



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

“Implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre
de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
INGENIERO INDUSTRIAL

AUTOR:

Juan Gregorio Rivas Cortez (ORCID: 0000-0002-0967-3311)

ASESOR:

Mg. Osmart Raúl Morales Chalco (ORCID: 0000-0002-5850-4899)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Sistemas de gestión de la seguridad y calidad

CALLAO – PERÚ

2019

DEDICATORIA.

A Dios por darme el don de la vida.

A mi hijo HIBRAHIM por el ser el motor y motivo, a mis padres por su apoyo incondicional para seguir estudiando y a todas las personas que me ayudan incondicionalmente.

AGRADECIMIENTO.

A todos mis docentes, por la formación profesional brindada, que me ayudo a crecer como persona y profesionalmente.

PÁGINA DEL JURADO



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA INDUSTRIAL
DICTAMEN DE SUSTENTACIÓN DE DESARROLLO DEL PROYECTO DE
INVESTIGACIÓN
N° 083-2019/EP.ING. INDUSTRIAL

El Presidente y los miembros del Jurado Evaluador, designados por Resolución Directoral N° 196/UCV-DA-CP INDUSTRIAL-FC de la Escuela Profesional de Ingeniería Industrial, acuerdan:

PRIMERO. -

Aprobado: Pase a publicación ()
Aprobado por Unanimidad (**X**)
Aprobado por Mayoría ()
Desaprobado ()

El Desarrollo del Proyecto de Investigación presentado por el estudiante:

RIVAS CORTEZ JUAN GREGORIO

Denominado:

"IMPLEMENTACIÓN DEL SGCS BASC PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE LA EMPRESA BRANDOM S.A.C., 2019".

SEGUNDO. - Al culminar la sustentación el estudiante obtuvo el siguiente calificativo:

| NÚMERO | LETRAS | CONDICIÓN |
|--------|-----------|-------------------------|
| 16 | DIECISÉIS | APROBADO POR UNANIMIDAD |

Presidente: MG. AUGUSTO FERNANDO HERMOZA CALDAS


FIRMA

Secretario: MG. GUILLERMO GILBERTO LINARES SANCHEZ


FIRMA

Vocal : MG. OSMART RAUL MORALES CHALCO


FIRMA

Callao, 17 de julio del 2019

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Juan Gregorio Rivas Cortez, identificado con DNI N° 43061794, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Univocidad Cesar Vallejo, Facultad de Ingeniería, Escuela Profesional de Ingeniería Industrial, con el trabajo de investigación titulado "Implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019".

Declaro bajo juramento que:

1. El trabajo de investigación es de mi autoría.
2. Se ha formulado respetando las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. En conclusión, el trabajo de investigación no ha sido plagiado ni total ni parcialmente.
3. El trabajo de investigación no ha sido auto plagiado; es decir, no ha sido publicado ni presentado anteriormente para obtener un grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, ninguno ha sido falseado, ni duplicados, tampoco copiados y por tanto los resultados que se presentan en el trabajo de investigación se constituirían en aportes de la realidad investigada.

De identificarse fraude (datos falsos), plagio (información sin citar autores), auto plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya haya sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normalidad vigente de la Universidad Cesar Vallejo.

Callao, 17 julio del 2019.



Juan Gregorio Rivas Cortez,
DNI N° 43061794

ÍNDICE

| | |
|--|-----|
| DEDICATORIA..... | ii |
| AGRADECIMIENTO..... | iii |
| PÁGINA DEL JURADO | iv |
| DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD..... | v |
| ÍNDICE..... | vi |
| RESUMEN..... | xi |
| ABSTRACT | xii |
| I INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| II MÉTODO..... | 13 |
| 2.1 Tipo y diseño de investigación..... | 14 |
| 2.2 Operacionalización de variable..... | 14 |
| 2.3 Población, muestra y muestreo (incluir criterios de selección)..... | 16 |
| 2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad. | 17 |
| 2.5 Procedimiento..... | 18 |
| 2.6 Método de análisis de datos. | 18 |
| 2.7 Aspectos éticos..... | 19 |
| III RESULTADO. | 20 |
| IV DISCUSIÓN..... | 41 |
| V CONCLUSIONES..... | 44 |
| VI RECOMENDACIÓN..... | 46 |
| REFERENCIAS..... | 48 |
| ANEXOS..... | 54 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1: Estudio de las causas. | 4 |
| Tabla 2: Cuadro de Operacionalización de variable..... | 15 |
| Tabla 3: Validación de juicio de expertos. | 17 |
| Tabla 4: Niveles de confiabilidad..... | 18 |
| Tabla 5: Cronograma de desarrollo. | 21 |
| Tabla 6: Resumen de procesamientos de datos de la variable contaminación de la carga.. | 33 |
| Tabla 7: Prueba de normalidad de la variable contaminación de carga. | 33 |
| Tabla 8: “Estadísticas de muestras emparejadas de la variable contaminación en el transporte terrestre. | 34 |
| Tabla 9: Prueba de muestras emparejadas de la variable contaminación de carga. | 34 |
| Tabla 10: Resumen de procesamientos de datos de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga. | 35 |
| Tabla 11: Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga..... | 35 |
| Tabla 12: Estadísticas de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga. | 36 |
| Tabla 13: Prueba de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga..... | 36 |
| Tabla 14: Resumen de procesamientos de datos de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga. | 37 |
| Tabla 15: Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga..... | 37 |
| Tabla 16: Estadísticas de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga. | 38 |
| Tabla 17: Prueba de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga. | 38 |
| Tabla 19: Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal. | 39 |
| Tabla 20: Estadísticas de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal..... | 40 |

| | |
|--|----|
| Tabla 21: Prueba de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal..... | 40 |
|--|----|

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1: Diagrama de ISHIKAWA..... | 3 |
| Figura 2: Diagrama de Pareto..... | 5 |
| Figura 3: Lugares donde está posicionado SGCS BASC..... | 9 |
| Figura 4: Unidad de transporte de carga en ruta..... | 22 |
| Figura 5: Unidad de transporte de carga en base..... | 22 |
| Figura 6: Guía de remisión transportista..... | 23 |
| Figura 7: Copia de antecedentes del postulante..... | 24 |
| Figura 8: Procedimiento de transporte de carga..... | 25 |
| Figura 9: Check list (lista de verificación)..... | 26 |
| Figura 10: Hoja de ruta..... | 27 |
| Figura 11: Procedimiento de selección, evaluación y contratación del personal..... | 28 |
| Figura 12: Antes y después de la variable contaminación de la carga..... | 29 |
| Figura 13: Antes y después de la dimensión seguridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga..... | 30 |
| Figura 14: Antes y después de la dimensión seguridad en los procesos de manejo de la carga..... | 31 |
| Figura 15: Antes y después de la dimensión seguridad en los procesos relacionados con el personal..... | 32 |

ÍNDICE DE ANEXOS

| | |
|---|----|
| Anexo 1 Matriz de consistencia..... | 55 |
| Anexo 2 Glosario de términos..... | 57 |
| Anexo 3 Procedimiento de transporte de carga..... | 60 |
| Anexo 4 Procedimiento de selección, evaluación y contratación..... | 64 |
| Anexo 5 Check List..... | 67 |
| Anexo 6 Hoja de ruta..... | 68 |
| Anexo 7 Validación de instrumentos..... | 69 |
| Anexo 8 Carta de autorización..... | 75 |
| Anexo 9 Acta de aprobación de originalidad de tesis..... | 76 |
| Anexo 10 Pantallazo de turnitin..... | 77 |
| Anexo 11 Autorización de publicación de tesis en repositorio institucional UCV..... | 78 |
| Anexo 12 Autorización de la versión final del trabajo de investigación..... | 79 |

RESUMEN

Las empresas de transporte de carga por carretera que cuenten con la certificación BASC van poder a ser aliados de todos sus clientes, con en el cumplimiento de sus objetivos organizacionales, contribuyendo con su sistema en la cadena logística, permitiendo que las empresas de transporte de carga por carretera adopten medidas necesarias para poder contribuir en la prevención de actividades ilícitas que se pueden presentar en su organización y en las de sus clientes. El contar con un SGCS BASC permite a la empresa de transporte de carga por carretera estar a un paso más de sus competidores que no tienen este sistema implementado y crecer en el mercado y por consiguiente competir en otro nivel y captar grandes clientes.

En la presente tesis se identifican los procesos de transporte de carga por carretera para la aplicación del SGCS BASC (Sistema de Gestión en Control y Seguridad en la norma BASC) para reducir la contaminación de la carga. Para ello se trabajó durante 16 semanas antes y 16 semanas después con un diseño pre-experimental cualitativo longitudinal.

Y finalmente se analizó el costo-beneficio de la propuesta de implementación del SGCS BASC en una empresa de transporte de carga por carretera con ingresos sólidos y generando utilidades, considerando que se gane una licitación al año; adicionalmente de beneficios cualitativos a largo plazo como fidelidad del personal, mejor imagen de la empresa, crecimiento en el mercado; entre otros.

Palabras claves: BASC, SGCS, Transporte.

ABSTRACT

Road freight transport companies that have BASC certification will be able to be allies of all their customers, with the fulfillment of their organizational objectives, contributing to their system in the logistics chain, allowing freight transport companies By road, take necessary measures to contribute to the prevention of illegal activities that may occur in your organization and those of your clients. Having a SGCS BASC allows the road freight transport company to be one step away from its competitors that do not have this system implemented and grow in the market and therefore compete at another level and attract large customers.

This thesis identifies the processes of road freight transport for the application of the SGCS BASC (Control and Safety Management System in the BASC standard) to reduce cargo pollution. For this, we worked for 16 weeks before and 16 weeks later with a qualitative longitudinal pre-experimental design.

And finally, the cost-benefit of the proposed implementation of the SGCS BASC in a road freight transport company with solid income and generating profits was analyzed, considering that a tender is won every year; in addition to qualitative benefits ”in the long term such as loyalty of the staff, better image of the company, growth in the market; among others.

Keywords: BASC, SGCS, Transportation.

I INTRODUCCIÓN

1.1 Realidad problemática.

A nivel **mundial** el traslado de material por la vía terrestre viene creciendo constantemente por los diferentes tratados y convenios con los países, generando así una movilización de personas y carga, vulnerándose a que se pueda contaminar la carga fácilmente por la poca conciencia de acondicionar un cumplimiento del sistema en gestión para los servicios que brinda.

FONSECA, Raul. (2017) La problemática del transporte de carga por carretera: genere bastante problema en los tiempos que se necesita.

La necesidad más alta es los mantenimientos de las unidades que transitan por las pistas con una sobre oferta del mismo rubro, hay unidades en mal estados y se suman los nuevos sin un control de fiscalizar para el uso de la infraestructura en pocas palabras no se regula la cantidad de camiones de carga que transitan por las vías locales.

A nivel **nacional** el traslado de carga por la vía terrestre tiene un crecimiento rápido en cual genera que muchas empresas no tengan un SGCS por el cual son muy vulnerables a la corrupción de la mercadería.

Ministerio de Transporte (2015) muestra de guía para el personal del transporte por vía terrestre, dice: “Según información registrada por el Plan Intermodal de Transportes (MTC, 2005) sobre traslado de carga en el sistema de transporte peruano, éste alcanza las 54,2 TM anuales, siendo el transporte carretero de carga el que domina con una participación del 73,8 % y a un costo regular de 0,043 US\$/ton-km, incluso más competitivo en costo que el transporte de carga por ferrocarril, el cual tiene un costo promedio de 0,045 US\$/ton-km y absorbe un 13,2 % de la carga transportada. El modo de traslado de mercadería por la vía terrestre de la localidad destaca claramente como el más utilizado debido a su gran versatilidad al combinar positivamente factores de desempeño: rapidez, costo competitivo, flexibilidad de rutas, alta disponibilidad, buena cobertura geográfica, y potencial de servicio puerta-a-puerta”.

A nivel **local** el traslado de material por la vía terrestre es muy vulnerable por la cantidad de vehículos y la poca infraestructura que se tiene en la provincia constitucional del Callao.

MELGAREJO, Victor. (2018) Transito en Lima y Callao: ¿Qué hay detrás de los planes del gobierno de Vizcarra? Dice: “Luego de la delincuencia, el problema del tránsito y transporte

en Lima y Callao es una de las mayores preocupaciones en la ciudad capital, con más de 10 millones de habitantes. Pérdida de productividad que ha sido parte de la agenda de debate de las últimas elecciones”.

Descripción de la empresa.

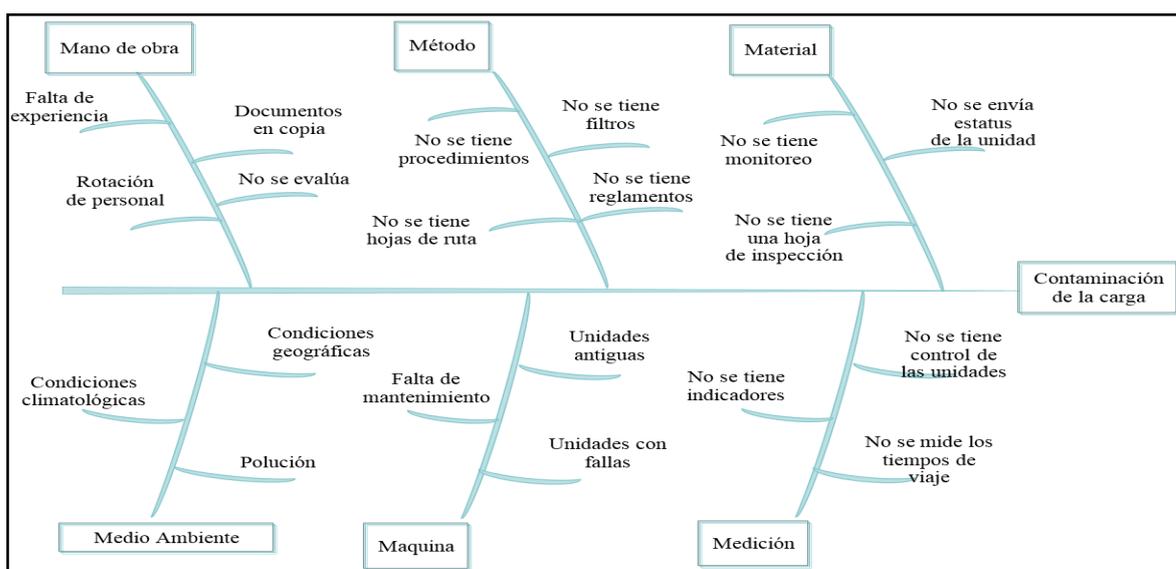
BRANDOM S.A.C. fue fundada en agosto del 2014 brinda el servicio de traslado de carga terrestre, realiza sus operaciones en la provincia constitucional del CALLAO, su local comercial está ubicada en la Zona Industrial de Santo Domingo de Bocanegra CALLAO, dentro de sus actividades tiene a tres tipos de traslado de carga por la vía terrestre.

Traslado de carga contenida en contenedores estas pueden ser de exportación o importación a nivel nacional desde el puerto marítimo del CALLAO a cualquier almacén que el cliente lo requiera o viceversa.

Transporte de carga refrigerada o GENSET que en su mayoría son para importación desde los fondos o almacenes hacia el puerto marítimo del CALLAO.

Transporte de carga sobre dimensiona o carga especial con cama bajas de 4 ejes para el traslado de maquinarias o piezas con mayor peso de lo permitido por las normas nacionales. BRANDOM S.A.C. tiene la necesidad de implementar un SGCS de la norma BASC por la misma actividad que realiza y poder garantizar a sus clientes con un buen servicio.

Figura 1: Diagrama de ISHIKAWA.



Fuente: Elaboración propia

Según la causa efecto del modelo espina de pescado ISHIKAWA nos dice que la contaminación de la carga se da por la falta de experiencia que presentan documentos en copia y se tiene alta rotación de personal como también no se tiene procedimientos ni filtros para la selección de personal, las hojas de rutas no se monitorean ni se envían estatus a los clientes, no rellenan una hoja de inspección, no se tiene control de las unidades, no se miden los tiempos de viaje, no se tiene indicadores, la unidades son mayores a 5 años de uso que presentas fallas por la falta de mantenimiento a esto se suma las condiciones climatológicas, condiciones geográficas y la polución. Para detectar cuál de las causas tiene mayor incidencia en la contaminación de la carga se utilizara Pareto.

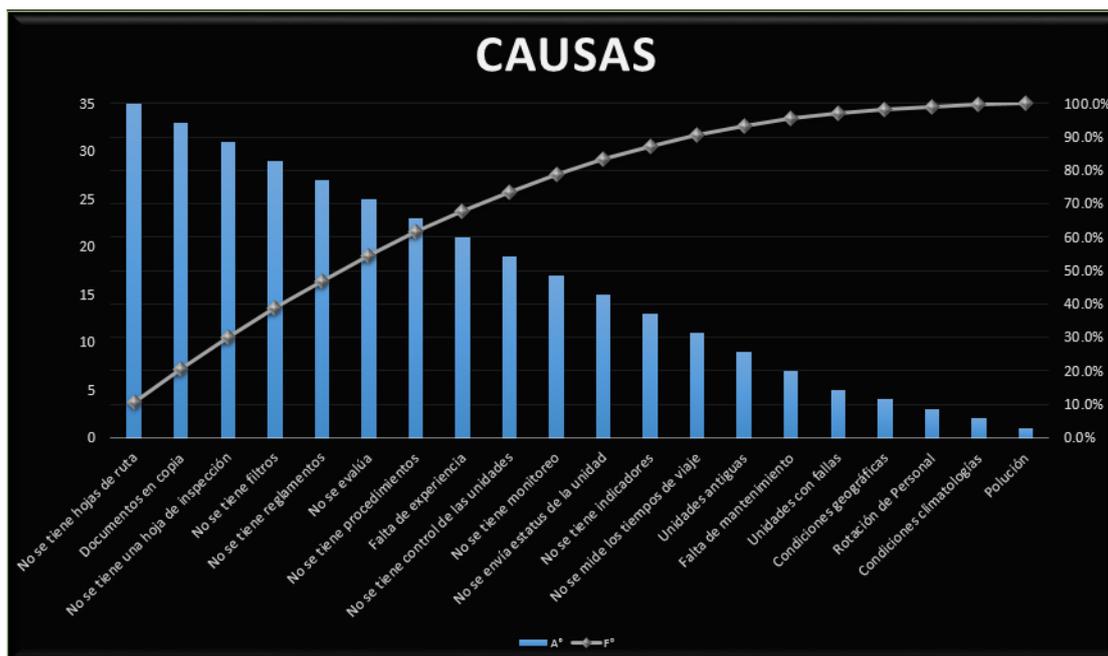
Tabla 1: Estudio de las causas.

| Causas | A° | F° |
|-------------------------------------|----|--------|
| No se tiene hojas de ruta | 35 | 10.6% |
| Documentos en copia | 33 | 20.6% |
| No se tiene una hoja de inspección | 31 | 30.0% |
| No se tiene filtros | 29 | 38.8% |
| No se tiene reglamentos | 27 | 47.0% |
| No se evalúa | 25 | 54.5% |
| No se tiene procedimientos | 23 | 61.5% |
| Falta de experiencia | 21 | 67.9% |
| No se tiene control de las unidades | 19 | 73.6% |
| No se tiene monitoreo | 17 | 78.8% |
| No se envía estatus de la unidad | 15 | 83.3% |
| No se tiene indicadores | 13 | 87.3% |
| No se mide los tiempos de viaje | 11 | 90.6% |
| Unidades antiguas | 9 | 93.3% |
| Falta de mantenimiento | 7 | 95.5% |
| Unidades con fallas | 5 | 97.0% |
| Condiciones geográficas | 4 | 98.2% |
| Rotación de Personal | 3 | 99.1% |
| Condiciones climatológicas | 2 | 99.7% |
| Polución | 1 | 100.0% |

Fuente: Elaboración Propia.

Análisis de 80-20 Pareto.

Figura 2: Diagrama de Pareto.



Fuente: Elaboración Propia.

Como el análisis de Pareto se tiene tres causas con mayor impacto en la contaminación de la carga; No se tiene hojas de ruta, documentos en copia y no se tiene una hoja de inspección.

1.2 Antecedentes.

1.2.1 Nacionales.

MARINA, Vania (2016) En la investigación “Propuesta de implementación de un SGCS de la norma y estándares BASC V4-2012 para empresas de vigilancias del sector privado, Arequipa 2016”. Tesis para lograr el grado de bachiller en Ingeniería Industrial. Las virtudes de la seguridad patrimonial en empresas del sector privado. Con el SGCS BASC tienen más disyuntivas de ser partidarios de sus clientes, en el logro de sus objetivos dentro las agrupaciones empresariales.

AGUAYO, Daniel. y VALVERDE Melissa. (2016) en la investigación “SGCS-BASC, como herramienta de marketing internacional para los agroexportadores peruanos” Tesis para lograr el título profesional de licenciado en administración de negocios internacionales. El cabotaje ilegal de anfetaminas (TID) en los últimos años está afectando al exportador del Perú de circunstancia ascendiente, es un mal de la condena de logística, ha aumentado

creciendo de forma regular debido a que estas administraciones se desenvuelven en el ámbito de ilegalidad que afecte al Perú, este debe acatar dando dura batalla en conjunto con las corporaciones extraoficiales para minimizarla. Según la ONU, el Perú está entre los prístinos generadores y vendedores del estupefaciente a ras universal, según la última observación de la “unitednations Office Ondrugs and Crime”, de propiedad de la ONU, ya que el estupefaciente nacional es catalogada como “cocaína reina” por su calidad y blancura a diferencia de otras drogas de la región que da un máximo arresto de cesión en la venta al exterior de este estupefaciente, dado esto, las condiciones de certeza para las transacciones de comercio exterior, se han reportador en la deuda de ser más firmes y procelosas con las misiones que participan en la argolla de suministros, en riesgo de encontrarse efectistas con este tema, impactará a bocajarro con su lámina, perdiendo competitividad en el mercado total. Este proyecto tiene como meta global identificar el aporte táctico de BASC en la logística de la mercadería que son de las exportaciones peruanas, en otras palabras, si esta táctica funciona como una herramienta de marketing internacional logrando sensibilizar, apoyar, imponer y generar un alcance añadiendo nuevos artículos, estas compañías ofrecen brindando una sarta de estrategias seguras y fijando un proceso correcto en sus servicios. Su estrategia utilizada para buscar sus metas está conformada en una secuencia explicativa cualitativamente, nuestras variables estarán expresadas en períodos cualitativos. Los estudios están conformadas por grupos de tres de las cuales estas deben ser estudiadas las más resaltantes de forma aleatoria pero con total ahínco hasta lograr el objetivo. De la averiguación ejecutada se dice que varias oficinas agroexportadoras peruanas están contentas de poder confiar en los procesos de BASC-Perú, se dieron cuenta para utilizar con un apoyo en la tranquilidad de sus operaciones; incitaron que a futuro cumple con las necesidades y argumentos de ventas, empezaron a tener mejoras positivamente en los resultados de los argumentos para la búsqueda de nuevos clientes en marketing e invariabilidad organizacional. Finalmente se obtuvo que el sistema BASC es un apoyo para que las empresas que tiene por rubro la venta o comercializar al exterior.

GALINDO, María. (2016) en la propuesta de “Impacto de la certificación BASC en las empresas exportadoras de harina de pescado que cuentan con oficina principal en lima metropolitana” en la tesis para optar el título profesional de licenciado en administración de negocios internacionales. Este trabajo se desenvuelve en el espacio productivo resaltante de

Perú; la labor de la pesca es uno de los trabajos con muchos índices de incremento, en Lima el comercio es muy alto. Al inicio de estas anomalías, salieron dos detalles llamativos: La fragilidad de la exportación en el Perú del derivado del pescado (harina), increíblemente esta entre los primeros productores de la localidad y que tiene posibilidad de aumentar si apunta en sus objetivos según establecido por sus leyes locales. Lo otro es que se puede ver 21 de las 56 laboras establecidas a la venta hacia el exterior de la harina, el 35% tiene una prueba BASC, cantidad inquietante gracias al impulso de la harina el cual son garante los desembarcaderos peruanos. Por esta razón de los dos logros se logró identificar el choque de memorias en las labores artesanales e industriales, teniendo más ventaja el que tiene un mecanismo BASC.

1.2.2 Internacionales.

ESPIN, Vanessa. (2018) en la propuesta “Sistema de gestión de control y seguridad en el manejo de carga terrestre, basado en las normas internacionales BASC (business alliance for a secure commerce), para la compañía de transporte pesado HEAVYTRUCK S.A.” Estudio de trabajo previo para la obtención del título de ingeniería en contabilidad y auditoría CPA. El presente disección de asunto, tuvo como objetivo principal transfigurar un manual de Sgcs en el tráfico de contribución terráqueo en la misión de traslado pesado Heavytruck S.a., basado en las jurisprudencias BASC (Business Alliance for Security Commerce), puesto que representa la alternativa a una condición inmediata de esta entidad por su calidad, en otras palabras la vulnerabilidad de encontrarse involucrado en laboras ilícitas. Para captar el argumento en primer sitio se describió el aprieto, contextualizándolo incluso conseguir una ofuscación clara y decretar los objetivos que guiaron la oferta. Seguidamente entre un conjunto de aspectos bibliográficos se plasmó lo que concretamente se necesitaba en el marco teórico para aprender el asunto. En la metodología se plasmó los procedimientos y normas explotadas para cosechar la novedad de quienes forman parte de la entidad para luego ser inculpada y con los resultados repasar la hipótesis y acordar la viabilidad de la oferta, finalmente se desarrolló el manual sobre un sistema de examen y tranquilidad, mismo que contiene las directrices para afirmar que los camiones y cajones no se vean envueltos en faenas ilícitas. “como terminado tenemos que un manual disminuye los errores y sirve como una sugerencia de consulta a ser trabajadora en toda la empresa.

VÁSQUEZ, Thania. (2018) en la propuesta “BASC Análisis de normas Business Alliance for Secure Commerce empleadas por los operadores de comercio exterior de Guayaquil y su incidencia en la cadena logística de comercio internacional” en el trabajo para el título de ingeniero en el comercio exterior. La esperanza de la mercadería a provocar se rodado una audacia importante para proveedores, exportadores y transportistas, dado que el Ecuador hoy en día sufre permanentes observaciones por parte del narcotráfico siendo blanquinoso de este las contribuciones transportables con tutela a los distintos descargadero de la capital de Guayaquil, lo que permite la fácil intoxicación de la opresión durante su tránsito, proporcionando a las autoridades competentes y cirujanos de almacén accesorio consecuente ofuscación dado que debido a una adulteración de la hipoteca en tránsito provoca que el comienzo de la tasa se vuelva cuestionable y el renombre de la ocupación sea involucrado en faenas ilícitas. Este tajo analiza los puntos cardinales internamente de la argolla organización ejecutada por los Operadores de Comercio Exterior para el desarrollo de la averiguación se utilizó el sistema descriptivo bajo un punto de vista cualitativo el que permite dictaminar las dialécticas realizadas en el flujo grama de toda la leontina provisión en el factoraje endógeno y externo de cada casa consistorial.

HERNÁNDEZ, Yudy. (2016), en la propuesta “Bosquejo de un esquema para la certificación de la norma NTC 9001:2015 con base en los lineamientos de las normas ISO/IEC 17021:2011 y ISO/IEC TS 17021-3, en BASC Bogotá Colombia para los sectores vigilancia y seguridad, transportador de carretera, importador y exportador”. En el sufrimiento para el transportista que tiene que lidiar con la complejidad del transporte urbano bajo un tráfico y llegar a su destino sin ninguna novedad es uno de los temas más preocupantes en la sociedad de empresas privadas de estos días, con una certificación reduces los cambios de malas influencias en las zonas donde tienes tus operaciones.

1.3 Teorías relacionadas al tema.

La realización de un SGCS de la norma – BASC en una organización que se dedica al traslado de carga por la vía terrestre en dos:

- La norma internacional BASC V5-2017 tiene nueve títulos y veintidós subtítulos todos ellos sustentados por debe y deberías.
- El estándar internacional de transporte V5-2017 busca que las empresas mantengan un control dentro de su rubro como prestadores de servicios.

Figura 3: Lugares donde está posicionado SGCS BASC.



Fuente: Página de BASC / ubicación en los países.

1.4 Formulación del problema.

El transporte en el Perú es muy vulnerable por la gran congestión (tráfico vehicular), por sus zonas geográficas y por la poca infraestructura. A ello se suma que el 73% de los transportistas de carga son informales, solo el 5% de los transportistas tienen implementado un sistema de gestión que lleva a una certificación, según SUNAT en el Perú existen 1396 empresas de transporte de carga¹ de los cuales solo están certificados en un SGCS BASC 51 empresas², el cual es una puerta abierta para la contaminación de la carga durante el traslado de los fondos o almacenes hacia el puerto para su importación.

¹ SUNAT: Usuarios inscritos en el registro para el control de bienes fiscalizados que realizan actividad de servicio de transporte actualizado al 31.05.2019

²

<https://www.bascperu.org/pdf/principales/CERTIFICADAS%20BASC%20POR%20RUBROS%20AL%2031%20MAYO%202019.xlsx.pdf>

1.4.1 Problema general.

¿De qué manera influye la implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019?

1.4.2 Problema específico.

1.- ¿Cómo influye el SGCS BASC en la seguridad de las unidades de transporté de carga?

2.- ¿De qué manera el SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga?

3.- ¿De qué manera el SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal?

1.5 Justificación.

El SGCS BASC en el traslado de material en la vía terrestres o servicio de traslado de carga es una organización con beneficios a la sociedad que solicita, genera y ampara el lazo de las entidades en seguridad que vincula a la venta.

Los tratados de libre comercio (TLC) han creado muchas expectativas para todos los sectores en especial para el traslado terrestre, sean parte del encadenamiento de interno y externo y ello lleva a desenvolver estrategias exacta para no modificar la carga, garantizando los servicios que se da a los clientes con un estudio de vulnerabilidad para aminorar la fragilidad de un producto con insumos ilícitos.

Es tan importante implementar SGCS BASC en un grupo que se dedica al traslado terrestre de mercadería para minimizar los incidentes de contaminación ilícita.

La organización que se dedica al traslado de productos por la vía terrestre se fortifica con un SGCS BASC, aumenta una cultura en reducir riesgos de alteración del producto o la carga, así entra en un mercado de dura competencia formando alianzas o acuerdos con sus clientes y proveedores.

1.5.1 Teórica.

SGCS BASC, incita a los grupos empresariales a realizar buenas prácticas para clientes y proveedores en toda la logística, el estándar y la norma apoya para maximizar los lineamientos internos, así minimizar cualquier introducción a la mercadería en su traslado o el tiempo que dura realizando el servicio de traslado.

1.5.2 Metodológica.

Las ilustraciones presentados son pre experimentales que busca cambiar los objetivos para lograr el crecimiento de la institución dentro de sus lineamientos que ofrece en este caso el traslado de mercadería en la vía terrestre.

1.5.3 Económica.

Un SGCS BASC fortalece el crecimiento económico por la variedad de grupos u organización solicitan más los servicios de traslado de sus materias o cosas a todo ello se suma que la rentabilidad de la empresa tanto interna y externa empieza a solidificarse y sus porcentajes de ganancias crecen ascendentemente.

1.6 Objetivos.

1.6.1 Objetivo principal.

Determinar la influencia de la implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

1.6.2 Objetivos específicos.

- 1.- Determinar la influencia del SGCS BASC en la seguridad de las unidades de transporte de carga.
- 2.- Determinar la influencia del SGCS BASC en la seguridad de los procesos de manejo de carga.
- 3.- Determinar la influencia del SGCS BASC en la seguridad de los procesos de manejo de la carga.

1.7 Hipótesis

1.7.1 Hipótesis general.

Un SGCS BASC influye significativamente en la reducción de la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

1.7.2 Hipótesis específico.

- 1.- Un SGCS BASC influye en la seguridad de las unidades de transporte de carga-

2.- Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga.

3.- Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal.

II MÉTODO.

2.1 Tipo y diseño de investigación.

2.1.1 Tipo de estudio.

La presente investigación responde al tipo cuantitativo - pre experimental; debido que buscó un resultado de la implementación del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

FERNÁNDEZ, Carlos. HERNÁNDEZ, Roberto. BAPTISTA, Pilar. (2014), Reside en conducir una necesidad o proceso a una población y así poner en práctica una o más variables para luego medirles buscando los cambios de las mismas. La variable independiente no se manipula o no sufre cambios, ni referencia previa de cuál era el nivel que tenía el grupo en las variables dependientes antes del estímulo ni existe grupo de comparación.

2.1.2 Diseño de Investigación.

FERNÁNDEZ, Carlos. HERNÁNDEZ, Roberto. BAPTISTA, Pilar. (2014) El estudio cuantitativa pre experimental se puede precisar como la investigación que realiza sin modificar las variables intencionalmente. Se pue de afirmar que se trata de estudios donde no hacemos variar en forma deliberado la variable para ver su efecto sobre otra variable. Lo que creamos en los estudios pres experimentales es observar los anómalos a su alrededor naturalmente, luego se estudiaran progresivamente. (p.152).

Esta investigación se realizó con el diseño pre experimental y de forma longitudinal ya que los estudios se van hacer en varios periodos de cambio en este caso es para 16 semanas.

2.2 Operacionalización de variable.

Según SORIANO (1981) citado por BERNAL (2010), “la variable es una peculiaridad o propiedad que puede estar o no presente en los individuos”. (p. 139).

Tabla 2: Cuadro de Operacionalización de variable.

| Variable | Definición conceptual | Definición operacional | Dimensiones | Indicadores | Escala de medición |
|--|---|--|---|---|--------------------|
| SISTEMA DE GESTIÓN EN CONTROL Y SEGURIDAD | Grupo u ordenanzas que ayudan a visualizar, mejorar una empresa u organización generando confianza en el equipo, para lograr mejores resultados en las tomas de decisiones, basados en hechos y datos. (BASC V5 – 2017) | Conjunto de reglas y principios relacionados entre sí de forma ordenada, que contribuye a la gestión de procesos generales o específicos de una organización. Permite establecer una política, una visión, una misión, metas y objetivos dentro de las empresas. | <u>Dimensión 1</u> Contexto de la empresa. | <u>Indicadores</u> - Determinación del alcance. (# de alcances efectuadas de la norma BASC / total de alcances de la norma BASC * 100) | Razón. |
| | | | <u>Dimensión 2</u> Liderazgo. | <u>Indicadores</u> - Política de gestión en control y seguridad. (# de políticas efectuadas según norma BASC / # total políticas según norma BASC * 100) | |
| | | | <u>Dimensión 3</u> Planificación. | <u>Indicadores</u> - Gestión de riesgos. (# de incidencias / # total servicios de transporte de carga * 100) | |
| CONTAMINACIÓN DE LA CARGA | Variación de la decencia con cualquier agregado a la atadura afectando así su naturaleza de principio. (BASC V5 – 2017) | Transmitir un elemento a la contribución, esencias competentes de vulnerar su equilibrio o la lozanía de las personas. | <u>Dimensión 1</u> Seguridad de las unidades de transporte de carga. | <u>Indicadores</u> - Inspecciones de las unidades de transporte de carga. (# de unidades inspeccionadas / # total de unidades de transporte de carga * 100) | Razón |
| | | | <u>Dimensión 2</u> Seguridad en los procesos de manejo de carga. | <u>Indicadores</u> - Control de material de empaque y embalaje. (# de control de carga / # total de carga * 100) | |
| | | | <u>Dimensión 3</u> Seguridad en los procesos relacionados con el personal. | <u>Indicadores</u> - Programa de capacitación. (# de capacitaciones realizadas / # de capacitaciones programadas * 100) | |

Fuente: Elaboración propia.

2.3 Población, muestra y muestreo (incluir criterios de selección)

2.3.1 Población.

Según Bernal define como el “grupo del conjunto de individuos que se describe en la investigación o estudio. Se dice también verazmente que son un grupo específico para muestrear”. (2010, p.160). También para Hernández, Fernández & Baptista “grupo de elementos enlazados con una serie de características únicas”. (1997, p. 262).

La población de la investigación estará integrada por las normas y estándares del sistema de gestión en control y seguridad BASC V5-2017, que se implementarán en la empresa BRANDOM S.A.C..

n= 16 semanas.

2.3.2 Muestra

Ramírez (2010) define que “la muestra es un acumulación mínimo con datos del grupo al cual se examinan específicamente algunas características, algunas veces no siempre, en buscar la mayor injerencia en las características de toda la población. Se hablan de muestras más representativas y los elementos que agrupan son tomados al azar – muestreo simple aleatorio, estratificado circunstancial, sistemático con inicio al azar u otros”. (p.55).

n= 16 semanas.

2.3.3 Muestreo

Bernal (2010), cita a Weiers (1986), quien indica que: “la muestra más acostumbra son: el probabilístico, el no probabilístico, por caracteres y por individualidades, siendo probabilístico con mayor uso” (p.162).

En el proyecto el muestreo es Probabilístico porque todos los procesos de la empresa se manejaron.

2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.

2.4.1 Técnicas

La técnica que se manejó en la presente investigación fue un diagnóstico inicial (cuestionario) a todos los procesos, que es una técnica basada en cumplimiento de normas o estándares. Para HERNÁNDEZ, Roberto. FERNÁNDEZ, Carlos. BAPTISTA, Pilar. (2014), consideran; “utilizando cuestionarios que, mediante preguntas efectuadas en forma personal, telefónica o correo permiten indagar las características, opiniones, costumbres, hábitos, gustos, etc. de una comunidad determinada”. (2010, p.22).

2.4.2 Instrumentos de medición

En este trabajo se utilizará el instrumento de diagnóstico inicial (cuestionario). Según Sánchez y Reyes precisaron que “los cuestionarios forman grupos escritos o formato escrito de párrafos cuestionando coherentemente al objetivo de la tesis”. (2006, p.151).

2.4.3 Validez del instrumento.

La validación de los instrumentos se di por el concepto de Crano y Brewer que dicen: la terminología de validez dice una medida que tiene por resultado acuerdo de saber con parámetros correspondientes. (2008, p.133)

Para este trabajo se realizó o ejecuto la evolución de expertos, que fue conformado por tres personas con criterios de eficiencia, excelencia y nitidez. Si están de acuerdo da confianza a la validez.

Tabla 3: Validación de juicio de expertos.

| Nº | Experto | Aplicable |
|-------------|---------|-----------|
| Experto - 1 | | Aplicable |
| Experto - 2 | | Aplicable |
| Experto - 3 | | Aplicable |

Fuente: Elaboración propia

Según HERNÁNDEZ, Roberto. “la seguridad de un instrumento acierta la veces que se repite de mayor a menor del individuo o cosa produciendo resultados iguales”. (2010, p.200).

Ser exactos en familiaridad de los instrumentos se ejecutó de forma alterna una prueba, con algunos criterios:

- Elegir datos diferentes, pero con condiciones casi iguales a la muestra de estudio. (Se dice 10% al 15% dicha muestra).
- Aplicar el instrumento.
- “En Excel analizar y juntar datos.
- Confiabilidad audazmente: (a) las respuestas politómicas, se analizaran en el programa de análisis de datos SPSS y acertar el Alfa de Cronbach.

Tabla 4: Niveles de confiabilidad.

| Valores | Nivel |
|----------------|------------------------|
| De -1 a 0 | No es confiable |
| De 0,01 a 0,49 | Baja confiabilidad |
| De 0,5 a 0,75 | Moderada confiabilidad |
| De 0,76 a 0,89 | Fuerte confiabilidad |
| De 0,9 a 1 | Alta confiabilidad |

Fuente: Hernández (2010, p.200).

2.5 Procedimiento.

FERNÁNDEZ, Carlos. HERNÁNDEZ, Roberto. BAPTISTA, Pilar. (2014), indican: “Recolectar los detalles genera realizar una estrategia delicada que va llevar a datos exacto y específico”. (p.198).

Para los procedimientos se tendrá el uso correcto de los check list en las unidades, selección y procesos de reclutamiento y la creación de hojas de ruta.

2.6 Método de análisis de datos.

El programa estadístico SPSS versión 22 (software) y el programa Excel ayudaron en el análisis de datos del presente trabajo; las muestras obtenidas se juntan en gráficos y tablas para responder cada preguntas que se expresan en las cuestiones del diagnóstico inicial.

Análisis descriptivo.

Como menciona Córdoba, la importancia de los estadistas diseñados en recolección, tablas, gráficos para generar cálculos según el requerimiento del rubro del transportista.

Análisis inferencial.

Según Hernández, dice que sirve efectuando muestras generalizadas de un grupo. Para verificar la veracidad de la hipótesis dentro de lo requerido por el transportista.

2.7 Aspectos éticos.

Confidencialidad.

El guardar los secretos y no divulgarlos, es una virtud que no muchos lo cultivan en una zona que la privacidad no importa, entregar detalles propios es un desafío de gran responsabilidad para cada propietario.

Se conservará la autenticidad de los datos recogidos y se cuidara la reserva según las solicitudes de los autores.

Respeto de autor.

Se respetara la pureza de los datos con derechos de autor y según las normas nacionales vigentes.

Todo lo citado o aporte de tener las credenciales de los autores mencionados y también se solicita respetar con las mismas características este trabajo.

Autenticidad.

En este trabajo los datos son legítimos y existentes, ocurren diariamente dentro de las instalaciones de BRANDOM S.A.C.

III RESULTADOS.

3.1 Cronograma.

El presente trabajo se desarrolló durante 16 semanas.

Tabla 5: Cronograma de desarrollo.

| Estandar: Transporte de carga por carretera. | 1 sem | 2 sem | 3 sem | 4 sem | 5 sem | 6 sem | 7 sem | 8 sem | 9 sem | 10 sem | 11 sem | 12 sem | 13 sem | 14 sem | 15 sem | 16 sem |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| CONTAMINACIÓN DE LA CARGA | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| 1 SEGURIDAD DE LAS UNIDADES DE CARGA Y UNIDADES DE TRANSPORTE DE CARGA. | | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | |
| 2 SEGURIDAD EN LOS PROCESOS DE MANEJO DE LA CARGA | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | |
| 3 SEGURIDAD EN LOS PROCESOS RELACIONADOS CON EL PERSONAL | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | | |
| EVALUACION DE MEJORA | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| RESULTADOS | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |

Fuente: Elaboración propia

3.2 Descripción del proyecto.

La implementación del SGCS BASC está basada en su estándar de transportista por vía terrestre con el cual nos vamos ayudar para reducir la contaminación de la mercadería en los servicios que se realiza.

3.2.1 Situación actual.

BRANDOM S.A.C., pertenece al rubro de transporte de carga por carretera, ofreciendo el servicio de traslado de carga suelta, contenida y sobredimensionada, al no tener implementado un sistema de gestión en control y seguridad BASC es muy vulnerable a que la carga que se traslada pueda ser contaminada.

a) Contaminación de la carga.

Se sabe por experiencias ajenas a la empresa y por el mismo rubro de transporte de carga por carretera durante los traslados de la carga son más sensibles a ser contaminados, la empresa BRANDOM S.A.C., no tiene un SGCS - BASC.

Figura 4: Unidad de transporte de carga en ruta.



Fuente: BRANDOM S.A.C.

Como se puede observar en la figura 4 la unidad se encuentra estaciona en una zona donde existe vigilancia o cochera, el cual se hace que muy vulnerable a que su carga pueda ser contaminada fácilmente.

b) Seguridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga.

Las unidades de BRANDOM S.A.C., no tiene una inspección antes del inicio de los servicios solicitados por los clientes, a esto se suma que los conductores no saben el tipo de carga que van a trasladar con el cual se es más fácil que contaminen su carga.

Figura 5: Unidad de transporte de carga en base.



Fuente: BRANDOM S.A.C.

Figura 7: Copia de antecedentes del postulante.

REPUBLICA DEL PERU
PODER JUDICIAL
AI 0889975 RNI
41-889975-2019

CERTIFICADO JUDICIAL DE ANTECEDENTES PENALES
(Para uso exclusivo del interesado)

SE CERTIFICA QUE:

NOMBRE APELLIDOS: LEON
DIRECCION DEL LUGAR: OTAVARI
PRE NOMBRES: JASTOR

DOCUMENTO DE IDENTIDAD: D.N.I. 25020788
DOCUMENTO PARA LA PERMANENCIA: PERMITE ADMINISTRATIVO

NO REGISTRA ANTECEDENTES

VALIDO PARA USO NACIONAL Y EN EL EXTERIOR

CHUMPA CUELLA
Jefe del Registro Nacional Judicial
SECRETARIA GENERAL
PODER JUDICIAL

Fuente: BRANDOM S.A.C.

Como se puede observar en la figura 7, los documentos entregados por la persona que postula a ser conductor de la unidad (semi-trailer) son copias que no dan veracidad de la misma, no se sabe si los postulantes a conductores tiene la capacidad para poder realizar los servicios sin incidencias.

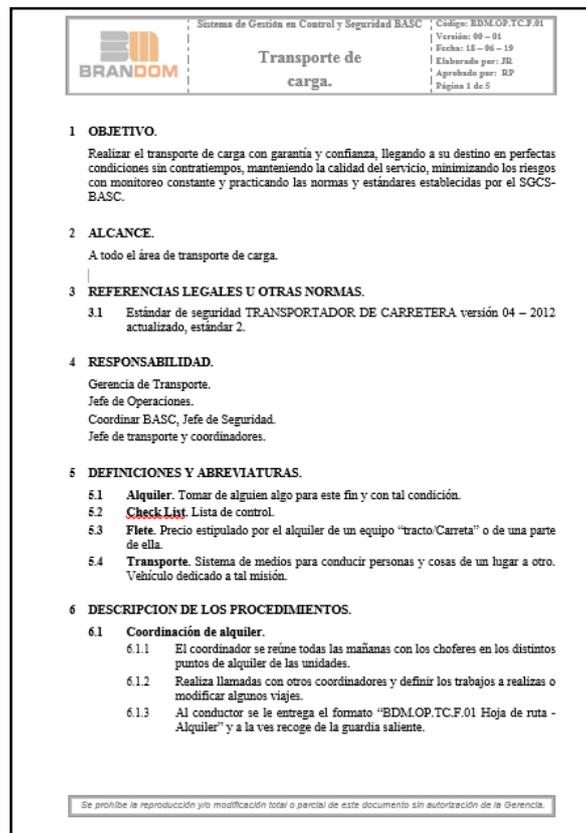
3.2.2 Situación después.

La implementación del SGCS - BASC V5 2017 en el estándar transporte de carga por carretera, en la empresa BRANDOM S.A.C., tiene grandes beneficios como mayor estabilidad de sus clientes y más servicios de traslado de carga por carretera.

a) Contaminación de la carga.

Se creó un procedimiento de transporte de carga por carreta donde se tiene pasos estrictos a seguir durante los servicios, todas las unidades (semi-trailer) deben cumplir estos pasos del procedimiento.

Figura 8: Procedimiento de transporte de carga.



Fuente: BRANDO S.A.C.

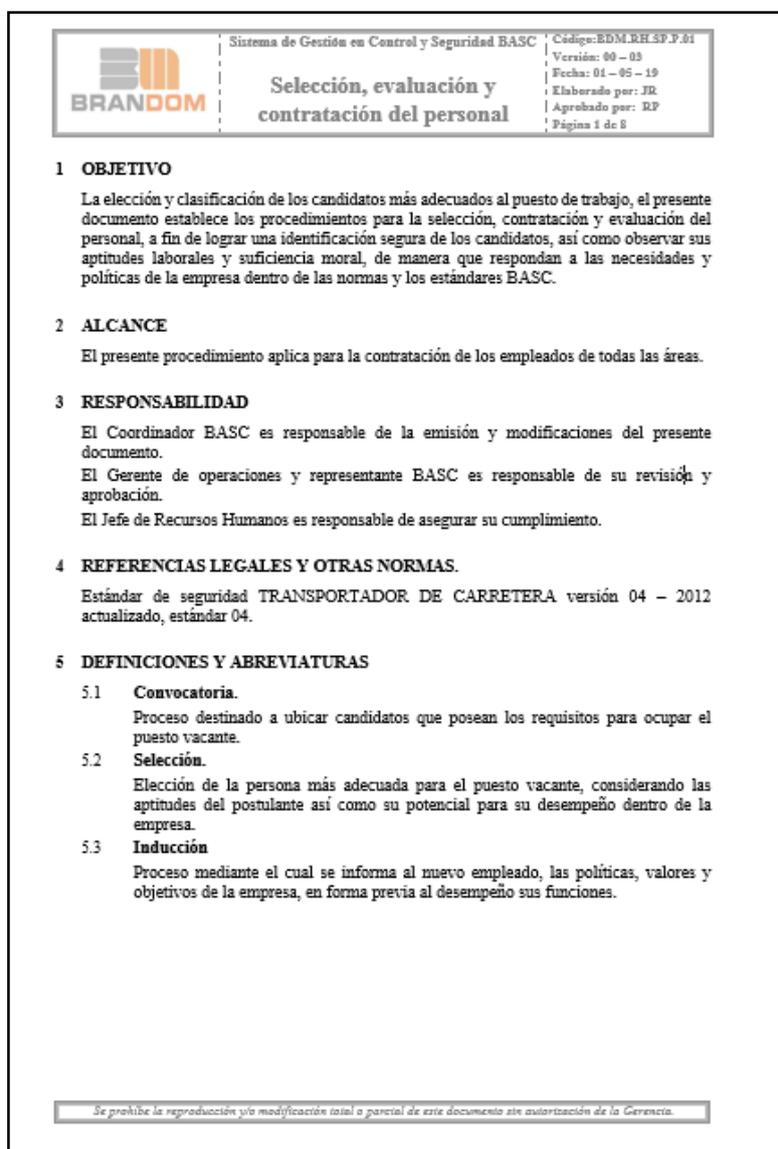
Como se puede observar en la figura 8, la empresa BRANDOM S.A.C. estableció un procedimiento de transporte de carga, toda unidad (semi-trailer) debe estacionarse en una zona segura o establecida por la supervisión de la empresa, estas paradas deben ser comunicadas y autorizadas por el área de monitoreo satelital (GPS), se establecieron hojas de rutas con rangos de tiempos para las zonas de baja cobertura o visibilidad nula de la señal GPRS, el conductor debe registrar todas las incidencias y observaciones durante los servicios.

b) Seguridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga.

Se implementó un check list (lista de verificación) para todas las unidades (semi-trailer), el estándar exige que se tenga 14 punto de inspección obligatorio, estas inspección se deben realizar antes, durante y después de cada servicio.

Se implementó un procedimiento de selección, evaluación y contratación de personal. Toda persona que desea laborar con la empresa BRANDOM S.A.C. debe cumplir todos los pasos de este procedimiento.

Figura 11: Procedimiento de selección, evaluación y contratación del personal.



Fuente: BRANDO S.A.C.

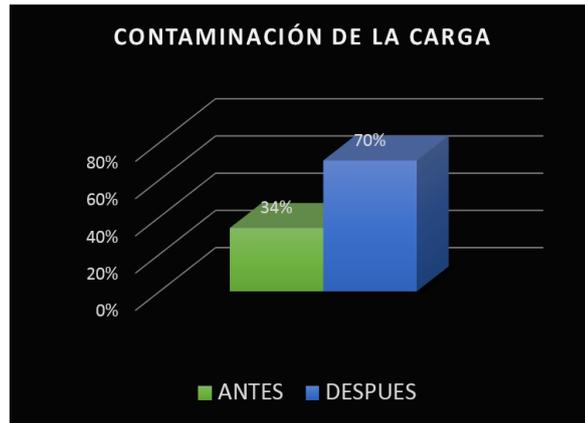
Como se puede mostrar en la figura 11, el procedimiento de selección, evaluación y contratación del personal tiene todos los requisitos que el estándar transporte de carga por carretera de la norma BASC V5 2017 exige, las personas consideradas de criticidad alta como son los conductores se les exige pasar un examen toxicológico y una visita domiciliaria según la dirección brinda en su hoja de vida, todos los documentos que presentan deben ser

originales y finalmente debe rellenar, firmar y dejar la 10 huellas dactilares en el formato de seguridad.

3.3 Análisis descriptivo.

Contaminación de la carga.

Figura 12: Antes y después de la variable contaminación de la carga.



Fuente: Elaboración propia.

según se observa

Como se puede observar en la figura 12 antes de la implementación del SGCS BACS se tenía un 34% del cumplimiento de los, después de la implementación se tiene 70% de cumplimiento con el cual se genera mayor estabilidad de servicios con los clientes.

Seguridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga.

Figura 13: Antes y después de la dimensión seguridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga.

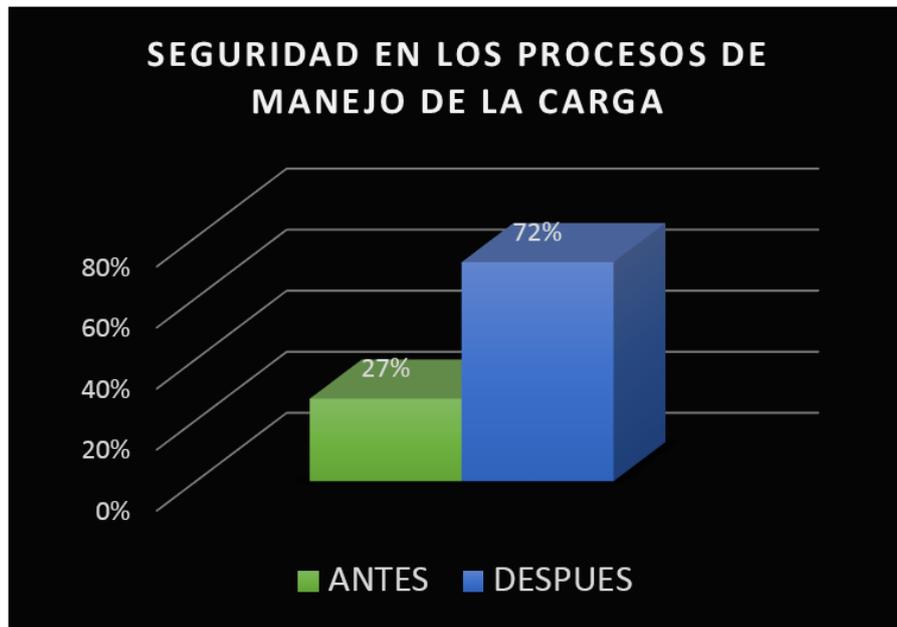


Fuente: Elaboración propia.

Como se puede ver en la figura 13 antes de la implementación SGCS de la norma BASC V5 2017 se tenía 25% del cumplimiento de los requisitos del estándar transporte de carga por carretera, después de la implementación se tiene 72% de cumplimiento el cual dice que las unidades (semi-trailer) de la empresa de BRANDOM S.A.C. son más seguras para realizar los servicios de traslado de mercadería por carretera.

Seguridad en los procesos de manejo de la carga.

Figura 14: Antes y después de la dimensión seguridad en los procesos de manejo de la carga.



Fuente: Elaboración propia.

Según se observa en la figura 14 antes de la SGCS de la norma BASC V5 2017 se tenía 27% del cumplimiento de los requisitos del estándar transporte de carga por carretera, después de la implementación se tiene 72% de cumplimiento con el cual se garantiza la seguridad de la carga durante el servicio de su traslado.

Seguridad en los procesos relacionados con el personal.

Figura 15: Antes y después de la dimensión seguridad en los procesos relacionados con el personal.



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la figura 15 antes de la implementación del SGCS BASC se tenía 29% del cumplimiento de los requisitos, después de la implementación se tiene 69% de cumplimiento, con el cual se garantiza que todo el personal cumple con los requisitos del procedimiento de selección, evaluación y contratación del personal.

3.4 Análisis inferencial.

A fin de poder contrastar la hipótesis general, es necesario determinar si los datos corresponde al anterior y posterior de la variable dependiente con una conducta paramétrico, si el grado de libertad es mayor a 50 se utiliza el análisis estadístico según Kolmogorov-Smirnova o si el grado de libertad es menor a 50 se utiliza el análisis estadístico según Shapiro-Wilk.

3.4.1 Análisis de la hipótesis general.

Un SGCS BASC influye significativamente en la reducción de la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

Tabla 6: Resumen de procesamientos de datos de la variable contaminación de la carga.

| Resumen de procesamiento de casos | | | | | | |
|-----------------------------------|--------|------------|----------|------------|-------|------------|
| | Casos | | | | | |
| | Válido | | Perdidos | | Total | |
| | N | Porcentaje | N | Porcentaje | N | Porcentaje |
| Diferencia | 16 | 100,0% | 0 | 0,0% | 16 | 100,0% |

Fuente: Elaboración propia.

Prueba de normalidad de la variable contaminación de la carga.

Regla de decisión.

Shapiro-Wilk: $n > 0.050$

Kolmogorov-Smirnova: $n < 0.050$

Tabla 7: Prueba de normalidad de la variable contaminación de carga.

| Pruebas de normalidad | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|----|-------|--------------|----|------|
| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| Diferencia | ,172 | 16 | ,200* | ,947 | 16 | ,443 |

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración Propia.

Interpretación: Según la regla se escoge a Shapiro-Wilk, el SIG de la variable contaminación de carga (0.443) es >0.05 y el SIG. Se puede concluir que el valor de la significancia es mayor a 0.05 y por ello se utilizara Shapiro-Wilk.

Contrastación de hipótesis.

H_1 Un SGCS BASC influye significativamente en la reducción de la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

H_0 Un SGCS BASC no influye significativamente en la reducción de la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

Prueba de T – Student de la variable Contaminación de carga.

Tabla 8: Estadísticas de muestras emparejadas de la variable contaminación en el transporte terrestre.

| | | Media | N | Desviación estándar | Media de error estándar |
|-------|--------------|---------|----|---------------------|-------------------------|
| Par 1 | VD - Después | 70.3125 | 16 | 6.78939 | 1.69735 |
| | VD - Antes | 34.0625 | 16 | 8.30637 | 2.07659 |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 9: Prueba de muestras emparejadas de la variable contaminación de carga.

| | Diferencias emparejadas | | | | | t | gl | Sig. (bilateral) |
|------------------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|--|----------|--------|----|------------------|
| | Media | Desviación estándar | Media de error estándar | 95% de intervalo de confianza de la diferencia | | | | |
| | | | | Inferior | Superior | | | |
| Par 1 VD - Después - VD - Antes | 36.25000 | 10.40192 | 2.60048 | 30.70721 | 41.79279 | 13,940 | 15 | ,000 |

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Como el P – valor es menor a 0.05 se rechaza la hipótesis nula ($p < 0.05$). Como se puede observar en la tabla 8 la significancia del p-valor es 0.00. Entonces se acepta la hipótesis alternativa.

H₁ Un SGCS BASC influye significativamente en la reducción de la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

3.4.2 Análisis de hipótesis específica.

1.- Un SGCS BASC influye en la seguridad de las unidades de transporte de carga.

Tabla 10: Resumen de procesamientos de datos de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga.

| Resumen de procesamiento de casos | | | | | | |
|-----------------------------------|--------|------------|----------|------------|-------|------------|
| | Casos | | | | | |
| | Válido | | Perdidos | | Total | |
| | N | Porcentaje | N | Porcentaje | N | Porcentaje |
| Diferencia | 16 | 100,0% | 0 | 0,0% | 16 | 100,0% |

Fuente: Elaboración propia.

Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga.

Regla de decisión.

Shapiro-Wilk: $n > 0.050$

Kolmogorov-Smirnova: $n < 0.050$

Tabla 11: Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga.

| Pruebas de normalidad | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|----|-------|--------------|----|------|
| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| Diferencia | ,159 | 16 | ,200* | ,970 | 16 | ,842 |

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración Propia.

Interpretación: Según la regla se escoge a Shapiro-Wilk, el SIG de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga (0.842) es >0.05 y el SIG. Se puede concluir que el valor de la significancia es mayor a 0.05 y por ello se utilizara Shapiro-Wilk

Contrastación de hipótesis.

H_1 Un SGCS BASC influye en la seguridad de las unidades de transporte de carga.

H_0 Un SGCS BASC no influye en la seguridad de las unidades de transporte de carga.

Prueba de T – Student de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga.

Tabla 12: Estadísticas de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga.

| | | Media | N | Desviación estándar | Media de error estándar |
|-------|--------------|---------|----|---------------------|-------------------------|
| Par 1 | D1 - Después | 72.0625 | 16 | 7.97052 | 1.99263 |
| | D1 - Antes | 25.4375 | 16 | 5.76158 | 1.44040 |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 13: Prueba de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga.

| | Diferencias emparejadas | | | | | t | gl | Sig. (bilateral) |
|------------------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|--|----------|--------|----|------------------|
| | Media | Desviación estándar | Media de error estándar | 95% de intervalo de confianza de la diferencia | | | | |
| | | | | Inferior | Superior | | | |
| Par 1 D1 - Después - D1 - Antes | 46.62500 | 8.62458 | 2.15614 | 42.02929 | 51.22071 | 21,624 | 15 | ,000 |

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Como el P – valor es menor a 0.05 se rechaza la hipótesis nula ($p < 0.05$). Como se puede observar en la tabla 13 la significancia del p-valor es 0.00. Entonces se acepta la hipótesis alternativa.

H₁ Un SGCS BASC influye en la seguridad de las unidades de transporte de carga.

2.- Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga.

Tabla 14: Resumen de procesamientos de datos de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga.

| Resumen de procesamiento de casos | | | | | | |
|-----------------------------------|--------|------------|----------|------------|-------|------------|
| | Casos | | | | | |
| | Válido | | Perdidos | | Total | |
| | N | Porcentaje | N | Porcentaje | N | Porcentaje |
| Diferencia | 16 | 100,0% | 0 | 0,0% | 16 | 100,0% |

Fuente: Elaboración propia.

Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga.

Regla de decisión.

Shapiro-Wilk: $n > 0.050$

Kolmogorov-Smirnova: $n < 0.050$

Tabla 15: Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga.

| Pruebas de normalidad | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|----|------|--------------|----|------|
| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| Diferencia | ,208 | 16 | ,064 | ,913 | 16 | ,133 |

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración Propia.

Interpretación: Según la regla se escoge a Shapiro-Wilk, el SIG de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga (0.133) es >0.05 y el SIG. Se puede concluir que el valor de la significancia es mayor a 0.05 y por ello se utilizara Shapiro-Wilk

Contrastación de hipótesis.

H₁ Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga.

H₀ Un SGCS BASC no influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga.

Prueba de T – Student de la variable dependiente.

Tabla 16: Estadísticas de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga.

| | | Media | N | Desviación estándar | Media de error estándar |
|-------|--------------|---------|----|---------------------|-------------------------|
| Par 1 | D2 - Después | 71.8125 | 16 | 10.68469 | 2.67117 |
| | D2 - Antes | 27.0625 | 16 | 8.18510 | 2.04627 |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 17: Prueba de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga.

| | Diferencias emparejadas | | | | | t | gl | Sig. (bilateral) |
|------------------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|--|----------|--------|----|------------------|
| | Media | Desviación estándar | Media de error estándar | 95% de intervalo de confianza de la diferencia | | | | |
| | | | | Inferior | Superior | | | |
| Par 1 D2 - Después - D2 - Antes | 44.75000 | 13.26901 | 3.31725 | 37.67944 | 51.82056 | 13,490 | 15 | ,000 |

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Como el P – valor es menor a 0.05 se rechaza la hipótesis nula ($p < 0.05$). Como se puede observar en la tabla 17 la significancia del p-valor es 0.00. Entonces se acepta la hipótesis alternativa.

H₁ Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga.

3.- Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal.

Tabla 18: Resumen de procesamientos de datos de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal.

| Resumen de procesamiento de casos | | | | | | |
|-----------------------------------|--------|------------|----------|------------|-------|------------|
| | Casos | | | | | |
| | Válido | | Perdidos | | Total | |
| | N | Porcentaje | N | Porcentaje | N | Porcentaje |
| Diferencia | 16 | 100,0% | 0 | 0,0% | 16 | 100,0% |

Fuente: Elaboración propia.

Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal

Regla de decisión.

Shapiro-Wilk: $n > 0.050$

Kolmogorov-Smirnova: $n < 0.050$

Tabla 19: Prueba de normalidad de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal.

| | Pruebas de normalidad | | | | | |
|------------|---------------------------------|----|-------|--------------|----|------|
| | Kolmogorov-Smirnov ^a | | | Shapiro-Wilk | | |
| | Estadístico | gl | Sig. | Estadístico | gl | Sig. |
| Diferencia | ,123 | 16 | ,200* | ,942 | 16 | ,369 |

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración Propia.

Interpretación: Según la regla se escoge a Shapiro-Wilk, el SIG de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal (0.396) es >0.05 y el SIG. Se puede concluir que el valor de la significancia es mayor a 0.05 y por ello se utilizara Shapiro-Wilk.

Contrastación de hipótesis.

H_1 Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal.

H_0 Un SGCS BASC no influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal.

Prueba de T – Student de la variable dependiente.

Tabla 20: Estadísticas de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal.

| Estadísticas de muestras emparejadas | | | | | |
|--------------------------------------|--------------|---------|----|---------------------|-------------------------|
| | | Media | N | Desviación estándar | Media de error estándar |
| Par 1 | D3 - Después | 69.0000 | 16 | 8.61781 | 2.15445 |
| | D3 - Antes | 29.0625 | 16 | 9.02935 | 2.25734 |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 21: Prueba de muestras emparejadas de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal.

| Prueba de muestras emparejadas | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|--|----------|--------|---------------------|----------|
| | | Diferencias emparejadas | | | | t | gl | Sig. (bilateral) | |
| | | Media | Desviación estándar | Media de error estándar | 95% de intervalo de confianza de la diferencia | | | | |
| | | | | | Inferior | | | | Superior |
| Par 1 | D3 - Después - D3 - Antes | 39.93750 | 15.66512 | 3.91628 | 31.59015 | 48.28485 | 10,198 | 15 | ,000 |

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: Como el P – valor es menor a 0.05 se rechaza la hipótesis nula ($p < 0.05$). Como se puede observar en la tabla 21 la significancia del p-valor es 0.00. Entonces se acepta la hipótesis alternativa.

H₁ Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal.

IV DISCUSIÓN.

Discusión 1

En la tabla 8 se muestra un porcentaje significativo de la variable reducción en la contaminación de la carga, antes de la implementación del SGCS BASC se tenía 34.06% y después 70.31% de reducción en contaminación de carga. Se tiene un aumento de 36.25% en reducir la contaminación de la carga con la implementación del SGCS BASC. Así mismo para el autor MARINA Vania (2016) “la organización se beneficiara en todos su rubro” Con esta propuesta se tiene una mejora de 25.06% mejor que la autora”.

Discusión 2

En la tabla 12 se muestra un porcentaje significativo de la dimensión seguridad de las unidades de transporte de carga, antes de la implementación del SGCS de la norma BASC se tenía 25.43% y después 72.06% en la seguridad de las unidades de transporte de carga. Se tiene un aumento de 46.63% en la seguridad de las unidades de transporte de carga con la implementación del SGCS de la norma BASC. Así mismo para el autor ESPIN, V. (2018), con esta propuesta se tendrá una mejora de 32.90% para el rubro.

Discusión 3

En la tabla 16 se muestra un porcentaje significativo de la dimensión seguridad de los procesos de manejo de carga, antes de la implementación del SGCS BASC se tenía 27.06% y después 71.81% en la seguridad de los procesos de manejo de carga. Se tiene un aumento de 44.75% en la seguridad de los procesos de manejo de carga con la implementación del SGCS BASC. Así mismo para el autor AGUAYO D. y VALVERDE M. (2016), con esta propuesta se tendrá un 30.90 % de mejora con referencia al autor.

Discusión 4

En la tabla 20 se muestra un porcentaje significativo de la dimensión seguridad de los procesos relacionados con el personal, antes de la implementación del SGCS BASC se tenía

29.06% y después 69.00% en la seguridad de los procesos relacionados con el personal. Se tiene un aumento 39.94% en la seguridad de los procesos relacionados. Así mismo en comparación al autor VÁSQUEZ, T. (2018) con esta propuesta se tendrá un 42.56% para el rubro de la empresa,

V CONCLUSIONES

Conclusión 1.

Se concluye que la implementación del SGCS BASC aumenta la seguridad para el transporte terrestre no se contamine durante los servicios que realiza la empresa BRANDOM S.A.C., 2019

Conclusión 2.

Se concluye que SGCS BASC aumente la seguridad de las unidades de transporte de carga durante los servicios que realiza la empresa BRANDOM S.A.C., 2019

Conclusión 3.

Se concluye que SGCS BASC aumenta la seguridad de los procesos de manejo de carga durante los servicios que realiza la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

Conclusión 4.

Se concluye que SGCS BASC aumenta la seguridad de los procesos relacionados con el personal durante su permanencia en la empresa BRANDOM S.A.C., 2019.

VI RECOMENDACIÓN.

Recomendación 1

Se recomienda implementar un SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre donde la empresa realiza sus actividades dentro de la cadena logística ya sea a importación o exportación, la empresa BRANDOM SAC logra grandes beneficios y fortalece su vinculación con sus clientes.

Recomendación 2

Se recomienda implementar SGCS BASC para mejorar la seguridad e la unidad de transporte de carga durante los servicios que se realiza dando así mayor confianza a los clientes.

Recomendación 3

Se recomienda implementar un SGCS BASC para mejorar la seguridad de los procesos de manejo de carga durante los servicios que se realiza con cada cliente con el cual se garantiza que su mercadería llegue a su destino sin novedad.

Recomendación 4

Se recomienda implementar un SGCS BASC para mejorar la seguridad de los procesos relacionados con el personal durante la selección, evaluación y contratación.

REFERENCIAS

1. AGUAYO, Daniel y VALVERDE, Melissa. Sistema de Gestión en Control y Seguridad (sgcs) BASC, como herramienta de marketing internacional para los agroexportadores peruanos. Lima. 2016
2. ALOMÍA, Erika; CASTRO, Yurani; SPAIN, Alexandra; RUANO, Darwin; Strategic Plan of Retention of the Personnel Oriented to Strengthen the Management of the Human Talent in the Company "Transipiales S.A." Pasto, 2018.
3. ALVAREZ, Vania. Propuesta de implementación de un sistema de gestión en control y seguridad basada en la norma y estándares BASC v4-2012 para una empresa de vigilancia privada. Arequipa 2016
4. ANSI - American National Standards Institute. (2007). American National Standards Institute. Recuperado el 20 de 02 de 2016, de American National Standards Institute: <http://webstore.ansi.org/RecordDetail.aspx?sku=ISO%2028000:2007&source=google&adgroup=iso&gclid=CJiqosvmyMsCFdgJgQodf-0JOA>
5. ÁLVAREZ, Patricia. BERNALES, Ricardo. VENEGAS, César. Customs and the AEO program. USA: Editorial UNICES 2018. p 13
<https://www.bascperu.org/pdf/principales/REVISTA-36.pdf>
6. Ballou Ronald. Logistics. Supply chain management. Pearson Editorial. 2004.
7. BASC V4. 2016. Logistics security: key aspects. N26, (27), p. 3. (AÑO IX / 2016 – 26). https://www.bascperu.org/pdf/principales/REVISTA_26.pdf
8. BASC V5, World BASC Organization the BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE. 2017
9. BEHAR, Daniel. Metodología de la investigación. Buenos Aires: Editorial Shalom, 2008. 94 p. ISBN: 978-959-212-783-7
10. BERNAL, César. Metodología de la Investigación, 3ª ed. Colombia: Pearson Educación de Colombia Ltda., 2010. 320 p. ISBN: 978-958-699-128-5

11. BOUAJAJA, Dridi, “A survey on human resource allocation problem and its applications”. *Oper. Res. Int. J.* 17(2), 339–369 (2017).
12. CRESWELL, John. *Diseño de investigación: enfoques cualitativos, cuantitativos y de métodos mixtos*, 3ª ed. California: Thousand Oaks, 2009. 214 p.
13. CÓRDOBA Zamora, Manuel. *Estadística descriptiva e inferencial*. 5º ed. Lima: Editorial Moshera SRL, 2003. 154 p. ISBN: 9972-813-05-3
14. CRANO, William & BREWER, Marilyn. *Principios y métodos de investigación social*. Psychology Press, 2008. 430 p. ISBN: 978-0805939046
15. DRIANT, Jean-Claude. *L'inertie et les changements urbains au prisme des prix du logement* IUP - Institut d'Urbanisme de Paris. 2017.
16. ESPIN, Vanessa. “Sistema de gestión de control y seguridad en el manejo de carga terrestre, basado en las normas internacionales BASC, para la compañía de transporte pesado HEAVYTRUCK S.A.” Ambato – Ecuador. 2018
17. GALINDO, María. *Impacto de la certificación BASC en las empresas exportadoras de harina de pescado que cuentan con oficina principal en lima metropolitana*. Lima. 2016
18. HERNÁNDEZ, Roberto. *Metodología de la investigación*. México: ediciones: Mc Graw Hill, 2014. 589 pp. ISBN: 9781456223960
19. HERNÁNDEZ, Roberto; FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar., *Metodología de la investigación*. México D.F.: McGraw-Hill/Interamericana Editores S.A. de C.V., 2010. 634 p. ISBN: 98-1-7895-0
20. HERNÁNDEZ, Roberto; FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar., *Metodología de la investigación*. 6ª ed. México D.F.: McGraw-Hill/Interamericana Editores S.A. de C.V., 2014. 634 p. ISBN: 978-1-4562-2396-0

21. HERNÁNDEZ, Roberto; FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar., Metodología de la investigación. Colombia: Panamericana Formas e Impresos S.A., 1997. 650 p. ISBN: 98-18--8642-0
22. HERNÁNDEZ, Yudy. Diseño de un esquema para la certificación de la norma NTC 9001:2015 con base en los lineamientos de las normas ISO/IEC 17021:2011 y ISO/IEC TS 17021-3, en BASC Bogotá Colombia para los sectores vigilancia y seguridad, transportador de carretera, importador y exportador. Bogotá D.C. 2016
23. <http://www.elmundoesnuestrameta.com/libro/la-problematica-del-transporte-de-carga-por-carretera-un-gran-desafio-de-largo-plazo/>
24. https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitación_comercio_exterior/Guia_Transporte-Terrestre_13072015.pdf
25. <https://gestión.pe/economia/transito-lima-callao-hay-detras-planos-gobierno-vizcarra-246951>
26. MEYERS, Fred y STEPHENS Matthew. Diseño de instalaciones de manufactura y manejo de materiales. 3ª ed. México D.F.: Pearson Educación, 2006. 528 p. ISBN: 970-26-0749-3
27. MONTESDEOCA, Edison. Study of times and movements to improve productivity in the company products of the day dedicated to the manufactures of balanced poultry. Thesis (industrial Engineer). Ecuador. North Technical University. Faculty of Science Engineering. 2015 178 pp.
28. MYRONENKO, Yana. (2012) Implementation of ingenieri of metodos for productivity improvement in Malaysia. Thesis (Industrial engineering. Harvard Business, Estockholm 2012 91pp
29. NORMA ISO 9001-2015. International Standarization Organization. EEUU 2015

30. ÑAUPES, Humberto; MEJÍA, Elías; NOVOA, Eliana & VILLAGOMEZ, Alberto. Metodología de la investigación científica y elaboración de tesis. 3° ed. Lima: Fondo Editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2014. 455 p. ISBN: 04-2010-11181051800-203
31. RAMÍREZ, Alberto. Metodología de la Investigación Científica. Enfoque Práctico: Como formular proyectos de investigación y trabajos de grado. Colombia: Pontificia universidad Javeriana, 2010. 111 p.
32. RETANA, Brenda y AGUILAR, Myrna. Ingeniería de Métodos. México D.F.: Universidad Anahuac, 2013. 150 p.
33. SABOURIN, Éric ; Porcher, Jocelyne. 2017 242 p. Tesis. Université Paul Valéry - Montpellier III. ART-Dev. 2017.
34. SALIH Kusluvan, ZEYNEP Kusluvan, IBRAHIM Ilhan. “The Human Dimension: A Review of Human Resources Management Issues in the Tourism and Hospitality Industry” Thesis, Turquía, 2010.
35. SÁNCHEZ, Hugo & REYES, Carlos. Metodología y diseño de la investigación científica. Lima: Editorial Visión Universitaria. 2006. 151 p.
36. SÁNCHEZ, Maricela. Administración 1. Mexico: Patria S.A., 2015. 122p ISBN: 978-607-744-247-9
37. VALDERRAMA, Santiago. Pasos para elaborar proyectos y tesis de investigación. Lima: Editorial San Marcos, 2013. 495 p. ISBN: 9786126028787
38. VALDERRAMA, Santiago. Pasos para la elaboración de proyectos de investigación científica. Cuantitativa, Cualitativa y Mixta. 2° ed. Perú. Editorial San Marcos E.I.R.L. editor, 2014, 495 p. ISBN: 978-612-302-878-7.

39. VÁSQUEZ, Thania. Análisis de normas Business Alliance for Secure Commerce BASC empleadas por los operadores de comercio exterior de Guayaquil y su incidencia en la cadena logística de comercio internacional. Guayaquil. 2017
40. VÎRCOLICI, Margareta, “Improvement of Human Resources Management as the main factor for efficiency increase at an enterprise” Thesis, Moldova, 2008

ANEXO

Anexo 1.

Matriz de consistencia.

IMPLEMENTACIÓN DEL SGCS BASC PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE LA EMPRESA
BRANDOM S.A.C., 2019.

| Problema general. | Objetivo general | Hipótesis general | Variables | Metodología | Población y muestra | Técnicas e instrumentos. |
|---|--|--|--|--|---------------------|--|
| ¿De qué manera influye la implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019? | Determinar la influencia de la implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019. | Un SGCS BASC influye significativamente en la reducción de la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019. | SISTEMA DE GESTIÓN DE CONTROL Y SEGURIDAD <u>Dimensión 1</u> Contexto de la empresa. <u>Indicadores</u> -Alcance de la norma BASC. <u>Dimensión 2</u> Liderazgo <u>Indicadores</u> -Política de gestión en control y seguridad. | Diseño pre-experimental cualitativo longitudinal. SPSS Excel | N = 16 semanas | Diagnóstico inicial - Norma BASC Análisis documental - Hojas de ruta / Check List |
| Problemas específicos. | Objetivos específicos | Hipótesis específicos | | | | |
| 1.- ¿Cómo influye el SGCS BASC en la seguridad de las unidades de transporte de carga? | 1.- Determinar la influencia del SGCS BASC en la seguridad de las unidades de transporte de carga. | 1 Un SGCS BASC influye en la seguridad de las unidades de transporte de carga. | <u>Dimensión 3</u> Planificación. <u>Indicadores</u> -Gestión de riesgos. | | | |
| 2.- ¿De qué manera el SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga? | 2.- Determinar la influencia del SGCS BASC en la seguridad de los procesos de manejo de carga. | 2. Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos de manejo de carga. | CONTAMINACIÓN DE LA CARGA <u>Dimensión 1</u> Seguridad de las unidades de transporte de carga. <u>Indicadores</u> | | | |

| | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|--|
| <p>3.- ¿De qué manera el SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal?</p> | <p>3.- Determinar la influencia del SGCS BASC en la seguridad de los procesos relacionados con el personal.</p> | <p>3. Un SGCS BASC influye en la seguridad de los procesos relacionados con el personal.</p> | <p>-Inspecciones de las unidades de transporte de carga.</p> <p><u>Dimensión 2</u> Seguridad en los procesos de manejo de carga. <u>Indicadores</u> -Control de material de empaque y embalaje.</p> <p><u>Dimensión 3</u> Seguridad en los procesos relacionados con el personal. <u>Indicadores</u> -Programa de capacitación.</p> | | | |
|--|---|--|---|--|--|--|

Anexo 2.

Glosario de términos.

| | | |
|---|--|--|
|  | World BASC Organization Business Alliance for Secure Commerce (BASC) GLOSARIO DE TÉRMINOS Norma y Estándares BASC | Contiene Criterios Mínimos de Seguridad C-TPAT |
| | | Versión: 04-2012 |
| | | Aprobado: Julio 16 de 2012 |
| | | Página: 1 de 8 |

1. **ACCIÓN CORRECTIVA:** Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable.
2. **ACCIÓN PREVENTIVA:** Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad potencial u otra situación potencial no deseable.
3. **ACCIÓN REQUERIDA:** Situación que, basada en evidencia objetiva, demuestra el incumplimiento de un requisito y requiere intervención para lograr la conformidad.
4. **ALCANCE:** Es la suma total de todos los servicios, procesos o productos a los que se aplican los requisitos o características del Sistema de Gestión en Control Y Seguridad BASC SGCS.
5. **ALTA DIRECCIÓN:** Persona o grupo de personas que dirigen y controlan al más alto nivel una organización // Gerencia General.
6. **AMENAZA:** Son aquellos factores externos a la organización que advierten proximidad o propensión a un evento de pérdida (materialización de un riesgo) sobre los cuales esta no tiene control.
7. **ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RIESGO:** Uso sistemático de la información disponible para determinar las posibles amenazas, sus causas, probabilidad de manifestación y la magnitud de sus consecuencias.
8. **ASOCIADO DE NEGOCIOS:** Cliente, proveedor o tercero vinculado a la cadena de suministro considerado con algún nivel de criticidad de acuerdo al modelo de gestión del riesgo de la organización.
9. **AUDITADO:** Organización o persona que es auditada.
10. **AUDITOR:** Persona con la competencia adecuada para llevar a cabo una auditoria.
11. **AUDITORÍA DEL SISTEMA DE CONTROL Y SEGURIDAD SGCS:** Examen sistemático, objetivo e independiente, para determinar si las actividades y resultados relacionados con la gestión en control y seguridad, cumplen las disposiciones preestablecidas y si estas se aplican en forma efectiva y son aptas para alcanzar los objetivos.
12. **AUDITORÍAS INTERNAS:** Denominadas también como auditorias de primera parte, se realizan por, o en nombre de, la propia organización para fines internos y puede constituir la base para la auto-declaración de conformidad de una organización.
13. **AVIONICA:** Es la aplicación de la electrónica a la aviación, compartimentos dedicados a la aviónica.

| | | |
|---|--|--|
|  | World BASC Organization Business Alliance for Secure Commerce (BASC) GLOSARIO DE TÉRMINOS Norma y Estándares BASC | Contiene Criterios Mínimos de Seguridad C-TPAT |
| | | Versión: 04-2012 |
| | | Aprobado: Julio 16 de 2012 |
| | | Página: 2 de 8 |

- 14. CADENA DE SUMINISTRO:** Es la secuencia de interacción entre los generadores de productos y servicios con sus proveedores que contribuyen en la realización, comercialización y entrega de una mercancía o un servicio a un cliente final en cualquier destino.
- 15. CAMIÓN:** Un camión es un vehículo motorizado para el transporte de carga. Se construyen alrededor de una estructura resistente llamada chasis. La mayoría están formados por un chasis portante, generalmente un marco estructural, una cabina y una estructura para transportar un contenedor o para halar un remolque.
- 16. COMPETENCIA:** Aptitud y evidencia de aplicación de los criterios de Educación, Formación, Experiencia y Habilidades; es el conocimiento y la experiencia aplicado mediante el uso de las habilidades.
- 17. CONCLUSIÓN DE LA AUDITORÍA:** Concepto de una auditoría que proporciona el equipo auditor tras considerar todos los hallazgos obtenidos el objetivo, y el alcance de la auditoría.
- 18. CONTENEDOR:** Es un tipo de equipamiento definido por la International Organization of Standardization (ISO) para propósitos de transporte. Debe tener las siguientes características:
- a) Debe ser lo suficientemente fuerte como para permitir su uso reiterado.
 - b) Especialmente destinado a permitir la carga de mercaderías, en uno o más medios de transporte.
 - c) Que puedan ser manipulados de un medio de transporte a otro.
 - d) Deben ser diseñados de manera tal que permita su fácil carga y descarga.
 - e) Con un volumen interno igual o superior a un (1) metro cúbico.
- 19. CONTROL:** Actividad de seguimiento del desarrollo y etapas de los procesos en la cadena de suministro, para asegurar el resultado esperado y tomar medidas preventivas, correctivas y de mejora, para reducir la posibilidad de materialización de un riesgo.
- 20. CONFORMIDAD:** Cumplimiento de un requisito.
- 21. CLIENTE DE LA AUDITORÍA:** Organización o persona que solicita una auditoría.
- 22. CLIENTE:** Organización o persona que recibe un producto o servicio (Consumidor, usuario final, minorista, beneficiario y comprador. El cliente puede ser interno o externo a la organización).
- 23. CORRECCIÓN:** Acción tomada para eliminar una no conformidad detectada.
- 24. CRITERIOS DE AUDITORÍA:** Conjunto de políticas, procedimientos o requisitos utilizados como referencia (Norma, Estándares, legislación aplicable y documentos del SGCS).

| | | |
|---|---|--|
|  | World BASC Organization Business Alliance for Secure Commerce (BASC) | Contiene Criterios Mínimos de Seguridad C-TPAT |
| | GLOSARIO DE TÉRMINOS | Versión: 04-2012 |
| | Norma y Estándares BASC | Aprobado: Julio 16 de 2012 |
| | | Página: 3 de 8 |

25. **DEBE** (Deben, deberá deberán): Requisito de carácter obligatorio para demostrar la conformidad del sistema de gestión en control en seguridad.
26. **DEBERÍA** (Deberían): Requisito de carácter condicional de la cual la organización deberá justificar la exclusión para demostrar la conformidad del sistema de gestión en control en seguridad.
27. **DOCUMENTO**: Información y su medio de soporte o registro, especificación, procedimiento documentado, plano, informe, norma. El medio de soporte puede ser papel, disco magnético, óptico o electrónico, fotografía o muestra patrón o una combinación de éstos.
28. **DISPOSICIÓN**: Precepto legal o reglamentario, orden o mandato.
29. **EFICACIA**: Es la medida del cumplimiento de las metas y objetivos planeados. Capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción.
30. **ESTABLECER**: Hacer que empiece a funcionar una cosa o una actividad, generalmente con propósito de continuidad. (crear, fundar).
31. **ESTÁNDARES DEL SGCS**: Conjunto de requerimientos específicos aplicables, complementarios a esta norma y de obligatorio cumplimiento en función al alcance del SGCS, en las empresas que lo implementen.
32. **EVIDENCIA DE LA AUDITORÍA**: Registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información que son pertinentes para los Criterios de Auditoría y que son verificables.
33. **EVIDENCIA OBJETIVA**: Datos que respaldan la existencia o veracidad de algo y pueden obtenerse por medio de la observación, medición, ensayo/prueba u otros medios.
34. **EQUIPO AUDITOR**: Grupo conformado por dos o más auditores que llevan a cabo una auditoría.
35. **ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACIÓN**: Disposición de responsabilidades, autoridades y relaciones entre el personal.
36. **EVENTO CRÍTICO**: Acontecimiento imprevisto (Relativo a un punto de transición en que alguna propiedad sufre una pérdida de valor).
37. **FACTORES EXTERNOS**: Son las fuerzas que se generan fuera de la organización, que inciden en los asuntos de control y seguridad y que deben tenerse en cuenta de manera apropiada; incluye aspectos tales como: legislación, innovaciones tecnológicas y normatividades sectoriales.

Anexo 3

Procedimiento de transporte de carga.

| | | |
|---|--|---|
|  | Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC | Código: BDM.OP.TC.P.01 Versión: 00 - 01 Fecha: 18 - 10 - 17 Elaborado por: JR Aprobado por: RP Página 1 de 5 |
| Transporte de carga. | | |

1 OBJETIVO.

Realizar el transporte de carga con garantía y confianza, llegando a su destino en perfectas condiciones sin contratiempos, manteniendo la calidad del servicio, minimizando los riesgos con monitoreo constante y practicando las normas y estándares establecidas por el SGCS-BASC.

2 ALCANCE.

A todo el área de transporte de carga.

3 REFERENCIAS LEGALES U OTRAS NORMAS.

3.1 Estándar de seguridad TRANSPORTADOR DE CARRETERA versión 04 - 2012 actualizado, estándar 2.

4 RESPONSABILIDAD.

Gerencia de Transporte.

Jefe de Operaciones.

Coordinar BASC, Jefe de Seguridad.

Jefe de transporte y coordinadores.

5 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

5.1 **Alquiler.** Tomar de alguien algo para este fin y con tal condición.

5.2 **Check List.** Lista de control.

5.3 **Flete.** Precio estipulado por el alquiler de un equipo "tracto/Carreta" o de una parte de ella.

5.4 **Transporte.** Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. Vehículo dedicado a tal misión.

6 DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.

6.1 Coordinación de alquiler.

6.1.1 El coordinador se reúne todas las mañanas con los choferes en los distintos puntos de alquiler de las unidades.

6.1.2 Realiza llamadas con otros coordinadores y definir los trabajos a realizar o modificar algunos viajes.

6.1.3 Al conductor se le entrega el formato "BDM.OP.TC.F.01 Hoja de ruta - Alquiler" y a la vez recoge de la guardia saliente.

Se prohíbe la reproducción y/o modificación total o parcial de este documento sin autorización de la Gerencia.

Transporte de carga.

- 6.1.4 Los conductores deberán rellenar el formato, donde no deben dejar espacios en blancos.
 - 6.1.5 A los conductores se les asigna medios de comunicación (nextel) para mantener la fluidez de la comunicación con la base y el monitor de GPS.
 - 6.1.6 Al ocurrir cualquier incidente de la unidad el conductor debe llamar a su coordinador o supervisor inmediato y este a su vez debe rellenar el formato "Reporte de incidencias"
- 6.2 Solicitud de servicios.**
- 6.2.1 El cliente utiliza varios medios (email, llamadas, etc.).
 - 6.2.2 El área de transporte envía al área de operaciones para su evaluación y cotización de la misma.
 - Si, continúa con el procedimiento.
 - No, se da por terminado.
- 6.3 Coordinación del servicio fletes.**
- 6.3.1 El jefe de transporte selecciona a un conductor que cumpla los requisitos para dicho servicio.
 - 6.3.2 EL jefe de transporte informa al conductor sobre el traslado de una carga y solicita la revisión de su unidad utilizando el formato "BDM.OP.TC.F.05 Check List".
 - 6.3.3 El jefe establece la ruta al lugar donde va la carga, informa al conductor la ruta a seguir.
 - 6.3.4 El conductor deberá de llenar el formato "BDM.OP.TC.F.02 hoja de ruta flete".
 - 6.3.5 Al conductor se le da un medio de comunicación para mantener contacto con la base.
 - 6.3.6 Al ocurrir cualquier incidente de la unidad el conductor llenara el formato "Reporte de incidentes".
 - 6.3.7 Al término del servicio el conductor debe entregar todos los documentos.
- 6.4 Recepción de documentos de transporte.**
- 6.4.1 El conductor entrega al coordinador o asistente de transporte los formatos, más las copias de los documentos utilizados.
 - 6.4.2 El coordinador o asistente de transporte deben revisar todos los documentos en presencia del conductor.
 - 6.4.3 La asistente de oficina traslada la información a la base de datos o SAP.



Transporte de carga.

6.5 El conductor / Check List.

- 6.5.1 El conductor participa de las charla de 5 min, antes de iniciar sus labores.
- 6.5.2 Coordina su trabajo y especifica la ruta a seguir en los distintos puntos del país.
- 6.5.3 El conductor rellena el formato "BDM.OP.TC.F.05 Check List" antes de iniciar su trabajo y de encontrarse alguna observación se informara al jefe de transporte y jefe mecánico.
- 6.5.4 El conductor solicita la firma o el visto bueno del relleno Check List antes de salir a sus labores encomendadas, el cual será firmado por su supervisor inmediato.
- 6.5.5 El conductor debe tener en cuenta los siguientes puntos al revisar sus unidades.
 - **Inspección de carreta**, el conductor debe tener en cuenta el punto más visible, de la carreta y realizar una inspección mínima de cada parte mencionada. *Solo se realizara cuando trae una carreta.*
 - **Inspección de contenedor**, el conductor debe realizar una inspección del contenedor teniendo en cuenta los siete puntos visibles mencionados en la lista de chequeo. *Solo se realizara cuando lleva un contenedor "vacío o lleno"*

Todo conductor está obligado a rellenar los espacios en blancos del formato.

- 6.5.6 El conductor al terminar su trabajo entrega todos los formatos al jefe inmediato y/o coordinador.
- 6.5.7 El conductor debe realizar orden y limpieza en su unidad al término de su jornada.

6.6 Check list tracto y carreta.

- 6.6.1 El jefe de operaciones solicita al inspector de patio que se realice el check list utilizando los formato BDM.OP.TC.F.06 "Check List tracto" y el formato BDM.OP.TC.F.07 Check List carreta.
- 6.6.2 El cual se debe realizar a cada unidad cuando ingresa a la base para estacionarse o realizar algún mantenimiento de la unidad.
- 6.6.3 El inspector de patio realiza la las inspecciones correspondientes a cada unidad que ingresa bajo la orden del jefe de operaciones.
- 6.6.4 El inspector entrega el formato físico y también informa las observaciones por Email, a los supervisores de turno.
 - Si de encontrarse observaciones el Jefe de operaciones realiza las inspecciones correspondientes utilizando el formato BDM.OP.TC.F.04 "reporte de ocurrencias"



Transporte de carga.

- En las observaciones se encuentra incidentes se rellenara el formato **BDM.RA.AS.F.01 “reporte de incidentes”**, conjuntamente con el responsable (conductor, personal responsable del área)
 - Si pasara a mayores la gravedad del incidentes, el feje de operaciones solicitara la presencia del jefe de seguridad coordinador BASC y gerente operaciones para evaluar la gravedad del incidente y reportar como alerta BASC utilizando el formato **BDM.RA.AS.F.02 reporte de alerta BASC**, el cual será llenado en presencia del jefe de área, jefe de operaciones, gerente de operaciones y coordinador BASC.
- 6.6.5 El jefe de operaciones archiva el fisico de los formatos y da por terminado la inspección.

6.7 Examen de conocimiento.

- 6.7.1 El jefe de transporte solicitará al El jefe de seguridad la evaluación de dicho conductor.
- 6.7.2 El jefe de seguridad empleara en formato “BDM.OP.TC.F.09 Examen de Conocimiento”, para todos los postulantes a conducir vehiculos dentro de las operaciones de transporte de carga.
- 6.7.3 El jefe de seguridad después de la evaluación debe de informar al jefe de transporte las condiciones de conocimiento del conductor.
- 6.7.4 El jefe de transporte designara al conductor según la evaluación para los servicios futuros.

7 FRECUENCIA DE INSPECCION.

- 7.1 El procedimiento de transporte de carga debe ser auditado/revisado por lo menos una vez al año o cuando se identifique alguna falla significativa en el proceso.

8 REVISION Y MEJORAMIENTO CONTINUO.

- 8.1 La actualización y revisión de este documento se debe realizar en forma anual o cuando sea necesario un cambio y/o modificación.

RESUMEN DE REVISIONES.

| Revisión | Fecha | Modificaciones |
|----------|-------|----------------|
| 00 | | |
| 01 | | |
| 02 | | |
| | | |

Anexo 4

Procedimiento de selección, evaluación y contratación.

| | | |
|---|--|---|
|  | Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC | Código: EDM.RH.SP.P.01 Versión: 00 - 03 Fecha: 01 - 05 - 19 Elaborado por: JR Aprobado por: RP Página 1 de 8 |
| Selección, evaluación y contratación del personal | | |

1 OBJETIVO

La elección y clasificación de los candidatos más adecuados al puesto de trabajo, el presente documento establece los procedimientos para la selección, contratación y evaluación del personal, a fin de lograr una identificación segura de los candidatos, así como observar sus aptitudes laborales y suficiencia moral, de manera que respondan a las necesidades y políticas de la empresa dentro de las normas y los estándares BASC.

2 ALCANCE

El presente procedimiento aplica para la contratación de los empleados de todas las áreas.

3 RESPONSABILIDAD

El Coordinador BASC es responsable de la emisión y modificaciones del presente documento.

El Gerente de operaciones y representante BASC es responsable de su revisión y aprobación.

El Jefe de Recursos Humanos es responsable de asegurar su cumplimiento.

4 REFERENCIAS LEGALES Y OTRAS NORMAS.

Estándar de seguridad TRANSPORTADOR DE CARRETERA versión 04 - 2012 actualizado, estándar 04.

5 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

5.1 Convocatoria.

Proceso destinado a ubicar candidatos que posean los requisitos para ocupar el puesto vacante.

5.2 Selección.

Elección de la persona más adecuada para el puesto vacante, considerando las aptitudes del postulante así como su potencial para su desempeño dentro de la empresa.

5.3 Inducción

Proceso mediante el cual se informa al nuevo empleado, las políticas, valores y objetivos de la empresa, en forma previa al desempeño sus funciones.

6 DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.

6.1 Requerimiento de personal.

6.1.1 Requerimiento de personal para un nuevo puesto de trabajo.

- 6.1.1.1 El personal autorizado para solicitar un nuevo empleado es el Gerente de operaciones y los jefes de cada área.
- 6.1.1.2 El jefe de área se reúne con el Gerente operaciones para sustentar la necesidad de un nuevo personal.
- 6.1.1.3 Las funciones que desarrollará y los requisitos que debe cumplir el mismo se detallan en el formato SMQ.RH.SP.F.10 “Descripción de funciones y perfil” el cual debe presentarse en esta reunión.
- 6.1.1.4 El Gerente operaciones aprueba la solicitud de un nuevo empleado:
- 6.1.1.5 SI, Continúa con el procedimiento de convocatoria.
- 6.1.1.6 NO, Se da por finalizada la gestión.

6.1.2 Requerimiento de personal para un puesto de trabajo existente.

- 6.1.2.1 La Jefatura de área se reúne con el Gerente operaciones para solicitar un nuevo empleado.
- 6.1.2.2 El Gerente Operaciones aprueba la contratación de un empleado:
- 6.1.2.3 SI, Continúa con el procedimiento de convocatoria.
- 6.1.2.4 NO, Se da por finalizada la gestión.

6.2 Convocatoria.

6.2.1 Referencia interna -

- 6.2.1.1 Es la primera opción, se pide a los empleados actuales que refieran personas competentes, que puedan cubrir el puesto de trabajo en mención.

6.2.2 Por aviso externo.

- 6.2.2.1 Se contacta con el medio de comunicación, periódicos o revistas especializadas, proporcionándoles los requisitos y perfil del empleado.

6.2.3 Coordinación con Universidades o Institutos.

- 6.2.3.1 Se contacta con universidades o institutos y se le proporciona los requisitos y perfil del empleado.

En todas las modalidades los candidatos deben enviar su currículum vitae documentado y actualizado con referencias personales y laborales.

Selección, evaluación y contratación del personal

6.3 Selección.

- 6.3.1 El Analista de Recursos Humanos, selecciona los currículos vitae de los candidatos que consideren más aptos, los cuales deben contener obligatoriamente referencias personales y laborales.
- 6.3.2 El Analista de Recursos Humanos contacta a los candidatos seleccionados para entrevistarlos.
- 6.3.3 La primera entrevista del personal con El analista de recursos humanos, se utilizará el formato BDM.RH.SP.F.02 "Observación del comportamiento para postulantes."
 - 6.3.3.1 Debe marcar con un aspa en las casillas (si/no) según la observación realizada.
 - 6.3.3.2 Las observaciones se deben registrar y dar un visto bueno como cierre del relleno del formato.
- 6.3.4 Posteriormente a la evaluación de los candidatos, el Analista de Recursos Humanos selecciona aquel que considere más apto y verifica telefónicamente sus referencias laborales y personales.
 - 6.3.4.1 Evaluación escrita de conocimientos específicos del puesto, en caso fuese aplicable, es obligatorio para los conductores.
 - 6.3.4.2 En esta entrevista se indicará a los candidatos los términos laborales y económicos.
 - 6.3.4.3 El analista de RRHH identificara la criticidad de puesto según el siguiente criterio.
 - Criticidad alta, área de operaciones* "conductor, coordinador, monitores de GPS".
 - Criticidad Medio, área de mantenimiento* "mecánicos, electricista, pintor/planchador, soldador y llantero".
 - Criticidad Baja, Área administrativa* "logística, facturación, jefatura y Gerencia".
- 6.3.5 El Analista de Recursos Humanos, indica al jefe de área el candidato preseleccionado.
- 6.3.6 El jefe de área entrevista al candidato preseleccionado.
- 6.3.7 El jefe de área aprueba la contratación del candidato:
 - 6.3.7.1 SI. Continúa con procedimiento de contratación.
 - 6.3.7.2 NO. Se procede a entrevistar nuevos candidatos, repitiendo el procedimiento desde el párrafo 5.2.

6.4 Contratación.

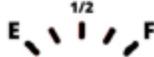
- 6.4.1 El Analista de Recursos Humanos, solicita al nuevo empleado que llene correctamente e íntegramente el formato BDM.RH.SP.F.04 "Estudio de

Anexo 5

Check list.

| | | |
|---|--|--|
|  | Sistema de Gestión en Control y Seguridad Check List | Código: BDM.OP.TC.F.11 Versión: 00 - 04 Fecha: 08 - 03 - 18 Modificado por: JR Aprobado por: RP Página 1 de 1 |
|---|--|--|

Placa de tractor: _____ Nombre del tractor: _____ KM _____

Placa de carreta: _____ Núm. Generador: _____ Nivel de D2 

Leyenda B: bueno R: regular M: malo

(*) Puntos críticos de inspección obligatoria.

| INSPECCION DEL TRACTO. | B | R | M | INSPECCION DEL TRACTO | B | R | M | INSPECCION DE CARRETA | B | R | M |
|---------------------------------------|---|---|---|-----------------------------------|----------|----------|----------|--------------------------------------|----------|----------|----------|
| Niveles (agua, aceite, etc.) | | | | Muelles | | | | Aros (*) | | | |
| Freno de servicio (*) | | | | Cabine (techo, piso y lados) (*) | | | | Tapa de boca mesa (*) | | | |
| Freno de motor (*) | | | | Bolquín / Extintor | | | | Porte pelcos | | | |
| Eje impulsado (carden y corona 1 y 2) | | | | Triángulos / conos de seguridad | | | | Rachas | | | |
| Juego del volante | | | | Geta palanca | | | | Alarma de retroceso | | | |
| Águjas de tablero | | | | Llave de rueda | | | | Cinta reflectivas | | | |
| Panel de controles (*) | | | | INSPECCION DE CARRETA | B | R | M | Seguro de contenedor | | | |
| Alarma de retroceso | | | | Pieza de patin o King Pin (*) | | | | Seguro cole de peto (*) | | | |
| Parechoques (*) | | | | Soporte o patos de carreta (*) | | | | Piñes (*) | | | |
| Clixon | | | | Vigas o estructura de carreta (*) | | | | INSPECCION DE GENERADOR | B | R | M |
| Luces (*) | | | | Plataforma (*) | | | | Pernos de sujeción a la carreta (*) | | | |
| Especjos LD / LI | | | | Parechoques de carreta (*) | | | | Switch de arranque (*) | | | |
| Asientos/ Cinturón de seguridad (*) | | | | Muelles (*) | | | | Pulsador de pre-calentador (*) | | | |
| Puertas y Camarote (*) | | | | Soporte de lente de repuesto | | | | Reloj | | | |
| Tanque de combustible (*) | | | | Mentis para manguera (*) | | | | Tanque de D2 (*) | | | |
| Manguera de aire para carreta | | | | Conector luces (*) | | | | Tapa de tanque de D2 | | | |
| Quinta rueda o tornamesa (*) | | | | Mampara | | | | Radialor. (*) | | | |
| Tanque de aire / Filtro de aire (*) | | | | Luces (*) | | | | Tapa de radialor | | | |
| Fuga o goteos de líquidos | | | | Baranda | | | | Niveles (aceite, refrigerante, etc.) | | | |
| Pared delantera (*) | | | | Balancín (*) | | | | Fajas de distribución. | | | |
| Pared lado / D (*) | | | | Soporte de balancín | | | | Goteos o humedecimiento. | | | |
| Batería / Tapa de batería (*) | | | | Pasadores de muelles (*) | | | | Otros | | | |

Inspección de neumáticos.

| # Posición | P1 | P2 | P3 | P4 | P5 | P6 | P7 | P8 | P9 | P10 | P11 | P12 | P13 | P14 | P15 | P16 | R1 | R2 |
|------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|
| Tracto | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | | |
| Carreta | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M |
| Carre baja | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M | B | M |

Observaciones: _____

Marcar la parte dañada del tractor



Nombre y firma del chofer

Nombre y firma del supervisor

Se prohíbe la reproducción y/o modificación total o parcial de este documento sin autorización de la Gerencia.

Anexo 6

Hoja de ruta

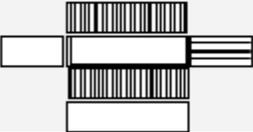
| | | |
|---|--|--|
|  | Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC | Código: BDM.OP.TC.F.02 Versión: 00 - 01 Fecha: 01 - 06 - 19 Modificado por: JR Aprobado por: RP Página 1 de 1 |
| | Hoja de ruta - Flete | |

| | | | |
|-------------------------|------------------------|----------------------------|--------------------|
| BOOKING N° _____ | | HOJA DE RUTA N° _____ | |
| Cliente: _____ | | Placa Tracto: _____ | |
| Chofer: _____ | | Ayudante: _____ | |
| REMITENTE: _____ | | N° GUIA DE RENISION: _____ | |
| N° DE CONTENEDOR: _____ | | N° G. R. TRANSPORT: _____ | |
| DESTINO: _____ | | N° G. R. CONTRA: _____ | |
| BASE SUPERMAQ | Fecha de salida: _____ | Hora: _____ | Km. Inicial: _____ |

| | | |
|---|---|---|
| Depósito de contenedores Fecha ingreso: _____ Hora: _____ Fecha salida: _____ Hora: _____ | Planta Fecha ingreso: _____ Hora: _____ Fecha salida: _____ Hora: _____ | Terminal de almacenamiento Fecha ingreso: _____ Hora: _____ Fecha salida: _____ Hora: _____ |
|---|---|---|

| | | | |
|---------------|-------------------------|-------------|-----------------|
| BASE SUPERMAQ | Fecha de ingreso: _____ | Hora: _____ | Km final: _____ |
|---------------|-------------------------|-------------|-----------------|

| PEAJE IDA | | | PEAJE VUELTA | | |
|-----------|------|-------|--------------|------|-------|
| Fecha | Zona | Monto | Fecha | Zona | Monto |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Total: | | | Total: | | |

| | | | |
|---|--|---|--|
| Marcar solo la parte dañada del contenedor at: | | Recibir: <input type="checkbox"/> Entregar: <input type="checkbox"/> | Observaciones: _____ _____ _____ |
|  | | | |

| Combustible | Fecha | Zona | litros | Kms. | N° de vale | Monto |
|-------------|-------|------|--------|------|------------|-------|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| TOTAL: | | | | | | |

| OTROS GASTOS | | | EFECTIVO | | |
|--------------|-------------|-------|----------|----------------|-------|
| Fecha | Descripción | Monto | Fecha | Entregado por: | Monto |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Total | | | Total | | |

| | | |
|---|--|---------------------------|
| TOTAL DINERO ENTREGADO _____ TOTAL DE DINERO GASTADO _____ VUELTO PENDIENTE _____ | OBSERVACIONES: _____ _____ _____ | _____ Firma del chofer |
|---|--|---------------------------|

Se prohíbe la reproducción y/o modificación total o parcial de este documento sin autorización de la Gerencia.

Anexo 7

Validación de instrumentos.



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: SISTEMA DE GESTION DE CONTROL Y SEGURIDAD

| Nº | DIMENSIONES / ítems | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|----|---|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| | DIMENSIÓN 1: Contexto de la empresa. | | | | | | | |
| 1 | $\frac{\# \text{ de alcances efectuadas de la norma BASC}}{\text{total alcances efectuadas de la norma BASC}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| | DIMENSIÓN 2: Liderazgo | | | | | | | |
| 2 | $\frac{\# \text{ de políticas efectuadas según la norma BASC}}{\text{total políticas efectuadas según la norma BASC}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| | DIMENSIÓN 3: Planificación | | | | | | | |
| 3 | $\frac{\# \text{ de incidencias}}{\text{total servicios transporte de carga}} \times 100$ | X | | X | | X | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si existe suficiencia.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Morales Chalco Oswar Paul

Especialidad del validador: Ingeniero Industrial

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Fecha: 28 Junio 2014



Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: CONTAMINACION DE LA CARGA

| Nº | DIMENSIONES / ítems | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|----|--|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| 1 | DIMENSIÓN 1: Seguridad de las unidades de transporte de carga. $\frac{\# \text{ de unidades inspeccionadas}}{\# \text{ total de unidades de transporte de carga}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| 2 | DIMENSIÓN 2: Seguridad en los procesos de manejo de carga $\frac{\# \text{ de control de carga}}{\# \text{ total de la carga}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| 3 | DIMENSIÓN 3: Seguridad en los procesos relacionados con el personal. $\frac{\# \text{ de capacitaciones realizadas}}{\# \text{ de capacitaciones programadas}} \times 100$ | X | | X | | X | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si existe suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Morales Chalco Osmar Raul

Especialidad del validador: Ingeniero Industrial

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

FECHA: 28 Junio 2019



Firma del Experto Informante.
Especialidad

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: SISTEMA DE GESTION DE CONTROL Y SEGURIDAD

| N° | DIMENSIONES / ítems | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|----|---|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| | DIMENSIÓN 1: Contexto de la empresa. | | | | | | | |
| 1 | $\frac{\# \text{ de alcances efectuadas de la norma BASC}}{\text{total alcances efectuadas de la norma BASC}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| | DIMENSIÓN 2: Liderazgo | | | | | | | |
| 2 | $\frac{\# \text{ de políticas efectuadas según la norma BASC}}{\text{total políticas efectuadas según la norma BASC}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| | DIMENSIÓN 3: Planificación | | | | | | | |
| 3 | $\frac{\# \text{ de incidencias}}{\text{total servicios transporte de carga}} \times 100$ | X | | X | | X | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si existe suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Linares Saucedo Guillermo

Especialidad del validador: Ingeniero Administrativo

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Fecha: 28-Junio 2019


 Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: CONTAMINACION DE LA CARGA

| Nº | DIMENSIONES / ítems | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|----|--|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| | DIMENSIÓN 1: Seguridad de las unidades de transporte de carga. | | | | | | | |
| 1 | $\frac{\text{\# de unidades inspeccionadas}}{\text{\# total de unidades de transporte de carga}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| | DIMENSIÓN 2: Seguridad en los procesos de manejo de carga | | | | | | | |
| 2 | $\frac{\text{\# de control de carga}}{\text{\# total de la carga}} \times 100$ | X | | X | | X | | |
| | DIMENSIÓN 3: Seguridad en los procesos relacionados con el personal. | | | | | | | |
| 3 | $\frac{\text{\# de capacitaciones realizadas}}{\text{\# de capacitaciones programadas}} \times 100$ | X | | X | | X | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si existe suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Lizaso Sánchez Guillermo

Especialidad del validador: Ingeniero Administrativo

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

FECHA: 28 junio 2019


 Firma del Experto Informante.
 Especialidad

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: CONTAMINACION DE LA CARGA

| Nº | DIMENSIONES / ítems | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|----|--|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| | DIMENSIÓN 1: Seguridad de las unidades de transporte de carga. | | | | | | | |
| 1 | $\frac{\text{\# de unidades inspeccionadas}}{\text{\# total de unidades de transporte de carga}} \times 100$ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| | DIMENSIÓN 2: Seguridad en los procesos de manejo de carga | | | | | | | |
| 2 | $\frac{\text{\# de control de carga}}{\text{\# total de la carga}} \times 100$ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| | DIMENSIÓN 3: Seguridad en los procesos relacionados con el personal. | | | | | | | |
| 3 | $\frac{\text{\# de capacitaciones realizadas}}{\text{\# de capacitaciones programadas}} \times 100$ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: ORTEGA SALAS DANIEL

Especialidad del validador: Ingeniero Industrial

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

FECHA: 28/07/2019



Firma del Experto Informante.
Especialidad

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE: SISTEMA DE GESTION DE CONTROL Y SEGURIDAD

| N° | DIMENSIONES / ítems | Pertinencia ¹ | | Relevancia ² | | Claridad ³ | | Sugerencias |
|----|---|--------------------------|----|-------------------------|----|-----------------------|----|-------------|
| | | Si | No | Si | No | Si | No | |
| | DIMENSIÓN 1: Contexto de la empresa. | | | | | | | |
| 1 | $\frac{\# \text{ de alcances efectuadas de la norma BASC}}{\text{total alcances efectuadas de la norma BASC}} \times 100$ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| | DIMENSIÓN 2: Liderazgo | | | | | | | |
| 2 | $\frac{\# \text{ de políticas efectuadas segun la norma BASC}}{\text{total políticas efectuadas segun la norma BASC}} \times 100$ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |
| | DIMENSIÓN 3: Planificación | | | | | | | |
| 3 | $\frac{\# \text{ de incidencias}}{\text{total servicios transporte de carga}} \times 100$ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | |

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador, Dr/ Mg: ORTEGA ZAVALA DANIEL

Especialidad del validador: Ingeniero Industrial

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Fecha: 28/07/2019



Firma del Experto Informante.

Anexo 8

Carta de autorización.



CARTA DE AUTORIZACIÓN

Lima 22 de junio del 2019

A quien corresponda:

PRESENTE

Por medio de la presente, autorizo que el Sr Juan Gregorio Rivas Cortez con DNI N° 43061794, extender la información de la empresa BRANDOM SAC con RUC 20563748924 para realizar trabajos de investigación de la Universidad Cesar Vallejo con sede en el Callao.

Se extiende la información para fines netamente del estudiante.

Atentamente.


BRANDOM S.A.C.
Rafael Peirano Troll
Gerente de operaciones

Anexo 9

Acta de aprobación de originalidad de tesis.

| | | |
|--|--|---|
|  UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO | ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS | Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 10 Fecha : 10-06-2019 Página : 1 de 1 |
|--|--|---|

Yo, **MG. OSMART RAUL MORALES CHALCO**, docente de la Facultad de INGENIERÍA y de **Escuela profesional de INGENIERÍA INDUSTRIAL**, revisor del DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN titulado: **“IMPLEMENTACIÓN DEL SGCS BASIC PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE LA EMPRESA BRANDOM S.A.C., 2019”**, presentado por el estudiante RIVAS CORTEZ JUAN GREGORIO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 20 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó 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.

Callao, 10 de febrero del 2020



.....
MG. OSMART RAUL MORALES CHALCO
DNI: 09900421



NOTA: Cualquier documento impreso diferente del original, y cualquier archivo electrónico que se encuentren fuera del Campus Virtual Trilce serán considerados como COPIA NO CONTROLADA.

Anexo 10

Pantallazo de turnitin.

The screenshot shows the Turnitin Feedback Studio interface. The main document area displays a thesis titled "Implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019". The document includes the following text:

FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

"Implementación del SGCS BASC para reducir la contaminación en el transporte terrestre de la empresa BRANDOM S.A.C., 2019"

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
INGENIERO INDUSTRIAL

AUTOR:
Juan Gregorio Rivas Cortez (ORCID: 0000-0002-0967-3311)

ASESOR:
Mg. Osmar Raúl Morales Chalco (ORCID: 0000-0002-5850-4899)

LINEA DE INVESTIGACION:
Sistemas de gestión de la seguridad y calidad

CALLAO – PERÚ
2019

The sidebar on the right shows a "Resumen de coincidencias" (Summary of matches) with a total of 20% similarity. The matches are listed as follows:

| Match Number | Source | Percentage |
|--------------|--|------------|
| 1 | Entregado a Universida... Trabajo del estudiante | 5 % |
| 2 | Entregado a Universida... Trabajo del estudiante | 3 % |
| 3 | documents.mx Fuente de Internet | 2 % |
| 4 | repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet | 1 % |
| 5 | Entregado a Universida... Trabajo del estudiante | 1 % |
| 6 | www.theibfr.com Fuente de Internet | 1 % |
| 7 | Entregado a UNIV DE L... Trabajo del estudiante | 1 % |
| 8 | repositorio.escuelaing... Fuente de Internet | 1 % |
| 9 | transparenciologica... Fuente de Internet | 1 % |

At the bottom of the screen, the Windows taskbar is visible, showing the search bar, taskbar icons, and system tray with the date 10/02/2020 and time 09:16 a. m.

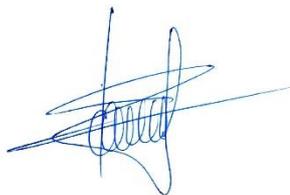
Anexo 11

Autorización de publicación de tesis en repositorio institucional UCV.

| | | |
|---|--|---|
|  | AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL UCV | Código: F06-PP-PR-02.02 Versión: 10 Fecha: 10-06-2019 Página: 1 de 1 |
|---|--|---|

Yo: RIVAS CORTEZ JUAN GREGORIO, identificado con Documento de Identidad N° 43061794 egresado de la Escuela Profesional de INGENIERÍA INDUSTRIAL de la Universidad César Vallejo, autorizo (), No autorizo () la divulgación y comunicación pública de mi DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN titulado **"IMPLEMENTACIÓN DEL SGCS BASIC PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE LA EMPRESA BRANDOM S.A.C., 2019"**; en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33.

Fundamentación en caso de no autorización:



RIVAS CORTEZ JUAN GREGORIO

43061794

FECHA: Callao, 19 de Julio del 2019



NOTA: Cualquier documento impreso diferente del original, y cualquier archivo electrónico que se encuentren fuera del Campus Virtual Trilce serán considerados como COPIA NO CONTROLADA.

Anexo 12

Autorización de la versión final del trabajo de investigación.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

LA FACULTAD DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

JUAN GREGORIO RIVAS CORTEZ

INFORME TÍTULADO:

"IMPLEMENTACIÓN DEL SGCS BASC PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE LA EMPRESA BRANDOM S.A.C., 2019"

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

INGENIERO INDUSTRIAL

SUSTENTADO EN FECHA: 17 /07/ 2019

NOTA O MENCIÓN: 16 – Dieciséis




Mg. AUGUSTO FERNANDO HERMOZA CALDAS
COORDINADOR DE LA ESCUELA PROFESIONAL
DE INGENIERÍA INDUSTRIAL
FILIAL CALLAO