de los autores de este estudio pertenece, la cual está conformada por 200 trabajadores. Por lo tanto, se debe tener en cuenta sólo las áreas que el estudio necesita.

Criterios de inclusión: La población de esta indagación se diferenció gracias a un avanzado entendimiento de la logística y cuenta plan de operatividad, esto fue conformado por las áreas de sistemas y operaciones.

Criterios de exclusión: Lo que no se caracterizó para la selección de nuestra población de estudio son las áreas que no cuentan con conocimiento de los procedimientos logísticos ni cuentan con un modelo de operatividad, lo que comprende a las demás áreas de la empresa administración, marketing y ventas, las cuales no imparten dentro de esos procesos.

El presente trabajo fue conformado por una población de 50 trabajadores quienes laboran en áreas tácticas de sistematización y operativas en el campo de la compañía Fargoline S.A. Por lo que, no se estimó encuestar a los trabajadores de otras áreas ni a clientes de la empresa.

3.3.2. Muestra

El tipo de muestra empleado en la indagación fue una muestra censal, que implica la selección de todas las unidades de la población. Por coherencia, abarcó simultáneamente a toda la población en estudio la muestra (Mucha et al., 2021). En otros términos, esta indagación tuvo una muestra de 50 empleados.

3.3.3. Muestreo

La población de este estudio se seleccionó siguiendo criterios de inclusión y exclusión, considerando las características previamente mencionadas. El muestreo para esta indagación fue de 50 trabajadores de las áreas de sistematización y operatividad de procesos de Fargoline S.A.

3.3.4. Unidad de análisis

Se trató de la selección de una parte de la población en general para procesar la muestra final a inferir en la población a estudiar (Hernández & Escobar, 2019), este caso los 200 trabajadores de la empresa Fargoline S.A. en total exceden la unidad a estudiar, por lo que solo las áreas de sistemas y operatividad donde se encontró a 50 trabajadores, entre ellos estaban los supervisores del área

de sistemas, los supervisores de operaciones, coordinadores de tecnología de información (TI), controladores de importación y exportación, controladores de balanza, supervisores de patio y supervisores general de patio.

Se concluyó que la unidad de análisis de esta indagación se consideró solo a 50 unidades de muestreo ya que pertenecen al campo de sistemas y operaciones de la empresa Fargoline S.A.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica empleada para juntar las opiniones de esta indagación fue la encuesta. Esta técnica nos permitió recolectar de manera sencilla las opiniones de los encuestados de acuerdo con las preguntas formuladas (Hetenyi et al., 2019).

La encuesta se define como el proceso de recopilar las perspectivas en base a las alternativas a mostrar, para así poder lograr una solución alternativa al problema planteado a partir de fuentes científicas, la podemos encontrar conformada por elementos a estudiar, preguntar o alguna acción por igual (Stockemer et al., 2019).

Por lo tanto, se utilizó como instrumento al cuestionario para recopilar los datos brindados por los encuestados (Taherdoost, 2019), este instrumento se realizó a partir de la técnica de la encuesta se brinda las pautas necesarias a recolectar para obtener la relación de las variables (A. Aithal & P. Aithal, 2020).

Posteriormente, se elaboró 24 preguntas precisas y fiables, con el objetivo de que los participantes encuestados reaccionen a las cinco alternativas según la escala de Likert (Sürücü & Maslakçi, 2020), bajo su total opinión y perspectiva, donde nos brindaron las pautas necesarias de acuerdo con la incidencia de logística internacional y operatividad (Lariviere & Kandampully, 2019).

Acerca de la escala de Likert, se representó como unas afirmaciones en escala para que los participantes de la encuesta puedan reaccionar, en base de cinco categorías o respuestas (Yusup et al., 2018). Lo que se entendió fue que con la escala de Likert es factible tener en cuenta la opinión de cada participante a

encuestar, donde analiza se puede ser apto o no bajo la perspectiva de cada ítem establecido por este estudio (Dodds & Hess, 2021).

En esta investigación, se realizó una validación del instrumento utilizado, bajo el rigor de expertos en la carrera perteneciente al Comercio y Negocios Internacionales de la Universidad Cesar Vallejo. Ellos analizaron y evaluaron minuciosamente cada ítem proporcionado por el indicador de las dimensiones que conforman cada variable. El objetivo de esta validación fue asegurarse de que el instrumento fuera útil y adecuado para el propósito de esta investigación (Ikart, 2019).

- Validador 1: Mg. Barrueto Castillo, Enrique Omar
- Validador 2: Dr. Ferrer Tarazona, Royer Santelle
- Validador 3: Mg. Soplín Rojas, Judith Marita

Se confrontó posteriormente la fiabilidad del instrumento con la finalidad de realizar la verificación de la confianza y practicidad de la muestra aplicada.

Tabla 1. Medida de consistencia interna (Alfa de Cronbach)

COEFICIENTE	RELACIÓN
0.00 a 0.20	<i>Muy baja</i>
0.21 a 0.40	<i>Baja o Ligera</i>
0.41 a 0.60	<i>Moderada</i>
0.61 a 0.80	<i>Marcada</i>
0.81 a 1.00	<i>Muy alta</i>

Fuente: Elaboración propia según Yusup, M., Naufal, R. S., y Hardini, M. (2018).

Se detalló que el instrumento requiere una confianza fiable para facilitar el análisis de datos recopilados, descubriendo la incidencia de las variantes en cuestión (Ikart, 2019).

Concorde con los valores obtenidos, se realizó un análisis estadístico utilizando el SPSS vs 26. El coeficiente de Alfa de Cronbach analiza la confianza de los ítems del instrumento. Este análisis se llevó a cabo utilizando la muestra

conforme por 50 trabajadores de la empresa FARGOLINE S.A. y 24 preguntas en total.

Tabla 2. *Evaluación de la confiabilidad de la variable 1 Logística Internacional*

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,921	12

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Tabla 3. *Análisis de los casos relacionados con la variable 1 Logística Internacional*

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	50	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	50	100,0

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

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se puede afirmar que la elaboración de los ítems y el instrumento utilizado presentaron una confiabilidad muy alta, visualizándose un valor de 0.921 para el coeficiente Alfa de Cronbach de la variable 1: Logística Internacional.

Tabla 4. *Evaluación de la confiabilidad de la variable 2 Operatividad*

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,932	12

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Tabla 5. Análisis de los casos relacionados con la variable 2 Operatividad

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	50	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	50	100,0

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

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se puede afirmar que la elaboración de los ítems y el instrumento utilizado mostraron una confiabilidad muy alta, visualizándose un valor de 0.932 para el coeficiente Alfa de Cronbach de la variable 2: Operatividad.

Tabla 6. Evaluación de la confiabilidad de la variable 1 Logística Internacional y la variable 2 Operatividad

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,955	24

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Tabla 7. Análisis de los casos relacionados con la variable 1 Logística Internacional y la variable 2 Operatividad

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	50	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	50	100,0

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

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se puede afirmar que la elaboración de los ítems y el instrumento utilizado mostraron una confiabilidad muy alta, visualizándose un valor de 0.955 para el coeficiente Alfa de Cronbach tanto para la variable 1 Logística Internacional como

para la variable 2 Operatividad.

3.5. Procedimientos

Esta indagación dio uso de un procesamiento de datos bajo un rigor científico, donde en un principio se contabilizó la cantidad de 200 de trabajadores en la empresa, para así excluir a la población que no toma acción dentro de las variables de estudio, de los cuales solo 50 trabajadores conforman las áreas a encuestar gracias a la técnica del muestreo censal para realizar la encuesta, que posteriormente se hará la toma de datos pactada en la autorización brindada a los autores de este estudio.

Por lo tanto, en la primera fase se realizó la recolección teórica base de fuentes científicas, para poder tener las dimensiones e indicadores que serán el pilar para la elaboración de los ítems, posteriormente, en esta segunda fase se realizó la toma de muestra analizando así las opiniones de los encuestados, donde se brindó resultados para contrastar con las fuentes recopiladas anteriormente.

3.6. Método de análisis de datos

Basándonos en esta indagación, desarrolló un cuestionario compuesto por 24 ítems. Posteriormente, para analizar las respuestas utilizando una escala conocida como Likert para medir las opciones brindadas.

Utilizando una metodología estadística descriptiva, se obtuvieron resultados confiables en forma de porcentajes y frecuencias. Se realizó un análisis que confirmó la confianza del instrumento para la recopilación de datos mediante el coeficiente Alfa de Cronbach (Abadal & Guallar, 2020), medir la constante frecuencia de las respuestas elegidas por los encuestados, para análisis y medición de la correlación entre las variables representadas mediante tablas y gráficos (Lund, 2021), los datos fueron procesados y transferidos desde la matriz de la base de datos al sistema estadístico SPSS 26.0. Se utilizó la vista de variables para ingresar las preguntas de las encuestas, las opciones seleccionadas por los encuestados y la agrupación visual de los ítems por variable, junto con otros aspectos específicos del programa estadístico (Chacón & Eslava, 2017).

3.7. Aspectos éticos

Esta ponderación afirmó que bajo el aspecto de integridad y autonomía, se reconoció la dignidad humana, donde los intereses y el bienestar humano estaban por encima de los intereses de la ciencia; asimismo en el aspecto bienestar humano se realizó buscando el bien, para así evitar daños o posibles riesgos; según el aspecto de justicia, la indagación mantuvo un trato por igual entre los participantes, por lo que en el aspecto de honestidad se encaminó respetando la identidad intelectual de las fuentes utilizada, evitando el plagio; por ello el aspecto de base científica se realizó a través de un proceso riguroso para obtener e interpretar datos; por último en el aspecto de competencias profesional se mantuvo niveles elevados de rigor científico que puedan ser utilizados en trabajos de investigación posteriores (Cambra & Mastandrea, 2020).

IV. RESULTADOS

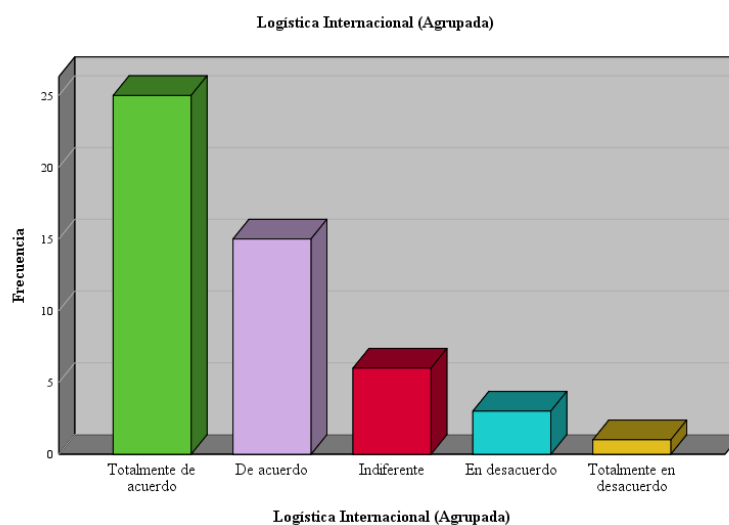
4.1 ANÁLISIS DESCRIPTIVO UNIVARIADO

Tabla 8. Descripción de las opciones de respuesta en la variable 1: Logística Internacional

Logística Internacional (Agrupada)					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	25	50,0	50,0	50,0
	De acuerdo	15	30,0	30,0	80,0
	Indiferente	6	12,0	12,0	92,0
	En desacuerdo	3	6,0	6,0	98,0
	Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 1. Gráfico descriptivo de la variable 1: Logística Internacional



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

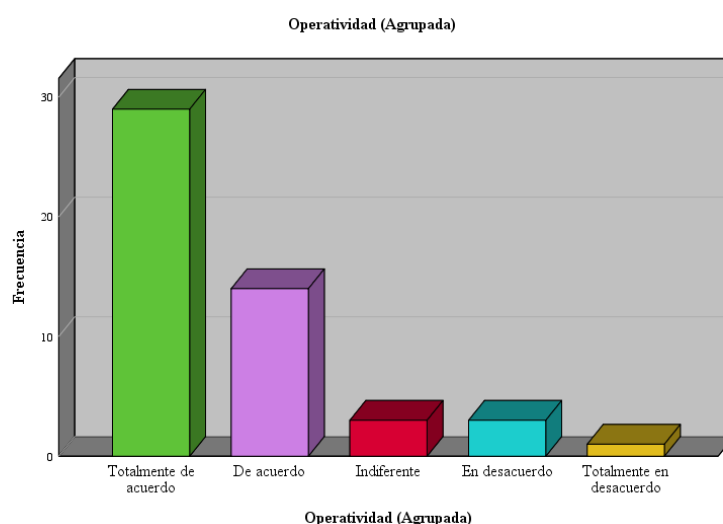
Se argumenta que el correcto manejo de contenedores es fundamental en la logística internacional, concorde a las valorizaciones brindadas en la tabla 8 y figura 1 de la variable 1: Logística Internacional, basados en las respuestas de los 50 asalariados encuestados. Declararon que 25 están totalmente de acuerdo, lo que representa un 50,0% de los encuestados. Además, un 12,0% (6 encuestados) mostraron indiferencia hacia esta afirmación.

Tabla 9. Descripción de las opciones de respuesta en la variable 2: Operatividad

		Operatividad (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	29	58,0	58,0	58,0
	De acuerdo	14	28,0	28,0	86,0
	Indiferente	3	6,0	6,0	92,0
	En desacuerdo	3	6,0	6,0	98,0
	Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 2. Gráfico descriptivo de la variable 2: Operatividad



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

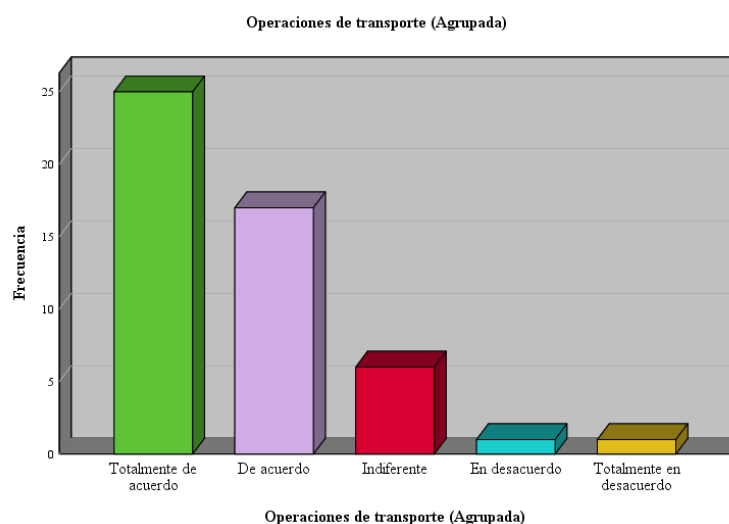
Se argumenta que la eficiencia y ausencia de inconvenientes en la operatividad se logra gracias a la aplicación de la logística internacional, concorde a las valorizaciones brindadas en la tabla 9 y figura 2 de la variable 2: Operatividad, basados en las respuestas de los 50 asalariados encuestados. Declararon que 29 están totalmente de acuerdo, lo que representa un 58,0% de los encuestados. Además, un 6,0% (3 encuestados) mostraron indiferencia hacia esta afirmación.

Tabla 10. Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 1 de la variable 1: Operaciones de transporte

		Operaciones de transporte (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	25	50,0	50,0	50,0
	De acuerdo	17	34,0	34,0	84,0
	Indiferente	6	12,0	12,0	96,0
	En desacuerdo	1	2,0	2,0	98,0
	Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 3. Gráfico descriptivo de la dimensión 1 de la variable 1: Operaciones de transporte



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

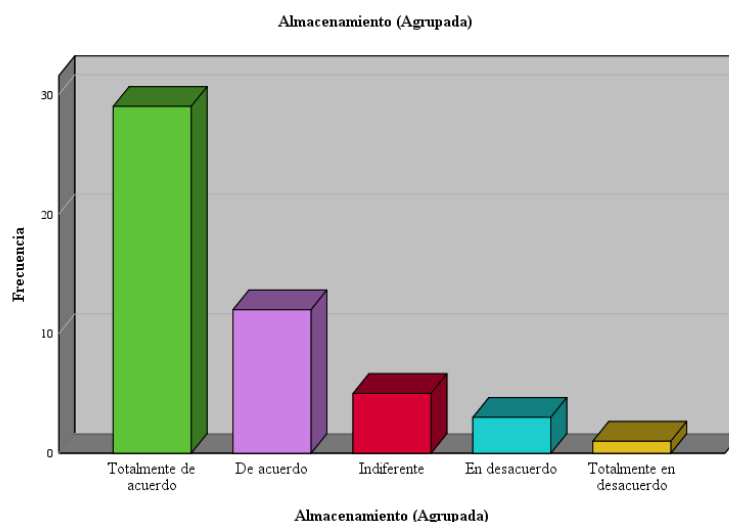
Se sostiene que las operaciones de transporte, como parte de la logística internacional, desempeñan un papel fundamental en la facilitación de la operatividad. Concorde a las valorizaciones brindadas en la tabla 10 y figura 3 de la dimensión 1 de la variable 1: Operaciones de transporte, de los 50 asalariados encuestados, un 50,0% (25 encuestados) manifestaron estar totalmente de acuerdo con esta afirmación. Además, un 12,0% (6 encuestados) expresaron indiferencia.

Tabla 11. Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 2 de la variable 1: Almacenamiento

		Almacenamiento (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	29	58,0	58,0	58,0
	De acuerdo	12	24,0	24,0	82,0
	Indiferente	5	10,0	10,0	92,0
	En desacuerdo	3	6,0	6,0	98,0
	Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 4. Gráfico descriptivo de la dimensión 2 de la variable 1: Almacenamiento



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

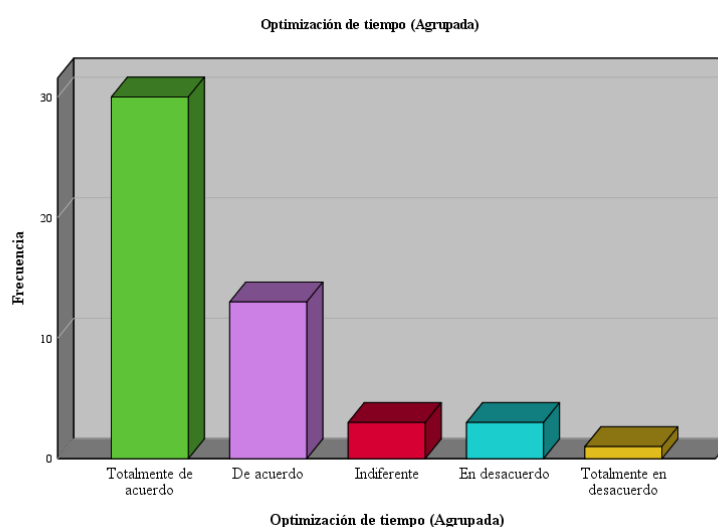
Se argumenta que un adecuado almacenamiento de los contenedores es reflejo de una logística internacional sólida, lo que contribuye a una buena operatividad, concorde a las valorizaciones brindadas en la tabla 11 y figura 4 de la dimensión 1 de la variable 1: Almacenamiento, de los 50 asalariados encuestados, un 58,0% (29 encuestados) manifestaron estar totalmente de acuerdo con esta afirmación. Además, un 10,0% (5 encuestados) expresaron indiferencia hacia ella.

Tabla 12. Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 1 de la variable 2: Optimización de tiempo

		Optimización de tiempo (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	30	60,0	60,0	60,0
	De acuerdo	13	26,0	26,0	86,0
	Indiferente	3	6,0	6,0	92,0
	En desacuerdo	3	6,0	6,0	98,0
	Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 5. Gráfico descriptivo de la dimensión 1 de la variable 2: Optimización de tiempo



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

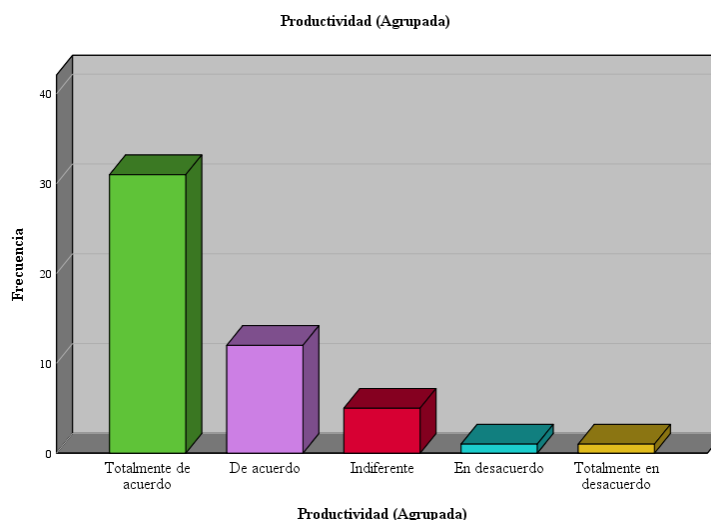
Se sostiene que la eficiencia en el manejo de los contenedores se logra mediante la optimización del tiempo en el proceso de operatividad, concorde a las valorizaciones brindadas en la tabla 12 y figura 5 de la dimensión 1 de la variable 2: Optimización de tiempo, de los 50 asalariados encuestados, un 60,0% (30 encuestados) manifestaron estar totalmente de acuerdo con esta afirmación. Además, un 6,0% (3 encuestados) expresaron indiferencia.

Tabla 13. Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 2 de la variable 2: Productividad

		Productividad (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	31	62,0	62,0	62,0
	De acuerdo	12	24,0	24,0	86,0
	Indiferente	5	10,0	10,0	96,0
	En desacuerdo	1	2,0	2,0	98,0
	Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 6. Gráfico descriptivo de la dimensión 2 de la variable 2: Productividad



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

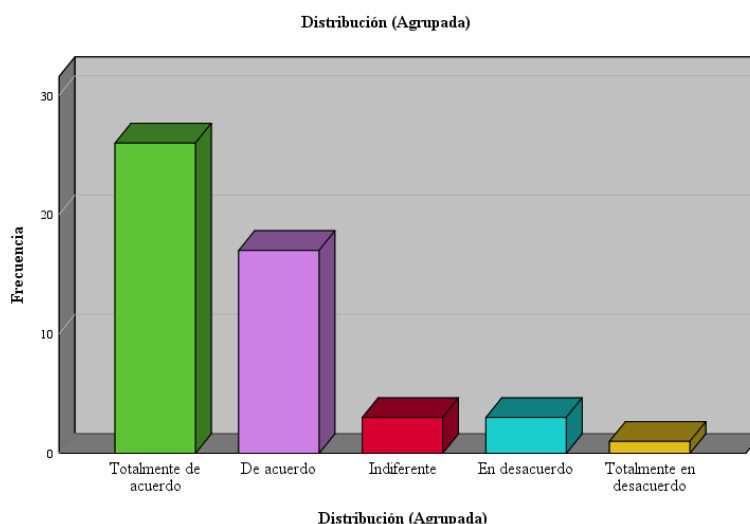
Se argumenta que la productividad del patio de contenedores es una responsabilidad clave en el proceso de operatividad, concorde a las valorizaciones brindadas en la tabla 13 y figura 6 de la dimensión 2 de la variable 2: Productividad, de los 50 asalariados encuestados, un 62,0% (31 encuestados) manifestaron estar totalmente de acuerdo con esta afirmación. Además, un 10,0% (5 encuestados) expresaron indiferencia hacia ella.

Tabla 14. Descripción de las opciones de respuesta en la dimensión 3 de la variable 2: Distribución

		Distribución (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	26	52,0	52,0	52,0
	De acuerdo	17	34,0	34,0	86,0
	Indiferente	3	6,0	6,0	92,0
	En desacuerdo	3	6,0	6,0	98,0
	Totalmente en desacuerdo	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 7. Gráfico descriptivo de la dimensión 3 de la variable 2: Distribución



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se sostiene que la distribución de contenedores, basada en la implementación de nuevos parámetros para la ubicación de estos, es fundamental para el flujo de la logística, concorde a las valorizaciones brindadas en la tabla 14 y figura 7 de la dimensión 3 de la variable 2: Distribución, de los 50 asalariados encuestados, un 52,0% (26 encuestados) manifestaron estar totalmente de acuerdo con esta afirmación. Además, un 6,0% (3 encuestados) expresaron indiferencia.

4.2. ANÁLISIS DESCRIPTIVO BIVARIADO

Por ello, el objetivo general fue “Determinar la relación que existe entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline S.A., 2023”.

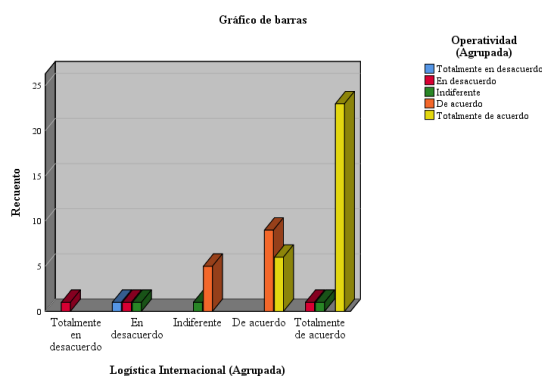
Tabla 15. Descripción de las opciones de respuesta en la variable 1 Logística internacional y la variable 2 Operatividad

Tabla cruzada Logística Internacional (Agrupada)*Operatividad (Agrupada)

Recuento		Operatividad (Agrupada)				Total	Total
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo		
Logística Internacional (Agrupada)	Totalmente de acuerdo	0	1	1	0	23	25
	De acuerdo	0	0	0	9	6	15
	Indiferente	0	0	1	5	0	6
	En desacuerdo	1	1	1	0	0	3
	Totalmente en desacuerdo	0	1	0	0	0	1
Total		1	3	3	14	29	50

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 8. Gráfico descriptivo de la variable 1 Logística internacional y la variable 2 Operatividad



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se argumenta que se evidenció una incidencia significativamente positiva entre el uso de la logística internacional y la operatividad del patio de contenedores, según se muestra en la tabla 15 y figura 8. De los 50 asalariados encuestados, 29 manifestaron estar totalmente de acuerdo con la conexión entre la logística internacional y la operatividad. Sin embargo, se encontró que 3 encuestados expresaron indiferencia hacia esta relación.

En concordancia con el primer objetivo específico de la investigación, se pretende “Determinar si existe relación entre la logística internacional y la optimización del tiempo en la empresa Fargoline S.A., 2023”.

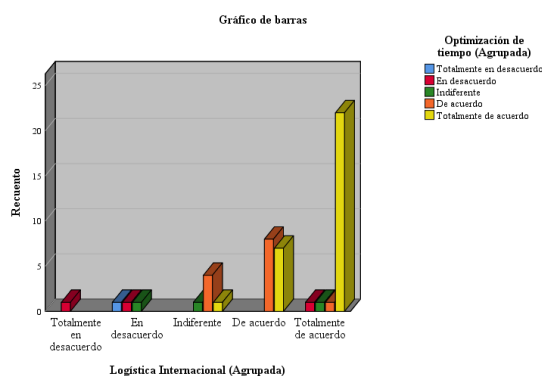
Tabla 16. Descripción de las opciones de respuesta en la variable Logística Internacional y la dimensión Optimización de Tiempo

Tabla cruzada Logística Internacional (Agrupada)*Optimización de tiempo (Agrupada)

Recuento		Optimización de tiempo (Agrupada)				Total	
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo		
Logística Internacional (Agrupada)	Totalmente de acuerdo	0	1	1	1	22	25
	De acuerdo	0	0	0	8	7	15
	Indiferente	0	0	1	4	1	6
	En desacuerdo	1	1	1	0	0	3
	Totalmente en desacuerdo	0	1	0	0	0	1
Total		1	3	3	13	30	50

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 9. Gráfico descriptivo de la variable Logística Internacional y la dimensión Optimización de Tiempo



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se sostiene que se ha evidenciado una incidencia significativamente positiva, donde el uso adecuado de la optimización del tiempo se traduce en una mayor precisión en la operatividad para la ubicación y entrega de contenedores, como se muestra en la tabla 16 y figura 9. De los 50 asalariados encuestados, 31 manifestaron que estaban totalmente de acuerdo en la relación entre la logística internacional y la optimización del tiempo. No obstante, se encontraron 3 encuestados que expresaron indiferencia hacia esta relación.

Con relación al segundo objetivo específico, se busca “Determinar si existe relación entre la logística internacional y la productividad en la empresa Fargoline S.A., 2023”.

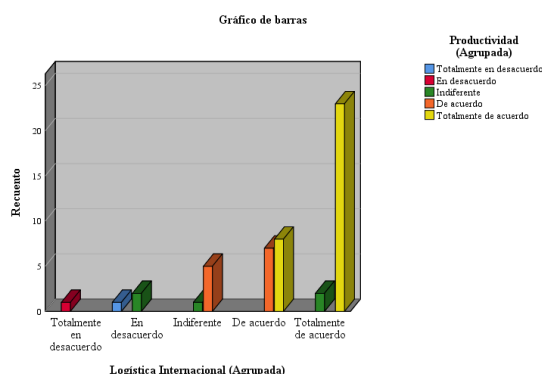
Tabla 17. Descripción de las opciones de respuesta en la variable *Logística Internacional* y la dimensión *Productividad*

Tabla cruzada Logística Internacional (Agrupada)*Productividad (Agrupada)

Recuento		Productividad (Agrupada)					Total
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	
Logística Internacional (Agrupada)	Totalmente de acuerdo	0	0	2	0	23	25
	De acuerdo	0	0	0	7	8	15
	Indiferente	0	0	1	5	0	6
	En desacuerdo	1	0	2	0	0	3
	Totalmente en desacuerdo	0	1	0	0	0	1
Total		1	1	5	12	31	50

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 10. Gráfico descriptivo de la variable *Logística Internacional* y la dimensión *Productividad*



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se sostiene que se ha revelado una incidencia significativamente positiva al considerar la productividad de las asignaciones realizadas por cada operador para mantener el flujo logístico, como se muestra en la tabla 17 y figura 10. De los 50 asalariados encuestados, 31 estaban totalmente de acuerdo en la relación entre la logística internacional y la productividad. Sin embargo, se encontraron 5 encuestados que expresaron indiferencia hacia esta relación.

El tercer objetivo específico consistió en “Determinar si existe una relación entre la logística internacional y la distribución en la empresa Fargoline S.A., 2023”.

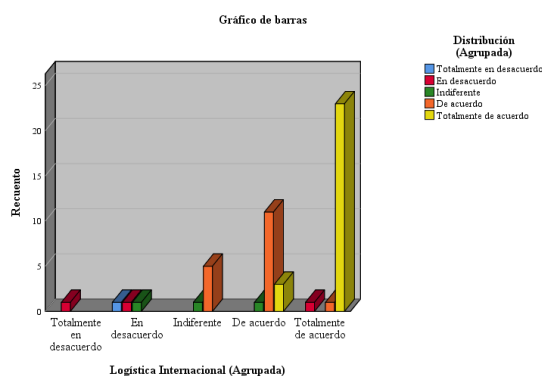
Tabla 18. Descripción de las opciones de respuesta en la variable Logística Internacional y la dimensión Distribución

Tabla cruzada Logística Internacional (Agrupada)*Distribución (Agrupada)

Recuento		Distribución (Agrupada)				Total
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	
Logística Internacional (Agrupada)	Totalmente de acuerdo	0	1	0	1	23
	De acuerdo	0	0	1	11	3
	Indiferente	0	0	1	5	0
	En desacuerdo	1	1	1	0	0
	Totalmente en desacuerdo	0	1	0	0	0
Total		1	3	3	17	26
						50

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Figura 11. Gráfico descriptivo de la variable Logística Internacional y la dimensión Distribución



FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Se sostiene que se ha evidenciado una incidencia significativamente positiva, donde una distribución eficaz conlleva a un mayor movimiento en la logística, como se muestra en la tabla 18 y figura 11. De los 50 asalariados encuestados, 26 estaban totalmente de acuerdo en la relación entre la logística internacional y la distribución. No obstante, se encontraron 3 encuestados que expresaron indiferencia hacia esta relación.

4.3. Análisis de inferencia

4.3.1. Contrastación de hipótesis

Con el fin de contrastar la hipótesis planteada, se utilizó la prueba estadística de rango no paramétrica para las variables Logística Internacional y Operatividad, dado que no se cumplía con la distribución normal. Estos análisis se llevaron a cabo empleando la plataforma estadística SPSS (Statistical Package for Social Sciences) en su edición 26, concorde al 95% confianza y 0.05 significancia. Las valorizaciones obtenidas se basaron en los valores de la prueba de normalidad.

Tabla 19. *Explorando la normalidad: Descifrando los patrones de distribución*

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Logística Internacional (Agrupada)	,286	50	,000	,771	50	,000
Operatividad (Agrupada)	,329	50	,000	,699	50	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

Basado en la muestra de los 50 empleados encuestados, se realizó el análisis en la tabla 19, donde los datos son inferiores o iguales a 50. Esto nos lleva a utilizar la prueba de normalidad de Shapiro-Wilk. Concorde a un valor de significancia por debajo a 0.05, la hipótesis nula de niega y se da por apruehada la hipótesis del estudio. En consecuencia, se procede a utilizar pruebas no paramétricas, como la prueba de correlación de Spearman, que proporciona una garantía no paramétrica de lo mencionado anteriormente. Por lo tanto, es crucial interpretar la correlación en función del rango de valores de su grado.

Tabla 20. *El arte de los rangos: Descifrando la sintonía entre variables*

0	Correlación nula
0.01 a 0.19	Correlación positiva muy baja
0.2 a 0.39	Correlación positiva baja
0.4 a 0.69	Correlación positiva moderada
0.7 a 0.89	Correlación positiva alta
0.90 a 0.99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grandes y perfecta

Fuente: Elaboración propia según Yusup, M., Naufal, R. S., y Hardini, M. (2018).

En concordancia con las hipótesis pactadas, se proceden a contrastar empleando la prueba de correlación de Rho de Spearman. Se comienza por evaluar la hipótesis general.

H1: La logística internacional y la operatividad se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Ho: La logística internacional y la operatividad no se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Tabla 21. *Análisis de la Correlación De Rho De Spearman entre Logística Internacional y Operatividad*

Correlaciones				
		Logística Internacional (Agrupada)		
		Operatividad (Agrupada)		
Rho de Spearman	Logística Internacional (Agrupada)	Coeficiente de correlación	1,000	,726**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	50	50
	Operatividad (Agrupada)	Coeficiente de correlación	,726**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	50	50

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

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

La hipótesis nula fue rechazada y, por ende, la hipótesis de la investigación fue respaldada gracias a los valores de correlación entre la logística internacional y la operatividad. Según el coeficiente de Spearman en la tabla 21, se observa un valor de 0.726 con una significancia inferior a 0.05, lo que demuestra la existencia

de una correlación significativamente alta. Como resultado, se concluye que la logística internacional se lleva a cabo mediante acciones y procedimientos que garantizan un flujo continuo de ingreso de contenedores.

A continuación, se procede a contrastar la primera hipótesis específica:

H1: La logística internacional y la optimización de tiempo se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Ho: La logística internacional y la optimización de tiempo no se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Tabla 22. *Análisis de la correlación de Rho de Spearman entre la logística internacional y la optimización de tiempo*

Correlaciones				
			Logística Internacional (Agrupada)	Optimización de tiempo (Agrupada)
Rho de Spearman	Logística Internacional (Agrupada)	Coeficiente de correlación	1,000	,631**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	50	50
	Optimización de tiempo (Agrupada)	Coeficiente de correlación	,631**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	50	50

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

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

La hipótesis nula fue rechazada y, por ende, la hipótesis de la investigación fue respaldada gracias a los valores de correlación entre la logística internacional y la optimización del tiempo. Según el coeficiente de Spearman en la tabla 22, se observa un valor de 0.631 con una significancia inferior a 0.05, lo que demuestra la existencia de una correlación significativamente moderada. En resumen, es crucial conocer posición real de los contenedores en tiempo presente para mantener un flujo logístico continuo, optimizando eficientemente el tiempo de cada asignación en función de su volumen y llegada.

A continuación, se procede a contrastar la segunda hipótesis específica:

H1: La logística internacional y la productividad se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Ho: La logística internacional y la productividad no se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Tabla 23. *Análisis de la correlación de Rho de Spearman entre la logística internacional y la productividad*

		Correlaciones		
			Logística Internacional (Agrupada)	Productividad (Agrupada)
Rho de Spearman	Logística Internacional (Agrupada)	Coeficiente de correlación	1,000	,698**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	50	50
	Productividad (Agrupada)	Coeficiente de correlación	,698**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	50	50

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

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

La hipótesis nula fue rechazada y, por ende, la hipótesis de la investigación fue respaldada gracias a los valores de correlación entre la logística internacional y la productividad. Según el coeficiente de Spearman en la tabla 23, se observa un valor de 0.698 con una significancia inferior a 0.05, lo que demuestra la existencia de una correlación significativamente moderada. Por lo tanto, la capacidad de predecir la cantidad de tareas que un operador puede manejar se basa en el límite de tiempo y en las habilidades del operador a cargo.

Por último, se procede a contrastar la tercera hipótesis específica:

H1: La logística internacional y la distribución se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Ho: La logística internacional y la distribución no se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

TABLA 24. *Análisis de la Correlación De Rho De Spearman entre la logística internacional y la distribución*

		Correlaciones		
			Logística Internacional (Agrupada)	Distribución (Agrupada)
Rho de Spearman	Logística Internacional (Agrupada)	Coeficiente de correlación	1,000	,803**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	50	50
	Distribución (Agrupada)	Coeficiente de correlación	,803**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	50	50

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

FUENTE: Plataforma estadística SPSS 26.0

La hipótesis nula fue rechazada y, por ende, la hipótesis de la investigación fue respaldada gracias a los valores de correlación entre la logística internacional y la distribución. Según el coeficiente de Spearman en la tabla 24, se observa un valor de 0.803 con una significancia inferior a 0.05, lo que demuestra la existencia de una correlación significativamente alta. Por lo tanto, se requiere un control eficiente de la posición de los contenedores en el área de distribución para garantizar su movilidad y utilizar el espacio disponible sin interrupciones ni obstáculos en tiempo real.

V. DISCUSIÓN

Concorde a los resultados obtenidos en este estudio revelaron una estrecha relación entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline S.A. Para evaluar esta relación, se llevó a cabo una encuesta a los 50 empleados de la empresa. Los hallazgos del estudio confirman lo siguiente:

El objetivo general establecido fue determinar si existe la relación entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline S.A., 2023.

De acuerdo con el análisis estadístico, se encontró una correlación significativamente alta entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline S.A., con un coeficiente de correlación de Spearman de 0.726 y una significancia bilateral de 0.000. Estos resultados respaldan la hipótesis planteada en la investigación y coinciden con los hallazgos de Riitho, V. K. (2018) en su estudio donde también se encontró una correlación positivamente alta con un coeficiente de Spearman de 0.762 y una significancia bilateral de 0.000.

Este estudio respalda la validez de las subcategorías relacionadas con la calidad del servicio en el ámbito de la logística internacional y su aplicación en la operatividad de la industria de manejo de contenedores. Los resultados obtenidos, que muestran correlaciones positivas y significativas utilizando el coeficiente de Spearman, son consistentes con los hallazgos de estudios anteriores que también han destacado la importancia de la logística internacional en el logro de una operatividad óptima.

Además, Avendaño, E. y Silva, H. (2018) señalan que la Logística Internacional se refiere a un conjunto de acciones integradas con el objetivo de llevar a cabo de manera eficiente las tareas de almacenamiento y transporte de contenedores para finalizar un servicio de manera óptima (p.525). En este estudio, se observó una similitud con los resultados obtenidos en el análisis estadístico basado en la encuesta realizada a los empleados de la empresa Fargoline S.A. Tal como lo definen Avendaño, E. y Silva, H., la logística internacional es un instrumento crucial y eficiente en diversas circunstancias, ya que permite optimizar de forma continua los procesos operativos y utilizar los recursos de manera

adecuada en línea con el flujo continuo del movimiento de los contenedores asignados.

Por eso, el análisis de los valores estadísticos reveló en la primera hipótesis específica una correlación significativamente moderada entre la logística internacional y la optimización de tiempo en la empresa Fargoline S.A. Esto se evidenció mediante un coeficiente de correlación de Spearman de 0.631 y una significancia bilateral de 0.000. Estos resultados indican la existencia de una relación entre la logística internacional y la optimización de tiempo en la empresa mencionada. Este hallazgo es coherente con la investigación realizada por Arredondo, A. (2020) donde se obtuvo un coeficiente de correlación de Spearman de 0.903 y una significancia bilateral de 0.000, evidenciando una correlación positiva muy alta entre las variables.

Es necesario cumplir correctamente los procesos en las operaciones exteriores se redujo los tiempos de atención de las asignaciones gracias a una sistematización de la operatividad y comunicación de doble dirección ante el cliente, va a elevar de forma competitiva a la empresa en el mercado. Se confrontó con esta indagación puesto que se consiguió valores estadísticos superiores de margen positivo de acuerdo con la aplicación del coeficiente de Spearman, por igual en la indagación se realizó una síntesis que es considerable conocer la ubicación de los contenedores, compartiendo información fundamental entre los usuarios de la empresa Fargoline S.A., además incluir los avisos de envío que alertar el riesgo algo ante un movimiento posible de contenedor.

Por tanto, el artículo de Rodríguez, T., Sarabia, D., y De Prada, C. (2018) respalda los resultados obtenidos en esta investigación. Según los autores, la optimización del tiempo permite ofrecer estimaciones más precisas y lograr una eficiencia superior a la competencia directa. Este aspecto es crucial, ya que a medida que se atiende un mayor número de contenedores, se valora cada vez más la rapidez en las entregas para agilizar el proceso de predespacho. Estos hallazgos se asemejan a los resultados observados en el análisis estadístico basado en la encuesta realizada a los empleados de Fargoline S.A. Como lo señala Rodríguez, T., Sarabia, D., y De Prada, C., la optimización del tiempo brinda la posibilidad de

predecir la cantidad de contenedores a atender, evitando retrasos innecesarios y permitiendo asignar recursos de manera eficiente.

Por lo cual, el análisis de los valores estadísticos que se visualizó en la segunda hipótesis específica, la incidencia entre logística internacional y productividad en la empresa Fargoline S.A. dando por aprobada la hipótesis de la indagación bajo el valor de 0.698 de correlación de coeficiente de Spearman vinculado a una bilateral significancia de 0.000, indicando una correlación significativamente alta, donde se muestra la incidencia existente entre logística internacional y productividad de empresa Fargoline S.A.

Por esa razón, es acorde a la indagación de Fabian, M y Pajuelo, F. (2020), el análisis estadístico de correlación de coeficiente de Spearman bajo el valor de 0.720 vinculado a una bilateral significancia de 0.000, consiguiendo una correlación positiva alta. Por lo que, para aumentar la productividad frente a las nuevas competencias en el negocio logístico se prioriza las habilidades de los operadores, por tal motivo se minimiza costos para la compañía, asegurando un control óptimo continuo de la eficiencia que se brinda. Se confrontó con esta indagación puesto que se consiguió valores estadísticos de margen positivo de acuerdo con la aplicación del coeficiente de Spearman, por igual en la indagación se realizó una síntesis que si la logística internacional es adecuada se mantiene una productividad en las asignaciones de manera continua de entrada y salida de contenedores.

Asimismo, Franco, J., Uribe, J., y Agudelo, S. (2021) mencionan que: la productividad es la medición del nivel de la cantidad de salidas de contenedor obtenidas por una gestión de contenedores y los sistemas de recursos utilizados para obtenerla (p.91). En esta indagación se presentó una similitud con los resultados visualizados en el análisis estadístico en base a la encuesta realizada a los asalariados en la empresa Fargoline S.A.; tal como definió Franco, J., Uribe, J., y Agudelo, S. (2021), si la logística internacional se cuantifica mayor serán la productividad de los agentes que la operan los contenedores asignados.

Por tal motivo, el análisis de los valores estadísticos visualizó en la tercera hipótesis específica, la incidencia entre logística internacional y la distribución en la empresa Fargoline S.A. Dando por aprobada la hipótesis de la indagación bajo el

valor de 0.803 de correlación de coeficiente de Spearman vinculado a una bilateral significancia de 0.000, indicando una correlación significativamente alta, donde se muestra una incidencia existente entre logística internacional y la distribución en la empresa Fargoline S.A. Por esa razón, es acorde a la indagación Serrano, L. (2022) con el análisis estadístico de correlación de coeficiente de Spearman bajo el valor de 0.711 vinculado a una bilateral significancia de 0.000, consiguiendo una correlación significativamente alta.

Por lo cual, se debe desarrollar cambios fructuosos al administrar las alternativas en base a la logística internacional, además de implementar un programa para el control de distribución la cual gestione soluciones en tiempo real. Se confrontó con esta indagación puesto que se consiguió valores estadísticos superiores de margen positivo de acuerdo con la aplicación del coeficiente de Spearman, por igual en la indagación se realizó una síntesis que mostró a la distribución como optima ante los controles de los contenedores existentes erradicando la obstaculización del flujo logístico continuo.

Asimismo, Giraldo, E., Giraldo, J., y Valderrama, J. (2018), afirma que: la distribución se conoce como la combinación de acciones que realiza el personal operativo para transportar las mercancías a partir de un lugar de inicio hasta un lugar final, lo que se considera como el flujo de logística continuo, es decir que, conlleva una planificación e implementación de movimientos físicos (p.92). En esta indagación se presentó una similitud con los resultados visualizados en el análisis estadístico en base a la encuesta realizada a los asalariados en la empresa Fargoline S.A.; tal como definió Giraldo, E., Giraldo, J., y Valderrama, J., la distribución aparte de la acción de distribuir como se le conoce, también toma en cuenta el control óptimo de la eficiencia de la acción, generando confianza y una atención flexible en la entrega de los contenedores, asegurando el movimiento continuo del flujo de la logística.

VI. CONCLUSIONES

En lo referente al objetivo general de determinar que existe un enlace entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline SA vemos que se visualizó una incidencia significativamente alta existente en la correlación, de acuerdo con un 72.6% entre logística internacional y operatividad, debido a que la logística internacional se desarrolla bajo acciones y procedimientos que mantengan un flujo continuo de la entrada de los contenedores. De la misma manera, se ha contrastado la hipótesis general y tenemos que la logística internacional y la operatividad se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Por ende, en el primer objetivo específico de determinar que existe un enlace entre la logística internacional y la optimización de tiempo en la empresa Fargoline SA vemos que se visualizó una incidencia significativamente moderada existente en la correlación, de acuerdo con un 63.1% entre logística internacional y optimización de tiempo, debido a que es considerable conocer la ubicación de los contenedores a tiempo real, por ende, una correcta optimización del tiempo para cada asignación según volumen y llegada favorece para mantener un flujo continuo de logística. De la misma manera, se ha contrastado la primera hipótesis específica y tenemos que la logística internacional y la optimización de tiempo se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

Por tanto, en el segundo objetivo específico de determinar que existe un enlace entre la logística internacional y la productividad en la empresa Fargoline SA vemos que se visualizó una incidencia significativamente moderada existente en la correlación, de acuerdo con un 69.8% entre logística internacional y productividad, con ello tenemos la posibilidad pronosticar la cantidad de asignaciones puede ser atendidas por operador, tomando en cuenta el tiempo límite y un estudio de las habilidades de los operadores a cargo de los contenedores. De la misma manera, se ha contrastado la segunda hipótesis específica y tenemos que la logística internacional y la productividad se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

De modo que, en el tercer objetivo específico de determinar que existe un enlace entre la logística internacional y la distribución en la empresa Fargoline SA

vemos que se visualizó una incidencia significativamente alta existente en la correlación, de acuerdo con un 80.3% entre logística internacional y distribución, lo que indica que es necesario un control eficiente de la distribución del patio de contenedores, para así aprovechar cada espacio libre al cambio de ubicación de los contenedores sin repercutir en continuos obstáculos que se presentan en tiempo real. De la misma manera, se ha contrastado la tercera hipótesis específica y tenemos que la logística internacional y la distribución se relacionan positivamente en la empresa Fargoline S.A., 2023.

VII. RECOMENDACIONES

La implementación de un sistema estructurado de los movimientos de los contenedores que vaya de acuerdo con el mapa de flujo de valor (VSM) en tiempo real de la empresa Fargoline S.A. a fin de contrarrestar los contenedores ubicados a una gran cantidad de movimientos y aumentar las asignaciones atendidas sin retrasos, y así poder proyectarse ante los inconvenientes futuros para la ubicación de un contenedor, asegurando una asignación de contenedores de manera rápida y eficaz.

De acuerdo con lo considerado por la mayoría de los encuestados, la elaboración de un modelo de optimización de tiempo, para la atención del tránsito de los contenedores por asignación, para así darle uso a todos los espacios del patio de contenedores y erradicar los tiempos de espera de los contenedores que estar por entrar y salir.

Una nueva gestión para el control de la productividad de los operativos para así contar con un patio de distribución eficiente, donde se trasladan los contenedores con facilidad y sin retribuir en la situación de contenedor ubicado a una gran cantidad de movimientos.

Se debe realizar un control continuo de la distribución de acuerdo con los contenedores en tiempo real es de gran apoyo, pero para erradicar las deficiencias de este, es importante un proceso operativo según las habilidades de los operativos a cargo, por un lado, se evitan costos extras en la implementación de un nuevo sistema de control digital, sin olvidar escoger el lugar correcto para movilizar los contenedores además del proporcionado por el sistema.

REFERENCIAS

- Abadal, E., & Guallar, J. (2020). Research on Library and Information Science in Spain: diagnosis 2020 [La investigación en Documentación en España: diagnóstico 2020]. *Profesional De La información*, 29(4). <https://doi.org/10.3145/epi.2020.jul.44>
- Aithal, A., & Aithal, P. (2020). Development and validation of survey questionnaire & experimental data—a systematical review-based statistical approach [Desarrollo y validación de cuestionarios de encuesta y datos experimentales: un enfoque estadístico basado en la revisión sistemática]. *International Journal of Management, Technology, and Social Sciences (IJMTS)*, 5(2), 233-251. <http://doi.org/10.2139/ssrn.3724105>
- Akoglu, H. (2018). User's guide to correlation coefficients [Guía de los coeficientes de correlación]. *Turkish journal of emergency medicine*, 18(3), 91-93. <https://doi.org/10.1016/j.tjem.2018.08.001>
- Aloe, A. M., & Garside, R. (2021). Editorial: Types of methods research papers in the journal [Editorial: Tipos de trabajos de investigación sobre métodos en la revista]. *Campbell Systematic Reviews*, 17(2) <https://doi.org/10.1002/cl2.1172>
- Antúnez, A., Ibáñez, S. J., & Feu, S. (2021). Analysis of the Research Methodology in Spanish Doctoral Theses on Handball. A Systematic Review. *International [Análisis de la Metodología de Investigación en las Tesis Doctorales Españolas sobre Balonmano. Una Revisión Sistemática]. Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(20), 10579. <https://doi.org/10.3390/ijerph182010579>
- Aqil, M. (2019). Analysis of Internal Control of Inventory Accounting Information System at PT. Andre Laurent [Análisis del Control Interno del Sistema de Información Contable de Inventarios en PT. Andre Laurent]. *Dinasti International Journal of Education Management And Social Science*, 1(1), 73-86. <https://doi.org/10.31933/dijemss.v1i1.38>
- Aragón, J., Aguilar, G., Velázquez, U., Jiménez, M., & Maya, A. (2019). Distribución espacial de variables hidrológicas. Implementación y evaluación de métodos de

interpolación. *Ingeniería Investigación y Tecnología*, 20(2), 0-0.
<https://doi.org/10.22201/fi.25940732e.2019.20n2.023>

Arredondo-Machicao, A. J. (2020). *La logística internacional y su competitividad en el transporte marítimo de la Agencia de Carga BSZ Logistics S.A.C - Callao 2019*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Institucional de la Universidad César Vallejo.
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/52011>

Avendaño, E., & Silva, H. (2018). Análisis de los cuellos de botella en la logística internacional de las Pymes de confecciones en Colombia. *Telos*, 20(3), 510–536. <https://doi.org/10.36390/telos203.07>

Calixto-Barrios, P. J. (2020). *Gestión de la operativa en el Buque OPDR Canarias*. [Tesis de Licenciatura, Universidad de la Laguna] Repositorio Institucional de la Universidad de la Laguna. <http://riull.ull.es/xmlui/handle/915/21667>

Cambrá, I., & Mastandrea, P. (2020). Ética En La Universidad: una experiencia formativa a partir de la serie Merlí. *Revista Colombiana De Bioética*. 15(2). 1-24.
<https://doi.org/10.18270/rcb.v15i2.2947>

Chacón, E., & Eslava, R. (2017). Aplicaciones de Software Científico para el análisis de datos en diseños mixtos de investigación. *Eco matemático*, 8(1), 106-115.
<https://doi.org/10.22463/17948231.1481>

Cheng, J., Yang, Q., & Lu, L. (2021). Study on Performance Evaluation of Service Supply Chain by Extension Method [Estudio sobre la evaluación del rendimiento de la cadena de suministro de servicios mediante el método de extensión]. *Discrete Dynamics in Nature and Society*. 2021.
<https://doi.org/10.1155/2021/1223577>

Chumacero-Chero, K. R. (2021). *Propuesta de mejora en el proceso de lavado de contenedores*. [Tesis de Licenciatura, Universidad de Piura] Repositorio Institucional de la Universidad de Piura. <https://hdl.handle.net/11042/5111>

Ciara, A., & Breadsell, J. K. (2022). The uptake of container deposit schemes: A case study in perth, western Australia [La aceptación de los sistemas de

- depósito de envases: Un estudio de caso en Perth, Australia occidental]. *Sustainability*, 14(19), 11863. <https://doi.org/10.3390/su141911863>
- Dodds, S., & Hess, A. (2021). Adapting research methodology during COVID-19: lessons for transformative service research. [Adaptación de la metodología de investigación durante COVID-19: lecciones para la investigación transformadora de servicios]. *Journal of Service Management*, 32(2), 203-217. <https://doi.org/10.1108/JOSM-05-2020-0153>
- Fabian-Arguedas, M. F. & Pajuelo-Grados, G. R. (2020). *Estrategias competitivas y la logística internacional de la empresa SAVAR Corporación Logística, Callao 2020*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Institucional de Universidad Cesar Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/74263>
- Fan, Y., Lifeng, L., Qiquan, R., Jinping, K., Mengya, X., & Jiabin, D. (2021). The characteristics of unconventional tight oil reservoir and its modification technology and productivity prediction [Características de reservorios de petróleo compactos no convencionales y sus tecnologías de modificación y de predicción de productividad]. *Earth sciences research journal*, 24(4), 507–512. <https://doi.org/10.15446/esrj.v24n4.91473>
- Fargoline (s.f). Misión, visión y servicios. <http://www.fargoline.com.pe>
- Fernández, V. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. *Espíritu emprendedor TES*, 4(3), 65-76. <https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n3.2020.207>
- Firdaus, F., Zulfadilla, Z., & Caniango, F. (2021). Research Methodology: Types in the New Perspective [Metodología de la investigación: Tipos en la nueva perspectiva]. *Manazhim*, 3(1), 1-16. <https://doi.org/10.36088/manazhim.v3i1.903>
- Flamarique, S. (2018). *Gestión de existencias en el almacén*. Marge books. https://books.google.com.pe/books?id=CDd8DwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Flamarique&hl=es&newbks=1&newbks_redir=1&sa=X&ved=2ahUKEwjanavX_bH_AhXPK7kGHWYRDW8Q6AF6BAqJEAJ

- Franco, J., Uribe, J., & Agudelo, S. (2021). Factores clave en la evaluación de la productividad: estudio de caso. *Revista CEA*, 7(15). <https://doi.org/10.22430/24223182.1800>
- Galván-Talledo, L. M. (2020). *Sistema de gestión en control de seguridad de las fincas productoras de banano orgánico de la región Piura para minimizar la contaminación de narcotráfico* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Piura] Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Piura. <http://repositorio.unp.edu.pe/handle/20.500.12676/2533>
- García-Navarro, S. F. (2019). *Gestión De La Seguridad Durante La Perforación De Pozos En El Norte Del Perú*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional de Piura] Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Piura. <http://repositorio.unp.edu.pe/handle/UNP/2093>
- Giraldo, E., Giraldo, J., & Valderrama, J. (2018). Modelo de simulación de un sistema logístico de distribución como plataforma virtual para el aprendizaje basado en problemas. *Información tecnológica*, 29(6), 185-198. <http://doi.org/10.4067/S0718-07642018000600185>
- Granillo, R., García, O., & Marmolejo, I. (2020). Gestión logística en almacén con análisis ABC. *Ingenio y Conciencia Boletín Científico de la Escuela Superior Ciudad Sahagún*, 7(14), 39-46. <https://doi.org/10.29057/escs.v7i14.5642>
- Gutiérrez, L. & Guerrero, C. (2020). Extensión de la arquitectura Docker para el despliegue automático de contenedores. *Ingeniare*, (29), 11-26 <https://doi.org/10.18041/1909-2458/ingeniare.29.7432>
- Hernández, C., & Escobar, N. (2019). Introducción a los tipos de muestreo. *Alerta, Revista científica del Instituto Nacional de Salud*, 2(1), 75-79. <https://doi.org/10.5377/alerta.v2i1.7535>
- Hetenyi, G., Lengyel, A., & Szilasi, M. (2019). Quantitative analysis of qualitative data: Using voyant tools to investigate the sales-marketing interface [Análisis cuantitativo de datos cualitativos: Utilización de herramientas voyant para

investigar la interfaz entre ventas y marketing]. *Journal of Industrial Engineering and Management (JIEM)*, 12(3), 393-404. <http://doi.org/10.3926/jiem.2929>

Ikart, E. (2019). Survey questionnaire survey pretesting method: An evaluation of survey questionnaire via expert reviews technique [Método de evaluación previa de cuestionarios de encuesta: Una evaluación del cuestionario de encuesta mediante la técnica de revisión por expertos]. *Asian Journal of Social Science Studies*, 4(2), 1. <https://doi.org/10.20849/ajsss.v4i2.565>

INEI. (s.f.). Nota de Prensa. Lima: INEI. <https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/produccion-nacional-crecio-228-en-mayo-del-presente-ano-13796/>

Lariviere, B., & Kandampully, J. (2019). Moving forward and making an impact in service research: from research priorities to research methodologies [Avanzar e incidir en la investigación sobre servicios: de las prioridades a las metodologías de investigación]. *Journal of Service Management*, 30(5), 521-523. <https://doi.org/10.1108/JOSM-10-2019-414>

Leatherdale, S. (2019). Natural experiment methodology for research: a review of how different methods can support real-world research [Metodología de experimentos naturales para la investigación: una revisión de cómo los diferentes métodos pueden apoyar la investigación en el mundo real]. *International Journal of Social Research Methodology*, 22(1), 19–35. <https://doi.org/10.1080/13645579.2018.1488449>

Loo-Vilchez, D., & Mariátegui-Villafani, R. L. (2020). *Digitalización del proceso aduanero y su relación con la operatividad aduanera del puerto del Callao durante el periodo 2016-2020*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Peruana De Ciencias Aplicadas] Repositorio Institucional De La Universidad Peruana De Ciencias Aplicadas. <http://doi.org/10.19083/tesis/653491>

López, A., Medina, S., Gonzalez, A., Mendoza, I., & Gil, M. (2020). Assessment of a container terminal expansion using simulation [Evaluación de expansión de una terminal de contenedores usando simulación]. *Dyna*, 87(214), 129-138. <https://doi.org/10.15446/dyna.v87n214.82822>

- Lund, M. (2021). New methodology to no avail?: A review of the European Commission's case practice regarding the net avoided cost methodology following the 2012 SGEI package [¿Nueva metodología en vano? Una revisión de la práctica de la Comisión europea en relación con la metodología de costes netos evitados tras el paquete de SIEG de 2012]. *European State Aid Law Quarterly: ESTAL*, 20(2), 229-239. <https://doi.org/10.21552/estal/2021/2/6>
- Ma, M., Zhao, W., Fan, H., & Gong, Y. (2022). Collaborative Optimization of Yard Crane Deployment and Inbound Truck Arrivals with Vessel-Dependent Time Windows [Optimización colaborativa del despliegue de grúas de patio y la llegada de camiones con ventanas de tiempo dependientes del buque]. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(11), 1650. <https://doi.org/10.3390/jmse10111650>
- Mancheno, M., Villalba, R., Gamboa, J., & Mancheno, J. (2018). Logística Comercial. Revisión Literaria. *Polo del Conocimiento*, 3(10), 465-483. <http://doi.org/10.23857/pc.v3i10.785>
- Marang, P., Browne, J. P., Thomas, E. J., & Franklin, B. D. (2023). Grand rounds in methodology: A new series to contribute to continuous improvement of methodology and scientific rigour in quality and safety [Grandes Rondas en Metodología: una nueva serie para contribuir a la mejora continua de la metodología y el rigor científico en calidad y seguridad]. *BMJ Quality & Safety*, 32(1), 13-16. <https://doi.org/10.1136/bmjqs-2022-015225>
- Martner, C. (2020). Globalización, conectividad interespacial y articulación territorial de los puertos mexicanos. *EURE (Santiago)*, 46(139), 233-257. <http://doi.org/10.4067/S0250-71612020000300233>
- Mishra, P., Pandey, C. M., Singh, U., Gupta, A., Sahu, C., & Keshri, A. (2019). Descriptive statistics and normality tests for statistical data [Estadística descriptiva y pruebas de normalidad de los datos estadísticos]. *Annals of cardiac anaesthesia*, 22(1), 67. http://doi.org/10.4103/aca.ACA_157_18
- Molina-Sanchez, R., Campos, Á., De Alfonso, M., Francisco J de, I. S., Rodríguez-Rubio, P., Pérez-Rubio, S., Camarero-Orive, A., & Álvarez-Fanjul, E. (2020).

- Assessing Operability on Berthed Ships. Common Approaches, Present and Future Lines [Evaluación de la operatividad en buques atracados. Enfoques comunes, líneas presentes y futuras]. *Journal of Marine Science and Engineering*, 8(4), 255. <https://doi.org/10.3390/jmse8040255>
- Mucha, L., Chamorro, R., Oseda, M., & Alania, R. (2021). Evaluación de procedimientos empleados para determinar la población y muestra en trabajos de investigación de posgrado. *Desafíos*, 12(1), e253-e253. <https://doi.org/10.37711/desafios.2021.12.1.253>
- Newton, A. (2021). Lord Carter's report into NHS ambulance service efficiency; will its findings make a difference and stimulate the service to escape “the mediocrity trap?” [Informe de Lord Carter sobre la eficiencia del servicio de ambulancias del SNS; ¿sus conclusiones marcarán la diferencia y estimularán al servicio a escapar de "la trampa de la mediocridad"?]. *International Journal of Emergency Services*, 10(1), 77-92. <https://doi.org/10.1108/IJES-08-2019-0045>
- Okasha, S., & Thébault, K. (2020). Is there a Bayesian justification of hypothetico-deductive inference? [¿Existe una justificación bayesiana de la inferencia hipotético-deductiva?]. *Noûs*, 54(4), 774-794. <https://doi.org/10.1111/nous.12277>
- Petranović, T., Mikulić, A., Katalinić, M., Maro Ćorak, & Parunov, J. (2021). Method for Prediction of Extreme Wave Loads Based on Ship Operability Analysis Using Hindcast Wave Database [Método de predicción de cargas de oleaje extremas basado en el análisis de operatividad de buques utilizando la base de datos de oleaje Hindcast]. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(9), 1002. <https://doi.org/10.3390/jmse9091002>
- Ren, H., & Dong, Z. (2018). Modeling traffic flow on a comprehensive network with competition and cooperation between urban logistic alliances [Modelización del flujo de tráfico en una red global con competencia y cooperación entre alianzas logísticas urbanas]. *Modern Physics Letters B*, 32(33). <https://doi.org/10.1142/S021798491850402X>

- Riitho, V. K. (2018). The Influence of service quality on customer satisfaction: a study of container shipping lines in Kenya from a freight forwarder perspective. [Influencia de la calidad del servicio en la satisfacción del cliente: estudio de las compañías de transporte marítimo de contenedores en Kenia desde la perspectiva de un transitario]. [Tesis de Licenciatura, Universidad de Strathmore] Repositorio Institucional Universidad de Strathmore. <http://hdl.handle.net/11071/6083>
- Rodríguez, T., Sarabia, D., & De Prada, C. (2018). Optimización en tiempo real utilizando la metodología de adaptación de modificadores. *Revista Iberoamericana de Automática e Informática industrial*, 15(2), 133-144. <https://doi.org/10.4995/riai.2017.8846>
- Ruíz, M., Veloza, S., & Fuentes, E. (2021). Desarrollo de un plan de logística interna para la distribución y almacenamiento de mercancía en la bodega de technology world group s.a.s. *Revista de Ingeniería Matemáticas y Ciencias de la Información*, 8(16), 43–53. <https://doi.org/10.21017/rimci.2021.v8.n16.a101>
- Serrano-López, L. (2022). Gestor avanzado de soluciones basadas en contenedores. [Tesis de Licenciatura, Universitat Politècnica de València] Repositorio Institucional Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/185945>
- Shi, Y., Wang, D. & Zhang, Z. (2022). Categorical Evaluation of Scientific Research Efficiency in Chinese Universities: Basic and Applied Research [Evaluación Categórica de la Eficiencia de la Investigación Científica en las Universidades Chinas: Investigación básica y aplicada]. *Sustainability*, 14(8), 4402. <https://doi.org/10.3390/su14084402>
- Siedlecki, S. (2020). Understanding descriptive research designs and methods [Comprender los diseños y métodos de investigación descriptiva]. *Clinical Nurse Specialist*, 34(1), 8-12. <https://doi.org/10.1097/NUR.000000000000493>
- Song, W., Liu, D., & Rong, W. (2022). Optimization of passenger-like container train running plan considering empty container dispatch [Optimización del plan de circulación de trenes de contenedores de pasajeros teniendo en cuenta la

- expedición de contenedores vacíos]. *Sustainability*, 14(8), 4697. <https://doi.org/10.3390/su14084697>
- Stockemer, D., Stockemer, G., & Glaeser. (2019). Quantitative methods for the social sciences [Métodos cuantitativos para ciencias sociales]. *Springer International Publishing*, 50, p. 185). <https://doi.org/10.1007/978-3-319-99118-4>
- Sung, C., Hong, S., & Choi, Y. (2020). Design and Simulation of a New Intermodal Automated Container Transport System (ACTS) Considering Different Operation Scenarios of Container Terminals [Diseño y simulación de un nuevo sistema intermodal de transporte automatizado de contenedores (ACTS) teniendo en cuenta diferentes escenarios de funcionamiento de las terminales de contenedores]. *Journal of Marine Science and Engineering*, 8(4), 233. <https://doi.org/10.3390/jmse8040233>
- Sürücü, L., & Maslakçı, A. (2020). Validity and reliability in quantitative research [Validez y fiabilidad en la investigación cuantitativa]. *Business & Management Studies: An International Journal*, 8(3), 2694-2726. <https://doi.org/10.15295/bmij.v8i3.1540>
- Taherdoost, H. (2019). What is the best response scale for survey and questionnaire design; review of different lengths of rating scale/attitude scale/Likert scale [Cuál es la mejor escala de respuesta para el diseño de encuestas y cuestionarios; revisión de diferentes longitudes de escala de valoración/escala de actitud/escala de Likert]. *International Journal of Academic Research in Management*, 1-10. <https://ssrn.com/abstract=3588604>
- Tintín, V., Caiza, J. & Caicedo, F. (2018). Arquitectura de redes de información. Principios y conceptos. *Dominio de las Ciencias*, 4(2), 103-122. <https://doi.org/10.23857/dc.v4i2.780>
- Valderrama, M., Arias, M., & Gómez, M. (2023). Uso del valor razonable en la medición posterior de activos fijos bajo las NIIF. Revisión sistemática de la literatura. *Contaduría Universidad de Antioquia*, 82, 173–203. <https://doi.org/10.17533/udea.rc.n82a08>

- Vega, L. & Pérez, M. (2022). Gestión integrada de riesgos de la seguridad de las cadenas de suministros con enfoque al servicio al cliente. *Ingeniería y Competitividad*, 24(02). 1-14. <https://doi.org/10.25100/iyc.v0i00.11197>
- Ventura, V. (2023). Revisar la propia metodología para repensar el lugar de las fuentes digitales: un camino de apertura ante la cerrazón del campo. *Empiria Revista de metodología de ciencias sociales*, 57, 15–36. <https://doi.org/10.5944/empiria.57.2023.36428>
- Vidima, N., Tenga, R., & Yingwana, N. (2022). Reflections on the use of FPAR as a research methodology for sex worker (and key populations) research [Reflexiones sobre el uso del FPAR como metodología de investigación para trabajadores del sexo (y poblaciones clave)]. *Global Public Health*, 17(10), 2604-2616. <https://doi.org/10.1080/17441692.2022.2110915>
- Villacres, F., & Ortega, E. (2019). Planeación y dimensionamiento de redes eléctricas de distribución soterrada mediante un método metaheurístico. *Ingeniería y ciencia*, 15(30), 141-166. <https://doi.org/10.17230/ingciencia.15.30.7>
- Yusup, M., Naufal, R. S., & Hardini, M. (2018). Management of utilizing data analysis and hypothesis testing in improving the quality of research reports [Gestión de la utilización del análisis de datos y la comprobación de hipótesis para mejorar la calidad de los informes de investigación]. *Aptisi Transactions on Management (ATM)*, 2(2), 159-167. <https://doi.org/10.33050/atm.v2i2.789>
- Zamora, A., & González, J. (2019). Factores clave de la cadena logística del comercio exterior de un puerto mexicano: análisis a través de redes neuronales artificiales. *Contaduría y administración*, 64(2), 0-0. <https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2018.1494>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de Operacionalización de la variable 1: Logística Internacional

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DEMEDICIÓN
Logística Internacional	Son acciones agrupadas, con la finalidad de realizar las acciones de almacenamiento y las operaciones de transporte de contenedores fluidas para finalizar un servicio de manera óptima (Avendaño & Silva, 2018).	El estudio, para la variable 1: Logística Internacional realizó mediante la siguiente dimensión (operaciones de transporte) la encuesta como técnica, y el cuestionario como instrumento.	Operaciones de transporte	Área Disponible	Escala de Likert Totalmente en desacuerdo = 1 En desacuerdo = 2 Indiferente = 3 De acuerdo = 4 Totalmente de acuerdo = 5
				Sistema de manejo de contenedor	
				Disponibilidad de inversión	
			Almacenamiento	Maniobra de mercadería	
				Control Interno	
				Zonas Externas	

Anexo 2. Matriz de Operacionalización de la variable 2: Operatividad

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Operatividad	Es conocida como la capacidad de lograr realizar una tarea en función a la productividad de los elementos manteniendo una optimización del tiempo y la distribución (Molina et al., 2020).	El estudio, para la variable 2: Operatividad realizó mediante las siguientes dimensiones (optimización de tiempo, productividad y distribución) la encuesta como técnica, y el cuestionario como instrumento.	Optimización de tiempo	Eficiencia	Escala de Likert Totalmente en desacuerdo = 1 En desacuerdo = 2 Indiferente = 3 De acuerdo = 4 Totalmente de acuerdo = 5
				Rapidez de entrega	
				Línea de pre-despacho	
			Productividad	Competencia	
				Gestión de contenedores	
				Recursos	
			Distribución	Cantidad de salidas de contenedor	
				Planificación	
				Implementación de movimientos	
	Flujo de logística				

Anexo 3. Matriz de Consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES/ INDICADORES	MÉTODOS/TÉCNICAS
<p>PROBLEMA GENERAL</p> <p>¿Cómo la logística internacional se relaciona con la operatividad de la empresa Fargoline S.A., 2023?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Determinar si existe relación entre la logística internacional y la operatividad en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL</p> <p>La logística internacional y la operatividad se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>	<p>VARIABLE 1:</p> <p>La Logística internacional</p>	<p><u>DIMENSIÓN N°1</u> <u>Operaciones de transporte:</u></p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Área disponible ✓ Sistema de manejo de contenedor ✓ Disponibilidad de inversión <p><u>DIMENSIÓN N°2</u> <u>Almacenamiento:</u></p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Maniobra de mercadería ✓ Control interno ✓ Zonas internas 	<p><u>METODOLOGÍA:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Enfoque cuantitativo • Por su finalidad es aplicada • Por su alcance es correlacional <p><u>DISEÑO:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • No experimental • Tipo transversal

<p>PROBLEMA ESPECÍFICO 1</p> <p>¿Cuál es la relación de la logística internacional con la optimización del tiempo de la empresa Fargoline S.A., 2023?</p>	<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 1</p> <p>Determinar si existe relación entre la logística internacional y la optimización del tiempo en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>	<p>HIPÓTESIS ESPECÍFICA 1</p> <p>La logística internacional y la optimización del tiempo se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>	<p>VARIABLE 2:</p> <p>La operatividad de la empresa Fargoline</p>	<p><u>DIMENSIÓN N°1:</u> <u>Optimización de tiempo:</u></p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Eficiencia ✓ Competencia ✓ Rapidez de entrega ✓ línea de predespacho 	<p><u>POBLACION:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 50 trabajadores de la empresa Fargoline SA <p><u>MUESTRA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 50 trabajadores de la empresa Fargoline SA seleccionados aleatoriamente
<p>PROBLEMA ESPECÍFICO 2</p> <p>¿Cuál es la relación de la logística internacional con la productividad de la empresa Fargoline S.A., 2023?</p>	<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 2</p> <p>Determinar si existe relación entre la logística internacional y la productividad en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>	<p>HIPÓTESIS ESPECÍFICA 2</p> <p>La logística internacional y la productividad se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>		<p><u>DIMENSIÓN N°2</u> <u>Productividad:</u></p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Recursos ✓ Gestión de contenedores 	<p><u>TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Encuestas

<p>PROBLEMA ESPECÍFICO 3</p> <p>¿Cuál es la relación de la logística internacional con la distribución de la empresa Fargoline S.A., 2023?</p>	<p>OBJETIVO ESPECÍFICO 3</p> <p>Determinar si existe una relación entre la logística internacional y la distribución en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>	<p>HIPÓTESIS ESPECÍFICA 3</p> <p>La logística internacional y la distribución se relacionan significativamente en la empresa Fargoline S.A., 2023</p>		<p>✓ Cantidad de salidas de contenedor</p> <p><u>DIMENSIÓN N°3</u></p> <p><u>Distribución:</u></p> <p>Indicadores:</p> <p>✓ Planificación</p> <p>✓ Implementación de movimientos</p> <p>✓ Flujo de logística</p>	
---	--	--	--	---	--

Anexo 4. Instrumento de recolección de datos

Encuesta sobre la logística internacional y operatividad

VARIABLE 1: LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Logística Internacional se define como acciones agrupadas, con la finalidad de realizar las acciones de almacenamiento, distribución y mantener las operaciones de transporte de contenedores fluidas para finalizar un servicio de manera óptima

A) Operaciones de transporte

Se entiende por “operaciones de transporte” a una serie de sistemas para el control de contenedores asignados en el patio de distribución de Fargoline SA, los cuales dependen de condiciones tales como: el área disponible donde será localizado, la cantidad de contenedores a manejar y la disposición de una inversión en para la operación de la terminal.

De los siguientes aspectos mencionados, indique la opción que en su opinión, represente mejor la realidad de su empresa, tomando en consideración la escala de valoración:

1. Totalmente en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. Indiferente
4. De acuerdo
5. Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4	5
1. Las operaciones de transportes que brinda la empresa se manejan de manera óptima					
2. Las interacciones entre los operativos y supervisores abarcan de manera eficiente la situación que se presenta en el patio de contenedores					
3. Las operaciones que brinda la empresa son suficientes para lograr terminar cada asignación en el tiempo esperado					
4. Es importante planificar un nuevo orden para el patio de los contenedores					
5. Es importante el cumplimiento de entrega de un contenedor en el tiempo estimado					
6. El sistema de software Fenix brindado por la empresa es adecuado para una correcta atención de los contenedores					

B) Almacenamiento

Se entiende por “almacenamiento” a la maniobra de mercaderías de manera temporal dentro del patio de Fargoline SA, lo que muestra un determinado control interno de las zonas externas de la terminal, permitiendo la descarga de los contenedores con fluidez en el espacio localizado.

De los siguientes aspectos mencionados, indique la opción que en su opinión, represente mejor la realidad de su empresa, tomando en consideración la escala de valoración:

1. Totalmente en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. Indiferente
4. De acuerdo
5. Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4	5
7. El manejo de la demanda de entrada y entrega de contenedores cumple con los objetivos trazados de la empresa					
8. Los retrasos para la entrada de contenedores es por la congestión en la balanza de entrada					
9. Los contenedores son ubicados de manera eficiente					
10. La entrega de contenedores se realiza según el plazo informado al cliente					
11. La frecuencia de la situación de “contenedor enterrado” es alta					
12. El cambio de ubicación se informa correctamente					

PARTE II: OPERATIVIDAD

Se menciona que operatividad es conocida como la capacidad de lograr realizar una tarea en función a la productividad de los elementos manteniendo una optimización del tiempo y distribución.

A) Optimización de tiempo

Se entiende por “**optimización de tiempo**” al resultado que permite ofrecer tiempos de entrega más eficientes y competitivos. Esto es importante porque mayor número sea la cantidad de contenedores atendidos más se valora la rapidez en las entregas para disponerlos en la línea de pre-despacho.

De los siguientes aspectos mencionados, indique la opción que en su opinión, represente mejor la realidad de su empresa, tomando en consideración la escala de valoración:

1. Totalmente en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. Indiferente
4. De acuerdo
5. Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4	5
1. El tiempo para la entrega de contenedores es la correcta					
2. El tiempo de cada asignación de contenedor debe ser dada por complejidad					
3. La entrega de contenedores debe realizarse por volumen de carga					
4. Se debe adecuar cantidad de contenedores atendidos a la vez					

B) Productividad

Se entiende por “**productividad**”, a la medición del nivel de la cantidad de salidas de contenedor obtenidas por una gestión de contenedores y los sistemas de recursos utilizados para obtenerla

De los siguientes aspectos referentes a las relaciones con los proveedores, indique la opción que en su opinión, represente mejor la realidad de su empresa, tomando en consideración la escala de valoración:

1. Totalmente en desacuerdo

- 2. En desacuerdo
- 3. Indiferente
- 4. De acuerdo
- 5. Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4	5
5. Para asignar la atención de un contenedor debe haber un proceso					
6. Es importante la calidad del servicio logístico integral					
7. Se debería realizar un control posterior de los servicios brindados					
8. Es importante un nuevo proceso de control de contenedores					

C) Distribución

Se entiende por “**distribución**”, a la combinación de acciones que realiza el personal operativo para transportar los contenedores, es decir que, conlleva una planificación e implementación de movimientos físicos, para lograr un flujo logístico continuo

De los siguientes aspectos referentes a las relaciones con los proveedores, indique la opción que en su opinión, represente mejor la realidad de su empresa, tomando en consideración la escala de valoración:

- 1. Totalmente en desacuerdo
- 2. En desacuerdo
- 3. Indiferente
- 4. De acuerdo
- 5. Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4	5
9. Utilizar tecnología avanzada para elegir la ubicación correcta para el contenedor					
10. La atención de la carga desde el permiso de ingreso hasta que se encuentra en el patio de distribución demora en un tiempo óptimo					
11. Se debería optimizar los tiempos en relación a la entrega de contenedores					
12. Se debe cumplir con la entrega del contenedor en el tiempo estimado					

Anexo 5. Autorización de la Organización



ANEXO 3 DIRECTIVA DE INVESTIGACIÓN N° 002-2022-VI-UCV AUTORIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN PARA PUBLICAR SU IDENTIDAD EN LOS RESULTADOS DE LAS INVESTIGACIONES

Datos Generales

Nombre de la Organización:	RUC:
FARGOLINE S.A	20101520898
Nombre del Titular o Representante legal: Fua Martín Mardini Guzmán	
Nombres y Apellidos Fuad Martín Mardini Guzmán	DNI: 09854699

Consentimiento:

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º, literal "F" del Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo (*), autorizo [], no autorizo [] publicar LA IDENTIDAD DE LA ORGANIZACIÓN, en la cual se lleva a cabo la investigación:

Nombre del Trabajo de Investigación	
“Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A., 2023”	
Nombre del Programa Académico: NEGOCIOS INTERNACIONALES	
Autor: Nombres y Apellidos López Sangama, Wendy Paulina Reyes Pacheco, Marco Antonio	DNI: 71503214 44544683

En caso de autorizarse, soy consciente que la investigación será alojada en el Repositorio Institucional de la UCV, la misma que será de acceso abierto para los usuarios y podrá ser referenciada en futuras investigaciones, dejando en claro que los derechos de propiedad intelectual corresponden exclusivamente al autor (a) del estudio.

Callao, 28 de abril del 2023:




FUAD MARTÍN MARDINI GUZMÁN
DNI: 09854699
SUB GERENTE DE OPERACIONES

Firma y sello: _____

Representante legal de la Institución

(*) Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo-Artículo 7º, literal "F" Para difundir o publicar los resultados de un trabajo de investigación es necesario mantener bajo anonimato el nombre de la institución donde se llevó a cabo el estudio, salvo el caso en que haya un acuerdo formal con el gerente o director de la organización, para que se difunda la identidad de la institución. Por ello, tanto en los proyectos de investigación como en los informes o tesis, no se deberá incluir la denominación de la organización, pero sí será necesario describir sus características.

Anexo 6. Validación del instrumento por los expertos

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ANEXO N°4: Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A.". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.


1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	JUDITH MARITA SOPLIN ROJAS
Grado profesional:	Maestría (X) Doctor ()
Área de formación académica:	Ciencias Sociales () Ciencias empresariales () Negocios Internacionales (X)
Áreas de experiencia profesional:	Comercio exterior (X) Comercio internacional () Negocios Internacionales (X) Logística internacional y aduanas (X)
Institución donde labora:	Universidad Cesar Vallejo
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () De 5 a 10 años (X) De 10 a más años ()
Experiencia en investigación	2 a 4 años (X) De 5 a 10 años () De 10 a más años ()
Publicación de artículos científicos	1 a 4 artículos (X) De 5 a 10 artículos () De 10 a más artículos ()

2. Propósito de la evaluación:
Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A.
Autores:	López Sangama Wendy Paulina Reyes Pacheco Marco Antonio
Procedencia:	Universidad Cesar Vallejo
Administración:	
Tiempo de aplicación:	2 meses
Ámbito de aplicación:	Trabajadores de la empresa FARGOLINE S. A
Significación:	Encuesta

 INVESTIGA UCV

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

4. Soporte teórico

CATEGORIA	DEFINICIÓN	SUBCATEGORIA	DEFINICIÓN	INDICADORES	DEFINICIÓN
Logística Internacional	Conjunto de acciones agrupadas, con la finalidad de realizar las acciones de almacenamiento y las operaciones de transporte de contenedores fluidos para finalizar un servicio de manera óptima (Cardenas & Guerra, 2018).	Operaciones de Transporte	Serie de sistemas para el control de contenedores asignados en el patio de distribución, los cuales dependen de condiciones tales como: el área disponible donde será localizado, la cantidad de contenedores a manejar y la disposición de una inversión en para la operación de la terminal (García et al., 2021).	Área disponible	Lugar libre donde se depositan los contenedores en el almacén, es necesario tener el conocimiento de la rotación de los contenedores (Ortiz et al., 2020).
				Sistema de manejo de contenedor	Manipulación de contenedores en un almacén, donde puede ser de tipo manual o automática totalmente o mixta, de los cuales requieren programas informáticos a utilizar (Martín, 2020).
		Almacenamiento	Maniobra de suministros o mercaderías de manera temporal, lo que muestra un determinado control interno para prevenir el deterioro de los mismos y reducir las zonas de concentración del espacio, conocidas como zonas externas de la terminal, permitiendo la descarga de los contenedores con fluidez en el espacio localizado (Calzado, 2020).	Disponibilidad de inversión	Fondos disponibles para usarlos ante emergencias o imprevistos, donde se tiene en cuenta la inversión de manera inmediata sin obstaculizar los objetivos (Arriaga et al., 2019).
				Maniobra de mercadería	Proceso estructural del manejo de las mercancías, combinando el uso del equipamiento de transporte y la mano de obra del personal operativo, sin embargo, no solo consta de movilizar las mercancías en el espacio, sino más bien a la descarga, manipulación, almacenaje, transporte, sin olvidar el espacio y tiempo adecuado (Macías et al., 2020).
Operatividad	Capacidad de lograr realizar una tarea en función a la productividad de los elementos manteniendo una optimización del tiempo y distribución (Ortiz, 2018).	Optimización de tiempo	Permite ofrecer tiempos de entrega más eficientes y competitivos. Esto es importante porque mayor sea la competencia más se valora la rapidez en las entregas para disponerlos en la línea de pre-despacho (Rodríguez et al., 2020).	Control interno	Combinación de procesos automatizados que se generan por la coincidencia de diferentes órdenes reportadas por diversas áreas de control (Nugroho, 2019).
				Zonas Externas	Lugar o espacio donde transitan mercancías que se quedan en depósito hasta conseguir el levante de las mercancías, estas zonas de almacenamiento son para apilar desde el suelo dejando un camino para manejar con facilidad de posición (Acosta et al., 2020).
				Eficiencia	Capacidad de lograr los objetivos y metas fijados anteriormente, en un tiempo y recursos mínimos posible, lo que determina como optima utilización de los recursos a disposición (Rojas et al., 2018).
				Rapidez de entrega	Es la exigencia o demanda de los clientes para satisfacer su experiencia con el servicio a brindado (Cervantes et al., 2020).

			2020)	Línea de pre-despacho	Proceso de término de una etapa de productividad optimizada para un periodo determinado antes del paso final considerando límites técnicos y verificar los contenedores (Martínez et al., 2017).		
				Competencia	Proceso que sigue una estructura y sinergia que se mantiene buscando como realizar la optimización de las estrategias, la cadena de suministros, la tecnología y los recursos a usar (Munguía et al., 2018).		
				Recursos	Conjunto de servicios y documentos que no forman parte de la producción pero son necesarios para la administración continua de la empresa (Canaicchio, 2020).		
				Gestión de contenedores	Programa que se usa para el manejo de las asignaciones vinculadas con administrar los contenedores y los componentes que facilitan la localización en escala, duplicar y actualizar las órdenes (López & Alarcón, 2020).		
				Cantidad de salidas de contenedor	Acción que emite el operador logístico por el sistema, en el momento que una gran cantidad de contenedores cuenta con los pagos cancelados, por lo que se da pase al despacho, ordenando la salida bajo una selección estratégica priorizada por el sistema de identificación (Flamarique, 2018).		
				Distribución	Combinación de acciones que realiza el personal operativo para transportar las mercancías desde un punto de origen hasta uno de destino, lo que se considera como el flujo de logística continuo, es decir que, conlleva una planificación e implementación de movimientos físicos (Giraldo et al., 2018).	Planificación	Acción de decidir el tipo de distribución, el canal o el sistema más óptimo y adecuado para la empresa (Vilacres & Ortega, 2019).
					Implementación de movimientos	Ejecución de la estrategia de distribución más óptima para llegar al destino final. (Aragón et al., 2019).	
					Flujo de logística	Actividades que conllevan a realizar el servicio a brindar al cliente final, para un correcto funcionamiento de la cadena de suministro de la empresa (Amaro et al., 2019).	

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario "Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A." en el año 2023 de acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Categorías del Instrumento: Logística Internacional y operatividad

Primera categoría: Logística Internacional

Dimensiones del Instrumento: Operaciones de Transporte y Almacenamiento

Primera dimensión: Operaciones de transporte

- Objetivos de la Dimensión: Describir el área disponible, el sistema de manejo de contenedor y la disponibilidad de inversión de la logística internacional y su incidencia en la operatividad desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Área disponible	Es importante planificar un nuevo orden para el patio de los contenedores	4	4	4	
	Las interacciones entre los operativos y supervisores abarcan de manera eficiente la situación que se presenta en el patio de contenedores	4	4	4	
Sistema de manejo de contenedor	Las operaciones de transportes que brinda la empresa se manejan de manera óptima	4	4	4	
	Las operaciones que brinda la empresa son suficientes para lograr terminar cada asignación en el tiempo esperado	4	4	4	
	Es importante el cumplimiento de entrega de un contenedor en el tiempo estimado	4	4	4	
Disponibilidad de inversión	El sistema de software Fenix brindado por la empresa es adecuado para una correcta atención de los contenedores	4	4	4	

Segunda dimensión: Almacenamiento

- Objetivos de la Dimensión: Describir la maniobra de mercadería, el control interno y las zonas externas de la logística internacional y su incidencia en la operatividad desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Maniobra de mercadería	Los retrasos para la entrada de contenedores es por la congestión en la balanza de entrada	4	4	4	
	La frecuencia de la situación de 'contenedor enterrado' es alta	4	4	4	

Control interno	La entrega de contenedores se realiza según el plazo informado al cliente	4	4	4	
	El manejo de la demanda de entrada y entrega de contenedores cumple con los objetivos trazados de la empresa	4	4	4	
Zonas Externas	Los contenedores son ubicados de manera eficiente	4	4	4	
	El cambio de ubicación se informa correctamente	4	4	4	

Segunda categoría: Operatividad

Dimensiones del Instrumento: Optimización de tiempo, productividad y distribución

Primera dimensión: Optimización de tiempo

- Objetivos de la Dimensión: Describir la eficiencia, la rapidez de entrega, la línea de pre-despacho y la competencia de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Eficiencia	Se debe adecuar cantidad de contenedores atendidos a la vez	4	4	4	
Rapidez de entrega	El tiempo para la entrega de contenedores es la correcta	4	4	4	
Línea de pre-despacho	La entrega de contenedores debe realizarse por volumen de carga	4	4	4	
Competencia	El tiempo de cada asignación de contenedor debe ser dada por complejidad	4	4	4	

Segunda dimensión: Productividad

- Objetivos de la Dimensión: Describir los recursos, la gestión de contenedores y la cantidad de salidas de contenedor de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Recursos	Es importante la calidad del servicio logístico integral	4	4	4	
	Se debería realizar un control posterior de los servicios	4	4	4	

Gestión de contenedores	brindados				
	Es importante un nuevo proceso de control de contenedores	4	4	4	
Cantidad de salidas de contenedor	Para asignar la atención de un contenedor debe haber un proceso	4	4	4	

Tercera dimensión: Distribución

- Objetivos de la Dimensión: Describir la planificación, la implementación de movimientos y el flujo de logística de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Planificación	La atención de la carga desde el permiso de ingreso hasta que se encuentra en el patio de distribución demora en un tiempo óptimo	4	4	4	
	Se debe cumplir con la entrega del contenedor en el tiempo estimado	4	4	4	
Implementación de movimientos	Utilizar tecnología avanzada para elegir la ubicación correcta para el contenedor	4	4	4	
Flujo de logística	Se debería optimizar los tiempos en relación a la entrega de contenedores	4	4	4	

Firma del evaluador
 Mg. Soplín Rojas, Judith Marita
 DNI 73177977

ANEXO N°4: Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento **Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A.**. La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente, aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Ferrer Tarazona, Royer Santille.		
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor (X)	
Área de formación académica:	Ciencias Sociales ()	Ciencias empresariales (X)	
	Negocios Internacionales ()		
Áreas de experiencia profesional:	Comercio exterior ()	Comercio internacional ()	
	Negocios Internacionales () Logística internacional y aduanas ()		
Institución donde labora:	Universidad Cesar Vallejo		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (X)	De 5 a 10 años ()	De 10 a más años ()
Experiencia en Investigación	2 a 4 años ()	De 5 a 10 años ()	De 10 a más años (X)
Publicación de artículos científicos	2 a 4 artículos (X)	De 5 a 10 artículos ()	De 10 a más artículos()

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A.
Autores:	López Sangama Wendy Paulina Reyes Pacheco Marco Antonio
Procedencia:	Universidad Cesar Vallejo
Administración:	
Tiempo de aplicación:	2 meses
Ámbito de aplicación:	Trabajadores de la empresa FARGOLINE S. A
Significación:	Encuesta

4. Soporte técnico

CATEGORÍA	DEFINICIÓN	SUBCATEGORÍA	DEFINICIÓN	INDICADORES	DEFINICIÓN
Logística Internacional	Conjunto de acciones agrupadas, con la finalidad de realizar las acciones de almacenamiento y las operaciones de transporte de contenedores fluidos para finalizar un servicio de manera óptima. (Cardenas & Guerra, 2018).	Operaciones de Transporte	Serie de sistemas para el control de contenedores asignados en el patio de distribución, los cuales dependen de condiciones tales como: el área disponible donde será localizado, la cantidad de contenedores a manejar y la disposición de una inversión en para la operación de la terminal (García et al., 2021).	Área disponible Sistema de manejo de contenedor Disponibilidad de inversión	Lugar libre donde se depositan los contenedores en el almacén, es necesario tener el conocimiento de la rotación de los contenedores (Grosco et al., 2020). Manipulación de contenedores en un almacén, donde puede ser de tipo manual o automática totalmente o mixta, de los cuales requieren programas informáticos a utilizar (Martínez, 2020) Fondos disponibles para usarlos ante emergencias o imprevistos, donde se tiene en cuenta la inversión de manera inmediata sin obstaculizar los objetivos (Amaga et al., 2019).
		Almacenamiento	Maniobra de suministros o mercaderías de manera temporal, lo que muestra un determinado control interno para prevenir el deterioro de los mismos y reducir las zonas de concentración del espacio, conocidas como zonas externas de la terminal, permitiendo la descarga de los contenedores con fluidez en el espacio localizado (Calzado, 2020).	Maniobra de mercadería Control interno Zonas Externas	Proceso estructural del manejo de las mercancías, combinando el uso del equipamiento de transporte y la mano de obra del personal operativo, sin embargo, no solo consta de movilizar las mercancías en el espacio, sino más bien a la descarga, manipulación, almacenaje, transporte, sin olvidar el espacio y tiempo adecuado (Macías et al., 2020). Combinación de procesos automáticos que se generan por la coincidencia de diferentes órdenes reportadas por diversas áreas de control. (Nagricho, 2019). Lugar o espacio donde transitan mercancías que se quedan en depósito hasta conseguir el levante de las mercancías, estas zonas de almacenamiento son para apilar desde el suelo dejando un camino para manejar con facilidad de posición (Acosta et al., 2020).
Operatividad	Capacidad de lograr realizar una tarea en función a la productividad de los elementos manteniendo una optimización del tiempo y distribución (Orta, 2018).	Optimización de tiempo	Permite ofrecer tiempos de entrega más eficientes y competitivos. Esto es importante porque mayor sea la competencia más se valora la rapidez en las entregas para disponerlos en la línea de pre-despacho (Rodríguez et al.,	Eficiencia	Capacidad de lograr los objetivos y metas fijados anteriormente, en un tiempo y recursos mínimos posible, lo que determina como optima utilización de los recursos a disposición (Rejas et al., 2018)
				Rapidez de entrega	Es la exigencia o demanda de los clientes para satisfacer su experiencia con el servicio a brindado (Cervantes et al., 2020).

			2020)	Línea de pre-despacho	Proceso de término de una etapa de productividad optimizada para un periodo determinado antes del paso final considerando límites técnicos y verificar los contenedores (Martínez et al., 2017).
				Competencia	Proceso que sigue una estructura y sinergia que se mantiene buscando como realizar la optimización de las estrategias, la cadena de suministros, la tecnología y los recursos a usar (Munguía et al., 2018).
	Productividad	Medición del nivel de la cantidad de salidas de contenedor obtenidas por una gestión de contenedores y los sistemas de recursos utilizados para obtenerla (González & Araque, 2017).		Recursos	Conjunto de servicios y documentos que no forman parte de la producción pero son necesarios para la administración continua de la empresa (Canaicchio, 2020).
				Gestión de contenedores	Programa que se usa para el manejo de las asignaciones vinculadas con administrar los contenedores y los componentes que facilitan la localización en escala, duplicar y actualizar las órdenes (López & Alarcón, 2020).
				Cantidad de salidas de contenedor	Acción que emite el operador logístico por el sistema, en el momento que una gran cantidad de contenedores cuenta con los pagos cancelados, por lo que se da pase al despacho, ordenando la salida bajo una selección estratégica priorizada por el sistema de identificación (Flamarique, 2018).
	Distribución	Combinación de acciones que realiza el personal operativo para transportar las mercancías desde un punto de origen hasta uno de destino, lo que se considera como el flujo de logística continuo, es decir que, conlleva una planificación e implementación de movimientos físicos (Giraldo et al., 2018).		Planificación	Acción de decidir el tipo de distribución, el canal o el sistema más óptimo y adecuado para la empresa (Vilacres & Ortega, 2019).
				Implementación de movimientos	Ejecución de la estrategia de distribución más óptima para llegar al destino final. (Aragón et al., 2019).
				Flujo de logística	Actividades que conllevan a realizar el servicio a brindar al cliente final, para un correcto funcionamiento de la cadena de suministro de la empresa (Amaro et al., 2019).

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario "Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A." en el año 2023 de acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Categorías del instrumento: Logística Internacional y operatividad

Primera categoría: Logística Internacional

Dimensiones del instrumento: Operaciones de Transporte y Almacenamiento

• **Primera dimensión: Operaciones de transporte**

- Objetivos de la Dimensión: Describir el área disponible, el sistema de manejo de contenedor y la disponibilidad de inversión de la logística internacional y su incidencia en la operatividad desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Área disponible	Es importante planificar un nuevo orden para el patio de los contenedores	4	4	4	
	Las interacciones entre los operativos y supervisores abarcan de manera eficiente la situación que se presenta en el patio de contenedores	4	4	3	
Sistema de manejo de contenedor	Las operaciones de transportes que brinda la empresa se manejan de manera óptima	4	4	4	
	Las operaciones que brinda la empresa son suficientes para lograr terminar cada asignación en el tiempo esperado	4	4	4	
	Es importante el cumplimiento de entrega de un contenedor en el tiempo estimado	4	4	4	
Disponibilidad de inversión	El sistema de software Fenix brindado por la empresa es adecuado para una correcta atención de los contenedores	4	4	4	



• **Segunda dimensión: Almacenamiento**

- Objetivos de la Dimensión: Describir la maniobra de mercadería, el control interno y las zonas externas de la logística internacional y su incidencia en la operatividad desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Maniobra de mercadería	Los retrasos para la entrada de contenedores es por la congestión en la balanza de entrada	4	4	4	
	La frecuencia de la situación de "contenedor enterrado" es alta	4	4	3	

Control interno	La entrega de contenedores se realiza según el plazo informado al cliente	4	3	4	
	El manejo de la demanda de entrada y entrega de contenedores cumple con los objetivos trazados de la empresa	4	4	4	
Zonas Externas	Los contenedores son ubicados de manera eficiente	3	4	4	
	El cambio de ubicación se informa correctamente	4	4	4	

Segunda categoría: Operatividad

Dimensiones del instrumento: Optimización de tiempo, productividad y distribución

• **Primera dimensión: Optimización de tiempo**

- Objetivos de la Dimensión: Describir la eficiencia, la rapidez de entrega, la línea de pre-despacho y la competencia de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Eficiencia	Se debe adecuar cantidad de contenedores atendidos a la vez	4	4	4	
Rapidez de entrega	El tiempo para la entrega de contenedores es la correcta	4	4	4	
Línea de pre-despacho	La entrega de contenedores debe realizarse por volumen de carga	4	4	4	
Competencia	El tiempo de cada asignación de contenedor debe ser dada por complejidad	4	4	4	



• **Segunda dimensión: Productividad**

- Objetivos de la Dimensión: Describir los recursos, la gestión de contenedores y la cantidad de salidas de contenedor de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Recursos	Es importante la calidad del servicio logístico integral	4	3	4	
	Se debería realizar un control posterior de los servicios	4	4	4	

	brindados				
Gestión de contenedores	Es importante un nuevo proceso de control de contenedores	4	4	3	
Cantidad de salidas de contenedor	Para asignar la atención de un contenedor debe haber un proceso	3	4	4	

• **Tercera dimensión: Distribución**

- Objetivos de la Dimensión: Describir la planificación, la implementación de movimientos y el flujo de logística de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Planificación	La atención de la carga desde el permiso de ingreso hasta que se encuentra en el patio de distribución demora en un tiempo óptimo	3	4	4	
	Se debe cumplir con la entrega del contenedor en el tiempo estimado	4	4	4	
Implementación de movimientos	Utilizar tecnología avanzada para elegir la ubicación correcta para el contenedor	4	4	3	
Flujo de logística	Se debería optimizar los tiempos en relación a la entrega de contenedores	4	3	4	

Firma del evaluador
Dr. Ferrer Tarazona, Royer Santelle
DNI22993041

ANEXO N°4: Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A. - Callao, 2022". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	ENRIQUE OMAR BARRUETO CASTILLO
Grado profesional:	Maestría (x) Doctor ()
Área de formación académica:	Ciencias Sociales () Ciencias empresariales (x) Negocios Internacionales ()
Áreas de experiencia profesional:	Comercio exterior () Comercio internacional () Negocios Internacionales (x) Logística internacional y aduanas ()
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (x) De 5 a 10 años () De 10 a más años ()
Experiencia en Investigación	2 a 4 años () De 5 a 10 años (x) De 10 a más años ()
Publicación de artículos científicos	2 a 4 artículos (x) De 5 a 10 artículos () De 10 a más artículos ()



2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala

Nombre de la Prueba:	Logística Internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A. - Callao, 2022
Autores:	López Sangama Wendy Paulina Reyes Pacheco Marco Antonio
Procedencia:	Universidad Cesar Vallejo
Administración:	
Tiempo de aplicación:	2 meses
Ámbito de aplicación:	Trabajadores de la empresa FARGOLINE S. A
Significación:	Encuesta

4. Soporte técnico

CATEGORÍA	DEFINICIÓN	SUBCATEGORÍA	DEFINICIÓN	INDICADORES	DEFINICIÓN
Logística Internacional	Conjunto de acciones agrupadas, con la finalidad de realizar las acciones de almacenamiento y las operaciones de transporte de contenedores fluidas para finalizar un servicio de manera óptima (Cardenas & Guerra, 2018)	Operaciones de Transporte	Serie de sistemas para el control de contenedores asignados en el patio de distribución, los cuales dependen de condiciones tales como: el área disponible donde será localizado, la cantidad de contenedores a manejar y la disposición de una inversión en para la operación de la terminal (García et al., 2021).	Área disponible	Lugar libre donde se depositan los contenedores en el almacén, es necesario tener el conocimiento de la rotación de los contenedores (Orozco et al., 2020).
				Sistema de manejo de contenedor	Manipulación de contenedores en un almacén, donde puede ser de tipo manual o automática totalmente o mixta, de los cuales requieren programas informáticos a utilizar (Martner, 2020)
		Almacenamiento	Maniobra de suministros o mercaderías de manera temporal, lo que muestra un determinado control interno para prevenir el deterioro de los mismos y reducir las zonas de concentración del espacio, conocidas como zonas externas de la terminal, permitiendo la descarga de los contenedores con fluidez en el espacio localizado (Calzado, 2020).	Disponibilidad de inversión	Fondos disponibles para usarlos ante emergencias o imprevistos, donde se tiene en cuenta la inversión de manera inmediata sin obstaculizar los objetivos (Ariaga et al., 2019).
				Maniobra de mercadería	Proceso estructural del manejo de las mercancías, combinando el uso del equipamiento de transporte y la mano de obra del personal operativo, sin embargo, no solo consta de movilizar las mercancías en el espacio, sino más bien a la descarga, manipulación, almacenaje, transporte, sin olvidar el espacio y tiempo adecuado (Macías et al., 2020).
Operatividad	Capacidad de lograr realizar una tarea en función a la productividad de los elementos manteniendo una optimización del tiempo y distribución (Ortiz, 2018)	Optimización de tiempo	Permite ofrecer tiempos de entrega más eficientes y competitivos. Esto es importante porque mayor sea la competencia más se valora la rapidez en las entregas para disponerlos en la línea de pre-despacho (Rodríguez et al.,	Control interno	Combinación de procesos automáticos que se generan por la coincidencia de diferentes órdenes reportadas por diversas áreas de control. (Nugroho, 2019).
				Zonas Externas	Lugar o espacio donde transitán mercancías que se quedan en depósito hasta conseguir el levante de las mercancías, estas zonas de almacenamiento son para apilar desde el suelo dejando un camino para manejar con facilidad de posición (Acosta et al., 2020).
				Eficiencia	Capacidad de lograr los objetivos y metas fijados anteriormente, en un tiempo y recursos mínimos posible, lo que determina como optima utilización de los recursos a disposición (Rojas et al., 2018)
				Rapidez de entrega	Es la exigencia o demanda de los clientes para satisfacer su experiencia con el servicio a brindado (Cervantes et al., 2020).



			2020).	Línea de pre-despacho	Proceso de término de una etapa de productividad optimizada para un periodo determinado antes del paso final considerando límites técnicos y verificar los contenedores (Martínez et al., 2017).
				Competencia	Proceso que sigue una estructura y sinergia que se mantiene buscando como realizar la optimización de las estrategias, la cadena de suministros, la tecnología y los recursos a usar (Manguja et al., 2018).
		Productividad	Medición del nivel de la cantidad de salidas de contenedor obtenidas por una gestión de contenedores y los sistemas de recursos utilizados para obtenerla (González & Araque, 2017).	Recursos	Conjunto de servicios y documentos que no forman parte de la producción pero son necesarios para la administración continua de la empresa (Canalicchio, 2020).
				Gestión de contenedores	Programa que se usa para el manejo de las asignaciones vinculadas con administrar los contenedores y los componentes que facilitan la localización en escala, duplicar y actualizar las órdenes (López & Alarcón, 2020).
		Distribución	Combinación de acciones que realiza el personal operativo para transportar las mercancías desde un punto de origen hasta uno de destino, lo que se considera como el flujo de logística continuo, es decir que, conlleva una planificación e implementación de movimientos físicos (Giraldo et al., 2018).	Cantidad de salidas de contenedor	Acción que emite el operador logístico por el sistema, en el momento que una gran cantidad de contenedores cuenta con los pagos cancelados, por lo que se da paso al despacho, ordenando la salida bajo una selección estratégica priorizada por el sistema de identificación (Flamangue, 2018).
				Planificación	Acción de decidir el tipo de distribución, el canal o el sistema más óptimo y adecuado para la empresa (Villacres & Ortega, 2019).
				Implementación de movimientos	Ejecución de la estrategia de distribución más óptima para llegar al destino final. (Aragón et al., 2019).
				Flujo de logística	Actividades que conllevan a realizar el servicio a brindar al cliente final, para un correcto funcionamiento de la cadena de suministro de la empresa (Amaro et al., 2019).

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario "Logística internacional y operatividad en la empresa FARGOLINE S.A. - Callao, 2022" en el año 2023 de acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. Totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Categorías del instrumento: Logística Internacional y operatividad

Primera categoría: Logística Internacional

Dimensiones del instrumento: Operaciones de Transporte y Almacenamiento

Primera dimensión: Operaciones de transporte

- Objetivos de la Dimensión: Describir el área disponible, el sistema de manejo de contenedor y la disponibilidad de inversión de la logística internacional y su incidencia en la operatividad desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Área disponible	Es importante planificar un nuevo orden para el patio de los contenedores	2	3	4	Explicar mejor a que se refiere
	Las interacciones entre los operativos y supervisores abarcan de manera eficiente la situación que se presenta en el patio de contenedores	3	3	4	
Sistema de manejo de contenedor	Las operaciones de transportes que brinda la empresa se manejan de manera óptima	4	4	4	
	Las operaciones que brinda la empresa son suficientes para lograr terminar cada asignación en el tiempo esperado	4	4	4	
Disponibilidad de inversión	Es importante el cumplimiento de entrega de un contenedor en el tiempo estimado	4	4	4	
	El sistema de software Fenix brindado por la empresa es adecuado para una correcta atención de los contenedores	4	4	4	

Segunda dimensión: Almacenamiento

- Objetivos de la Dimensión: Describir la maniobra de mercadería, el control interno y las zonas externas de la logística internacional y su incidencia en la operatividad desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Maniobra de mercadería	Los retrasos para la entrada de contenedores es por la congestión en la balanza de entrada	3	3	3	
	La frecuencia de la situación de "contenedor enterado" es alta	2	3	3	Explicar el concepto



Control interno	La entrega de contenedores se realiza según el plazo informado al cliente	4	4	4	
	El manejo de la demanda de entrada y entrega de contenedores cumple con los objetivos trazados de la empresa	3	4	4	
Zonas Externas	Los contenedores son ubicados de manera eficiente	4	4	4	
	El cambio de ubicación se informa correctamente	4	4	4	

Segunda categoría: Operatividad

Dimensiones del instrumento: Optimización de tiempo, productividad y distribución

Primera dimensión: Optimización de tiempo

- Objetivos de la Dimensión: Describir la eficiencia, la rapidez de entrega, la línea de pre-despacho y la competencia de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Eficiencia	Se debe adecuar cantidad de contenedores atendidos a la vez	3	3	3	
Rapidez de entrega	El tiempo para la entrega de contenedores es la correcta	4	4	4	
Línea de pre-despacho	La entrega de contenedores debe realizarse por volumen de carga	4	4	4	
Competencia	El tiempo de cada asignación de contenedor debe ser dada por complejidad	2	3	3	Explicar

Segunda dimensión: Productividad

- Objetivos de la Dimensión: Describir los recursos, la gestión de contenedores y la cantidad de salidas de contenedor de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Recursos	Es importante la calidad del servicio logístico integral	3	3	3	
	Se debería realizar un control posterior de los servicios	4	4	4	



Gestión de contenedores	brindados				
	Es importante un nuevo proceso de control de contenedores	4	4	4	
Cantidad de salidas de contenedor	Para asignar la atención de un contenedor debe haber un proceso	4	4	4	

Tercera dimensión: Distribución

- Objetivos de la Dimensión: Describir la planificación, la implementación de movimientos y el flujo de logística de la operatividad y su incidencia en la logística internacional desde la experiencia de los trabajadores de la empresa FARGOLINE, Callao 2022

INDICADORES	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/ RECOMENDACIONES
Planificación	La atención de la carga desde el permiso de ingreso hasta que se encuentra en el patio de distribución demora en un tiempo óptimo	4	4	4	
	Se debe cumplir con la entrega del contenedor en el tiempo estimado	4	4	4	
Implementación de movimientos	Utilizar tecnología avanzada para elegir la ubicación correcta para el contenedor	4	4	4	
Flujo de logística	Se debería optimizar los tiempos en relación a la entrega de contenedores	4	4	4	

[Firma]

Firma del evaluador
DNI: 44709864

PE: el presente formato debe tener en cuenta:
Williams y Webb (1984) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de juicios que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experiencia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) citados en McGarland et al. (2003) sugieren un rango de 2 hasta 20 expertos, Hykás et al. (2003) manifiestan que 10 expertos brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínima recomendada para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voulgaris & Lialkova, 1995, citados en Hykás et al. (2003)).



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, , docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de NEGOCIOS INTERNACIONALES de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CALLAO, asesor de Tesis titulada: "Logística internacional y operatividad en la empresa Fargoline S.A., 2023", cuyos autores son LOPEZ SANGAMA WENDY PAULINA, REYES PACHECO MARCO ANTONIO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 19 %, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual hasido realizado sin filtros, ni exclusiones.

Hemos revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis 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 nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

CALLAO, 03 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
: 41751368 ORCID: 0000-0001-8934-1677	Firmado electrónicamente por: JLAN el 03-07-2023 16:23:44

Código documento Trilce: INV - 1545280