



**UNIVERSIDAD JOSÉ CARLOS MARIÁTEGUI**

**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS EMPRESARIALES Y  
PEDAGÓGICAS**

**ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA COMERCIAL**

**TESIS**

**SUPPLY CHAIN MANAGEMENT Y GESTIÓN DE  
TRANSPORTE EN LA EMPRESA BEAGLE AGENTE  
DE ADUANAS S.A., ILO 2024**

**PRESENTADO POR**

**BACH. SHANINA ADELY ROMERO POCH  
BACH. DIEGO ALVARO SANTA CRUZ FLORES**

**ASESOR**

**DR. JULIO CESAR LUJAN MINAYA**

**PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL**

**DE INGENIERO COMERCIAL**

**MOQUEGUA - PERÚ**

**2024**



# Universidad José Carlos Mariátegui

## CERTIFICADO DE ORIGINALIDAD

El que suscribe, en calidad de Jefe de la Unidad de Investigación de la \_FACULTAD DE  
NCIAS JURIDICAS, EMPRESARIALES Y PEDAGOGICAS (FCJEP), certifica que el  
trabajo de investigación ( ) / Tesis ( X ) / Trabajo de suficiencia profesional ( ) /

**SUPPLY CHAIN MANAGEMENT Y GESTIÓN DE TRANSPORTE EN LA  
EMPRESA BEAGLE AGENTEDE ADUANAS S.A., ILO 2024**

Presentado por el(la):

BACH. SHANINA ADELY ROMERO POCH

BACH. DIEGO ALVARO SANTA CRUZ FLORES

Para obtener el grado académico ( ) o Título profesional ( X ) o Título de segunda  
especialidad ( ) de INGENIERO COMERCIAL asesorado por el/la DR. JULIO CESAR  
LUJAN MINAYA, asesor con Resolución de \_\_\_\_\_  
N° \_\_\_\_\_, fue sometido a revisión de similitud textual con el software  
TURNITIN, conforme a lo dispuesto en la normativa interna aplicable en la UJCM.

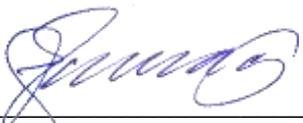
En tal sentido, se emite el presente certificado de originalidad, de acuerdo al siguiente  
detalle:

Programa académico	Aspirante(s)	Trabajo de investigación	Porcentaje de similitud
INGENIERIA COMERCIAL	BACH. SHANINA ADELY ROMERO POCH BACH. DIEGO ALVARO SANTA CRUZ FLORES	SUPPLY CHAIN MANAGEMENT Y GESTIÓN DE TRANSPORTE EN LA EMPRESA BEAGLE AGENTEDE ADUANAS S.A., ILO 2024	18%

El porcentaje de similitud del Trabajo de investigación es del 18%, que está por debajo del límite **PERMITIDO** por la UJCM, por lo que se considera apto para su publicación en el Repositorio Institucional de la UJCM.

Se emite el presente certificado con fines de continuar con los trámites respectivos para la obtención de grado académico o título profesional o título de segunda especialidad.

Moquegua, 13 de junio de 2024

  
\_\_\_\_\_  
Dr. Teófilo Lauracio Ticona

Jefe Unidad de Investigación FCJEP

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>Dedicatoria.....</b>	<b>III</b>
<b>Agradecimientos.....</b>	<b>IV</b>
<b>INDICE DE CONTENIDO.....</b>	<b>V</b>
<b>INDICE DE TABLAS Y FIGURAS.....</b>	<b>VII</b>
<b>RESUMEN.....</b>	<b>VIII</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>IX</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>X</b>
<b>CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>12</b>
1.1. Descripción de la Realidad Problemática.	12
1.2. Definición del Problema.	15
1.3. Problema general	15
1.4. Problemas específicos	15
1.5. Objetivos de la investigación.	16
1.6. Objetivo General	16
1.7. Objetivos específicos:	16
1.8. Justificación e importancia de la investigación	16
1.9. Variables. Operacionalización	18
1.10. Hipótesis de investigación. -	19
1.11. Hipótesis general	19
1.12. Hipótesis específicas:	19
<b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>20</b>
2.1. Antecedente de la investigación.	20
2.2. Bases teóricas	27
2.3. Marco conceptual	43

<b>CAPÍTULO III: MÉTODO .....</b>	<b>46</b>
3.1. Tipo de investigación.	46
3.2. Diseño de investigación.	46
3.3. Población y muestra.	47
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.	48
3.5. Técnicas de procesamiento y análisis de datos.	49
<b>CAPITULO IV: ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS ....</b>	<b>51</b>
4.1. Presentación de resultados	51
4.2. Contrastación de hipótesis	60
4.3. Discusión de resultados	65
<b>CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>67</b>
5.1. Conclusiones	67
5.2. Recomendaciones	68
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>69</b>
<b>ANEXOS:.....</b>	<b>75</b>
<b>MATRIZ DE CONSISTENCIA .....</b>	<b>75</b>
<b>INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS .....</b>	<b>77</b>

## ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

<b>Tabla 1</b> <i>Operacionalización de variables</i> .....	18
<b>Tabla 2</b> <i>Niveles de la variable Supply chain management</i> .....	51
<b>Tabla 3</b> <i>Niveles de la dimension planificacion</i> .....	52
<b>Tabla 4</b> <i>Niveles de la dimension abastecimiento</i> .....	53
<b>Tabla 5</b> <i>Niveles de la dimension operaciones en el almacén</i> .....	54
<b>Tabla 6</b> <i>Niveles de la dimension integración</i> .....	55
<b>Tabla 7</b> <i>Niveles de la variable gestion de transporte</i> .....	56
<b>Tabla 8</b> <i>Niveles de la dimension aprovisionamiento</i> .....	57
<b>Tabla 9</b> <i>Niveles de la dimension almacenamiento</i> .....	58
<b>Tabla 10</b> <i>Niveles de la dimension distribución</i> .....	59
<b>Tabla 11</b> <i>Correlación entre las variables supply chain management y gestión de transporte</i> .....	60
<b>Tabla 12</b> <i>Correlación entre la dimension planificacion y la variable gestion de transporte</i> .....	61
<b>Tabla 13</b> <i>Correlación entre la dimension abastecimiento y la variable gestion de transporte</i> .....	62
<b>Tabla 14</b> <i>Correlación entre la dimension operaciones en el almacén y la variable gestion de transporte</i> .....	63
<b>Tabla 15</b> <i>Correlación entre la dimension integración y la variable gestion de transporte</i> .....	64
<b>Figura 1</b> <i>Variable Supply chain management</i> .....	51
<b>Figura 2</b> <i>Dimension planificacion</i> .....	52
<b>Figura 3</b> <i>Dimension abastecimiento</i> .....	53
<b>Figura 4</b> <i>Dimension operaciones en el almacén</i> .....	54
<b>Figura 5</b> <i>Dimension integración</i> .....	55
<b>Figura 6</b> <i>Variable gestion de transporte</i> .....	56
<b>Figura 7</b> <i>Dimension aprovisionamiento</i> .....	57
<b>Figura 8</b> <i>Dimension almacenamiento</i> .....	58
<b>Figura 9</b> <i>Dimension distribución</i> .....	59

## RESUMEN

La presente investigación se realizó con el objetivo de identificar cual es la relación entre supply chain management y la gestión de transporte en la empresa Beagle agente de aduanas S.A.; para el desarrollo apropiado de la investigación, la metodología estuvo conformada por las investigaciones básica, correlacional, no experimental y transversal; en cuanto a la muestra estuvo sujeta a un total de 108 personas que mantenían una relación laboral. Al finalizar los estudios pertinentes a la muestra los resultados encontrados demostraron que el valor del coeficiente de Spearman fue 0.852 y que el valor de sig. Bilateral 0,00. Por lo tanto, teniendo en consideración los resultados obtenidos en la investigación se llegó a la siguiente conclusión: entre las variables de estudio se encontró que existe una relación alta, positiva y significativa.

Palabras claves: supply chain managment, gestión de transporte, almacén, integración, planificación.

## **ABSTRACT**

This research was carried out with the objective of identifying the relationship between supply chain management and transportation management in the company Beagle Customs Agent S.A.; For the appropriate development of the research, the methodology was made up of basic, correlational, non-experimental and transversal research; As for the sample, it was subject to a total of 108 people who maintained an employment relationship. At the end of the studies relevant to the sample, the results found showed that the value of Spearman's coefficient was 0.852 and that the value of sig. bilateral.0.00. Therefore, taking into consideration the results obtained in the research, the following conclusion was reached: between the study variables, it was found that there is a high, positive and significant relationship.

**Keywords:** supply chain management, transportation management, warehouse, integration, planning.

## INTRODUCCIÓN

El Supply chain management es el que se encarga de todos los procesos que se efectúan dentro de las instituciones u organizaciones e inicia desde la adquisición de recursos y termina en la entrega final del producto o servicio que ofrezca las instituciones u organizaciones; además, se involucra en la coordinación, control y planificación de todas las actividades que tienen relación directa con el almacenamiento, transporte y distribución de los productos finales. Tiene como finalidad principal lograr garantizar que todos los productos estén disponibles para los consumidores y se les sean entregados en el tiempo acordado, logrando de esta manera la satisfacción de los clientes y una reducción en los costos de las organizaciones.

Mientras tanto, la gestión de transporte es aquel proceso que se encargará de aquellas actividades pertinentes a los movimientos de transportes que se realizan dentro de las organizaciones con la finalidad de hacer que los recursos y productos se han entregados a tiempo, una adecuada aplicación de gestión de transporte va a generar la optimización del uso de los costos logísticos con los que cuenta una organización optimizando las rutas y el uso de recursos.

Tanto el Supply chain management y la gestión de transporte son dos elementos que al ser aplicados de manera eficiente dentro de una determinada organización o institución permitirán que se produzca un complemento entre ambas, logrando que todos los procesos realizados dentro de las instituciones sean coordinadas y planificadas; además, que logren reducir los costos e incrementar los ingresos y las utilidades.

Por lo tanto, resulta fundamental que las organizaciones e instituciones tengan en consideración la importancia de la relación que se produce en la aplicación de ambas dentro de sus procesos.

En la presente investigación el objetivo fue identificar cuál es la relación entre el Supply chain management y la gestión de transporte, por lo que la investigación presenta la siguiente estructura:

Capítulo I, se presenta el planteamiento del problema, objetivos, hipótesis y las variables.

Capítulo II, se presentan todos los antecedentes, bases teóricas y el marco conceptual.

Capítulo III, se presente el tipo de investigación, diseño, población, instrumentos y las técnicas.

Capítulo IV, se presentan todos los resultados, contrastación y la discusión de resultados.

Capítulo V, finalmente se presenta las conclusiones y la recomendación a la que se llegó en la investigación.

## **CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **1.1. Descripción de la Realidad Problemática**

A lo largo de la historia, la cadena de suministro ha desempeñado un papel fundamental como elemento cohesionador de los bienes y servicios dentro de las estructuras organizativas. Esta cadena abarca todo el proceso que va desde la obtención de la materia prima hasta su entrega al consumidor final, es decir, al cliente. De acuerdo con Ocampo y Prada (2017), algunos estudiosos contemporáneos conceptualizan la cadena de suministro como el "paradigma preponderante", destacando su configuración que abarca los procesos de fabricación, distribución, comercialización y atención al cliente, los cuales se hallan integrados dentro de una única entidad empresarial, con el propósito de asegurar la calidad y la prontitud en la satisfacción de las necesidades del consumidor (p. 23). Por consiguiente, la red de abastecimiento contribuye a la creación de valor y a la mejora de la competitividad para las empresas dentro del ámbito comercial global contemporáneo del siglo veintiuno.

Según Fontalvo et al. (2019), en consonancia con la evolución temporal, se ha evidenciado un progreso en los sistemas de gestión de calidad de la cadena de suministro en sus diversas áreas, mediante la utilización de herramientas y procedimientos de integración colaborativa. Este enfoque tiene como objetivo la mitigación de los riesgos y deficiencias en seguridad, los cuales podrían incidir negativamente en la eficiencia de los procesos de distribución, venta, transporte, calidad del

producto, efectividad operativa y reputación institucional. Por consiguiente, la cadena de aprovisionamiento se percibe como una entidad integral en el ámbito empresarial, donde convergen diversos participantes, cuya interacción de distribución se fundamenta en la cooperación recíproca y las tácticas de externalización ejecutadas entre los segmentos de dichas cadenas.

Actualmente, la esfera logística ha experimentado un fortalecimiento debido a la demanda que los mercados han adquirido, consecuencia de las fluctuaciones y progresos que de manera continua emergen en el contexto empresarial contemporáneo. Según Granillo y colaboradores (2019), conforme a lo señalado por la Asociación Española de Empresa de Almacenaje y Distribución Física (ANADIF), se establece que un operador logístico constituye una entidad empresarial que, bajo solicitud expresa de su cliente, se encarga de concebir, estructurar, administrar y supervisar un esquema que abarque el proceso integral de abastecimiento. De acuerdo con lo expuesto por Calzado (2020), en el contexto cubano, los prestadores de servicios logísticos están mejorando la calidad de sus servicios debido al incremento en la cantidad de compañías que participan en sus operaciones y que optan por subcontratar a un proveedor para gestionar determinadas tareas logísticas. El propósito principal radica en fortalecer tanto la eficacia de las operaciones como el entramado empresarial en su conjunto, a través del perfeccionamiento de sus sistemas logísticos, con la finalidad última de establecer cadenas logísticas integradas.

Por otra parte, el transporte desempeña un papel fundamental en los procesos logísticos claramente definidos en todas sus fases, especialmente en lo que respecta a la distribución. Su influencia es de carácter transversal y ha experimentado un notable aumento en la gran mayoría de los ámbitos, incluidos los sectores industriales y de servicios. Según Arango y colaboradores (2017), aquellos encargados de administrar las redes de transporte reconocen que el logro del objetivo principal es asegurar que las mercancías lleguen a su destino final, un proceso que se ve influenciado

por diversas variables, lo que lo caracteriza como un proceso de complejidad considerable. Es fundamental que se efectúe un registro adecuado de cada envío, con especial atención al embalaje, con el propósito de facilitar el manejo y la identificación de la carga, así como para salvaguardarla de los posibles riesgos inherentes al proceso de envío y transporte, tales como daños causados por movimiento o compresión durante el traslado. En consecuencia, resulta imperativo ejercer el máximo cuidado en estas circunstancias, dado que contribuirán significativamente a la provisión de un servicio de alta calidad al cliente. En líneas generales, la conceptualización del término transporte según González (2016) se vincula con cualquier acción orientada a movilizar una carga desde su punto de partida (depósito) hasta su destino final (consumidor).

Adicionalmente, en el territorio peruano, los prestadores de servicios logísticos confrontan retos significativos con el propósito de convertirse en una alternativa que sea económicamente rentable y digna de confianza para las compañías que demandan sus servicios. Durante el lapso comprendido entre 2013 y 2014, se observó una disminución adversa debido a la reducción en el gasto relacionado con los servicios de tercerización logística (3PL). En este contexto, los operadores logísticos registraron una cifra de 208.2 billones de dólares en relación al Producto Bruto Interno (PBI), lo que representó un 12.5 % de participación en el PBI total. En términos de costos logísticos, se evidenció una suma de 26.1 billones de dólares, mientras que los ingresos generados por los servicios de tercerización logística (3PL) alcanzaron un 8.4%, con ganancias ascendentes a 2.2 billones de dólares. A escala mundial, las compañías muestran una tendencia hacia la externalización de diversos servicios relacionados con la logística. El desembolso asociado a esta práctica fluctúa, dependiendo del nivel de desarrollo económico global de la empresa en cuestión. Este gasto representó el 36% en el año 2014, incrementándose al 50% para el año 2015, según indican Champi y colaboradores en su estudio del año 2016.

A nivel local, en el contexto de la entidad denominada Beagle Agente de Aduanas S.A., surgen dificultades con respecto a la gestión de la cadena de suministro, la cual no está debidamente estructurada y se administra de manera deficiente, lo que ocasiona deficiencias en los procedimientos. Estas deficiencias pueden atribuirse tanto a la falta de conocimiento por parte de los líderes de la empresa como a una gestión inadecuada de los recursos disponibles. En consecuencia, esto impide que la empresa progrese o mejore su competitividad en el ámbito empresarial. Asimismo, carece de una planificación efectiva de las actividades relacionadas con el servicio, lo que conlleva a la disminución de la competitividad tanto de la empresa como de los individuos integrantes de la cadena de suministro. Esto se debe a la presencia de deficiencias derivadas de la ausencia de comunicación con los empleados, así como de una organización logística inapropiada, lo que resulta en pérdidas económicas o retrasos en la distribución de los productos o bienes.

## **1.2. Definición del Problema**

### **1.3. Problema general**

¿Cuál es la relación que existe entre supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?

### **1.4. Problemas específicos**

¿Cuál es la relación que existe entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?

¿Cuál es la relación que existe entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?

¿Cuál es la relación que existe entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?

¿Cuál es la relación que existe la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?

### **1.5. Objetivos de la investigación**

#### **1.6. Objetivo General**

Identificar la relación entre supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.

#### **1.7. Objetivos específicos:**

Identificar la relación entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.

Identificar la relación entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.

Identificar la relación entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.

Identificar la relación entre la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.

#### **1.8. Justificación e importancia de la investigación**

##### **Justificación teórica**

Se fundamentó en las teorías de las variables, centrándose primordialmente en su relevancia. Esto se llevó a cabo mediante la aplicación de teorías y el análisis de la interrelación entre las variables pertinentes. Los resultados obtenidos, tras ser sistematizados, fueron integrados como aportes al estado actual del conocimiento en el ámbito de estudio. Por ende, la contribución proporcionada por esta investigación se cimentó en teorías concebidas con la intención de abordar la problemática investigada. Dicha problemática sugiere la necesidad de enfocarse en acciones que permitan abordar el origen del problema. Además, se buscó

potenciar la mejora de los sistemas mediante la gestión interna de los procesos.

### **Justificación practica**

El conjunto de ideas previamente expuestas se fundamenta en la relevancia de elegir una modificación dentro de la estructura organizativa. Este proceso acarrearía un considerable grado de importancia en el entramado social, dado que implicaría la implementación de una teoría que promoverá el desarrollo empresarial en el contexto peruano. Esta iniciativa es pertinente no solamente para las empresas del sector servicios, sino también para aquellas entidades que carecen de una planificación estratégica en el ámbito del transporte.

### **Justificación metodológica**

Este estudio se orienta hacia el empleo de técnicas, procedimientos y estándares, cuyos desenlaces engendran conocimientos novedosos y ofrecerán instrumentos de instrucción para investigaciones subsiguientes. Asimismo, la indagación contribuye con dos instrumentos de interrogatorio para la adquisición de información válida y fidedigna que aseguren la precisión de los datos destinados a su escrutinio y las conclusiones derivadas de ello.

## 1.9. Variables. Operacionalización

**Tabla 1**

*Operacionalización de variables*

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TECNICAS E INSTRUMENTOS	ITEMS
<b>Variable 1:</b> Supply chain management	Según las argumentaciones de Vélez (2023), la administración de la cadena de suministro, también conocida como Supply Chain Management (SCM) en su denominación original, tiene la responsabilidad de tomar decisiones que promuevan la colaboración entre todos los participantes de la cadena, con el objetivo de proporcionar el óptimo producto o servicio. La SCM se encarga de dirigir y facilitar todas las fases del proceso de suministro de manera eficaz, con el propósito de alcanzar un rendimiento elevado.	Con la finalidad de evaluar la variable, se ha tomado en cuenta un cuestionario en el cual son consideradas sus dimensiones.	1. Planificación	1.1. Relación entre el abastecimiento y demanda 1.2. Organizar la cadena de suministro 1.3. Gestión de inventario	Encuestas: Cuestionario	1,4
			2. Abastecimiento	2.1. Formatos de control de ingresos y salidas 2.2. Estrategia para el abastecimiento 2.3. Proveedores 2.4. Planificación de compras		5,8
			3. Operaciones en el almacén	3.1. Rotación de Stock 3.2. Inventario 3.3. Almacenamiento		9,12
			4. Integración	4.1. Estrategia 4.2. Orientación y posicionamiento 4.3. Calidad e innovación		13,16
<b>Variable 2:</b> Gestión de transporte	Por su parte, Mori (2019) menciona que realiza de manera efectiva y expedita los procedimientos logísticos a través de una estrategia específica que consiste en la selección adecuada de los medios de transporte y la programación precisa de los movimientos a ser empleados.	Con la finalidad de evaluar la variable, se ha tomado en cuenta un cuestionario en el cual son consideradas sus dimensiones.	1. Aprovisionamiento	1.1. Planeación de la carga 1.2. Registro y documentación 1.3. Embalaje y señalización 1.4. Control de cantidad y calidad de la carga	Encuestas: Cuestionario	1,7
			2. Almacenamiento	2.1. Ubicación 2.2. Control y distribución		8,12
			3. Distribución	3.1. Supervisión de descarga 3.2. Programación de entrega 3.3. Despacho o entrega		13,16

*Nota.* Construido por los autores

### **1.10. Hipótesis de investigación**

### **1.11. Hipótesis general**

Existe relación entre supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.

### **1.12. Hipótesis específicas:**

1. Existe relación entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.
2. Existe relación entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.
3. Existe relación entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.
4. Existe relación entre la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.

## **CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Antecedente de la investigación.**

#### **A nivel internacional:**

Torres, Mero y Vinicio (2023) en su artículo: Gestión eficiente de la cadena de suministro en PYMES del Sector Automotriz en Guayaquil. Donde se lleva a cabo el examen de las tácticas con el propósito de mejorar y optimizar la administración de la cadena de suministro en las pequeñas y medianas empresas del sector automotriz. Se plantean como desafíos fundamentales: la gestión de la categorización, la cual resulta crucial para maximizar el control de inventarios y satisfacer de manera eficiente la demanda variable; la gestión del punto de equilibrio, que asiste en la evaluación de la rentabilidad en estas empresas y suministra información vital para decisiones bien fundamentadas respecto a los precios y el punto de reordenamiento, dado que contribuye a mantener niveles apropiados de inventario y a asegurar una capacidad de respuesta ágil. El diseño metodológico implementado adopta una perspectiva mixta, combinando elementos exploratorios y descriptivos. Además, se recurrió a técnicas teóricas tanto deductivas como inductivas con el propósito de establecer los marcos referenciales, analizar los resultados y formular las conclusiones de la indagación. La estructura logística de las PYMES dentro del ámbito automotriz en Guayaquil se distingue por la presencia de transportistas, fabricantes y distribuidores tanto al por mayor como al por menor, siendo estos últimos el grupo predominante, lo cual confiere

un aspecto orientado hacia la provisión de servicios. Basándose en los datos recabados, se llegó a la deducción de que la adecuada configuración y gestión de la cadena de abastecimiento en las entidades empresariales posibilita el cumplimiento puntual de las demandas planteadas por los consumidores en un lapso óptimo para ambas partes involucradas. Este fenómeno, a su vez, propicia la generación de satisfacción en el cliente respecto al servicio obtenido, lo que se convierte en un factor determinante para la atracción, retención y lealtad del cliente hacia la empresa y la marca asociada.

Rodríguez (2023) en su estudio: *Análisis de los factores que afectan la gestión del transporte en una empresa de servicio de carga del estado Aragua, Venezuela*. El propósito consistió en determinar las actividades que inciden en la administración del transporte en la empresa en cuestión. Se llevó a cabo un estudio analítico que combinó métodos de investigación de campo y experimentales, con un enfoque comprensivo y detallado, estructurado en tres etapas metodológicas distintas: descripción, caracterización y reconocimiento. La entidad bajo consideración para análisis fue el entorno donde se lleva a cabo el proceso de carga, dentro del cual se examinó la influencia ejercida sobre este proceso por distintos factores, tales como el tipo de vehículo empleado (8000 y 750), los equipos de cargadores (compuestos por cuatro grupos, cada uno integrado por tres individuos) y dos evaluadores internos del operador logístico. Desde una perspectiva estadística, se implementaron dos diseños de experimento: uno completamente aleatorizado y otro de diseño anidado. Durante la etapa inicial del estudio, se pudo identificar que el proceso de carga de productos de la compañía se desarrolla en seis fases distintas. Asimismo, se logró establecer que los evaluadores, los conglomerados de portuarios y las categorías de automóviles ejercen influencia en el manejo logístico de movilidad. De manera estadística, se identificaron disparidades con un nivel de confianza del 95% entre los evaluadores en lo que respecta a la aprobación para el inicio del embarque, los vehículos vinculados a los operarios portuarios y la facturación, siendo estas últimas las tareas que

inciden de forma considerable en la administración de la logística de transporte en la entidad sujeta a investigación.

Cobos, Rojas, Herrera, Plata y Ariza (2023) en su estudio: Propuesta de Supply Chain Management y Logística para la empresa Óptica Atenas. Se buscó llevar a cabo un examen exhaustivo de todos los elementos implicados en la cadena de abastecimiento. Se intentó cumplir con este objetivo empleando un enfoque metodológico respaldado por la literatura especializada, detallando los procedimientos vigentes en todas las áreas de la organización y detectando, además, algunas corrientes y conceptos vinculados con la cadena de suministro, tales como el efecto látigo, las tendencias de gran escala, la política nacional de logística CONPES 3982 y el Índice de Desempeño Logístico, para su posterior análisis. De la misma manera, se han reconocido y descrito con detalle las configuraciones, los procedimientos de transporte y el flujo de aprovisionamiento de la entidad corporativa; además, se han sugerido enmiendas a los procedimientos logísticos de la mencionada corporación, empleando técnicas y recursos inherentes a la administración de cadenas de abastecimiento y logística. En última instancia, se han formulado recomendaciones dirigidas a optimizar los procesos empresariales con el objetivo de alcanzar un nivel de competitividad en el ámbito comercial de manera rápida, eficiente y pragmática.

**En el ámbito nacional:**

Domínguez y Villanueva (2021) en su artículo: La gestión de la cadena de suministros para mejorar procesos logísticos en la empresa Servicio L&C del Perú, Lima – 2020. El propósito establecido consistió en proponer un Plan de Administración de la Cadena de Suministro con la finalidad de potenciar los Procesos Logísticos. La metodología adoptada se caracteriza por su naturaleza descriptiva y propositiva, con un diseño que no incluye experimentación y que es transversal, centrado en un enfoque cuantitativo para la evaluación de los resultados. Para el análisis e interpretación de los datos obtenidos, se empleó una encuesta administrada a una muestra

compuesta por 20 colaboradores pertenecientes a la empresa en cuestión. Los hallazgos de la investigación indicaron que, en relación con el estado actual de los procedimientos logísticos, se pudo observar que dichos procedimientos se situaban en un nivel medio (80%), influenciado por niveles intermedios de tácticas de selección de proveedores (85%), estrategias de gestión de productos (80%) y la gestión logística en sí misma (75%). Se infiere que la implementación del Plan de Gestión de la Cadena de Suministro promoverá la mejora de los procedimientos logísticos.

Suarez (2022) en su estudio: Gestión logística de aprovisionamiento para Leoncito Sociedad Anónima, Chiclayo, 2021. El propósito consistió en examinar la administración logística del abastecimiento, con la finalidad de mejorar la situación inestable que posiblemente enfrenten ciertas entidades en términos de eficacia tanto interna como externa; aportando así al desarrollo, supervisión y excelencia de los bienes, procedimientos y diversos actores dentro de la red de suministro. Este estudio adoptó un enfoque combinado mediante un diseño no experimental. De igual manera, se contó con una muestra poblacional integrada por los empleados adscritos al departamento de logística de la corporación, quienes fueron sometidos a un proceso de encuestado con el propósito de evaluar la gestión logística de la entidad. Este procedimiento se llevó a cabo empleando la escala de medición de Likert, y se complementó con una entrevista semiestructurada. Al término del estudio, se concluyó que la empresa en cuestión presenta un nivel de rendimiento logístico que alcanza el umbral mínimo de aceptación, conforme al modelo de referencia SCOR para la evaluación de las prácticas relacionadas con el abastecimiento logístico. Además, se identificaron ciertos subprocesos que requieren ser mejorados para favorecer el desempeño global de la organización.

Davila (2020) en su estudio: Supply Chain Management y gestión de transporte en la Empresa Servicios Logísticos F&B SAC, Lurín 2020. Se propuso con el objetivo de examinar la conexión existente entre la

Administración de la Cadena de Suministro y la Gestión del Transporte. Para este propósito, se delineó un estudio de naturaleza cuantitativa, caracterizado por su enfoque aplicado y su diseño no experimental de tipo transversal-correlacional. En relación a este tema, se optó por emplear la encuesta como método de adquisición de información, siendo administrado un formulario con una escala de Likert a un conjunto de 80 miembros del personal de la organización. Esta muestra se extrajo de una población total de 100 empleados, y para su selección se utilizó el método de muestreo aleatorio simple con distribución probabilística, utilizando la fórmula adecuada para poblaciones finitas. Los hallazgos obtenidos condujeron al coeficiente de correlación Rho de Spearman el cual se estableció en 0.492, lo que sustenta la presencia de una correlación moderada significativa.

López y Vargas (2023) en su estudio: Calidad de servicio logístico y gestión de cadena de suministro en la exportación de carne de cuy en el año 2021. El propósito del estudio consistió en determinar la relación existente entre la excelencia de los servicios logísticos y la administración de la cadena de abastecimiento. El objetivo es que los prestadores de servicios logísticos, como los agentes de aduanas, puedan identificar posibles deficiencias en la calidad del servicio logístico que ya ofrecen en el mercado y elaborar estrategias para mitigar su impacto en la gestión de la cadena de suministro, garantizando así la entrega oportuna y en las condiciones prometidas del producto al consumidor final. Se llevó a cabo un estudio descriptivo correlacional que involucra una muestra compuesta por 48 empleados pertenecientes a una entidad dedicada a la exportación de carne de cuy. Se emplearon herramientas adaptadas para la medición de las variables propuestas, tomando como referencia las propuestas por los creadores de SERVPERF y SCOR, las cuales fueron sometidas a validación por parte de dos especialistas en el campo correspondiente. Se determinó como conclusión que todas las proposiciones hipotéticas formuladas son verídicas, lo que implica que existe una estrecha correlación entre la calidad del servicio logístico durante la etapa de

exportación y las variables que afectan la gestión de la cadena de suministro.

### **En el ámbito local:**

Aperrigue (2023) en su estudio: Mejora del proceso logístico utilizando el modelo SCOR, en la cadena de suministro del rubro construcción de la empresa Fagsol SAC, Arequipa, 2022. Se estableció como objetivo la mejora del proceso logístico dentro de la cadena de suministro mediante la aplicación del modelo SCOR. En términos de la naturaleza de la investigación, esta se clasifica como aplicada y cualitativa, adoptando un enfoque de diseño no experimental para examinar la interrelación entre los factores relevantes. Los datos y la información fueron recopilados en un punto específico en el tiempo y posteriormente sometidos a un análisis detallado. Como métodos, se emplearon la observación y el análisis de documentos, utilizando como herramienta el CHECK LIST del Modelo SCOR. En última instancia, mediante la aplicación del modelo SCOR y su propuesta de mejoras, se logró un aumento en la evaluación de la Planificación, pasando de 1.19 a 2.67; del abastecimiento, de 1.15 a 2.90; de la Producción, de 1.11 a 2.08; de la Distribución, de 1.05 a 1.98; de la Devolución, de 0.83 a 2.50; y finalmente, de la Habilidad, de 1.25 a 2.83.

Arone (2021) en su tesis: Análisis del modelo SCOR en la gestión de la cadena de suministros de una empresa de transporte en Arequipa 2018-2019. El propósito primordial fue examinar y establecer el grado en el cual la implementación del modelo SCOR dentro de la cadena de suministro podría potenciar la administración de dicha cadena. La naturaleza de la investigación se clasifica como aplicada, con un enfoque metodológico hipotético-causal y un abordaje cuantitativo, caracterizado por un nivel descriptivo-explicativo y un diseño temporal de tipo longitudinal. La cantidad de individuos dentro de la colectividad corresponde a 90 empleados pertenecientes a la entidad corporativa, seleccionándose una muestra de 45 integrantes específicamente vinculados

con las operaciones relacionadas al abastecimiento. Con el propósito de efectuar un análisis diagnóstico, se empleó el modelo Scor en la totalidad de los procedimientos presentes en la cadena de suministro. Con el fin de representar gráficamente dichos procesos, se recurrió a la implementación de diagramas de flujo, DAP (Diagrama de Actividades de Proceso) y diagramas causa-efecto. Para recabar la información necesaria, se administró un cuestionario compuesto por 18 interrogantes. Para realizar la evaluación de la suposición planteada, se utilizó el procedimiento de contrastación de hipótesis empleando el test de Chi cuadrado, a partir del cual se derivó un valor de significancia de 0.000. Además, se llevó a cabo el cálculo de la correlación utilizando el coeficiente de correlación de Rho de Spearman, dando como resultado un valor de rho igual a 0.520. Este hallazgo sugiere la existencia de una relación positiva y considerablemente robusta entre las variables bajo análisis. Este descubrimiento respalda la premisa de que la aplicación del modelo SCOR tendría un impacto positivo en la optimización de la gestión de la cadena de suministro en la empresa de transporte localizada en Arequipa. A partir de los resultados obtenidos, se derivan conclusiones y recomendaciones específicas dirigidas a mejorar las prácticas actuales mediante la implementación efectiva del modelo SCOR en el contexto de la cadena de suministro de la mencionada empresa de transporte en la ciudad de Arequipa.

Paredes (2023) en su estudio: Propuesta de gestión de la cadena de suministro de elaboración de fruta deshidratada para mejorar la productividad de la empresa Fructofit, Arequipa 2022. Se ha concebido con el propósito de generar una propuesta destinada a la administración eficiente de la cadena de suministro en el proceso de producción de fruta deshidratada, con el fin de incrementar la eficacia en la producción. En este proceso se han utilizado herramientas como los diagramas de Ishikawa, el método ABC, la metodología de las 5'S y la aplicación de la "prueba de errores". Según el análisis previo a la sugerencia, se registró una tasa de cumplimiento del 42.0% en lo concerniente a la implementación de las prácticas de las 5'S. Simultáneamente, la evaluación

de "prueba de errores" señaló la presencia de 206 errores recurrentes en las etapas de producción, los cuales han incidido negativamente en la productividad y eficiencia, manifestándose principalmente a través de retrasos en los plazos de entrega y altos niveles de desperdicio. Después de la presentación del plan de administración, el análisis reveló una mejora en la eficiencia del tiempo de manufactura, un incremento del cumplimiento de los principios de las 5'S al 64.0%, así como un aumento del 16% en el índice de eficiencia y un incremento del 23.07% en la eficacia. Se observó una disminución de 69 errores en el proceso de producción, junto con una reducción de 90 minutos en el tiempo de producción diario. La aplicación del método ABC permitió identificar las bolsas de 25, 50 y 100 gramos - normal como los productos más lucrativos, categorizándolos como clase A. Se concluye que las tácticas sugeridas para la administración facilitaron el incremento global de la eficiencia mejorando en un 22.0% el rendimiento en la secuencia de aprovisionamiento, demostrando también ser una sugerencia económicamente viable según los valores favorables del Valor Actual Neto (VAN) (S/. 4 250,63 soles), la Tasa Interna de Retorno (TIR) (77.0%) y la rentabilidad (1.18).

## **2.2. Bases teóricas**

### **Variable 1: Supply chain management**

Conforme a las afirmaciones expuestas por Loor y Romero (2020), se entiende la cadena de suministro como "una serie de entidades que desempeñan roles específicos, todas ellas dirigidas hacia un objetivo común de satisfacer las demandas de insumos necesarios que las organizaciones requieren para llevar a cabo la fabricación de bienes o prestación de servicios" (p.15).

Según la perspectiva teórica de Manrique, Teves, Taco y Flores (2019), la cadena de aprovisionamiento comprende la totalidad de entidades implicadas, ya sea de forma directa o indirecta, en el

cumplimiento de las exigencias y aspiraciones de un cliente. De igual manera, esta cadena representa un flujo de subprocesos que garantizan la entrega del producto final al consumidor o usuario, con el propósito de colmar sus requisitos y anticipaciones

Según las argumentaciones de Vélez (2023), la administración de la cadena de suministro, también conocida como Supply Chain Management (SCM) en su denominación original, tiene la responsabilidad de tomar decisiones que promuevan la colaboración entre todos los participantes de la cadena, con el objetivo de proporcionar el óptimo producto o servicio. La SCM se encarga de dirigir y facilitar todas las fases del proceso de suministro de manera eficaz, con el propósito de alcanzar un rendimiento elevado.

De acuerdo con Vargas, Prado, & Velásquez (2018) la GCS implica la estandarización de cada uno de los procedimientos inherentes a una entidad comercial específica, con el propósito de articularlos con cada componente de la red de suministro. Se alude a aquel conjunto de actividades que demandan planificación, ejecución y supervisión de todas las operaciones concernientes a la cadena de suministro, con el objetivo de satisfacer de manera eficaz las exigencias del cliente. La administración de la cadena de suministro se torna esencial para una organización, dado que influye en su capacidad para mantenerse en el mercado de manera competitiva y eficiente. Esta gestión abarca todas las fases relacionadas con el transporte y almacenamiento de materias primas, así como el inventario y productos terminados, junto con la provisión de servicios al cliente.

García (2022) propone tres conceptualizaciones de la gestión de la cadena de suministro (SCM) que se organizan dentro de tres clasificaciones distintas. La gestión de la cadena de suministro (SCM), entendida como una filosofía administrativa, representa un conjunto de convicciones que postulan que cada entidad empresarial dentro de la cadena desempeña una función específica, ya sea de manera directa o

indirecta, en relación con las demás organizaciones involucradas. Sus atributos principales comprenden un enfoque sistémico, una dirección estratégica orientada a la coordinación y convergencia, así como una atención centrada en la satisfacción del cliente. La SCM concebida como un conjunto holístico de actividades interrelacionadas, impulsa a las empresas a adoptar estrategias de gestión que les permitan operar de manera coherente y alineada con la filosofía predefinida en el entramado de la cadena de suministro. Se hace imperativo un enfoque integrador que facilite el intercambio de información, promueva la mutua asunción de riesgos y beneficios, generando así una ventaja competitiva; para ello, es esencial fomentar la colaboración entre los distintos agentes que conforman la cadena de suministro. El logro del éxito se materializa cuando todos los participantes en la cadena de suministro comparten un objetivo común y adoptan una perspectiva unificada centrada en las necesidades y exigencias de los clientes. La gestión de la cadena de suministro (SCM), en su calidad de un conjunto de procesos, representa un conjunto organizado y meticulosamente evaluado de operaciones concebidas con el propósito de generar resultados precisos destinados a satisfacer las necesidades de un cliente específico o un mercado particular. La filosofía subyacente en el enfoque basado en procesos radica en la premisa de que cada uno de estos procesos debe satisfacer los requisitos del cliente, y, en consecuencia, la estructura organizativa de la empresa se configura alrededor de estos procesos.

Según Hidalgo y Alvarez (2023), la gestión eficiente de los procedimientos relacionados con la planificación, fabricación y distribución dentro del ámbito de la cadena de valor implica una comprensión integral. Es importante destacar que la adopción de este enfoque implica no solamente la identificación de los componentes menos robustos de la cadena, sino también una comprensión exhaustiva de todos los elementos involucrados. Este conocimiento integral facilita la mejora de los flujos de trabajo, la velocidad y la adaptabilidad entre ellos, especialmente en situaciones adversas que puedan surgir en el mercado.

En síntesis, se caracteriza como la amalgamación de todas las acciones vinculadas al desplazamiento y modificación de productos y servicios, desde su estado primario hasta el consumidor último, junto con el trasiego de datos con el propósito de fortalecer los vínculos estratégicos en la cadena de abastecimiento, con el fin de obtener un beneficio sostenible.

### **Importancia**

La gestión de la cadena de suministro emerge como un aspecto de primordial relevancia para la operatividad eficiente de cualquier entidad organizativa. En esencia, implica la adopción de una perspectiva sistémica que abarca la administración integral de los diversos movimientos de información, recursos materiales y prestación de servicios, transitando desde los proveedores de materias primas, atravesando las etapas de manufactura en las instalaciones fabriles, hasta alcanzar al destinatario último, es decir, el cliente final. Se centra en las actividades fundamentales que una compañía debe llevar a cabo diariamente con el fin de atender la demanda; en los pormenores del funcionamiento efectivo de la previsión, la planificación integral, la gestión de inventario y en los sistemas de programación de la producción.

Según lo descrito por Manrique, Teves, Taco y Flores (2019), la gestión de la cadena de suministro, está surgiendo como una amalgama de tecnología y óptimas prácticas empresariales a escala global. Aquellas compañías que han optimizado sus operaciones internas, en la actualidad, persiguen la consecución de ahorros y ventajas adicionales mediante el perfeccionamiento de sus procesos y la facilitación del intercambio de datos con sus colaboradores comerciales. Asimismo, fluctúa en consonancia con la entidad empresarial, lo cual denota que no todas exhiben similitudes. Tal disparidad radica en la heterogeneidad inherente a las empresas, caracterizadas por métodos y procedimientos disímiles, lo que repercute en la diversidad de su puesta en práctica, pudiendo

manifestarse en una cadena de suministro de extensión reducida o extendida.

### Tipos

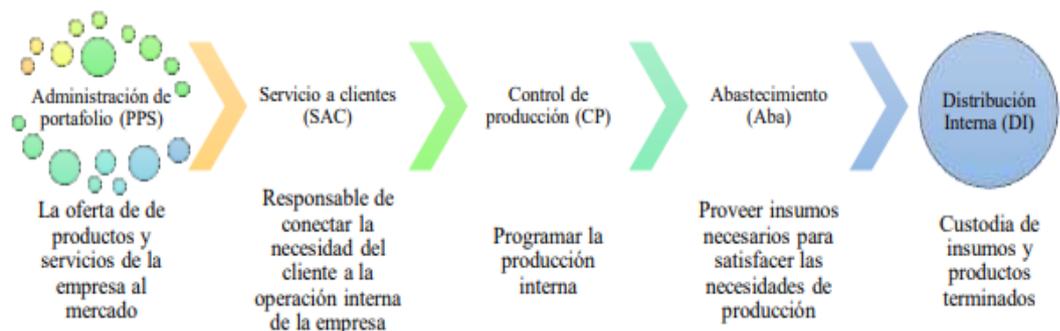
Noroña y Gómez (2018) argumentan que se pueden identificar dos modalidades distintas, las cuales son:

- La gestión estratégica se fundamenta en la toma de decisiones relacionadas con la escala de la instalación, la tecnología empleada en la producción, el diseño y la elección del artículo, la organización del trabajo dentro de la instalación, así como la selección de los proveedores y los canales de distribución.
- La gestión táctica comprende y toma decisiones respecto a la utilización de los recursos de la infraestructura de comunicaciones, es decir, mediante el período de planificación a corto plazo, supervisa y coordina las operaciones con los proveedores, almacenes y actividades de ventas.

La gestión adecuada de los tipos se dirige hacia el logro de cinco funciones operativas esenciales dentro del entorno empresarial, con el propósito de operar de manera eficaz y eficiente. Estas funciones se enumeran a continuación:

### Figura 1

*Funciones de la cadena de suministro*



**Nota.** Tomado del estudio realizado por Colimba y Muenala (2022)

## **Fases**

Considerando la investigación llevada a cabo por Manrique, Teves, Taco y Flores en 2019, se evidencia la presencia de una sucesión de etapas o subdivisiones dentro del continuum operativo, las cuales se detallan a continuación:

- Fase de aprovisionamiento: En el contexto de la cadena de suministro, asume la responsabilidad de la obtención de las materias primas o componentes esenciales requeridos para la satisfacción de las demandas de producción, así como para el suministro a otras entidades empresariales que las emplearán en sus procesos de transformación. En este punto de la cadena de suministro, se llevan a cabo todas las operaciones requeridas para adquirir materiales o insumos con una relación costo-efectividad óptima y estándares de calidad superiores. Es de especial relevancia realizar una evaluación exhaustiva de los proveedores y cultivar relaciones sólidas con ellos con el propósito de garantizar la obtención de precios más favorables y una calidad óptima en los productos o servicios adquiridos.
- Fase de producción: Sigue de manera secuencial a la etapa de aprovisionamiento. Su propósito fundamental radica en la conversión de los elementos suministrados previamente en la fase anterior en el producto definitivo que será proporcionado al cliente. En otras palabras, esta fase implica la modificación de los insumos de manera que aumenten su valor y los conviertan en una respuesta concreta a una necesidad determinada. Este componente abarca la elaboración y estructuración de los elementos que intervienen en la producción, la conversión de los materiales en sí mismos, así como la detallada evaluación y estudio de las operaciones y tareas asociadas al procedimiento de fabricación. Algunos expertos destacan la relevancia particular de la etapa de producción, al considerarla como el proceso mediante el cual se lleva a cabo la manufactura, resultado

del aprovechamiento de los recursos técnicos, humanos y financieros, lo cual distingue una entidad organizativa de otra.

- Fase de Distribución o Comercialización: Abarca todas las operaciones y entidades encargadas de facilitar la entrega de los bienes finalizados al consumidor definitivo. Engloba todos los procedimientos logísticos destinados a trasladar el producto concluido a un almacén y, posteriormente, asegurar su entrega al cliente o usuario último. La amplitud de esta fase puede variar según la entidad empresarial, abarcando asimismo la gestión logística a nivel internacional para garantizar la llegada de la mercancía o carga a través de diferentes medios de transporte como marítimo, aéreo, ferroviario, entre otros. En esta etapa del proceso, otra tarea fundamental es la actividad de comercialización, la cual tiene la responsabilidad de determinar los canales y los segmentos de mercado que podrían mostrar interés en el producto terminado. Además, su función incluye posicionar el producto en el mercado y luego identificar los ajustes necesarios para mantener su relevancia como producto o servicio. Es importante destacar que esta fase no representa el cierre completo del proceso de gestión de la cadena de suministro, ya que este proceso es cíclico. Después de cada fase, se lleva a cabo una retroalimentación correspondiente que contribuye a una mejora continua del producto final proporcionado por la empresa.

### **Dimensiones**

- Planificación

El propósito primordial de la planificación radica en la adquisición de un conocimiento detallado sobre la medida exacta de producto o servicio requerido o que se tiene la intención de generar, dado que este entendimiento posibilita la formulación de previsiones precisas. Por consiguiente, esta fase inicial se enfoca primordialmente en anticipar la demanda y coordinar tanto las adquisiciones como la producción. De acuerdo con Pires (2012), la elaboración de esta estrategia se

efectúa de manera descendente, comenzando desde el cliente último hasta el proveedor inicial. La consecución de una red de abastecimiento eficaz demanda una comprensión detallada de la naturaleza de la demanda de nuestros bienes, dado que esta puede variar entre ser predecible o presentar dificultades significativas en su pronóstico.

Según Pardo y Ruiz (2020), en el contexto de la planificación estratégica de la cadena de suministro, inicialmente se procede a delinear el porvenir de manera explícita, haciendo hincapié en la libertad creativa y desprendiéndose de las experiencias y condiciones presentes, trascendiendo paradigmas arraigados, atavismos y convicciones restrictivas. Posteriormente, se seleccionan medidas que faciliten la aproximación a la concepción del futuro a partir de las oportunidades existentes y de la evaluación exhaustiva del contexto circundante. Por lo tanto, la planificación estratégica se caracteriza como un procedimiento participativo que implica una reflexión y análisis profundos, mediante el cual se reconoce la finalidad inherente a la cadena en cuestión. Este proceso no solo orienta la fijación de metas y resultados fundamentales, sino que también establece una conexión coherente entre las operaciones de dicha cadena, los objetivos delineados por la organización y las exigencias identificadas por los usuarios. Durante este proceso, los diversos agentes involucrados en la cadena elaboran y perfeccionan los métodos y acciones indispensables para alcanzar dichos propósitos.

En resumen, esta dimensión posibilita la percepción de las acciones en curso y la proyección futura. Es un procedimiento desafiante que requiere colaboración y adhesión a los propósitos organizacionales. Asimismo, demanda una considerable dosis de perseverancia para aguardar los desenlaces anticipados.

## ➤ Abastecimiento

Según Florido y López (2022), la correcta operatividad de una cadena de suministro facilita el progreso apropiado en las actividades comerciales de la organización, lo que conlleva a una reducción en los parámetros temporales y a un incremento en los indicadores de eficacia, derivado de una gestión eficiente de los recursos primarios, la minimización de los lapsos de espera, la simplificación en la asignación de acuerdos contractuales, un aumento en la eficacia de la logística operativa, así como una optimización del recurso humano y de los materiales necesarios.

De acuerdo con Mesa y Carreño (2020), resulta indispensable que la persona encargada de la selección de los productos o servicios a adquirir sea meticulosamente identificada, dado que es el superior jerárquico quien determina el lugar de compra de dichos bienes, no obstante, los destinatarios finales son quienes ejercen la decisión de compra sobre los productos. El abastecimiento constituye un dominio donde se llevan a cabo las metodologías destinadas a adquirir los productos necesarios para satisfacer las demandas específicas de la empresa en cada uno de sus sectores. Es fundamental, con miras a alcanzar los objetivos predefinidos, seleccionar un equipo de trabajo debidamente cualificado y dotado de las competencias necesarias para ejecutar con eficacia y prontitud las tareas pertinentes y exigidas por la entidad empresarial.

En síntesis, es un procedimiento beneficioso compuesto por una secuencia de acciones destinadas a la obtención de recursos por parte de las entidades. Estas adquisiciones son altamente efectivas en la obtención de bienes y servicios de calidad exclusivamente, los cuales son indispensables para facilitar la implementación eficiente de los métodos de la entidad. De esta manera, la entidad puede alcanzar de manera efectiva sus objetivos y metas establecidas de manera rigurosa. Este procedimiento también proporciona a las empresas la

oportunidad de seleccionar la opción que más les beneficie para mejorar el suministro, mientras que el objetivo de optar por una cantidad mínima es aumentar el valor que se agregará.

➤ Operaciones en el almacén

Según Mora (2021), el propósito del almacenamiento consiste en designar un área para aquellos artículos que serán despachados en el porvenir o que se conservan con el fin de asegurar niveles básicos de inventario. No obstante, la meta de un centro de distribución radica en la minimización de los gastos asociados a las operaciones, dado que ello conlleva una disminución en la utilización de recursos humanos, espacio y equipamiento requeridos. Adicionalmente, ofrece una calidad de atención superior debido a una gestión más efectiva de los niveles de existencia, una conservación óptima de las reservas con un desembolso reducido, una optimización del uso de los espacios disponibles y la aseguración del flujo continuo de los productos, lo cual previene su deterioro.

En resumen, esta faceta representa una responsabilidad de gran relevancia para los líderes corporativos, especialmente para aquellos encargados de la gestión logística, ya que implica la evaluación del desempeño del centro de distribución en términos de variables como la calidad y precisión del inventario, la rotación de productos y los gastos asociados al almacenamiento. Además, la evaluación de los costos en el almacén emerge como un componente esencial para fortalecer las estrategias destinadas a mejorar las condiciones operativas y administrativas del mismo.

➤ Integración

Una de las principales deficiencias presentes en numerosas entidades radica en la operación aislada de sus distintas unidades, lo que conlleva a una deficiente interacción comunicativa interna y una

escasa comprensión del progreso alcanzado en las demás áreas, resultando en repercusiones adversas en la satisfacción del cliente mediante la entrega del producto final. En consecuencia, conforme a lo planteado por Camacho et al. (2012), el progreso hacia la integración indica la imperiosa necesidad de que las organizaciones amalgamen la totalidad de sus áreas funcionales preexistentes (tales como el marketing, las ventas, las compras, las finanzas, la manufactura y la logística), con el propósito de presentarse como entidades interrelacionadas, configuradas para alcanzar el éxito empresarial. Asimismo, es crucial considerar los diversos procedimientos concebidos para los proveedores y clientes, quienes ostentan roles preponderantes en el desarrollo óptimo de la entidad corporativa.

En resumen, se trata del procedimiento que inicia con la conexión desde los procedimientos y corrientes internas de la entidad, avanza hacia la integración de dichos procedimientos y su fluidez, para luego armonizarse con la estrategia de la cadena, todo ello con la finalidad de atender las demandas de quienes requieren nuestros servicios.

## **Variable 2: Gestión de transporte**

Según Rodríguez (2023), la noción logística relativa al transporte se centra en la habilidad de situar el producto en el momento pertinente y en la ubicación designada. Si la logística se considera como la habilidad de desplazar y almacenar bienes, el traslado (transporte) emerge como la faceta de dicha gestión logística con mayor impacto económico e incluso social. Se puede afirmar que la ausencia de transporte obstaculiza el comercio, y sin comercio no es factible mantener una actividad económica sostenible.

De acuerdo con Criollo (2021), se refiere al dominio encargado de supervisar y organizar de manera óptima los recursos mediante la adecuada

elección del sistema de transporte a utilizar, con el propósito de asegurar una movilidad eficaz, considerando criterios de seguridad, duración del trayecto, excelencia en la prestación del servicio y minimización de costos.

Por su parte, Mori (2019) menciona que realiza de manera efectiva y expedita los procedimientos logísticos a través de una estrategia específica que consiste en la selección adecuada de los medios de transporte y la programación precisa de los movimientos a ser empleados. Esta metodología posibilita la integración completa de los diversos procedimientos logísticos, tales como la Planificación, el Aprovisionamiento, la Producción, la Distribución y el Servicio al cliente. En otras palabras, esto garantiza la solidez y eficiencia de los flujos, ya sea dentro de las redes de distribución, almacenes, o cualquier otro agente que pueda influir en los procesos de transporte.

Mora (2011) discute en relación con la administración del transporte que abarca las tareas que guardan una vinculación tanto directa como indirecta con la imperiosa obligación de situar los artículos en sus sitios particulares de destino, siempre dentro de los parámetros rigurosos de consideraciones tales como el gasto, la seguridad y la prestación de servicios. En términos alternativos, consiste en trasladar un artículo desde un punto inicial determinado (el sitio de almacenaje) hasta un punto de llegada específico.

Conforme a lo expresado por Moral (2014), una adecuada administración del transporte implica que el individuo encargado no solo se dedique a las labores cotidianas, como es comúnmente practicado, sino que también participe activamente en la elaboración de los planes estratégicos y tácticos de la organización, con el propósito de ajustar sus recursos conforme a las demandas que ésta pueda presentar en un horizonte temporal medio o prolongado.

En síntesis, engloba todas las acciones vinculadas con la imperativa tarea de situar los artículos en sus específicos lugares de llegada. La etapa del transporte comprende la totalidad del procedimiento desde que la carga

se halla en el área de embarque del remitente, hasta su descarga en las instalaciones del destinatario. Por consiguiente, se contemplan las labores de espera, la manipulación de la carga y su descarga, entre otras tareas pertinentes.

### **Importancia del Transporte**

Para Mendoza et al (2015) el rol del transporte adquiere una significancia considerable en el contexto económico de las naciones. La aparición de la globalización amplifica su importancia, otorgándole un peso aún más considerable, dado que incide de manera determinante en la competitividad de las empresas al facilitar la distribución de sus productos y servicios hacia los mercados tanto domésticos como extranjeros. Su relevancia abarca tanto las labores agrícolas como las industriales, potenciando la capacidad de estos ámbitos para acceder a mercados cada vez más extensos y vinculados entre sí.

### **Modos de Transportes**

Según la investigación llevada a cabo por Mendoza et al. (2015), el concepto aludido hace referencia a las amalgamas de sistemas viales, procedimientos operativos y medios de transporte. Este fenómeno abarca desde las redes ferroviarias del transporte terrestre hasta los sistemas de transporte marítimo o aéreo, como los puertos, las aeronaves y la gestión del tráfico aéreo. Además, implica la interconexión de estos tres variados tipos de transporte. Sin embargo, al momento de determinar qué modalidad de transporte resulta más adecuada, se hace imprescindible tomar en cuenta otros elementos, tales como las exigencias y capacidades individuales.

- Las demandas aluden a las especificidades y la naturaleza de la carga que se tiene la intención de trasladar; se analiza el volumen, peso, destino, distancia entre puntos, nivel de seguridad y la urgencia asociada con la carga.

- Las oportunidades hacen referencia a los recursos y gastos que la organización posee a su disposición, además del transporte accesible para la misma, entre diversos aspectos adicionales.

### **Embalaje en el transporte**

López (2010) explica que el concepto de embalaje abarca la utilización de recipientes o materiales destinados a contener y facilitar la manipulación, almacenamiento y transporte de productos comerciales. Este término puede ser objeto de confusión con el de envase por parte de algunas personas. No obstante, el recipiente desempeña una función esencial en el proceso de preservación de los productos, ya que permanece en contacto directo con estos hasta que el consumidor último los emplee. Por contraparte, el embalaje facilita la agrupación de los productos para su transporte como unidades de mayor tamaño. En consecuencia, el diseño del embalaje debe considerar detalladamente los aspectos siguientes:

- Salvaguarda de los bienes comerciales: la correcta disposición del envoltorio de los artículos será aquella que minimice los peligros asociados al traslado de mercaderías, los cuales son múltiples, dado que los productos podrían sufrir deterioro según el medio de transporte seleccionado para los procedimientos.
- Movilización de la mercancía: se efectúa gracias al embalaje, el cual posibilita el transporte de los productos de manera más sencilla mediante la formación de unidades de carga que se disponen de forma uniforme para su apilamiento. Estas unidades comprenden diversos elementos como cestas, cajas, contenedores y palets, los cuales, en su conjunto, contribuyen a agilizar el traslado de los artículos comerciales.
- Gastos asociados con los deterioros: se requiere establecer un punto de equilibrio en lo concerniente al empaque, considerando los costos involucrados. Esto se justifica en virtud de que la ausencia de embalaje podría ocasionar daños, los cuales podrían acarrear costos

significativos. Por otro lado, un exceso en el uso de material de embalaje, si bien podría reducir los riesgos de deterioro de la mercancía, conllevaría a un incremento substancial en los costos asociados al propio material de embalaje. Por consiguiente, resulta imperativo seleccionar de manera óptima la situación que permita minimizar tanto los costos derivados de los daños totales como los relacionados con el empaque.

- Las directrices concernientes al contenido y manejo: son de suma importancia. Es crucial que los envases cuenten con una clara identificación de las instrucciones. Dichas instrucciones han de abarcar detalles acerca del adecuado almacenamiento y preservación de la mercancía, junto con la inclusión de elementos como códigos de barras, fechas de caducidad y otros datos pertinentes.

### **Dimensiones**

- **Aprovisionamiento**

Vargas (2020) expresa que el abastecimiento representa la actividad mediante la cual la organización adquiere la totalidad de los elementos, prestaciones o mercancías necesarios para su operatividad mediante el proceso de adquisición. En concordancia con lo expuesto por el autor, se argumenta que el abastecimiento se centra en la obtención de las materias primas que se emplearán en el proceso de fabricación de un artículo, lo cual implica que abastecer implica disponer de lo requerido para dicho fin.

En resumen, constituye una herramienta fundamental para las empresas, puesto que articula todos los procedimientos relacionados con la entrada de productos, facilitando así el suministro de materiales al área de operaciones para su posterior distribución en diversas tiendas y el cumplimiento de los objetivos establecidos por la entidad. El aprovisionamiento emerge como una actividad de importancia capital dentro de la cadena de suministro. Es decir, la gestión logística

del aprovisionamiento ejerce una influencia significativa en los procesos empresariales, generando contribuciones que optimizan de manera general los procesos productivos.

➤ Almacenamiento

Según lo expuesto por Castellanos (2017) se refiere a un procedimiento consistente en atribuir una localización particular a cualquier tipo de materia prima, productos semielaborados o acabados, con el propósito de disponerlos de manera adecuada en el momento en que sean necesarios; este concepto, en el ámbito logístico, se interpreta como la eficiente utilización de un espacio designado para alojar una cantidad específica de elementos o referencias. Se encuentra consignado en el depósito o almacén, instalaciones destinadas al resguardo de diversas categorías de bienes, los cuales, gestionados a través de un sistema de inventario, contribuyen a la supervisión física y la conservación de todos los productos contabilizados.

En resumen, el almacenamiento constituye otra de las actividades desempeñadas por la logística, facilitando la proximidad de productos provenientes de distintos mercados. Este aspecto adquiere relevancia al favorecer la adaptación de la producción conforme a los niveles de demanda del mercado y al considerar la mejora en la atención al cliente. Además, esta fase posibilita la disposición de los productos en áreas adecuadas, es decir, aquellas que cuenten con las condiciones necesarias para garantizar que los productos conserven sus características originales.

➤ Distribución

De acuerdo con Sierra et al. (2015) el procedimiento distributivo, también conocido como proceso de distribución, constituye una actividad que engloba la habilidad de comercializar, despachar y entregar servicios y/o productos, comenzando desde el productor y

concluyendo en el consumidor-cliente. Esta actividad suele ser denominada como "distribución de mercancías". A medida que las empresas evolucionan hacia estructuras más ampliamente globalizadas, la significancia de alcanzar una mejora en el proceso de distribución adquiere un carácter central, dado que el objetivo primordial consiste en asegurar la satisfacción de los usuarios-clientes, así como garantizar la plena satisfacción de los diversos participantes en la cadena distributiva. En función de la extensión del canal de distribución, es común que se encuentren presentes múltiples actores con interés e implicación en dicho proceso.

En resumen, esta fase posibilita que el receptor tenga la capacidad de adquirir la mercancía transportada bajo las mismas circunstancias en las que fue despachada y dentro del plazo convenido.

### **2.3. Marco conceptual**

**Transporte:** Se trata de la función concreta dentro del proceso de distribución que consiste en trasladar el producto de un punto de origen (por ejemplo, el almacén de la empresa) hasta el destino. Se trata de una prestación del servicio, bien por parte de la misma empresa o una externa, para hacer llegar los productos al consumidor. Se puede encuadrar en el plano operativo.

**Distribución:** Emerge como una determinación de importancia que proyecta la eficacia prospectiva. Su trascendencia se manifiesta en múltiples esferas cruciales, ya que delimita las prioridades competitivas de una entidad en relación con aspectos como el costo, la flexibilidad, los procedimientos y la capacidad, además de influir en el entorno laboral y en la interacción entre el cliente y la percepción corporativa.

**Almacén:** Se refiere al espacio físico destinado a guardar o conservar durante un periodo de tiempo limitado aquellos bienes, materias primas o subproductos necesarios a lo largo de la cadena de suministro.

**Almacenaje:** Se define como la gestión del espacio físico destinado a preservar los artículos, así como la aplicación de diversas herramientas y tecnologías con el fin de mejorar la eficiencia del proceso operativo.

**Almacenamiento:** Implica la acogida de los materiales en las instalaciones de la entidad, donde se conservan hasta su próximo empleo. Esta fase implica una supervisión continua hasta que sean solicitados por el cliente.

**Inventario:** Constituye la totalidad de los datos concernientes a la materia prima, las labores de manufactura y los productos acabados en un sistema logístico.

**Aprovisionamiento:** Denota el proceso mediante el cual el director o gerente de una organización distribuye las responsabilidades asociadas con el sistema de abastecimiento, teniendo en cuenta factores concomitantes tales como la producción, el transporte, el almacenamiento y la gestión. Este procedimiento implica igualmente la definición de las tareas que serán llevadas a cabo internamente por la empresa, así como la identificación de aquellas que serán externalizadas a través de subcontratación.

**Cadena de suministro:** Comprende un conjunto de operaciones esenciales para facilitar la producción y entrega de bienes o servicios por parte de las organizaciones, con el fin último de garantizar la plena satisfacción del cliente.

**Suministro o abastecimiento:** Posee una naturaleza estratégica, en tanto que implica asegurar de manera constante el movimiento de mercancías, en otras palabras, velar por la disponibilidad permanente de los insumos requeridos para la manufactura dentro de la empresa.

**Proveedores:** Son individuos u entidades que asumen la responsabilidad de dispensar, suministrar, otorgar o facilitar la utilización de productos y prestaciones.

**Inventarios:** Constituyen elementos disponibles almacenados en un determinado momento temporal, desempeñando la función de regular los

flujos de salida de una etapa y los de entrada de la subsiguiente, según se indica.

Carga: Se refiere a los productos o artículos dirigidos a ser transportados desde un punto de partida hacia un lugar de destino. Según sus propiedades y particularidades, se distinguen varias categorías de carga, tales como carga sólida, carga líquida, carga a granel, carga general, entre otras.

## **CAPÍTULO III: MÉTODO**

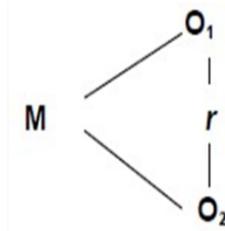
### **3.1. Tipo de investigación.**

Se ha llevado a cabo una investigación básica, como lo señaló Gallardo (2017), en la medida en que se ha destacado que: Este tipo de indagación se orienta hacia la ampliación de los descubrimientos conceptuales obtenidos durante el transcurso de la investigación. Asimismo, tiene como propósito servir como fundamento para investigaciones venideras. (p. 17)

Por otra parte, la investigación fue llevada a cabo utilizando un enfoque correlacional, el cual, de acuerdo con Cabezas et al. (2018) implica la evaluación del grado de asociación entre dos o más variables incluidas en el estudio, seguido por la medición de dichas correlaciones con el fin de interpretar sus resultados. El propósito fundamental de este tipo de estudios radica en comprender el comportamiento de una variable a partir del análisis del comportamiento de otras variables que están interrelacionadas.

### **3.2. Diseño de investigación.**

El diseño adoptado no fue experimental, transversal. Siguiendo la terminología de Carhuancho et al. (2019), estos modelos de diseño prescinden de la manipulación tanto externa como interna de la variable, lo que implica mantener una distancia para analizar las variables sin aplicar tratamientos experimentales.



Donde:

M: muestra de estudio

O1: variable: Supply chain management

O2: variable: Gestión de transporte

r: relación

### 3.3. Población y muestra.

#### **Población**

Gallardo (2017) ha afirmado que: "La población constituye una amalgama de componentes que simbolizan el conjunto de fenómenos bajo estudio" (p. 63). Del mismo modo, constituye un análisis de un conjunto de personas que forman parte de la población y que comparten diversas particularidades tales como género, edad o situación marital. Este conjunto puede ser objeto de estudio por una variedad de motivos.

Integrada por un contingente de 150 empleados pertenecientes a la compañía Beagle Agencia de Aduanas S.A., quienes se encuentran distribuidos entre el cuerpo laboral de la entidad.

#### **Muestra**

Vara (2015) ha expresado que la muestra constituye una entidad representativa de la totalidad de la población, siendo seleccionada como una porción que será objeto de análisis y estudio. (p. 261)

Del mismo modo, para la selección de la muestra se requirió la implementación del método de muestreo no probabilístico, tomando como referencia las indicaciones de Vara (2015) quien destacó que este método

de muestreo establece que no todos los elementos que componen la población tienen la oportunidad de ser incluidos en la muestra. (p. 267)

Para la determinación del número de trabajadores requeridos para la muestra, se empleó la fórmula que sigue:

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

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 150}{0.05^2(150 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = 108$$

Según los datos derivados de la ecuación utilizada, el número de individuos incluidos en la muestra se determina como 108 empleados pertenecientes a la organización Beagle Agencia de Aduanas S.A.

### **3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.**

#### **Técnica**

La técnica utilizada en este estudio fue la encuesta, seleccionada debido a su fiabilidad y conveniencia en términos de implementación, lo que posibilitó la recopilación de información para su posterior análisis de naturaleza cuantitativa. Esta metodología permitió obtener una comprensión detallada del comportamiento y las opiniones de los participantes.

Cabezas et al. (2018) expresan que: El método de la encuesta constituye una estrategia que emplea una serie de procedimientos normalizados mediante los cuales se examinan y recopilan una diversidad de datos que son representativos de la población general. (p. 123)

#### **Instrumento**

El dispositivo objeto de análisis en esta investigación es el cuestionario, el cual se caracteriza por ser una técnica que simplifica la adquisición de

información, permitiéndonos así la medición de los parámetros definidos en el presente estudio. Según Fresno (2018), el cuestionario se define como un conjunto estructurado de interrogantes que constituye otra vía para recabar datos primarios. Por sus atributos, esta herramienta se presta para su aplicación a gran escala y está diseñada con el propósito de obtener respuestas a preguntas predeterminadas.

En consecuencia, el instrumento posibilitó la adquisición de información que posibilitó la examinación y el esclarecimiento de manera autónoma con la intención de establecer conexiones entre las diversas variables según los objetivos de la investigación. En virtud de ello, la valoración de las variables fue llevada a cabo mediante dos cuestionarios, cuya confirmación de su pertinencia fue llevada a cabo por especialistas en el campo relevante para su implementación.

### **3.5. Técnicas de procesamiento y análisis de datos.**

En la fase de análisis descriptivo, se llevó a cabo la adquisición, estructuración, exposición y elucidación de datos cuantitativos derivados del examen de los resultados; en adición, los datos recolectados fueron representados de manera tabular mediante tablas de frecuencia y gráficamente mediante diagramas de barras, utilizando el software Microsoft Excel.

En el contexto de los estudios relacionados con las hipótesis planteadas, se empleó el software estadístico SPSS versión 25 con el propósito de evaluar la relación existente entre las variables. Esta evaluación se realizó mediante la aplicación de la prueba estadística conocida como Correlación de Spearman.

En el ámbito ético, se toman en cuenta tanto los marcos legales como los valores éticos que rigen la realización de la investigación. Estos incluyen los siguientes procedimientos: En cuanto a la precisión de la información requerida, se realizaron pruebas de validez en los instrumentos utilizados con el fin de preservar la autenticidad del trabajo.

En el caso de la utilización de referencias bibliográficas de otros autores, se efectuaron citaciones adecuadas, respetando así los derechos de propiedad intelectual correspondientes. Además, se mantuvo la confidencialidad de las respuestas de los participantes al recopilar la información, garantizando de esta manera la fiabilidad de los datos obtenidos.

## CAPÍTULO IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

### 4.1. Presentación de resultados

**Tabla 2**

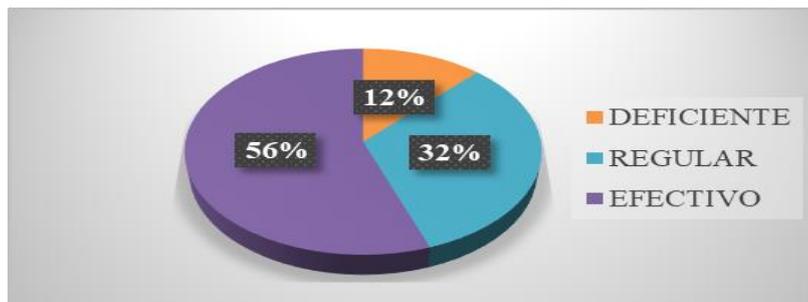
*Niveles de la variable Supply chain management*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
DEFICIENTE	13	12%
REGULAR	35	32%
EFFECTIVO	60	56%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 1**

*Variable Supply chain management*



*Nota.* elaboración propia

### Interpretación

De los resultados obtenidos en la tabla 02 y la figura 01 de los niveles de la variable se da a conocer que el nivel efectivo es el que presenta una mayor frecuencia; por lo tanto, su porcentaje también es elevado, presentando un porcentaje de 56% esto significa que dentro de la empresa el desarrollo del Supply chain management efectiva.

**Tabla 3**

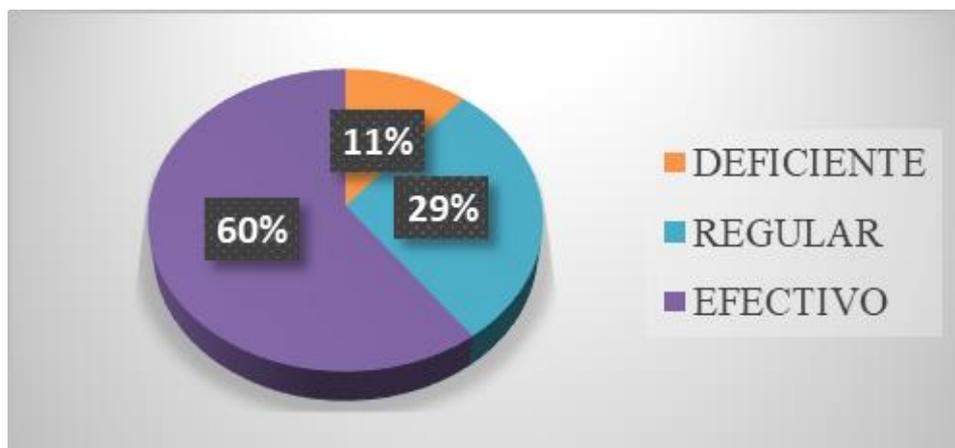
*Niveles de la dimensión planificación*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
DEFICIENTE	12	11%
REGULAR	31	29%
EFFECTIVO	65	60%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 2**

*Dimensión planificación*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

En los resultados que se obtuvieron en la tabla 03 figura 02 se logra visualizar que los resultados de la dimensión planificación demuestran que el nivel efectivo es el que presenta una mayor frecuencia teniendo un porcentaje de 60%; con los resultados obtenidos se confirma que dentro de la empresa se desarrolla la asignación de responsabilidades, se logra compartir los requerimientos con los proveedores de esta manera se logra evitar que la empresa en algún momento sufra de desabastecimiento.

**Tabla 4**

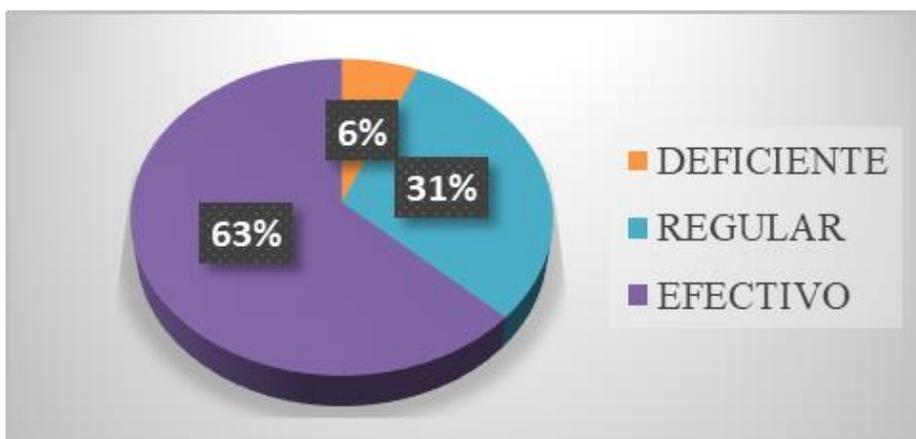
*Niveles de la dimensión abastecimiento*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
DEFICIENTE	7	6%
REGULAR	33	31%
EFFECTIVO	68	63%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 3**

*Dimensión abastecimiento*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

Según los datos encontrados en la tabla 04 y la figura 03 de la dimensión abastecimiento el nivel que presenta una frecuencia superior es el nivel efectivo presentando un porcentaje de 63%. Con estos resultados se deduce que dentro de la empresa se registra todos los materiales que ingresan, se efectúan los registros de los pedidos efectuados y se lleva a cabo la cotización de materiales entre distintos proveedores.

**Tabla 5**

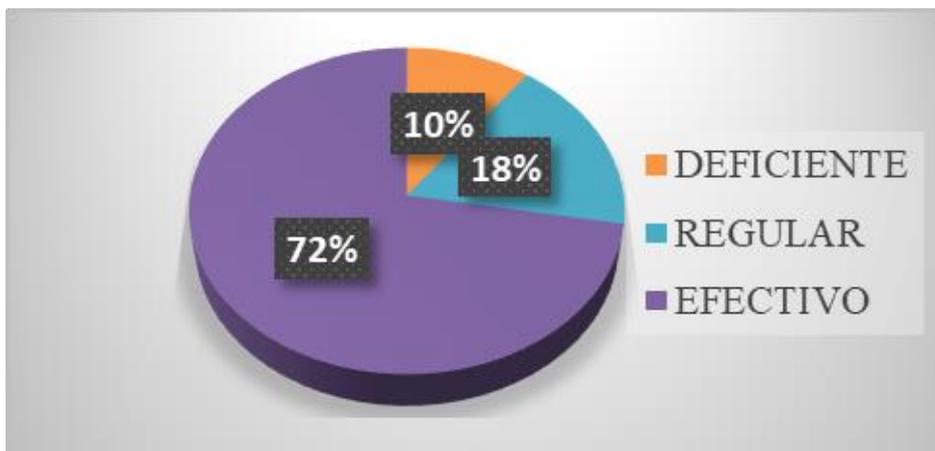
*Niveles de la dimensión operaciones en el almacén*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
DEFICIENTE	11	10%
REGULAR	19	18%
EFFECTIVO	78	72%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 4**

*Dimensión operaciones en el almacén*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

En los resultados obtenidos en la tabla 05 y la figura 04 es el nivel efectivo de la dimensión Operaciones en el almacén quien presenta un porcentaje 72% . Por lo tanto, dentro de la empresa las operaciones que se efectúan permiten que las cantidades solicitadas sean en consideración a los requerimientos de los clientes.

**Tabla 6**

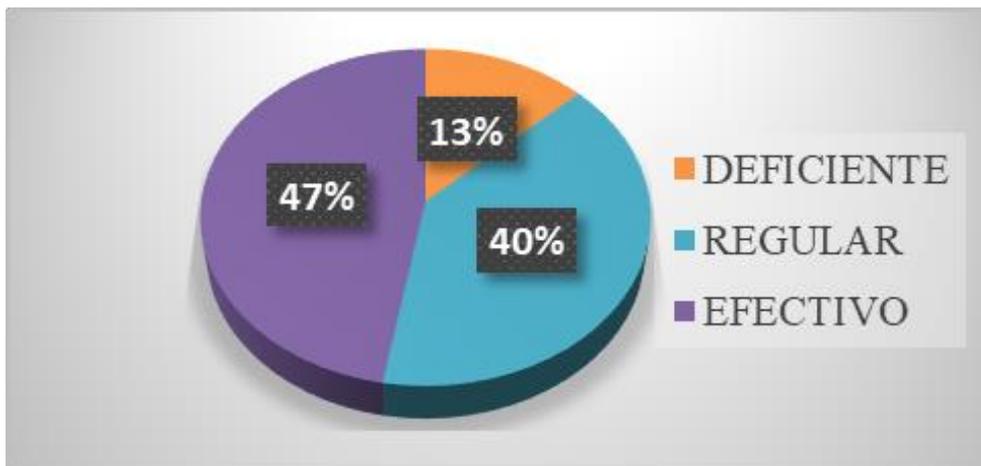
*Niveles de la dimensión integración*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
DEFICIENTE	14	13%
REGULAR	43	40%
EFFECTIVO	51	47%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 5**

*Dimensión integración*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

En los resultados encontrados en la tabla 06 y las figuras 05 se logra visualizar claramente que dentro de la dimensión integración el nivel efectivo es quien presenta una mayor frecuencia; por lo tanto, su porcentaje también es elevado siendo 47%. Los resultados dan a entender que dentro de la empresa se desarrollan diversas alianzas estratégicas y se cuenta con un sistema que permite controlar todas las coordinaciones.

**Tabla 7**

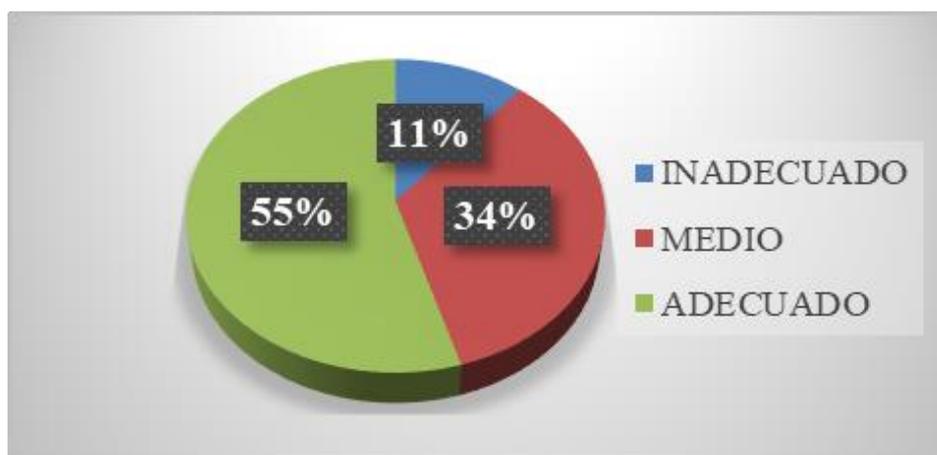
*Niveles de la variable gestión de transporte*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
INADECUADO	12	11%
MEDIO	37	34%
ADECUADO	59	55%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 6**

*Variable gestión de transporte*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

En los resultados obtenidos en la tabla 07 y la figura 06 se logra visualizar que dentro de la variable el nivel adecuado es quien presenta una mayor frecuencia teniendo un porcentaje de 55%.

**Tabla 8**

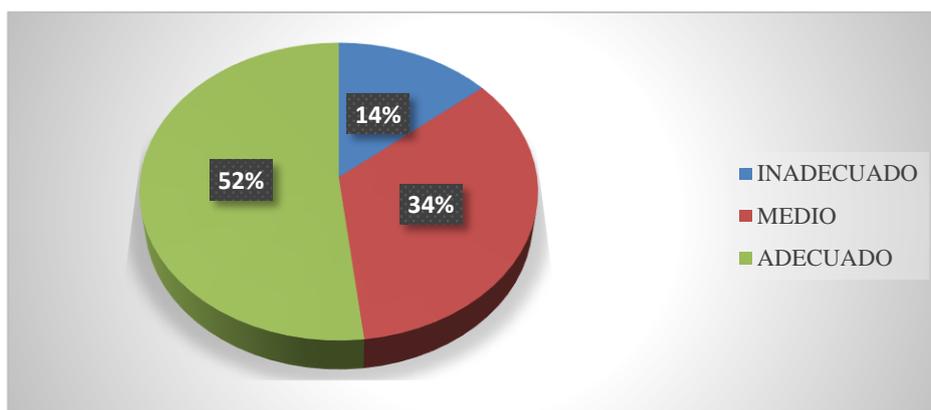
*Niveles de la dimensión aprovisionamiento*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
INADECUADO	15	14%
MEDIO	37	34%
ADECUADO	56	52%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 7**

*Dimensión aprovisionamiento*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

En los resultados obtenidos en la tabla 08 y la figura 07 se logra visualizar claramente que el nivel adecuado de la dimensión aprovisionamiento es quien presenta una mayor frecuencia teniendo como porcentaje el 52% . Por lo tanto, dentro de la organización la planificación de las cargas se desarrolla adecuadamente permitiendo estimar los costos de transporte y registrar sus entradas y salidas.

**Tabla 9**

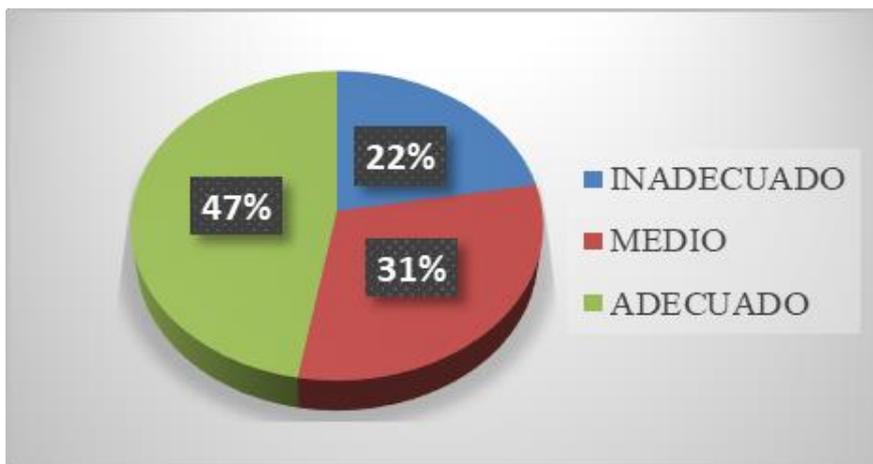
*Niveles de la dimensión almacenamiento*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
INADECUADO	24	22%
MEDIO	33	31%
ADECUADO	51	47%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 8**

*Dimensión almacenamiento*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

En los resultados obtenidos en la tabla 09 y la figura 08 se logra visualizar claramente que el nivel adecuado es el nivel que presenta una mayor frecuencia y un mayor porcentaje 47%. Por lo tanto, dentro de la empresa se visualiza que existe diversos espacios para almacenar las cargas y antes de hacer las descargas de los materiales se realizan un control de calidad de los materiales a almacenar.

**Tabla 10**

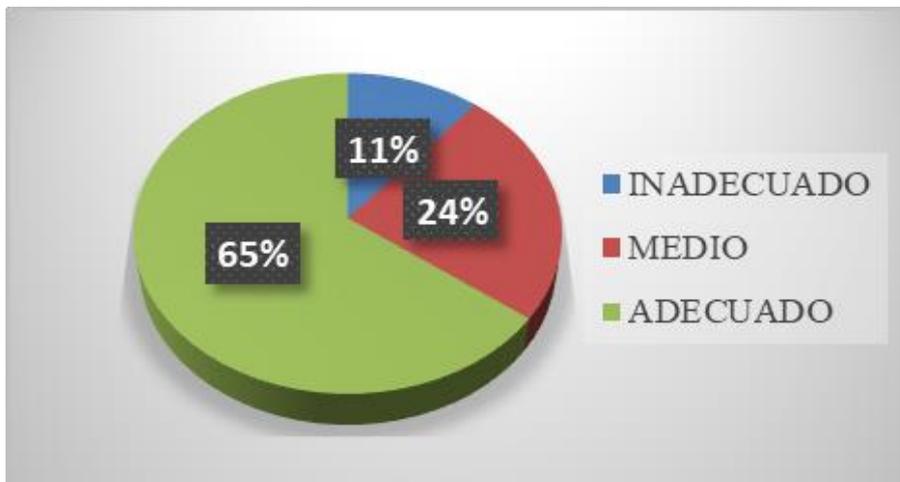
*Niveles de la dimensión distribución*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
INADECUADO	12	11%
MEDIO	26	24%
ADECUADO	70	65%
Total	108	100%

*Nota.* elaboración propia

**Figura 9**

*Dimensión distribución*



*Nota.* elaboración propia

### **Interpretación**

En los resultados que se visualizan en la tabla 10 y la figura 09 es el nivel adecuado quien presenta una frecuencia 70 y porcentaje de 65%. Por lo que se deduce que, en la empresa, se verifican el estado de las cargas adecuadamente.

## 4.2. Contrastación de hipótesis

### 4.2.1. Hipótesis general

**H1:** Existe relación entre supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**HO:** No existe relación entre supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**Tabla 11**

*Correlación entre las variables supply chain management y gestión de transporte*

		SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	GESTIÓN DE TRANSPORTE	
Rho de Spearman	SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	Coefficiente de correlación	1,000	,852**
		Sig. (bilateral)		,000
		N	108	108
	GESTIÓN DE TRANSPORTE	Coefficiente de correlación	,852**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	
		N	108	108

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

### Interpretación

Según los resultados obtenidos en la tabla 11, las variables presentan una relación positiva, significativa y alta; esta deducción es proveniente de los valores de spearman 0,852 y  $p = 0,00$ . Por lo que finalmente se acepta la hipótesis alterna.

#### 4.2.2. Hipótesis específica 01:

**H1:** Existe relación entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**HO:** No existe relación entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**Tabla 12**

*Correlación entre la dimensión planificación y la variable gestión de transporte*

		Planificación	GESTIÓN DE TRANSPORTE	
Rho de Spearman	<b>Planificación</b>	Coefficiente de correlación	1,000	
		Sig. (bilateral)	,811**	
		N	108	
	<b>GESTIÓN DE TRANSPORTE</b>	Coefficiente de correlación	,811**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	
		N	108	108

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

#### Interpretación

En la tabla 12 los valores de spearman es 0,811 y sig bilateral es menor a 0,05; con los resultados obtenidos se afirma que entre la dimensión y la variable se presenta una relación alta, positiva y significativa. Por lo tanto, la hipótesis alterna es aceptada.

### 4.2.3. Hipótesis específica 02:

**H1:** Existe relación entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**HO:** No existe relación entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**Tabla 13**

*Correlación entre la dimensión abastecimiento y la variable gestión de transporte*

		Abastecimiento	GESTIÓN DE TRANSPORTE	
Rho de Spearman	<b>Abastecimiento</b>	Coefficiente de correlación	1,000	
		Sig. (bilateral)	,808**	
		N	108	
	<b>GESTIÓN DE TRANSPORTE</b>	Coefficiente de correlación	,808**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	
		N	108	108

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

### Interpretación

El valor de spearman es 0.808 y el nivel de significancia es menor al 0.05, por lo que por los resultados generados en la tabla 13 se establece que entre la dimensión y la variable existe una relación positiva, alta y significativa; esto significa que se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

#### 4.2.4. Hipótesis específica 03:

**H1:** Existe relación entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**HO:** No existe relación entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**Tabla 14**

*Correlación entre la dimensión operaciones en el almacén y la variable gestión de transporte*

		Operaciones en el almacén	GESTIÓN DE TRANSPORTE	
Rho de Spearman	Operaciones en el almacén	Coefficiente de correlación	,819**	
		Sig. (bilateral)	,000	
		N	108	
	GESTIÓN DE TRANSPORTE	Coefficiente de correlación	,819**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	
		N	108	108

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

#### Interpretación

En la tabla 14 se observa que los valores de spearman es 0.819 y el valor de  $p=0.00$ ; por lo tanto entre la dimensión y la variable existe una relación , alta, positiva y significativa; por medio de los resultados se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

#### 4.2.5. Hipótesis específica 04

**H1:** Existe relación entre la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**HO:** No existe relación entre la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024

**Tabla 15**

*Correlación entre la dimensión integración y la variable gestión de transporte*

		<b>Integración</b>	<b>GESTIÓN DE TRANSPORTE</b>
Rho de Spearman	<b>Integración</b>	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,833**
		N	108
	<b>GESTIÓN DE TRANSPORTE</b>	Coefficiente de correlación	,833**
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	108

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

#### **Interpretación**

De los resultados obtenidos en la tabla 15 se establece que entre la dimensión y la variable existe una relación alta, positiva y significativa; el valor de spearman es 0,833 y el valor de sig., bilateral 0.00. por lo tanto, se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula.

### 4.3. Discusión de resultados

En la presente investigación el objetivo se enfocó directamente en identificar la relación entre las variables supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., los resultados que se lograron obtener fueron: Rho de Spearman 0,852 y Sig. bilateral 0,00; con los resultados ya mencionados se identifica que entre las variables se produce una relación alta, positiva y significativa. Esto significa que el desarrollo de ambas variables está sujetas significativamente, por lo que al incrementarse la eficiencia en una también significara el incremento en la otra. Finalmente, la empresa será más competitiva. A continuación, se mencionará algunas de la investigación que fueron realizadas utilizando las variables de la presente investigación:

Dávila (2020) en su estudio: Supply Chain Management y gestión de transporte en la Empresa Servicios Logísticos F&B SAC, Lurín 2020. Dentro del estudio los resultados generados fueron: Rho de Spearman 0.492 y p 0.00.

Arone (2021). Análisis del modelo SCOR en la gestión de la cadena de suministros de una empresa de transporte en Arequipa 2018-2019. Los valores que se encontraron fueron: de Rho Spearman =0.520 y p 0.00.

Se efectuó una comparación con los resultados encontrados en otras investigaciones y con los resultados encontrados en la presente investigación dando como resultado final una similitud en donde se afirma que entre las variables existe una relación positiva y significativa.

Mientras tanto los resultados que se encontraron al realizar los estudios correspondientes a la dimensión planificación y la gestión de transporte permitieron visualizar que el valor de Spearman 0,811 y Sig. bilateral 0,00; por lo tanto, entre la dimensión y la variable existe una relación alta, positiva y significativa. En este sentido se efectúa una comparación con los resultados obtenidos en la investigación realizada por Rubio (2019) quien logró obtener los valores de Rho de Spearman de 0,888 y el nivel de significancia de 0.000; del mismo modo se realizó una comparación con el estudio realizado por el autor Dávila (2020) en donde se encontró que Spearman 0,252 y p 0.00. Al realizarse la comparación respectiva se

determinó que existe una coincidencia, por lo que finalmente se reafirma la existencia de una relación entre la dimensión y la variable.

Al realizarse la investigación a la dimensión abastecimiento y la variable gestión de transporte se encontró que el valor de Spearman es 0,808 y Sig. bilateral 0,00; logrando afirmar la existencia de una relación entre ambas. Al efectuarse un análisis con los resultados encontrados por el autor Casimiro (2022) en donde el valor de sig.<0,05 y Rho=0,783; se demuestra que existe una coincidencia entre los resultados por lo que se afirma que entre la dimensión y la variable existe una relación positiva y significativa.

En cuanto a los resultados de la dimensión operaciones en el almacén y la gestión de transporte se demuestra que el valor Spearman de es 0,819 y Sig. bilateral 0,00. Se procede a efectuar una comparación con los resultados obtenidos en el estudio realizado por el autor Casimiro (2022) en donde se encontró que el valor de Rho de Spearman de 0,829 y el valor de significancia  $p=0,000$ . Dando como resultado final que entre la dimensión y la variable exista una relación positiva y significativa.

Con respecto a la dimensión integración y la variable gestión de transporte los valores obtenidos de Spearman 0,833 y Sig. bilateral 0,00; demuestran que existe una relación positiva significativa y alta. Estos resultados fueron comparados con otros resultados de otras investigaciones en donde en la investigación realizada por el autor Bautista (2023) los valores de Spearman y  $p<0.05$  resultan coincidir con los resultados de la presente investigación.

## CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1. Conclusiones

**Primera:** es concluyente señalar que entre las variables de investigación supply chain management y gestión de transporte el valor de correlación de Spearman fue 0,852 y  $p = 0,00$ ; por lo que se confirma que entre las variables se presenta una relación alta, positiva y significativa.

**Segunda:** se concluye que entre la planificación y la gestión de transporte existe una relación, esto es originado por los valores de spearman 0,811 y sig. bilateral es menor a 0,05; la relación existente es alta, positiva y significativa.

**Tercera:** se concluye que entre el abastecimiento y la gestión de transporte el spearman es 0.808 y el nivel de significancia es menor al 0.05; por lo tanto, se produce una relación alta, positiva y significativa.

**Cuarta:** según el estudio realizado se concluye que entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte el valor de spearman es 0.819 y el valor de  $p=0.00$ ; por lo que se confirma que entre ambas se produce una relación alta, positiva y significativa.

**Quinta:** es concluyente afirmar que entre la integración y la gestión de transporte el valor de spearman es 0,833 y el valor de sig., bilateral 0.00; por lo tanto, la relación existente es alta, positiva y significativa.

## 5.2. Recomendaciones

**Primera:** Se recomienda que el personal encargado de la dirección de la empresa debe generar estrategias para que se logre efectuar una mejora continua, incrementando que la planificación sea más eficiente, de tal manera que la empresa logre sea más competitiva.

**Segunda:** Se recomienda que la empresa tome decisiones con respecto a las capacitaciones que el personal debe tener, con la finalidad de incrementa sus conocimientos sobre los procesos de las operaciones.

**Tercera:** Se recomienda que se efectúen de manera periódica controles sobre las acciones y el comportamiento del personal, con el objetivo de evitar el congestionamiento del personal en una determinada actividad.

**Cuarta:** Se recomienda que la empresa tome decisiones sobre la implementación de nuevas tecnologías, con el objetivo que se logre obtener un control más eficiente de los procesos; así mismo, que se realicen las capacitaciones al personal sobre la tecnología implementada.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aperrigue Lira, I. N. (2023). Mejora del proceso logístico utilizando el modelo SCOR, en la cadena de suministro del rubro construcción de la empresa Fagsol SAC, Arequipa, 2022. Tesis de pregrado, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. <https://hdl.handle.net/20.500.12773/17055>
- Arango Serna, M., Rúaiz Moreno, S., Ortiz Vásquez, L., & Zapata Cortes, J. (2017). Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre. *Revista Chilena de Ingeniería*, 25(4), 707-720. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052017000400707>
- Arone Lazaro, C. E. (2021). Análisis del modelo SCOR en la gestión de la cadena de suministros de una empresa de transporte en Arequipa 2018-2019. Tesis de maestría, Universidad Privada del Norte. <https://hdl.handle.net/11537/25822>
- Arone Lazaro, C. E. (2021). Análisis del modelo SCOR en la gestión de la cadena de suministros de una empresa de transporte en Arequipa 2018-2019. <https://hdl.handle.net/11537/25822>
- Bautista Flores, D. (2023). Desempeño e integración en la gestión de la cadena de suministro en el e-commerce de las pymes importadoras del sector comercial-electrónica de consumo en la provincia de Lima, 2021. <https://hdl.handle.net/11537/34022>
- Cabezas, E., Andrade, D. y Torres, J. (2018). Introducción a la metodología de la investigación científica. Universidad de las Fuerzas Armadas.
- Calzado Girón, D. (2020). La gestión logística de almacenes en el desarrollo de los operadores logísticos. *Ciencias Holguín*, 26(1), 59-73. <https://www.redalyc.org/journal/1815/181562407005/181562407005.pdf>
- Camacho Camacho, H., Gómez Espinoza, K., & Monroy, C. (2012). Importancia de la Cadena de suministros. *Mintecon*, 11. <https://www.laccei.org/LACCEI2012-Panama/RefereedPapers/RP200.pdf>
- Carhuancho Mendoza, I., Nolzco Labajos, F., Sicheri Monteverde, L., & Guerrero Bejarano, M. Casana Jara K. (2019). Metodología para la investigación

holística. Universidad Internacional del Ecuador.  
<https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/3893/3/Metodolog%C3%ADa%20para%20la%20investigaci%C3%B3n%20hol%C3%ADstica.pdf>

Casimiro Rivera, K. R. (2022). Gestión administrativa y su relación con la cadena de abastecimiento en la Empresa de Transportes Pacheco Villalobos SAC, Trujillo, 2021. <https://hdl.handle.net/11537/31733>

Castellanos Ramírez, A. (2021). Logística comercial internacional. Universidad del Norte.

Champi Quispe, E., Coloma Vera, P., Funegra Quevedo, F., & Vertiz Tavera, J. (2016). Plan estratégico para los Operadores Logísticos del Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7526>

Cobos Briceño, H., Rojas Paez, U., Herrera Jerez, I. P., Plata Lopez, J. C., & Ariza Cordoba, H. J. (2023). Propuesta de Supply Chain Management y Logística para la empresa Óptica Atenas. Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD. <https://repository.unad.edu.co/handle/10596/54850>

Colimba Cupuerán, C. D., & Muenala Rodríguez, J. A. (2022). Análisis del proceso de la gestión de cadena de suministro en las PYMES del sector textil. Tesis de pregrado, Universidad Técnica del Norte. <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/13473>

Criollo Ashqui, G. B. (2021). Propuesta de un modelo de gestión de transporte para la cooperativa de servicio en transporte de carga liviana Rey de los Andes, "COPREYANDES" del cantón Chambo, provincia de Chimborazo. Tesis de licenciatura, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/15245>

Davila Zamora, L. M. (2020). Supply Chain Management y gestión de transporte en la Empresa Servicios Logísticos F&B SAC, Lurín 2020. Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/49675>

Domínguez Malaver, C. A., & Villanueva Calderón, J. A. (2021). La gestión de la cadena de suministros para mejorar procesos logísticos en la empresa Servicio L&C del Perú, Lima – 2020. Horizonte Empresarial, 8(2), 677–689. <https://doi.org/10.26495/rce.v8i2.2031>

- Espinoza Santana, F. Y. (2023). Gestión de almacenamiento y su incidencia en el abastecimiento de plaza autoservicios CH–RETAIL en Huacho, 2021. <http://hdl.handle.net/20.500.14067/7712>
- Fontalvo Herrera, T., De la Hoz Granadillo, E., & Mendoza Mendoza, A. (2019). Los procesos logísticos y la administración de la cadena de suministro. *Saber, Ciencia y Libertad*, 14(2), 102–112. <https://doi.org/10.18041/2382-3240/saber.2019v14n2.5880>
- Fresno, C. (2018). Metodología de la investigación. El Cid Editor.
- Gallardo, E. (2017). Metodología de la Investigación: Manual autoformativo interactivo. Universidad Continental.
- García Sánchez, D. (2022). La gestión de la cadena de suministro sostenible. Análisis de la cadena de suministro alimenticia. Universidad Complutense Madrid. <https://docta.ucm.es/entities/publication/3acfa9d4-ae04-4f17-b79a-186b2047f713>
- González Cancelas, N. (2016). Presentación: transporte y logística. *Revista Transporte y Territorio*, 14(1), 1-4. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333046307001.pdf>
- Granillo Macías, R., González Hernández, I. J., & Santana Robles, F. (2019). Operadores logísticos. *Ingenio Y Conciencia Boletín Científico De La Escuela Superior Ciudad Sahagún*, 6(11), 44-48. <https://doi.org/10.29057/ess.v6i11.3740>
- Hidalgo Rosas, G. I., & Alvarez Vargas, R. K. La gestión de la cadena de suministro bajo un enfoque de resiliencia: estudio para el sector automotriz peruano. Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/25080>
- Loor Zambrano, H. Y., & Romero Villagrán, J. L. (2020). Impacto de la cadena de suministro en el desempeño organizacional. *E-IDEA Journal of Business Sciences*, 2(7), 15-29. <https://revista.estudioidea.org/ojs/index.php/eidea/article/view/48>
- López Rumi, N. G., & Vargas Araujo, R. B. (2023). Calidad de servicio logístico y gestión de cadena de suministro en la exportación de carne de cuy en el

- año 2021. Tesis de licenciatura, Universidad San Ignacio de Loyola.  
<https://hdl.handle.net/20.500.14005/13728>
- López, R. (2010). *Logística Comercial (Segunda ed.)*. Madrid, España: Ediciones Paraninfo.
- Manrique Nugent, M. A. L., Teves Quispe, J., Taco Llave, A. M., & Flores Morales, J. A. (2019). Gestión de cadena de suministro: una mirada desde la perspectiva teórica. *Revista Venezolana De Gerencia*, 24(88), 1136-1146.  
<https://doi.org/10.37960/revista.v24i88.30168>
- Mendoza Roca, C., Alfaro Díaz, J., & Paternina Arboleda, C. (2015). *Manual práctico para gestión logística (Primera ed.)*. Barranquilla, Colombia: Universidad del Norte.
- Mesa, J. I., & Carreño, D. A. (2020). Metodología para aplicar Lean en la gestión de la cadena de suministro. *Revista espacios*, 41(15).  
<https://es.revistaespacios.com/a20v41n15/20411530.html>
- Mora García, L. A. (2021). *Cadena de suministro: principios, máximas y recomendaciones (2a. ed.)*. Marge Books.
- Mora, L. A. (2011). *Gestión Logística Integral (Primera ed.)*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Moral, L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Bogotá: Ecoe Ediciones Ltda.
- Mori Gago, C. F. (2019). *Mejora en la gestión de transporte de la empresa comercializadora L-E4Y en Europa*. Tesis de pregrado, Universidad San Ignacio de Loyola. <https://repositorio.usil.edu.pe/handle/usil/11292>
- Noroña Merchan, M. V., & Gómez Berrezueta, M. F. (2018). Análisis de una cadena de suministro de autopartes. *INNOVA Research Journal*, 3(10.1), 123–134. <https://doi.org/10.33890/innova.v3.n10.1.2018.898>
- Ocampo Velez, P., & Prada Ospina, R. (2017). Orientación a la cadena de suministro y su relación con diferentes grupos de interés. Una revisión bibliográfica. *Revista de Tecnología*, 1–12.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6041524>

- Paredes Valderrama, M. G. (2023). Propuesta de gestión de la cadena de suministro de elaboración de fruta deshidratada para mejorar la productividad de la empresa Fructofit, Arequipa 2022. Tesis de pregrado, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. <https://hdl.handle.net/20.500.12773/17323>
- Pardo Sierra, J. A., & Ruiz Rodríguez, J. D. (2021). Planeación estratégica de la administración de cadenas de suministros. Tesis de pregrado, Universidad Cooperativa de Colombia. <https://hdl.handle.net/20.500.12494/33199>
- Pires, S. (2012). Gestión de la cadena de suministros. McGraw-Hill España.
- Rodríguez Villanueva, C. M. (2023). Análisis de los factores que afectan la gestión del transporte en una empresa de servicio de carga del estado Aragua, Venezuela. Tesis de pregrado, Universidad Central de Venezuela. <http://hdl.handle.net/10872/22375>
- Rubio Rivera, M. (2019). Planificación estratégica y gestión de procesos de Transportes Rubio T & R SAC, Comas 2019. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/55934>
- Sierra, C., Moreno, J., & Silva, H. (2015). Canales de distribución: características principales de los distribuidores mayoristas de materiales de construcción de extracción minera en Barranquilla-Colombia. *Telos: Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 17(3), 512-529. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5655379>
- Suarez Zulueta, E. A. (2022). Gestión logística de aprovisionamiento para Leoncito Sociedad Anónima, Chiclayo, 2021.
- Torres, R. A. F., Mero, C. M. L., & Vinicio, N. M. M. (2023). Gestión eficiente de la cadena de suministro en PYMES del Sector Automotriz en Guayaquil. *South Florida Journal of Development*, 4(8), 3301–3315. <https://doi.org/10.46932/sfjdv4n8-026>
- Vara, A. (2015). 7 pasos para elaborar una tesis. Editorial Macro.
- Vargas Bautista, I. (2020). La logística de aprovisionamiento y la comunicación interna en la empresa Hipermercado Tottus S.A Huachipa, Lurigancho Chosica 2020. Tesis de licenciatura, Universidad César Vallejo.

[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56970/Vargas\\_BIN-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56970/Vargas_BIN-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Vargas, J., Prado, E., & Velásquez, Y. (2018). Supply Chain Management conceptos, procesos y enfoques. <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/18562/79763613.pdf?sequence=4>

Vélez Atehortúa, A. (2023). Mejora de la gestión de la cadena de suministros con la tecnología Blockchain en el sector aguacatero colombiano. Tesis de pregrado, Universidad EIA. <https://repository.eia.edu.co/handle/11190/5919>

**ANEXOS:**  
**MATRIZ DE CONSISTENCIA**

<b>SUPPLY CHAIN MANAGEMENT Y GESTIÓN DE TRANSPORTE EN LA EMPRESA BEAGLE AGENTE DE ADUANAS S.A., ILO 2024</b>					
<b>PROBLEMA</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>HIPOTESIS</b>	<b>VARIABLES</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>METODOLOGIA</b>
<b>PROBLEMA GENERAL</b>	<b>OBJETIVO GENERAL</b>	<b>HIPOTESIS GENERAL</b>			
¿Cuál es la relación que existe entre supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?	Identificar la relación entre el supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.	Existe relación entre supply chain management y gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.	<b>Variable 1:</b>  Supply chain management	<b>Variable 1:</b>  Planificación Abastecimiento Operaciones en el almacén Integración	<b>Tipo:</b>  Investigación básica  <b>Diseño:</b>  Investigación no experimental
<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>HIPOTESIS ESPECÍFICAS</b>			
¿Cuál es la relación que existe entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?	Identificar la relación entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.	Existe relación entre la planificación y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.			<b>Población:</b>  Comprende a un total de 150 trabajadores
¿Cuál es la relación que existe entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?	Identificar la relación entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.	Existe relación entre el abastecimiento y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.	<b>Variable 2:</b>  Gestión de transporte	<b>Variable 2:</b>  Aprovisionamiento Almacenamiento Distribución	<b>Muestra:</b>  Comprende a un total de 108 trabajadores
¿Cuál es la relación que existe entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?	Identificar la relación entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.	Existe relación entre las operaciones en el almacén y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.			<b>Técnica:</b>  Encuesta
¿Cuál es la relación que existe entre la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024?	Identificar la relación entre la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.	Existe relación entre la integración y la gestión de transporte en la empresa Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo 2024.			<b>Instrumento:</b>

---

la empresa Beagle Agente de Aduanas  
S.A., Ilo 2024?

la empresa Beagle Agente de Aduanas  
S.A., Ilo 2024.

Beagle Agente de Aduanas S.A., Ilo  
2024.

Cuestionario

---