

UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS E INFORMÁTICA
FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA
CARRERA PROFESIONAL DE INGENIERÍA INDUSTRIAL



TESIS

“Gestión Logística en la Rentabilidad de la Empresa de Transporte
San Lorenzo SRL, Ate – 2025”

AUTORES:

Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique
Bach. Berrospi Ccama, Jesús Marín
Bach. Soto Herrera, Diego

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
INGENIERO INDUSTRIAL

ASESOR:

Mg. Corilla Baquerizo, Eduardo Cancio
ORCID: 0000-0003-3472-2696
DNI: 20037930

LIMA- PERÚ
2026



**UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS E
INFORMÁTICA**
Facultad de Ciencias e Ingeniería

INFORME DE SIMILITUD N° 083-2025-FCI-UPCI-T-ECCB

A : **MG. HERMOZA OCHANTE RUBEN EDGAR**
Decano (e) de la Facultad de Ciencias e Ingeniería

DE : **MG. EDUARDO CANCIO CORILLA BAQUERIZO**
Docente FCI - UPCI

ASUNTO : Informe de Evaluación de Similitud

FECHA : Jesús María, 04 de diciembre del 2025

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de informar lo siguiente:

- Mediante el uso del programa informático TURNITIN (con las configuraciones de excluir citas, excluir bibliografía y excluir oraciones con cadenas menores a 15 palabras) se ha analizado la tesis titulada: "**Gestión Logística en la Rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRL, Ate – 2025**" presentado por el (los) Br (es):

Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique

Bach. Berrospi ~~Ccama~~, Jesús

Bach. Soto Herrera, Diego

El resultado de la evaluación indica que la tesis en mención tiene un INDICE DE SIMILITUD DE 20% (cumpliendo con el art. 35 del Reglamento de Grado de Bachiller y Título Profesional UPCI aprobado con Resolución N° 373-2019-UPCI-R de fecha 22/08/2019)

- Al término del análisis, se concluye que PUEDE(N) CONTINUAR su trámite.
Sin otro particular quedo de usted.

Atentamente

|

Mg. Eduardo ~~Cancio~~ Corilla Baquerizo
DOCENTE UPCI

PD:

Se adjunta:

- Recibo digital ~~Turnitin~~
- Resultado de similitud

DEDICATORIA

Dedico este logro a mis amados padres, cuyo amor incondicional y apoyo constante han sido mi mayor inspiración. Esta tesis es un tributo a su sacrificio, dedicación y a la confianza que siempre depositaron en mí. Gracias por ser mi guía y mi ejemplo a seguir.

A mis padres, cuyo amor y apoyo incondicional han sido mi motor durante toda esta travesía. Gracias por creer en mí incluso cuando yo dudaba, por sus palabras de aliento en los momentos difíciles y por celebrar conmigo cada logro. Esta tesis es un testimonio de su dedicación y de su eterna confianza en mis capacidades.

Bach. Berrospi Ccama, Jesús Marín

Dedico este logro a mi amada esposa e hija, quienes son mi motor y motivo para superarme y darles lo mejor.

Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique

Dedico esta tesis a mi esposa quien está a mi lado en cada momento, a mi hijo porque su sonrisa me motiva a crecer profesionalmente y mi hermano Jhan que sin su empuje y ejemplo no terminaría esta tesis.

Bach. Soto Herrera, Diego

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres, por sus valiosos consejos y apoyo incondicional; sin ellos, no habría logrado convertirme en el profesional que soy hoy.

Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique

Agradecemos a dios por bendecirnos la vida, por guiarnos a lo largo de nuestra existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad

Bach. Berrospi Ccama, Jesús Marín

Agradezco a mi tío Samuel y tía Kety por todos sus consejos y que reflejan hoy en día la culminación de una etapa extraordinaria de mi vida.

Bach. Soto Herrera, Diego

PRESENTACIÓN

Señores miembros del jurado, de acuerdo al “Reglamento del Grado de Bachiller y Título Profesional de la Universidad Peruana de Ciencias e Informática, aprobado por Resolución N° 373-2019-UPCI-R”; En estricto cumplimiento del requisito del "Artículo N° 45, de la Ley N° 30220"; donde se establece que la obtención de grados y títulos se lleva a cabo conforme a las demandas académicas que cada universidad defina, presento ante ustedes la tesis denominada " Gestión Logística en la Rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRL, Ate – 2025", me someto a vuestra consideración, para la evaluación y juicio profesional; a fin de lograr su aprobación la cual me conllevará a obtener el título profesional de Ingeniero de Sistemas e Informática.

Atentamente. -

Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique

Bach. Berrospi Ccama, Jesús Marín

Bach. Soto Herrera, Diego

ÍNDICE GENERAL

CARATULA	i
INFORME DE SIMILITUD	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO	v
PRESENTACIÓN.....	vi
ÍNDICE GENERAL	vii
INDICE DE FIGURAS	ix
ÍNDICE DE TABLAS	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT.....	xii
I. INTRODUCCION.....	13
1.1. Realidad problemática	13
1.2. Planteamiento del problema Delimitación del Problema Espacial.....	14
1.3. Hipótesis de la investigación	18
1.4. Objetivos de la investigación	19
1.5. Variables, dimensiones e indicadores	20
1.6. Justificación del estudio.....	21
1.7. Antecedentes internacionales y nacionales	25
1.8. Marco teórico.....	31
1.9. Definición de términos básicos.....	36
II. METODO.....	39
2.1. Tipo y diseño de la investigación.....	39
2.2 Población y muestra.....	41
2.3. Técnicas para la recolección de datos.....	41
2.4. Validez y confiabilidad de instrumentos Validez del instrumento.....	42
2.5. Procesamiento y análisis de datos.....	43
2.6. Aspectos éticos	44
III. RESULTADOS.....	45
3.1. Resultados descriptivos.....	45
3.2. Prueba de normalidad	57
3.3. Contrastación de hipótesis	58
IV. DISCUSIÓN.....	66
V. CONCLUSIONES.....	68

VI. RECOMENDACIONES	70
VII.REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	72
ANEXOS.....	76
Anexo 01: Matriz de Consistencia	76
Anexo 02: Instrumento de recolección de datos	77
Anexo 03: Base de datos	80
Anexo 04: Evidencia de similitud digital.....	84
Anexo 05: Autorización de publicación en repositorio	86

INDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1. Frecuencia de la variable gestión logística.</i>	45
<i>Figura 2. Frecuencia de la dimensión gestión de compras y suministros.</i>	46
<i>Figura 3. Frecuencia de la dimensión gestión de inventario.</i>	47
<i>Figura 4. Frecuencia de la dimensión gestión de almacenamiento.</i>	48
<i>Figura 5. Frecuencia de la dimensión gestión de transporte y distribución.</i>	49
<i>Figura 6. Frecuencia de la dimensión gestión de proveedores.</i>	50
<i>Figura 7. Frecuencia de la variable rentabilidad.</i>	51
<i>Figura 8. Frecuencia de la dimensión rentabilidad económica.</i>	52
<i>Figura 9. Frecuencia de la dimensión rentabilidad operativa.</i>	53
<i>Figura 10. Frecuencia de la dimensión rentabilidad financiera.</i>	54
<i>Figura 11. Frecuencia de la dimensión margen de utilidad.</i>	55
<i>Figura 12. Frecuencia de la dimensión retorno sobre el capital invertido.</i>	56

ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1. Operacionalización de variables</i>	21
<i>Tabla 2. Juicio de Expertos</i>	42
<i>Tabla 3. Confiabilidad del instrumento</i>	43
<i>Tabla 4. Frecuencia de la variable gestión logística</i>	45
<i>Tabla 5. Frecuencia de la dimensión gestión de compras y suministros.</i>	46
<i>Tabla 6. Frecuencia de la dimensión gestión de inventario.</i>	47
<i>Tabla 7. Frecuencia de la dimensión gestión de almacenamiento.</i>	48
<i>Tabla 8. Frecuencia de la dimensión gestión de transporte y distribución.</i>	49
<i>Tabla 9. Frecuencia de la dimensión gestión de proveedores.</i>	50
<i>Tabla 10. Frecuencia de la variable rentabilidad.</i>	51
<i>Tabla 11. Frecuencia de la dimensión rentabilidad económica.</i>	52
<i>Tabla 12. Frecuencia de la dimensión rentabilidad operativa.</i>	53
<i>Tabla 13. Frecuencia de la dimensión rentabilidad financiera.</i>	54
<i>Tabla 14. Frecuencia de la dimensión margen de utilidad.</i>	55
<i>Tabla 15. Frecuencia de la dimensión retorno sobre el capital invertido</i>	56
<i>Tabla 16. Prueba de normalidad con Shapiro-Wilk</i>	58
<i>Tabla 17. Escala de Correlación de Spearman</i>	59
<i>Tabla 18. Contrastación de hipótesis general</i>	59
<i>Tabla 19. Contrastación de hipótesis específica 1</i>	61
<i>Tabla 20. Contrastación de hipótesis específica 2</i>	62
<i>Tabla 21. Contrastación de hipótesis específica 3</i>	63
<i>Tabla 22. Contrastación de hipótesis específica 4</i>	64
<i>Tabla 23. Contrastación de hipótesis específica 5</i>	65
<i>Tabla 24. Matriz de consistencia-----</i>	76

RESUMEN

El trabajo de investigación tuvo como objetivo principal fue “Determinar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024”

Se utilizó la siguiente metodología: Tipo de investigación básica, diseño no experimental, el nivel descriptivo correlacional y el enfoque cuantitativo. Para la prueba de hipótesis se empleó el coeficiente de correlación de Spearman, mientras que para la prueba de hipótesis se empleó el coeficiente de correlación de Spearman. Se empleó la técnica de la encuesta y el instrumento para la recopilación de datos fue el cuestionario. La población estuvo conformó por 30 trabajadores de la empresa.

Para el análisis de confiabilidad, se utilizó el coeficiente alfa de Cronbach, resultando en un resultado de 0,870, como bueno y superior al mínimo aceptable de 0.7.

Se observa que el coeficiente de correlación de Spearman entre Gestión Logística y Rentabilidad es $\rho = 0.558$, lo que indica una correlación positiva moderada. El valor de significancia ($p = 0.001$) es menor que 0.05, por lo que esta correlación es estadísticamente significativa. Esto significa que, a mayor eficiencia en la gestión logística, mayor es la rentabilidad percibida, y viceversa.

Existe una relación positiva moderada y significativa entre la Gestión Logística y la Rentabilidad en la muestra analizada. Esto sugiere que mejoras en procesos logísticos (compras, inventario, distribución, almacenamiento, etc.) pueden impactar directamente en los resultados financieros de la organización.

Palabras clave: Gestión, Compras, Distribución, Inventario, Logística, Proveedores, Rentabilidad, Suministro, Transporte.

ABSTRACT

The main objective of the research was "To determine the effect of logistics management on the profitability of the Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024."

The following methodology was used: basic research type, non-experimental design, descriptive-correlational level, and quantitative approach. For the hypothesis testing, Spearman's rank correlation coefficient was applied.

The survey technique was employed, and the data collection instrument was a questionnaire. The population consisted of 30 employees of the company.

For reliability analysis, Cronbach's alpha coefficient was used, yielding a result of 0.870, which is considered good and above the minimum acceptable threshold of 0.7.

It was observed that the Spearman correlation coefficient between Logistics Management and Profitability was $\rho = 0.558$, indicating a moderate positive correlation. The significance value ($p = 0.001$) is less than 0.05, making the correlation statistically significant. This means that greater efficiency in logistics management corresponds to higher perceived profitability, and vice versa.

There is a moderate and significant positive relationship between Logistics Management and Profitability in the sample analyzed. This suggests that improvements in logistics processes (purchasing, inventory, distribution, storage, etc.) may directly impact the organization's financial results.

Keywords: Management, Purchasing, Distribution, Inventory, Logistics, Suppliers, Profitability, Supply, Transportation.

I. INTRODUCCION

1.1. Realidad problemática

A nivel mundial, las empresas de transporte enfrentan desafíos significativos relacionados con la gestión logística, los cuales impactan directamente en su rentabilidad. La globalización, el aumento de los costos operativos, las exigencias del cliente respecto a tiempos de entrega más cortos, y la necesidad de adoptar tecnologías avanzadas han puesto presión sobre las organizaciones para optimizar sus cadenas logísticas. Sin una adecuada planificación de rutas, control de inventarios, gestión de flotas y coordinación operativa, los costos logísticos pueden incrementarse, reduciendo los márgenes de ganancia y afectando la competitividad. Además, la falta de integración tecnológica, la ineficiencia en procesos logísticos y los cuellos de botella en la distribución constituyen factores que limitan el desempeño financiero del sector. Por tanto, existe una necesidad urgente de fortalecer la gestión logística como eje estratégico para mejorar la rentabilidad y sostenibilidad de las empresas de transporte a nivel global.

La gestión logística es un componente clave en la rentabilidad de las empresas de transporte a nivel mundial. Según (Omoush, 2022), las prácticas logísticas que abarcan gestión de inventario, almacenamiento, transporte y embalaje tienen un impacto significativo y positivo en el rendimiento operativo de las compañías de transporte vial, mejorando la eficiencia y competitividad

. Sin embargo, los costos logísticos representan una carga importante y, como sostienen diversas investigaciones, una organización deficiente de estos procesos puede erosionar los márgenes de beneficio.

Por otro lado, las complejidades derivadas de la globalización, regulaciones ambientales, variaciones en precios del transporte y riesgos en la cadena de

suministro, exigen a las empresas adoptar tecnologías avanzadas (como sistemas TMS, IA, blockchain y visibilidad en tiempo real) para optimizar rutas, reducir costos y anticiparse a interrupciones

. A pesar de su potencial, la implementación de estas herramientas se ve limitada por problemas de integración tecnológica, falta de visibilidad end-to-end y resistencia al cambio en el intercambio de datos entre actores de la cadena.

En suma, la problemática gira en torno a equilibrar la reducción de costos logísticos con la mejora en velocidad y confiabilidad en el transporte. Lograrlo representa un reto estratégico global que condiciona directamente la rentabilidad y sostenibilidad de las empresas de transporte.

En América Latina, la gestión logística representa un reto crítico para la rentabilidad de las empresas de transporte debido a múltiples factores estructurales, económicos y tecnológicos. La región enfrenta deficiencias en infraestructura vial, congestión urbana, altos costos logísticos, escasa digitalización de procesos y marcos normativos dispares entre países, lo cual limita la eficiencia operativa de las cadenas de suministro. Según (CEPAL, 2021), los costos logísticos en América Latina pueden alcanzar hasta el 15% del valor del producto final, superando ampliamente el promedio de países desarrollados, lo que afecta directamente la competitividad y rentabilidad del sector transporte.

Asimismo, muchas empresas de transporte carecen de sistemas integrados de planificación, control de rutas, monitoreo de flotas y automatización de procesos logísticos, lo que genera ineficiencias, demoras y sobrecostos operativos. Esto se ve agravado por la baja inversión en tecnologías logísticas, la escasa profesionalización del sector y la débil articulación público-privada en la planificación logística nacional. En consecuencia, la gestión logística ineficiente se

traduce en menores márgenes de ganancia y dificultades para sostener operaciones rentables en un entorno cada vez más exigente.

En el Perú, la gestión logística representa un desafío significativo para las empresas de transporte, especialmente en un entorno caracterizado por la informalidad, el déficit en infraestructura vial, la fragmentación del mercado y la limitada adopción de tecnologías. Estas condiciones generan altos costos logísticos, retrasos en la distribución, baja eficiencia operativa y una disminución en la rentabilidad empresarial. Según la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEX, 2022), los costos logísticos en el país superan el 30% del valor del producto, afectando directamente la competitividad de las empresas del sector transporte.

Además, muchas empresas carecen de planificación logística estratégica, optimización de rutas, control de inventarios y herramientas digitales de gestión, lo que incrementa el uso ineficiente de recursos. La ausencia de indicadores de desempeño, sistemas de trazabilidad y mantenimiento predictivo de flotas también contribuye a pérdidas operativas y mayores tiempos de inactividad. Todo esto impacta negativamente en los márgenes de ganancia y en la sostenibilidad económica del negocio.

En este contexto, fortalecer la gestión logística mediante buenas prácticas, capacitación del personal y la incorporación de tecnologías emergentes es esencial para mejorar la eficiencia operativa y la rentabilidad de las empresas de transporte en el Perú.

En Lima, Perú, las empresas de transporte enfrentan serias dificultades en la gestión logística que afectan directamente su rentabilidad. La capital peruana presenta un entorno logístico complejo, caracterizado por el congestionamiento

vehicular, la deficiente infraestructura vial, la sobrecarga del parque automotor y la falta de planificación urbana, factores que incrementan los tiempos de traslado y los costos operativos. Además, muchas empresas de transporte en Lima operan bajo esquemas informales o con una limitada tecnificación, lo que impide una adecuada gestión de flotas, planificación de rutas, control de inventarios y seguimiento en tiempo real de los servicios.

La falta de integración tecnológica, la escasa capacitación del personal y la débil cultura de medición de indicadores logísticos dificultan la eficiencia operativa, reduciendo los márgenes de ganancia y exponiendo a las empresas a mayores riesgos financieros. Según informes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC, 2021), más del 60% de los operadores logísticos en Lima carecen de herramientas tecnológicas para optimizar sus procesos, lo que limita su capacidad de respuesta frente a las exigencias del mercado y la competitividad empresarial.

En este contexto, es crucial fortalecer la gestión logística como un factor clave para mejorar la rentabilidad y sostenibilidad de las empresas de transporte que operan en Lima.

La empresa de transporte San Lorenzo SRLT se encuentra ubicada en la Mz., lote 1, Asociación San Juan (referencia: pasando el óvalo Santa Anita), en el distrito de Ate, provincia y departamento de Lima. Actualmente, la empresa cuenta con dos furgones de carga de 40 toneladas, marca Volvo.

Según declaraciones del subgerente, en los últimos años la empresa enfrentó una severa reducción en su cartera de clientes, lo que los llevó a tomar la decisión de vender cinco unidades de transporte para disminuir los costos operativos que estas generaban. Como consecuencia de esta medida, también se vieron obligados a

prescindir de los conductores correspondientes a dichas unidades. Entre los principales factores que afectan actualmente a la empresa se identifican:

- La falta de sostenibilidad económica.
- El incremento constante en el precio del combustible.
- El alza en los precios de repuestos y servicios de mantenimiento para las unidades.
- La creciente competencia de empresas que ofrecen fletes a precios considerablemente bajos.

El servicio de transporte que ofrece la empresa se concentra principalmente en la ruta hacia la Selva Central. Sin embargo, durante la temporada de lluvias, las unidades suelen quedar varadas entre dos y tres días, debido a la intransitabilidad de las vías, afectadas por deslizamientos (huaycos) y el desborde de ríos. Estas incidencias ocurren principalmente en la ruta hacia Padre Abad – Ucayali, Boquerón, Pucallpa, Madre Mía y el ramal del departamento de San Martín.

Durante estos periodos de inactividad forzada, la empresa incurre en gastos adicionales de viáticos y combustible. Una vez que las unidades logran llegar a su destino de entrega, el proceso de descarga no siempre es inmediato, ya que depende de la capacidad de recepción de las plantas de producción —como aquellas dedicadas a la fabricación de aceite, que operan las 24 horas del día y frecuentemente tienen sus almacenes llenos.

En estos casos, los vehículos de carga deben esperar entre uno y dos días hasta que el cliente solicite la descarga, la cual se realiza de acuerdo con sus necesidades operativas. Posteriormente, las unidades pasan al patio de espera para el carguío. Una vez cargadas, retornan a Lima para la entrega final, de acuerdo con la guía de remisión que determina el destino del cliente correspondiente.

1.2. Planteamiento del problema Delimitación del Problema Espacial

La investigación se centrará en las empresas Empresa de Transporte San Lorenzo SRL, Ate.

Temporal

La investigación se realizará en un periodo de 3 meses y se analizará datos financieros y operativos de las empresas de transporte correspondientes a los 3 meses también.

1.2.1. Problema general

¿Cuál es el efecto de la gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024?,

1.2.2. Problemas específicos

- a) ¿Qué efecto tiene la gestión logística en la rentabilidad económica de la empresa?
- b) ¿Qué efecto tiene la gestión logística en la rentabilidad operativa de la empresa?
- c) ¿Qué efecto tiene la gestión logística en la rentabilidad financiera de la empresa?
- d) ¿Qué efecto tiene la gestión logística en el margen de utilidad de la empresa?
- e) ¿Qué efecto tiene la gestión logística es en el retorno sobre el capital invertido de la empresa?

1.3. Hipótesis de la investigación

1.3.1. Hipótesis general

La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024.

1.3.2. Hipótesis específicas

- a) La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad económica de la empresa.
- b) La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad operativa de la empresa.
- c) La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad financiera de la empresa.
- d) La gestión logística tiene un efecto significativo en el margen de utilidad de la empresa.
- e) la gestión logística tiene un efecto significativo el retorno sobre el capital invertido de la empresa.

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

Determinar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024.

1.4.2. Objetivos Específicos

- a) Analizar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad económica de la empresa.
- b) Evaluar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad operativa de la empresa.
- c) determinar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad financiera de la empresa.
- d) Examinar el efecto de la gestión logística en el margen de utilidad de la empresa.
- e) Identificar el efecto de la gestión logística en el retorno sobre el capital invertido de la empresa.

1.5. Variables, dimensiones e indicadores

1.5.1. Variables Independientes

- ✓ Gestión logística

1.5.2. Variables Dependientes

- ✓ Rentabilidad

1.5.3. Dimensiones

- Gestión de compras y suministros
- Gestión de inventario
- Gestión de almacenamiento
- Gestión de transporte y distribución
- Gestión de proveedores
- Rentabilidad económica
- Rentabilidad operativa
- Rentabilidad financiera
- Margen de utilidad
- Retorno de satisfacción con el proveedor

1.5.4 Indicadores de las Variables

- Nivel de rentabilidad económica
- Nivel de rentabilidad operativa
- Nivel de rentabilidad financiera
- Nivel de utilidad neta
- Nivel de retorno del capital invertido

1.5.5. Operacionalización de variables

Tabla 1.
Operacionalización de variables

Variable	Dimensión	Indicador	Técnica/ Instrumentos
Gestión Logística	Gestión de compras y suministros	Nivel de cumplimiento de órdenes de compra	<i>Encuesta/ Cuestionario</i>
	Gestión de inventario	Rotación de inventario	
	Gestión de almacenamiento	Tasa de ocupación del almacén	
	Gestión de transporte y distribución	Costo de transporte por unidad entregada	
	Gestión de proveedores	Nivel de satisfacción con el proveedor	
Rentabilidad	Rentabilidad económica	Nivel de rentabilidad económica	
	Rentabilidad financiera	Nivel de rentabilidad financiera	
	Rentabilidad operativa	Nivel de rentabilidad operativa	
	Margen de utilidad	Nivel de utilidad neta	
	Retorno sobre el capital invertido	Nivel de retorno del capital invertido	

Fuente: Elaboración propia

1.6. Justificación del estudio

1.6.1. Justificación Teórica

La gestión logística constituye un eje estratégico en las organizaciones de transporte, ya que permite optimizar el uso de recursos, mejorar el servicio al cliente y reducir costos operativos, factores directamente vinculados con la rentabilidad empresarial. Desde un enfoque teórico, autores como (Ballou, 2004) y (Christopher, 2016) sostienen que una logística bien gestionada contribuye significativamente a la eficiencia organizacional mediante la planificación, implementación y control efectivo del flujo de bienes, servicios e información.

En el sector transporte, una adecuada gestión logística permite una mejor planificación de rutas, control de flotas, reducción de tiempos muertos y uso eficiente del combustible, lo cual incide en la disminución de gastos innecesarios y mejora del margen de utilidad. Asimismo, la integración tecnológica y el monitoreo en tiempo real facilitan la toma de decisiones basada en datos, incrementando la productividad operativa.

La rentabilidad, entendida como la capacidad de una empresa para generar beneficios sostenibles, está directamente condicionada por la eficiencia logística, especialmente en entornos de alta competencia, como el transporte terrestre. Por tanto, desde el punto de vista teórico, la gestión logística no solo es un área funcional, sino un factor crítico de éxito para mejorar la rentabilidad en empresas de transporte.

1.6.2. Justificación práctica

La justificación práctica de estudiar la gestión logística en relación con la rentabilidad en empresas de transporte radica en su impacto directo en la eficiencia operativa, la reducción de costos y el mejoramiento del servicio. En la práctica, una gestión logística eficiente permite planificar mejor las rutas, optimizar el uso de vehículos, reducir tiempos de espera, minimizar el consumo de combustible y disminuir el desgaste de las unidades, lo que se traduce en menores gastos y mayor rentabilidad.

Además, en contextos altamente competitivos como el transporte terrestre, aplicar buenas prácticas logísticas permite a las empresas adaptarse a las exigencias del mercado, responder de manera más ágil ante contingencias como desastres naturales o interrupciones en las vías, y mantener relaciones sólidas con sus clientes mediante entregas puntuales y confiables. También facilita el control de inventarios

y la trazabilidad de los envíos, generando valor agregado al servicio.

En consecuencia, fortalecer la gestión logística no solo mejora los procesos internos, sino que también permite maximizar los márgenes de ganancia, incrementar la sostenibilidad financiera y asegurar la permanencia de la empresa en el mercado.

Por tanto, su aplicación práctica es vital para la toma de decisiones estratégicas y el desarrollo económico del sector transporte.

1.6.3. Justificación Legal

La justificación legal de la gestión logística en las empresas de transporte se sustenta en el marco normativo que regula el funcionamiento del transporte terrestre y la actividad logística en el Perú. Normas como la Ley N.º 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, establecen disposiciones orientadas a garantizar un servicio seguro, eficiente y sostenible, promoviendo prácticas logísticas adecuadas.

Asimismo, la normativa exige a las empresas de transporte contar con planes de operación, mantenimiento preventivo de unidades, gestión de flotas, documentación adecuada, y cumplimiento de tiempos de tránsito y entrega, lo cual forma parte esencial de una gestión logística eficiente. El incumplimiento de estos aspectos no solo conlleva sanciones administrativas y económicas, sino que también afecta la reputación de la empresa y, por ende, su rentabilidad.

Por otro lado, la Ley N.º 30230, que impulsa la inversión y simplificación de procedimientos logísticos, y las políticas del Plan Nacional de Desarrollo de Servicios Logísticos del Perú 2020–2030, promueven la mejora continua de la gestión logística como un eje clave para la competitividad del sector transporte.

En ese sentido, el cumplimiento de la normativa legal vigente no solo es una

obligación, sino una estrategia que favorece la optimización de recursos, la sostenibilidad operativa y la mejora de la rentabilidad en las empresas de transporte.

1.6.4. Justificación económica

La gestión logística representa un factor determinante en el desempeño económico de las empresas de transporte, ya que incide directamente en la reducción de costos operativos y el aprovechamiento eficiente de los recursos. Desde una perspectiva económica, la optimización de procesos logísticos —como la planificación de rutas, el control de flotas, la administración de inventarios y la gestión del transporte— permite minimizar desperdicios, tiempos muertos y consumo innecesario de combustible, lo que se traduce en una mejora significativa de los márgenes de rentabilidad.

Además, en un contexto de creciente competitividad y variabilidad en los costos (como el alza de los combustibles y los repuestos), una logística bien estructurada permite a las empresas mantener su sostenibilidad financiera y adaptarse a los cambios del entorno. Según la (CEPAL, 2021), en América Latina los costos logísticos representan entre el 15% y 35% del valor de los productos, lo cual evidencia la necesidad de un enfoque logístico eficiente para asegurar la rentabilidad empresarial, especialmente en el sector transporte.

Por tanto, la gestión logística no solo es una herramienta de control operativo, sino también una palanca estratégica de crecimiento económico, permitiendo a las empresas ser más competitivas, rentables y sostenibles en el largo plazo.

Importancia del estudio

El estudio de la gestión logística y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transporte es de vital importancia debido al papel estratégico que cumple

la logística en la eficiencia operativa, la optimización de recursos y la sostenibilidad financiera. En un entorno cada vez más competitivo y cambiante, donde los costos de combustible, mantenimiento y tiempos de entrega impactan directamente en los márgenes de utilidad, mejorar la gestión logística se convierte en una prioridad para mantener la rentabilidad y la viabilidad del negocio.

Analizar esta relación permite identificar cuellos de botella, ineficiencias y oportunidades de mejora en procesos clave como la planificación de rutas, el control de flotas, la gestión de almacenes y la atención al cliente. Asimismo, proporciona a los gestores herramientas para la toma de decisiones basadas en datos, reduciendo los costos innecesarios y mejorando la calidad del servicio.

Este estudio también aporta valor en el diseño de estrategias logísticas integradas que respondan a los retos actuales del sector transporte, como la congestión vial, las condiciones climáticas adversas y la competencia por precios. Por tanto, investigar la gestión logística como determinante de la rentabilidad no solo contribuye al fortalecimiento empresarial, sino también al desarrollo económico sostenible del sector transporte en el país.

1.7. Antecedentes internacionales y nacionales

1.7.1. Antecedentes internacionales

(Kuster, 2024) elaboro el articulo científico “Determinantes de la rentabilidad en la industria manufacturera uruguaya: el papel de los costos”

Reconociendo el rol fundamental que desempeñan las inversiones en el desempeño empresarial, esta investigación se plantea dos objetivos principales: analizar la evolución de la rentabilidad de las empresas manufactureras en Uruguay durante el periodo 2010-2017, y determinar en qué medida dicha rentabilidad está influenciada por variaciones en el tamaño empresarial y en la estructura de costos.

En particular, se busca identificar el mecanismo que vincula el tamaño de la empresa con su rentabilidad.

Para ello, se utilizó una base de datos contable que comprende 595 firmas manufactureras. Los resultados revelan, en primer lugar, una tendencia generalizada de disminución de la rentabilidad en todos los sectores industriales analizados. En segundo lugar, se observó que el crecimiento del tamaño empresarial tiende a impactar negativamente sobre la rentabilidad, efecto que se manifiesta a través de la reducción de los márgenes porcentuales y la disminución en la rotación de inventarios.

Adicionalmente, mediante la aplicación de una estratificación por quintiles, se identificó que las empresas pertenecientes al quintil superior son, en promedio, diez veces más grandes que las del quintil inferior, y hasta 44 veces más grandes que las de los tres quintiles intermedios.

(Ramírez, Madriz, Bravo, Ugueto, & Sierra, 2020) elaboraron el artículo “La gestión logística en las microempresas manufactureras del Estado Táchira, Venezuela. Aibi: Revista de Investigación, Administración e Ingeniería, 8(2), 8–15”.

El propósito de esta investigación fue analizar cómo se desarrolla la gestión logística en las microempresas manufactureras del Estado Táchira, Venezuela, enfocándose en los procesos de abastecimiento, producción y distribución. El estudio, de enfoque cuantitativo, nivel descriptivo y diseño de campo, se aplicó a una muestra de 205 microempresas distribuidas en 10 municipios de la región. La recolección de datos se realizó mediante una encuesta estructurada de 33 ítems aplicada entre enero y julio de 2019.

Entre los principales resultados obtenidos, se evidenció que el proceso de

abastecimiento enfrenta serias dificultades relacionadas con la escasa disponibilidad de materias primas e insumos, precios inestables y limitada variedad y oferta en el mercado. En el área de producción, se observó que las decisiones se basan en registros históricos de ventas más que en una planificación ajustada a la demanda actual, sumado a un bajo nivel tecnológico en maquinaria y equipos. Respecto a la distribución, esta se ve afectada por la carencia de transporte propio y los obstáculos que presentan los servicios externos.

En conclusión, aunque las microempresas analizadas presentan múltiples limitaciones, se identifican rasgos culturales propios del sector que otorgan dinamismo a su gestión logística. Se resalta la posibilidad de mejora mediante una planificación productiva más efectiva, basada en el conocimiento real de la demanda, así como en la capacidad de aprovechar oportunidades del mercado y el entorno, especialmente para el acceso a materias primas y financiamiento, lo cual permitiría optimizar el proceso de abastecimiento.

(López, Melo, & Mendoza, 2021). Elaborar el artículo “Gestión logística en la industria salinera del departamento de La Guajira, Colombia. Información Tecnológica, 32(1), 39–46”.

Esta investigación tuvo como objetivo examinar cómo se lleva a cabo la gestión logística en la industria salinera del departamento de La Guajira, Colombia. El estudio se desarrolló bajo un enfoque descriptivo, con un diseño no experimental y de tipo transversal. La muestra estuvo conformada por 39 ingenieros pertenecientes a empresas mineras dedicadas a la extracción y procesamiento de sal en la región. Para la recolección de datos, se utilizó la técnica de observación mediante encuesta, aplicando un cuestionario estructurado.

Los resultados evidenciaron deficiencias en la implementación de la gestión

logística en dicho sector, lo cual resalta la necesidad de adoptar medidas para fortalecer tanto su planificación como su ejecución. En conclusión, se determinó que la gestión logística se desarrolla con una efectividad moderada; no obstante, las estrategias logísticas aplicadas son relativamente eficientes, y la logística interna, los procesos y la estructura organizacional analizados muestran niveles de desempeño aceptables.

1.7.2. Antecedentes nacionales

(Chiclla, 2021). Desarrollo la tesis “La gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transportes y Servicios Gavina SRL, Abancay 2021. Para optar el Título de Ingeniero de Sistemas. Universidad Cesar Vallejo. Lima.

El propósito de esta investigación fue analizar el impacto de la gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transportes y Servicios Gavina S.R.L. Se trató de un estudio de tipo aplicado, con un nivel descriptivo-correlacional, enfoque cuantitativo y diseño no experimental de corte transversal, ya que los datos se recolectaron en un solo momento y sin manipulación de variables, describiendo los hechos tal como ocurrieron, sustentados en teorías relevantes.

La población y muestra del estudio estuvo compuesta por 20 trabajadores de la empresa durante el año 2021. Se utilizó como técnica el análisis documental, con una guía de análisis como instrumento. Los resultados permitieron concluir que la empresa carece de un sistema estructurado de procesos y procedimientos logísticos que permita una gestión eficiente, lo que repercute negativamente en su rentabilidad. Esta deficiencia en la administración logística está generando pérdidas. Además, se identificó una correlación moderada entre la gestión logística y la rentabilidad, evidenciada por un coeficiente de Pearson de 0.561.

(Lecaros, 2022). Elabore la tesis “La gestión logística en la rentabilidad de las

empresas industriales en el sector textil en Lima Metropolitana, 2019–2020, Para optar el grado académico de Maestro en ciencias contables y financieras con mención en finanzas e inversiones internacionales. Universidad San Martín de Porres, Lima”.

La presente investigación titulada “La gestión logística en la rentabilidad de las empresas industriales del sector textil en Lima Metropolitana, 2019–2020” fue elaborada con el apoyo de especialistas en la materia, a través de la recopilación de información relacionada con las principales problemáticas detectadas en el área logística de empresas textiles representativas del sector.

El estudio tuvo como objetivo principal determinar la influencia de la gestión logística en la rentabilidad de dichas organizaciones. Para ello, se fundamentó en aportes teóricos de diversos autores, cuyas definiciones y análisis conceptuales permitieron estructurar las variables del estudio, sirviendo también como referencia para futuras investigaciones.

La metodología empleada se enmarcó dentro de una investigación de tipo aplicada, al buscar soluciones prácticas mediante el uso de teorías existentes. Para el análisis estadístico se utilizó el software SPSS, aplicando una encuesta compuesta por 14 preguntas a una muestra de 110 profesionales, entre los que se encontraban gerentes generales, jefes de operaciones, responsables del área logística y financiera, así como asistentes.

Como conclusión, los resultados confirmaron que la gestión logística tiene un impacto directo y significativo en la rentabilidad de las empresas industriales del sector textil, ya que facilita la satisfacción de la demanda en el tiempo oportuno, con la cantidad exacta y al costo adecuado, lo que contribuye a una mayor rentabilidad empresarial.

(Soria & Coral, 2020). Elaboraron la tesis “La gestión logística y su influencia en la rentabilidad de la empresa CREDISORIA, Ucayali. Para optar el título profesional Contador, Universidad Peruana Unión. Lima”.

El objetivo principal de esta investigación fue analizar cómo influye la gestión logística en la rentabilidad de la empresa CREDISORIA, ubicada en Ucayali. Se trata de un estudio no experimental, con un diseño correlacional descriptivo. La validez y confiabilidad de los instrumentos empleados fueron evaluadas a través del juicio de cinco expertos, y la recolección de datos se realizó mediante un cuestionario de 24 ítems aplicado a una muestra de 140 trabajadores.

Los resultados del estudio evidencian que la gestión de compras y abastecimiento tiene un impacto favorable en la rentabilidad económica. Asimismo, la gestión logística de los centros de distribución y almacenes influye de manera significativa en la rentabilidad financiera. También se encontró que la implementación de sistemas de control adecuados en el transporte y distribución de carga contribuye positivamente a reducir el riesgo financiero.

Por otro lado, se identificó que la mejora continua en el servicio al cliente tiene un efecto positivo sobre el riesgo económico. Para mejorar la rentabilidad económica, es indispensable establecer políticas claras de planificación de compras. Del mismo modo, una gestión eficiente de los centros de distribución y almacenes repercute de manera favorable en los resultados financieros.

No obstante, se detectaron debilidades, como la insatisfacción de los proveedores respecto a los precios pactados en el transporte, que afecta la gestión del riesgo financiero. Además, la falta de una cultura orientada al servicio al cliente incrementa el riesgo económico. El estudio también señala que la existencia de stock tecnológico obsoleto se relaciona con deficiencias en el control entre las áreas

de almacén y logística. Finalmente, se observó que la recuperación de notas de crédito por devoluciones carece de responsables definidos dentro de la organización.

1.8. Marco teórico

1.8.1. Gestión logística

Se trata como un conjunto de procesos que buscan optimizar el flujo de materiales, información y recursos dentro de una cadena de suministro, desde el origen hasta el destino final, con el objetivo de satisfacer la demanda del cliente de manera eficiente y rentable. (Sánchez A. L., 2014)

Se refiere a la planificación, implementación y control de las actividades relacionadas con el transporte, almacenamiento, distribución y manejo de productos. En el contexto de la distribución de carga, la gestión logística incluye:

Planificación de la demanda y recursos: La correcta previsión de las necesidades del mercado y la planificación de recursos (vehículos, infraestructura, personal) para satisfacer esas necesidades.

1. **Optimización de rutas:** Analizar y seleccionar las rutas más eficientes para el transporte de la carga, minimizando costos y tiempos de tránsito.
2. **Control de inventarios:** Asegurar que los productos se encuentren disponibles en el lugar y momento adecuados sin generar exceso de inventarios, lo que implica una gestión eficiente de los almacenes.
3. **Coordinación de la cadena de suministro:** Asegurar que los diversos actores involucrados (proveedores, transportistas, distribuidores, etc.) trabajen de forma coordinada y sincronizada para evitar interrupciones y demoras.
4. **Gestión de la calidad y el servicio:** Mantener altos estándares de servicio y calidad durante todo el proceso logístico, asegurando la satisfacción del cliente.

5. Tecnología e innovación: Uso de sistemas de información, software especializado, y nuevas tecnologías para monitorear y mejorar los procesos logísticos.

a).- Gestión de compras y suministros

Es el proceso mediante el cual una organización planifica, adquiere y administra los insumos, materiales y servicios necesarios para su funcionamiento, asegurando que se obtengan en el momento adecuado, con la calidad requerida y al menor costo posible.

Incluye la planificación de compras, negociación con proveedores, emisión de órdenes de compra y control del abastecimiento.

“La gestión de suministros abarca todas las actividades necesarias para adquirir los insumos requeridos por una organización, desde la planificación de compras hasta la recepción del producto” (Ballou, 2004)

b).- Gestión de inventario

Consiste en controlar y supervisar las existencias de bienes, insumos o productos terminados, de manera que se minimicen los costos de almacenamiento y se asegure la disponibilidad cuando sea necesario.

“El objetivo de la gestión de inventarios es mantener niveles adecuados que satisfagan la demanda con el menor coste total” (Christopher, 2016)

c).- Gestión de almacenamiento

Es la administración de espacios físicos y procedimientos logísticos orientados a la recepción, ubicación, conservación, manipulación y despacho de productos o materiales,

“El almacenamiento eficaz es esencial para mantener la integridad del producto, facilitar la preparación de pedidos y mejorar el flujo de materiales” (Rushton,

Croucher, & Baker, 2017).

d).- Gestión de transporte y distribución

Comprende la planificación, ejecución y control de los movimientos físicos de productos desde el punto de origen hasta el punto de consumo, buscando eficiencia, puntualidad y optimización de rutas y costos.

“La función de transporte y distribución se refiere al movimiento físico de bienes y su entrega en las condiciones adecuadas al cliente final” (Ballou, 2004).

e).- Gestión de proveedores

Es el proceso de selección, evaluación, desarrollo y mantenimiento de relaciones con los proveedores que suministran bienes o servicios a la organización, asegurando la calidad, cumplimiento y colaboración a largo plazo.

“La gestión de proveedores implica la evaluación continua de su desempeño y el establecimiento de relaciones estratégicas para maximizar el valor obtenido” (Monczka, Handfield, Giunipero, & Patterson, 2015).

1.8.2. Rentabilidad

Se aplica a toda acción económica en la que se movilizan unos medios, materiales, humanos y financieros con el fin de obtener unos resultados. En la literatura económica, aunque el término rentabilidad se utiliza de forma muy variada y son muchas las aproximaciones doctrinales que inciden en una u otra faceta de la misma, en sentido general se denomina rentabilidad a la medida del rendimiento que en un determinado periodo de tiempo producen los capitales utilizados en el mismo. Esto supone la comparación entre la renta generada y los medios utilizados para obtenerla con el fin de permitir la elección entre alternativas o juzgar la eficiencia de las acciones realizadas, según que el análisis realizado sea a

priori o a posteriori. (Sánchez B. J., 2002)

a).- Rentabilidad económica

Es la capacidad de una empresa para generar beneficios en relación con los activos totales utilizados, sin considerar la forma en que se financian dichos activos (deuda o capital propio).

“La rentabilidad económica mide la eficiencia de los activos de la empresa para generar beneficios, independientemente de cómo se financien dichos activos” (Van Horne & Wachowicz, 2010).

La rentabilidad económica se refiere a la capacidad de una empresa para generar beneficios con respecto al total de los recursos invertidos en su actividad productiva. Es decir, mide la eficiencia con la que la empresa utiliza sus activos para generar ganancias operativas. Se calcula generalmente como la relación entre el beneficio operativo (o EBIT) y el activo total.

Fórmula típica:

$$\text{Rentabilidad Económica} = \frac{\text{Beneficio operativo}}{\text{Activo Total}}$$

b).- Rentabilidad financiera

Es la rentabilidad obtenida en relación con los recursos propios (patrimonio) de los accionistas, es decir, mide cuánto ganan los propietarios sobre su inversión.

“La rentabilidad financiera, también conocida como retorno sobre el patrimonio, indica cuánto beneficio neto se obtiene por cada unidad monetaria invertida por los accionistas” (Gitman & Zutter, 2012)

La rentabilidad financiera, por otro lado, está vinculada con la capacidad de la empresa para generar beneficios con respecto al capital propio invertido. Mide la rentabilidad que obtiene el propietario o accionista a partir de los recursos propios de la empresa. Es decir, refleja el rendimiento que obtienen los inversores sobre su

inversión. Se calcula como la relación entre el beneficio neto y los fondos propios (capital propio).

Fórmula típica:

$$\text{Rentabilidad Financiera} = \frac{\text{Beneficio neto}}{\text{Fondos propios}}$$

c).- Rentabilidad operativa

Es la eficiencia con la que una empresa genera utilidades a partir de sus actividades principales, antes de intereses e impuestos (EBIT), sin considerar ingresos o gastos financieros.

“La rentabilidad operativa mide el resultado de las operaciones básicas de la empresa sin considerar el efecto del financiamiento ni de la política tributaria” (Ross, Westerfield, & Jordan, 2010).

d).- Margen de utilidad

Es el porcentaje que representa la utilidad neta con respecto a las ventas totales, y mide la capacidad de la empresa para generar beneficios después de cubrir todos los costos y gastos.

“El margen de utilidad es un indicador de qué parte de las ventas se convierte en ganancia neta, lo cual refleja la eficiencia general del modelo de negocio” (Horngren, Sundem, & Stratton, 2006)

e).- Retorno sobre el capital invertido (ROIC)

Es una medida que evalúa el rendimiento generado sobre el capital total (deuda y patrimonio) invertido en el negocio, después de impuestos y antes de gastos financieros.

“El ROIC indica cuánto valor económico genera la empresa por cada unidad monetaria invertida, siendo una métrica clave para evaluar la eficiencia del uso del

capital” (Koller, Goedhart, & Wessels, 2010)

1.9. Definición de términos básicos

1.9.1 Abastecimiento

Es el proceso mediante el cual se asegura la disponibilidad de los materiales, productos o insumos necesarios para la producción o para la comercialización, en el lugar y momento adecuados. Este proceso incluye la compra, la gestión de inventarios y la organización para obtener productos de los proveedores. (Sánchez A. L., 2014)

1.9.2 Almacenamiento

Es la actividad que implica la recepción, conservación y manejo de productos dentro de un espacio físico (almacenes) hasta que estos sean necesarios para el siguiente paso en la cadena de suministro. Su función principal es garantizar que los productos estén disponibles para su distribución sin interrupciones, mientras se optimizan costos de espacio y manejo. (Sánchez A. L., 2014)

1.9.3 Distribución

Es el proceso de llevar los productos desde el almacén hasta el cliente final o el punto de venta. Implica la planificación y ejecución de todas las actividades necesarias para asegurar que los productos lleguen a su destino de manera eficiente, en el tiempo correcto, y con la calidad esperada. Este proceso abarca desde la logística interna hasta la entrega final. (Sánchez A. L., 2014)

1.9.4 Transporte

Se refiere a la acción de mover bienes o productos desde un lugar de origen hasta su destino. En el contexto logístico, el transporte es crucial para

conectar diferentes puntos de la cadena de suministro. El autor destaca que la elección de modos de transporte (terrestre, marítimo, aéreo, ferroviario) depende de factores como costos, tiempos de tránsito, y tipo de carga. El transporte es esencial para garantizar la fluidez de la cadena de distribución y la eficiencia global del sistema logístico. (Sánchez A. L., 2014).

1.9.5 Beneficio Operativo (EBIT)

Conocido también como EBIT (Earnings Before Interest and Taxes), representa la ganancia obtenida por una empresa a partir de sus actividades principales, sin considerar los efectos de la financiación (intereses) y la fiscalidad (impuestos). Este indicador es esencial para evaluar la rentabilidad de las operaciones centrales del negocio, ya que refleja la eficiencia en la gestión de los costos operativos y la generación de ingresos. (Sánchez B. J., 2002).

1.9.6 Activo Total

Se refiere al conjunto de bienes y derechos que posee una empresa y que se utilizan en el proceso productivo para generar ingresos. Este concepto es fundamental en la contabilidad financiera, ya que refleja la magnitud de los recursos disponibles para la operación del negocio.

1.9.7 Beneficio Neto

Es la ganancia final que obtiene una empresa después de deducir todos los costos, gastos, intereses e impuestos asociados con sus operaciones. Este indicador es crucial para evaluar la rentabilidad global de la empresa y su capacidad para generar valor para los accionistas. (Sánchez B. J., 2002).

1.9.8 Fondos Propios

También conocidos como Patrimonio Neto o Capital Social, representan la

inversión realizada por los accionistas en la empresa, más las ganancias acumuladas que no han sido distribuidas como dividendos. Este concepto es fundamental para evaluar la solvencia y estabilidad financiera de la empresa, ya que indica la parte de los activos financiada por los propietarios y no por deudas. (Sánchez B. J., 2002)

II. METODO

2.1. Tipo y diseño de la investigación

2.1.1. Tipo de investigación

El Tipo de investigación será básica.

La investigación básica, también conocida como investigación pura o investigación fundamental, se define como un tipo de investigación científica cuyo objetivo principal es obtener nuevos conocimientos acerca de los fundamentos de los fenómenos y hechos observables, sin pensar en darles ninguna aplicación o utilización determinada e inmediata.

La investigación básica es aquella que "busca ampliar el conocimiento científico, sin perseguir una aplicación práctica inmediata, y se orienta hacia la comprensión de fenómenos, principios o leyes fundamentales" (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, pág. 7).

2.1.2. Diseño: No experimental

El diseño de la investigación será no experimental porque solo se va observar el comportamiento de las variables.

(Hernández, Fernández, & Baptista, 2014) indica: "Investigación no experimental estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos." (p.152).

2.1.3. Nivel de investigación

Según (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014), los niveles descriptivo y explicativo se definen de la siguiente manera: El nivel de investigación descriptivo "Los estudios descriptivos sirven para analizar cómo es y se

manifiesta un fenómeno y sus componentes. Buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis." (p. 91).

Un estudio descriptivo podría analizar cuántos servidores tiene actualmente la municipalidad, qué capacidad de almacenamiento poseen, el número de interrupciones de servicio al mes, o la percepción de los usuarios sobre la lentitud de los trámites en línea. Su objetivo sería proporcionar una imagen detallada de la situación actual sin explicar por qué ocurren esas interrupciones o esa lentitud.

Es correlacional porque:

“La investigación correlacional tiene como propósito medir el grado de relación entre dos o más conceptos o variables en un contexto determinado, sin manipularlas de forma intencional” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, pág. 385).

2.1.4. Enfoque: Cuantitativo

(Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, pág. 4) indica: “Enfoque cuantitativo Utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías”

La presente investigación tuvo como un instrumento para que a través del proceso de la encuesta pueda realizar el levantamiento de la información. En consecuencia, el presente trabajo de investigación es descriptiva correlacional, aplicada, no experimental, cuantitativa, transaccional y de campo.

2.2 Población y muestra

2.2.1. Población

Según (Fernandez, Baptista, & Hernandez, 2014), manifiesta que: “Es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones; una deficiencia que se presenta en algunos trabajos de investigación es que no describen lo suficiente las características, o consideran que la muestra la representa de manera automática”

La población está conformada por 30 trabajadores de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRL.

2.2.2. Muestra

Según (Hernández, Fernández, & Baptista, 2021), manifiesta que: “Es un subgrupo de la población de interés sobre el cual se recolectarán datos, y que tiene que definirse y delimitarse de antemano con precisión, además de que debe ser representativo de la población.”

La muestra será censal quiere decir los 30 trabajadores de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRL.

2.3. Técnicas para la recolección de datos

✓ Técnicas

La técnica utilizada para obtener la información será la encuesta, la misma permite la recolección de información en forma directa a fin de diagnosticar como se encuentra la seguridad de la información en el área de sistemas.

✓ Instrumentos

El instrumento de recolección de datos será el cuestionario, que consiste en un conjunto de preguntas respecto a una o más variables a medir relacionadas con los indicadores que se obtienen de la operacionalización de los objetivos específicos.

2.4. Validez y confiabilidad de instrumentos Validez del instrumento

Para la validación de la encuesta, se utilizará el coeficiente Kappa

$$K = Po - Pe / (1 - Pe)$$

Donde:

Pe = Porcentaje esperado por puro azar Po = Porcentaje observado

Para la validación del contenido se utilizará el juicio de tres expertos en una asesoría de tesis y dos expertos de la especialidad.

Tabla 2.
Juicio de Expertos

Nº	Expertos	Promedio de ponderación
1	Mg. Corilla Baquerizo, Eduardo Cancio	88 %
2	Mg. Quiroz Rodríguez, Rosa Eumize	88 %
3	Ing. Guzmán Paredes, Jackeline	86 %
Ponderado		87%

Fuente: Elaboración propia

Se sometió al instrumento de recolección de datos, la matriz de consistencia y se entregó la ficha de evaluación para el juicio de 03 expertos, obteniendo una ponderación excelente.

Criterio de confiabilidad de instrumento

La confiabilidad de la Encuesta, será medida usando el coeficiente Alpha de Cronbach

$$\alpha = \frac{k}{(k-1)} \left(1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma_x^2} \right)$$

Donde

k = es el número

de ítems $(\sigma_i)^2 =$

varianza de cada

ítem

$(\sigma_x)^2 =$ varianza del cuestionario total

“La confiabilidad es la prueba que genera confianza cuando, al aplicarse en condiciones iguales o similares los resultados son siempre los mismo” (Ñaupas, Mejía, Novoa, & Villagómez, 2014)

“Se sugieren los siguientes criterios para evaluar los coeficientes de alfa de Cronbach:

- Coeficiente alfa > 0.9 es excelente
- Coeficiente alfa > 0.8 es bueno
- Coeficiente alfa > 0.7 es aceptable
- Coeficiente alfa > 0.6 es cuestionable
- Coeficiente alfa > 0.5 es pobre
- Coeficiente alfa < 0.5 es inaceptable”

Tabla 3.
Confiabilidad del instrumento

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,870	30

2.5. Procesamiento y análisis de datos

Para el estudio se utilizará la técnica de la encuesta y entrevista que tuvo como instrumento el cuestionario, dirigida a los trabajadores del banco de crédito del Perú

sede la molina que resulten seleccionados en la muestra del estudio.

Los resultados obtenidos fueron procesados y tabulados utilizando el Microsoft Excel y para efectuar el análisis se procedió a utilizar la herramienta de software IBM SPSS Statistics 27. En dicho análisis se relacionó con las variables dependientes.

2.6. Aspectos éticos

La presente investigación tuvo en consideración los siguientes aspectos éticos:

- Fiabilidad de la información obtenida de la empresa.
- Veracidad de los resultados obtenidos.
- Respeto por los resultados obtenidos en el desarrollo de la investigación, sin alterar ninguno de ellos.
- Respeto a la propiedad intelectual, citándose a los autores de los textos de la documentación comprendida en la bibliografía utilizados en la investigación.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados descriptivos

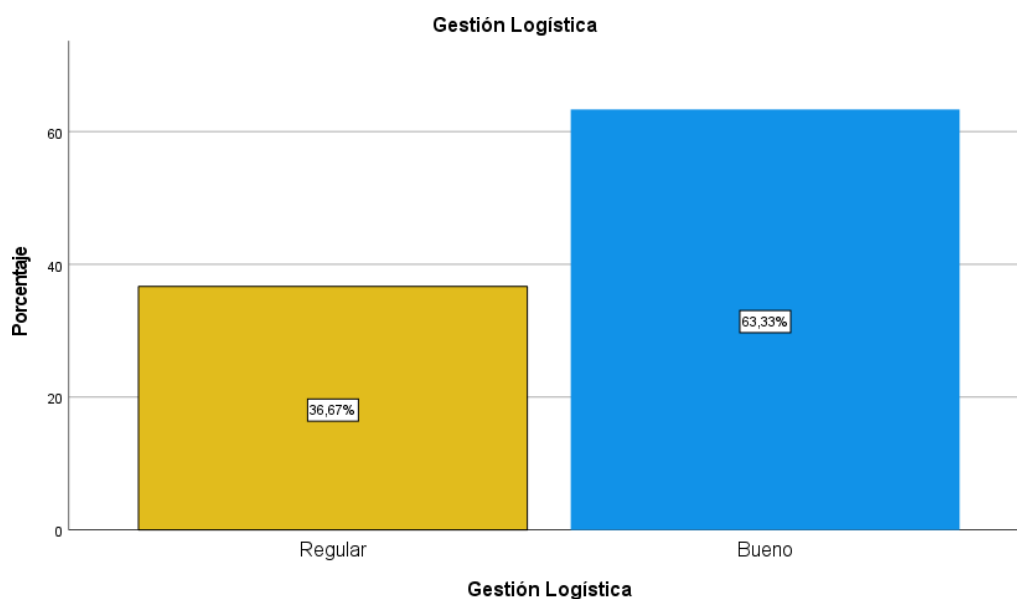
Tabla 4.
Frecuencia de la variable gestión logística

Gestión Logística					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	11	36,7	36,7	36,7
	Bueno	19	63,3	63,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 1.
Frecuencia de la variable gestión logística.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El 63,3 % de los participantes considera que la gestión logística es adecuada en su organización, frente al 36,7 % que la percibe como no adecuada. Esto sugiere una valoración mayoritariamente positiva, aunque aún existe un porcentaje significativo que identifica áreas de mejora.

Tabla 5.
Frecuencia de la dimensión gestión de compras y suministros.

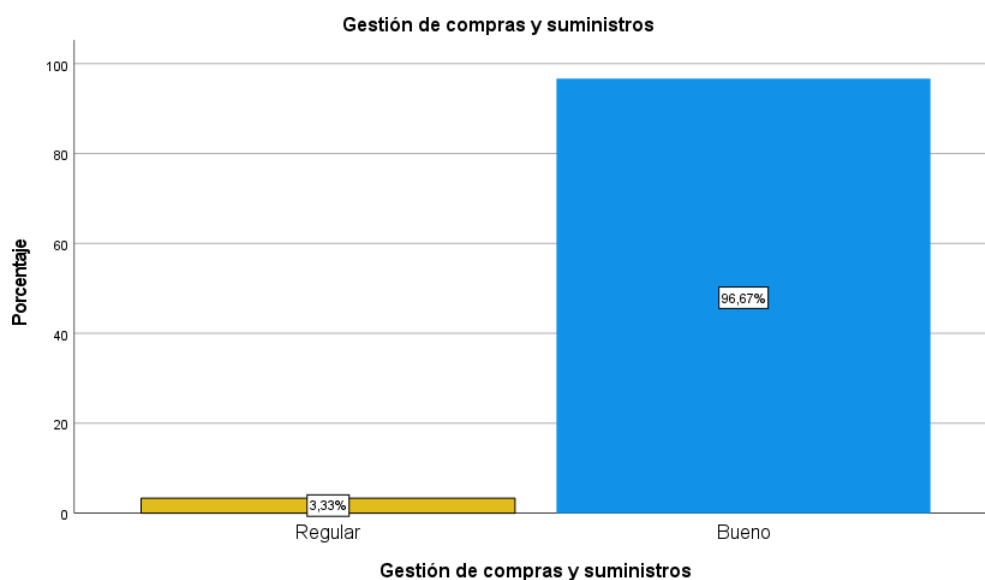
Gestión de compras y suministros

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	1	3,3	3,3	3,3
	Bueno	29	96,7	96,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 2.
Frecuencia de la dimensión gestión de compras y suministros.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El 96,7 % de los encuestados considera que este proceso funciona bien, lo que sugiere que los procesos de adquisición, abastecimiento y relación con proveedores están siendo gestionados de manera eficiente y satisfactoria. Solo un 3,3 % muestra alguna insatisfacción, lo que puede servir como alerta para continuar con la mejora continua.

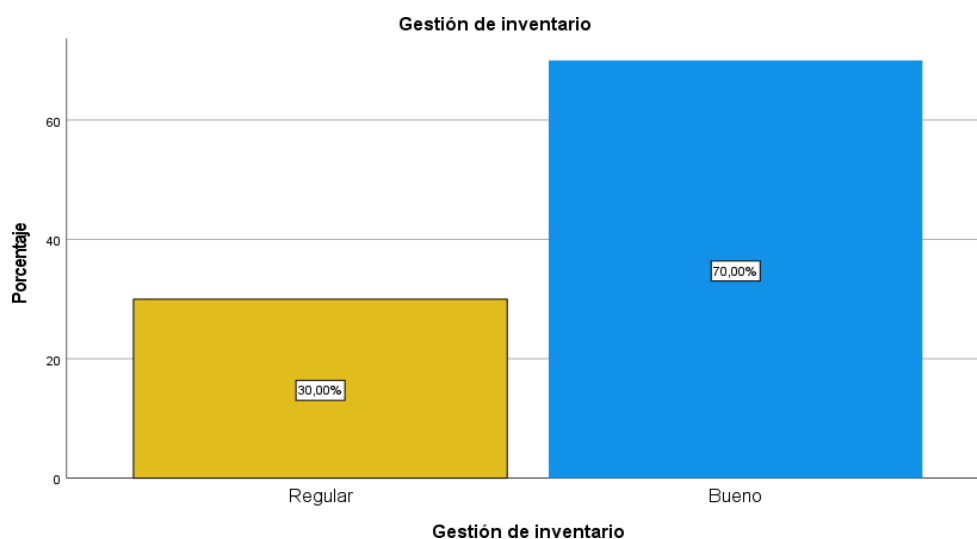
Tabla 6.
Frecuencia de la dimensión gestión de inventario.

Gestión de inventario					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	9	30,0	30,0	30,0
	Bueno	21	70,0	70,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 3.
Frecuencia de la dimensión gestión de inventario.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El (70 %) considera que la gestión de inventario es adecuada, lo que sugiere que los procesos relacionados con el control, almacenamiento y rotación de existencias están funcionando correctamente. Sin embargo, un 30 % percibe que la gestión es solo regular, lo cual es un indicador de alerta. Esto podría reflejar problemas como quiebres de stock, errores en registros o demoras en la reposición, que deben ser abordados mediante mejoras en los procesos y

tecnologías de inventario.

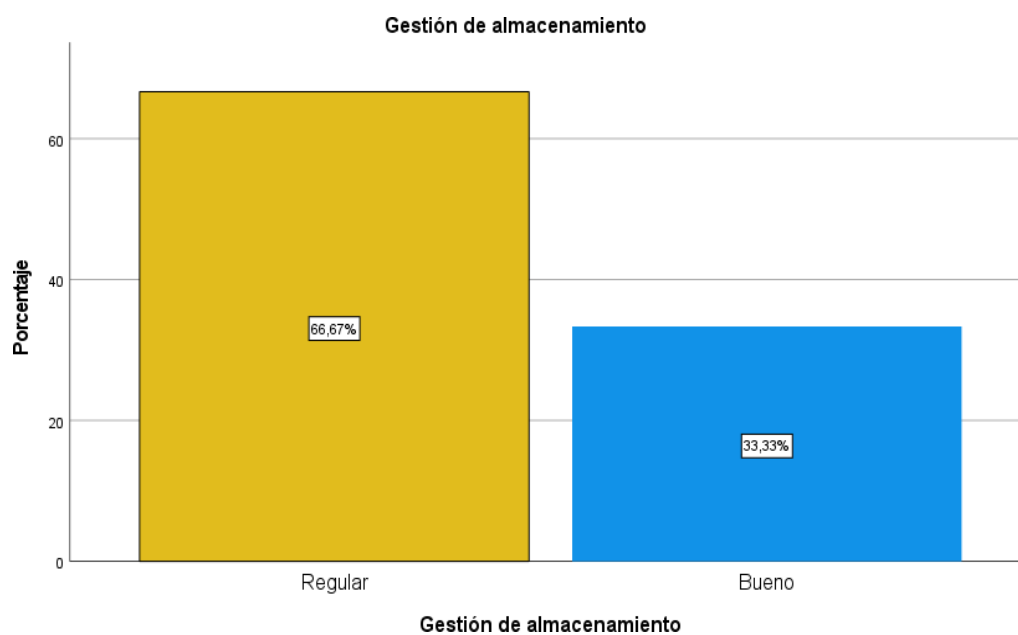
Tabla 7.
Frecuencia de la dimensión gestión de almacenamiento.

Gestión de almacenamiento					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	20	66,7	66,7	66,7
	Bueno	10	33,3	33,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 4.
Frecuencia de la dimensión gestión de almacenamiento.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El 66,7 % considera regular, lo que indica posibles problemas y un 33.3 % percibe que la gestión como bueno.

Tabla 8.
Frecuencia de la dimensión gestión de transporte y distribución.

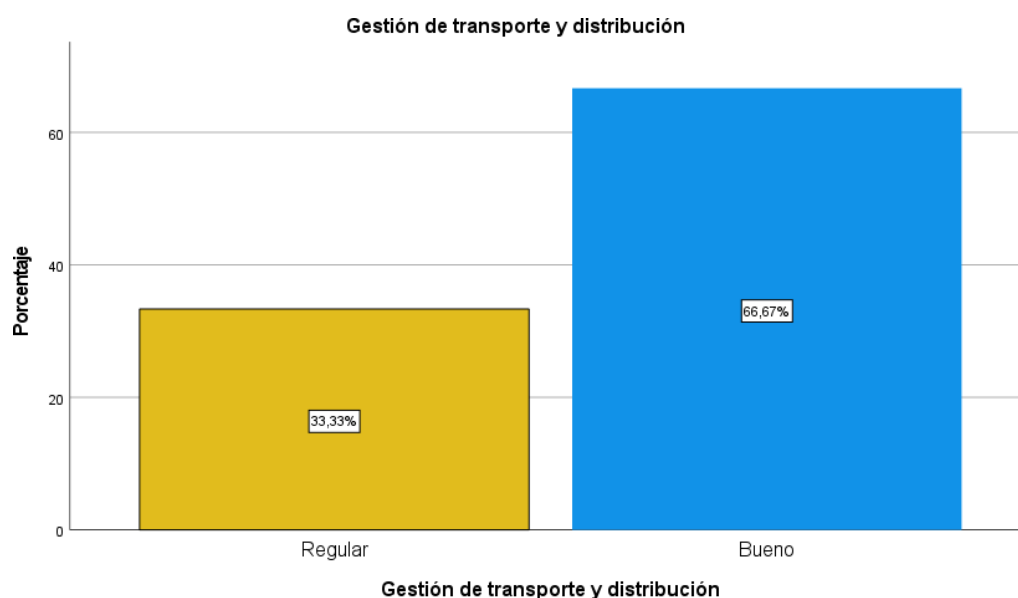
Gestión de transporte y distribución

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	10	33,3	33,3	33,3
	Bueno	20	66,7	66,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 5.
Frecuencia de la dimensión gestión de transporte y distribución.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El 66,7 % tiene una percepción positiva sobre la gestión de transporte y distribución, lo que sugiere un nivel aceptable de eficiencia en entregas, cumplimiento de rutas, y coordinación logística. Sin embargo, el 33,3 % que califica como regular indica que aún existen áreas de mejora, posiblemente vinculadas.

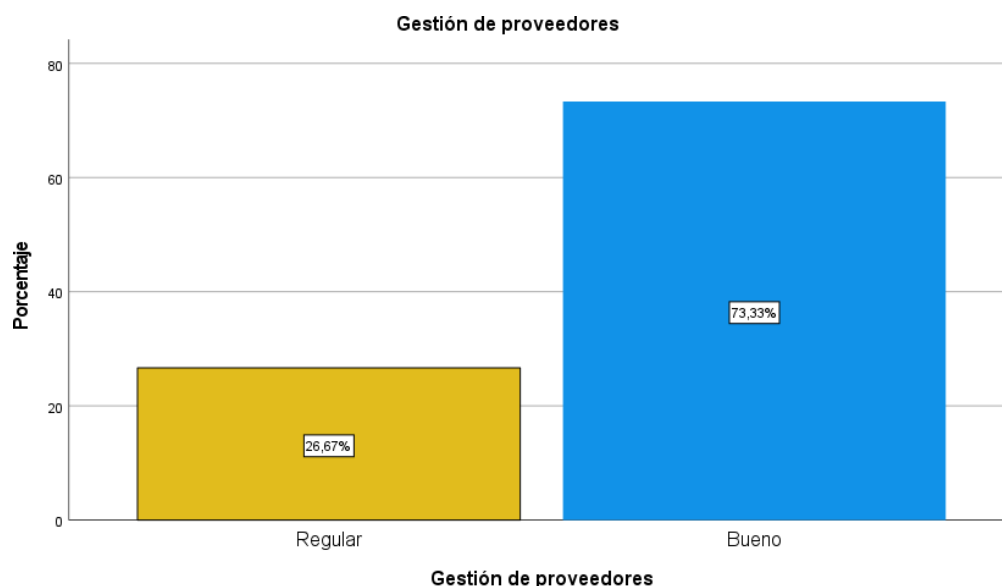
Tabla 9.
Frecuencia de la dimensión gestión de proveedores.

Gestión de proveedores					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	8	26,7	26,7	26,7
	Bueno	22	73,3	73,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 6.
Frecuencia de la dimensión gestión de proveedores.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El 73,3 % de los encuestados la considera buena, lo que indica un adecuado cumplimiento en los tiempos de entrega, calidad del servicio y relaciones comerciales. Y el 26,7 % que la califica como regular sugiere que aún existen oportunidades de mejora, como en la evaluación de desempeño de proveedores, la negociación de condiciones o el seguimiento post-entrega.

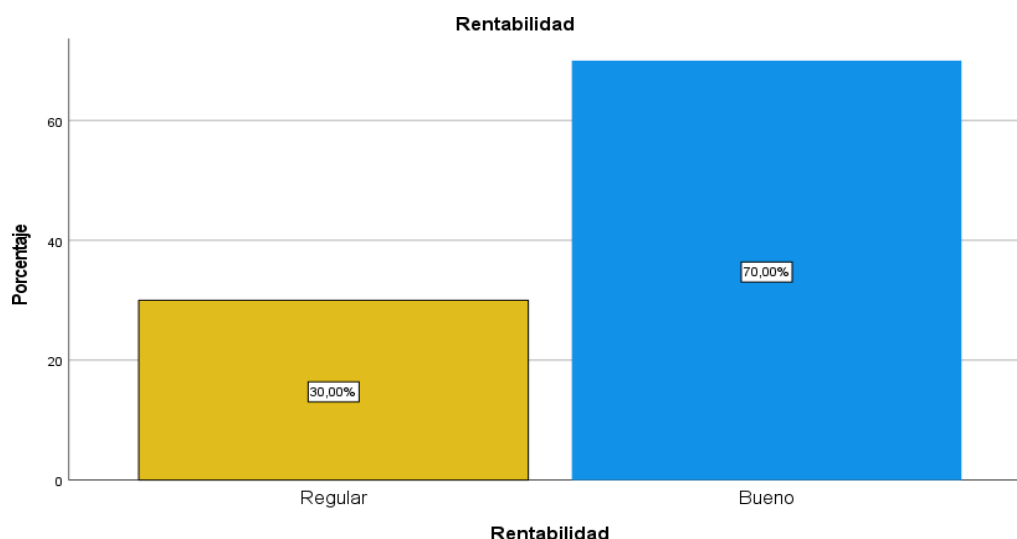
Tabla 10.
Frecuencia de la variable rentabilidad.

Rentabilidad					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	9	30,0	30,0	30,0
	Bueno	21	70,0	70,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 7.
Frecuencia de la variable rentabilidad.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El (70 %) percibe que la organización tiene una buena rentabilidad, lo que sugiere que se están generando utilidades adecuadas en relación con los ingresos y los costos. Sin embargo, el 30 % restante que opina que la rentabilidad es regular indica que existen áreas financieras por optimizar, como la gestión de costos, el aprovechamiento de recursos o la eficiencia operativa, lo cual es importante considerar para mantener la sostenibilidad económica a largo plazo.

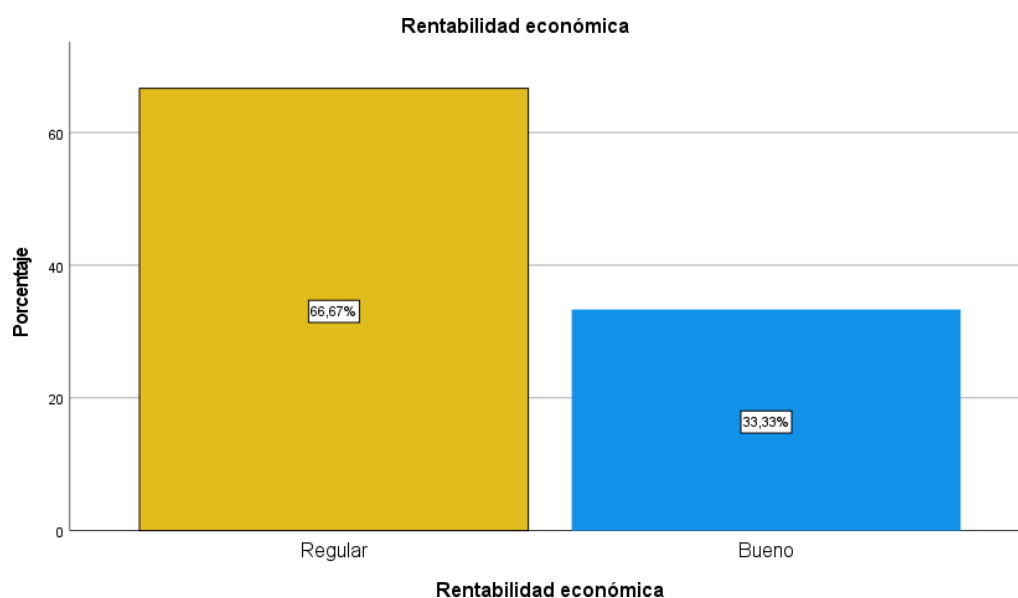
Tabla 11.
Frecuencia de la dimensión rentabilidad económica.

Rentabilidad económica					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regular	20	66,7	66,7	66,7
	Bueno	10	33,3	33,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 8.
Frecuencia de la dimensión rentabilidad económica.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El (66,7 %) consideran que la rentabilidad económica de la organización es “regular” y el (33,3 %) la califican como “buena”.

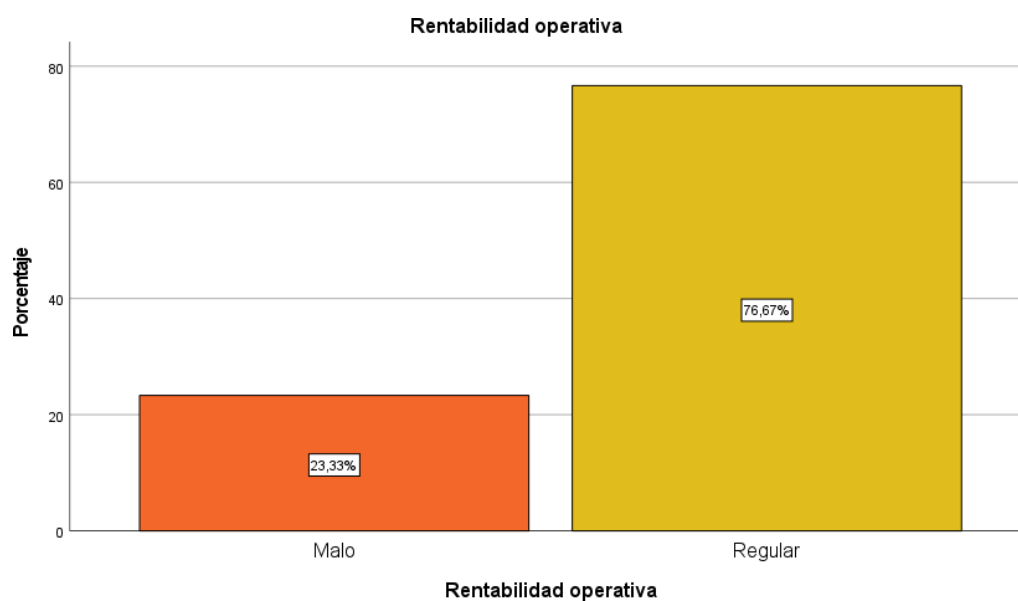
Tabla 12.
Frecuencia de la dimensión rentabilidad operativa.

Rentabilidad operativa					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	7	23,3	23,3	23,3
	Regular	23	76,7	76,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 9.
Frecuencia de la dimensión rentabilidad operativa.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. Un 76,7 % que considera su desempeño “regular” y un 23,3 % que lo califica como “malo”, los resultados evidencian problemas en la eficiencia del negocio en la generación de utilidades a partir de sus operaciones principales.

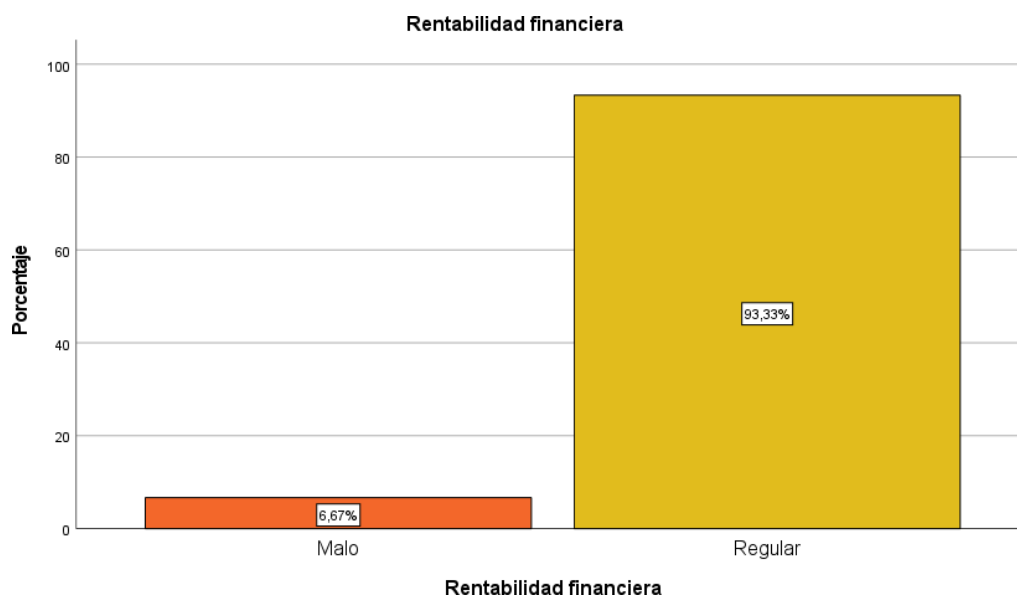
Tabla 13.
Frecuencia de la dimensión rentabilidad financiera.

Rentabilidad financiera					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	2	6,7	6,7	6,7
	Regular	28	93,3	93,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 10.
Frecuencia de la dimensión rentabilidad financiera.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El 93,3 % considera “regular” sugiere que la empresa está cumpliendo parcialmente con sus objetivos financieros, pero sin generar retornos financieros significativos para los inversionistas o propietarios. Y el

6.67 considera como malo la rentabilidad financiera.

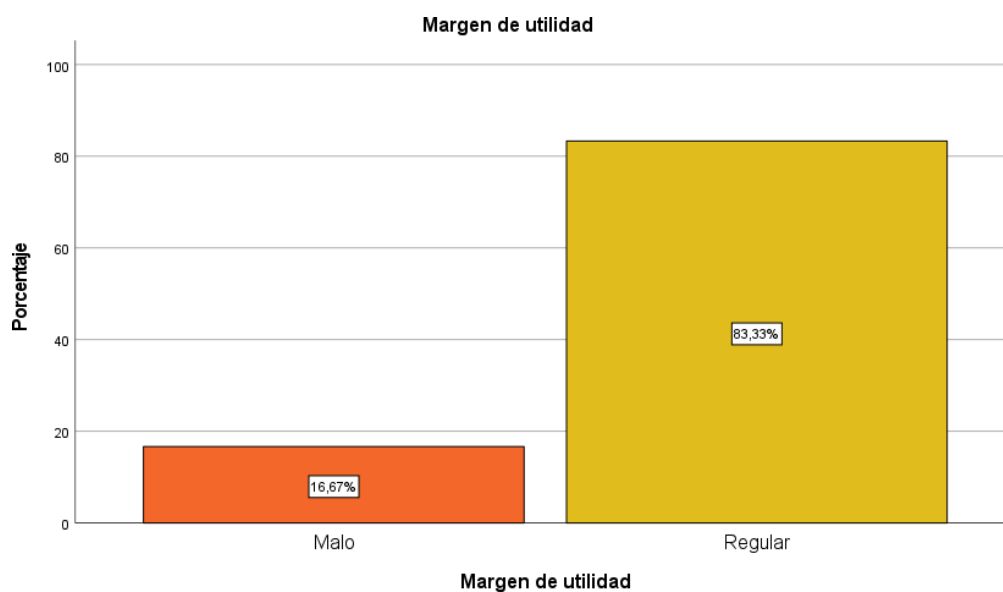
Tabla 14.
Frecuencia de la dimensión margen de utilidad.

Margen de utilidad					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	5	16,7	16,7	16,7
	Regular	25	83,3	83,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 11.
Frecuencia de la dimensión margen de utilidad.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El 83,3 % lo considera regular, lo que indica que las utilidades generadas después de cubrir costos y gastos son aceptables, pero no óptimas. El 16,7 % considera el margen deficiente, lo cual puede alertar sobre una rentabilidad muy baja o desequilibrio entre ingresos y egresos..

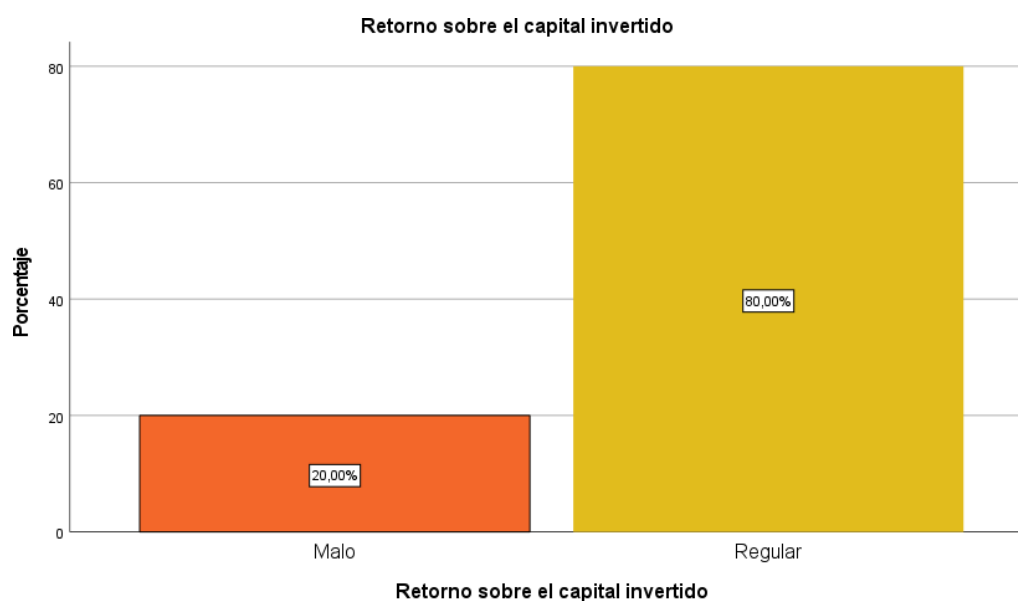
Tabla 15.
Frecuencia de la dimensión retorno sobre el capital invertido

Retorno sobre el capital invertido					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Malo	6	20,0	20,0	20,0
	Regular	24	80,0	80,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico:

Figura 12.
Frecuencia de la dimensión retorno sobre el capital invertido.



Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

Podemos observar del total de trabajadores encuestados. El resultado refleja una baja percepción sobre la eficiencia con que la empresa utiliza su capital invertido para generar utilidades. Con un 80 % que lo califica como "regular" y un 20 % como malo.

Esto puede deberse a mala asignación de capital, baja rentabilidad operativa o inversiones poco productivas, y puede afectar la sostenibilidad financiera a largo plazo.

3.2. Prueba de normalidad

Para la prueba de normalidad se aplicó la prueba estadística de Shapiro-Wilk ya que el tamaño de la muestra es de 30 menor a 50.

Donde:

$a_{(n-i+1)}$: Cuantiles esperados de X_i

$X_{(n-i+1)}$: Dato mayor de la muestra

ordenada X_i : Dato menor de la

muestra ordenada

X : Dato de la muestra

ordenada $\bar{X}$: Media

de la muestra

Hipótesis:

H_0 : Los datos analizados provienen de una distribución normal

H_1 : Los datos analizados no provienen de una distribución normal (no

paramétrica) Decisión: Es significativa si $p > \alpha$, entonces aceptamos H_0 .

($\alpha = 0.05$)

Tabla 16.
Prueba de normalidad con Shapiro-Wilk

Pruebas de normalidad						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Gestión Logística	,406	30	<.001	,612	30	<.001
Rentabilidad	,440	30	<.001	,577	30	<.001

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Se observa que la significancia bilateral de $P = 0.001 < 0.05$, por lo tanto, se rechaza la H_0 , Tanto la variable Gestión Logística como Rentabilidad no presentan una distribución normal en la muestra ($n = 30$).

Debido a esto, se deben utilizar pruebas no paramétricas para el análisis estadístico (por ejemplo, Spearman en lugar de Pearson, o U de Mann-Whitney, etc.)

3.3. Contrastación de hipótesis

Para la contrastación de hipótesis se aplicó el coeficiente de correlación de Spearman para pruebas correlacionales no paramétricas.

Tabla 17.
Escala de Correlación de Spearman

Valor de ρ	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0.9 a -0.99	Correlación negativa muy alta
-0.7 a -0.89	Correlación negativa alta
-0.4 a -0.69	Correlación negativa moderada
-0.2 a -0.39	Correlación negativa baja
-0.01 a -0.19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0.01 a 0.19	Correlación positiva muy baja
0.2 a 0.39	Correlación positiva baja
0.4 a 0.69	Correlación positiva moderada
0.7 a 0.89	Correlación positiva alta
0.9 a 0.99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

Fuente: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-95322015000300004

Contrastación de hipótesis general

H0: La gestión logística no tiene un efecto significativo en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024.

H1: La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024.

Tabla 18.
Contrastación de hipótesis general

Correlaciones			Gestión Logística	Rentabilidad
Rho de Spearman	Gestión Logística	Coefficiente de correlación	1,000	,558**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	30	30
	Rentabilidad	Coefficiente de correlación	,558**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	30	30

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

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Se observa que el coeficiente de correlación de Spearman entre la Gestión Logística y la Rentabilidad es de $\rho = 0.558$, lo cual evidencia una correlación positiva moderada entre ambas variables. Asimismo, el nivel de significancia obtenido ($p = 0.001$) es inferior a 0.05, indicando que la relación encontrada es estadísticamente significativa. En ese sentido, se interpreta que, a mayor eficiencia en la gestión logística, mayor será la rentabilidad percibida en la organización, y viceversa.

Por consiguiente, se concluye que existe una relación positiva moderada y significativa entre la Gestión Logística y la Rentabilidad en la muestra analizada. Esto sugiere que las mejoras en los procesos logísticos, tales como compras, control de inventarios, distribución y almacenamiento, pueden influir directamente en el desempeño y los resultados financieros de la organización.

Contrastación de hipótesis específica 1

H0: La gestión logística no tiene un efecto significativo en la rentabilidad económica de la empresa.

H1: La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad económica de la empresa.

Tabla 19.
Contrastación de hipótesis específica 1

Correlaciones			Gestión Logística	Rentabilidad económica
Rho de Spearman	Gestión Logística	Coefficiente de correlación	1,000	,391*
		Sig. (bilateral)	.	,032
		N	30	30
	Rentabilidad económica	Coefficiente de correlación	,391*	1,000
		Sig. (bilateral)	,032	.
		N	30	30

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Se observa, El coeficiente de correlación $\rho = 0.391$ indica una relación positiva débil a moderada entre la gestión logística y la rentabilidad económica. El valor de significancia bilateral ($p = 0.032$) es menor que 0.05, por lo que la correlación es estadísticamente significativa. Esto implica que, en esta muestra, a medida que mejora la gestión logística, también tiende a mejorar la rentabilidad económica de la organización.

Este resultado sugiere que una mejora en las prácticas logísticas (como compras, inventario, transporte, etc.) puede tener un impacto favorable en el aprovechamiento eficiente de los recursos económicos y en la generación de valor financiero en la organización.

Contrastación de hipótesis específica 2

H0: La gestión logística no tiene un efecto significativo en la rentabilidad operativa de la empresa.

H1: La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad operativa de la empresa.

Tabla 20.
Contrastación de hipótesis específica 2

Correlaciones			Gestión Logística	Rentabilidad operativa
Rho de Spearman	Gestión Logística	Coefficiente de correlación	1,000	,256
		Sig. (bilateral)	.	,172
		N	30	30
	Rentabilidad operativa	Coefficiente de correlación	,256	1,000
		Sig. (bilateral)	,172	.
		N	30	30

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Se observa que el coeficiente $\rho = 0.256$ indica una correlación débil entre Gestión Logística y Rentabilidad Operativa, es decir, a mayor eficiencia logística, podría disminuir ligeramente la rentabilidad operativa, pero esta tendencia es muy débil. El valor de significancia $p = 0.172$ es mayor que 0.05, por lo tanto, la correlación no es estadísticamente significativa.

Contrastación de hipótesis específica 3

H0: La gestión logística no tiene un efecto significativo en la rentabilidad financiera de la empresa.

H1: La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad financiera de la empresa.

Tabla 21.
Contrastación de hipótesis específica 3

Correlaciones			Gestión Logística	Rentabilidad financiera
Rho de Spearman	Gestión Logística	Coefficiente de correlación	1,000	,203
		Sig. (bilateral)	.	,061
		N	30	30
	Rentabilidad financiera	Coefficiente de correlación	,203	1,000
		Sig. (bilateral)	,061	.
		N	30	30

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

El valor de $\rho = 0.203$ indica una correlación débil entre Gestión Logística y Rentabilidad Financiera. Es decir, hay una ligera tendencia inversa: a mayor eficiencia en la gestión logística, podría observarse una leve disminución en la rentabilidad financiera.

Sin embargo, el valor de significancia ($p = 0.061$) es mayor a 0.05, lo que indica que la correlación no es estadísticamente significativa.

Contrastación de hipótesis específica 4

H0: La gestión logística no tiene un efecto significativo en el margen de utilidad de la empresa.

H1: La gestión logística tiene un efecto significativo en el margen de utilidad de la empresa.

Tabla 22.
Contrastación de hipótesis específica 4

Correlaciones			Gestión Logística	Margen de utilidad
Rho de Spearman	Gestión Logística	Coefficiente de correlación	1,000	,340
		Sig. (bilateral)	.	,066
		N	30	30
	Margen de utilidad	Coefficiente de correlación	,340	1,000
		Sig. (bilateral)	,066	.
		N	30	30

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Se observa, el coeficiente de correlación $\rho = 0.340$ indica una relación positiva débil a moderada: a mayor eficiencia en la gestión logística, podría haber una tendencia a mejorar el margen de utilidad. Sin embargo, el valor de significancia ($p = 0.066$) es ligeramente mayor a 0.05, lo que significa que la relación no es estadísticamente significativa al 95 % de confianza, aunque está cercana al umbral.

Existe una tendencia positiva débil a moderada entre la Gestión Logística y el Margen de Utilidad, lo cual sugiere que una mejor logística podría contribuir a un mayor margen de ganancias.

Contrastación de hipótesis específica 5

H0: La gestión logística no tiene un efecto significativo en el retorno sobre el capital invertido de la empresa.

H1: La gestión logística tiene un efecto significativo en el retorno sobre el capital invertido de la empresa.

Tabla 23.
Contrastación de hipótesis específica 5

Correlaciones			Gestión Logística	Retorno sobre el capital invertido
Rho de Spearman	Gestión Logística	Coefficiente de correlación	1,000	-,208
		Sig. (bilateral)	.	,271
		N	30	30
	Retorno sobre el capital invertido	Coefficiente de correlación	-,208	1,000
		Sig. (bilateral)	,271	.
		N	30	30

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

El coeficiente de Spearman $\rho = 0.208$ indica una correlación débil, es decir, existe una leve tendencia a que, a mayor gestión logística, menor retorno sobre el capital invertido, aunque esta relación es muy baja. Sin embargo, el valor de significancia $p = 0.271$ es mayor que 0.05, lo que indica que la correlación no es estadísticamente significativa.

La relación es débilmente significativa entre la Gestión Logística y el Retorno sobre el Capital Invertido ($\rho = -0.208$; $p = 0.271$).

Aunque el coeficiente indica una leve relación inversa, no hay evidencia estadística suficiente para afirmar que una mejora o deterioro en la logística influya directamente en el rendimiento del capital invertido en esta muestra.

IV. DISCUSIÓN

El presente estudio tuvo como objetivo general Determinar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024. Se observa. El coeficiente de correlación de Spearman entre Gestión Logística y Rentabilidad es $\rho = 0.558$, lo que indica una correlación positiva moderada. El valor de significancia ($p = 0.001$) es menor que 0.05, por lo que esta correlación es estadísticamente significativa. Esto significa que, a mayor eficiencia en la gestión logística, mayor es la rentabilidad percibida, y viceversa.

Existe una relación positiva moderada y significativa entre la Gestión Logística y la Rentabilidad en la muestra analizada. Esto sugiere que mejoras en procesos logísticos (compras, inventario, distribución, almacenamiento, etc.) pueden impactar directamente en los resultados financieros de la organización.

Estos hallazgos coinciden con los resultados obtenidos por Chiclla (2021) en su estudio sobre la Empresa de Transportes y Servicios Gavina S.R.L. en Abancay. El autor también reportó una correlación moderada positiva (Pearson $r = 0.561$) entre gestión logística y rentabilidad, aunque en su caso, el enfoque se centró en identificar las deficiencias logísticas existentes, tales como la ausencia de procedimientos estructurados y su impacto directo en la generación de pérdidas. A diferencia del presente estudio, Chiclla empleó análisis documental y una muestra más reducida (20 trabajadores), lo que pudo limitar la amplitud de los resultados, aunque refuerza el argumento de que la falta de organización logística afecta negativamente los resultados económicos de las empresas del sector transporte.

De manera complementaria, Lecaros (2022) profundizó en el análisis del sector industrial textil de Lima Metropolitana, con una muestra mucho más amplia (110 profesionales) y una metodología que incluyó encuestas estructuradas y análisis

con SPSS. En su estudio, también se confirmó que la gestión logística influye de forma significativa y directa en la rentabilidad, específicamente al mejorar la eficiencia en la entrega, la precisión en la cantidad de productos, y el control de costos logísticos. Estos resultados validan que la relación entre gestión logística y rentabilidad no se limita al sector transporte, sino que también se extiende al entorno industrial, lo que amplía el alcance y aplicabilidad de los hallazgos actuales.

En conjunto, los tres estudios presentan evidencia consistente sobre el papel estratégico de la gestión logística en la mejora de la rentabilidad organizacional. Aunque varían en sector, tamaño muestral e instrumentos de recolección de datos, todos concluyen que una logística eficiente permite optimizar recursos, reducir pérdidas y responder adecuadamente a la demanda, factores clave para una rentabilidad sostenible.

V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que existe una correlación positiva moderada y estadísticamente significativa entre la gestión logística y la rentabilidad general de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT ($\rho = 0.558$; $p = 0.001$). Esto evidencia que una mejora en los procesos logísticos —como compras, inventario, almacenamiento y distribución— puede contribuir de forma directa al incremento de los resultados financieros de la organización.
2. Se identificó una correlación positiva débil a moderada y significativa entre la gestión logística y la rentabilidad económica ($\rho = 0.391$; $p = 0.032$). Esto indica que una adecuada gestión de recursos logísticos impacta favorablemente en la eficiencia económica, promoviendo una mejor utilización de los recursos financieros.
3. La correlación observada entre la gestión logística y la rentabilidad operativa fue débil y no significativa ($\rho = -0.256$; $p = 0.172$). Por lo tanto, no se puede afirmar que la gestión logística tenga un efecto directo sobre los resultados operativos en esta muestra, lo cual sugiere que otros factores internos podrían estar incidiendo más fuertemente en la eficiencia operativa.
4. Se evidenció una correlación negativa débil y no significativa entre la gestión logística y la rentabilidad financiera ($\rho = -0.203$; $p = 0.281$). Esto indica que, aunque hay una leve tendencia inversa, no existe evidencia estadística suficiente para afirmar una relación entre ambas variables.
5. Se encontró una tendencia positiva débil a moderada entre gestión logística y el margen de utilidad ($\rho = 0.340$; $p = 0.066$), la cual no resultó significativa al nivel de confianza del 95 %, aunque cercana al umbral. Esto sugiere que mejoras en logística podrían contribuir al aumento de las ganancias, aunque no se puede

generalizar con certeza estadística.

6. La relación entre gestión logística y el retorno sobre el capital invertido fue débil, inversa y no significativa ($\rho = -0.208$; $p = 0.271$). Por lo tanto, no se puede establecer un vínculo directo entre una mejora logística y el rendimiento sobre la inversión, lo que indica que esta dimensión de la rentabilidad puede depender de otros factores estratégicos o financieros más relevantes.

VI. RECOMENDACIONES

1. Optimizar los procesos logísticos clave, dado que se comprobó una correlación positiva moderada y significativa entre la gestión logística y la rentabilidad general, se recomienda fortalecer la planificación y control de los procesos de compras, inventario, almacenamiento y distribución, a través de herramientas tecnológicas y metodologías modernas (como Just in Time o Lean Logistics), que permitan reducir costos y maximizar el retorno financiero.
2. Implementar mecanismos de control económico logístico, la correlación significativa entre gestión logística y rentabilidad económica sugiere la necesidad de monitorear con precisión los costos logísticos (combustible, mantenimiento, tiempos de entrega, etc.), utilizando indicadores clave de desempeño (KPI) que permitan tomar decisiones basadas en eficiencia del uso de recursos económicos.
3. Identificar y gestionar factores internos que afectan la rentabilidad operativa, dado que no se encontró una relación significativa con la rentabilidad operativa, se recomienda evaluar otros aspectos internos como la productividad del personal, eficiencia en el mantenimiento de unidades, capacidad operativa o gestión de tiempos muertos, los cuales podrían estar limitando el impacto de la logística sobre los resultados operativos.
4. Revisar la estructura financiera y su relación con la logística, la débil e inversa relación entre gestión logística y rentabilidad financiera sugiere que los costos de financiamiento, endeudamiento o decisiones de inversión podrían estar afectando más esta dimensión. Por ello, se recomienda alinear las decisiones logísticas con la planificación financiera y análisis de rentabilidad de proyectos.
5. Monitorear el margen de utilidad frente a mejoras logísticas, aunque no se halló una relación significativa al 95 % de confianza, la cercanía al umbral estadístico

sugiere una posible mejora en el margen de utilidad a través de la optimización logística.

Se sugiere implementar sistemas de costeo logístico por servicio, que permitan identificar márgenes y tomar decisiones informadas sobre rutas, cargas y tarifas.

6. Evaluar factores estratégicos que inciden en el retorno sobre el capital invertido (ROIC), ante la falta de relación significativa entre gestión logística y ROIC, se recomienda que la empresa realice análisis de retorno de inversión por unidad de negocio y priorice inversiones estratégicas de alto impacto, considerando aspectos como ampliación de flota, digitalización de operaciones o alianzas logísticas.
7. Implementar un sistema de mejora continua en logística, a partir de todos los hallazgos, se sugiere desarrollar un Plan de Mejora Logística, con metas, responsables, cronogramas e indicadores, que permita evaluar periódicamente el impacto de las acciones logísticas sobre las distintas dimensiones de la rentabilidad.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arreaga, F. V., & Intriago, B. V. (2017). Para obtener el Título de Ingeniero de Sistemas Computacionales.

Desarrollo de una aplicación móvil para el control de asistencia y notas por parte de los docentes de la Universidad de Guayaquil. Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

Ballou, R. H. (2004). *Logística: Administración de la cadena de suministro (5.ª ed.)*. Pearson Educación.

CEPAL, C. E. (10 de 8 de 2021). *Logística y transporte: claves para una recuperación transformadora*. Obtenido de (CEPAL). (2021). Logística y transporte: claves para una recuperación transformadora. Naciones Unidas.
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/46810-logistica-transporte-claves-una-recuperacion-transformad>

Chiella, A. W. (2021). *La gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transportes y Servicios Gavina S.R.L., Abancay 2021*. Universidad César Vallejo, Lima. doi:<https://hdl.handle.net/20.500.12692/89328>

Christopher, M. (2016). *Logística y gestión de la cadena de suministro (5.ª ed.)*. Pearson Educación.

COMEX, S. d. (2022). *Informe sobre la competitividad logística en el Perú*. Lima: COMEX Perú. . Obtenido de <https://www.comexperu.org.pe>

Fernandez, C. C., Baptista, L. P., & Hernandez, S. R. (2014). *Metodología de la investigación*. Mexico, Mexico: Mc Graw Hill. Recuperado el 18 de 04 de 2022, de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2012). *Principios de administración financiera (13.ª ed.)*.

Pearson Educación.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (12 de 09 de 2014). *Metodología de la investigación* (Quinta ed.). (M. G. S.A., Ed.) Mexico, Mexico: McGraw Hill.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación*.

McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Hernández, S. R., Fernández, C. C., & Baptista, L. P. (12 de 09 de 2021). *Metodología de la investigación* (Quinta ed.). (M. G. S.A., Ed.) Mexico, Mexico: McGraw Hill.

Horngren, C. T., Sundem, G. L., & Stratton, W. O. (2006). *Contabilidad administrativa (13.ª ed.)*. Pearson Educación.

Koller, T., Goedhart, M., & Wessels, D. (2010). *Valuation: Measuring and managing the value of companies (5th ed.)*. McKinsey & Company, Inc.

Kuster, N. C. (2024). Determinantes de la rentabilidad en la industria manufacturera uruguaya: el papel de los costos. . *Costos y Gestión*, (106),, 62–89. doi:<https://doi.org/10.56563/costosygestion.106.3>

Lecaros, R. J. (2022). La gestión logística en la rentabilidad de las empresas industriales en el sector textil en Lima Metropolitana. *Para optar el grado académico de Maestro en ciencias contables y financieras con mención en finanzas e inversiones internacionales*. Universidad San Martín de Porres, Lima.

López, D. D., Melo, G. M., & Mendoza, D. L. (2021). Gestión logística en la industria salinera del departamento de La Guajira, Colombia. *Información Tecnológica*, 32(1), 39–46. doi:<https://doi.org/10.4067/S0718-07642021000100039>

- Mauleón Torres, M. &. (2021). *Logística para el siglo XXI*. Madrid: Dias de santos.
- Monczka, R. M., Handfield, R. B., Giunipero, L. C., & Patterson, J. L. (2015). *Purchasing and supply chain management (6th ed.)*. Cengage Learning.
- MTC, M. d. (2021). *Informe sobre el estado de la logística del transporte terrestre en Lima Metropolitana*. Lima. Obtenido de <https://www.gob.pe/mtc>
- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E., & Villagómez, A. (2014). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Ediciones de la U.
- Omoush, M. M. (2022). The impact of the practices of logistic management on operational performance: A field study of road transport companies [Special issue]. *Journal of Governance & Regulation*, 11(4), , 237–245. doi:<https://doi.org/10.22495/jgrv11i4siart4>
- Ramírez, Q. F., Madriz, R. D., Bravo, V. A., Ugueto, M. M., & Sierra, P. M. (2020). La gestión logística en las microempresas manufactureras del Estado Táchira, Venezuela. *Revista de Investigación, Administración e Ingeniería*, 8(2), 8–15. doi:<https://doi.org/10.15649/2346030X.835>
- Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jordan, B. D. (2010). *Fundamentals of corporate finance (9th ed.)*. McGraw-Hill.
- Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2017). *The handbook of logistics and distribution management (6th ed.)*. Kogan Page.
- Sabino, C. (1996). *El proceso de investigación*. Caracas: Editorial Panapo.
- Sánchez, A. L. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. COLOMBIA: ECOE.
- Sánchez, A. L. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga 2 a ed.*

ESPAÑA: ECOE.

Sánchez, B. J. (2002). *"Análisis de Rentabilidad de la empresa"*. ESPAÑA: UNIVERSITAS.

Soria, M. D., & Coral, M. K. (2020). La gestión logística y su influencia en la rentabilidad de la empresa CREDISORIA, Ucayali (Tesis de licenciatura). Universidad Peruana Unión. *Para optar el título profesional Contador*. Universidad Peruana Unión, Lima.

Tolosa, S. C., & Quintero, B. A. (2021). Trabajo de investigación como requisito para optar el título de Especialista en gestión de tecnologías de la información . *Diseño de un aplicativo móvil para el control de asistencia estudiantil en las instituciones de educación superior* . Universidad Simon Bolivar, Barranquilla y Cucuta, Colombia.

Van Horne, J. C., & Wachowicz, J. M. (2010). *Fundamentos de administración financiera (13.ª ed.)*. Pearson Educación.

ANEXOS

Anexo 01: Matriz de Consistencia

Tabla 24:
Matriz de Consistencia

Problemas General	Objetivos General Variables	Hipótesis General	Indicador V.I.	Variables Dependiente	Indicador V.D.
Independiente					
¿Cuál es el efecto de la gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024?	Determinar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024.	La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRLT, Ate – 2024.	Gestión Logística	Rentabilidad	
Problemas Especifico	Objetivos Específicos	Hipótesis Especificas			
¿Qué efecto tiene la gestión logística en la rentabilidad económica de la empresa?	Analizar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad económica de la empresa.	La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad económica de la empresa.	Gestión de compras y suministros	Nivel de cumplimiento de órdenes de compra	Rentabilidad económica Nivel de rentabilidad económica
¿Qué efecto tiene la gestión logística en la rentabilidad operativa de la empresa?	Evaluar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad operativa de la empresa.	La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad operativa de la empresa.	Gestión de inventario	Rotación de inventario	Rentabilidad operativa <i>Nivel de rentabilidad operativa</i>
¿Qué efecto tiene la gestión logística en la rentabilidad financiera de la empresa?	determinar el efecto de la gestión logística en la rentabilidad financiera de la empresa.	La gestión logística tiene un efecto significativo en la rentabilidad financiera de la empresa.	Gestión de almacenamiento	tasa de ocupación del almacén	Rentabilidad financiera nivel de rentabilidad financiera
¿Qué efecto tiene la gestión logística en el margen de utilidad de la empresa?	Examinar el efecto de la gestión logística en el margen de utilidad de la empresa.	La gestión logística tiene un efecto significativo en el margen de utilidad de la empresa.	Gestión de transporte y distribución	Costo de transporte por unidad entregada	Margen de utilidad Nivel de utilidad neta
¿Qué efecto tiene la gestión logística en el retorno sobre el capital invertido de la empresa?	Identificar el efecto de la gestión logística en el retorno sobre el capital invertido de la empresa.	La gestión logística tiene un efecto significativo en el retorno sobre el capital invertido de la empresa.	Gestión de proveedores	Nivel de satisfacción con el proveedor	Retorno sobre el capital invertido Nivel de retorno del capital invertido
Elaboración propia					

Anexo 02: Instrumento de recolección de datos**ESCALA VALORATIVA**

INDICE	INTERVALO	PUNTUACION
A	Totalmente en desacuerdo	1
B	En desacuerdo	2
C	Indiferente	3
D	De acuerdo	4
E	Totalmente de acuerdo	5

V.I.: GESTIÓN LOGÍSTICA	ESCALA VALORATIVA				
D1: Gestión de compras y suministros	1	2	3	4	5
1.- ¿Con qué frecuencia se realiza una evaluación de necesidades antes de efectuar una compra?					
2.- ¿Los procesos de adquisición siguen un procedimiento estandarizado documentado?					
3.- ¿Se consideran criterios de calidad y costos al seleccionar productos o insumos?					
D2: Gestión de inventario					
4.- ¿Se realiza un control periódico del inventario para evitar faltantes o excesos?					
5.- ¿La empresa utiliza un sistema automatizado para registrar y monitorear el inventario?					
6.- ¿Se llevan registros confiables del ingreso y salida de productos del inventario?					
D3: Gestión de almacenamiento					
7.- ¿Las condiciones de almacenamiento (espacio, temperatura, seguridad) son adecuadas para los productos?					
8.- ¿Existe un sistema organizado para la ubicación y recuperación de los productos almacenados?					
9.- ¿Se realizan inspecciones periódicas para asegurar la integridad de los productos almacenados?					
D4: Gestión de transporte y distribución					
10.- ¿Se planifican las rutas de transporte con criterios de eficiencia y ahorro de recursos?					
11.- ¿La empresa cuenta con un cronograma de entregas que se cumple de manera oportuna?					

12.- ¿Se registra y supervisa el estado de las unidades de transporte regularmente?					
D5: Gestión de proveedores					
13.- ¿Se evalúa periódicamente el desempeño de los proveedores en términos de calidad, tiempo de entrega y cumplimiento?					
14.- ¿Se mantienen relaciones contractuales claras con los proveedores?					
15.- ¿Existen mecanismos de comunicación fluida y resolución de conflictos con los proveedores?					

V.D.: RENTABILIDAD	ESCALA VALORATIVA				
D1: Rentabilidad económica	1	2	3	4	5
1.- ¿La empresa genera ingresos suficientes para cubrir todos sus costos y gastos operativos?	1	2	3	4	5
2.- ¿Se realiza un análisis regular del costo-beneficio de los productos o servicios ofrecidos?	1	2	3	4	5
3.- ¿Las decisiones estratégicas se toman considerando su impacto económico a largo plazo?	1	2	3	4	5
D2: Rentabilidad operativa					
4.- ¿La empresa mide periódicamente el rendimiento de sus procesos internos?	1	2	3	4	5
5.- ¿Se optimizan los recursos disponibles para mejorar la productividad?	1	2	3	4	5
6.- ¿Las mejoras operativas han contribuido al incremento de ingresos o reducción de costos?	1	2	3	4	5
D3: Rentabilidad financiera					
7.- ¿Se logra un equilibrio adecuado entre ingresos, egresos y obligaciones financieras?	1	2	3	4	5
8.- ¿La empresa cuenta con liquidez suficiente para cumplir sus compromisos financieros?	1	2	3	4	5
9.- ¿Los resultados financieros se analizan para tomar decisiones de inversión o financiamiento?	1	2	3	4	5
D4: Margen de utilidad					
10.- ¿Se realiza un seguimiento constante al margen de utilidad de los productos o servicios?					
11.- ¿El margen de utilidad permite sostener las operaciones y generar beneficios sostenibles?					
12.- ¿Se implementan estrategias para reducir costos sin afectar la calidad del producto?					
D5: Retorno sobre el capital invertido					
13.- ¿La rentabilidad obtenida justifica la inversión realizada por los accionistas o socios?					
14.- ¿Se evalúa el rendimiento del capital invertido antes de realizar nuevas inversiones?					
15.- ¿El retorno sobre el capital invertido ha sido positivo durante los últimos periodos contables?					

Anexo 03: Base de datos

	Gestión Logística															Rentabilidad														
N°	Gestión de compras y			Gestión de inventario			Gestión de almacenami			Gestión de transporte			Gestión de proveedor e			Rentabilidad			Rentabilidad operativa			Rentabilidad financiera			Rentabilidad social			Rentabilidad Ecológica		
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15
1	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	4	
2	4	4	4	2	4	5	5	3	5	4	4	4	4	2	4	4	5	4	4	4	5	5	3	5	4	4	4	4	2	
3	5	5	4	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	4	2	4	
4	4	5	4	3	5	5	5	5	5	5	4	5	4	3	3	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	3	3
5	4	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	5
6	5	4	5	2	4	4	5	4	5	4	5	4	5	2	3	4	4	5	3	4	4	5	4	5	4	5	4	5	2	3
7	4	4	5	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	3	3	4	4	3	5	4	4	4	4	4	3	4	4	5	3	3
8	4	4	4	3	4	5	4	4	5	4	4	4	4	3	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	3	5
9	5	5	4	2	5	4	5	5	4	5	5	5	4	2	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	5	5	5	4	2	2
10	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4
11	4	4	4	2	4	5	5	3	5	4	4	4	4	2	4	4	5	4	4	4	5	5	3	5	4	4	4	4	2	4
12	5	5	4	2	4	4	4	4	5	4	5	5	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	4	2	4
13	4	5	4	3	5	5	5	5	5	5	4	5	4	3	3	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	3	3
14	4	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	5
15	5	4	5	2	4	4	5	4	5	4	5	4	5	2	3	4	4	5	3	4	4	5	4	5	4	5	4	5	2	3
16	4	4	3	2	4	4	4	5	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3	2	4
17	4	4	4	3	5	5	5	4	5	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	3	5
18	4	5	3	2	3	4	3	3	3	4	4	5	3	2	5	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	5	3	2	5
19	5	4	3	3	4	3	5	4	3	4	5	4	3	3	5	4	3	4	4	4	3	5	4	3	4	5	4	3	3	5
20	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	2
21	4	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	3
22	4	4	5	3	4	4	5	4	5	4	4	4	5	3	5	4	5	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	5	3	5
23	4	3	5	3	4	3	3	3	4	3	4	3	5	3	5	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	5	3	5
24	4	4	5	3	5	4	5	4	4	4	4	4	5	3	3	4	5	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	3	3
25	3	4	5	2	3	3	3	4	3	3	3	4	5	2	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	5	2	3
26	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	2	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	2
27	4	4	5	3	4	4	4	4	5	4	4	4	5	3	5	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	3	5
28	5	4	4	3	3	4	4	4	4	4	5	4	4	3	2	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4	4	3	2
29	3	4	5	3	4	3	3	4	3	3	3	4	5	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	5	3	3
30	4	5	3	2	3	4	3	3	3	4	4	5	3	2	5	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	5	3	2	5

Juicio de expertos



UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS E INFORMÁTICA
FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA

INGENIERÍA INDUSTRIAL

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

TÍTULO DE LA TESIS: "Gestión Logística en la Rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRL, Ate – 2025"

PRESENTADO POR (Tesisistas): Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique
Bach. Berrospi Ccama, Jesús Marín
Bach. Soto Herrera, Diego

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO N°: 01

- 1.1. Apellidos y Nombres: Corilla Baquerizo, Eduardo Cancio
- 1.2. Grado Académico : Mg. Investigación y Docencia Universitaria
- 1.3. Cargo e Institución donde Labora: Jefe de Proyectos de TI – INEI y Docente Investigador
- 1.4. Tipo de Instrumento de Evaluación: ENCUESTA

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 0 – 20%	REGULAR 21 – 40%	BUENO 41 – 60%	MUY BUENO 61 – 80%	EXCELENTE 81 – 100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conducta observable				X	
3. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe organización Lógica				X	
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del sistema metodológico y científico				X	
7. CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos, científicos acordes a la tecnología					X
8. COHERENCIA	Entre índices, indicadores y dimensiones					X
9. METODOLOGÍA	Responde al propósito del trabajo bajo los objetivos a lograr					X

II. OPCIÓN DE APLICABILIDAD : Se puede aplicar el instrumento.....

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN : 88%.....

IV. RECOMENDACIONES : Ninguno

Firma del experto:

Fecha: 11/04/2025

DNI : 20037930



**UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS E INFORMÁTICA
FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA**

INGENIERÍA INDUSTRIAL

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

TÍTULO DE LA TESIS: "Gestión Logística en la Rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRL, Ate – 2025"

PRESENTADO POR (Tesisista): Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique
Bach. Berrospi Ccama, Jesús Marín
Bach. Soto Herrera, Diego

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO N°: 02

- 1.1. Apellidos y Nombres: Quiroz Rodríguez, Rosa Eumize
1.2. Grado Académico : Magister en Docencia Universitaria y Master Internacional en Ingeniería y Gestión de Operaciones Industriales
1.3. Cargo e Institución donde Labora: Directora en Masterlean Institute S.A.C.
1.4. Tipo de Instrumento de Evaluación: ENCUESTA

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 0 – 20%	REGULAR 21 – 40%	BUENO 41 – 60%	MUY BUENO 61 – 80%	EXCELENTE 81 – 100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conducta observable					X
3. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y tecnología				X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe organización Lógica					X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del sistema metodológico y científico				X	
7. CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos, científicos acordes a la tecnología				X	
8. COHERENCIA	Entre índices, indicadores y dimensiones				X	
9. METODOLOGÍA	Responde al propósito del trabajo bajo los objetivos a lograr.					X

II. OPCIÓN DE APLICABILIDAD : Aplicar el instrumento.....

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN : 88%.....

IV. RECOMENDACIONES : Ninguno

Firma del experto:

Fecha: 28/02/2025

DNI : 07640803



**UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS E INFORMÁTICA
FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA**

INGENIERÍA INDUSTRIAL

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

TÍTULO DE LA TESIS: "Gestión Logística en la Rentabilidad de la Empresa de Transporte San Lorenzo SRL, Ate – 2025"

PRESENTADO POR (Tesisista): Bach. Borda Hernandez, Carlos Enrique
Bach. Berrospi Ccama, Jesús Marín
Bach. Soto Herrera, Diego

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO N°: 03

- 1.1. Apellidos y Nombres: Guzmán Paredes, Jackeline
1.2. Grado Académico : Ingeniera Industrial
1.3. Cargo e Institución donde Labora: Especialista en Contrataciones y Adquisiciones –
Presidencia del Consejo de Ministros /Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin
Drogas -DEVIDA
1.4. Tipo de Instrumento de Evaluación: ENCUESTA

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 0 – 20%	REGULAR 21 – 40%	BUENO 41 – 60%	MUY BUENO 61 – 80%	EXCELENTE 81 – 100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado				X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conducta observable					X
3. ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y tecnología				X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe organización Lógica					X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad				X	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del sistema metodológico y científico					X
7. CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos, científicos acordes a la tecnología					X
8. COHERENCIA	Entre índices, indicadores y dimensiones					X
9. METODOLOGÍA	Responde al propósito del trabajo bajo los objetivos a lograr.					X

II. OPCION DE APLICABILIDAD : Aplicar el instrumento.....

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN : 87%.....

IV. RECOMENDACIONES : Ninguno

Firma del experto:

Fecha: 21/05/2025

DNI : 44563000

Anexo 04: Evidencia de similitud digital



Página 1 of 77 - Portada

Identificador de la entrega trn:oid::1:3289271084

Jesús Marín Berrospi Ccama

**Gestión Logística en la Rentabilidad de la Empresa de
Transporte San Lorenzo SRL, Ate – 2025**

TRABAJO 2025

TALLER 2025

Universidad Peruana de Ciencias e Informática

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid::1:3289271084

Fecha de entrega

2 jul 2025, 4:33 p.m. GMT-5

Fecha de descarga

2 jul 2025, 5:03 p.m. GMT-5

Nombre de archivo

TESIS_BORDA_BERROSPI_SOTO_30_06_25.docx

Tamaño de archivo

546.0 KB

73 Páginas

13.282 Palabras

76.726 Caracteres



Página 1 of 77 - Portada

Identificador de la entrega trn:oid::1:3289271084

20% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 15 palabras)

Fuentes principales

- 18%  Fuentes de Internet
- 1%  Publicaciones
- 12%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Anexo 05: Autorización de publicación en repositorio



FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN O TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UPCI

1.- DATOS DEL AUTOR

Apellidos y Nombres: BORDA HERNANDEZ CARLOS ENRIQUE
 DNI: 44796231 Correo electrónico: ENRIQUEBORDAHERNANDEZ@GMAIL.COM
 Domicilio: MZ "E" LOTE 37 LOS OLIVOS DE SANTA ROSA - SMP
 Teléfono fijo: - Teléfono celular: 941582272

2.- IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO Ó TESIS

Facultad/Escuela: CIENCIAS E INGENIERÍA
 Tipo: Trabajo de Investigación Bachiller () Tesis (X)
 Título del Trabajo de Investigación / Tesis:
GESTIÓN LOGÍSTICA EN LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTE SAN LORENZO SRL, ATE - 2025

3.- OBTENER:

Bachiller () Título (X) Mg. () Dr. () PhD. ()

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN VERSIÓN ELECTRÓNICA

Por la presente declaro que el documento indicado en el ítem 2 es de mi autoría y exclusiva titularidad, ante tal razón autorizo a la Universidad Peruana Ciencias e Informática para publicar la versión electrónica en su Repositorio Institucional (<http://repositorio.upci.edu.pe>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art.23 y Art.33.

Autorizo la publicación de mi tesis (marque con una X):

(X) Sí, autorizo el depósito y publicación total.
 () No, autorizo el depósito ni su publicación.

Como constancia firmo el presente documento en la ciudad de Lima, a los
16 días del mes de ENERO de 2026.

Firma





FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN O TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UPCI

1.- DATOS DEL AUTOR

Apellidos y Nombres: Soto Herrera Diego
 DNI: 46753011 Correo electrónico: diego.sobherra.091@gmail.com
 Domicilio: Av. los Hircables 11A San Juan de Lurigancho
 Teléfono fijo: _____ Teléfono celular: 900681027

2.- IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO Ó TESIS

Facultad/Escuela: Ciencias e Ingeniería
 Tipo: Trabajo de Investigación Bachiller () Tesis ☒
 Título del Trabajo de Investigación / Tesis:
"GESTION LOGISTICA EN LA RENTABILIDAD DE LA
EMPRESA DE TRANSPORTE SAN LORENZO S.R.L,
ATE - 2025"

3.- OBTENER:

Bachiller () Título (☒) Mg. () Dr. () PhD. ()

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN VERSIÓN ELECTRÓNICA

Por la presente declaro que el documento indicado en el ítem 2 es de mi autoría y exclusiva titularidad, ante tal razón autorizo a la Universidad Peruana Ciencias e Informática para publicar la versión electrónica en su Repositorio Institucional (<http://repositorio.upci.edu.pe>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art23 y Art.33.

Autorizo la publicación de mi tesis (marque con una X):

☒ Sí, autorizo el depósito y publicación total.

() No, autorizo el depósito ni su publicación.

Como constancia firmo el presente documento en la ciudad de Lima, a los

15 días del mes de Enero de 2026


Firma





FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL O TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UPCI

1.- DATOS DEL AUTOR

Apellidos y Nombres: BERROSPI CCAMA JESUS MARIN
 DNI: 412881237 Correo electrónico: jberrospi900@gmail.com
 Domicilio: AVENIDA VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE - RAHU 7 JUNIO MZ ALT2 - MI PERU
 Teléfono fijo: _____ Teléfono celular: 991489693

2.- IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL O TESIS

Facultad / Carrera: INGENIERIA INDUSTRIAL
 Tipo: Trabajo de Suficiencia Profesional () Tesis (✓)
 Título del Trabajo de Suficiencia Profesional / Tesis:
GESTION LOGISTICA EN LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE
SAN LORENZO SRL, ATE-2026

3.- OBTENER:

Título Profesional (✓)

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN VERSIÓN ELECTRÓNICA

Por la presente declaro que el documento indicado en el ítem 2 es de mi autoría y exclusiva titularidad, ante tal razón autorizo a la Universidad Peruana Ciencias e Informática para publicar la versión electrónica en su Repositorio Institucional (<http://repositorio.upci.edu.pe>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art23 y Art.33.

Autorizo la publicación de mi tesis (marque con una X):

(X) Sí, autorizo el depósito y publicación total.

() No, autorizo el depósito ni su publicación.

Como constancia firmo el presente documento en la ciudad de Lima, a los

3 días del mes de FEBRERO de 2026.

FIRMA



HUELLA