



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

**“Cartera de proveedores y su relación con la logística en la  
empresa de servicio J.P. LOGISTICA S.A.C”**

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE  
BACHILLER EN CONTABILIDAD

**AUTOR(ES):**

Huamán Silvestre, Lizbeth (Orcid.org/0000-0002-1977-4554)

**ASESOR:**

Dr. Loo Ayne, Enrique (Orcid.org/0000-0003-1281-3896)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Finanzas

LIMA – PERÚ

2018

## Índice general

Índice general.....	ii
Índice de tablas.....	iv
Índice de figuras.....	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
<b>1.1 Realidad de la problemática</b> .....	1
<b>1.1.1. Descripción de la situación problemática</b> .....	1
<b>1.1.2. Formulación del problema</b> .....	3
<b>1.1.3. Hipótesis</b> .....	3
<b>1.2. Antecedentes de la investigación</b> .....	3
<b>1.2.1. Objetivos de la investigación</b> .....	4
<b>1.3. Alcances de estudio</b> .....	5
<b>1.4. Marco teórico</b> .....	5
<b>1.4.1. La cartera de proveedores</b> .....	5
<b>1.4.2. Logística</b> .....	10
II. MÉTODO.....	17
<b>2.1. Diseño de investigación</b> .....	17
<b>2.1.1. Tipo de investigación</b> .....	17
<b>2.1.2. Nivel</b> .....	17
<b>2.1.3. Diseño de investigación</b> .....	17
<b>2.2. Variables operacionales</b> .....	17
<b>2.2.1. Cuadro de operacionalización</b> .....	19
<b>2.3. Población y muestra</b> .....	20
<b>2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad</b> .....	20
III. RESULTADOS.....	21
<b>3.1. Confiabilidad</b> .....	21
<b>3.2. Prueba de normalidad</b> .....	21
<b>3.3.1. Variable 1: Cartera de proveedores</b> .....	21
<b>3.3.2. Variable 2: Logística</b> .....	37
<b>3.4. Validación de Hipótesis</b> .....	53
<b>3.4.1. Contrastación hipótesis general</b> .....	53
IV. DISCUSIÓN.....	56
V. CONCLUSIONES.....	57

5.1. Conclusiones.....	57
<b>5.1.1. Conclusiones específicas</b> .....	57
<b>5.1.2. Conclusión general</b> .....	57
VI. RECOMENDACIONES .....	58
<b>6.1. Conclusiones</b> .....	58
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	59
ANEXOS .....	68

## Índice de tablas

<b>Tabla 1:</b> Cartera de proveedores y su relación con la logística en la empresa de servicio JP Logística S.A.C.....	19
<b>Tabla 2:</b> Estadística de fiabilidad .....	21
<b>Tabla 3:</b> Tiene buena relación con los proveedores.....	21
<b>Tabla 4:</b> Tiene comunicación constante con los proveedores .....	22
<b>Tabla 5:</b> Accede a promociones y descuentos con las adquisiciones.....	23
<b>Tabla 6:</b> Existen contratos formales y duración con los proveedores.....	24
<b>Tabla 7:</b> Se mide la calidad del servicio o bien.....	25
<b>Tabla 8:</b> Se renuevan los contratos con los proveedores.....	26
<b>Tabla 9:</b> Existen distintas evaluaciones de proveedor .....	27
<b>Tabla 10:</b> Los nuevos proveedores siempre están en evaluación constante .....	28
<b>Tabla 11:</b> Se accede a préstamos financieros.....	29
<b>Tabla 12:</b> Se usa distintas herramientas financieras.....	30
<b>Tabla 13:</b> Se capacita al personal de mantenimiento .....	31
<b>Tabla 14:</b> Es costoso los servicios de mantenimiento .....	32
<b>Tabla 15:</b> Es constante la necesidad de los suministros como combustible .....	33
<b>Tabla 16:</b> Los suministros suelen variar.....	34
<b>Tabla 17:</b> Se cuenta con un almacén de repuestos.....	35
<b>Tabla 18:</b> Es oportuna la entrega de repuestos.....	36
<b>Tabla 19:</b> La empresa realiza la correcta recepción de los bienes con criterios de eficiencia y eficacia .....	37
<b>Tabla 20:</b> Se puede constatar la correcta recepción de la mercadería que envía el proveedor con lo que se solicito en la orden de compra .....	38
<b>Tabla 21:</b> La custodia de bienes son la formulación y determinación de directivas, instrucciones y reglamentos de la programación.....	39
<b>Tabla 22:</b> La custodia de bienes se conservan de una manera ordenada y sistemática .....	40
<b>Tabla 23:</b> El correcto despacho de los bienes solicitados va de la mano con un control adecuado del manejo de documentación física .....	41
<b>Tabla 24:</b> El tiempo de proceso de remisión y despacho se realiza en el tiempo determinado por el manual de operaciones de la empresa .....	42
<b>Tabla 25:</b> Los registros de inventarios se realizan para determinar si las existencias tienen poco movimiento, si son excesivas u obsoletas.....	43
<b>Tabla 26:</b> La empresa cuenta con personal responsable para la verificación de existencia teniendo supervisión de la existencia de mercadería en el almacén .....	44
<b>Tabla 27:</b> La versatilidad en el transporte logístico son de inmediata solución para sus clientes .....	45
<b>Tabla 28:</b> El transporte logístico tiene la versatilidad en las unidades .....	46
<b>Tabla 29:</b> Los costos en el transporte son altamente representativos en la cadena de abastecimiento .....	47
<b>Tabla 30:</b> Los costos están involucrados directamente con la relación que se tiene con proveedores, clientes y competidores.....	48
<b>Tabla 31:</b> La accesibilidad en el transporte logístico es muy compleja en los precios de servicios .....	49
<b>Tabla 32:</b> La logística tiene la accesibilidad de los diferentes bienes para su distribución ...	50
<b>Tabla 33:</b> El transporte tiene la accesibilidad durante un proceso crítico en la gestión y administración .....	51
<b>Tabla 34:</b> Los costos son relevantes para el transporte de los bienes hacia el abastecimiento .....	52

<b>Tabla 35:</b> Prueba de hipótesis general.....	53
<b>Tabla 36;</b> Prueba de hipótesis específica 1 .....	54
<b>Tabla 37:</b> Prueba de hipótesis específica 2.....	55

## Índice de figuras

Figura 1: Cuestionario 1 .....	22
Figura 2: Cuestionario 2 .....	22
Figura 3: Cuestionario 3 .....	23
Figura 4: Cuestionario 4 .....	24
Figura 5: Cuestionario 5 .....	25
Figura 6: Cuestionario 6 .....	26
Figura 7: Cuestionario 7 .....	27
Figura 8: Cuestionario 8 .....	28
Figura 9: Cuestionario 9 .....	29
Figura 10: Cuestionario 10 .....	30
Figura 11: Cuestionario 11 .....	31
Figura 12: Cuestionario 12 .....	32
Figura 13: Cuestionario 13 .....	33
Figura 14: Cuestionario 14 .....	34
Figura 15: Cuestionario 15 .....	35
Figura 16: Cuestionario 16 .....	36
Figura 17: Cuestionario 17 .....	37
Figura 18: Cuestionario 18 .....	38
Figura 19: Cuestionario 19 .....	39
Figura 20: Cuestionario 20 .....	40
Figura 21: Cuestionario 21 .....	41
Figura 22: Cuestionario 22 .....	42
Figura 23: Cuestionario 23 .....	43
Figura 24: Cuestionario 24 .....	44
Figura 25: Cuestionario 25 .....	45
Figura 26: Cuestionario 26 .....	46
Figura 27: Cuestionario 27 .....	47
Figura 28; Cuestionario 28 .....	48
Figura 29: Cuestionario 29 .....	49
Figura 30: Cuestionario 30 .....	50
Figura 31: Cuestionario 31 .....	51
Figura 32: Cuestionario 32 .....	52

## **Resumen**

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo determinar en qué medida la cartera de proveedores se relaciona con el área de logística, ya que es muy relevante para todo operador de servicio de transporte. El sector de transporte es estratégico en el Perú, en el cual operan algunas de las principales compañías de nuestro país, clave para la carga pesada de productos masivos, para que sean entregados eficazmente y con la calidad de servicio. Sin embargo, las grandes empresas no son las únicas protagonistas de este sector, los proveedores también representan un papel importante para así tener una distribución eficiente.

### **Palabras claves**

Seguridad, eficiencia y eficaz

## Abstract

The objective of this research work is to determine to what extent the supplier portfolio is related to the logistics area, since it is very relevant for all transport service operators. The transport sector is strategic in Peru, in which some of the main companies in our country operate, key to the heavy load of massive products, so that they are delivered efficiently and with the quality of service. However, large companies are not the only protagonists in this sector, suppliers also play an important role in order to have an efficient distribution.

### **Keywords**

Safety, efficiency and effectiveness



## I. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Realidad de la problemática

#### 1.1.1. Descripción de la situación problemática

Dentro de toda organización corporativa en el Perú y a nivel mundial, siempre hemos visto que surgen problemas de satisfacción de la necesidad del cliente a raíz de la falta de proveedores, los proveedores cumplen una función muy relevante en las empresas de servicios y entidades industriales ya que si no se tiene el apoyo del proveedor no habría una buena estructura para las organizaciones de transporte de carga pesada. En la actualidad, en el mercado exigen a las empresa de servicios ser más eficaces y eficiente para este mundo globalizado competitivo, donde la transformación al cambio y la complacencia de los proveedores son fundamentales componentes para permanecer, ya que se establecerán aquellas empresas de transporte que sepan emplear muy bien los mecanismo que les acceda a mejorar los procesos de transporte, todos los proveedores deberían de elaborar de forma eficaz ,eficiente en todo el cuidado de transporte y almacenamiento de materiales velando del producto y eludiendo cualquier daño, sobre todo al transportar a los productos frágiles, de esta manera poder cumplir todas las expectativas de los clientes de J.P LOGISTICA S.A.C.

Por otro lado, investigaciones avanzadas dicen que la administración de la línea de abastecimiento afecta el uso de datos de vanguardia puesto que, la tecnología realiza el diseño de la línea y la unión de este funcionamiento de la organización. Para ello, existe el funcionamiento en el que debe incluirse en el desarrollo de la línea de aprovisionamiento. El cual debe indicar detalladamente las funciones específicas de todas las áreas que interactúan en este proceso, asimismo debe ser pragmático para que sirva de guía durante todo el proceso.

A su vez, el área de logística y su respectiva gestión de la cadena de abastecimiento, cuenta con tres figuras importantes en relación al proceso de organización y transporte; ellos son: las empresas de transporte, los proveedores de servicio de logística y las compañías intermediarias de logística. Últimamente se ha convertido en preferencia tercerizar el servicio de transporte y logística de mercadería, esto dado que genera más efectos positivos y de mejora para el cliente y proveedor

respectivamente. Pero se debe tener en cuenta que estas oportunidades de mejora se llevarán a cabo, sólo si existe un correcto intercambio de información entre los participantes.

Por lo tanto, la empresa peruana JP LOGISTICA S.A.C, siempre trata de reducir sus costos, de esta manera se logra generar más ingresos, es así que la logística interviene en la generación de confianza en especial para sus más poderosos clientes. La empresa de transporte logístico, tienen tanta responsabilidad en el manejo de productos ajenos no propios de la organización, ya que la mayoría de empresas no se abastecen con su propia flota de camiones y tráiler para el transporte de sus productos, materia prima o productos de materiales peligrosos, además la empresa puede llegar a mas lugares por encargo de sus clientes, y es por ello que las que el servicio de transporte toma ventaja sobre lo ya mencionado.

Una vez que se tiene conciencia y determinación de la importancia que genera desarrollar y realizar una correcta administración del procedimiento de distribución y transporte, se podrá visualizar los lineamientos que aportaran la mejoría operacional de las empresas. Hoy en día es importante dar prioridad a la cadena de suministros, ya que si no es así no podremos ser competitivos en el mercado, porque el desenvolvimiento del mercado avanza cada día a grandes pasos y finalmente la empresa que genere más ganancias será la que demuestren ser realmente competitiva logrando optimizar al máximo los procesos respectivos de la cadena de suministros. Las organizaciones que han logrado mejorar sus operaciones logísticas ahora le ponen más énfasis en lograr generar ahorros y beneficios mejorando los procesos determinados.

Por lo mencionado anteriormente, se inicia el presente trabajo de investigación con el problema, ¿en qué medida la cartera de proveedores se relaciona con la logística en la empresa de servicio J.P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018?, ya que los proveedores son los encargados de favorecer los insumos o productos terminados, de esta manera se podrá conseguir el éxito en el rubro transporte en la cuales de distribuirá los productos masivos o frágiles, las entidades deben saber los puntos claves de sus clientes. Además, cuanta más información se sepa, el proceso de distribución de los productos y almacenamientos será mejor de entrega y de esta manera el cliente estará satisfecho con la entrega de sus productos.

## **1.1.2. Formulación del problema**

### **1.1.2.1. Problema general**

¿En qué medida la cartera de proveedores se relaciona con la logística en la empresa de servicio JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018?

### **1.1.2.2. Problemas Específicos**

- a. ¿Qué relación existe entre la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018?
- b. ¿Qué relación existe entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en la empresa JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018?

## **1.1.3. Hipótesis**

### **1.1.3.1. Hipótesis General**

Existe relación entre la cartera de proveedores y la logística en la empresa J.P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

### **1.1.3.2. Hipótesis Específica**

- a) Existe relación entre la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018.
- b) Existe relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018.

## **1.2. Antecedentes de la investigación**

El campo logístico de una organización es muy importante, y así lo señala Espejo y Soto, (2014), quien en su tesis que tuvo por título “Propuesta de mejora de un sistema integrado de las áreas de producción y logística, para reducir los costos de la curtiembre Pieles Industriales SAC, en la ciudad de Trujillo”, demostró que mediante la alternativa de mejora de un programa integrado de los departamentos de producción y logística se puede lograr el objetivo establecido. Para la investigación se examinó el área de logística el cual determinó que existe poco control y planificación, mostrando un retraso en la cadena logística.

Por otro lado Castillo (2016), quien en su tesis que tuvo por título “Propuesta de mejora en el área logística, usando la técnica buffer en la línea blanca Trujillo, para incrementar rentabilidad de la empresa electrotiendas del Perú”, demostró el desarrollo del recurso de la técnica BUFFER que tiene como base la Teoría de Restricciones (TOC), para aumentar la rentabilidad de la empresa Electrotiendas del Perú SAC, empleando el diagrama de Ishikawa y diagramas de Pareto, se verificaron

los pilares que tienen relación con el aprovisionamiento y falta de stock en las sucursales de la ciudad de Trujillo, logrando identificar como principales causas: datos erróneos de stock, poca organización de compras, inventario con poca rotación, demora de entrega de productos por parte de proveedores, poca capacitación a los trabajadores y lentitud con el abastecimiento interno.

Un tercer antecedente es el de Jacobo y Romero (2016), en su tesis “Propuesta de mejora en el almacenamiento de bagazo para reducir los costos del área logística de la empresa Trupal S.A”, tuvo como objetivo general reducir los costos operacionales de la empresa, mediante alternativas de implementación haciendo uso de herramientas sistemáticas. Observaron que se debería poner mayor énfasis en el departamento de logística, ya que se determinó que era el área con alto índice de problema que generaba a la empresa altos costos útiles.

Un cuarto antecedente es Ecurra (2020) en su publicación de titulación: *La logística de transporte como elemento estratégico en el desarrollo de las empresas exportadoras: una revisión sistemática de la literatura científica*. Trabajo de estudio para lograr el grado de bachiller en administración y negocios internacionales, Universidad Privada del Norte. El objetivo del estudio es explorar y cuantificar el impacto que tiene la logística del transporte en las empresas exportadoras. La investigación se desarrolló en relación a la metodología de estudio del caso, logrando obtener información de distintas fuentes, utilizando la entrevista y un cuestionario. Como conclusión se determinó que la logística y el transporte son puntos clave para un buen desempeño del comercio. Como aporte señala que es importante que las empresas logren aumentar el flujo de ventas al exterior.

### **1.2.1. Objetivos de la investigación**

#### **1.2.1.1. Objetivo general**

Determinar en qué medida la cartera de proveedores se relacionan con la logística en la empresa J. P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

#### **1.2.1.2. Objetivos específicos**

- a) Determinar en qué medida se relaciona la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa JP LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.
- b) Determinar la relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en la empresa JP LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

### **1.3. Alcances de estudio**

El presente trabajo de investigación se llevará a cabo en la empresa J.P LOGISTICA S.A.C, ubicado en el distrito de Huachipa - Lima.

La presente investigación es muy relevante debido que la cartera de proveedores en el Perú, y su relación en la logística en la empresa JP Logística SAC, busca adaptar a la empresa de una manera eficaz y flexible con las nuevas operaciones logísticas, ya que en algunas necesidades, habitualmente cambiantes, del cliente, como también la excelencia del desempeño, además será necesario demostrar una responsabilidad de la sostenibilidad de los procesos incluidos en la logísticas , ya que la logística conforma en lo que es la planeación , implementación y control del transporte.

También mencionar que el presente estudio es viable, puesto que se cuenta con la información adecuada y relevante para su ejecución, así como también con los suficientes recursos económicos para su desarrollo.

### **1.4. Marco teórico**

#### **1.4.1. La cartera de proveedores**

La optimización de los procesos y una adecuada administración con los proveedores logísticos, son el centro primordial para los clientes en el cual deberían tener un almacenamiento y servicio de transporte de calidad de sus mercaderías o productos masivos a un costo mínimo, como se sabe en el Perú hay un proceso seguido de incremento pues no solo en números de operarios logísticos también para las demás empresas en las que se solicitan terceros en algunos casos en los procesos logístico y primordialmente para el transporte y en los almacenes debido a esta razón es esencial buscar a los proveedores de calidad, eficientes y eficaces. Según lo señala, López (2014):

Elegir bien a los proveedores es fundamental para que los aprovisionamientos adquiridos sean de calidad y un coste razonable. Antes de iniciar la búsqueda de proveedores y negociar con ellos, la empresa debe tener claro qué criterios va a emplear a la hora de seleccionarlos. Estos criterios dependen mucho del tipo de relaciones que quiere tener con sus proveedores. (p.46).

Entonces para que una empresa de servicio de transporte realice sus operaciones, tiene que elegir a una empresa de distribución de combustibles grifos

que tenga cadenas accesibles en todo el territorio donde se desplacen. Así mismo dependiendo para el tipo de operación que realicen la empresa de transporte, una empresa de servicios de transportes no solo requiere combustible, requiere mantenimiento de unidades, requiere financiar en caso tenga problemas con la rotación de cuenta por cobrar.

#### **1.4.1.1. Proveer**

##### **1.4.1.1.1. La relación con los proveedores**

Para Castro, Yopez y Ojeda (2016), la relación con los proveedores es significativa porque amplía el seguimiento para reducir los gastos y dar mayor énfasis en incrementar la calidad. Por ejemplo, tomar acciones preventivas para mejorar la calidad de los elementos del abastecedor, reduce las medidas que se tomaría cuando llegue un suministro de gran tamaño y de baja calidad.

Es decir, de nada sirve que la empresa de transportes tenga como proveedor una empresa mecánica que tiene puntos de atención al cliente en zonas donde se brinda el servicio, si no van a tener las herramientas suficientes para atender los problemas mecánicos con las unidades de transporte.

La demora de la llegada de los encargos de los clientes genera desconfianza e insatisfacción, incluso generaría pérdidas y multas por incumpliendo de contrato, y una insatisfacción entre proveedor-empresa de transporte- consumidor, la manera de mejorar los componentes del proveedor en una empresa de transporte de carga pesada sería una buena comunicación, inspección vehicular antes de la partida del vehículo al lugar de destino, esto evitará retrasos del vehículo cuando se desplace y se logrará cumplir con la necesidad del cliente.

##### **1.4.1.1.2. Negociación con los proveedores**

La negociación es algo circunstancial a la condición humana. Hoy en día las empresas tratan de llegar a acuerdos comerciales con clientes y proveedores, al fin a cabo está relacionada con la inteligencia emocional. Según Gómez (2016), nos dice que la negociación, representa un método de utilidad para el trato de diálogo en donde dos o más individuos tienen sus propios intereses, pero deciden llegar a un acuerdo en común para intercambiar sus recursos.

Según Álvarez, Lavín y Pedraza (2016), es fundamental dar énfasis a la comunicación como un pilar esencial en el desempeño de los proveedores. De tal

manera que en las pequeñas empresas sea el diálogo lo que más implique para el desarrollo de relaciones con los clientes.

La comunicación es importante en todos los aspectos empresariales, desde el punto de vista del suministrador, debe estar en constante comunicación con su cliente, estudiando si hace falta recursos que él, como proveedor ofrece cual ofrece, esta actuación por parte del proveedor, creará un valor para la empresa de transporte.

#### **1.4.1.1.3. Creación de valor de proveedor**

Según Chiappetta, Teixeira y Farias (2016), antes de establecer una relación, las empresas tienden a analizar las características de sus socios potenciales como una forma de identificar qué suministro alternativo podría proporcionar un conjunto más amplio de recursos. Una vez que la relación comienza, tales características todavía son percibidas por las partes y pueden actuar como fuentes de interés en términos de la continuidad de la relación. Esta percepción del valor intrínseco conduce a la elección y mantenimiento de determinados proveedores alternativos por parte de la empresa compradora, así como la selección y la continuidad de un particular comprador como un objetivo del proveedor. Hay una percepción consistente característica en valor intrínseco, ya que considera todo el análisis de los beneficios y sacrificios involucrados en la relación, que se refleja en la voluntad de pago del comprador y en el costo de oportunidad.

Al referirse los autores al sacrificio que ambas partes realizan, se refiere a al sacrificio que hace el proveedor en pequeños descuentos y aumentando los beneficios a los servicios que brinda a la empresa de transportes, de esta manera la empresa de transportes ya estará midiendo a su proveedor hasta que lo haya seleccionado, una vez que la empresa de transporte empiece la relación empresarial con su proveedor este empezara a darle un valor intrínseco a todos los beneficios que su proveedor le ha brindado.

El costo de oportunidad que le genere el proveedor a la empresa de transporte, va formar parte de la creación de valor, por ejemplo, la empresa de transporte siempre requiere de personal mecánico, y celebra contrato con una empresa dedicada a este rubro, el proveedor (taller de mecánica) debe solucionar los problemas de las unidades de transporte con eficiencia y eficacia, en menor tiempo antes de que la unidad de transporte haga sus servicios respectivos.

#### **1.4.1.1.4. Evaluación de proveedores**

Según Osorio, Ramírez y Ruales (2011), es muy importante medir su rendimiento. Estas mediciones no solo deben mostrar la calidad del servicio provisto, sino también las ventajas y desventajas que se adquirieron mientras ejecutaba sus operaciones previstas. Así, también planes de acción que se pueden desarrollar para la continua mejora del servicio, junto con la mitigación de riesgo y el desarrollo de una fuerte y duradera relaciones que contribuirán al nivel estratégico de la compañía. Por lo tanto, un objetivo y dinámico método de evaluación debe establecerse para permitir a la compañía, tomar decisiones informadas con respecto a la secuencia de un proveedor o para poder seleccionar solo a los proveedores que tengan un alto resultado en su evaluación.

Medir el rendimiento del proveedor ayudará a optimizar la cartera de proveedores de manera más eficiente, ya que, a través de los resultados, se podrá observar que proveedores dan más beneficios a la empresa de transportes, y sí aun cuando ya se realizó la selección de proveedor, como el autor lo ha mencionado es mejor tener siempre una medida para el proveedor selecto seguir midiendo su rendimiento para tener una continuidad de las relaciones empresariales.

Así mismo la empresa de transporte debe seguir unos parámetros de resultados de sus proveedores, el papel de los proveedores en una empresa de transporte es primordial, debido a que no podría brindar sus servicios, si no tiene calidad en adquisición de servicios necesarios para brindar el servicio primario, estaría tomando riesgo para sus clientes.

#### **1.4.1.2. Necesidad**

##### **1.4.1.2.1. Necesidad financiera**

Según Cotler (2015), mientras más antigua sea una compañía, se incrementarán las posibilidades de que el emprendedor tome en cuenta su línea de carrera y por lo tanto aumentará la posibilidad de recibir un financiamiento. Además, si la empresa lleva una contabilidad ordenada y formal, tendrá sus estados financieros más ordenados, teniendo así más ventaja para recibir algún crédito comercial.

La posibilidad de ser atractivos para proveedores financieros para una empresa de transporte va ser dependiendo de su reputación y el tiempo que viene realizando sus operaciones en el mercado, es así que se podrá contar no solo con un



solo proveedor, además se va poder optimizar la cartera de proveedores para el área de finanzas y recursos financieros.

Según Viera, Maia, Klotzle y Figueredo (2017), un mejor acceso al crédito ya los recursos financieros externos proporcionan a las empresas explotar oportunidades de crecimiento e invertir en proyectos exitosos. En ese sentido, estudiar el impacto de la concentración del sector bancario en las empresas captadoras de recursos tiene un importante papel como ayuda a la toma de decisiones.

Es cierto que una empresa de servicios necesita todas las herramientas financieras para explotar sus recursos, es así que se debe evaluar el menor costo financiero por la utilización de estas herramientas. Las empresas de transporte a menudo necesitan como cubrir los gastos por las operaciones realizadas, ya que como muchos giros de negocios siempre hay cartera de cliente al crédito, es por esta razón que si la empresa de transporte sufre un déficit en su flujo de efectivo elige a las entidades bancarias o financieras para el apalancamiento respectivo.

#### **1.4.1.2.2. Servicios varios**

Según Osorio, Manotas y Rivera (2017), entre los varios servicios por ofrecer, se tiene que consolidar la gestión de riesgo identificando sus puntos. Estos riesgos pueden ubicarse tanto en las operaciones internas como externas. Para ello se debe definir el proceso de riesgos, después establecer cronogramas y responsables de área, seguidamente de la evaluación de los resultados y el monitoreo continuo.

Como lo ha mencionado los autores las empresas que brindan servicios de transportes corren muchos riesgos, asaltos en pleno movimiento, desperfectos de las unidades de transporte, falta de combustible debido a una fuga en los tanques de aprovisionamiento, estos riesgos merman la calidad del servicio, nos producen pérdidas económicas, ya que en caso de robo la empresa de transporte se hace responsable por los productos afectados del cliente, provocan multas por no entregar los productos en la fechas establecidas y consecuencias que afectan la imagen de la empresa de transporte.

Es así que, para minimizar los riesgos, de pérdidas por casos mencionados en el párrafo anterior, la empresa de transportes debe tener un proveedor de seguros de mercadería. El cual le proporcione garantía, así como también la seguridad y normas que debe tener el chofer encargado de la unidad de transporte. En cuanto al estado de los desperfectos de la unidad de transporte, la empresa cuenta con un proveedor

(taller mecánico) que haga la inspección y asegure que la unidad de transporte no va tener problemas mecánicos durante su servicio, pero no siempre el viaje va resultar lo esperado, así que la empresa debe revisar sus riesgos y actualizar constantemente y tener una estrategia para cada uno de estos problemas que no son previstas ni están planificadas.

#### **1.4.1.2.3. Suministros principales**

Según Feitó, Crespón y Rubio (2016), para la sostenibilidad del proceso de cadena de suministros, se emplea la logística inversa, el cual se ocupa de regresar los materiales y productos al proceso de producción, de esta manera generar ventaja competitiva en el mercado y asimismo reducir los efectos de estos insumos en la naturaleza.

Hay empresas que están en el rubro de la tercerización de la logística inversa para la cadena de suministros. Especializándose en un solo producto, aunque algunas compañías usan sus instalaciones para otros productos entre ellos reciclables. Últimamente se ha presentado un aumento de residuos y desechos por lo que se necesita más empresas que desarrollen la logística inversa eficientemente.

#### **1.4.2. Logística**

Para Gonzáles (2015), el proceso de logística y la realidad local se ha convertido en una globalización logística, es decir la unión de la logística internacional con las diversas necesidades locales. En este contexto, las organizaciones deben estar firmes a los cambios en toda la cadena logística global, ya que alguna modificación de la normativa en alguna localidad puede tener efectos en toda la cadena logística.

La gestión de las rutas para hacerlas más eficientes es una constante de tácticas de planeación para los sectores de la logística en las grandes entidades. La gestión de las flotas de transporte está entre las soluciones logísticas más desarrolladas en los últimos años, las entidades tienen que solucionar con eficacia y eficiencia cualquier problema que puede ocurrir en el transcurso de la ruta, claro que podría retrasar el transporte de carga de los productos terminados o envío de las mercaderías. Sin embargo, es importante reducir el tiempo requerido por algunas funciones, disminuyendo las mermas, desperdicios, desplazamiento que se pueden causar en el transcurso de la distribución de mercaderías.

#### **1.4.2.1. Cadena logística**

La logística representa un grupo de procesos de soporte para que la empresa pueda alcanzar sus objetivos establecidos. De acuerdo a Vélez (2014), se toma en cuenta los campos posibles en lo que se trabaje la administración de cadena de suministro, para ello se debe escoger las mejores opciones y su elección debe ser de acuerdo con las estrategias acordadas por la administración de la empresa.

Hay una inclinación actual de debatir el modelo de organización integrada a la hora de establecer la estructura final de la empresa, ya que la logística de una empresa puntualiza haciendo referencia a los servicios de distribución de dichas mercaderías. Cada vez hay más empresas que se enfocan en estas actividades con el fin de aumentar su diferenciación de sus productos, logrando ventajas a un costo reducido, es así que cada vez más, hay compañías que prefieren tercerizar su logística y almacenamiento con el fin de obtener reducción de costos.

##### **1.4.2.1.1. Recepción de bienes para almacenamiento**

Para León (2020), aplicar la logística a largo plazo, es la línea para conservar la competitividad constante en las empresas, reduciendo a la vez la adquisición global y mejorando las ganancias de las áreas operativas, con ello demostrar que una buena gestión logística es un soporte para tener todo ordenado, desde la recepción de bienes hasta su última etapa que al mismo tiempo genera valor para la organización.

Los operadores logísticos buscan dirigir y planear de una manera más eficiente las compras de las mercaderías y su correcta recepción, para de esa manera tener más control, de toda la información del flujo de almacén, Por otro lado, para poder terminar las entregas de las mercaderías de los clientes, de una manera más eficiente o de una forma óptima.

Por esa razón se debe seleccionar bien a los proveedores, ya que podrían ocurrir riesgos durante la ruta, y de esta manera podrían desaprovechar el mercado por no contar con una cadena de suministro eficientes, por esa razón es relevante hacerse un seguimiento adecuado para que no ocurrirá mermas y perjuicios al momento de cargar las mercaderías, insumos o producto terminado.

##### **1.4.2.1.2. Custodia de bienes**

Según Apaza, Chávez y Herrera (2015), el personal operativo debe de estar capacitado con anticipación en las reglas de seguridad de la mercadería, debiendo

tener conocimiento sobre sus funciones, ya que tendrá acceso a toda la información del área.

El lugar donde está el almacén, debe tener un mantenimiento apropiado para que se pueda llevar a cabo todas las operaciones con normalidad. Teniendo un correcta limpieza y orden, con el fin de reducir la contaminación como el polvo y todo aquello que pueda ocasionar daño a los productos. También debe tener medidas que protejan los procesos productivos de fabricación como la temperatura, iluminación, humedad.

Por lo tanto, en la logística siempre se hace un análisis, dependiendo de cada salida que podría ver con las unidades y siempre se debería de contar con monitoreo para de esta manera tener un rastreo de la unidad ante cualquier incidente que podría ocurrir en el transcurso de la ruta.

#### **1.4.2.1.3. Remisión y despacho de los bienes solicitados**

Para Pavón, Villa, Rueda y Lomas (2019), el inventario es más delicado a diferencia de otros bienes de la empresa, en algunos meses la mercadería sale sin dificultad y por consiguiente el inventario está en constante movimiento, pero en otros periodos las ventas se reducen provocando acumulación en el inventario, por esta razón a la administración le importa la planeación y el control preciso de almacén.

El control interno se puede emplear como medio competitivo, ya que permite tener información directa de lo ingresa y sale de almacén, evitando pérdidas de mercadería como bienes. Por lo tanto, la logística identifica todos los procesos que se pueda efectuar durante la remisión y despacho de los bienes solicitados, sin embargo, todos sus componentes tienen la competitividad empresarial logística, para poder ejecutar todo el procedimiento de los planes y control, y ver la velocidad de cómo se está cargando la mercadería y de esta manera pueda llegar a los clientes.

#### **1.4.2.2. Proceso de transporte**

El proceso de transporte representa un proceso grave en el ordenamiento de la cadena logística representando un gasto alto global del costo logístico, por eso las empresas priorizan el manejo y planificación correcta del sistema de transporte y disposición inmediata. Para lograr la prosperidad de la cadena logística tiene que tener un diseño perfeccionado. El transporte es el encargado de desplazar los productos terminados, insumos, etc., y hacer la entrega a sus clientes en los diferentes puntos de ubicación de los mismos, con la puntualidad de esta entrega se estaría

generando un valor, porque se cumple con el tiempo y se estaría llevando a cabo la satisfacción del cliente. No obstante, es uno de los costos logísticos más caros y representa un porcentaje significativo de los precios de productos.

Para Cedeño y Gonzales (2020), el transporte de carga por vía terrestre permite acceder a la realización de entregas directas, otorgando servicios en su propia puerta. En cada país, el transporte, está regulado por las reglas internas del Ministerio de Transporte. En este campo la auditoría logística, viene a ser un instrumento gestión, ya que su empleo muestra las imperfecciones de la gestión en relación a la planificación de transportación, incumplimiento de técnicas para el uso eficiente de neumáticos, entre otros.

#### **1.4.2.2.1. Versatilidad**

La logística también representa una industria con presentaciones novedosas. En la actualidad, vivimos en un mundo de cambios constante y nuevas tecnologías aplicadas a las organizaciones. Y para lograr una gestión eficaz y eficiente en el proceso logístico se tiene que adaptar y aprovechar estos nuevos cambios, logrando ofrecer un servicio de calidad.

Podemos decir que las organizaciones se ven cada vez más forzadas a generar nuevas ideas para incursionar en el mercado y obtener de ello ventaja competitiva, de tal manera que el enfoque se centre más en ejecutar un correcto manejo de la secuencia de suministros. También viene a ser un esquema estructural, que se usa para lograr satisfacer las expectativas de los clientes, logrando de esta manera captar su fidelidad de compra.

Según Gómez, Rodríguez, Negrin e Ibáñez (2020), el mejoramiento tecnológico genera más imposición sobre la verificación de las mejoras y gestiones administrativas. Es una obligación de la empresa, imponer un procedimiento de control interno que garantice el desarrollo de los objetivos. Teniendo en cuenta la situación actual de la economía se debe enfrentar la problemática de una manera conjunta haciendo que participen todas las áreas de la empresa para que puedan tener una capacidad de adaptación ante cualquier escenario.

Para lograr esto es necesario realizar trabajo en equipo y métodos para realizar un mejoramiento continuo en gestión de etapas de la cadena de valor de la compañía. Hoy en día, se relacionan bastante la competitividad, calidad, productividad y procesos, ya que, para obtener unos buenos resultados, se logra utilizando de manera

eficiente los recursos con lo que se cuenta y maximizar al límite el valor que se obtendrá para el cliente, desarrollando a la vez un producto de calidad.

Si se logra que la empresa sea altamente competitiva, así como también los procesos de la cadena de valor; se demuestra que la raíz de la competitividad empresarial es un correcto método estratégico que se basa en los procesos de la cadena de valor.

Las organizaciones tienen que adaptarse a las nuevas exigencias del mercado. Tienen que asegurar sus previsiones a corto plazo, y la oportuna adaptación de la cadena de suministro para atender a la demanda con tecnología innovadora y formas de trabajo que pueden hacer más sostenible la logística

#### **1.4.2.2.2. Costo**

Según, Orjuela, Suarez y Chinchilla (2016), la maniobra de los procesos logísticos implicados en los costos de suministros, exige recursos que cambian según el tamaño y tipo de la compañía, sus mercaderías, puntos de distribución y particularidad del cliente. Dentro de este campo, los costos se controlan con indicadores y se relacionan con costos funcionales de la empresa como la gestión de flujos de suministros y materiales, y todas las actividades con relación a la empresa.

Los indicadores sirven de apoyo al sistema de gestión de almacén para lograr alcanzar los objetivos estratégicos trazados por la organización. Su continuo seguimiento permite identificar el estado en que se encuentran realizando las diferentes actividades del proceso logístico.

Para Flores, Flores y Romero (2019), el transporte produce un efecto en la economía mundial, y representa uno de los indicadores con más peso en la determinación de precio y servicios de bienes vendidos en el mercado. Las organizaciones que tengan un manejo eficiente en el tema de transporte obtendrán un beneficio competitivo en el mercado, pues asegurará efectuar los objetivos de la entrega de los productos en el tiempo establecido y con un mejor precio.

Existen cinco tipos de indicadores financieros, el primero es el indicador de liquidez, este evalúa la capacidad de la organización para solventar los pagos al personal, mantenimiento, proveedores, entre otros; respondiendo solo con efectivo disponible.

Un segundo indicador es el indicador de eficiencia, que da a conocer el grado de rendimiento del desarrollo de la organización en relación con el presupuesto

invertido. Tiene relación el trabajo que se va a realizar con el tiempo invertido. Mide el volumen de producción de bienes o servicios por un tiempo determinado y recursos aplicados.

Un tercer indicador es el desempeño de la inversión, que evalúa las áreas de la organización, teniendo en cuenta el periodo establecido para lograr cumplir los objetivos fijados por la organización.

Un cuarto indicador viene a ser el endeudamiento, este mide el nivel de deuda de la organización. Algunas empresas calculan su endeudamiento de manera concreta, considerando solo deudas a largo plazo; ignorando otro tipo de deuda o el total de sus obligaciones reales. Por esta razón se debe dar más énfasis en la determinación de la fórmula aplicada.

Cualquiera de estos indicadores debe garantizar una información real y concreta sobre la productividad, eficiencia y calidad en la gestión de proceso de la organización.

Los indicadores nos permitirán el resultado de las reglas y planes establecidos; y a la vez debe de ser sencillo, claro, fácil de elaborar, adaptado a cada función. Cuando la organización está en desarrollo o expansión de un centro logístico, los criterios de diseño y organización deben de ser primordiales para obtener mayor rentabilidad. Realizar la elaboración de diferentes alternativas con el único fin de asegurar mayor productividad en las operaciones de almacenaje y manipulación.

#### **1.4.2.2.3. Accesibilidad**

Existen muchas técnicas de mejora en la logística. De acuerdo a Hurtado, Robles, Preciado y Bañuelos (2018), señala que el progreso de tiempo de transporte, es una alternativa que beneficia a las empresas al dar en tiempo oportuno y calidad los productos a los clientes.

Se debe dar mayor énfasis a los procesos de logística. Dentro de ello se incluye la producción. el correcto control de inventario, revisar las órdenes de compra, el transporte y la atención que se otorga al consumidor final; incluyendo un sistema de información para poder supervisar y monitorear todas las actividades que se desarrollan dentro del proceso de logística.

Uno de los objetivos de la logística, es entregar la mercadería al cliente según este lo requiera; para lograr ello debe de cumplir funciones como: Organizar la flota de transportes, control de stock de almacén, emisión de órdenes de entrada y salida

de mercadería, entre otros. Se debe utilizar buenas técnicas para mejorar el proceso de logística, ya que, en cualquier empresa, el área de logística representa una tercera parte de los gastos que se ocasionan. Y esto genera impacto en el proceso de la logística, así como también en otras áreas de la organización, por ejemplo, si no logra cumplir los pedidos de los clientes, hará que se origine una mala reputación para la organización, haciendo también que afecte a los negocios a futuro. Planificar y ejecutar un buen plan logístico será ideal para lograr un camino de éxito.

Los nuevos cambios se ven reflejados en la manera como se maneja la administración de los servicios, la distribución, control de inventario. Esto ha generado a que las organizaciones realicen más inversiones en compra de sistemas que le permita observar de una manera directa de la cadena de valor, mejorando los procesos de planeación operativa, las ventas, servicios de atención al cliente y finalmente lograr eficiencia en los costos operativos y logísticos.

Es importante mencionar que gracias al mejoramiento de la tecnología y a la implantación de nuevos métodos y funciones en el área de la logística, se puede llevar día a día labores que antes resultaban difíciles de realizar, de una forma más eficiente. Por lo tanto, la correcta aplicación de las nuevas tendencias, en pro del desarrollo y mantenimiento de las organizaciones, marca una diferencia importante y de tendencia en la optimización de los procesos de la logística dentro de los procesos de globalización.

La función logística se maneja de acuerdo a la dimensión de la empresa, para el sector manufacturero depende de la gerencia de operaciones y está subordinada a la gerencia general. Los gerentes reconocen dos puntos importantes. El primero es que dan prioridad a la cadena de suministros y segundo buscan conseguir resultados tangibles. La logística cumple un rol importante dentro del manejo y la dirección de la organización, ya sea de manera directa, desarrollando sus propias funciones o también de manera indirecta, prestando asistencia a otras áreas de la organización para que de esta manera se pueda alcanzar los objetivos deseados

Según Arango, Ruiz, Ortiz y Zapata (2016), para tener una adecuada accesibilidad, el transporte puede ser subarrendado por compañías de producción por la razón que se necesita una administración especializada. Desarrollando un patrón que se enfoque en realizar un buen servicio de traslado de mercadería. Dentro de ello se encuentra la reducción de costos de transporte, utilización de equipos para el transporte, etc.



## II. MÉTODO

### 2.1. Diseño de investigación

#### 2.1.1. Tipo de investigación

El estudio realizado es de tipo básico, porque tiene la finalidad de obtener respuestas a los interrogantes que fueron establecidos en la presente investigación y así incrementar los conocimientos por medio de las técnicas para obtención de datos.

Ñaupas, Mejia, Novoa y Villagomez (2014), la investigación básica busca generar un conocimiento nuevo, de tal manera se refuercen las premisas teóricas de la ciencia en investigación.

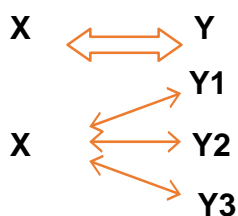
#### 2.1.2. Nivel

La investigación es de nivel descriptivo correlacional, porque evalúa la relación que existe entre dos o más variables.

Hernández, Fernández y Baptista, una indagación correlacional, permite detallar características, aspecto o situación del trabajo e investigar la relación entre las variables.

#### 2.1.3. Diseño de investigación

La presente investigación es de tipo no experimental, puesto que no existe manipulación de las variables.



**Donde:**

**X:** Cartera de proveedores

**Y:** Logística

### 2.2. Variables operacionales

Se tiene como primera variable a la cartera de proveedores, la cual cuenta con dos dimensiones: proveer y necesidad.

Como segunda variable se tiene a la logística, la cual está constituida por dos dimensiones: cadena logística y proceso de transporte.

### 2.2.1. Cuadro de operacionalización

**Tabla 1:** Cartera de proveedores y su relación con la logística en la empresa de servicio JP Logística S.A.C

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN	
Proveedor	Proveedor se define según la Real academia española "Dicho de una persona o de una empresa: que provee o abastece de todo lo necesario para un fin a grandes grupos, asociaciones, comunidades, etc."	Es quien tiene la responsabilidad por pacto de contrato entre empresas, evitar el déficit del inventario de mercadería de una empresa, así como brindar los servicios necesarios para el fin de su cliente.	Proveer	Buena relación con proveedores	Siempre=S Casi siempre=CS A veces=AV Casi Nunca=CN Nunca=N	
				Negociación con los proveedores		
			Creación de valor del proveedor, evaluación de proveedores			
			Financiera			
Logística	Vélez (2014), la logística son los procesos de transformación, las decisiones de compras y las técnicas de ventas, hasta quienes solo le adjudican a la logística los procesos de almacenamiento y de transporte desde y hacia la empresa.	El proceso eficiente y efectivo de planear, implantar y controlar el flujo y almacenamiento de bienes servicios e información desde un punto de origen, hasta su punto de consumo con el propósito de conformarse a las necesidades del cliente.	Cadena logística	Suministros principales	Siempre=S Casi siempre=CS A veces=AV Casi Nunca=CN Nunca=N	
				Recepción de bienes para almacenar		
			Custodia de bienes			
			Remisión y despacho de bienes solicitados			
			Proceso de transporte	Versatilidad		Siempre=S Casi siempre=CS A veces=AV Casi Nunca=CN Nunca=N
				Costo		
				Accesibilidad		

## 2.3. Población y muestra

### 2.3.1. Población

La población son los 39 trabajadores de la empresa JP Logística, Huachipa 2018.

### 2.3.2. Muestra

$$n = \frac{z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2 \cdot (N-1) + z^2 \cdot p \cdot q}$$

p: Proporción de la población: 0.50

q: 1-p = 0.50

E: Es el error máximo de la población = 5%

N: Tamaño de la población = 33 trabajadores

n: Tamaño de muestra = ?

$$N = \frac{(1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5 \times 33}{(0.05)^2 \times (33-1) + (1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

$$n = 30$$

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

### 2.4.1. Técnicas

La técnica de recolección de datos empleada para el presente trabajo es la encuesta la cual se encuentra diseñada con el modelo de escala de likert que a la vez será corroborada a través del programa SPSS.

### 2.4.2. Instrumentos

El instrumento usado para esta investigación es el cuestionario, por lo tanto, se aplicará a los colaboradores y gerentes de la empresa J.P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

### III. RESULTADOS

#### 3.1. Confiabilidad

**Tabla 2:** Estadística de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
94.40%	32

Fuente: SPSS vs 25

Como se puede observar el resultado que arroja el estadístico de fiabilidad, una vez analizado cada uno de los ítem que corresponden a la variable en estudio (cartera de proveedores y logística), muestra una confiabilidad del 94.4%, para el total de 30 encuestas de 32 preguntas, lo cual aprueba su uso para la recolección de datos.

#### 3.2. Prueba de normalidad

En la presente investigación se aplicó el test de normalidad conocido como Kolmogorov, dado que la muestra es de 30 colaboradores. A la vez, la investigación desarrollada es normal, por lo tanto, se aplicará la correlación de Spearman para conocer la correlación de las variables.

#### 3.3. Resultados a nivel de Tablas de frecuencia

##### 3.3.1. Variable 1: Cartera de proveedores

A continuación, se presentan los resultados obtenidos después del proceso de recolección, análisis y tratamientos de los datos. Llegando a deducir los siguientes resultados con respecto a las preguntas en base a las dimensiones de la investigación científica.

**Tabla 3:** Tiene buena relación con los proveedores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Casi siempre	15	50,00	50,00	50,00
	Siempre	15	50,00	50,00	100,00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

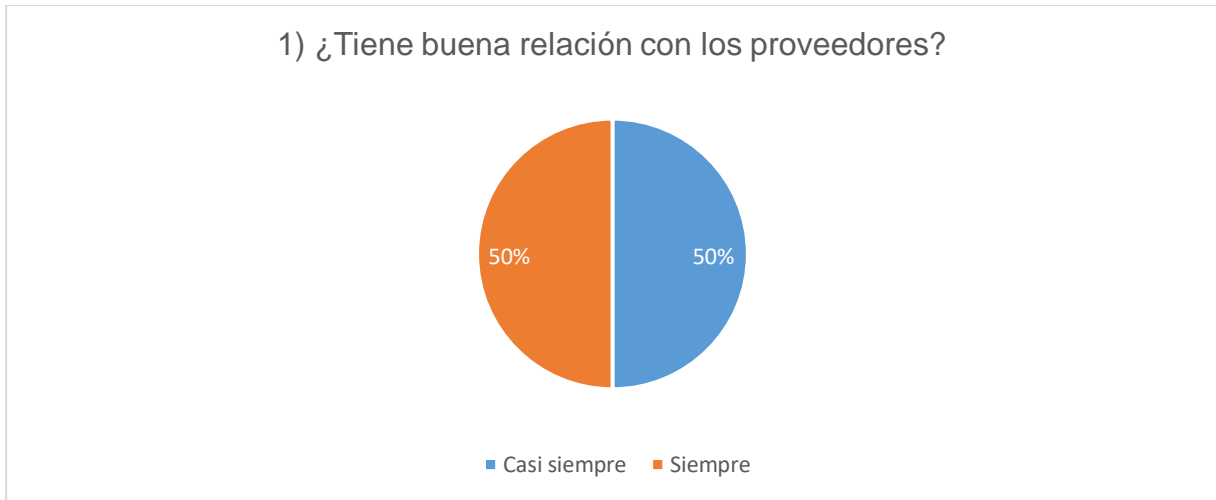


Figura 1: Cuestionario 1

**Interpretación:**

Analizando los resultados de las encuestas podemos observar que las empresas de servicio de transporte tienen una buena relación con sus proveedores, y es que no tendría sentido que la empresa no tenga una buena relación con sus proveedores.

**Tabla 4:** Tiene comunicación constante con los proveedores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Casi siempre	15	50.00	50.00	50.00
	Siempre	11	36.67	36.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

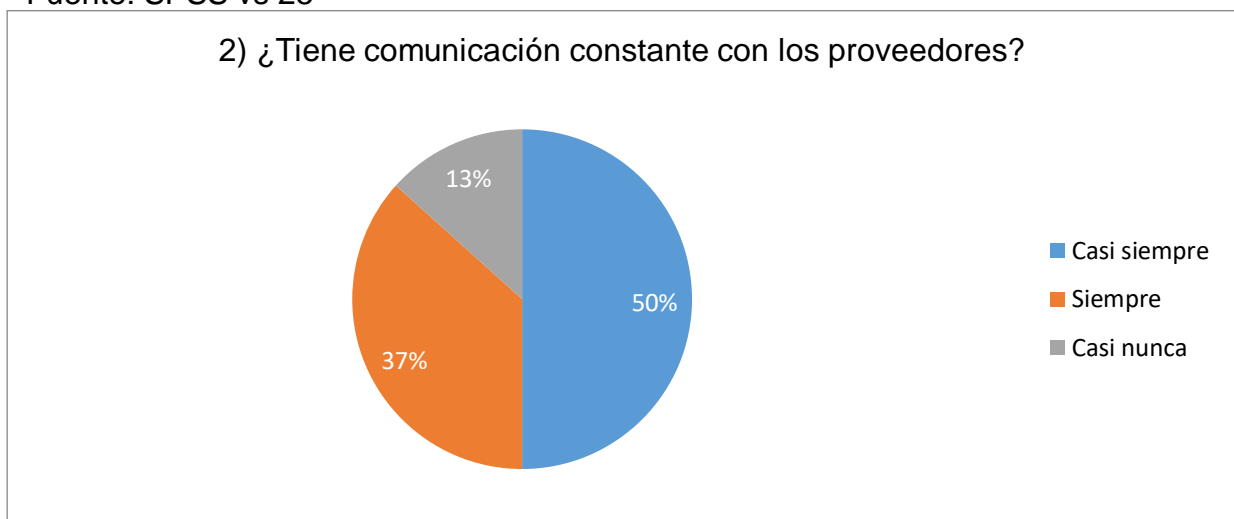


Figura 2: Cuestionario 2

### Interpretación:

Analizando las respuestas de las encuestas, que las empresas de transporte tienen comunicación con sus proveedores, las respuestas de casi nunca, aducen que solo en ocasiones importantes hay comunicación.

**Tabla 5:** Accede a promociones y descuentos con las adquisiciones

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	Siempre	4	13.33	13.33	60.00
	Casi nunca	4	13.33	13.33	73.33
	Nunca	8	26.67	26.67	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

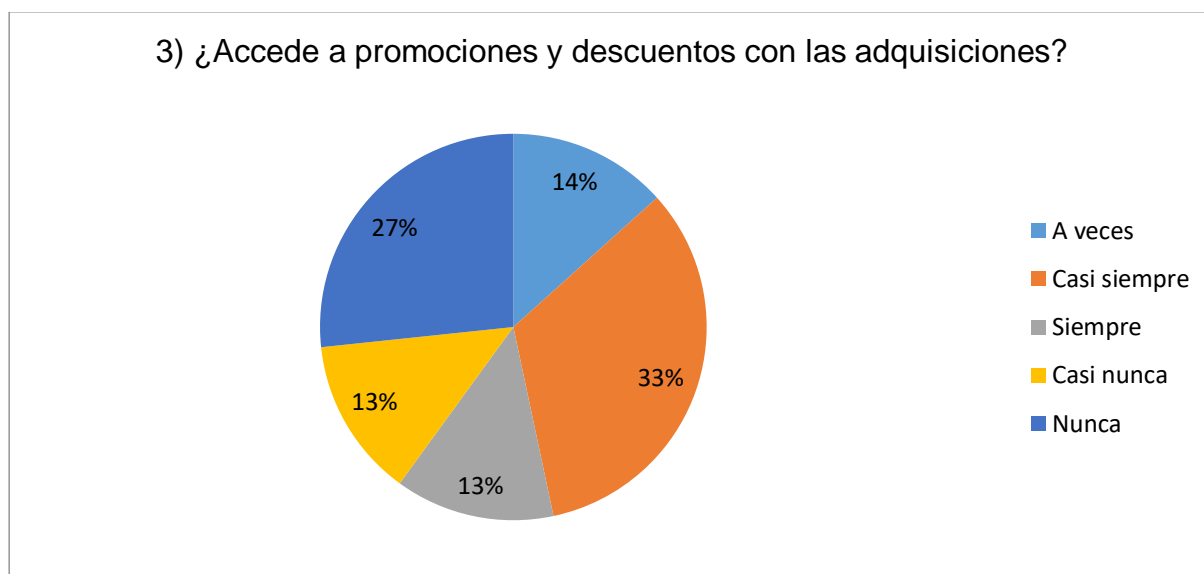


Figura 3: Cuestionario 3

### Interpretación:

Analizando el resultado de las encuestas, la mayoría indica que sus proveedores les dan promociones, obsequios entre otros para incentivarlos a la fidelización, mientras que los indicaron “nunca” indican es porque recién están tratando de formalizar contratos con sus proveedores.

**Tabla 6:** Existen contratos formales y duración con los proveedores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	10	33.33	33.33	33.33
	Casi siempre	8	26.67	26.67	60.00
	Siempre	4	13.33	13.33	73.33
	Casi nunca	8	26.67	26.67	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25



Figura 4: Cuestionario 4

**Interpretación:**

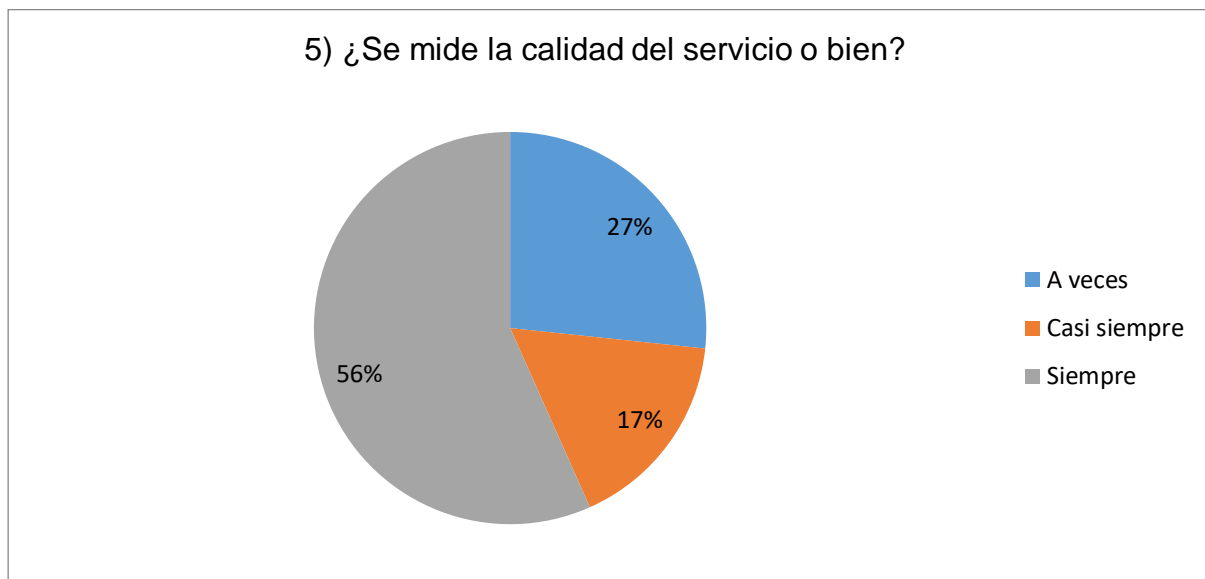
Analizando las respuestas de la encuesta, es que dependiendo del tamaño de la empresa es la formalidad del contrato con los proveedores. En su mayoría si tienen de por medio un contrato.



**Tabla 7:** Se mide la calidad del servicio o bien

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	8	26.67	26.67	26.67
	Casi siempre	5	16.67	16.67	43.33
	Siempre	17	56.67	56.67	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25



*Figura 5: Cuestionario 5*

**Interpretación:**

Analizando las respuestas de la encuesta es que las empresas de transporte si evalúan el bien entregado, desde su duración hasta cuáles fueron sus beneficios y cuáles fueron sus deficiencias, lo mismo pasa con la calidad del servicio.

**Tabla 8:** Se renuevan los contratos con los proveedores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	8	26.67	26.67	26.67
	Casi siempre	7	23.33	23.33	50.00
	Casi nunca	15	50.00	50.00	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

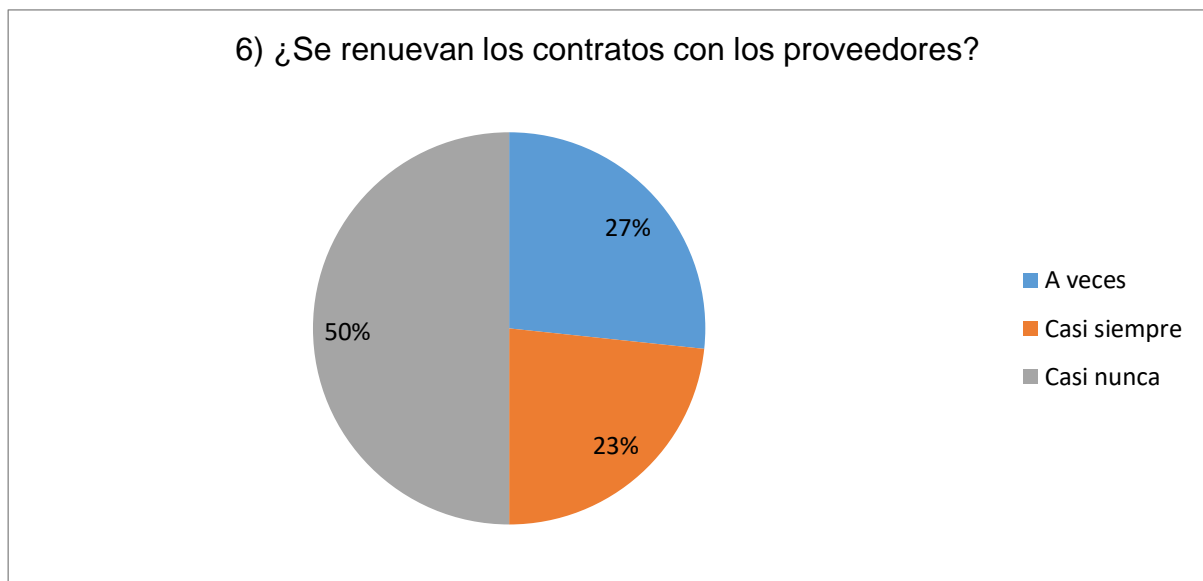


Figura 6: Cuestionario 6

**Interpretación:**

Analizando las respuestas de la encuesta es que las empresas en su mayoría casi no renuevan contrato, por la competencia de proveedores y sus mejores beneficios que ofrecen. Por otro lado, otras empresas de servicio de transporte crean valor del proveedor y si, renuevan los tratados.

**Tabla 9:** Existen distintas evaluaciones de proveedor

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	4	13.33	13.33	36.67
	Siempre	4	13.33	13.33	50.00
	Casi nunca	15	50.00	50.00	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

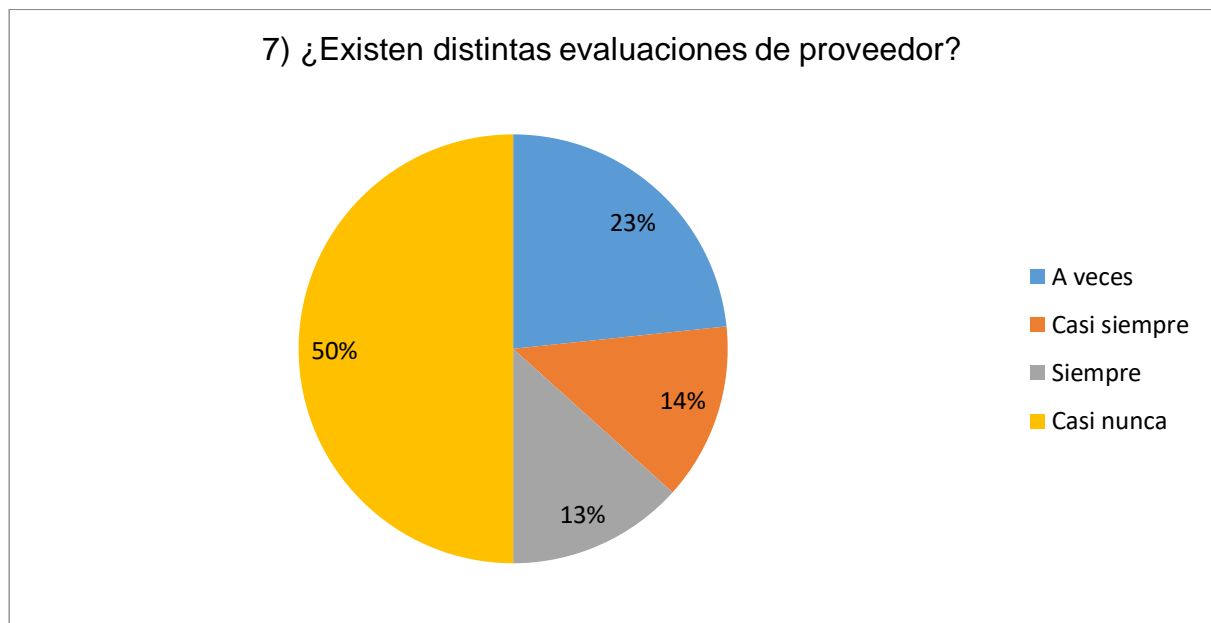


Figura 7: Cuestionario 7

**Interpretación:**

Algunas empresas que no crean el valor del proveedor, casi nunca tienen evaluación o un control de eficiencia y eficacia con sus proveedores, mientras que la empresa de servicio de transportes, sí evalúa con diferentes tests de eficiencia y eficacia a sus proveedores.

**Tabla 10:** Los nuevos proveedores siempre están en evaluación constante

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	8	26.67	26.67	50.00
	Casi nunca	15	50.00	50.00	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

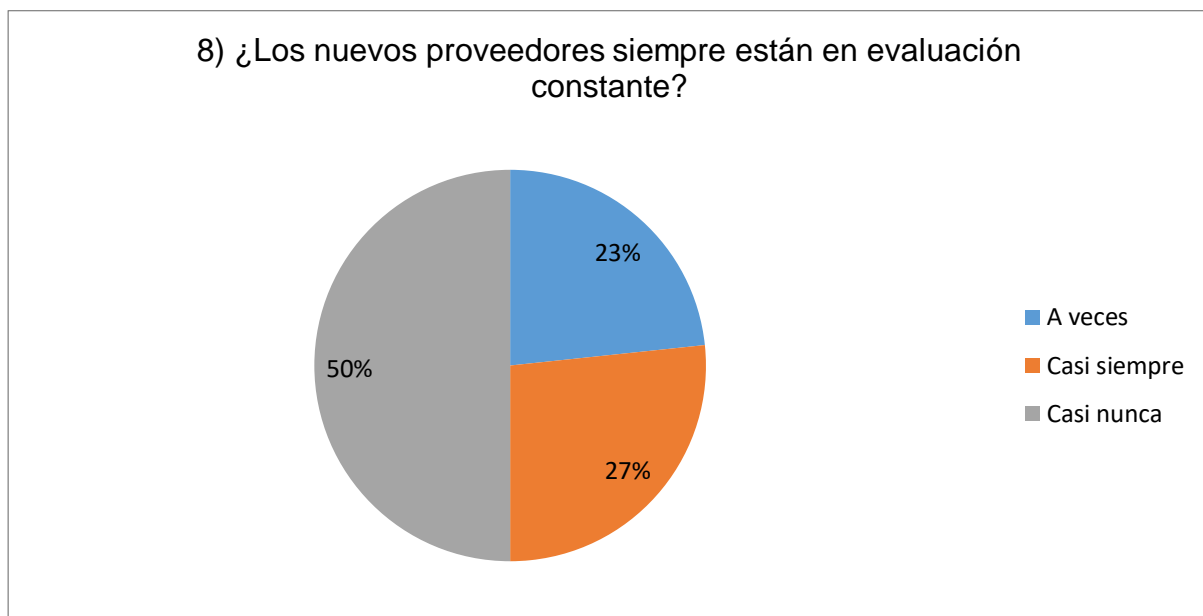


Figura 8: Cuestionario 8

**Interpretación:**

Las empresas de servicio de transporte quieren que sus nuevos proveedores estén comprometidos para con ellos, esto implica que siempre están tratando de mejorar su servicio, y de esta manera se crea el valor del proveedor.

**Tabla 11:** Se accede a préstamos financieros

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	15	50.00	50.00	73.33
	Siempre	8	26.67	26.67	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

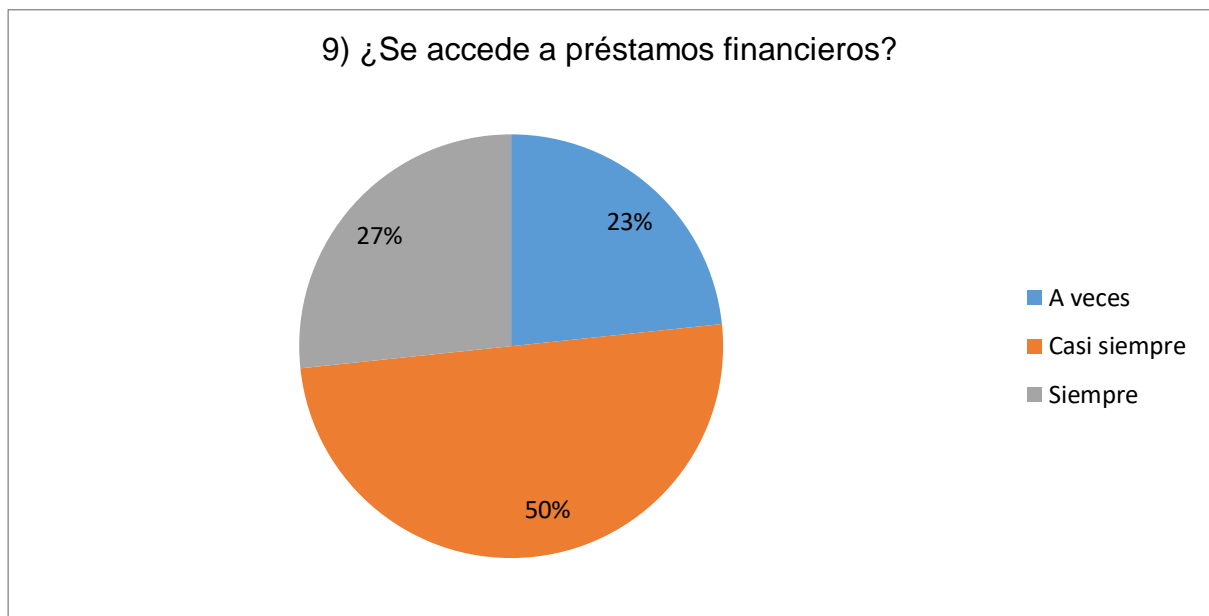


Figura 9: Cuestionario 9

**Interpretación:**

Analizando los resultados el 50% indica que siempre, tiene la necesidad de acceder a los préstamos financieros y contar con un aporte de capital, con varios fines, ya sea para lograr el crecimiento, comprar insumos, mejorar el flujo de caja o tener otras cuentas por pagar.

**Tabla 12:** Se usa distintas herramientas financieras

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	4	13.33	13.33	36.67
	Siempre	7	23.33	23.33	60.00
	Casi nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total		30	100	100

Fuente: SPSS vs 25

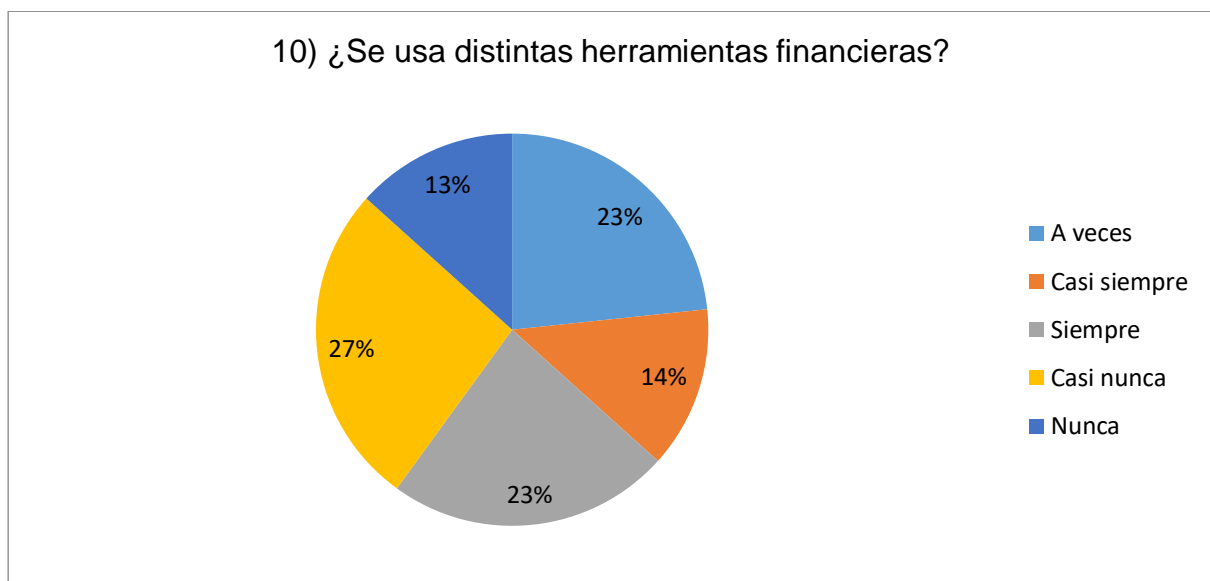


Figura 10: Cuestionario 10

**Interpretación:**

Analizando los resultados, obtenemos un gran porcentaje de empresarios que si usan distintas herramientas, como es el crédito dado, para comprar lo que la empresa vaya necesitando, recordando siempre las políticas de crédito de cada institución.

**Tabla 13:** Se capacita al personal de mantenimiento

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	15	50.00	50.00	73.33
	Siempre	8	26.67	26.67	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

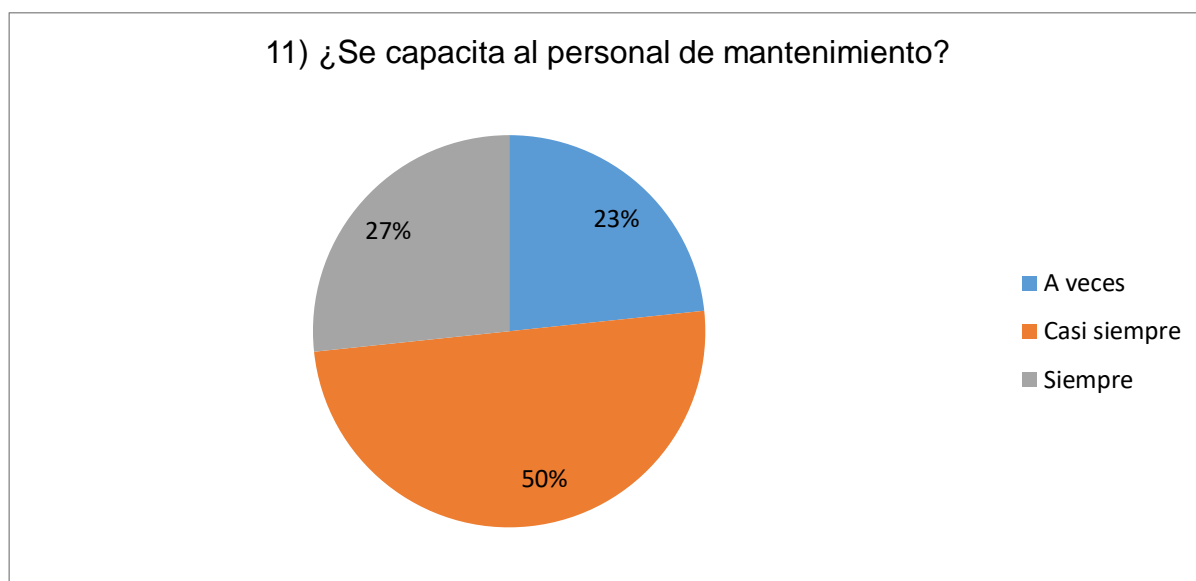


Figura 11: Cuestionario 11

**Interpretación:**

En la tabla 13 y figura 11, se observa que del total de 30 personas interrogadas, ante la pregunta se capacita al personal de mantenimiento. Un 50%, indicó que casi siempre, 23.33% indicó a veces y en tanto un 26.67% respondió siempre, ante la pregunta ejecutada.

**Tabla 14:** Es costoso los servicios de mantenimiento

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	15	50.00	50.00	73.33
	Siempre	8	26.67	26.67	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

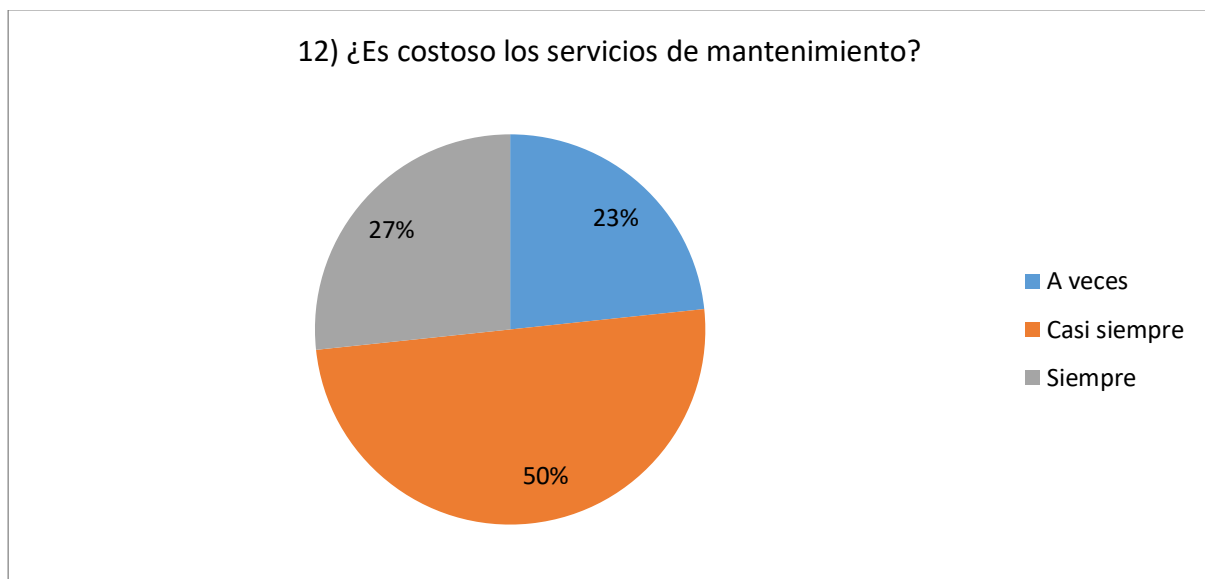


Figura 12: Cuestionario 12

**Interpretación:**

En la tabla 14 y figura 12, se observa que, de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, es costoso los servicios de mantenimiento, en donde un 50% manifiesta casi siempre, un 26.67% siempre y por último un 23.3% respondió a veces.



**Tabla 15:** Es constante la necesidad de los suministros como combustible

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	8	26.67	26.67	50.00
	Siempre	15	50.00	50.00	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

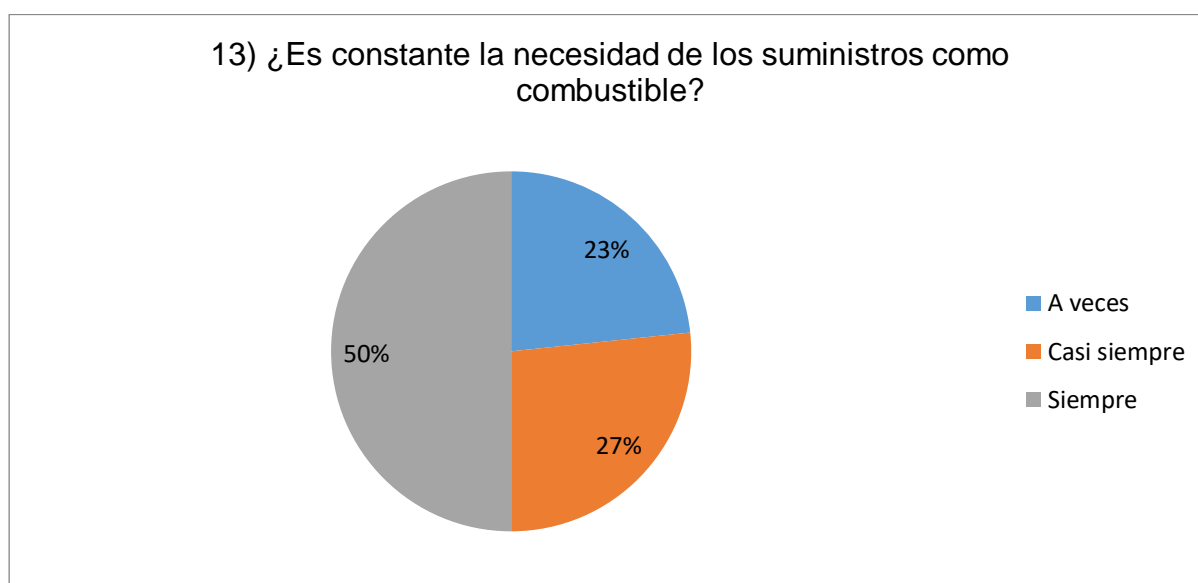


Figura 13: Cuestionario 13

**Interpretación:**

En la tabla 15 y figura 13, se observa que, de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, es constante la necesidad de los suministros como combustible, en donde un 50% manifiesta siempre, un 26.67% casi siempre y por último un 23.3% respondió a veces.

**Tabla 16:** Los suministros suelen variar

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	15	50.00	50.00	50.00
	Casi siempre	7	23.33	23.33	73.33
	Siempre	4	13.33	13.33	86.67
	Nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

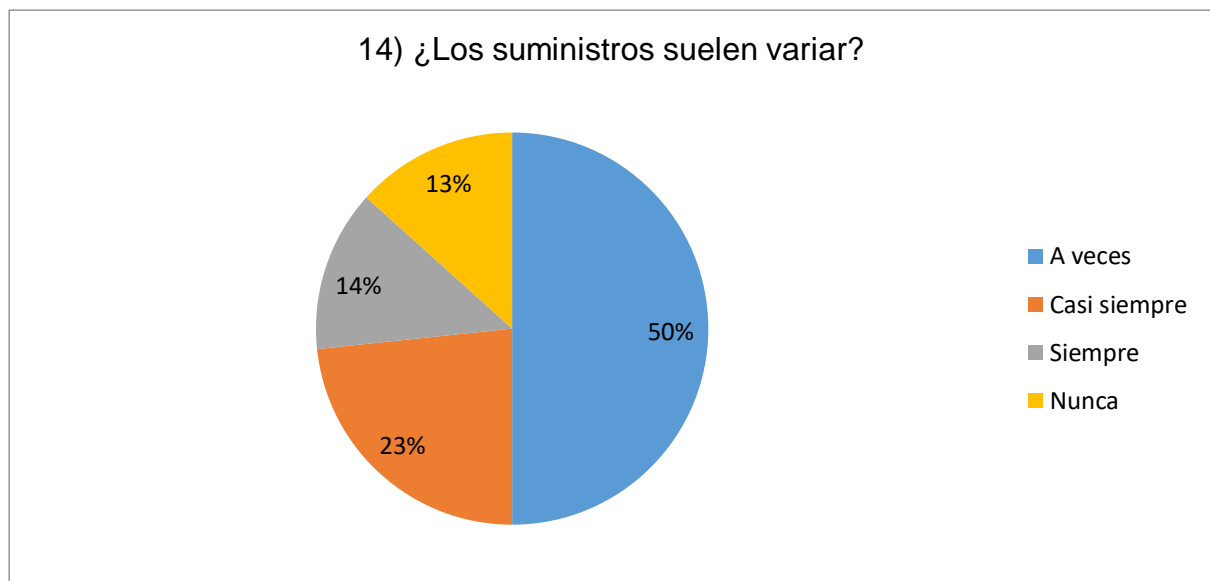


Figura 14: Cuestionario 14

**Interpretación:**

En la tabla 16 y figura 14, se observa que, de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, los suministros suelen variar, en donde un 50% manifiesta a veces, un 23.33% casi siempre, un 13.33% siempre y por último un 13.33% respondió nunca.

**Tabla 17:** Se cuenta con un almacén de repuestos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	4	13.33	13.33	13.33
	Siempre	15	50.00	50.00	63.33
	Casi nunca	11	36.67	36.67	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

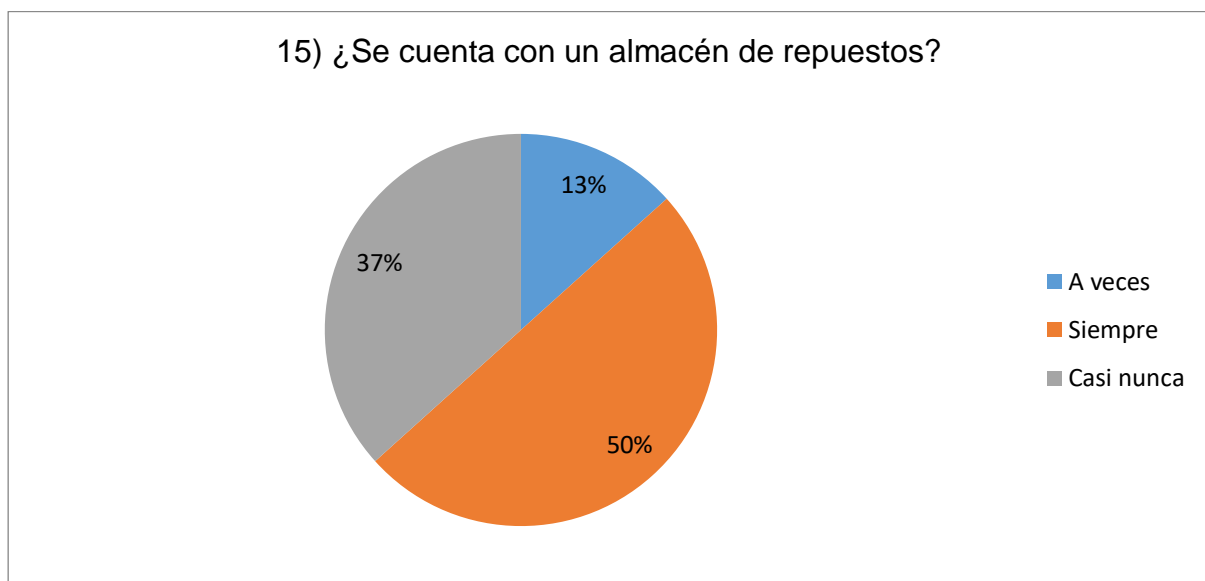


Figura 15: Cuestionario 15

**Interpretación:**

En la tabla 17 y figura 15, se observa que, de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, se cuenta con un almacén de repuestos, en donde un 50% manifiesta siempre, un 36.67% casi nunca, un 13.33% a veces.

**Tabla 18:** Es oportuna la entrega de repuestos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Casi siempre	15	50.00	50.00	50.00
Siempre	15	50.00	50.00	50.00
Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

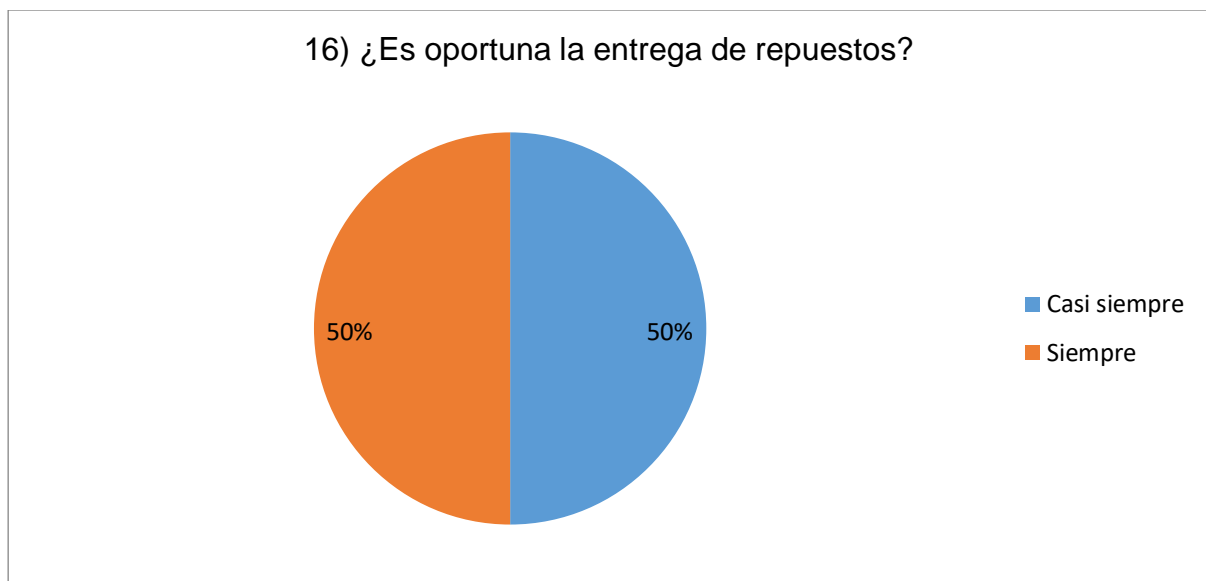


Figura 16: Cuestionario 16

**Interpretación:**

En la tabla 18 y figura 16, se observa que, de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, es oportuna la entrega de repuestos, en donde un 50% manifiesta siempre, y un 50% casi siempre.

### 3.2.2. Variable 2: Logística

**Tabla 19:** La empresa realiza la correcta recepción de los bienes con criterios de eficiencia y eficacia

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	A veces	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	4	13.33	13.33	36.67
	Siempre	15	50.00	50.00	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

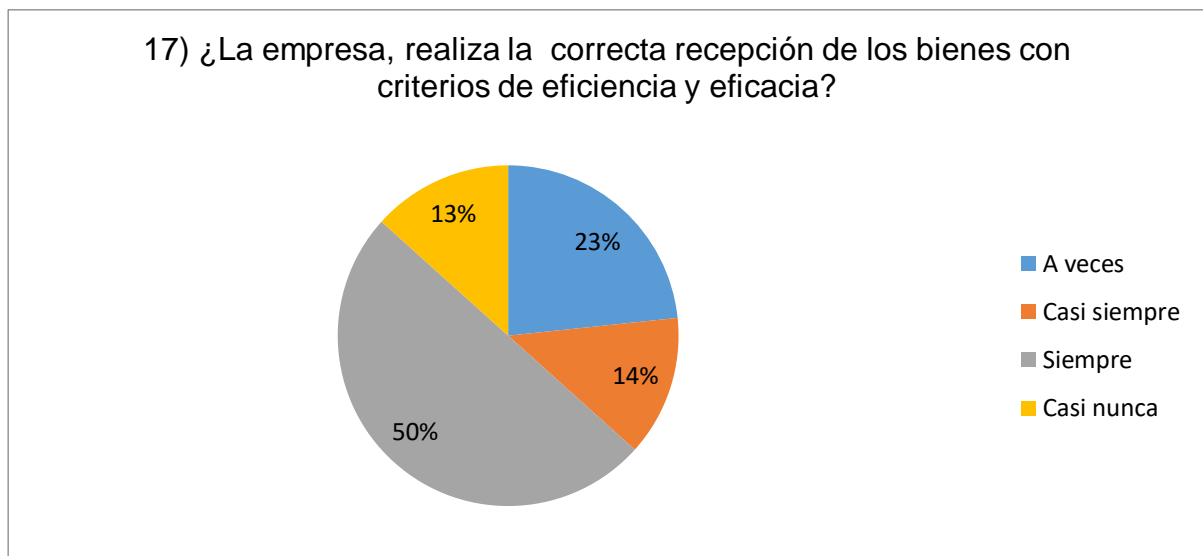


Figura 17: Cuestionario 17

#### Interpretación:

Del total de encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 50%, consideran que a veces se realiza la correcta recepción de los bienes, mientras que el 23% respondieron a veces, por otro lado, un 13% respondieron casi nunca y por último un 14% respondieron casi siempre.

**Tabla 20:** Se puede constatar la correcta recepción de la mercadería que envía el proveedor con lo que se solicitó en la orden de compra

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	7	23.33	23.33	23.33
	Casi siempre	15	50.00	50.00	73.33
	A veces	4	13.33	13.33	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

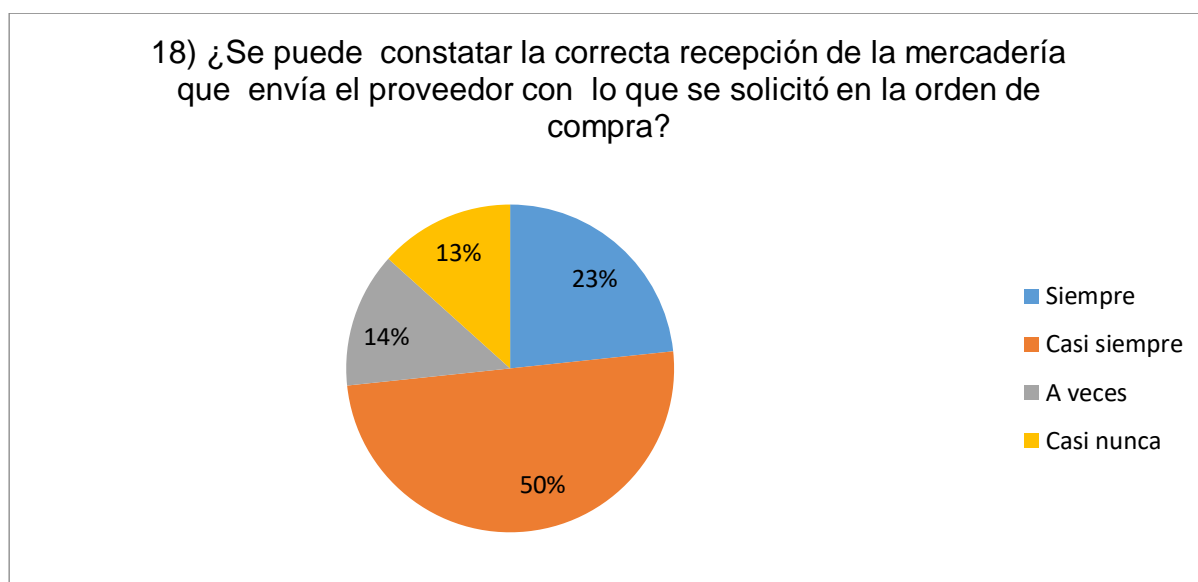


Figura 18: Cuestionario 18

**Interpretación:**

Del total de 30 encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 50%, consideran que casi siempre se constata si la mercadería que envía el proveedor es la misma a la que se solicitó en la orden de compra, mientras que el 23% respondieron siempre, por otro lado, un 14% respondieron a veces y por último un 13% respondieron casi nunca.

**Tabla 21:** La custodia de bienes son la formulación y determinación de directivas, instrucciones y reglamentos de la programación

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	4	13.33	13.33	26.67
	A veces	18	60.00	60.00	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

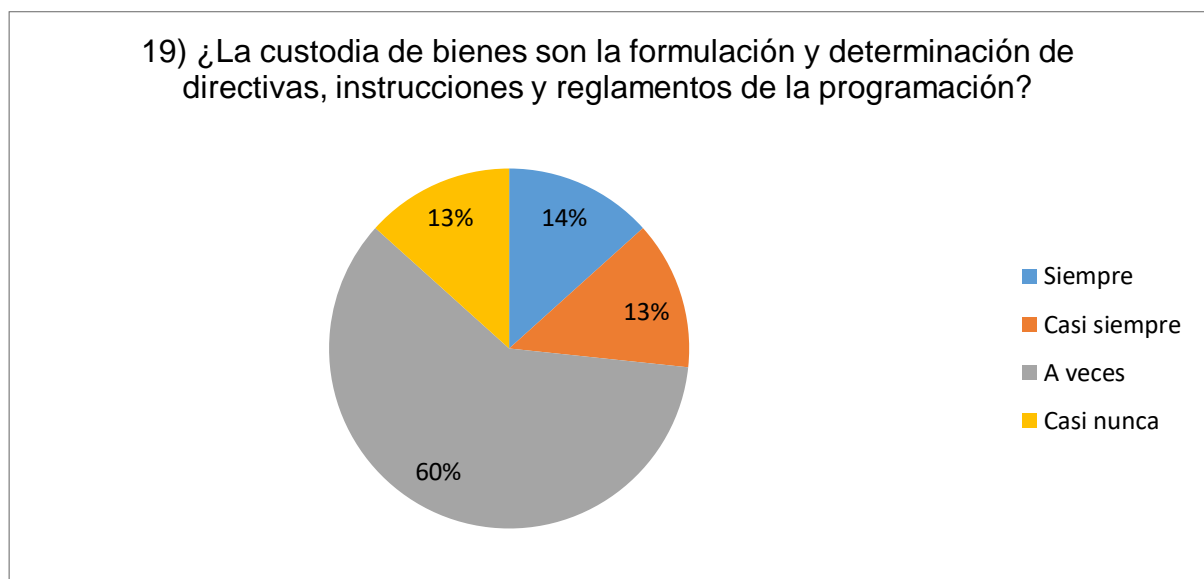


Figura 19: Cuestionario 19

### Interpretación:

Del total de 30 encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 60%, consideran que a veces que la custodia de bienes son la formulación y determinación de directivas, instrucciones y reglamentos de programación, mientras que el 13% respondieron casi siempre, por otro lado, un 13% respondieron casi nunca y por último un 14% respondieron siempre.

**Tabla 22:** La custodia de bienes se conservan de una manera ordenada y sistemática

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	15	50.00	50.00	63.33
	A veces	7	23.33	23.33	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

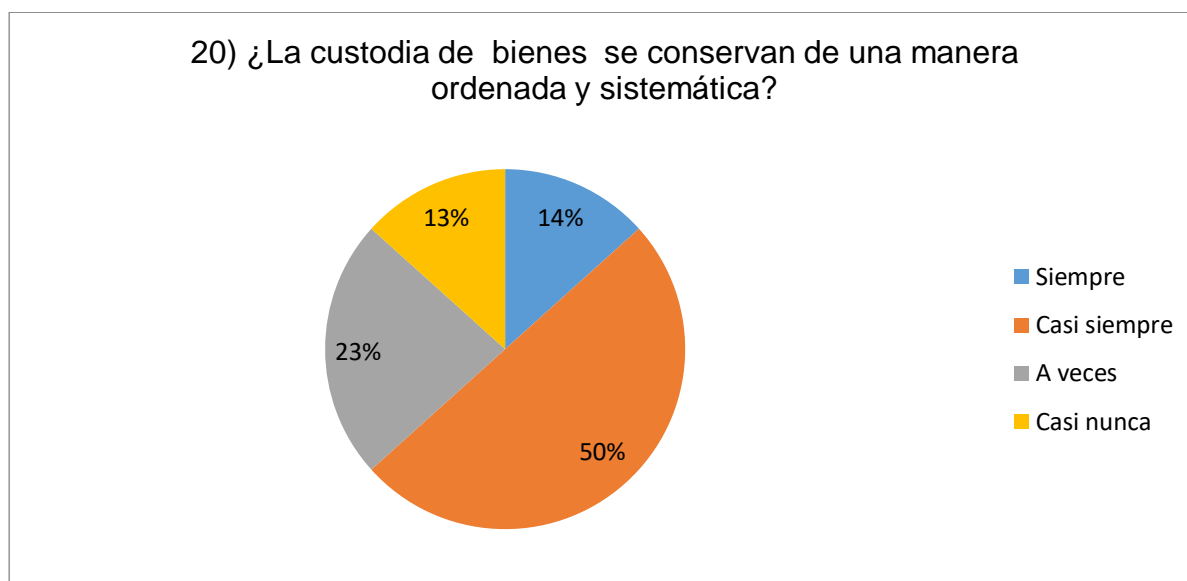


Figura 20: Cuestionario 20

**Interpretación:**

Del total de 30 encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 50%, consideran que casi siempre la custodia de bienes se conserva de una manera ordenada y sistemática, mientras que el 23% respondieron a veces, por otro lado, un 13% respondieron casi nunca y por último un 14% respondieron siempre.



**Tabla 23:** El correcto despacho de los bienes solicitados va de la mano con un control adecuado del manejo de documentación física

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	15	50.00	50.00	63.33
	A veces	7	23.33	23.33	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

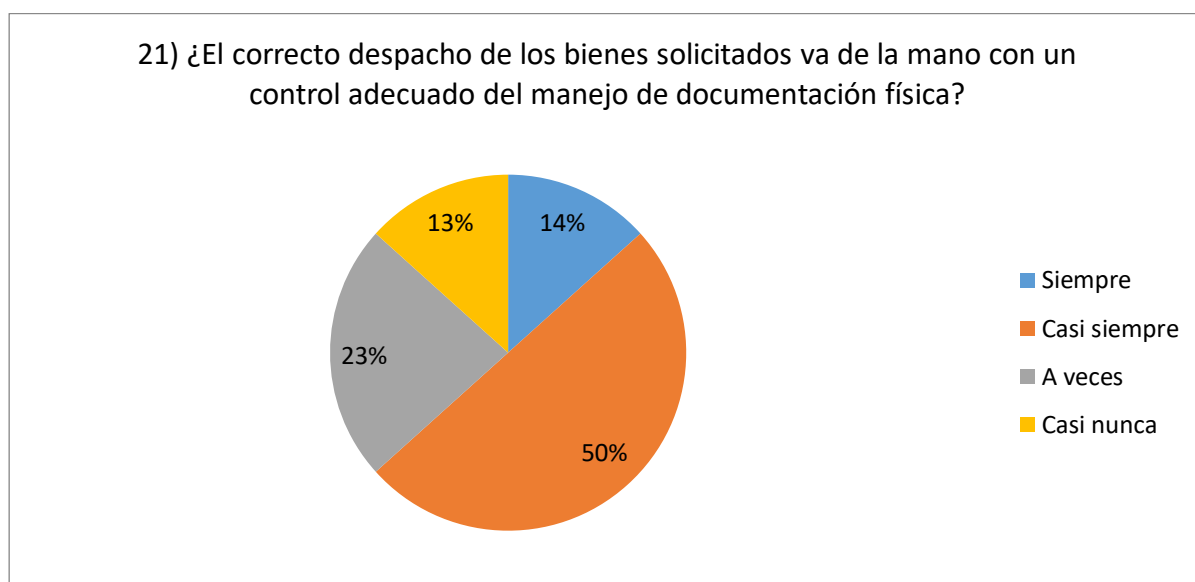


Figura 21: Cuestionario 21

**Interpretación:**

Del total de encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 50%, consideran que casi siempre se realiza el correcto despacho de los bienes solicitados y que a la vez va de la mano con un control adecuado del manejo de documentación física, mientras que el 23% respondieron a veces, por otro lado, un 13% respondieron casi nunca y por último un 14% respondieron siempre.

**Tabla 24:** El tiempo de proceso de remisión y despacho se realiza en el tiempo determinado por el manual de operaciones de la empresa

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	7	23.33	23.33	36.67
	A veces	15	50.00	50.00	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

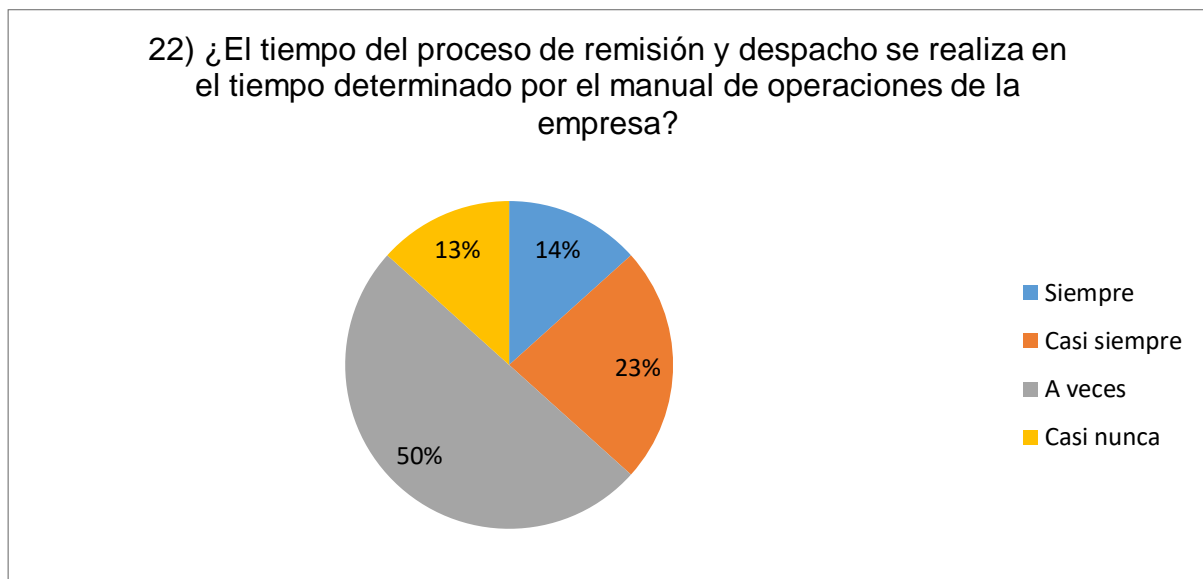


Figura 22: Cuestionario 22

**Interpretación:**

Del total de encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 50%, consideran que a veces se el tiempo de proceso de remisión y despacho se realiza en el tiempo determinado por el manual de operaciones de la empresa, mientras que el 23% respondieron casi siempre, por otro lado, un 13% respondieron casi nunca y por último un 14% respondieron siempre.

**Tabla 25:** Los registros de inventarios se realizan para determinar si las existencias tienen poco movimiento, si son excesivas u obsoletas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	15	50.00	50.00	50.00
	Casi siempre	4	13.33	13.33	63.33
	A veces	7	23.33	23.33	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

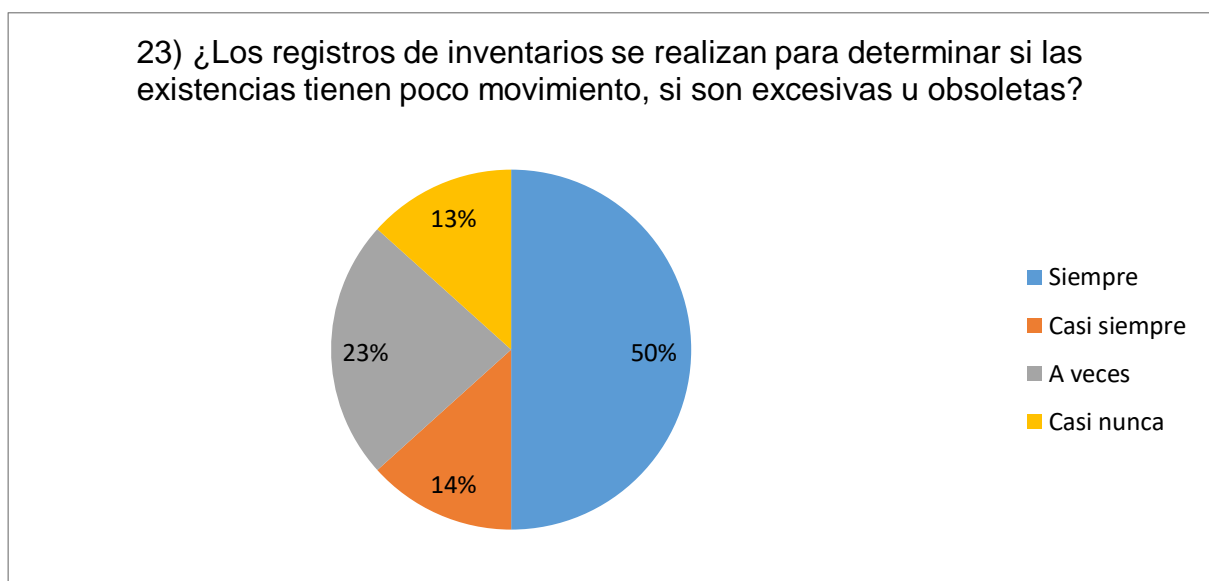


Figura 23: Cuestionario 23

**Interpretación:**

Del total de encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 50%, consideran que siempre se realizan registros de inventarios para determinar si las existencias tienen poco movimiento, sin son excesivas u obsoletas; mientras que el 23% respondieron a veces, por otro lado, un 13% respondieron casi nunca y por último un 14% respondieron casi siempre.

**Tabla 26:** La empresa cuenta con personal responsable para la verificación de existencia teniendo supervisión de la existencia de mercadería en el almacén

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	18	60.00	60.00	73.33
	A veces	4	13.33	13.33	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

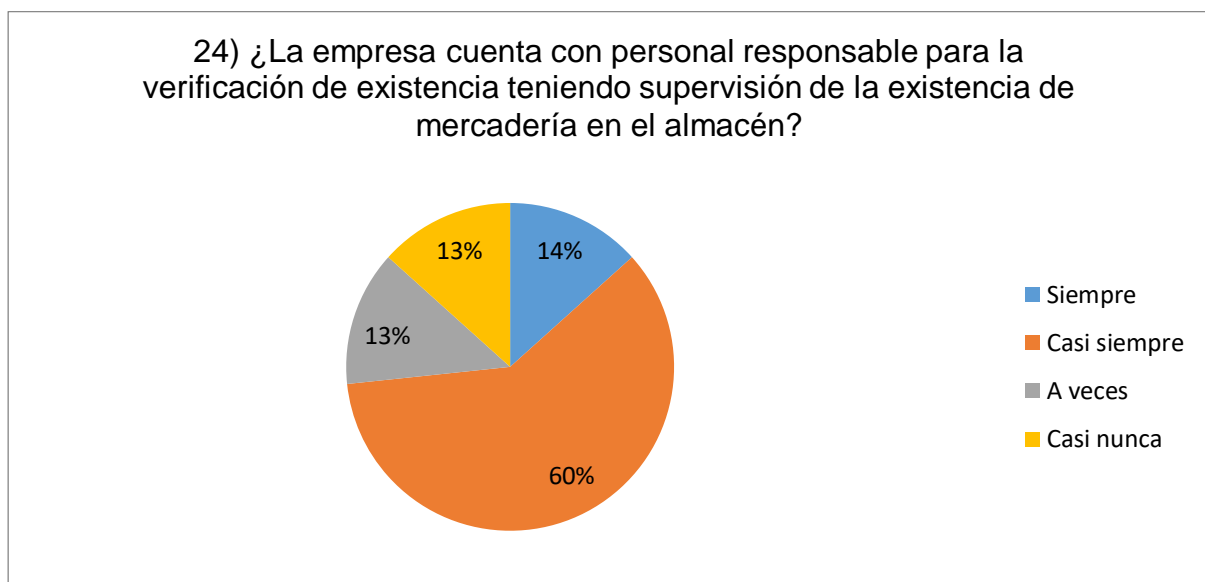


Figura 24: Cuestionario 24

**Interpretación:**

Del total de encuestados; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 60%, consideran que casi siempre la empresa cuenta con personal responsable para la verificación de existencia, mientras que el 13% respondieron casi nunca, por otro lado, un 13% respondieron a veces y por último un 14% respondieron siempre.

**Tabla 27:** La versatilidad en el transporte logístico son de inmediata solución para sus clientes

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

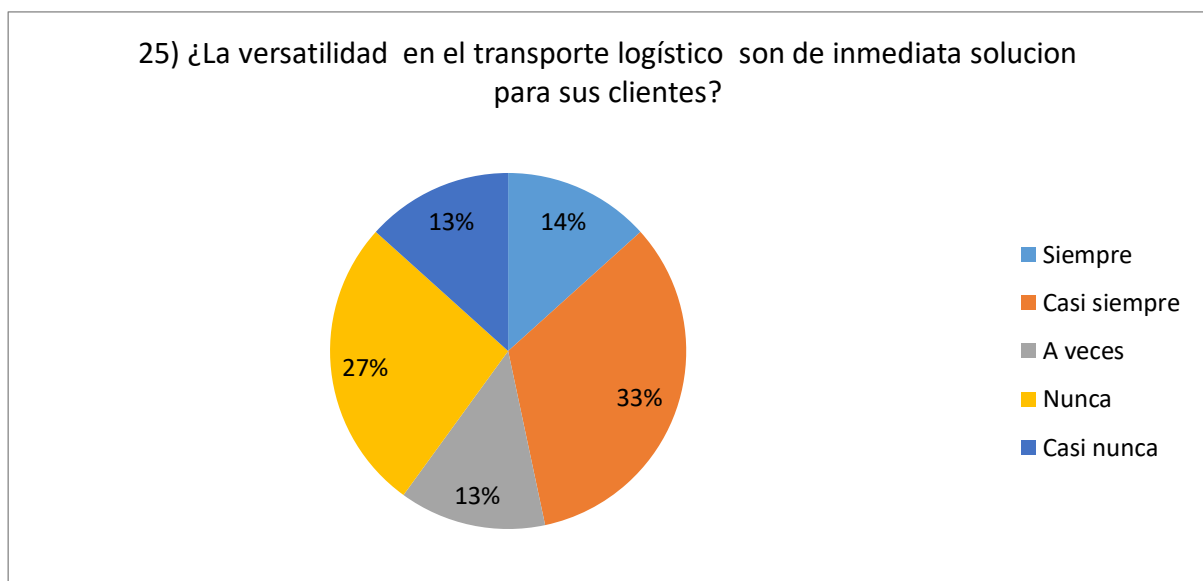


Figura 25: Cuestionario 25

**Interpretación:**

Del total de las 30 personas encuestadas; los resultados obtenidos fueron los siguientes: el 33%, señala que casi siempre la empresa tiene la versatilidad en el transporte logístico y son de inmediata solución para sus clientes, mientras que el 27 % respondió nunca, un 13% respondió casi nunca, un 13% respondió a veces y un 14% señaló siempre.

**Tabla 28:** El transporte logístico tiene la versatilidad en las unidades

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total		30	100	100

Fuente: SPSS vs 25

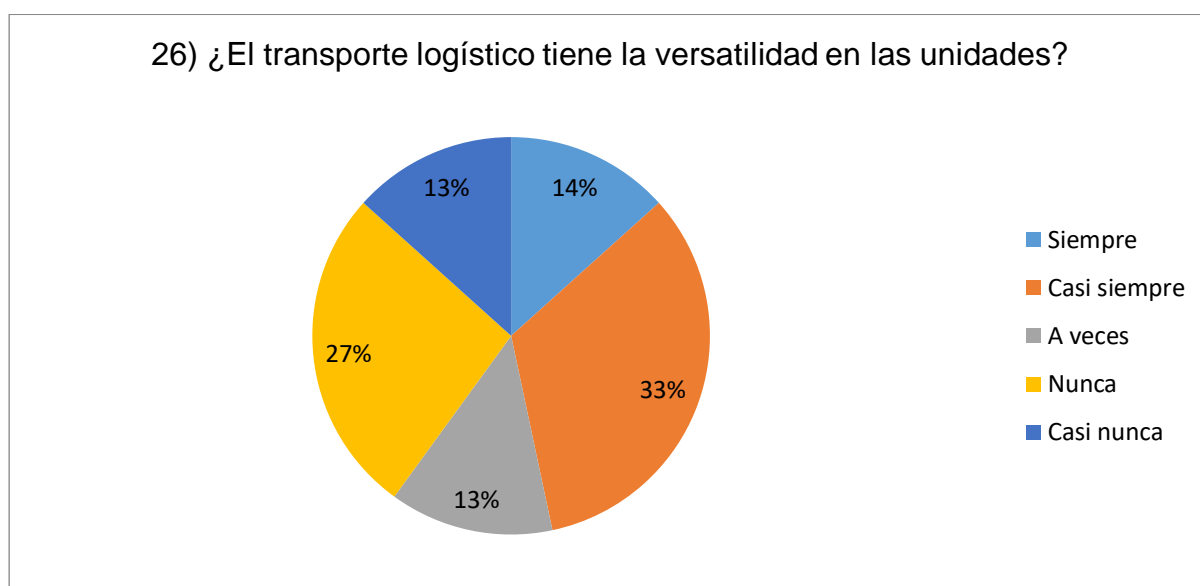


Figura 26: Cuestionario 26

**Interpretación:**

En la tabla 28 y figura 26, se observa que de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, el transporte logístico tiene la versatilidad en las unidades, en donde un 33% manifiesta casi siempre, un 27% casi siempre, 13% señala casi nunca, un 13% indica a veces y un 14% siempre.

**Tabla 29:** Los costos en el transporte son altamente representativos en la cadena de abastecimiento

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

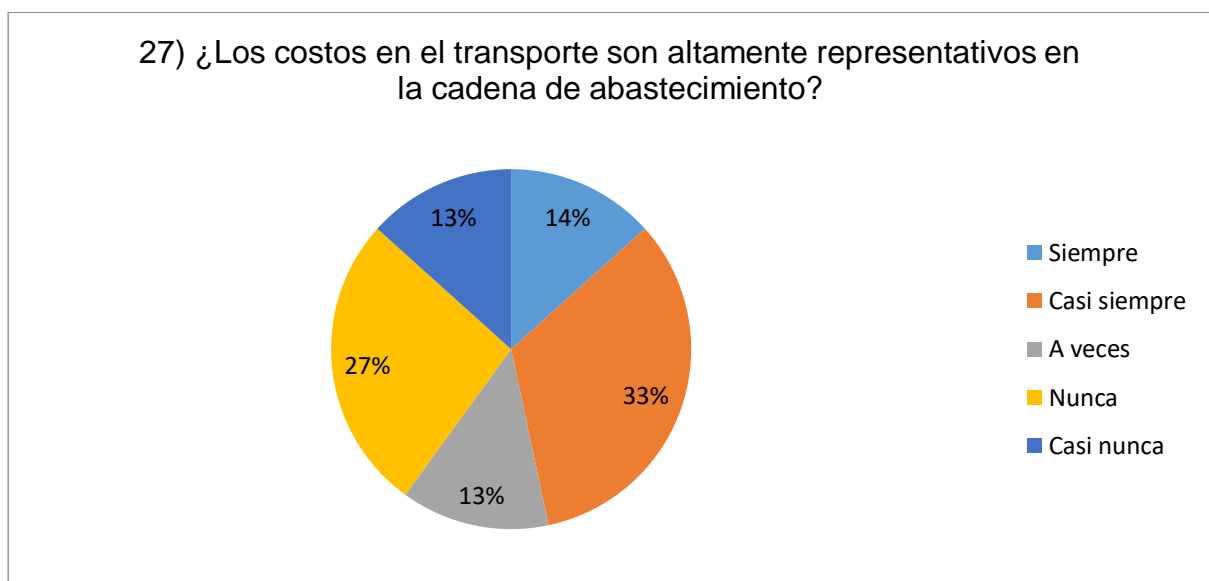


Figura 27: Cuestionario 27

**Interpretación:**

En la tabla 29 y figura 27, se observa que de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, los costos en el transporte son altamente representativos en la cadena de abastecimiento, en donde un 33% manifiesta casi siempre, un 27% nunca, 13% señala casi nunca, un 13% indica a veces y un 14% siempre.

**Tabla 30:** Los costos están involucrados directamente con la relación que se tiene con proveedores, clientes y competidores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

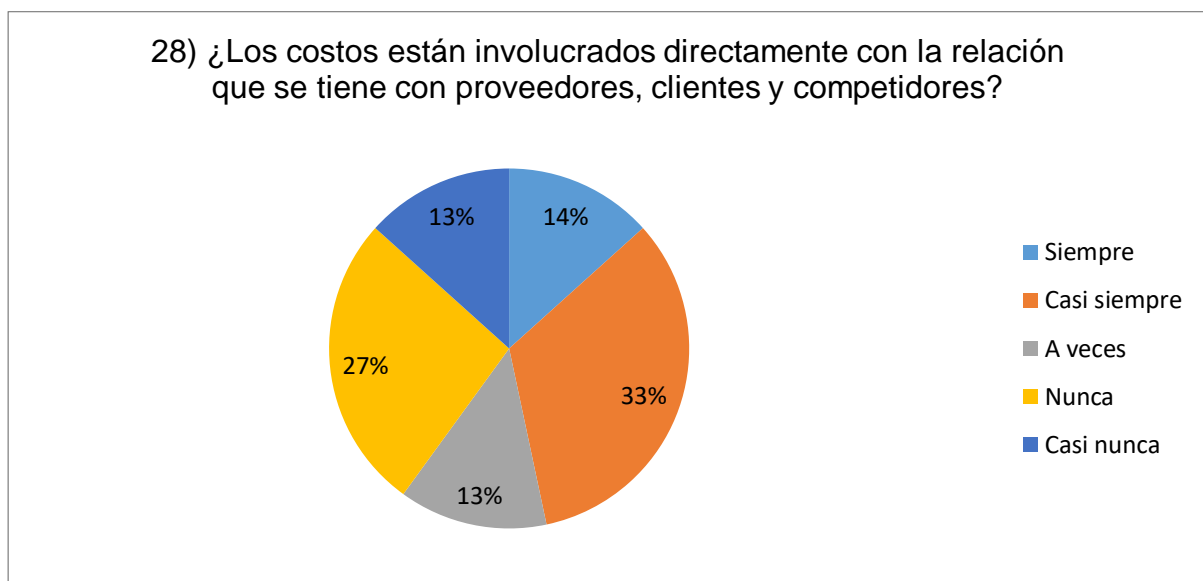


Figura 28; Cuestionario 28

**Interpretación:**

En la tabla 30 y figura 28, se observa que de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, los costos están involucrados directamente con la relación que se tiene con proveedores, clientes y competidores, en donde un 33% manifiesta casi siempre, un 27% nunca, 13% señala casi nunca, un 13% indica a veces y un 14% siempre.



**Tabla 31:** La accesibilidad en el transporte logístico es muy compleja en los precios de servicios

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
Total		30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

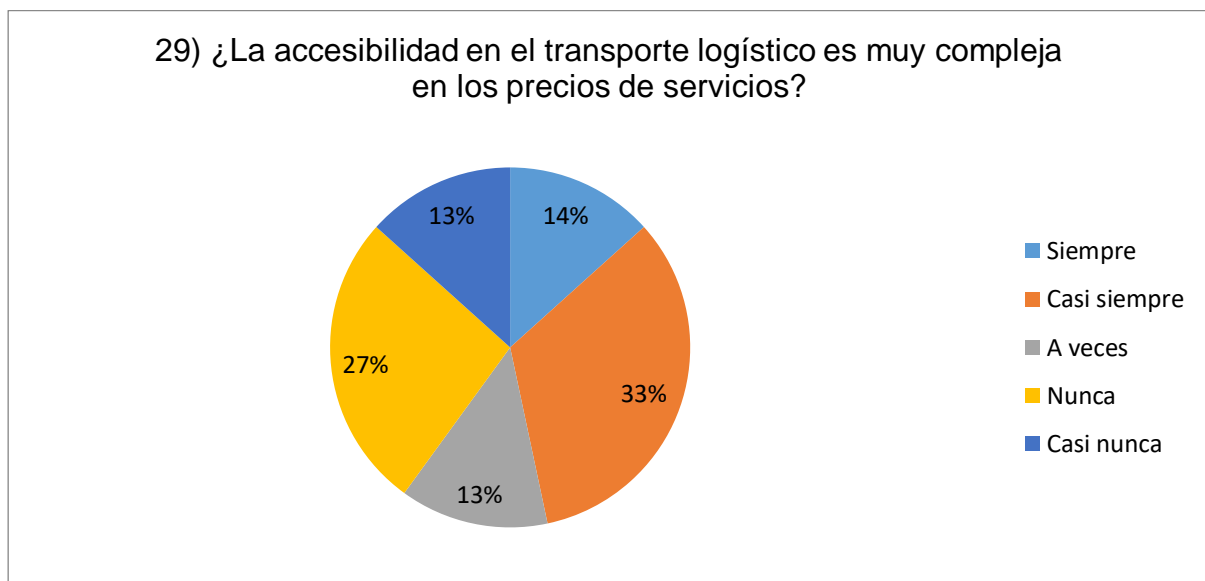


Figura 29: Cuestionario 29

### Interpretación:

En la tabla 31 y figura 29, se observa que de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, la accesibilidad en el transporte logístico es muy compleja en los precios de servicios, en donde un 33% manifiesta casi siempre, un 27% nunca, 13% señala casi nunca, un 13% indica a veces y un 14% siempre.

**Tabla 32:** La logística tiene la accesibilidad de los diferentes bienes para su distribución

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

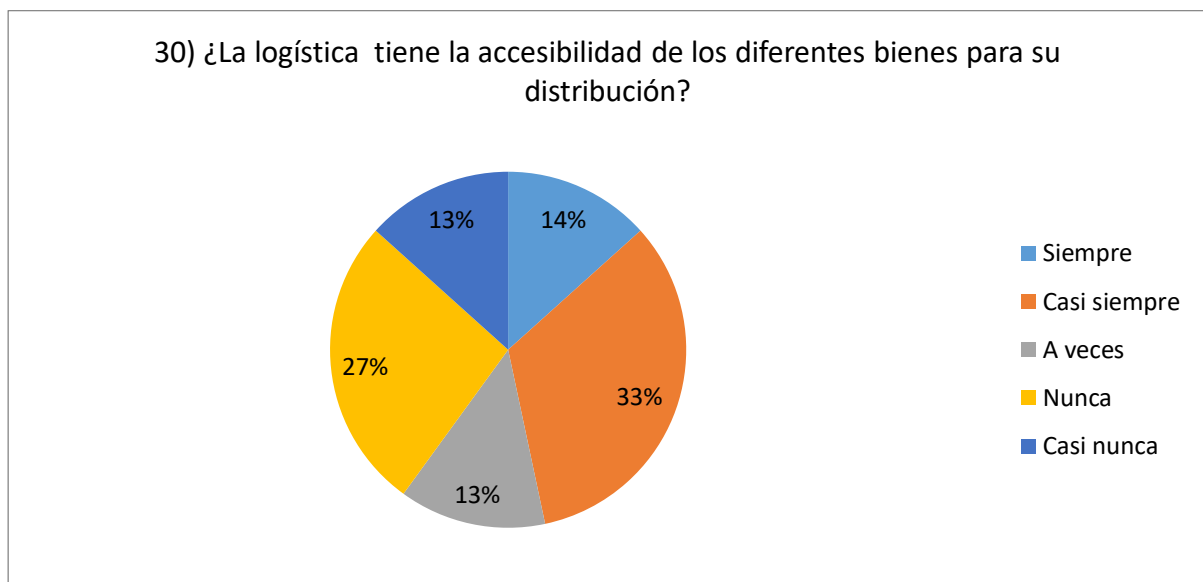


Figura 30: Cuestionario 30

**Interpretación:**

En la tabla 32 y figura 30, se observa que de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, la logística tiene la accesibilidad de los diferentes bienes para su distribución, en donde un 33% manifiesta casi siempre, un 27% nunca, 13% señala casi nunca, un 13% indica a veces y un 14% siempre.

**Tabla 33:** El transporte tiene la accesibilidad durante un proceso crítico en la gestión y administración

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

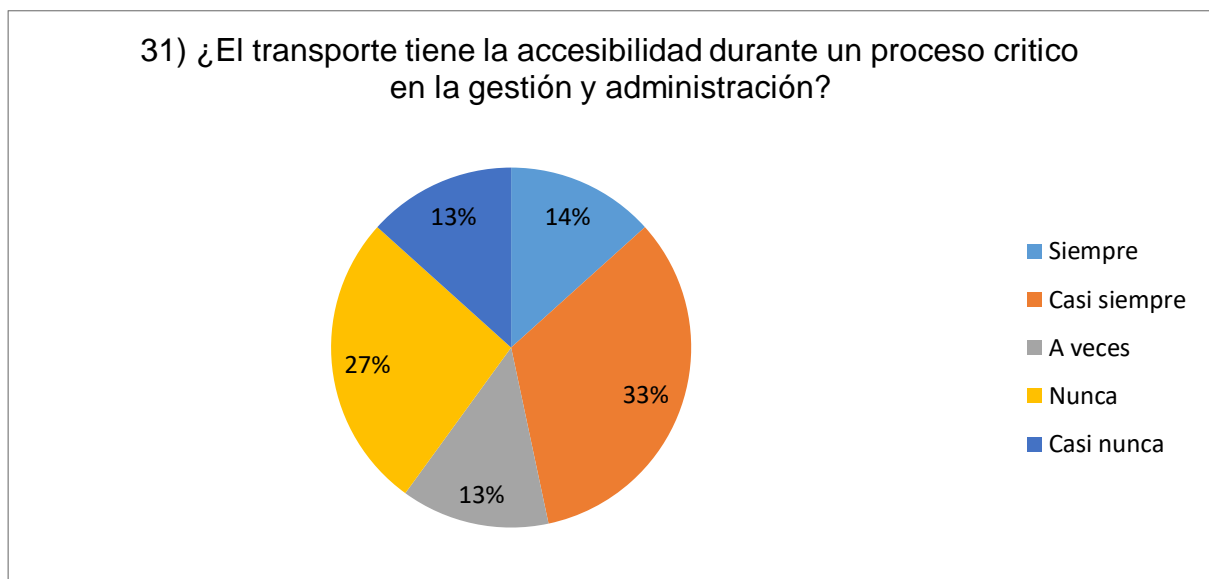


Figura 31: Cuestionario 31

**Interpretación:**

En la tabla 33 y figura 31, se observa que de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, el transporte tiene la accesibilidad durante un proceso crítico en la gestión y administración, en donde un 33% manifiesta casi siempre, un 27% nunca, 13% señala casi nunca, un 13% indica a veces y un 14% siempre.

**Tabla 34:** Los costos son relevantes para el transporte de los bienes hacia el abastecimiento

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válido	Siempre	4	13.33	13.33	13.33
	Casi siempre	10	33.33	33.33	46.67
	A veces	4	13.33	13.33	60.00
	Nunca	8	26.67	26.67	86.67
	Casi nunca	4	13.33	13.33	100.00
	Total	30	100	100	

Fuente: SPSS vs 25

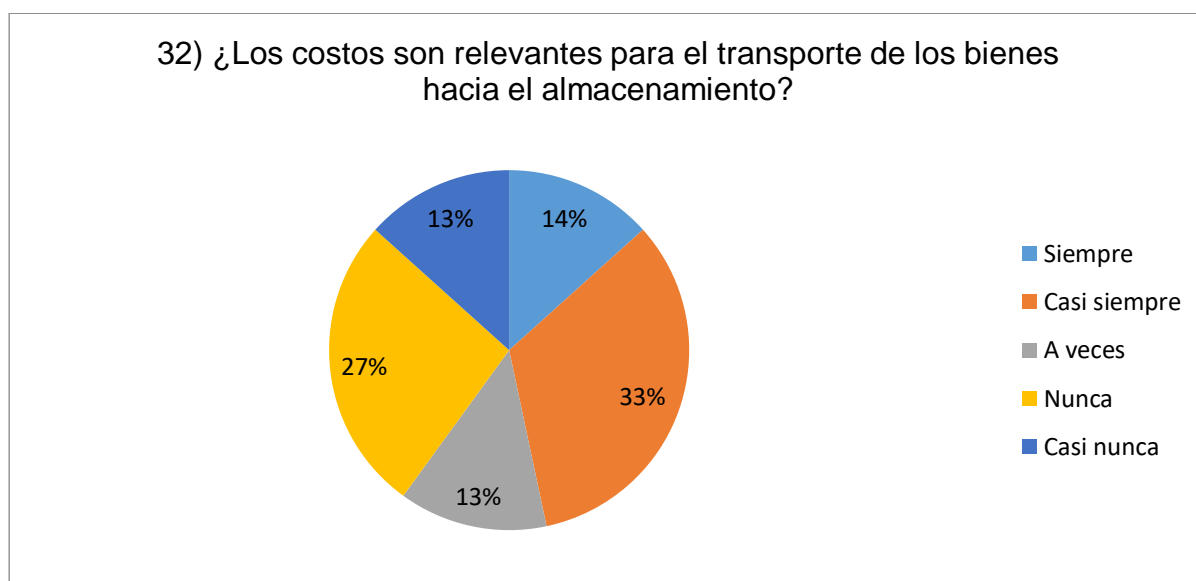


Figura 32: Cuestionario 32

**Interpretación:**

En la tabla 34 y figura 32, se observa que de las 30 personas encuestadas, quienes respondieron a la pregunta, los costos son relevantes para el transporte de los bienes hacia el mantenimiento, en donde un 33% manifiesta casi siempre, un 27% nunca, 13% señala casi nunca, un 13% indica a veces y un 14% siempre.

### 3.4. Validación de Hipótesis

#### 3.4.1. Contrastación hipótesis general

##### Formulación de la hipótesis:

H<sub>0</sub>: No existe relación entre la cartera de proveedores y la logística en la empresa JP Logística SAC, Huachipa 2018.

H<sub>1</sub>: Existe relación entre la cartera de proveedores y la logística en la empresa JP Logística SAC, Huachipa 2018.

##### Regla de decisión

p valor >0.05, se acepta la H<sub>0</sub>.

p valor < 0.05, se rechaza la H<sub>0</sub>. y se acepta la H<sub>1</sub>.

##### Resultado:

**Tabla 35:** Prueba de hipótesis general

			Cartera de proveedores	Logística
Rho de Spearman	Cartera de proveedores	Coeficiente de correlación	1,000	,605
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	Logística	Coeficiente de correlación	,605	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

##### Interpretación.

De acuerdo con la tabla 35 prueba de hipótesis general, se afirma que el p valor es 0,000 el cual es menor a 0.05 ( $p < 0,05$ ) y el coeficiente de correlación obtenido a través de Rho de Spearman es 0,605; por lo tanto, existe un grado de correlación positiva fuerte. Por ende, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. En conclusión, se determina que la cartera de proveedores si tiene relación con la logística en la empresa JP Logística SAC, Huachipa 2018.

### 3.4.1.1. Prueba de hipótesis específica 1

#### Formulación de la hipótesis:

H<sub>0</sub>: No existe relación entre la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa J.P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

H<sub>1</sub>: Existe relación entre la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa J.P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

#### Regla de decisión

p valor >0.05, se acepta la H<sub>0</sub>.

p valor < 0.05, se rechaza la H<sub>0</sub> y se acepta la H<sub>1</sub>.

#### Resultado:

**Tabla 36;** Prueba de hipótesis específica 1

			Cartera de proveedores	Cadena logística
Rho de Spearman	Cartera de proveedores	Coeficiente de correlación	1,000	,505
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	Cadena logística	Coeficiente de correlación	,505	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

#### Interpretación.

De acuerdo con la tabla 36 prueba de hipótesis específica 1, se afirma que el p valor es 0,000 el cual es menor a 0.05 ( $p < 0,05$ ) y el coeficiente de correlación obtenido a través de Rho de Spearman es 0,505; por lo tanto, existe un grado de correlación positiva fuerte. Por ende, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. En conclusión, se determina que la cartera de proveedores si tiene relación con la cadena logística en la empresa JP Logística SAC, Huachipa 2018.

### 3.4.1.2 Prueba de hipótesis específica 2

#### Formulación de la hipótesis:

H<sub>0</sub>: No existe relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en la empresa J.P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

H<sub>1</sub>: Existe relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en la empresa J.P LOGISTICA S.A.C, Huachipa 2018.

#### Regla de decisión

p valor >0.05, se acepta la H<sub>0</sub>.

p valor < 0.05, se rechaza la H<sub>0</sub> y se acepta la H<sub>1</sub>.

#### Resultado:

**Tabla 37:** Prueba de hipótesis específica 2

			Cartera de proveedores	Proceso de transporte
Rho de Spearman	Cartera de proveedores	Coeficiente de correlación	1,000	,735
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	Proceso de transporte	Coeficiente de correlación	,735	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

#### Interpretación.

De acuerdo con la tabla 37 prueba de hipótesis específica 2, se afirma que el p valor es 0,000 el cual es menor a 0.05 ( $p < 0,05$ ) y el coeficiente de correlación obtenido a través de Rho de Spearman es 0,735; por lo tanto, existe un grado de correlación positiva fuerte. Por ende, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna. En conclusión, se determina que la cartera de proveedores si tiene relación con el proceso de transporte en la empresa JP Logística SAC, Huachipa 2018.

#### IV. DISCUSIÓN

En base a los resultados obtenidos en la prueba de hipótesis, se procedió a realizar la discusión, para lo cual se empleó los resultados de los antecedentes en sus respectivos estudios mencionados en la presente investigación, los cuales se hace mención a continuación:

La presente investigación concluye que de acuerdo con la hipótesis específica 1, si existe relación entre la cartera de proveedores y la cadena logística en el periodo analizado 2018, según tabla 36 que muestra un p valor =  $0,000 < 0.05$ , esto último coincide con la investigación desarrollada por Espejo y Soto (2014), titulada "Propuesta de mejora de un sistema integrado de las áreas de producción y logística, para reducir los costos de la curtiembre Pieles Industriales SAC, en la ciudad de Trujillo", en la que se comprobó que la cadena logística (analizada mediante análisis de indicadores y cuadros estadísticos), presento aumento en el índice de cumplimiento con los clientes, así como se redujeron los costos unitarios de almacenamiento y mejoría en los indicadores de gestión de inventario. Además, en el estudio de Castillo (2016), titulada "Propuesta de mejora en el área logística, usando la técnica buffer en la línea blanca Trujillo, para incrementar rentabilidad de la empresa electrotiendas del Perú", en la cual también se constató que una adecuada cadena logística mejora la rentabilidad de la empresa.

De acuerdo a la hipótesis específica 2, se determina que si existe relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte, según tabla 37 que muestra un p valor =  $0.000 < 0.05$ , esto último es semejante a la investigación desarrollada por Escurra (2020), titulada "La logística del transporte como elemento estratégico en el desarrollo de las empresas exportadoras: una revisión sistemática de la literatura científica" en la que se comprobó que el manejo de la logística y transporte (analizada mediante análisis de información y cuadros estadísticos), son importantes para un correcto desarrollo económico. Además en el estudio de Jacobo y Romero (2016), titulada: "Propuesta de mejora en el almacenamiento de bagazo para reducir los costos del área logística de la empresa Trupal S.A" el cual evidencio a través de propuesta de mejora que el proceso transporte cumple un papel importante dentro de la logística, siendo importante para la gestión adecuada de la empresa.



## **V. CONCLUSIONES**

### **5.1. Conclusiones**

#### **5.1.1. Conclusiones específicas**

Una vez aplicado analizado los resultados obtenidos mediante las encuestas, se pudo llegar a las siguientes conclusiones:

Si existe relación entre la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa JP Logística SAC, Huachipa 2018. Dicha relación es del 0.505, ello se debe a que los proveedores son una pieza importante en la cadena logística, en el transporte, los proveedores abastecen con el combustible suficiente para que pueda llegar al punto de destino, así como también de regreso.

Si existe relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en JP Logística SAC, Huachipa 2018. La correlación es de 0.735, dado a que los proveedores brindan el servicio de mantenimiento de las unidades de transporte para que se encuentren en óptimas condiciones para los viajes de largos

#### **5.1.2. Conclusión general**

Finalmente, se puede concluir que la cartera de proveedores y la logística están intrínsecamente relacionadas, y poseen una correlación del 0.605, ya que se puede percibir la falta de control de inventarios, así también como el descuido del correcto manejo de registros de almacén. Se evidencio que no hay demasiada importancia al lograr los objetivos de la organización, otorgando como resultado deficiencia en la cadena logística con relación a la cartera de proveedores.

## VI. RECOMENDACIONES

### 6.1. Conclusiones

En base a los resultados adquiridos recomendamos a los estudiantes de la carrera de contabilidad a realizar investigaciones semejantes ya que son escasas y es muy relevante conocer la relación que existe entre los proveedores y la logística y de esta manera ver que los clientes estén satisfecho con los servicios brindados, ya que sus productos o mercancías son confiables hacia la empresa para la distribución correspondientes. Como se sabe esta es una empresa de servicio de carga pesada en la que hacen rutas a provincia y los conductores siempre tienen que estar capacitados y recibir inducción de trabajo ante cualquier viaje realizado.

Por último, recomendamos a esta empresa de transporte JP Logística que cuente con más capacitaciones de riesgo a los conductores, ya que no cuentan con el área SSOMA en la cual ayuda a la empresa a prevenir riesgos y accidentes, con el fin de estar preparados frente a cualquier emergencia de trabajo.

## VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Álvarez, J., Lavín, J., & Pedraza, N. (2016). Determinando los factores del capital relacional en la interacción de cliente proveedor en MiPyMES. *Entramado*, 12(1), 38-40. Recuperado desde: <https://doi.org/10.18041/entramado.2016v12n1.23134>
- Arango, M., Ruiz, S., Ortiz, L., & Zapata, J. (2016). Modelo conceptual para la administración de los recursos operacionales en las empresas transportadoras de carga terrestre en Colombia. *Universidad, Ciencia y Tecnología*, 20(79), 75-86. Recuperado en 01 de noviembre de 2021, de [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1316-48212016000200003&lng=es&tlng=es](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-48212016000200003&lng=es&tlng=es)
- Apaza, J., Chávez, G., & Herrera, V. (2015). Logística de almacenamiento de materia prima en la industria farmacéutica. *Revista CON-CIENCIA*, 3(1), 101-113. Recuperado en 31 de octubre de 2021, de [http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2310-02652015000100011&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2310-02652015000100011&lng=es&tlng=es).
- Blanco Fernández, J., Luis García Alcaraz, J., Avelar Sosa, L., Araceli Maldonado Macías, A., & Canales Valdivieso, I. (2013). LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL Y SU IMPACTO EN LA EFICIENCIA DE LA CADENA DE SUMINISTRO EN MAQUILADORAS DE CIUDAD JUÁREZ. *Cultura Científica Y Tecnológica*.
- Castillo, S. (2016). *Propuesta de mejora en el área logística, usando la técnica Buffer en la línea blanca Trujillo, para incrementar la rentabilidad de la empresa Electrotiendas del Perú (Tesis de licenciatura)*. Repositorio de la Universidad Privada del Norte. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/11537/10166>
- Castro, P., Yepes, A., & Ojeda, M. (2016). Desarrollo de proveedores. Elementos y procesos de promoción. *Clio América*, 10(19), 65–72. Recuperado de. <http://revistas.unimagdalena.edu.co/index.php/clioamerica/article/view/1682>

- Cedeño, R. y González, L. (2020). La gestión del proceso de transporte de carga para las empresas transportistas. *Ciencias Holguín*, 26 (1), 43-58. [Fecha de Consulta 1 de Noviembre de 2021]. ISSN: Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=181562407004>
- Chiappetta, C., Teixeira, R., & Farias, S. (2016). "Reflexões sobre gestão de operações: estado da arte e algumas contribuições do Brasil," *RAE - Revista de Administração de Empresas*, 56(5).468-472. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/1551/155147928001.pdf>
- Cotler, P. (2015). Crédito de proveedores, tamaño de la empresa e informalidad. *El Trimestre Económico*, LXXXII (3) (327), 559-582. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/comocitar.oa?id=31342334003>
- De la Cruz, L. V., Marrero Fornaris, C. E., & Pérez Pravia, M. C. (2017). Contribución a la logística inversa mediante la implantación de la reutilización por medio de las redes de Petri. *INGENIARE - Revista Chilena De Ingeniería*. Recuperado: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=28&sid=ded50a06-37ea-4c57-8b2c-63b022fa724b%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGI2ZQ%3d%3d#AN=121500389&db=egs>.
- Domínguez, L. P., Iniesta, A. A., García Alcaraz, J. L., & Vergara Villegas, O. O. (2015). Selección de proveedores con análisis dimensional difuso intuicionista. *Cultura Científica Y Tecnológica*, 12(54), 136-145. Recuperado de <http://web.b.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=20&sid=d9c6fe7a-1a60-4c89-9126-3e646307cc05%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=117244413&db=fua>
- Dressler, P. p., Nguyen, T. K., Moody, E. J., Friedman, S. L., & Pickler, L. (2018). Use of Transition Resources by Primary Care Providers for Youth With Intellectual and Developmental Disabilities. *Intellectual&DevelopmentalDisabilities*, 56(1), 56-68. doi:10.1352/1934-9556-56.1.56

Espejo, V., & Soto, P. (2014). *Propuesta de mejora de un sistema integrado de las áreas de producción y logística, para reducir los costos de la curtiembre Pieles Industriales S.A.C. en la ciudad de Trujillo (Tesis de licenciatura)*. Repositorio de la Universidad Privada del Norte. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11537/10160>

Escurra, S. (2020). *La logística del transporte como elemento estratégico en el desarrollo de las empresas exportadoras: una revisión sistemática de la literatura científica (Trabajo de investigación)*. Repositorio de la Universidad Privada del Norte. Recuperado de: <https://hdl.handle.net/11537/25679>

Escari, F. C., & Brito, L. L. (2016). Value Creation And Capture In Buyer-Supplier Relationships: A New Perspective. RAE: Revista De Administração De Empresas, 56(5), 474. doi:10.1590/S0034-759020160503.

Feitó, M., Cespón., R., & Rubio, M. (2016). Modelos de optimización para el diseño sostenible de cadenas de suministros de reciclaje de múltiples productos. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 24(1), 135-148. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/772/77243535013.pdf>

Flores, G., Flores, D., y Romero, A. (2019). Contribución al mejoramiento de la eficiencia en el transporte de mercancías. *Uniandes Episteme*, 6(1), 49-61. Recuperado: [dehttp://45.238.216.13/ojs/index.php/EPISTEME/article/view/1248](http://45.238.216.13/ojs/index.php/EPISTEME/article/view/1248)

Gajardo Osorio, Rubén (2014) *Logística Administración de Almacenes*. Ediciones e Impresiones Andina. Lima, Perú.

García, N., Puente, J., Fernández, I., & Gómez, A. (2014). Cómo mejorar la evaluación de proveedores mediante sistemas de inferencia borrosos. *DYNA - Ingeniería E Industria*, 89(4), 449-456. doi:10.6036/6992. Recuperado de <http://web.b.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=17&sid=d9c6fe7a-1a60-4c89-9126->

3e646307cc05%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC  
1saXZI#AN=97261842&db=fua

Gitman Lawrence J. & Chad J. Zutter(2016) Principios de Administración Financiera.  
Distrito Federal Pearsom Educación.

Gómez, R., Cano, J., & Emiro A. (2016). Selección de proveedores en la minería de oro con lógica difusa. *Revista Venezolana de Gerencia*, 21(75).530-548. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/290/29048812010/html/>

Gómez, R., Rodríguez, Y., Negrín, E. & Ibáñez, D. (2020). Mejoramiento de la administración de riesgos en procesos de transportación. *Ingeniería Industrial, XLI (2)*, e4115. [Fecha de Consulta 1 de Noviembre de 2021]. ISSN: 0258-5960. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=360464740004>

Gonzales, J. (2015). Contratación logística en Colombia: Implementación de un operador logístico integral. *Semest. Econ.* . 2015, vol.18, n.38, pp.215-237. ISSN 0120-6346. Recuperado de: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S012063462015000200009&script=sci\\_abstract&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S012063462015000200009&script=sci_abstract&tlng=es)

Guadalupe. M (2015) Introducción a la metodología de la investigación educativa II. Editorial: Progreso. México.

Hernández-Apam, M. A., Durán-Encalada, J. A., Vega-Lebrún, C. A., & Olivares-Benítez, E. (2014). El rol de los 4 PL's (FourthPartyLogistics) en las actividades logísticas de las empresas ubicadas en la región Centro - Golfo de México / The role of the FourthPartyLogistics in the logistic activities of enterprises located in the Central and Gulf region of Mexico. *Nova Scientia*, (11), 198. Recuperado de <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=38&sid=2334fcb5-e02a-4afd-a53f-12febe5033ee%40sessionmgr103&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGI2ZQ%3d%3d#AN=edssci.S2007.07052014000100012&db=edssci>

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación. (5.ªed.) México: Mc Graw Hill.

Recuperado desde: <https://www.icmujeres.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/Sampieri.Met.Inv.pdf>

Hurtado, B., Robles, J., Preciado, J., & Bañuelos, N. (2018). Logística de transporte y desarrollo local en organizaciones exportadoras de uva de mesa sonoreense. *Estudios Sociales: Revista De Investigación Científica*, vol.28, n.51.

Recuperado de: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-45572018000100013&script=sci\\_abstract](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-45572018000100013&script=sci_abstract)

Jacobo, E., & Romero, O. (2016). *Propuesta de mejora en el almacenamiento de bagazo para reducir los costos del área logística de la empresa Trupal S.A. (Tesis de licenciatura)*. Repositorio de la Universidad Privada del Norte. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/11537/10155>

Leonardo, E.(2016).*difusión de tecnologías incorporadas en la economía mexicana mediante proveedores especializados*.Mexico.

López Rodríguez, C. E., Acosta Molina, A., Páez León, A., Sarmiento Páez, L. M., & Tafur Serrano, A. (2018). Enfoques estratégicos del brandequity en las empresas que internacionalizan servicios de operación logística en Bogotá. *Universidad & Empresa*, 20(35), 117-142. doi:10.12804/revistas.urosario.edu.co/empresa/a.5570. Recuperado de <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=29&sid=2334fcb5-e02a-4afd-a53f-12febe5033ee%40sessionmgr103&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=130150646&db=fua>

León, J. (2020). Actividades de apoyo de la gestión logística en las empresas comercializadoras de bebidas. *Revista de Investigación en Ciencias de la Administración ENFOQUES*, 4 (16), 239-247. [Fecha de Consulta 31 de Octubre de 2021]. ISSN: Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=621965988004>

López, R. (2014). *Logística de Aprovisionamiento*. España. Paraninfo: ediciones Nobel. Recuperado de: <https://books.google.com.mx/books?id=KhlfAwAAQBAJ&printsec=copyright#v=onepage&q&f=false>

Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa E., & Villagomez, A. (2014). Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis (4th ed.). Bogotá, Colombia: Ediciones de la U. [https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/4278/1/DO\\_UC\\_EG\\_MAI\\_UC0584\\_2018.pdf](https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/4278/1/DO_UC_EG_MAI_UC0584_2018.pdf)

Ocampo, P.C., Rodríguez, L. (2016) *Estrategias de mejoramiento de la logística de cadena de frío, para productos farmacéuticos*. Contexto 5, 105-114.

Olivos, P. C., Carrasco, F. O., Flores, J. M., Moreno, Y. M., & Nava, G. L. (2015). Modelo de gestión logística para pequeñas y medianas empresas en México. *Contaduría Y Administración*, 60181-203. doi:10.1016/S0186-1042(15)72151-0. Recuperado de <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=32&sid=2334fcb5-e02a-4afd-a53f-12febe5033ee%40sessionmgr103&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=S0186104215721510&db>

Osorio, J., Arango, D., & Ruales, C. (2011). Selección de proveedores usando el despliegue de la función de calidad difusa. *Revista EIA*, (15), 73-83. Recuperado de: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=s179412372011000100007&script=sci\\_abstract&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=s179412372011000100007&script=sci_abstract&tlng=es)

Osorio, J., Manotas, D., & Rivera, L. (2017). Priorización de Riesgos Operacionales para un Proveedor de Tercera Parte Logística - 3PL. *Información Tecnológica*, 28(4), 135-144. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6190552>

Orjuela, J., Suárez, N., & Chinchilla, Y. (2016). Costos logísticos y metodologías para el costeo en cadenas de suministro: una revisión de la literatura. *Cuadernos de*



*Contabilidad*, 17(44), 377-420. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cc17-44.clmc>

Pavón, D., Villa, L., Rueda, M., & Lomas, E. (2019). Control interno de inventario como recurso competitivo en una PyME de Guayaquil. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24 (87), 860-873. [Fecha de Consulta 31 de Octubre de 2021]. ISSN: 1315-9984. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29060499014>

Pérez Mendoza, C. M., de la Caridad Villanzón Sánchez, D., & Álvarez, L. Q. (2016). Diseño de procesos del Sistema Logístico de la Universidad de Pinar del Río. Recuperado: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=2&sid=ded50a06-37ea-4c57-8b2c-63b022fa724b%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGI2ZQ%3d%3d#AN=126764862&db=fua>.

Polo-Navarro, L., Ciprés-Bagüeste, D., & García-Milla, M. (2014). Análisis del impacto de un sistema inteligente de transporte sobre una red de distribución. *DYNA - Ingeniería E Industria*, 89(2), 183-191. doi:10.6036/5858. Recuperado de <http://web.b.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=21&sid=d9c6fe7a-1a60-4c89-9126-3e646307cc05%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=95316293&db=fua>

Pineda Pérez, C. A., & López Bello, C. A. (2013). Una revisión al estado del arte de la integración de toma de decisiones en la red logística. Recuperado: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=30&sid=ded50a06-37ea-4c57-8b2c-63b022fa724b%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGI2ZQ%3d%3d#AN=edsgcl.540798520&db=edsgii>.

Ramírez-Flórez, G., Tabares-Urrea, N., & Osorio-Gómez, C. (2017). Fuzzy AHP for 3PL supplier's performance evaluation considering risk. *Revista Facultad De Ingeniería - UPTC*, 26(45), 165-172. doi:10.19053/01211129.v26.n45.2017.642

Ricardo H. Rodríguez (2018) *Administración de la cadena de suministro* Editorial Cengage. Salesforce.com (2017) *Control de Ventas*.

<https://www.salesforce.com/mx/products/sales-cloud/todo-sobreventas/control-de-ventas>

- Urquiola García, I. i., Agüero Zardón, L. I., & Garza Ríos, R. r. (2017). Propuesta de modelo de abastecimiento para el sector cuentapropista en Cuba. (Spanish). *Dilemas Contemporáneos: Educación, Política Y Valores*, 4(3), 1-26. Recuperado: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=23&sid=ded50a06-37ea-4c57-8b2c-63b022fa724b%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=125361148&db=eue>.
- SwinerdMonteiro, I., CabusKlotzle, M., & Figueiredo Pinto, A. C. (2018). O IMPACTO DA CONCENTRAÇÃO BANCÁRIA NA ALAVANCAGEM DAS EMPRESAS NA AMÉRICA LATINA. (Portuguese). *Revista De Finanças Aplicadas*, 9(1), 1.
- Torres Fuchslocher, C., & de la Fuente Mella, H. (2017). FACTORES DE ÉXITO EN PROVEEDORES DE BIENES MANUFACTURADOS DE LA SALMONICULTURA CHILENA. *INGENIARE - Revista Chilena De Ingeniería*, 17(1), 58-67. Recuperado de <http://web.b.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=13&sid=d9c6fe7a-1a60-4c89-9126-3e646307cc05%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=43935627&db=fua>
- Vargas Moreno, Ó. A. (2014). Gestión de compras eficientes y sostenibles: modelo para la gestión de la cadena de suministro y para romper paradigmas. *Revista Punto De Vista*. Recuperado: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=21&sid=ded50a06-37ea-4c57-8b2c-63b022fa724b%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=edsgcl.424990642&db=edsgii>.
- Vélez, T. (2014). *Logística Empresarial*. Bogotá. Ediciones de la U. Bogotá, Colombia. Recuperado de: [https://books.google.com.pe/books?id=WzOjDwAAQBAJ&pg=PA4&lpg=PA4&dq=Vel ez,T.\(2014\).LogisticaEmpresarial.Bogota.Ediciones+de+la+U.&source=bl&ots=Xnpui9Wb00&sig=ACfU3U3V7b\\_6\\_HFHaG-53EzUwsar60EATA&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwi2287kkrX0AhUDRTABHYRQBaw](https://books.google.com.pe/books?id=WzOjDwAAQBAJ&pg=PA4&lpg=PA4&dq=Vel ez,T.(2014).LogisticaEmpresarial.Bogota.Ediciones+de+la+U.&source=bl&ots=Xnpui9Wb00&sig=ACfU3U3V7b_6_HFHaG-53EzUwsar60EATA&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwi2287kkrX0AhUDRTABHYRQBaw)

[Q6AF6BAgMEAM#v=onepage&q=Velez%2CT.\(2014\).LogisticaEmpresarial.Bogota.E diciones%20de%20la%20U.&f=false](#)

Vieira, M., Maia, V., Klotzle, M., y Figueiredo, A. (2017). Modelo de riesgo de cinco factores: fijación de precios de carteras sectoriales en el mercado de valores brasileño. *Revista da Ciência Contabilidade*, 16(48). Recuperado de: <https://revista.crcsc.org.br/index.php/CRCSC/article/view/2376>

WESTLUND, R. (2015). LIDERAZGO EN LOGÍSTICA: La integración de cadenas de abastecimiento a nivel mundial. *LatinTrade (Spanish)*, 19(1), 65-67. Recuperado de <http://web.b.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=4&sid=d9c6fe7a-1a60-4c89-9126-3e646307cc05%40sessionmgr120&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=57719185&db=a9h>

## ANEXOS

## ANEXOS

### Anexo 01: Matriz de Variable

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
<b>PROVEEDOR</b>	Proveedor se define según La Real Academia Española "Dicho de una persona o de una empresa: Que provee o abastece de todo lo necesario para un fin a grandes grupos, asociaciones, comunidades, etc.	Es quien tiene la responsabilidad por pacto de contrato entre empresas, evitar el déficit del inventario de mercadería de una empresa, así como brindar los servicios necesarios para el fin de su cliente.	Proveer	Buena relación con proveedores. Negociación con los proveedores. Creación de valor del proveedor. Evaluación de proveedores		Siempre= S Casi siempre=CS A veces =AV Casi Nunca = CN Nunca = N
			Necesidad	Financiera Servicios varios Suministros principales		Siempre= S Casi siempre=CS A veces =AV Casi Nunca = CN Nunca = N

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA DE MEDICIÓN
LOGÍSTICA	<p>Vélez (2014) P.18. La logística son los procesos de transformación, las decisiones de compras y las técnicas de ventas, hasta quienes solo le adjudican a la logística los procesos de almacenamiento y de transporte desde y hacia la empresa.</p> <p>Son actividades que se dirigen para conformar la logística de los negocios (procesos de cadena suministros) varían de una empresa a otra dependiendo la estructura organizacional de cada una.</p>	<p>El proceso eficiente y efectivo de planear, implantar y controlar el flujo y almacenamiento de bienes servicios e información desde un punto de origen, hasta su punto de consumo con el propósito de conformarse a las necesidades del cliente</p>	Proceso de Almacenamiento	<p>Recepción de bienes para almacenar</p> <p>Custodia de bienes</p> <p>Remisión y despacho de los bienes solicitados.</p>		<p>Siempre= S</p> <p>Casi siempre=CS</p> <p>A veces =AV</p> <p>Casi Nunca = CN</p> <p>Nunca = N</p>
			Proceso de Transporte	<p>Versatilidad</p> <p>Costo</p> <p>Accesibilidad</p>		<p>Siempre= S</p> <p>Casi siempre=CS</p> <p>A veces =AV</p> <p>Casi Nunca = CN</p> <p>Nunca = N</p>

## Anexo 02. Matriz de consistencia

Problema	Objetivo	Marco Teórico	Hipótesis	Variables e Indicadores	Metodología
<p><b>Problema general</b> ¿En qué medida la cartera de proveedores se relaciona con la logística en la empresa de servicio JP Logística SAC Huachipa, 2018?</p> <p><b>Problemas Específicos.</b> a. ¿Qué relación existe entre la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa de servicio JP Logística SAC, Huachipa 2018?</p> <p>b. ¿Qué relación existe entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en la empresa JP Logística SAC, Huachipa 2018?</p>	<p><b>Objetivo general</b> Determinar en qué medida la cartera de proveedores se relaciona con la logística en la empresa JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018.</p> <p><b>Objetivos específicos</b> a. Determinar en qué medida se relaciona la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa JP Logística S.A.C, Huachipa 2018.</p> <p>b. Determinar la relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en la empresa JP logística SAC, Huachipa 2018.</p>	<p><b>Proveedor</b> Según La Real Academia Española “Dicho de una persona o de una empresa: Que provee o abastece de todo lo necesario para un fin a grandes grupos, asociaciones, comunidades, etc.</p> <p><b>Logística</b> Según Vélez (2014) nos dice que “la logística es un conjunto de procesos de apoyo para que la organización logre los objetivos que constituyen su razón de ser “.</p>	<p><b>Hipótesis General</b> Existe relación entre la cartera de proveedores y la logística en la empresa J.P Logística SAC, Huachipa 2018.</p> <p><b>Hipótesis Específica</b> a. Existe relación entre la cartera de proveedores y la cadena logística en la empresa JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018.</p> <p>b. Existe relación entre la cartera de proveedores y el proceso de transporte en la empresa JP LOGISTICA SAC, Huachipa 2018.</p>	<p><b>Independiente</b> Proveedor</p> <p><b>Indicadores</b> Buena relación con proveedores. Negociación con los proveedores. Creación de valor del proveedor. Evaluación de proveedores. Financiera. Servicios varios. Suministros principales</p> <p><b>dependiente</b> Logística</p> <p><b>Indicadores</b> Recepción de bienes para almacenar. Custodia de bienes. Remisión y despacho de los bienes solicitados. Versatilidad. Costo. Accesibilidad.</p>	<p><b>Diseño de la Investigación</b> Experimental</p> <p><b>Tipo de Investigación</b> Descriptivo y explicativo</p> <p><b>Campo de aplicación</b> Este estudio aplicativo se realizará en la empresa de servicio de carga pesada en la zona de Huachipa.</p> <p><b>Muestreo</b> Se han tomado a 30 personas, para el muestreo</p> <p><b>Técnicas</b> Encuesta Entrevista</p>

### Anexo 03: cronograma de elaboración de la tesina

	<u>SE</u> <u>M</u> <u>1</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>2</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>3</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>4</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>5</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>6</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>7</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>8</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>9</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>10</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>11</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>12</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>13</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>14</u>	<u>SE</u> <u>M</u> <u>15</u>
2.- Búsqueda de artículos de primera fuente sobre el tema															
3.- Presentación de esquema del artículo del tema															
4.- Presentación del artículo para revisión															
5.- Presentación del artículo con observaciones levantadas															
6.-Planteamiento de variables e indicadores															
7.- Realización de la matriz de variables y matriz de consistencia															
8.- Presentación de matriz de variables con observaciones levantadas															
9.- Presentación del esquema del trabajo de investigación (tesina)															
10.- Presentación del avance del trabajo de investigación (tesina)															
11.- Planteamiento de la matriz instrumental															
12.-Planteamiento del instrumento															
13.-Ejecución del instrumento y análisis de los resultados															
14.-Presentación de la tesina para revisión															
15.- Sustentación de la tesina															



## Anexo 04: Instrumento

### TEST DE RELACIÓN PROVEEDORES Y LOGÍSTICA

Edad: \_\_\_\_\_ Sexo: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_ :

**INSTRUCCIONES:** A continuación encontrarás afirmaciones sobre maneras de pensar, sentir y actuar. Lee cada una con mucha atención; luego, marca la respuesta que mejor te describe con una **X** según corresponda. Recuerda, no hay respuestas buenas, ni malas. Contesta todas las preguntas con la verdad.

#### OPCIONES DE RESPUESTA:

- S** = Siempre  
**CS** = Casi Siempre  
**AV** = Algunas Veces  
**CN** = Casi Nunca  
**N** = Nunca

Nº	PREGUNTAS	S	CS	AV	CN	N
1.	Tiene buena relación con los proveedores	S	CS	AV	CN	N
2.	Tiene comunicación constante con los proveedores	S	CS	AV	CN	N
3.	Accede a promociones y descuentos con las adquisiciones	S	CS	AV	CN	N
4.	Existen contratos formales y duración con los proveedores	S	CS	AV	CN	N
5.	Se mide la calidad del servicio o bien.	S	CS	AV	CN	N
6.	Se renuevan los contratos	S	CS	AV	CN	N
7.	Existe distintas evaluaciones de proveedor	S	CS	AV	CN	N
8.	Los nuevo proveedores siempre están en evaluación constante	S	CS	AV	CN	N
9.	Se accede a financiamientos.	S	CS	AV	CN	N
10.	Se usan distintas herramientas financieras.	S	CS	AV	CN	N
11.	Se capacita al personal de mantenimiento.	S	CS	AV	CN	N
12.	Son costoso los servicios de mantenimiento.	S	CS	AV	CN	N
13.	Es constante la necesidad de los suministro como combustible.	S	CS	AV	CN	N
14.	Los suministros suelen variar.	S	CS	AV	CN	N
15.	. Se cuenta con un almacén de repuestos.	S	CS	AV	CN	N
16.	Es oportuna la entrega de repuestos.	S	CS	AV	CN	N

17	La empresa, realiza la correcta recepción de los bienes con criterios de eficiencia y eficacia.	S	CS	AV	CN	N
18.	Se puede constatar la correcta recepción de la mercadería que envía el proveedor con lo que se solicitó en la orden de compra	S	CS	AV	CN	N
19.	La custodia de bienes son la formulación y determinación de directivas, instrucciones y reglamentos de la programación.	S	CS	AV	CN	N
20.	La custodia de bienes se conservan de una manera ordenada y sistemática	S	CS	AV	CN	N
21.	El correcto despacho de los bienes solicitados va de la mano con un control adecuado del manejo de documentación física	S	CS	AV	CN	N
22.	EL tiempo del proceso de remisión y despacho se realiza en el tiempo determinado por el manual de operaciones de la empresa	S	CS	AV	CN	N
23.	Los registros de inventarios se realizan para determinar si las existencias tienen poco movimiento, si son excesivas u obsoletas.	S	CS	AV	CN	N
24.	La empresa cuenta con personal responsable para la verificación de existencia teniendo supervisión de la existencia de mercadería en el almacén	S	CS	AV	CN	N
25.	La versatilidad en el transporte logístico es de inmediata solución para sus clientes.	S	CS	AV	CN	N
26.	El transporte logístico tiene la versatilidad en las unidades	S	CS	AV	CN	N
27.	Los costos en el transporte son altamente representativos en la cadena de abastecimiento.	S	CS	AV	CN	N
28.	Los costos están involucrados directamente con la relación que se tiene con proveedores, clientes y competidores.	S	CS	AV	CN	N
29.	La accesibilidad en el transporte logístico es muy compleja en los precios de servicios.	S	CS	AV	CN	N
30.	La logística se tiene la accesibilidad de los diferentes bienes para la distribución.	S	CS	AV	CN	N
31.	El transporte tiene la accesibilidad durante un proceso crítico en la gestión y administración	S	CS	AV	CN	N
32.	Los costos son relevantes para el transporte de los bienes hacia el almacenamiento.	S	CS	AV	CN	N

## Aspectos administrativos

### Recursos y presupuesto

ACTIVIDADES	COSTO
Útiles de escritorio	S/.5.00
Hojas bond	S/.5.00
Libros	S/.30.00
Fotocopias	S/.10.00
Gastos de internet	S/.30.00
Movilidad	S/.20.00
Impresiones borrador	S/.10.00
Consumo	S/.20.00
Anillado del trabajo	S/.10.00
Total	S/.140.00

### Financiamiento

La investigación fue financiada el 100% por recursos propios



Cartera de clase

Mis calificaciones

Discusión

Calendario

AHORA VIENDO: INICIO > PI: SECCIÓN 1

¡Bienvenido a la nueva página de inicio de tu clase! Desde la página principal de la clase puede ver todas sus tareas para su clase, ver información adicional de la tarea, enviar su trabajo y acceder a los comentarios de sus trabajos.

Desplácese sobre cualquier elemento en la página principal de la clase para obtener más información.

### Página de la clase

Esta es la página de inicio de tu clase. Para enviar a una tarea, haga clic en el botón "Enviar" a la derecha del nombre de la tarea. Si el botón Enviar está atenuado, no se pueden realizar envíos a la tarea. Si se permiten nuevas presentaciones, el botón de enviar mostrará "Volver a enviar" después de realizar su primera presentación a la tarea. Para ver el documento que ha enviado, haga clic en el botón "Ver". Una vez que la fecha de publicación de la tarea haya pasado, también podrá ver los comentarios que quedan en su documento haciendo clic en el botón "Ver".

#### Bandeja de entrada de asignación: PI

	Información	fechas	Semejanza	
PI		comienzo 27-jun-2018 9:22 p.m. Debido 07-jul-2018 11:59 p.m. Enviar 07-jul-2018 11:59 p.m.	23%	<a href="#">Enviar</a> <a href="#">vista</a>



Observaciones: \_\_\_\_\_

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

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: Saenz Armas Esther Rosa    DNI: 08130227

Especialidad del validador: Auditoria, finanzas, sistema publico

27 de Ab. del 2018

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

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

\_\_\_\_\_  
Firma del Experto Informante.  
Especialidad



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Observaciones: \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable     No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg. MURARIZ SILVA ENRIQUETA    DNI: 07311633

Especialidad del validador: FINANZAS - TRIBUTACIÓN - INVESTIGACIÓN  
30 de 06 del 2018

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

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

Firma del Experto Informante.  
Especialidad

Observaciones: \_\_\_\_\_

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

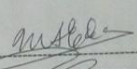
Apellidos y nombres del juez validador Dr / Mg: ESPINOZA CUEZ, Manuel Alberto    DNI: 0722278

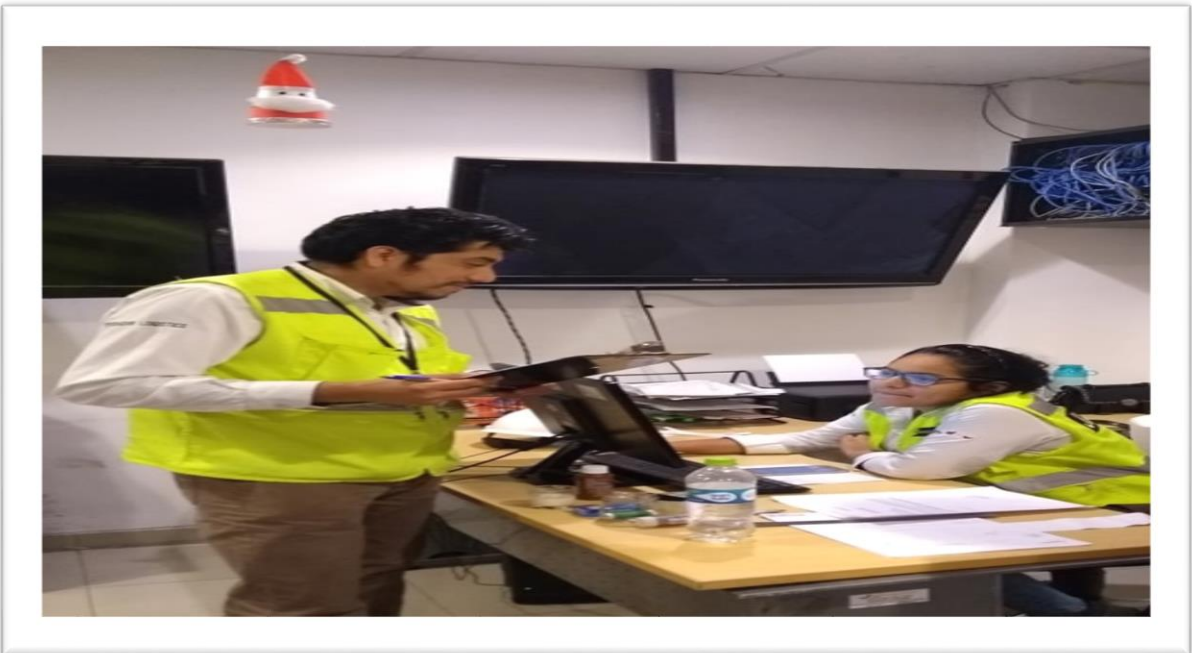
Especialidad del validador: Metodología

30 de 06 del 2018

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

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

  
Firma del Experto Informante.  
Especialidad  
Metodología









### Declaratoria de Originalidad del Autor/ Autores

Yo (Nosotros), (Apellidos y nombres) Huamán Silvestre, lizbeth,  
egresado de la Facultad / Escuela de posgrado Ciencias Empresariales y Escuela Profesional  
/ Programa académico Contabilidad de la Universidad César Vallejo (Sede o campus),  
declaro (declaramos) bajo juramento que todos los datos e información que acompañan  
al Trabajo de Investigación / Tesis titulado:


“ Cartera de proveedores y su relación con la logística en la  
empresa de servicio S.P. LOGISTICA S.A.C ”

es de mi (nuestra) autoría, por lo tanto, declaro (declaramos) que el Trabajo de  
Investigación / Tesis:

1. No ha sido plagiado ni total, ni parcialmente.
2. He (Hemos) mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicado ni presentado 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 (asumimos) la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Lugar y fecha, lima 13 de Julio del 2018

Apellidos y Nombres del Autor Parterno Materno, Nombre1 Nombre2	
DNI:	Firma
ORCID:	
Apellidos y Nombres del Autor <u>Huamán Silvestre, lizbeth</u>	
DNI: <u>47456950</u>	Firma 
ORCID: <u>0000-0002-1977-4554</u>	
Apellidos y Nombres del Autor	
DNI:	Firma
ORCID:	
Apellidos y Nombres del Autor	
DNI:	Firma
ORCID:	