



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN

**Logística de distribución y su relación con el transporte en la empresa
Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Licenciado en Administración

AUTOR:

Iturrizaga Zarate, Jamir (ORCID: 0000-0003-2966-4479)

ASESORA:

Mgtr. Huamani Cajaleón, Diana Lucila (ORCID: 0000-0001-8879-3575)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Organizaciones

Lima – Perú

2020

Dedicatoria

Dedico este trabajo a Dios, a mis padres y a mi familia en general que son el motor de mi día a día y siempre me han brindado su apoyo incondicional.

Agradecimiento

A Dios por su amor, gracia y misericordia que evidencia a diario en mi vida, A mis profesores que me han guiado en este camino para ser mejor cada día. Y por el apoyo para desarrollar esta investigación.

Índice de contenidos

	Pág.
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	8
III. METODOLOGÍA	17
3.1. Tipo y diseño de la investigación	17
3.2. Variable y Operacionalización	18
3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de analisis	19
3.4. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	20
3.5. Procedimiento	21
3.6. Método de análisis de datos	21
3.7. Aspectos éticos	21
IV. RESULTADOS	23
V. DISCUSIÓN	33
VI. CONCLUSIONES	37
VII. RECOMENDACIONES	39
REFERENCIAS	41
ANEXOS	47

Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1. Frecuencias de la variable logística de distribución	25
Tabla 2. Frecuencias de la variable transporte	26
Tabla 3. Frecuencias de la dimensión logística de mercancías	27
Tabla 4. Frecuencias de dimensión medios de distribución	28
Tabla 5. Frecuencias de la dimensión organización del flete	29
Tabla 6. Prueba de normalidad para la variable logística de distribución y transporte	30
Tabla 7. Estándares de coeficiente de correlación por rangos de Pearson	30
Tabla 8. Cruce de variables logística de distribución y transporte	31
Tabla 9. Cruce de la dimensión logística de mercancía y la variable transporte	32
Tabla 10. Cruce de la dimensión medios de distribución y la variable transporte	33
Tabla 11. Cruce de dimensión organización del flete y la variable transporte	34

Índice de gráficos y figuras

Figura 1. Histograma de frecuencias de la variable logística de distribución	25
Figura 2. Histograma de frecuencias de la variable transporte	26
Figura 3. Histograma de frecuencias de la dimensión logística de mercancías	27
Figura 4. Histograma de frecuencias de la dimensión medios de distribución	28
Figura 5. Histograma de frecuencias de la dimensión organización de flete	29

Resumen

El objetivo de la investigación fue determinar la relación que existe entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín. En la metodología se tomó en cuenta que el tipo de investigación es aplicada, el nivel fue descriptivo – correlacional, el diseño fue de tipo no experimental – transversal, el método fue de hipotético – deductivo. En los resultados mediante la prueba de Shapiro Wilk, para la variable logística de distribución se obtuvo un valor de Sig.= 0.665 y para la variable transporte un valor de Sig.= 0.902. Para la prueba de hipótesis general mediante el estadígrafo de Rho de Pearson se obtuvo una correlación de 0.763. Y un valor Sig. 0,001 por lo tanto acepta la hipótesis alterna. Se concluyó que existe una relación positiva entre las dos variables y que mientras se implemente más la estrategia de logística de distribución, mejor será el transporte. Se recomienda que el transporte va de la mano con la logística de distribución y que mientras exista una buena logística de distribución se podrán distribuir más productos al cliente y con eficiencia al mercado.

Palabras claves: Gestión, calidad, distribución, organización.

Abstract

The objective of the research was to determine the relationship between distribution logistics and transport in the company Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín. In the methodological one took into account that the type of investigation is applied, the level was descriptive - correlational, the design was of non-experimental - cross-sectional type, the method was of hypothetical - deductive. In the results by means of the test of Shapiro Wilk, for the logistic variable of distribution a value of Sig.= 0.665 was obtained and for the variable transport a value of Sig.= 0.902. For the test of general hypothesis by means of the statistician of Rho of Pearson a correlation of 0.763 was obtained. It was concluded that there is a positive relationship between the two variables and that the more the distribution logistics strategy is implemented, the better the transport will be. It is recommended that transport goes hand in hand with distribution logistics and that as long as there is good distribution logistics, more products can be distributed to the client and efficiently to the market.

Keywords: Management, quality, distribution, organization.

I. INTRODUCCIÓN

Este trabajo de investigación se desarrolló tomando en cuenta y teniendo como base a varios autores de revistas científicas, libros, periódicos, tesis, a nivel nacional e internacional, para sustentar mejor los hechos y obtener un mejor contexto del tema el cual se eligió para el estudio, como también se redacta a nivel local, refiriéndose al entorno de la empresa para realizar las medidas que se llevaran a cabo para el mejoramiento del problema que tiene la empresa tomando en cuenta las dos variables que se tomó para la realización del estudio con el fin de tener resultados en el cual se implemente en la mejora de la empresa, así como las justificaciones que impulsan al estudio, también se redactara los objetivos y las hipótesis, tanto general como específicos para que mediante el procesamiento de datos en el programa estadístico spss, se lleve a cabo un resultado para tomar la mejor decisión.

Las variables que se toman en cuenta para este estudio tiene impacto en las empresas, una de ellas es la logística de distribución, el cual es de suma importancia en las empresas que distribuyen y retienen mercadería para después llevarlas al mercado para la venta de sus productos, es un proceso que todas las empresas realizan para que se distribuyan bien sus productos mediante las estrategias tomadas para cada una de ellas, la otra variable tomada en cuenta es el transporte, las organizaciones que se encargan de la distribución, es fundamental tener un método de transportar sus productos ya sea por medio de tierra, agua, o aire, según sea más factible para ellos poder distribuir sus productos a tiempo y manteniendo la calidad del producto, tiene mucho que ver en la logística de la empresa de qué manera se transportara sus productos, de acuerdo al presupuesto que ellos tengan para ejecutar bien las estrategias tomadas para la distribución.

La investigación se desarrolló teniendo como base en la realidad problemática, a nivel internacional, Bustos y Carlos (2015) analizaron que en algunas empresas dedicadas al sector de la distribución, existe logística inversa como fuente de producción sostenible lo cual en la actualidad con las tecnologías mejoradas, se puede manejar una estabilidad y mejoramiento de la producción que se distribuyen por distintos puntos de ventas con un alto índice de rotación de productos junto con la logística inversa que apoyará a la reducción del medio ambiente mediante la recogida selectiva de productos para la reutilización de ellos,

hay algunas empresas que no ponen en práctica esta medida ya que pueden hacerlo mediante la tecnología para concientizar y manejar mejor los productos que se supervisan en sus almacenes, es una debilidad que se tiene en la actualidad convirtiéndose en un factor más potencial en estos tiempos y las empresas hoy en día se distinguen por tener un buen manejo de logística inversa para medir mucho más rápido el inventario y genere conciencia para a futuro una mejor logística de productos listos para distribuirse en diferentes puntos de ventas. Ortiz, Ramírez, Gonzales y Velázquez (2015) comentaron en su artículo científico acerca de los almacenes de un producto que les pueda permitir diferenciarse unos de otros, se utilizaron datos de diferentes almacenes en diferentes ciudades del país en el cual se consideraron variables como la infraestructura, el transporte, el equipo de productos, el estudio permitió identificar cada tipo de productos se va a agrupar según características similares.

Arango, Ruiz, Ortiz y Zapata (2017) escribieron sobre el desempeño de empresas en el sector logístico mediante un enfoque de transporte de carga terrestre, indicaron que algunos de los indicadores más relevantes para estas empresas que se decían a este rubro son la gerencia, soporte administrativo, logística y tecnología de procesos, se habla de una medida para identificar las actividades claves en cada área de la empresa, como también mejorar los recursos que afectan la empresa y mediante la operación logística que se integra, una mejoría en el transporte terrestre donde se embarcan las mercancías. Gómez, Correa y Hernández (2015) indicaron que el transporte contribuye entre el treinta y setenta por ciento del costo en un sistema operativo logístico, ya que genera un lazo con la satisfacción que se le brinda al público, lo cual es fundamental para un sistema de almacenes para llevar a cabo sus productos a sus puntos de ventas, esto quiere decir que en una organización donde distribuye productos es requisito llevar a cabo un buena logística de transporte, hay modelos de transporte verde que reduce el daño al medio ambiente donde las empresas están empezando a utilizar esas flotas de camiones, lo cual se espera que las empresas que requieren de transporte lleven a cabo esta práctica para el bienestar en general.

Carmona y Chaves (2015) comentaron que el subsector del transporte tiene influencias en las exportaciones y en el movimiento de las mercancías, se toman en cuenta una comparativa en dos escenarios distintos de dos años distintos,

mostrando que tiene una mayor factibilidad usar el factoring en el sector de transporte, donde genera ventajas mediante factores que generan un mayor flujo de vehículos en carreteras agregándoles un valor a las empresas. Cortés (2018) señaló que el transporte terrestre es un factor importante mediante la infraestructura que este asimile el hecho de que cargan productos o materiales, a su punto de venta, donde también se aplican los costos internos que se refiere al costo de tiempo y de operaciones y los costos externos que se refieren a la congestión, accidentes, cambios climáticos, entre otros.

A nivel nacional, Álvarez y Quilla (2018) en su tesis dijeron que en la actualidad el proceso de almacenamiento representa una gran parte de los costos de la empresa, con esto las actividades de la empresa vienen llevándose de forma desordenada por los procesos de almacenamiento y generando ineficiencias e insatisfacciones por parte del cliente. Carpio y Salas (2019) señalaron que en los últimos años se ha ido estudiando las formas de combatir los problemas mediante estudios, como nuevas metodologías para el mejoramiento y optimización de recursos, generando mucho más ingreso, así se mejoran las empresas con el paso del tiempo mediante la sistematización de información, obteniendo resultados mediante algunos objetivos, el primero es plantear una redistribución de planta, control de almacén e implementación de perfiles de puesto. Para el primero se utilizó un diagnóstico de situación utilizando el planteamiento sistemático de distribución, para el segundo utilizaron una gestión de aprovisionamiento de materia prima, para el tercero se implementó un plan de capacitaciones. Contreras y Silva (2019) en su trabajo de investigación señalaron que la gestión de los productos de los almacenes se origina desde que las empresas empezaron a tener problemas con el tema de espacios, clasificación de productos, etc.

Clavo y Corzo (2018) dijeron que en el Perú hay mucho comercio por lo tanto es importante tener en cuenta que el transporte es primordial para distribuir productos o mercancía, aun no se han implementado el uso de herramientas tecnológicas para medir la ubicación y controlar la viabilidad del transporte. Rey de Castro, Rosales y Egoavil (2009) llegaron a la conclusión que existen accidentes que causan los transportistas por una desviación o por falta de sueño lo cual, perjudicaría demasiado a una empresa si esto llegara a pasar, para prevenirlo se deberían hacer exámenes de prueba psicológica y fisiológica para prevenir

altercados con el trabajador y los productos en carga. Fiestas Curo (2018) nos comenta que las empresas tienen que diagnosticar el costeo para mejorar su rentabilidad en el transporte ya que sus costos pueden ser fijos o variables, según el tiempo y la carga que tengan que distribuir.

A nivel local, la empresa Distribuidora Leal, lleva en el mercado varios años de servicio, es una empresa que se encarga de la logística de productos de bebidas, teniendo variedad de productos y el cual cada uno de ellos se almacenan en un ambiente amplio y de calidad, manteniendo los productos en buen estado para consiguientemente llevarlos a sus distintos puntos de ventas, que son las tiendas, bodegas o mercados en la zona, los productos que se tienen son productos de bebidas de marca reconocida y posicionadas ya en el mercado, así satisfaciendo las necesidades de los clientes mediante la distribución que les brinda la empresa.

En la empresa, existen una variedad de productos a distribuirse, para algunas empresas que tienen una mala gestión logística producen un impacto a un largo plazo a la organización, lo cual es un problema mayor y una incógnita, como los retrasos de producción, la mala organización de productos distribuidos, demora en la entrega, etc. Cada empresa maneja a su mejor manera el control de su inventario con la finalidad de dar a conocer la manera más exacta de obtener las cantidades y distribución de cada producto y su diversidad de todos los productos a los cuales están por salir a los puntos de ventas o a sus clientes. La empresa distribuidora leal, tiene varios aspectos por mejorar mediante la continuidad de los procesos para distribuir mejor y eficazmente los productos llevados al mercado, los problemas que se encuentran dentro y se tomaran para la investigación son dos problemáticas que se llevaran a cabo mediante la investigación, que son, los productos vencidos que se tienen en almacén y que no fueron repartidos en su tiempo de distribución o se caducaron con el pasar de la demora de entrega al cliente (véase Anexo 12).

La empresa, tiene una alta variedad de productos pedidos para la distribución; sin embargo, algunos de estos pedidos no son repartidos en su tiempo adecuado antes de la fecha de vencimiento del producto y esto conlleva a la poca confiabilidad de los clientes al saber que el productos no está en su estado de calidad y que puede perjudicar a otros consumidores, entregados en el tiempo no establecido por esa característica del producto y teniendo al cliente insatisfecho,

esto quiere decir que perjudica en la calidad de servicio que se brinda, perdiendo poco a poco la fidelidad como también la disminución y pérdida de ingresos tanto para la empresa como para los usuarios que confían en ellos brindándole un servicio de primera atención y calidad. Se estima que por cada mes hay un aproximado entre los 10 a 80 paquetes mensuales perdidos entre enero y agosto, comparándolos con los precios esto a que se lleva perdidas entre esos meses de casi once mil soles en productos vencidos, entre los meses ya dichos.

Asimismo, otra problemática que tiene la empresa, es la demora de tiempo para la entrega satisfactoria de los productos, ya que así se brindaría una imagen de seguridad de los productos que piden están a la hora de entrega y que exista una entrega inmediata de sus productos. La hora ideal donde los camiones deben estar en el almacén es a las seis de la mañana, los camiones tienen retrasos en la llegada al almacén, donde varían y no siempre llegan a la hora ideal, aumentando el tiempo perdido de retrasos en la entrega, ya que algunas rutas no siempre están cercas, algunos toman tiempo de llegar por estar en rutas alejadas, esto quiere decir que los camiones no siempre están en la hora exacta para la distribución de productos con el fin de llegar al tiempo estimado acordado con el cliente para la recepción de sus productos, generando una desconfianza en la empresa por la falta de puntualidad, obteniendo menos ingresos por la inestabilidad de horas de llegada de los camiones repartidos por sus rutas y de acuerdo a ello se tiene que llegar a la hora exacta que se le pide, ya que no todas las rutas son cercanas, hay otras que son más alejadas y tiene que estar aún más puntual a la hora ideal de su salida, llevando los productos a tiempo establecido y obteniendo mejores recompensas con la atención al cliente (véase anexo 13).

Por otra parte, se realizó la justificación del estudio, Moreno (2000) determina que: “Es una argumentación que genera una idea de interés para determinar si vale la pena estudiar algún tema en específico ya que se puede argumentar en base del conocimiento que se toma interés [...]” (p.203).

Justificación teórica, el actual trabajo de estudio pretende dar a saber la correlación de la gestión de almacén y el transporte. El contenido de esta investigación será de mucha utilidad para la empresa en estudio y para otras organizaciones que buscan la mejorar la gestión de almacén y su relación que tiene con el transporte para las empresas de distribución. Para el estudio de las variables

se utilizaron los teóricos principales, Escudero para la primera (logística de distribución) y Mira y Soler. Para la segunda variable (transporte).

La justificación práctica, las propuestas ayudaran a mejorar el tiempo de distribución de los productos a los puntos de ventas. Los inconvenientes que resolvería esta búsqueda sería disminuir el exceso de productos en los almacenes y el tiempo de retraso del transporte. La utilidad que se brindara de esta investigación sería el buen funcionamiento en los almacenes con una buena logística en los transportes para reducir el tiempo de demora en los pedidos que se encargan para su distribución, de esta manera el cliente quedara satisfecho con el pedido a tiempo.

La justificación social, el proyecto de investigación logra generar ideas para que las organizaciones a nivel nacional, puedan determinar la gestión de almacén y el transporte obteniendo resultados positivos, es por ello que se buscara tomar medidas de precaución para que los productos lleguen a sus puntos de distribución en el tiempo estimado. Además, lograra que los futuros profesionales administrativos puedan utilizar la gestión de almacén y el transporte logrando una mejoría e innovación.

La justificación metodológica, desde la perspectiva metodológica este estudio es relevante ya que se ayudó de instrumentos de medición de las variables, como encuestas mediante el cuestionario se aplicó la escala de Likert, se determinó los resultados conseguidos y por consiguiente se puede optar por una estrategia con la cual se planteará una solución para el tiempo que demora el vehículo en llevar los productos, el cual servirá de apoyo para emplearlas en otras investigaciones con un problema similar.

Se formula el siguiente problema general: ¿Qué relación existe entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín? Los problemas específicos son los siguientes: (a) ¿Qué relación existe entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín?; (b) ¿Qué relación existe entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín?; (c) ¿Qué relación existe entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín?

Se planteó como objetivo general: Determinar la relación que existe entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín. Y como objetivos específicos: (a) Identificar la relación que existe entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín; (b) Identificar la relación que existe entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín; (c) Identificar la relación que existe entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

La hipótesis general se describe: Existe relación entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín. Y las hipótesis específicas son: (a) Existe relación entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín; (b) Existe relación entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín; (c) Existe relación entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

II. MARCO TEÓRICO

En este capítulo se verán los siguientes puntos que se tomaron en cuenta, los antecedentes o trabajos previos tanto internacionales como nacionales que se utilizaran para la base teórica y metodológica de las investigaciones tomadas en cuenta teniendo un respaldo del tema que se eligió para esta investigación, luego se toma en cuenta las teorías relacionadas en el cual se obtiene de diferentes autores según las variables que se toman de acuerdo a ellas se obtienen las dimensiones para cada variable y según ello para cada dimensión se tomara ítems para obtener los estadísticos de las dimensiones y las variables que servirán para que se tomen en cuenta en la parte metodológica de la investigación y en los resultados para obtener una conclusión de los datos e interpretarlos de tal modo que sea comprendido por el lector para futuras investigaciones.

Con respecto a los trabajos previos o antecedentes, según Rodríguez (2005) señalaron que: la obtención de información es la etapa más relevante del proceso de una investigación científica ya que es la base para definir el problema, el planteamiento y la comprobación de la hipótesis, la elaboración del marco teórico y de los resultados (p.78). En el ámbito Internacional, se consideraron a Loo y Delgado (2016). Presentaron su tesis titulada: Análisis de procesos en la logística de salida (planificación y distribución del producto terminado) de la empresa CDE y el diseño de modelo logístico de gestión. Se trazó como objetivo analizar los procesos logísticos de salida y el diseño de un modelo de gestión para la toma de decisiones de CDE. La teoría utilizada por el investigador está referida a la logística Cedillo (2008) menciona que la logística es un factor fundamental que promueve la cadena de suministros haciéndola más dinámica y adaptable según las condiciones y necesidades del país ya que promueve la competitividad garantizando la calidad en el servicio. La metodología empleada para esta investigación es de tipo descriptivo, el diseño de investigación fue de tipo cuantitativo que pretende dar posibles soluciones al problema planteado. El sig. (bilateral) fue de 0,001. Se determina el valor de Rho de Pearson = 0,741. Se concluye se diseñó un modelo logístico basándose en el método matemático solver que permitirá obtener mejoría en los tiempos de retraso con reducción de costos en el desarrollo de la distribución de los productos.

El aporte para la investigación fue que según las medidas y el presupuesto que se le asigne a una estrategia de mejoramiento este tiene más posibilidades de que se pueda ejecutar y es mucho más probable que en cuanto más eficaz sea la logística interna será más efectivo la distribución de los productos por lo tanto hay existirá rotación de productos y mejoramiento en la implantación de la estrategia, así aportando similitud con la investigación.

Molina (2015) presentó su tesis titulada “Planificación e implementación de un modelo logístico para optimizar la distribución de productos publicitarios en la empresa Letreros Universales S.A.”. Se trazo como objetivo planificar e implementar un modelo logístico para optimizar la distribución de productos publicitarios en la empresa Letreros Universales S.A. La teoría utilizada por el investigador está referida a la logística Ballou, Ronald (2011) mencionaron que la logística es un área dentro de la cadena de abastecimiento por lo tanto planifica, dirige y controla suministros en el almacén para satisfacer al cliente. La metodología empleada para esta investigación fue de tipo descriptiva ya que pretende describir una situación dentro de la empresa, el diseño de investigación es de tipo cuantitativo que pretende dar posibles soluciones al problema planteado. El sig. (bilateral) fue de 0,000. Se determina el valor de Rho de Pearson = 0,794. Se concluye que la no planificación de compras de materia prima mediante el transporte para que la empresa comercialice afecta de una gran magnitud el proceso productivo de la empresa.

El aporte para la investigación fue que hay grado de similitud con el tema ya que ambos están dirigidos a la logística mediante los productos que se llevaran al mercado para el cliente quede satisfecho y que no haya desperdicio o mermas de productos mejorando en la logística interna, aportando cierto grado de similitud con el proyecto de investigación.

Carredano (2017) indicó en su tesis titulada: Implementación de un modelo logístico integral para la gestión de distribución en una empresa distribuidora de productos alimenticios. Se trazó como objetivo Implementar un modelo de logística integral para la gestión de distribución en una empresa distribuidora de productos alimenticios. Las teorías utilizadas por el investigador están referidas cuanto a la variable logística Casanovas y Cuatrecasas (2011) mencionaron que la logística tiene una importancia significativa ya que planifica e implementa el flujo de materia

prima en el almacenamiento y la información relacionada con el producto desde su punto de origen hasta su punto de venta. La metodología empleada para esta investigación fue de tipo descriptivo, el instrumento que utilizo fue de la encuesta. El sig. (bilateral) fue de 0,000. Se determina el valor de Rho de Spearman = 0,849. Se concluye que existe un grado de satisfacción de la gestión logística que realiza la empresa para que sus productos lleguen a tiempo a sus puntos de ventas.

El aporte respalda la investigación, ya que mediante esta investigación está dirigida hacia la logística mediante el proceso de mejora que se tiene en una empresa y las utilidades que genera una distribuidora mediante una buena logística, así aportando información relacionada al proyecto de investigación con el fin de comparar la similitud de los temas.

Con respecto al ámbito nacional, se tiene a Goyzueta (2018). Presentó su tesis titulada “Análisis de la gestión logística de la empresa de transportes Elio S.A.C para la formulación de una propuesta de mejora, Arequipa 2017”. Se trazó como objetivo realizar un proceso de análisis de la gestión logística de la empresa Transportes Elio S.A.C para la formulación de una propuesta de mejora. La teoría utilizada por el investigador estuvo referida a la variable de logística Fernández (2010) indicó que el área logística de una empresa se encarga de analizar las necesidades del cliente, satisfaciéndolo en el momento y lugar mediante las cantidades solicitadas. La metodología empleada para esta investigación es de diseño no experimental y de nivel descriptivo de tipo transversal. El sig. (bilateral) fue de 0,001. Se determina el valor de Rho de Pearson = 0,697. Se concluye que mediante los propósitos planteados se llevó a cabo el proceso de evaluación y análisis de la gestión logística mediante ello se logró permitir y ejecutar la propuesta de mejora.

El aporte respalda la investigación, ya que mediante la implementación de una mejora en la gestión logística de analizaran los métodos que llevaran a cabo para la elaboración de la estrategia mediante la propuesta de mejora que se implementara.

Avila (2017). Presentó su tesis titulada: La gestión logística y su influencia en el valor ganado en los proyectos de edificación en la selva peruana de una empresa constructora de Lima Metropolitana. Se trazó como objetivo determinar la influencia de la gestión logística en el valor ganado en los proyectos de edificación

en la selva peruana de una empresa constructora de Lima Metropolitana. La teoría utilizada por el investigador estuvo referida a la variable logística, Chopra y Meindl (2008) señalaron que la logística influye en la cadena de suministros en un almacén ya que los bienes y servicios están relacionadas desde el punto de origen para que sus consumidores queden satisfechos con los pedidos o requerimiento que hagan. La metodología empleada para esta investigación fue de nivel descriptivo y correlacional, el diseño de la investigación fue no experimental de tipo transversal. El sig. (bilateral) tuvo un nivel de 0,000. Se determina el valor de Rho de Pearson = 0,780. Se concluyó que mediante el estudio de ambas variables luego de analizar e interpretar se dio a conocer que una buena gestión logística está asociado al valor ganado.

El aporte respalda la investigación, ya que genera una perspectiva de la gestión logística en cómo se podrá mejorar mediante la distribución y el proceso de los trabajadores para la mejora del servicio, esto genera una idea para la sugerencia de las variables tomadas para esta investigación.

Saric (2019) presentó su tesis titulada “Diseño de mejora en la gestión de almacenes e inventarios y su relación con los costos logísticos en la empresa veterinaria Otuzco”. Se trazo como objetivo determinar la relación del diseño de la mejora en la gestión de almacenes e inventarios y los costos logísticos de la empresa Veterinaria Otuzco. La teoría utilizada por el investigador, Alva (2017) muchas empresas mejoran su sistema logístico ya que implementan funciones tanto internas como externas para la empresa y la economía mejora ya que también se eleva la satisfacción del pedido del cliente. La metodología tomada para esta investigación es descriptiva – correlacional, el diseño no experimental y se aplicó la prueba de correlación de Spearman. El sig. (bilateral) obtuvo un nivel de 0,000. Se determina el valor de Rho de Spearman = 0,898. Se concluyó que se diseñó la mejora en la gestión de almacenes e inventarios utilizando métodos como la rotación de inventario, la distribución layout y salida y entrada de existencias así se permite decir que existe una relación entre la gestión de almacenes y los costos logísticos.

El aporte respalda la investigación, porque se obtiene que la gestión de almacenes de cada empresa es significativa para generar procesos de mejora dentro de la organización mediante la logística y sus costos, así maximizando la

rotación de productos es por ello que aporta a la investigación mediante la relación de sus variables y la mejora que se obtuvo en aquella investigación.

En relación a las teorías relacionadas, Rodríguez (2005) describió que: “Una investigación debe llegar a ser una ciencia cuando se han elaborado teorías [...]. Se diría que las teorías son para la ciencia como la columna para los humanos, para estabilizarse y mejorar su posicionamiento.” (p.10). Para la primera variable logística de distribución, se tiene como autor principal a Escudero (2016) determino que “Cuando las mercancías proceden de importación, se destinan a exportación o utilizan varios medios de transporte para llegar al destino, se originan gran cantidad de trámites administrativos, transbordos, almacenamientos en ruta, etc.” (p.289). Para algunas empresas que tienen años en el mercado ya saben cómo gestionar los productos que llegan a su almacén para reducir el tiempo de demora en las entregas, optimizando los recursos necesarios para que se pueda hacer un mejor manejo logístico para la distribución de productos que se tienen en el almacén establecidos y listos para la entrega a sus clientes.

El autor establece las siguientes dimensiones: (a) logística de mercancías, (b) medios de distribución y (c) organización del flete.

La primera dimensión, *logística de mercancías*, esto consta de las normas legales sobre sanidad, seguridad y orden público dentro del comercio internacional, ya que la mercancía debe llegar a su destino según las condiciones del contrato, cuyos indicadores son: (a) operador logístico, (b) transitarios, (c) cargador, (d) consignatario y (e) transportistas.

La segunda dimensión, *medios de distribución*, el transporte puede ser de forma terrestre (ferrocarril, carretera, fluvial), marítimo y aéreo, según la cantidad que interviene desde el punto de origen hasta el destino y sus indicadores son: (a) transporte por carretera, (b) transporte por ferrocarril, (c) transporte marítimo, (d) costos de flete, (e) transporte multimodal.

La tercera dimensión, *organización del flete*, se refiere que el encargado de almacén tiene que organizar el transporte y el envío para que la mercancía llegue a su destino en buen estado y sus indicadores son: (a) carga completa, (b) carga fraccionada, (c) zona geográfica, (d) propiedades de la mercancía, (e) precio del transporte.

Iglesias (2013) menciona que la logística es un área que tiene mucha significancia en aportar en que las empresas se posicionen en el mercado donde les permita satisfacer lo que sus clientes piden por ende conseguir que cada vez se incrementen más el ciclo de vida de los productos para los clientes (p.9). La logística en un almacén utiliza materiales necesarios para una reducción de tiempo en la distribución, mejoran la eficacia de los procesos de almacenamiento y utilizando mejor sus atributos para la satisfacción de sus clientes. El autor establece las siguientes dimensiones: servicio al cliente, gestión del inventario, compras, almacenaje y manipulación, transporte.

Velazquez (2012) dijo que la logística es “Un conjunto de tareas para planificar y controlar la fluctuación de los productos terminados y su información detallada de su punto de origen para luego ser llevados hasta el punto de consumo para satisfacer las necesidades del cliente” (p.12). Una de las fundamentales actividades proceso logístico es controlar el inventario de modo que se pueda determinar de una manera eficaz el registro de los productos que llegan al almacén para luego ser llevados a los clientes que requieren de nuestros productos. El autor establece las siguientes dimensiones: Calidad en el transporte, distribución global, distribución electrónica, automatización, control de inventario.

A continuación, se menciona a diferentes autores de artículos científicos sobre la variable Gestión de almacén tenemos como autores. Diaz, García, López, Gonzales y Lemahien (2015) La actualización del almacén en el proceso de transformación y carga de mucha importancia conjunto con los mercados de datos, hay técnicas para registrar los cambios en los datos, en la parte teórica, en parte práctica no se ve organizada. Por ende, es de necesidad compararlas y seleccionar las adecuadas mediante sus diferentes aspectos para hallar solución al problema con la herramienta de integración de datos. Valerio (2016) durante la segunda mitad del siglo XIX se llegaron un grupo de franceses a instalar negocios comerciales pasando de pequeños negocios a grandes almacenes organizados por departamentos, esto conlleva a cambiar la ciudad y sus edificios y casas para una mejoría, lo cual se quiere dar a entender que lo hicieron por medio de créditos abriendo paso al mercado regional, así expandiendo sus grandes almacenes y ampliando sus negocios. Oliveros y Mauricio (2017) La tecnología de la información y de la comunicación es tomado como un instrumento para responder los

requerimientos del mercado, el uso de esto facilita la gestión de una empresa y mejora la competitividad, dado que permite transmitir una comunicación más efectiva y un servicio de forma más rápida para una mejora de la calidad de servicio.

García y Bergvinson (2013) En los países de latino América existen varios tipos de plagas que se sitúan en áreas grandes o de almacenes donde los perjudicados son los productos de las empresas distribuidoras en la cual están expuestas a que la calidad de sus paquetes se deteriore con el pasar del tiempo ya que estas plagas hacen que el servicio ya no sea de calidad perjudicando los productos a salir. Sánchez, Vargas, Reyes y Vidal (2011) Para llevar un control de inventario del almacén en el Instituto tecnológico de saltillo en base a las tecnologías de información se desarrolla un sistema de información con la finalidad de ofrecer seguridad en el manejo del inventario, haciendo seguimiento de los productos que salen y entran del almacén a los distintos departamentos del instituto. Huguet, Pineda y Gómez (2016) Para solventar problemas que afectan a la gestión de almacén en una empresa productora se realizan estudios de tiempo y diagramas causa y efecto y de Pareto, aumentando la ocupación del personal y disminuir el tiempo de preparación de pedidos, así alcanzando un nivel de fiabilidad del almacén a nivel interno y externo para la satisfacción del personal y del cliente.

Para la segunda variable transporte, se tiene como autores principales a Mira y Soler (2015) quienes indicaron: “En los procesos de transporte de mercancías intervienen numerosos profesionales, los cuales por lo general están encuadrados en la operativa de un determinado modo de transporte” (p.71). El transporte terrestre es el más efectivo y más rápido ya que su logística es mejor manejable y más rentable según a donde y que se quiere transportar, de acuerdo a ello se toma una logística de carga y de distancia que calcula para que los productos estén a tiempo en sus puntos de ventas.

Los autores establecen las siguientes dimensiones: (a) tecnología de transporte, (b) eficiencia y productividad en el transporte y (c) los costes de transporte.

La primera dimensión, *tecnología de transporte*, la infraestructura del transporte como los puertos de descarga, las decisiones se toman mediante la planificación, la tecnología que emplea la empresa se lleva mediante la economía a través de la función de producción, cuyos indicadores son: (a) la combinación de

camiones, (b) conductores, (c) capacidad de almacenes, (d) personal de carga, (e) descarga.

La segunda dimensión, *eficiencia y productividad en el transporte*, con limitaciones tecnológicas mediante la producción, todo transportista elige las combinaciones y sus recursos para suministrar los niveles de su servicio, y sus indicadores son: (a) camiones en buen estado, (b) calidad de servicio, (c) transportistas capacitados, (d) puntos de acceso, (e) conocimiento de rutas.

La tercera dimensión, *los costes de transporte*, también se refiere como el coste de oportunidad, en el que se utilizan para realizar el movimiento o movilidad y sus indicadores son: (a) costes del productor, (b) tecnología, (c) incremento de combustible, (d) la distancia, (e) el tráfico.

Ruiz (2008) indicó: “EL transporte puede ser ejercido por una persona jurídica o social mediante la actividad mercantil así optando por un nombre propio como empresario mercantil adquiriendo la titularidad de las obligaciones que derivan de tal actividad” (p.45). El transporte se encarga de llevar los productos en buen estado a sus puntos de distribución o de ventas para que el consumidor pueda apreciar y comprar la mercancía para obtener un beneficio, o una necesidad que quiera satisfacer. El autor establece las siguientes dimensiones: método de la esquina noreste, mínimo costo, distribuciones modificadas, programación lineal y método Russell.

Robuste (2005) señaló: [...] la logística va de la mano como requerimiento natural del transporte, y es posible aplicarlo a una administración de un conglomerado de transporte, ya sea en una ciudad, una red de carreteras o en el sistema de distribución de una fábrica a sus distintos puntos de ventas (p.13). La logística va de la mano con el transporte y más si es una empresa que comercializa productos donde tiene puntos de referencias o de ventas en distintas partes de la ciudad, donde tiene que transportar y distribuir los productos mediante una logística de distribución de productos para que estas lleguen el momento y horario específico. El autor establece las siguientes dimensiones: localización, gestión de stocks, sistema de distribución física, diseño de rutas de vehículos y centralización y descentralización.

A continuación, se menciona a diferentes autores de artículos científicos sobre la variable transporte tenemos como autores. Jiron y Zunino (2017) la

movilidad devela diferencias estructurales, respecto a la accesibilidad, por ejemplo, los autores señalan que debe ser desarrollada de forma práctica para la enseñanza y aprendizaje de las rutas o destinos al cual queremos dirigirnos para la utilización mejorada de los caminos que puedan ser de mejor eficacia para un menor tiempo comparado para que se pueda llegar a un lugar fijo o un destino. Schweitzer (2002) Se sugiere una infraestructura de transporte que analicen una nueva configuración territorial, se analiza un sistema de transporte en algunos países de América latina y se reflexiona en inversiones para carreteras produciendo la fragmentación territorial en las regiones que acepten los nuevos proyectos. Pérez, La Rotta, Sánchez, Madera, Restrepo, Rodríguez, Vanegas y Parra (2011) En nueve pymes se tomó como características esenciales: cantidad, tipo, localización, los transportes y procesos, lo cual consto de etapas selección de procesos, capacitación de personal, se tomó un estudio donde sale que la mayoría fueron de transporte entre el proceso-empresa. Sánchez, Carriquiry, Barrera y López (2009) Para determinar el transporte hay dos modelos que son la de Sunamura-Horikawa donde usa la clasificación como criterio de comparación para inferir la dirección del transporte, y el modelo de Mc Laren-Bowles y Gao-Collins usan los parámetros de asimetría, los dos primeros son unidimensionales y el tercero es bidimensional. Lo cual hace referencia a los tipos de logística que se trata de llevar a cabo con los medios de transporte de carga hacia su punto de distribución.

Arango, Gómez y Álvarez (2011) Se presenta una aplicación de Six Sgima como una técnica que facilita identificar la mejora en el transporte con el objetivo de un desarrollo eficiente y satisfacer las necesidades del cliente. Esta es una técnica para reducir la variabilidad en la operación del transporte reduciendo errores, identificando los factores críticos de calidad, ocasionando un impacto para contribuir en la productividad en el ámbito empresarial. Castillo (2004) Se llevan cambios en el transporte en territorio funcionales de empresas productoras tanto en la vía ferroviaria y vías de telecomunicaciones, la producción, la oferta y consumo están regulados desde el exterior, esto da como resultado una nueva organización territorial, especialmente en el transporte y comunicaciones, lo cual se propone integración eléctrica del territorio y logística empresarial con un conocimiento del sistema de planificación territorial.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación.

Según Ulin, Robinson & Tolley (2006) indicaron que la investigación es aplicada, ya que ejerce una influencia para tomar decisiones en el ámbito de la práctica, en cambio la investigación básica genera una teoría mediante la adquisición de características (p.5).

Los autores indican que la investigación fue aplicada, por lo que aportan nuevos hechos a la investigación, como también aportan nueva información hacia las teorías ya que el trabajo de investigación tendrá influencia en la toma de decisiones en la empresa llevando a cabo una implementación de ejecución para la distribución de los productos hacia los puntos de ventas.

El nivel de investigación según Hernández, Fernández & Baptista (2014) indicaron que los estudios descriptivos, "[...] pretenden recolectar información independiente o conjunta sobre las variables a las que se está tomando en cuenta, su objetivo no es indicar como se relaciona entre las variables" (p.92).

También la investigación fue correlacional, definido por Hernández, Fernández & Baptista (2014) señalaron que, correlacionar dos variables tiene como meta dar a conocer la concordancia que se tiene entre ambas (p.93). Por ello, esta investigación fue descriptivo, correlacional, donde se aplicó mediante a recolección de datos se pudo comprobar que, si existe alguna relación entre la gestión de almacén y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Diseño de investigación.

La investigación fue de tipo No experimental – transversal. Según Hernández, Fernández & Baptista (2014) indicaron que, la investigación de tipo no experimental se refiere a analizar situaciones ya existentes, y no intervienen en la realidad por el investigador (p.152). También señalo que la investigación es transversal porque tiene como finalidad describir variables y analizarlas e interrelacionarlas en algún momento (p.154).

El enfoque de investigación, según Hernández, Fernández & Baptista (2014) indicaron que el enfoque cuantitativo es para la aprobación de la hipótesis mediante la adquisición de datos, como también para probar los resultados estadísticos (p.4); cuyo método fue hipotético – deductivo, definido por Bernal (2010), quien señalo

que el método hipotético deductivo se refiere a procesos mediante la hipótesis con el fin de aprobarla o desaprobarla, consiguiendo un aporte a las conclusiones para relacionarla con los hechos ya existentes (p.60).

3.2. Variable y operacionalización

Variable.

Pérez (2014) indicó que “Se denomina variable a una particularidad de un objetivo que puede ser categóricamente diferente para ser estudiado” (p.104). En la investigación se tomó dos variables para el estudio particular de ellas siendo ambas correlacionales una con otra, de acuerdo a las variables se hace el estudio correspondiente y se llega a un resultado teniendo como base detrás de cada variable autores que respalden la teoría de cada una de ellas.

Operacionalización.

Latorre, Del rincón y Arnal (2005) señalaron que “Es la descomposición de las variables, que se denominan o son llamados como indicadores que se pueden medir mediante preguntas o ítems” (p.56). Se indica que por cada variable se tomaran tres indicadores en el cual cada indicador por cada variable se medirá mediante ítems que pueden ser preguntas o directamente afirmaciones para que mediante el instrumento de medición de pueda llegar a un resultado.

Definición conceptual de logística de distribución.

Escudero (2014) mencionó que el almacén es una de las características más difíciles de manejar acerca de la logística de esta, ya que se enfrentaría al espacio físico, como también el requerimiento del almacén, acerca de sus dimensiones en espacio a un mediano o largo plazo (p.39).

Definición operacional de logística de distribución.

La variable logística de distribución se medirá en base a sus dimensiones como son logística de mercancías, medios de distribución y organización del transporte que son evaluadas por 15 indicadores, con los cuales se ha implementado el instrumento que es el cuestionario de Likert para la recopilación de datos y la obtención de información a través de la aplicación estadística SPSS versión 25.0.

Indicadores.

Operador logístico, transitarios, cargador, consignatario, transportistas, transporte por carretera, transporte por ferrocarril, transporte marítimo, costo de flete,

transporte multimodal, carga completa, carga fraccionada, zona geográfica, propiedades de la mercancía, precio del transporte.

Escala de medición.

El instrumento de medición está compuesto por 30 ítems de opción múltiple el cual son nunca, casi nunca, a veces, casi siempre, siempre (véase Anexo 3).

Definición conceptual de transporte.

Mora (2014) definió el transporte como una actividad dirigida a trasladar un producto desde su punto de fabricación hasta el lugar de destino, almacén, es una función de mucha importancia dentro del sector del comercio, ya que allí están involucrados aspectos de calidad, el costo de transporte y las inversiones (p.6).

Definición operacional de transporte.

La variable transporte se medirá tomando en cuenta sus dimensiones como son tecnología de transporte, eficiencia y productividad en el transporte y los costes del transporte que son evaluadas por 15 indicadores, con los cuales se han implementado el instrumento que es el cuestionario tipo Likert para la recopilación de datos y la obtención de información a través de la aplicación estadística SPSS versión 25.0.

Indicadores.

La combinación de camiones, capacidad de almacén, conductores, personal de carga, descarga, camiones en buen estado, calidad de servicio, transportistas capacitados, puntos de acceso, conocimiento de rutas, costos del productor, la distancia, incremento del combustible, tecnología, el tráfico.

Escala de medición.

El instrumento de medición está compuesto por 30 ítems de opción múltiple el cual son nunca, casi nunca, a veces, casi siempre, siempre (véase Anexo 4).

3.3. Población (criterio de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis

Población.

Con respecto a la población la presente investigación tuvo como población 30 colaboradores de ambos sexos que laboran en la empresa de Distribuidora Leal SAC. En general las personas encuestadas serian menos de 100 realizando un censo siendo la población y la muestra con el mismo grado de similitud.

Criterios de inclusión.

Son aquellos trabajadores de ambos sexos, de cualquier edad, estatura o peso, de todas las áreas de la empresa Distribuidora Leal SAC.

Criterios de exclusión.

No se toma en cuenta a todos los colaboradores de empresas ajenas a la que se está tomando el estudio, se excluye a aquellas empresas distribuidoras de la zona o ciudadanos de la población exceptuados.

Censo.

Cid, Méndez & Sandoval (2015) señalaron que “El censo es el procedimiento de investigar propuesto para estudiar la totalidad de los elementos que conforman una población [...] Lo cual implica menor cantidad de personas quienes hay que llegar para la investigación” (p.117).

Para la investigación la población de 30 colaboradores de ambos sexos que laboran en la empresa de Distribuidora Leal SAC, y como es menor a cien se tomara la totalidad de la población aplicando un censo, es por ello que no existe muestra y se estudiara a los que trabajan netamente dentro de la empresa Distribuidora Leal SAC.

3.4. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Técnicas de recolección de datos.

En esta investigación se utilizó la técnica de la encuesta, la cual contribuyó en recolectar información directa de los colaboradores que será toda la población de 30 colaboradores de la empresa Distribuidora Leal SAC, esto se desarrolló mediante la formulación de las preguntas.

Instrumento de recolección de datos.

Para la recolección de datos, se utilizó como instrumento, el cuestionario con escala de Likert y se aplicó a los 30 colaboradores de ambos sexos que laboran dentro de la empresa Distribuidora Leal SAC, en la ciudad de Juanjuí, San Martín.

Validez.

Según Hernández, Fernández & Baptista (2010) señalaron que la validez es el grado en el que se mide realmente una variable que pretende dar a conocer” (p.200). La validez del instrumento que se utilizó para la investigación, mide la valoración del mismo para hallar los resultados, la valoración es cuantitativa y se

debe tomar el coeficiente de concordancia, se refiere validez de contenido, ha sido sometida a un juicio de dos expertos en la materia, dos asesores temáticos de la Escuela Profesional de Administración (véase Anexo 8).

Confiabilidad.

Según Hernández, Fernández & Baptista (2010) indicaron que “Se refieren al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objetivo produce resultados iguales” (p.200). La confiabilidad del instrumento se realizó con el estadístico de Alfa de Cronbach ingresando los datos recolectados al estadístico SPSS, que se realizó a la muestra que corresponde a los 30 colaboradores de ambos sexos de la empresa Distribuidora Leal SAC, teniendo en cuenta el criterio de confiabilidad que pueden oscilar entre cero y uno (véase Anexo 9).

3.5. Procedimiento

Se llevó a cabo la autorización del gerente general de la empresa distribuidora Leal SAC, mediante la utilización del cuestionario como instrumento para el uso de recolección de datos compuesto por 30 ítems para la variable Logística de distribución y 30 ítems para la variable Transporte. Como técnica se utilizó el censo cuya información fue brindada por trabajadores mediante el cuestionario virtual, por ende, no se alteró ni manipulo ningún resultado (véase Anexo 14).

3.6. Método de análisis de datos

Según Chávez (2015) indicó que “El proceso de analizar los datos sirve para crear conclusiones en base de la recolección de datos obtenida de forma coherente” (p.89). Para el análisis de los datos que se precisa de cada variable mencionada, se aplicara el programa de SPSS. De igual forma se empleará dicha aplicación con el fin de adquirir y manejar gráficos y porcentajes mediante las tablas cruzadas, conocer la distribución y las figuras. También se ejecutará el coeficiente de correlación de Spearman que dará a conocer el nivel de la gestión de almacén y el transporte, con el uso de la estadística inferencial se medirá este grado de relación.

3.7. Aspectos éticos

La investigación sigue su curso mediante los estándares éticos de toda la investigación y siguiendo los pasos que regulan la presentación de cada texto académico respecto a las fuentes empleadas, siendo trabajadas respectivamente bajo la dirección de investigación y las normas APA actuales.

Así mismo, se evaluó el estudio mediante el programa Turnitin, que es un programa manejado por la casa de estudio donde se lleva a cabo la investigación, con el fin de dar a conocer y medir el grado de similitud del trabajo con respecto a los ya existentes para así demostrar la originalidad del presente estudio.

IV. RESULTADOS

4.1. Estadística descriptiva

Tabla 1

Frecuencias de la variable logística de distribución

Logística de distribución					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	1	3,3	3,3	3,3
	Regular	16	53,3	53,3	56,7
	Óptimo	13	43,3	43,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Logística de distribución (Agrupada)

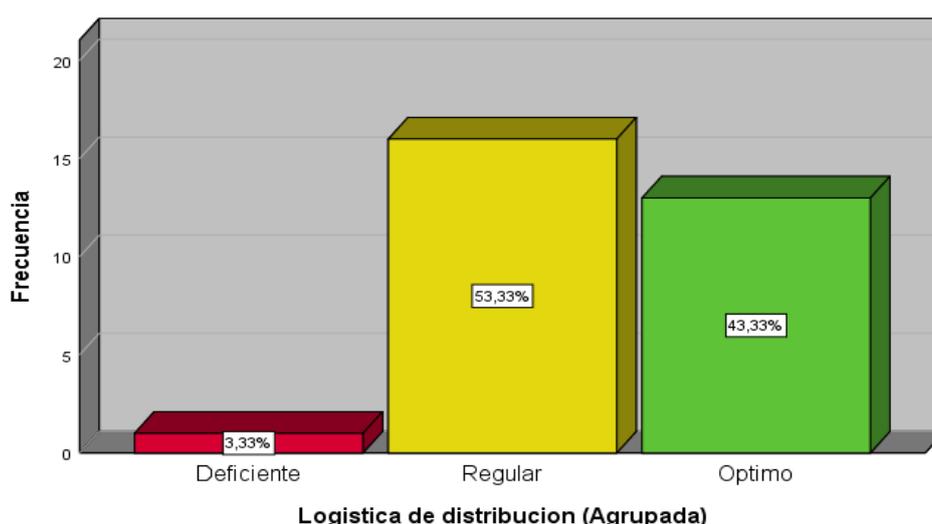


Figura 1. Histograma de frecuencias de la variable logística de distribución

Nota. De acuerdo a la tabla 7 y la figura 1, del total de los datos analizados: el 53.33% manifestó que es regular la estrategia para desarrollar la logística de distribución en la empresa. Sin embargo, el 3.33% manifestaron que es deficiente la estrategia de logística de distribución. También existe un 43.33% que manifestaron que la aplicación de la logística de distribución es óptima para la empresa. Por lo tanto, de acuerdo a la información obtenida la empresa está aplicando la estrategia medianamente efectiva y si busca resultados a corto plazo debería intensificar su aplicación progresiva sobre la logística de distribución. La decisión a tomar con el 3.33% de los trabajadores que indican deficiencia deberán tomar más atención para mejorar dichas estrategias, debido a que representan un segmento de los trabajadores que tiene una probabilidad de convertirse en un factor de productividad para la empresa.

Tabla 2

Frecuencias de la variable transporte

		Transporte			Porcentaje acumulado
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	
Válido	Deficiente	10	33,3	33,3	33,3
	Regular	15	50,0	50,0	83,3
	Optimo	5	16,7	16,7	100,0
Total		30	100,0	100,0	

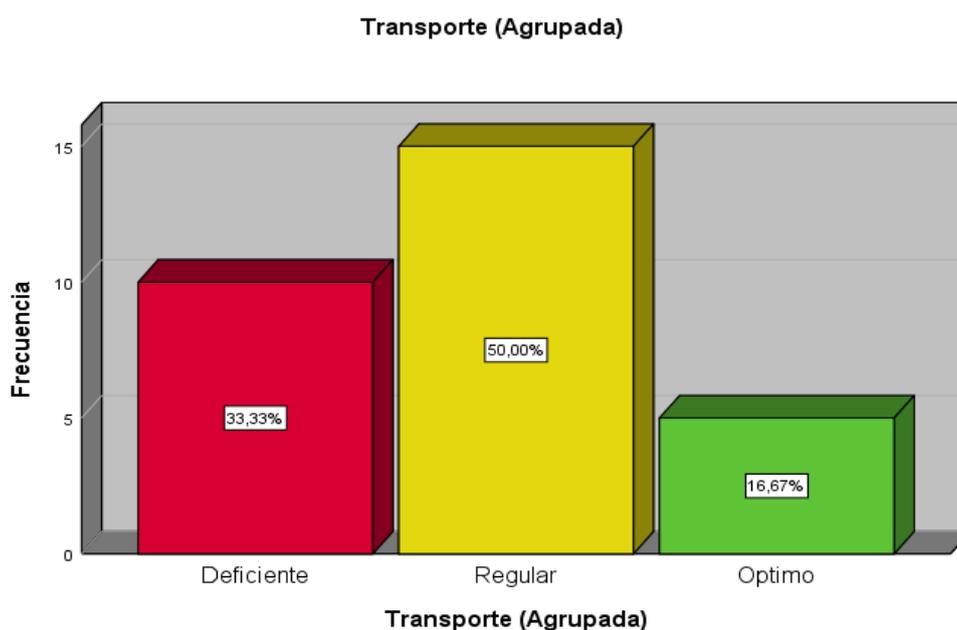


Figura 2. Histograma de frecuencias de la variable transporte.

Nota. De acuerdo a la tabla 8 y la figura 2, del 100% de los datos analizados el 50.00% considera que es regular el transporte entre los colaboradores de la empresa. También el 33.33% de los encuestados de la empresa manifestaron que es deficiente el transporte en la empresa. Finalmente, el 16.67% manifestaron que es óptimo el transporte. Por lo tanto, de acuerdo a la información obtenida la empresa está aplicando la estrategia medianamente regular y si busca obtener resultados a corto plazo deberá poner más empeño a su aplicación progresiva sobre el transporte en la organización. La decisión a tomar con el 33.33% de los encuestados que indican deficiente deberán tomar más conciencia para mejorar dicha estrategia, ya que representan un segmento alto de los trabajadores y tiene probabilidad de convertirse en un factor óptimo de productividad para la empresa.

Tabla 3

Frecuencias de la dimensión logística de mercancías

Logística de mercancías					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	4	13,3	13,3	13,3
	Regular	12	40,0	40,0	53,3
	Óptimo	14	46,7	46,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Logística de mercancías (Agrupada)

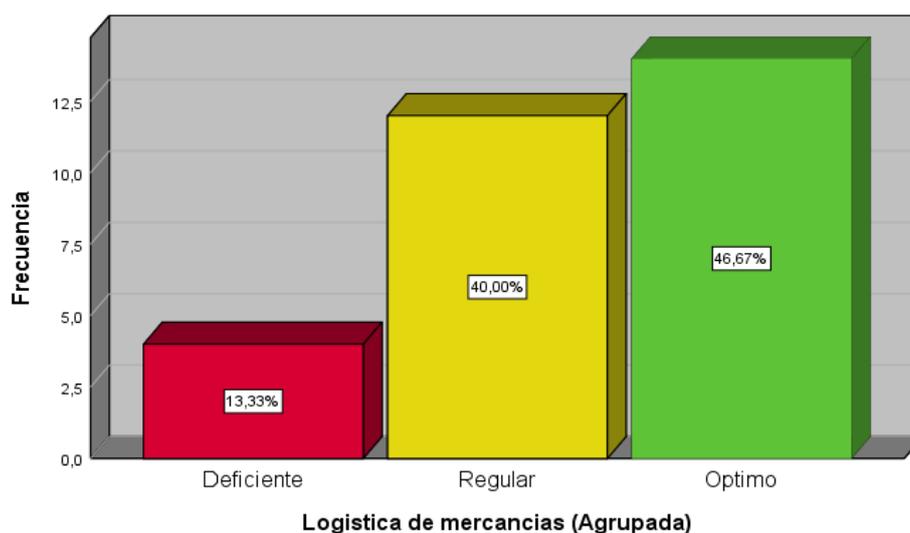


Figura 3. Histograma de frecuencias de la dimensión logística de mercancías.

Nota. De acuerdo a la tabla 9 y el grafico 3, del total de los datos analizados el 40.00% de los colaboradores considera que es regular la estrategia para desarrollar tecnología de transporte en la empresa. Sin embargo, el 13.33% de los encuestados manifestaron que es deficiente la estrategia de tecnología de transporte. Pero existe un 46.67% que manifiesta que la aplicación de logística de mercancías es óptima para la empresa. Por lo tanto, de acuerdo a la información obtenida, la empresa está realizando la estrategia de logística de mercancías efectiva y optima, si busca mejores resultados deberá implementar una mejora intensificando su aplicación progresiva sobre la tecnología de transporte. La decisión que se toma con el 13.33% de los trabajadores que indican deficiente la estrategia deberán concientizar la estrategia que se implementa, debido a que representan un grupo de los trabajadores, pueden convertirse en un factor óptimo para la estrategia en la empresa.

Tabla 4

Frecuencias de dimensión medios de distribución

		Medios de distribución			
Válido		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Deficiente	11	36,7	36,7	36,7
	Regular	14	46,7	46,7	83,3
	Optimo	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

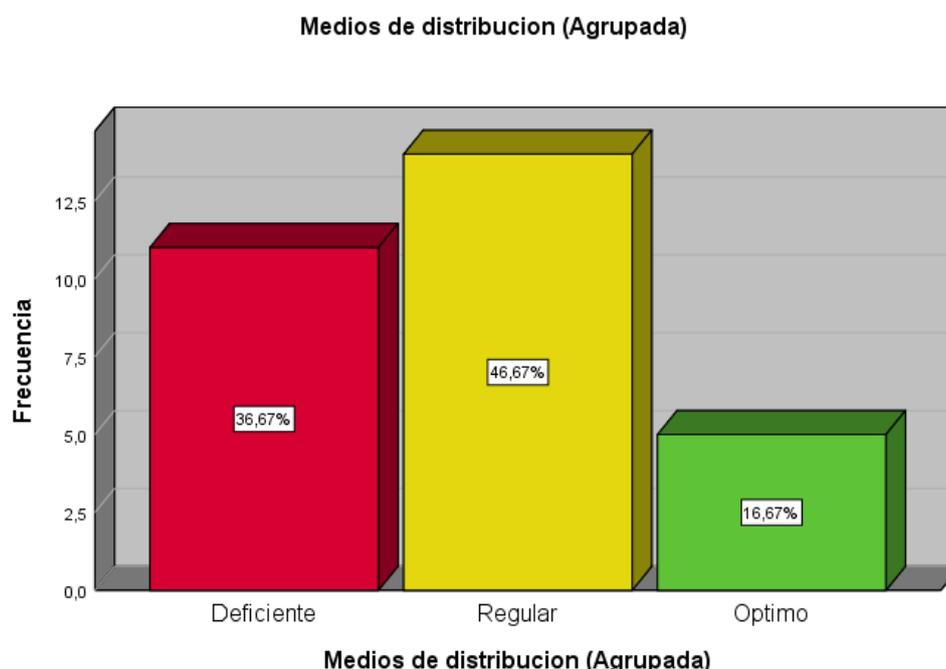


Figura 4. Histograma de frecuencias de la dimensión medios de distribución.

Nota. De acuerdo a la tabla 10 y la figura 4, del 100% de los datos analizados el 46.67% considera que es regular los medios de distribución. También el 36.67% dijeron que es deficiente los medios de distribución en la empresa. Finalmente, el 16.67% manifestaron que es óptimo. Por lo tanto, de acuerdo a la información obtenida la empresa aplica la estrategia entre regular y deficiente y si busca obtener mejores resultados deberá intensificar la estrategia mediante su aplicación progresiva en los colaboradores acerca de los medios de distribución. La decisión a tomar con el 36.67% de los trabajadores es concientizar para se convierta en un factor de alta productividad y eficacia para la empresa.

Tabla 5

Frecuencias de la dimensión organización del flete

Organización del flete					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	1	3,3	3,3	3,3
	Regular	10	33,3	33,3	36,7
	Optimo	19	63,3	63,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

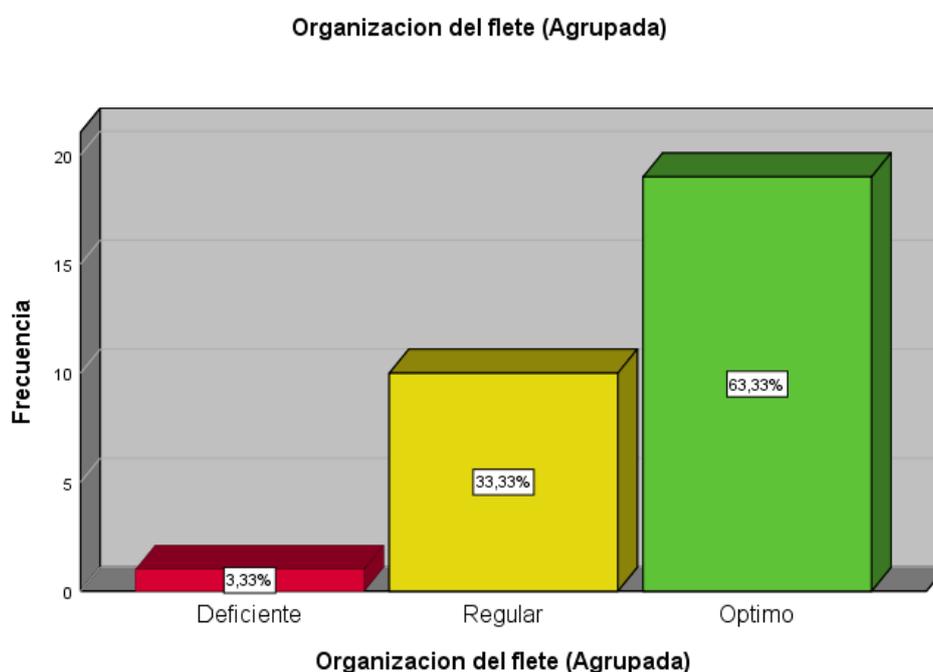


Figura 5. Histograma de frecuencias de la dimensión organización de flete.

Nota. De acuerdo a la tabla 11 y la figura 5, del total de encuestados y datos analizados, el 33.33% considera que es regular la organización del flete en la empresa. También el 3.33% de los encuestados manifestaron que es deficiente la organización de flete. Finalmente, el 63.33% manifestaron que es óptimo. Por lo tanto, de acuerdo a la información obtenida la empresa está aplicando la estrategia optima y favorable, si busca mejorar resultados deberá intensificar su aplicación progresiva sobre la organización del flete en la empresa. La decisión a tomar con el 3.33% de los trabajadores que indican deficiente deberán tomar más atención para mejorar la estrategia, debido a que representan un porcentaje mínimo que puede ser mejorable y con probabilidad de convertirse en factores de productividad en la empresa.

4.2. Prueba de normalidad

Hipótesis estadística.

Hipótesis nula	Valor $p > 0.05$	Los datos siguen una distribución normal
Hipótesis alterna	Valor $p < 0.05$	Los datos <i>no</i> siguen una distribución normal

Tabla 6.

Prueba de normalidad para la variable logística de distribución y transporte

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Logística de distribución	,107	30	,200*	,935	30	,665
Transporte	,092	30	,200*	,983	30	,902

Nota. De acuerdo al análisis en la tabla 12, mediante la prueba de normalidad para conocer si los datos siguen una distribución normal, del 100% de los datos analizados mediante la prueba de Shapiro-Wilk para el análisis de muestras menores a 30 elementos, es por ellos que se toma esa prueba, para las variables logística de distribución y transporte, en la primera variable, logística de distribución se ha obtenido un valor Sig.= 0.665 > 0.05 y para la variable transporte se ha obtenido un valor Sig.= 0.902 > 0.05 para esta variable. Por lo tanto, se concluye que la base de datos sigue una distribución normal, lo cual induce a tomar la decisión de utilizar el estadígrafo rho de Pearson para las pruebas de hipótesis general y específicas.

4.3. Prueba de hipótesis

Tabla 7

Estándares de coeficiente de correlación por rangos de Pearson

Valor de rho	Significado
$r = 1$	Correlación positiva perfecta
$0 < r < 1$	Correlación positiva
$r = 0$	Ninguna correlación
$-1 < r < 0$	Correlación negativa
$r = -1$	Correlación negativa perfecta

Fuente: Tomado de la revista científica Chil Anest 43(1). p.150. Dagnino, J. (2014)

Hipótesis general.

Ho: No existe relación entre la logística de distribución y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Ha: Existe relación entre la logística de distribución y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Tabla 8

Cruce de variables logística de distribución y transporte

% del total		Transporte			Total	Correlaciones
		Deficiente	Regular	Óptimo		
Logística de distribución	Deficiente	3,3%			3,3%	Rho de Pearson ,763 Sig. (bilateral) ,001
	Regular	16,7%	33,3%	3,3%	53,3%	
	Óptimo	13,3%	16,7%	13,3%	43,3%	
Total		33,3%	50,0%	16,7%	100,0%	

Nota. De acuerdo a la tabla 14 para la prueba de hipótesis general mediante el estadígrafo de Rho de Pearson se alcanzó una correlación entre las variables de 0,763, afirmación que permite inducir que existe un grado de correlación positiva. También el análisis de los resultados obtenidos permite inducir que el resultado positivo señala que las relaciones entre variables son proporcionales; es decir, que, a mayor aplicación de la estrategia logística de distribución, mayor será el resultado positivo obtenido en la variable transporte. Para la prueba de hipótesis general entre la primera y la segunda variable mediante el estadígrafo Rho de Pearson se alcanzó el valor Sig.(bilateral) $0.001 < 0.05$; por lo tanto, se puede afirmar que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna considerando que existe una relación positiva entre la primera variable y la segunda variable. Esta afirmación se sustenta en el porcentaje obtenido del cruce de variables en el cual el 33.3% de los encuestados manifestó que está de acuerdo que la logística de distribución afecta al transporte. Así cómo va el análisis la empresa debería intensificar la aplicación de la estrategia con la finalidad de reducir la percepción negativa que tienen los colaboradores con respecto a la propuesta de mejora, se tiene que hacer saber a los colaboradores de la empresa que tienen otra perspectiva, los planes con frecuencia para mejorar las estrategias.

Hipótesis específica 1.

Ho: No existe relación entre la logística de mercancías y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Ha: Existe relación entre la logística de mercancías y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Tabla 9

Cruce de la dimensión logística de mercancía y la variable transporte

% del total		Transporte			Correlaciones	
		Deficiente	Regular	Óptimo	Total	
Logística de mercancías	Deficiente	6,7%	3,3%	3,3%	13,3%	Rho de Pearson ,627
	Regular	3,3%	33,3%	3,3%	40,0%	
	Óptimo	23,3%	13,3%	10,0%	46,7%	Sig. (bilateral)
Total		33,3%	50,0%	16,7%	100,0%	,000

Nota. De acuerdo a la tabla 15 para la prueba de hipótesis específica mediante el estadígrafo de Rho de Pearson se alcanzó una correlación entre la dimensión logística de mercancía y la variable transporte de 0,627, afirmación que permite inducir que existe un grado de correlación positiva. También el análisis de los resultados obtenidos permite inducir que el resultado positivo señala que la relación entre estas variables es proporcional, es decir, que, a mayor aplicación de la estrategia de logística de mercancías, mayor será el resultado positivo obtenido en la variable transporte.

Para la prueba de hipótesis específica mediante el estadígrafo Rho de Pearson se alcanzó el valor de Sig. (bilateral) $0.000 < 0.05$; por lo tanto, se puede afirmar que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, considerando que existe una relación positiva entre estas dos variables. Esta afirmación se sustenta en el porcentaje obtenido del cruce de las variables en el cual el 33.3% de los encuestados manifestó que están regularmente de acuerdo que la logística de mercancías afecta al transporte.

Así como va el análisis la empresa debería intensificar la aplicación de la estrategia con la finalidad de reducir la percepción negativa que tienen los colaboradores con respecto a la propuesta de mejora, se tiene que hacer saber a los colaboradores de la empresa que tienen otra perspectiva, los planes con frecuencia para mejorar las estrategias.

Hipótesis específica 2.

Ho: No existe relación entre los medios de distribución y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Ha: Existe relación entre los medios de distribución y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Tabla 10

Cruce de la dimensión medios de distribución y la variable transporte

% del total		Transporte			Total	Correlaciones
		Deficiente	Regular	Óptimo		
Medios de distribución	Deficiente	16,7%	20,0%		36,7%	Rho de Pearson ,702 Sig. (bilateral) ,001
	Regular	10,0%	23,3%	13,3%	46,7%	
	Óptimo	6,7%	6,7%	3,3%	16,7%	
Total		33,3%	50,0%	16,7%	100,0%	

Nota. De acuerdo a la tabla 16 para la prueba de hipótesis específica mediante el estadígrafo de Rho de Pearson se alcanzó una correlación entre la dimensión medios de distribución y la variable transporte de 0,702, afirmación que permite inducir que existe un grado de correlación positiva. También el análisis de los resultados obtenidos permite inducir que el resultado positivo señala que la relación entre estas variables es proporcional, es decir, que, a mayor aplicación de la estrategia de medios de distribución, mayor será el resultado positivo obtenido en la variable transporte.

Para la prueba de hipótesis específica mediante el estadígrafo Rho de Pearson se alcanzó el valor de Sig.(bilateral) $0.001 < 0.05$; por lo tanto, se puede afirmar que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, considerando que existe una relación positiva entre estas dos variables. Esta afirmación se sustenta en el porcentaje obtenido del cruce de las variables en el cual el 23.3% de los encuestados manifestó que están regularmente de acuerdo que los medios de distribución afectan al transporte.

Así como va el análisis la empresa debería intensificar la aplicación de la estrategia con la finalidad de reducir la percepción negativa que tienen los colaboradores con respecto a la propuesta de mejora, se tiene que hacer saber a los colaboradores de la empresa que tienen otra perspectiva, los planes con frecuencia para mejorar las estrategias.

Hipótesis específica 3.

Ho: No existe relación entre la organización del flete y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Ha: Existe relación entre la organización del flete y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Tabla 11

Cruce de dimensión organización del flete y la variable transporte

% del total		Transporte			Total	Correlaciones
		Deficiente	Regular	Óptimo		
Organización del flete	Deficiente	3,3%			3,3%	Rho de Pearson ,680 Sig. (bilateral) ,000
	Regular	13,3%	20,0%		33,3%	
	Óptimo	16,7%	30,0%	16,7%	63,3%	
Total		33,3%	50,0%	16,7%	100,0%	

Nota. De acuerdo a la tabla 17 para la prueba de hipótesis específica mediante el estadígrafo de Rho de Pearson se alcanzó una correlación entre la dimensión organización del flete y la variable transporte de 0,680, afirmación que permite inducir que existe un grado de correlación positiva. También el análisis de los resultados obtenidos permite inducir que el resultado positivo señala que la relación entre estas variables es proporcional, es decir, que, a mayor aplicación de la estrategia de organización de flete, mayor será el resultado positivo obtenido en la variable transporte.

Para la prueba de hipótesis específica mediante el estadígrafo Rho de Pearson se alcanzó el valor de Sig.(bilateral) $0.000 < 0.05$; por lo tanto, se puede afirmar que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, considerando que existe una relación positiva entre estas dos variables. Esta afirmación se sustenta en el porcentaje obtenido del cruce de las variables en el cual el 20.0% de los encuestados manifestó que están regularmente de acuerdo que la organización del flete afecta al transporte.

Así como va el análisis la empresa debería intensificar la aplicación de la estrategia con la finalidad de reducir la percepción negativa que tienen los colaboradores con respecto a la propuesta de mejora, se tiene que hacer saber a los colaboradores de la empresa que tienen otra perspectiva, los planes con frecuencia para mejorar las estrategias.

V. DISCUSIÓN

La presente investigación tuvo por finalidad determinar la relación que existe entre las variables de logística de distribución y transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín. Los datos que se recolectaron y arrojaron resultados que se compararon con los resultados de los autores de tesis para analizar la relación que existe con cada una de ellas con el fin de proporcionar un nivel de similitud de dichos autores con esta investigación.

La hipótesis general de la investigación propuso que existe relación entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín, obteniendo un resultado mediante la prueba de estadística Rho de Pearson ya que la población era menor a 30 y en ambas variables salió un resultado mayor a 0,05, por eso se toma esta prueba estadística, lo cual indica que la variable logística de distribución y la variable transporte obtuvieron el valor rho de Pearson de 0,763, lo cual permite inducir que existe un grado de correlación positiva entre ambas variables de la investigación, este resultado se relaciona con el teórico propuesto para ambas variables, para la primera variable Escudero (2016) quien dice que cuando las mercancías proceden de importación, se destinan a exportación o utilizan varios medios de transporte para llegar al destino, se originan gran cantidad de trámites administrativos, transbordos, almacenamientos en ruta, etc. Y para la segunda variable Mira y Soler (2015) quienes explican que en los procesos de transporte de mercancías intervienen numerosos profesionales, los cuales por lo general están encuadrados en la operativa de un determinado modo de transporte. La investigación tiene concordancia con la tesis planteada a nivel internacional Carredano (2017) quien planteo en su hipótesis de estudio que existe una implementación de un modelo logístico integral para la gestión de distribución en una empresa distribuidora de productos alimenticios, así teniendo como resultado mediante el coeficiente de correlación Rho Spearman un valor de 0,849, lo cual nos dice que existe grado de correlación positivo entre sus variables según su teórico Casanova y Cuatrecasas (2011) mencionaron que la logística tiene una importancia significativa ya que planifica e implementa el flujo de materia prima en el almacenamiento y la información relacionada con el producto de desde su punto de origen hasta su punto de venta. También se refuerza la tesis a nivel nacional de Goyzueta (2018) su hipótesis de estudio que existe un proceso de análisis en la

gestión logística de la empresa en la empresa Transporte Elio S.A.C para la formulación de una propuesta de mejora, alcanzando mediante el estadígrafo Rho de Pearson un valor de 0,697, así confirmando que existe un nivel de correlación entre las variables de gestión logística y proceso de análisis, basándose en su teórico Fernández (2010) que indico que el área logística de una empresa se encarga de analizar las necesidades del cliente, satisfaciendo en el momento y lugar mediante las cantidades solicitadas. Por lo tanto, se puede observar con las evidencias mostradas mediante los antecedentes tanto internacionales como nacionales y de ambas variables que refuerzan mucho más la hipótesis planteada afirmando de que existe una cierta relación entre la variable logística de distribución y la variable transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, pues así comprobando que mientras exista mucha más influencias y gestiones logísticas, será mayor el transporte en el cual los productos salgan con mayor eficacia para generar un impacto positivo en la empresa dando más utilidades y generando más empleo ya que se implementara una mejora por lo tanto se necesitara más personal encargado del control de los productos que se van a comercializar, así logrando como propósito la implementación de una rotación de inventario para una mayor fluctuación y mejora en el proceso de almacenamiento y distribución de todos los productos llevados al mercado para su venta final.

Para la primera hipótesis específica planteada en la investigación sobre si existe relación entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín, se demostró la correlación que existe en estas dos variables mediante la prueba estadística de Rho de Pearson, el cual arroja un valor de 0,627. El resultado obtenido por la tesis de Molina (2015) quien planteo su hipótesis si existe una planificación e implementación de un modelo logístico para optimizar la distribución de productos publicitarios en la empresa Letreros Universales S.A, así obteniendo como resultado un nivel de correlación significativamente alta, ya que se habla de la planificación e implementación de un modelo logístico en la empresa, teniendo relación con la hipótesis planteada, el cual se tomó el coeficiente de correlación rho de Pearson, arrojando así un valor de 0,794, el resultado lo confirma con su teórico Ronald (2011) el cual menciona que la logística es un área dentro de la cadena de abastecimiento por lo tanto planifica, dirige y controla suministros en el almacén para satisfacer al cliente. Por lo tanto,

para el transporte de una empresa distribuidora, aumenta la calidad del producto y del servicio, mediante la buena logística de distribución favoreciendo al consumidor y satisfaciéndole, esto quiere decir que existe evidencia de la relación entre la logística de distribución y el transporte en la empresa de distribución, basándose en las evidencias de los estudios tomados.

Para la segunda hipótesis específica planteada en la investigación acerca de que existe relación entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín. Se comprobó la correlación positiva alta que existe en estas dos variables mediante la prueba estadística de Rho de Pearson, el cual arrojó un valor de 0,702. El resultado obtenido de la tesis de Avila (2017) quien planteó existe influencia en la gestión logística en el valor ganado en los proyectos de edificación en la selva peruana de una empresa constructora de Lima Metropolitana, así obteniendo como resultado un nivel de correlación significativamente alta, ya que los medios de distribución en la empresa influye en la gestión logística, teniendo relación con la hipótesis planteada, en relación al nivel de transporte que existe en la empresa para distribuir productos, el cual se tomó el coeficiente de correlación rho de Pearson, arrojando así un valor de 0,780, el resultado lo confirma con su teórico Chopra y Meindl (2008) que señalaron que la logística influye en la cadena de suministros en un almacén ya que los bienes y servicios están relacionados desde el punto de origen para que sus consumidores queden satisfechos con los pedidos o requerimientos que hagan. Por ende, los medios de distribución son fundamental para que la logística y la gestión de un almacén puedan llevar sus productos a todos los puntos de ventas y a todos los clientes para satisfacer más mercados y llevar una productividad continua, existe evidencia de la relación entre los medios de distribución y el transporte en la empresa de distribución, basándose en las evidencias de los estudios tomados.

Para la tercera hipótesis específica planteada en la investigación acerca de que existe relación entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín. Se comprobó la correlación positiva que existe en estas dos variables mediante la prueba estadística de Rho de Pearson, el cual arrojó un valor de 0,680. El resultado obtenido de las tesis de Loor y Delgado (2016) quienes plantearon Con el análisis de los procesos en la logística de salida de la empresa CDE y el diseño el modelo logístico se lograra reaccionar

más eficazmente a la demanda, mantener el control de los procesos críticos y optimizar los costos logísticos para la mejora continua de la organización, así obteniendo como resultado un nivel de correlación significativamente alta, ya que nos dice que, si existe una relación entre esas dos variables en relación a la organización del flete, el cual se tomó el coeficiente de correlación rho de Pearson, arrojando así un valor de 0,741, el resultado lo confirma con su teórico Cedillo (2008) menciona que la logística es un factor fundamental que promueve la cadena de suministro haciéndola más dinámica y adaptable según las condiciones y necesidades del país ya que promueve la competitividad garantizando la calidad en el servicio. También refuerza Saric (2019) quien plantea el diseño de mejora en la gestión de almacenes e inventarios tiene una alta relación con los costos logísticos de la empresa veterinaria Otuzco, así obteniendo como resultado un nivel de correlación significativamente alta, ya que nos dice que, si existe una relación entre esas dos variables en relación a costos logísticos, el cual se tomó el coeficiente de correlación rho de Spearman, arrojando así un valor de 0,898, el resultado lo confirma con su teórico Alva (2017) señala que muchas empresas su sistema logístico ya que implementan funciones tanto internas como externas para la empresa y la economía mejora ya que también se eleva la satisfacción del pedido del cliente. Por ende, la organización del flete es fundamental para que una empresa logística funcione mediante una buena administración que sea rentable para el medio de transporte por el cual se van a distribuir los productos.

Por lo tanto, se afirma que existen evidencias mediante los teóricos y antecedentes respaldando las variables, lo cual nos dice que la logística de distribución tiene cierta relación positiva con el transporte en las empresas distribuidoras de productos.

VI. CONCLUSIONES

De acuerdo a los objetivos planteados y a los resultados obtenidos de la investigación, se tienen las siguientes conclusiones:

Primero. De acuerdo a los resultados entre las dos variables, logística de distribución y transporte, se evidencio que existe una correlación positiva e ambas variables, ya que el valor del coeficiente de Rho de Pearson dio un resultado de 0,763, con un valor de significancia Sig. (bilateral) de 0,001, lo que se dice que infiere una sobre otra, ya que son correlacionales una de otra es por ello que existe relación directamente proporcional. Con respecto a la variable de logística de distribución, el 3,33% señalo que es deficiente en la empresa y el 33.33% señalo que es deficiente la variable de transporte en la empresa, así mismo la empresa deberá implementar estrategias para que el porcentaje de estos trabajadores disminuya al máximo, ya que cierto porcentaje representa una gran cantidad de trabajadores que tendrán posibilidades de convertirse en factores convenientes y productivos para la empresa.

Segundo. Se evidenció que existe un grado de correlación entre la logística de mercancías y la variable transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin, ya que el resultado del coeficiente de Rho de Pearson fue de 0,627 y el valor del sig. (bilateral) fue de 0,000, lo cual señalo que existe relación entre ambas variables, lo cual se podría aplicar una estrategia para que se aplique mucha más logística de mercancías sobre el transporte y obtenga buenos resultados mediante un seguimiento continuo de mejora para la logística de distribución en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin.

Tercero. Se evidenció que existe un grado de correlación positiva entre la dimensión medios de distribución y la variable transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin, ya que el resultado del coeficiente de Rho de Pearson fue de 0,702 y el valor del sig. (bilateral) fue de 0,001, lo cual señalo que si existe relación entre ambas variables, es decir que mientras más sea los medios de distribución, mucho mejor será el transporte ya que obtendrá más rotación de inventario y se genere más productos en almacén para próximo ser distribuidos por la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin.

Cuarto. Se evidenció que existe un grado de correlación positiva entre la dimensión organización del flete y la variable transporte en la empresa Distribuidora

Leal SAC, Juanjuí, San Martín, ya que el resultado del coeficiente de Rho de Pearson fue de 0,680 y el valor del sig. (bilateral) fue de 0,000, lo cual señala que si existe relación entre la dimensión y la variable, es decir que a mayor organización del flete en la empresa, será mejor la variable de transporte ya que se puede gestionar más productos en almacén y a los productos en stock y se puedan generar una buena logística interna para implementar mejoras en la organización del flete mejorando en la logística de distribución para la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

VII. RECOMENDACIONES

Planteadas las conclusiones de las variables, se plantean las siguientes recomendaciones:

Primero. Es fundamental para las empresas distribuidoras, la logística de distribución ya que mediante ello se obtendrá y se podrá tener mucha más mercancía y productos que sean organizados y planificados para su distribución, para la variable de transporte es una diferente gestión para que se pueda brindar el servicio, es por ello que para que estas dos variables puedan relacionarse tiene que influenciar una sobre otra, en este caso se recomienda gestionar una cadena de suministros ya que se implementara un proceso de mejoras mediante el estudio y las investigaciones para que los productos lleguen a su punto de venta final con el consumidor final y que se gestione desde la materia prima hasta su punto de venta final que es satisfacer las necesidades del consumidor el cual para la empresa que es distribuidora que tiene un mercado muy amplio se podría llevar a cabo una mejor gestión en la cadena de abastecimiento para que los productos lleguen de buena calidad al consumidor, así posicionándonos como empresa distribuidora en el mercado.

Segundo. Mediante la logística de mercancías que la empresa utilice se pueda mejorar se recomienda gestionar la demanda ya que mediante esto se organizara una meta por cada tiempo en el cual los productos tengan mucha más demanda en el mercado y en ese tiempo poder generar más logística de mercancías para que lleguen con más frecuencia a los consumidores potenciales ya que por ello se reduciría el costo en la logística de entrada y generaría más satisfacción en el mercado por la demanda se está cubriendo mediante la buena logística de mercancías que se implementara con las ofertas al mercado.

Tercero. Para las empresas distribuidoras y en general es de vital importancia los medios de distribución ya que va de la mano con el transporte que lleva sus productos al consumidor final, para ello es recomendable los canales de distribución por el cual se va a ofertar el producto para que llegue al consumidor final, es por ello que mediante el mayoreo se realizaran las medidas correspondientes para que los compradores queden satisfechos con el precio que se le oferta para luego ser llevados y consumidos por el consumidor final, por ello se requiere analizar el mercado para medir los precios en el que la competencia

pone a sus productos para que se haga una estrategia mediante el cual se obtendrá mejores resultados y generar una mejor logística de distribución hacia los puntos clave de venta.

Cuarto. Mediante la organización del flete que la empresa tenga se deberá llevar a cabo una estrategia para minimizar los costes del transporte y aumentar la productividad, para ello se tomarán la estrategia de reducir la cantidad de vehículos y los necesarios para que no haya transporte sin movimientos y estancados, es por ello que se medirá el tiempo de demora de un punto a otro requiriendo la cantidad mínima de vehículos, llegando a poder hacer una subcontratación a otra empresa para que esta se encargue de específicamente distribuir los productos, exigiendo los menores costes de transporte para la distribución ya que si bien se podría seguir teniendo una flota de vehículos propios, generaría una gatas en los mantenimientos de ellos lo cual sería mucho más gastos y endeudamiento para la empresa, siendo más efectivo el requerimiento de vehículos en específico lo cual disminuiría los costes del transporte y mejorando el tiempo de distribución, con una mejora continua en el rendimiento máximo de los vehículos próximos a distribuir.

REFERENCIAS

- Álvarez, C. y Quilla, J. (2018). *Propuesta de mejora del sistema de gestión del almacén de la empresa Comp-air Perú SAC en Arequipa*. Universidad Católica San Pablo, Arequipa.
- Anaya, J. (2008). *Almacenes análisis, diseño y organizaciones*, Madrid, España, Esic Editorial.
- Arango, D., Ruiz, S., Ortiz, L., y Zapata, J. (2017). Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre. *Revista chilena de ingeniería*, 25(4), 707-720.
- Arango, M., Gomez, R. y Álvarez, K. (2011) Identificación de oportunidades de mejora en la gestión del transporte del carbón en Colombia con six sigma. *Ciencias de la tierra*, 30, 23-37
- Arnua, J., Anguera, M. y Gomez, J. (1990). *Metodología de la investigación en ciencias del comportamiento*, Murcia, España, Editorial Universidad de Murcia.
- Avila, G. (2017). *La gestión logística y su influencia en el valor ganado en los proyectos de edificación en la selva peruana de una empresa constructora de Lima Metropolitana*. (para optar el título profesional de licenciado en administración y gerencia) en la universidad Ricardo Palma, Perú.
- Bedor, D. (2016). *Modelo de gestión logística para la optimización del proceso de bodega de producto terminado en la empresa industrial ecuatoriana de cables incables S.A de la ciudad de Guayaquil*. (para la optar el grado académico de magister en administración de empresas). En la universidad católica de Santiago de Guayaquil, Ecuador.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Colombia: Pearson educación.
- Bustos, F. y Carlos, E. (2015). La logística inversa como fuente de producción sostenible. *Sistema de información científica*, 18(30), 7-32.
- Carmona, D. y Chaves, J. (2015). Factoring: una alternativa de financiamiento como herramienta de apoyo para las empresas de transporte de carga terrestre en Bogotá. *Rev. Finanzas y Política económica*, 7(1), 27-53.
- Carpio, T, & Salas, J. (2019). *Propuesta de mejora en la distribución de planta, gestión de almacenes y talento humano de la fábrica de urnas del cementerio*

- parque de la esperanza* (tesis de pregrado). Universidad Católica San Pablo, Arequipa, Perú.
- Carredano, E. (2017). *Implementación de un modelo de logística integral para la gestión de distribución en una empresa distribuidora de productos alimenticios*. (trabajo de graduación). Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.
- Castillo, R. (2004) Transporte e logística de granéis sólidos agrícolas: componentes estruturais do novo sistema de movimentos do territorio brasileiro. *UNAM*, 55, 79-96.
- Cerda, H. (2004). *Hacia la construcción de una línea de investigación*, Medellín, Colombia, Editorial Universidad Cooperativa de Colombia.
- Cid, A., Méndez, R. y Sandoval, F. (2015). Investigación fundamentos y metodología, Naucalpan de Juárez, México, Editorial Pearson.
- Clavo, H. y Corzo, J. (2018). *Estudio de las causas que impiden la implementación del dispositivo electrónico en el régimen de transito aduanero internacional para el transporte terrestre en el Perú dentro de Sudamérica*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima.
- Contreras, E. y Silva, W. (2019). *Análisis de la gestión de inventarios de las empresas en los últimos cinco años*. Universidad Privada del Norte, Cajamarca.
- Correa, A., Gomez, R. y Cano, J. (2010). Gestión de almacenes y tecnologías de la información y comunicación (TIC). *Estud.gerenc*, 26(117), 145-171.
- Cortés, R. (2018). ¿Qué tan competitivos son los países miembros de la Alianza del Pacifico en infraestructura de transporte? *Revista EAN*, 85, 143-162.
- De Rus, G., Campos, J. y Nombela, G. (2003). *Economía del transporte*, Barcelona, España, Edición Antoni Bosch.
- Díaz, L., García, J., López, B., González, L. y Lemahien, W. (2015) Técnicas para capturar cambios en los datos y mantener actualizado un almacén de datos. *Revista cubana de ciencias informáticas*, 9(4), 89-103.
- Escudero, J. (2016) *Logística de almacenamiento*, Madrid, España, Ediciones Paraninfo SA.
- Falcon, F. (2017). *Gestión de almacén y el proceso de distribución de la empresa distribuidora Martínez E.I.R.L. de la ciudad de Huánuco – 2016*. (para optar

- el título profesional de contador público). En la Universidad de Huánuco, Huánuco, Perú.
- Fiestas Curo, S. (2018). *Diseño de un sistema de costos estándar para la ruta Chiclayo-Lima-Chiclayo aplicados a transportes pakatnamu SAC para mejorar su rentabilidad, ciudad de Chiclayo, periodo 2017*. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Chiclayo.
- Flamarique, S. (2018). *Gestión de existencias en el almacén*, Barcelona, España, Marge Books.
- Gallegos, Y. (2017). *Gestión de almacenes y el control interno de inventarios Sedapar S.A. Arequipa Metropolitana 2016*. (para optar el grado académico de magister en gestión pública). En la Universidad Cesar Vallejo, Arequipa, Perú.
- García, S. y Bergvinson, D. (2013) Identificación de variedades de maíz con alta resistencia a las plagas de almacén *sitophilus zeamais motschulsky* y *prosthephanus truncatus horn*, en Latinoamérica. *Rev. Filotec. Mex*, 36(3), 347-356.
- Gómez, R., Correa, A. y Hernández, J. (2015). Transporte verde: eficiencia y reducción de CO2 integrando gestión, tecnologías de información y comunicaciones (TIC) y un metaheurístico. *Producción + Limpia*, 10(2), 53-68.
- Goyzuela, C. (2018). *Análisis de la gestión logística de la empresa de transportes Elio S.A.C para la formulación de una propuesta de mejora, Arequipa 2017*. (para optar el título profesional de licenciado en administración y marketing) en la universidad Tecnología del Perú.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México DF, México: Editorial Mexicana.
- Huguet, J., Pineda, Z. y Gomez, E. (2016) Mejora del sistema de gestión del almacén de suministros de una empresa productora de gases de uso medicinal e industrial. *Actualidad y nuevas tendencias*, 5(17), 89-108.
- Iglesias, A. (2013). *Distribución y logística*, Madrid, España, Esic Editorial.
- Jiron, P. y Zunino, D. (2017) Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista transporte y territorio*, 16, 1-8.

- Loor, D. y Delgado, M. (2016). *Análisis de procesos en la logística de salida (planificación y distribución del producto terminado) de la empresa CDE y el diseño de modelo logístico de gestión*. (para optar el grado de magister en administración de empresas). En la Universidad de Guayaquil de Colombia.
- Lopes, I., Gómez, M. y Acevedo, J. (2012). Situación de la gestión de inventarios en cuba. *Ingeniería Industrial*, 33(3), 317-330.
- Martínez, S. y Rocha, S. (2019). *Implementación de un sistema de control de inventario en la empresa Ferretería Benjumea & Benjumea ubicada en el municipio de Cerete – Córdoba*. (para optar el título de contador público). En la Universidad Cooperativa de Colombia.
- Márquez, L. y Cantillo, V. (2011). Evaluación de los parámetros de las funciones de costo en la red estratégica de transporte de carga para Colombia. *Ingeniería y desarrollo*, 29(2), 286-307.
- Mauleon, M. (2013). *Teoría del almacén*, Madrid, España, Ediciones Diaz de Santos.
- Milla, E. (2017). *Sistema de control interno y su incidencia en la rentabilidad de la empresa transportes Farsalia SAC, en el callao – 2016*. (para obtener el título profesional de contadora pública). En la Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú.
- Mira, J. y Soler, D. (2015). *Manual del transporte de mercancías*, Barcelona, España, Editorial Marge Books.
- Molina, J. (2015). *Planificación e implementación de un modelo logístico para optimizar la distribución de productos publicitarios en la empresa Letreros Universales S.A.* (para optar el título de ingeniero industrial) en la universidad Politécnica Salesiana, Ecuador.
- Morales, E. (2015). *La logística empresarial y la rentabilidad de la distribuidora DIMAR*. (Para optar el título de ingeniera en contabilidad y auditoría C.A.P) en la Universidad técnica de Ambato, Ecuador.
- Moreno, M. (2007). *Introducción a la metodología de la investigación educativa II*, México DF, México, Editorial Progreso, S.A. de C.V.
- Moya, M. (1990). *Investigación de operaciones*, San José, Costa Rica, Editorial Universidad estatal a distancia.

- Oliveros, C. y Martínez, G. (2017) Efectos de las TIC sobre la gestión de las empresas hoteleras afiliadas a Cotelco de Bucaramanga Santander, Colombia. *Revista EA*, 83, 15-30.
- Ortiz, M., Ramírez, O., Gonzales, J. y Velázquez, A. (2015). Almacenes de maíz en México: tipología y caracterización. *Estud.soc*, 23(45), 165-185.
- Pérez, J., La Rotta, D., Sánchez, K., Madera, Y., Restrepo, G., Rodríguez, M., Vanegas, J. y Parra, C. (2011) Identificación y caracterización de mudas de transporte, procesos, movimientos y tiempo de espera en nueve pymes manufactureras incorporando la perspectiva del nivel operativo. *Revista chilena de ingeniería*, 19(3), 396-408.
- Rey de Castro, J., Rosales, E., y Egoavil, M. (2009). Somnolencia y cansancio durante la conducción: accidentes de tránsito en las carreteras del Perú. *Acta Med Per*, 26(1), 48-54.
- Robusté, F. (2005). *Logística del transporte*, Barcelona, España, Ediciones UPC.
- Rodríguez, E. (2005). *Metodología de la investigación*, México DF, México, Edición Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Ruiz, J. (2008). *Transporte de mercancías por carretera*, Barcelona, España, Ediciones Marge Books.
- Sánchez, A., Carriquiry, J., Barrera, J. y López, E. (2009) Comparación de modelos de transporte de sedimento en la bahía Todos Santos, Baja California, México. *Sociedad Geológica Mexicana*, 61(1), 13-24.
- Sánchez, M., Vargas, M., Reyes, B. y Vidal, O. (2011) Sistema de información para el control de inventarios del almacén del ITS. *Revistas científicas de América latina, el Caribe, España y Portugal*, 41, 41-46.
- Schweitzer, M. (2002) El sistema de transporte en el cono sur: los nuevos proyectos. *Estudios Fronterizos*, 3(6), 89-121.
- Saric, A. (2019). *Diseño de mejora en la gestión de almacenes e inventarios y su relación con los costos logísticos en la empresa veterinaria Otuzco*. (para optar el título profesional de ingeniero industrial) en la universidad privada del norte, Perú.
- Valerio, S. (2016) Almacenes comerciales franceses en Guadalajara, México (1850-1930). *Am. Lat. Hist. Econ.*, 23(1), 68-89.

Velazquez, E. (2012). Canales de distribución y logística. México DF, México, Ediciones Red Tercer Milenio.

ANEXOS

Anexo 1

Tabla 12.

Operacionalización de la variable Logística de distribución

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
VARIABLE 1 LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN	Escudero (2014) mencionó que el almacén es una de las características más difícil de manejar acerca de la logística de esta, ya que se enfrentaría al espacio físico, como también el requerimiento del almacén, acerca de sus dimensiones en espacio a un mediano o largo plazo (p.39).	La variable logística de distribución se medirá en base a sus dimensiones como logística de mercancías, medios de distribución y organización del transporte que son evaluadas por 15 indicadores, con los cuales se ha implementado el instrumento que es el cuestionario de Likert para la recopilación de datos y la obtención de información a través de la aplicación estadística SPSS versión 23.0.	Logística de mercancías Medio de distribución	Operador Logístico Transitarios Cargador Consignatario Transportistas Transporte por carretera Transporte por ferrocarril Transporte marítimo Costo de flete Transporte multimodal Carga completa Carga fraccionada Zona geográfica Propiedades de la mercancía Precio del transporte	Ordinal El instrumento está compuesto por 30 preguntas de opción múltiple Nunca= 1 Casi nunca= 2 A veces= 3 Casi siempre= 4 Siempre= 5

Anexo 2

Tabla 13. Operacionalización de la variable Transporte

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
VARIABLE 2 TRANSPORTE	Mora (2014) El autor definió el transporte como una actividad dirigida a trasladar un producto desde su punto de fabricación hasta el lugar de destino, almacén, es una función de mucha importancia dentro del sector del comercio, ya que allí están involucrados aspectos acerca de la calidad del servicio, el costo de transporte y las inversiones (p.6).	La variable transporte se medirá tomando en cuenta sus dimensiones como tecnología de transporte, eficiencia y productividad en el transporte y los costes del transporte que son evaluadas por 15 indicadores, con los cuales se ha implementado el instrumento que es el cuestionario tipo Likert para la recopilación de datos y la obtención de información a través de la aplicación estadística SPSS versión 23.0.	Tecnología de transporte Eficiencia y productividad en el transporte Los costes de transporte	La combinación de camiones Capacidad de almacén Conductores Personal de carga Descarga Camiones en buen estado Calidad de servicio Transportistas capacitados Puntos de acceso Conocimiento de rutas Costos del productor La distancia Incremento del combustible Tecnología El trafico	Ordinal El instrumento está compuesto por 30 preguntas de opción múltiple Nunca= 1 Casi nunca= 2 A veces= 3 Casi siempre= 4 Siempre= 5

Anexo 3

Tabla 14. *Instrumento de Medición variable Logística de distribución*

S = siempre
 CS = Casi siempre
 AV = A veces
 CN = Casi nunca
 N = Nunca

N	Preguntas	S	CS	AV	CN	N
1	Se procesan de forma correcta los pedidos					
2	Se logra un manejo eficiente de materiales para mover los productos					
3	Se almacena de forma correcta los productos					
4	Los transitarios disponen de una red de agentes					
5	Se hace buen desglose de sus costos					
6	Se gestiona el despacho eficazmente					
7	Hay suficientes cargadores de productos en la empresa					
8	Es optimo el trabajo de carga de productos					
9	El consignatario recibe la mercancía en óptimas condiciones					
10	Se le ofrece al público la calidad de mercancía como llegaron					
11	Existe un buen registro de las mercancías					
12	Se coordinan las actividades del transporte con los horarios de llegada de la mercancía					
13	Se realiza una efectiva distribución mediante el transporte por carretera					
14	Se demora la llegada del producto a su destino por medio de la carretera					
15	Se tiene conocimiento de productos llevados por medio de transporte ferrocarril					
16	La empresa utiliza este medio para distribuir sus productos					
17	Se tiene conocimiento de productos llevados por medio de transporte marítimo					
18	La empresa utiliza este medio para distribuir sus productos					
19	Los conductores están satisfechos con sus salarios					
20	La gasolina influye en la demora de la distribución					
21	La empresa utiliza distintos modos de transporte					
22	La empresa hace envió de carga completa					
23	Se nos facilita mediante la carga completa la distribución de los productos					
24	La empresa hace envíos de carga fraccionada					
25	Se nos facilita mediante la carga fraccionada la distribución de los productos					
26	Influye las rutas mal estructuradas con el envío del producto en buen estado					
27	La zona donde se encuentra la empresa está en buen estado para la distribución					
28	Se clasifican los productos mediante propiedades similares					
29	Se detalla las propiedades del producto al cliente					
30	Se generan gastos altos en el transporte por la carga distribuida					

Anexo 4

Tabla 15. *Instrumento de Medición variable Transporte*

S = siempre
 CS = Casi siempre
 AV = A veces
 CN = Casi nunca
 N = Nunca

N	Preguntas	S	CS	AV	CN	N
1	Se varían los tipos de transporte					
2	Se implementa una mejora para adquirir más vehículos					
3	Se distribuyen mejor los productos con la cantidad de vehículos					
4	Los almacenes brindan el espacio suficiente para el transporte					
5	Los vehículos no ocasionan desorden en los almacenes					
6	Los conductores brindan un servicio de calidad					
7	El personal de carga tiene conocimiento de los productos					
8	Se contrata personal de carga de productos					
9	La descarga de los productos es con rapidez y eficacia					
10	Los camiones están adecuados para transportar los productos					
11	Los camiones grandes transportan mayor carga					
12	Los transportistas brindan un servicio de calidad					
13	Los conductores tienen eficacia en el servicio brindado					
14	Los conductores están capacitados					
15	Los conductores conocen cada producto que distribuyen					
16	Existen varios puntos de acceso para la distribución					
17	Se brinda calidad de servicio en los puntos a distribuir					
18	Los conductores conocen las rutas de distribución					
19	Se genera pérdida en rutas más alejadas					
20	La demora en la distribución genera gastos					
21	Las rutas son adecuadas para trasladar los productos					
22	La distancia influye en la demora de la entrega del producto					
23	A distancia corta los conductores llegan más rápido					
24	El combustible influye en la demora de los productos					
25	Afecta en la logística de la empresa el incremento del combustible					
26	El incremento del combustible es una debilidad					
27	Se implementa tecnología en los transportes					
28	Se revisan los productos mediante aparatos tecnológicos					
29	El tráfico perjudica a la hora de entrega del producto					
30	Se genera desperdicio de productos por la demora en tráfico					

Anexo 5

Tabla 16.

Matriz de consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLE 1: LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN	DISEÑO
			METODOLÓGICO	
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	DIMENSIONES	INDICADORES
¿Qué relación existe entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín?	Determinar la relación que existe entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.	Existe relación entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.	LOGÍSTICA DE MERCANCÍAS	Operador logístico Transitarios Cargador Consignatario Transportistas
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS		
¿Qué relación existe entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín?	Identificar la relación que existe entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín	Existe relación entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín	MEDIOS DE DISTRIBUCIÓN	Transporte por carretera Transporte por ferrocarril Transporte marítimo Costos de flete Transporte multimodal Tipo de Investigación: aplicada
¿Qué relación existe entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín?	Identificar la relación que existe entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín	Existe relación entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín	ORGANIZACIÓN DEL FLETE	Carga completa Carga fraccionada Zona geográfica Propiedades de la mercancía Precio del transporte Diseño de Investigación: no experimental transversal

¿Qué relación existe entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín?

Identificar la relación que existe entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

Existe relación entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martín.

VARIABLE 2: TRANSPORTE

DIMENSIONES

INDICADORES

TECNOLOGÍA DE TRANSPORTE

La combinación de transporte

Capacidad de almacén

Nivel de

Conductores

Investigación:

Personal de carga

descriptiva

Descarga

correlacional

Camiones en buen estado

Calidad de servicio

EFICIENCIA Y PRODUCTIVIDAD EN EL TRANSPORTE

Transportistas capacitados

Puntos de acceso

Conocimiento de rutas

LOS COSTES DEL TRANSPORTE

Costos del productor

Enfoque: cuantitativo

La distancia

Incremento del combustible

Tecnología

El tráfico

Anexo 6

Tabla 17.

Tabla de especificaciones de las variables Logística de distribución y Transporte

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	% IMPORTANCIA	CANTIDAD DE ÍTEM		
VARIABLE 1: LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN	Logística de mercancías	Operador logístico		3	12	
		Transitarios	40%	3		
		Cargador		2		
		Consignatario		2		
		Transportistas		2		
	Medios de distribución	Transporte por carretera			2	9
		Transporte por ferrocarril			2	
		Transporte marítimo	30%		2	
		Costos del flete			2	
		Transporte multimodal			1	
	Organización del flete	Carga completa			2	9
		Carga fraccionada			2	
		Zona geográfica	30%		2	
		Propiedades de la mercancía			2	
		Precio del transporte			1	
TOTAL			100%	30	30	
VARIABLE 2: TRANSPORTE	Tecnología de transporte	La combinación de transporte		3	9	
		Capacidad de almacén		2		
		Conductores	30%	1		
		Personal de carga		2		
		Descarga		1		
	Camiones en buen estado			2	9	
	Calidad de servicio	30%		2		

Eficiencia y productividad en el transporte	Transportistas capacitados		2	
	Puntos de acceso		2	
	Conocimientos de rutas		1	
Los costes del transporte	Costos del productor		2	
	La distancia	40%	3	12
	Incremento del combustible		3	
	Tecnología		2	
	El trafico		2	
TOTAL		100%	30	30

Anexo 7

Tabla 18.

Detalle de resultados de la V-AIKEN

Max	4
Min	1
K	3

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

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

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

Con valores de V Aiken como $V = 0.70$ o más son adecuados (Charter, 2003).

		<i>J1</i>	<i>J2</i>	<i>Media</i>	<i>DE</i>	<i>V Aiken</i>	<i>Interpretación de la V</i>
ÍTEM 1	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 2	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 3	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 4	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 5	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 6	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 7	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 8	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido

	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 9	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 10	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 11	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 12	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 13	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 14	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 15	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 16	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 17	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 18	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 19	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 20	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido

ÍTEM 21	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 22	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 23	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 24	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 25	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 26	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 27	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 28	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 29	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
ÍTEM 30	<i>Relevancia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Pertinencia</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido
	<i>Claridad</i>	4	4	4	0.00	1.00	Válido

Anexo 8

Validación de jueces



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
Fuente: adaptado de Flamarique (2018)

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la gestión de almacén

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M	D	A	M	M	D	A	M	M	D	A		
	DIMENSIÓN 1: LA INFORMACION Y DOCUMENTACION QUE ACOMPAÑA LA MERCANCIA													
1	Necesita dar detalles de cada producto				/				/				/	
2	Los productos son detallados efectivamente				/				/				/	
3	Se detalla con exactitud favoreciendo al cliente				/				/				/	
4	Empleados con conocimientos de cada producto				/				/				/	
5	Los clientes saben acerca de cada producto de la empresa				/				/				/	
6	Cada trabajador tiene que conocer los productos				/				/				/	
7	Se clasifican correctamente los productos de la empresa				/				/				/	
8	Las clasificaciones generan menos tiempo de retraso en la entrega				/				/				/	
9	Los productos salen antes de su fecha de vencimiento				/				/				/	
10	Los productos son consumidos antes de su fecha de vencimiento				/				/				/	
11	El tamaño de producto alcanza en los almacenes				/				/				/	
12	Los productos son clasificados por tamaño				/				/				/	
	DIMENSIÓN 2: ENVASE Y EMBALAJE													
13	Los empaques están con sello				/				/				/	
15	Garantizamos al cliente empaques resistentes				/				/				/	
16	Se sabe que los paquetes están asegurados				/				/				/	
17	Todos los paquetes están con cintas de embalaje				/				/				/	
18	Se garantiza mayor seguridad con las cintas de embalaje				/				/				/	
19	Los productos se almacenan en distintos envases				/				/				/	
20	Se compran tipos de envase para los productos				/				/				/	
21	El tamaño de los empaques para los productos son relevantes				/				/				/	
	DIMENSIÓN 3: DETECCION Y TRATAMIENTO DE INCIDENCIAS EN LA ATENCION DE PEDIDOS													
22	Los empleados conocen el nivel su rendimiento				/				/				/	



Certificado de validez de contenido del instrumento que mide el transporte

N°	DIMENSIONES / Ítems	Pertinencia ¹			Relevancia ²			Claridad ³			Sugerencias
		M	D	A	M	D	A	M	D	A	
DIMENSIÓN 1: TECNOLOGÍA DE TRANSPORTE											
1	Se varían los tipos de transporte			/			/			/	
2	Se mejora en implementar más vehículos			/			/			/	
3	Se distribuyen mejor los productos con la variedad de vehículos			/			/			/	
4	Los almacenes brindan el espacio suficiente			/			/			/	
5	Los vehículos generan mayor espacio en los almacenes			/			/			/	
6	Los conductores brindan un servicio de calidad			/			/			/	
7	El personal de carga tiene conocimiento de los productos			/			/			/	
8	Se implementan más personales de carga de productos			/			/			/	
9	La descarga de los productos son con rapidez y eficacia			/			/			/	
DIMENSIÓN 2: EFICIENCIA Y PRODUCTIVIDAD EN EL TRANSPORTE											
10	Los camiones están en capacidad de transportar los productos			/			/			/	
11	Los camiones con dimensiones grandes transportan mayor carga			/			/			/	
12	Los empleados brindan un servicio de calidad			/			/			/	
13	Los conductores tienen productividad en el servicio brindado			/			/			/	
14	Los conductores están capacitados			/			/			/	
15	Los conductores saben acerca de cada producto a distribuir			/			/			/	
16	Se tienen varios puntos de acceso para la distribución			/			/			/	
17	Se brindan calidad de servicio a todos los puntos de acceso			/			/			/	
18	Los conductores conocen las rutas de distribución			/			/			/	
DIMENSIÓN 3: LOS COSTES DEL TRANSPORTE											
19	Se genera una pérdida en rutas más alejadas			/			/			/	
20	Los costos generan una demora en lo distribución			/			/			/	
21	Las rutas son adecuadas para trasladar los productos			/			/			/	
22	La distancia perjudica la demora en la entrega			/			/			/	
23	Los productos están en un estado favorable en una distancia corta			/			/			/	
24	El combustible afecta en la demora de los productos			/			/			/	

Anexo 9

Tabla19. *Detalle de confiabilidad para la variable logística de distribución*

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,750	,751	30

Tabla 20. *Detalle de confiabilidad para la variable transporte*

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,725	,713	30

VARIABLE "LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN"

SUJETOS	DIMENSIÓN: LOGÍSTICA DE MERCANCÍAS												DIMENSIÓN: MEDIOS DE DISTRIBUCIÓN								DIMENSIÓN: ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE												
	Operador logístico			Transitarios			Cargador			Consignatario			Transportistas		Transporte por carretera		Transporte por ferrocarril		Transporte marítimo		Costos del flete		Transporte multimodal	Carga completa		Carga fraccionada			Zona geográfica		Propiedades de la mercancía		Precio del transporte
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
1	5	4	5	3	4	5	4	5	4	5	5	3	5	1	1	1	1	1	4	2	1	3	4	3	5	3	3	5	5	2			
2	5	5	5	3	3	5	3	5	5	5	4	3	5	1	2	1	2	1	5	2	1	3	5	3	4	3	3	5	5	2			
3	4	5	5	3	3	5	4	5	4	5	5	4	5	2	1	1	2	2	4	3	1	3	4	3	5	4	3	4	4	3			
4	5	5	4	2	4	4	3	5	4	5	4	2	5	1	2	2	1	1	4	2	1	3	4	2	4	4	4	4	5	1			
5	5	4	5	3	4	5	3	5	5	5	4	2	5	1	2	1	1	1	3	2	1	3	5	3	4	5	3	3	5	2			
6	5	3	4	4	3	5	4	4	5	5	5	3	5	1	1	1	1	1	3	2	1	3	4	4	4	3	3	3	5	1			
7	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	2	1	2	1	4	1	1	3	4	3	5	3	3	4	4	3			
8	4	4	4	2	3	5	2	5	5	5	4	3	5	2	2	2	2	1	4	3	1	2	5	3	4	4	3	4	4	2			
9	4	5	4	3	5	5	4	5	5	5	5	3	5	1	2	2	2	1	4	2	1	3	4	3	4	4	4	5	4	3			
10	4	3	5	2	2	5	3	5	4	5	3	2	5	1	1	1	2	1	4	2	1	3	3	2	4	3	3	3	4	2			
11	5	3	5	3	3	4	4	4	5	4	5	3	5	1	2	1	1	1	4	2	2	3	4	3	5	5	3	4	5	1			
12	4	4	3	3	4	5	4	5	5	4	4	4	4	2	1	1	2	1	5	3	1	3	4	4	5	4	3	3	5	2			
13	3	3	4	4	3	5	4	4	4	5	5	3	5	1	1	2	2	1	5	1	1	2	5	2	4	4	4	4	4	3			
14	4	5	4	3	4	4	5	4	5	5	4	2	5	1	1	1	1	1	4	1	1	3	3	3	4	3	3	5	5	2			
15	5	5	4	3	5	4	3	4	5	5	5	3	5	3	1	1	2	1	4	1	2	3	4	2	5	5	4	5	4	1			

16	5	4	3	4	3	4	3	4	5	4	5	4	4	1	1	1	2	2	5	3	2	3	5	3	5	5	4	4	3	2
17	4	4	5	3	3	3	2	4	5	5	5	3	5	1	1	2	2	1	5	3	1	3	3	3	5	3	3	3	5	2
18	5	5	5	2	4	5	4	3	5	5	4	4	5	2	1	1	2	1	5	2	1	3	3	3	4	3	3	4	5	3
19	4	3	3	3	5	3	4	5	4	3	4	4	5	2	1	1	2	1	4	3	1	3	5	4	4	4	3	5	3	1
20	4	5	4	5	4	4	3	5	4	5	5	2	4	2	1	1	1	1	4	2	1	3	4	2	5	4	4	3	5	3
21	5	4	5	3	3	5	4	3	4	4	4	3	4	1	2	1	1	1	4	1	1	2	5	4	5	4	4	3	4	2
22	5	4	5	4	4	5	3	5	5	5	3	3	4	2	2	1	1	1	4	3	1	2	5	4	4	3	3	5	5	2
23	4	4	4	3	3	5	2	3	5	5	5	4	5	2	1	1	1	2	5	3	1	2	4	4	4	5	3	3	5	3
24	5	5	4	3	5	5	4	5	5	3	3	4	5	1	1	1	2	1	3	2	1	3	3	2	3	3	4	5	5	3
25	4	5	4	3	4	3	4	4	5	5	5	4	4	2	1	1	1	1	5	3	1	3	5	3	3	5	4	4	5	2
26	4	5	5	4	3	5	3	4	5	4	5	2	5	2	2	1	1	1	5	2	1	2	3	3	4	4	3	5	4	2
27	3	5	4	4	3	5	4	4	5	5	3	3	4	3	1	1	2	2	4	2	1	3	5	3	4	4	3	4	5	3
28	5	5	4	3	5	5	4	4	5	5	5	3	5	1	2	1	1	1	3	2	1	2	4	3	5	3	4	5	4	2
29	4	5	5	3	5	5	3	5	4	5	5	3	4	1	1	1	2	1	4	2	1	3	4	2	4	5	3	3	5	2
30	3	4	5	3	3	5	4	5	5	4	5	3	5	1	1	2	2	1	5	2	1	3	5	3	5	3	2	3	5	2

Anexo 11

Tabla 22.

Base de datos 2

VARIABLE "TRANSPORTE"																																
SUJETOS	DIMENSIÓN: TECNOLOGIA DE TRANSPORTE									DIMENSIÓN: EFICIENCIA Y PRODUCTIVIDAD EN EL TRANSPORTE									DIMENSIÓN: LOS COSTES DEL TRANSPORTE													
	La combinación de camiones			Capacidad de almacén		Conductores		Personal de carga		Descarga	Camiones en buen estado		Calidad de servicio		Transportistas capacitados		Puntos de acceso		Conocimientos de rutas		Costos del productor		La distancia			Incremento del combustible			Tecnología		El trafico	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
1	1	3	2	4	2	4	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	2	2	3	4	5	3	5	5	3	4	4	3		
2	2	3	3	5	1	5	3	5	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	3	3	4	5	4	3	4	4	2	4	5	2		
3	1	3	4	5	1	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	5	2	3	4	5	5	4	5	5	4	5	5	3		
4	1	3	2	4	2	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	3	2	3	4	5	4	4	3	3	5	4	3		
5	1	2	3	4	2	4	4	3	5	4	5	4	5	4	4	3	5	5	3	3	3	5	5	4	4	5	3	4	4	2		
6	4	3	3	2	4	4	2	2	3	3	4	3	4	4	2	3	3	3	4	4	4	2	4	3	4	3	5	5	4	5		
7	3	4	4	5	3	3	2	3	3	5	3	4	5	5	3	4	4	4	4	3	5	3	3	3	3	4	2	4	5	5		
8	4	3	5	3	5	5	3	2	3	4	3	3	3	3	4	3	5	2	4	4	5	4	3	3	5	3	3	3	4	4		
9	5	4	3	3	3	4	4	3	3	1	3	2	5	3	3	5	3	3	4	4	5	4	3	4	3	3	3	4	2	3		
10	4	2	3	2	2	4	3	4	5	3	5	4	3	4	4	3	4	4	4	5	3	3	5	4	3	3	3	3	3	2		
11	2	4	2	2	5	3	5	3	4	4	4	4	4	5	5	3	2	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	2	
12	3	3	3	2	3	4	2	5	3	3	2	5	5	3	3	4	4	5	5	3	5	3	3	4	5	5	3	5	3	3		
13	3	3	3	5	3	4	3	5	4	5	5	4	3	4	4	3	3	3	3	2	5	3	5	4	3	5	3	4	5	3		

14	5	5	3	4	4	4	2	4	2	3	3	3	4	3	3	5	2	4	3	2	4	4	3	4	3	5	3	4	4	5
15	2	3	4	3	2	5	2	2	4	2	3	2	4	5	5	3	5	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	5	3
16	3	2	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	5	3	3	4	2	3	3	5	4	5	3	4	5	3	3	3	5	4
17	4	3	3	4	5	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	5	3	4	3	5	4	3	4	3	3	5	3
18	2	4	4	5	3	4	5	5	5	4	2	5	4	4	3	4	3	5	3	3	4	4	3	3	3	2	3	4	5	5
19	5	3	5	3	3	4	3	3	5	3	5	3	5	5	4	5	2	4	5	4	4	3	4	4	3	5	3	4	5	4
20	3	3	3	2	5	4	2	2	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	5	4	5	3	4	5	3	3	4	3	4	3
21	2	3	3	4	2	4	4	5	4	3	4	4	4	3	3	2	3	3	5	4	4	5	4	3	5	4	4	5	4	3
22	3	4	4	2	3	4	2	3	3	5	2	4	3	2	2	3	5	5	5	5	3	3	4	3	5	3	3	3	4	3
23	4	4	3	3	2	2	3	4	4	5	4	5	3	3	3	4	3	3	5	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3
24	3	3	3	2	2	3	3	2	3	5	3	3	4	3	3	3	2	2	4	4	2	4	5	3	3	3	5	5	3	4
25	3	4	3	2	3	5	2	5	2	5	5	4	5	5	3	4	4	4	3	3	5	3	5	5	5	4	5	3	3	4
26	3	3	4	2	3	4	3	2	3	4	3	5	4	3	3	5	3	3	3	3	5	5	5	3	2	5	4	4	4	4
27	4	5	2	1	3	3	3	3	5	5	5	4	4	4	4	3	5	4	2	3	5	3	5	5	5	3	3	5	4	5
28	2	5	4	3	4	3	2	4	3	4	4	3	5	4	5	4	3	4	4	5	3	4	3	3	4	3	3	5	4	4
29	2	2	2	3	2	4	4	3	4	4	5	3	3	3	5	3	2	4	3	4	3	3	3	4	2	4	5	3	4	4
30	3	3	4	4	2	3	2	5	5	4	5	3	3	4	3	4	4	4	4	5	3	3	3	3	4	3	4	4	3	5

Anexo 12

Tabla 23. *Productos vencidos por cada mes de la empresa*

PRODUCTOS VENCIDOS POR CADA MES ENERO - AGOSTO 2019											
PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	precio unitario	monto perdido aprox.	Aprox. Paquetes mensuales de 10 a 80
CIELO 650ml	30	15	25	55	12	60	70	27	S/. 1.00	S/. 294.00	
ORO 3,300 ml	24	47	53	50	42	46	26	80	S/. 6.00	S/. 2,208.00	
PULP 0,145	12	34	43	50	70	35	52	36	S/. 0.50	S/. 166.00	
CIFRUT 400 ml	58	78	61	34	26	60	79	27	S/. 1.00	S/. 423.00	
SPORADE 0,500 ml	69	68	60	21	45	40	51	52	S/. 2.00	S/. 812.00	
VIDA 625 ml	40	34	35	46	34	57	47	67	S/. 1.00	S/. 360.00	
BIG COLA 400 ml	34	30	33	27	12	37	20	78	S/. 1.00	S/. 271.00	
VOLT 0,300 ml	67	28	56	41	55	51	51	53	S/. 2.00	S/. 804.00	
BIG COLA 1,500 ml	20	20	40	30	54	22	55	67	S/. 3.00	S/. 924.00	
BIO ALOE 520 ml	23	40	69	20	57	12	55	33	S/. 2.00	S/. 618.00	
KOLA REAL / ORO 1,000 ml	10	78	46	35	75	19	78	23	S/. 2.00	S/. 728.00	
KOLA REAL / ORO 1,000 ml	10	32	51	25	46	47	27	21	S/. 2.00	S/. 518.00	
TRES CRUCES 0,473 Lata	50	64	51	24	26	30	73	67	S/. 3.00	S/. 1,155.00	
KOLA REAL 3,300 ml	37	80	65	23	60	26	35	49	S/. 5.50	S/. 2,062.50	Perdida entre el mes de enero - agosto
										S/. 11,343.50	



LEONARDO ENRIQUE ALVARO LOPEZ

Como se puede observar en este anexo por cada mes existen distintos productos vencidos el cual genera perdida de inventarios y falta de rotación de productos por cada mes se estima un aproximado de 500 soles pueden variar esta cifra depende a la salida de los productos con más demanda.

Anexo 13

Tabla 24. Factores que alteran la demora en la entrega de productos en la empresa

FACTORES QUE ALTERAN EN LA DEMORA EN LA ENTREGA DE PRODUCTOS EN LA EMPRESA DISTRIBUIDORA LEAL					
	HORA IDEAL	HORA DE SALIDA DE LOS CAMIONES	RUTAS ALEJADAS (tiempo de entrega)	HORA DE LLEGADA DE CAMIONES AL PUNTO DE ENTREGA	HORA IDEAL DE LLEGADA DE CAMIONES AL PUNTO DE ENTREGA
CAMION					
1	6:00 a. m.	7:00 a. m.	40 min	7:40 a. m.	6:40:00 a. m.
CAMION					
2	6:00 a. m.	8:00 a. m.	50 min	8:50 a. m.	6:50:00 a. m.
CAMION					
3	6:00 a. m.	7:50 a. m.	30 min	8:20 a. m.	6:30:00 a. m.
CAMION					
4	6:00 a. m.	8:00 a. m.	43 min	8:43 a. m.	6:43:00 a. m.
CAMION					
5	6:00 a. m.	6:40 a. m.	50 min	7:30 a. m.	6:50:00 a. m.
CAMION					
6	6:00 a. m.	7:45 p. m.	1h 20 min	9:05 a. m.	7:20:00 a. m.
CAMION					
7	6:00 a. m.	7:50 p. m.	55 min	8:45 a. m.	6:55:00 a. m.
CAMION					
8	6:00 a. m.	7:10 p. m.	1h 30 min	8:40 a. m.	7:30:00 a. m.
CAMION					
9	6:00 a. m.	7:55 p. m.	35 min	8:30 a. m.	6:35:00 a. m.
CAMION					
10	6:00 a. m.	8:10 p. m.	45 min	8:55 a. m.	6:45:00 a. m.

Se observa la hora de llegada de los transportistas a la empresa y la hora de salida y no todos regulan su tiempo a la hora de la entrega de los pedidos.

GONZALO ENRIQUE ARROYO LÓPEZ
MEXICO

Anexo 14

Autorización para la realización y difusión de resultados de la investigación

AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN Y DIFUSIÓN DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Por medio del presente documento, Yo **Lorenzo Enrique Arroyo Lopez** identificado con DNI N° 09321762 y representante legal de Comercializadora Leal SAC, autorizo a **Jamir Iturrizaga Zarate** identificado con DNI N° 77335413 a realizar la investigación titulada: "Logística de distribución y su relación con el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjui, San Martín" y a difundir los resultados de la investigación utilizando el nombre de Distribuciones Leal SAC.

Lima, 26 de junio de 2020


COMERCIALIZADORA LEAL S.A.C.
LORENZO ENRIQUE ARROYO LOPEZ
GERENTE GENERAL

Anexo 15

Tabla 25. *Matriz de evidencias externas*

Autor	Hipótesis	Resultado
Loor y Delgado (2016)	Con el análisis de los procesos en la logística de salida de la empresa CDE y el diseño del modelo logístico se logrará reaccionar más eficazmente a la demanda, mantener el control de los procesos críticos y optimizar los costos logísticos para la mejora continua de la organización.	Coeficiente de correlación Rho Pearson = 0,741 Sig. (bilateral) = 0,001
Molina (2015)	Existe una planificación e implementación de un modelo logístico para optimizar la distribución de productos publicitarios en la empresa Letreros Universales S.A.	Coeficiente de correlación Rho Pearson = 0,794 Sig. (bilateral) = 0,000
Carredano (2017)	Existe una implementación de un modelo logístico integral para la gestión de distribución en una empresa distribuidora de productos alimenticios.	Coeficiente de correlación Rho Spearman = 0,849 Sig. (bilateral) = 0,000

Goyzueta (2018)	Existe un proceso de análisis en la gestión logística de la empresa Transportes Elio S.A.C para la formulación de una propuesta de mejora.	Coeficiente de correlación Rho Pearson = 0,697 Sig. (bilateral) = 0,001
Avila (2017)	Existe influencia en la gestión logística en el valor ganado en los proyectos de edificación en la selva peruana de una empresa constructora de Lima Metropolitana.	Coeficiente de correlación Rho Pearson = 0,780 Sig. (bilateral) = 0,000
Saric (2019)	El diseño de mejora en la gestión de almacenes e inventarios tiene una alta relación con los costos logísticos de la empresa veterinaria Otuzco.	Coeficiente de correlación Rho Spearman = 0,898 Sig. (bilateral) = 0,000

Tabla 26. *Matriz de evidencias internas*

Planteamiento	Hipótesis	Resultado
Hipótesis General	Existe relación entre la logística de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin	Rho Pearson = 0,763 Sig. (bilateral) = 0,001
Hipótesis específica 1	Existe relación entre la logística de mercancías y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin.	Rho Pearson = 0,627 Sig. (bilateral) = 0,000
Hipótesis específica 2	Existe relación entre los medios de distribución y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin.	Rho Pearson = 0,702 Sig. (bilateral) = 0,001
Hipótesis específica 3	Existe relación entre la organización del flete y el transporte en la empresa Distribuidora Leal SAC, Juanjuí, San Martin.	Rho Pearson = 0,680 Sig. (bilateral) = 0,000



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, ITURRIZAGA ZARATE JAMIR estudiante de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de ADMINISTRACIÓN de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ESTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN Y SU RELACIÓN CON EL TRANSPORTE EN LA EMPRESA DISTRIBUIDORA LEAL SAC, JUANJUÍ, SAN MARTÍN", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
ITURRIZAGA ZARATE JAMIR DNI: 77335413 ORCID 0000-0003-2966-4479	Firmado digitalmente por: JITURRIZAGAZ el 30-07- 2020 19:05:18

Código documento Trilce: INV - 0017469