



**Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión**  
**Facultad de Ciencias Empresariales**  
**Escuela Profesional de Negocios Internacionales**

**Cadena logística de importación y competitividad de la Empresa MSL del Perú**  
**S.A.C., Lima, 2024**

**Tesis**

**Para optar el Título Profesional de Licenciada en Negocios Internacionales**

**Autoras**

**Alexandra Isabel Oyola Cielo**

**Evelyn Valery Olortegui Haro**

**Asesor**

**M(o). Francisco Valdez Arroyo**

UNIV. NAC. JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
  
Lic. Francisco Valdez Arroyo  
CORLAO CALLAO RUC: N° 09358

**Huacho - Perú**

**2026**



**Reconocimiento - No Comercial – Sin Derivadas - Sin restricciones adicionales**

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

**Reconocimiento:** Debe otorgar el crédito correspondiente, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se realizaron cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de ninguna manera que sugiera que el licenciante lo respalda a usted o su uso. **No Comercial:** No puede utilizar el material con fines comerciales.

**Sin Derivadas:** Si remezcla, transforma o construye sobre el material, no puede distribuir el material modificado. **Sin restricciones adicionales:** No puede aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros de hacer cualquier cosa que permita la licencia.



# UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN **LICENCIADA**

*(Resolución de Consejo Directivo N° 012-2020-SUNEDU/CD de fecha 27/01/2020)*




## Facultad de Ciencias Empresariales Escuela Profesional de Negocios Internacionales

### METADATOS

<b>DATOS DEL AUTOR (ES):</b>		
<b>NOMBRES Y APELLIDOS</b>	<b>DNI</b>	<b>FECHA DE SUSTENTACIÓN</b>
Evelyn Valery Olortegui Haro	76005539	02 de diciembre del 2025
Alexandra Isabel Oyola Cielo	48235306	02 de diciembre del 2025
<b>DATOS DEL ASESOR:</b>		
<b>NOMBRES Y APELLIDOS</b>	<b>DNI</b>	<b>CÓDIGO ORCID</b>
Francisco Valdez Arroyo	15584437	0000-0001-8312-3310
<b>DATOS DE LOS MIEMBROS DE JURADOS – PREGRADO/POSGRADO-MAESTRÍA-DOCTORADO:</b>		
<b>NOMBRES Y APELLIDOS</b>	<b>DNI</b>	<b>CÓDIGO ORCID</b>
Policarpo Diómedes Márquez Valencia	15759625	0000-0001-7697-5064
Damaris Faviola Medina Palma	47463656	0000-0001-9398-2039
Nadiezhdha Yenny Escalante Candiotti	40830037	0000-0002-9638-324X

# Alexandra Oyola Y Evelyn Olortegui 2025-070857

## CADENA LOGÍSTICA DE IMPORTACIÓN Y COMPETITIVIDAD DE LA EMPRESA MSL DEL PERÚ S.A.C., LIMA, 2024

 Quick Submit  
 Quick Submit  
 Facultad de Ciencias Empresariales

### Detalles del documento

Identificador de la entrega  
 trn:oid::1:3329280270

Fecha de entrega  
 4 sep 2025, 10:49 a.m. GMT-5

Fecha de descarga  
 4 sep 2025, 10:56 a.m. GMT-5


Nombre del archivo  
 2025-070857\_\_TESIS\_DESAGREGADA.pdf

Tamaño del archivo  
 1.1 MB

69 páginas  
 16.284 palabras  
 76.828 caracteres

 turnitin Página 1 de 74 - Portada

Identificador de la entrega trn:oid::1:3329280270

 turnitin Página 2 de 74 - Descripción general de integridad

Identificador de la entrega trn:oid::1:3329280270




## 20% Similitud general

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

### Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Coincidencias menores (menos de 10 palabras)

### Fuentes principales

19%  Fuentes de Internet  
 2%  Publicaciones  
 8%  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.

## **DEDICATORIA**

Dedicamos esta tesis a nuestros padres, quienes han sido nuestro motor para seguir esforzándonos día a día para cumplir nuestros propósitos. Gracias por su constante apoyo, amor y enseñanzas tan valiosas.

A nuestras hermanas y hermanos, por habernos apoyado en los momentos claves.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecemos a nuestra familia, asesor y participantes en este proyecto, por su valioso aporte para concluir esta investigación. Y a Dios por iluminarnos y otorgarnos sabiduría en cada paso de este camino.

## ÍNDICE

<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>v</b>
<b>AGRADECIMIENTO.....</b>	<b>vi</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>ix</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>x</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>xi</b>
<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>1</b>
<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....</b>	<b>1</b>
1.1. Descripción de la realidad problemática .....	1
1.2. Formulación del Problema .....	3
1.2.1. Problema General.....	3
1.2.2. Problemas Específico .....	3
1.3. Objetivos de la Investigación .....	3
1.3.1. Objetivo General .....	3
1.3.2. Objetivos Específicos .....	3
1.4. Justificación de la investigación.....	4
1.5. Delimitación del estudio.....	4
1.6. Viabilidad del estudio.....	4
<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>5</b>
<b>MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>5</b>
2.1. Antecedentes de la investigación.....	5
2.1.1. Investigaciones internacionales .....	5
2.1.2. Investigaciones nacionales .....	6
2.2. Bases teóricas .....	8
2.3. Definición de términos básicos .....	17
2.4. Hipótesis de investigación.....	19
2.4.1. Hipótesis general .....	19
2.4.2. Hipótesis específicas .....	19

2.5. Operacionalización de las variables .....	20
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>22</b>
<b>METODOLOGÍA.....</b>	<b>22</b>
3.1. Diseño metodológico.....	22
3.2. Población y muestra .....	22
3.2.1. Población .....	22
3.2.2. Muestra.....	23
3.3. Técnicas de recolección de datos .....	23
3.4. Técnicas para el procesamiento de la información.....	24
<b>CAPÍTULO IV.....</b>	<b>25</b>
<b>RESULTADOS .....</b>	<b>25</b>
4.1. Análisis de resultados .....	25
4.2. Contratación de hipótesis.....	34
<b>CAPÍTULO V .....</b>	<b>38</b>
<b>DISCUSIÓN.....</b>	<b>38</b>
5.1. Discusión de resultados .....	38
<b>CAPÍTULO VI.....</b>	<b>41</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>41</b>
6.1. Conclusiones .....	41
6.2. Recomendaciones.....	42
<b>REFERENCIAS .....</b>	<b>43</b>
7.1. Fuentes bibliográficas.....	43
7.2. Fuentes electrónicas .....	43
<b>ANEXOS .....</b>	<b>48</b>

## RESUMEN

**Objetivo:** conocer la relación entre la cadena logística de importación con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. **Métodos:** la presente investigación es de tipo básica, nivel correlacional, diseño no experimental, enfoque cuantitativo. La población fue de 182 trabajadores, y la muestra de 124 trabajadores. **Resultados:** el 31% de los casos presenta un nivel alto en la cadena de importación, en el caso del 46% presenta un nivel moderado y el 23% de los casos se agrupa en un nivel bajo; por otro lado, el 40.3% de los casos presenta un nivel alto respecto a la competitividad mostrada por la empresa, en el caso del 15.3% presenta un nivel moderado y el 44.4% de los casos se agrupa un nivel bajo. **Conclusión:** La hipótesis general del presente estudio postula que la cadena logística de importación se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MLS del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.422 y un valor de significancia al 0.000, lo cual representa una asociación estadísticamente significativa al 0.05.

*Palabras clave: cadena logística, competitividad, desconsolidación de la mercancía.*

## ABSTRACT

Objective: to find out the relationship between the import logistics chain and the competitiveness of the company MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Methods: this is a basic research, correlational, non-experimental design, quantitative approach. The population was 182 workers, and the sample was 124 workers. Results: 31% of the cases present a high level in the import chain, in the case of 46% present a moderate level and 23% of the cases are grouped in a low level; on the other hand, 40.3% of the cases present a high level regarding the competitiveness shown by the company, in the case of 15.3% present a moderate level and 44.4% of the cases are grouped in a low level. Conclusion: The general hypothesis of this study postulates that the import logistics chain is significantly related to the competitiveness of the company MLS del Perú S.A.C., Lima, 2024. The results given by Spearman's correlation between the two support by showing a moderate and significant positive relationship, with a coefficient of 0.422 and a significance value of 0.000, which represents a statistically significant association at 0.05.

*Key words: logistics chain, competitiveness, deconsolidation of goods.*

## INTRODUCCIÓN

En un mundo globalizado, la eficiencia de la cadena logística de importación se ha convertido en un factor determinante para la competitividad de las empresas de servicios logísticos. La creciente demanda de tiempos de entrega más cortos, costos optimizados y procesos eficientes ha impulsado a las organizaciones a mejorar sus estrategias logísticas con el fin de mantenerse competitivas en el mercado. Las empresas de servicios logísticos juegan un papel crucial en el comercio internacional, facilitando el transporte, almacenamiento y distribución de mercancías. Sin embargo, diversos factores, como la infraestructura, la regulación aduanera y la gestión operativa, pueden impactar la eficiencia de la cadena logística de importación, afectando directamente la competitividad de las empresas.

Por tal razón se tuvo como objetivo conocer la relación entre la cadena logística de importación con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.

En el primer capítulo de este estudio, se detallan las características del problema, se organiza y sistematiza el planteamiento, y se definen los objetivos de la investigación. En el segundo capítulo, se aborda la fundamentación científica que facilita la comprensión de las variables en estudio, incluyendo una revisión de antecedentes relevantes. El tercer capítulo describe el tipo de investigación y los procedimientos utilizados para abordar el objeto de estudio y alcanzar los objetivos planteados. En el cuarto capítulo se presentan los resultados obtenidos en relación a las variables y sus respectivos indicadores. Finalmente, el último capítulo ofrece una discusión sobre los resultados, comparándolos con otros marcos teóricos y científicos existentes.

# CAPÍTULO I

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1. Descripción de la realidad problemática

A nivel global, son diferentes las investigaciones donde se evidencian problemáticas resaltantes respecto a la cadena logística de importación y la competitividad de las empresas. La investigación realizada por Sánchez (2023) evidenció que en una compañía de Ecuador se han presentado problemas en la cadena logística de importación, como el no cumplimiento de los plazos establecidos en los contratos afectó negativamente los márgenes de rentabilidad de la empresa. Referente a la competitividad, el estudio hecho por Rodríguez, Buitrago y Serna (2019) menciona que los desafíos frecuentemente a los que las empresas son la ausencia de tecnologías adecuadas para el rendimiento de sus actividades, además, la carencia de pertinencia en el desarrollo de competencias profesionales no es apropiada para conducir los objetivos y la falta de equipos de comunicación conllevan al fracaso.

A nivel nacional, a la cadena logística de importación, las más importantes dificultades reconocidas en la empresa se vinculan a un manejo inadecuado en el proceso logístico de importación. Además, se identificaron en el transporte local, lo que resultó en pérdidas por robos, mermas no controladas y contaminación a causa de aspectos externos (Vasquez, 2019). Respecto a la competitividad, la investigación hecha por Falcón y Roque (2018) señalan la importancia del personal bien capacitado, asimismo, existe un gran número de organizaciones que emplean un inadecuado sistema de planificación y control actual afecta negativamente la calidad de los servicios ofrecidos.

Las empresas importadoras desempeñan un rol esencial en la formación económico de la nación, por lo que es importante que cuenten con una cadena logística sólida que les permita lograr un desarrollo sostenible en el mercado. Hoy en día, debido

a la intensa competencia, estas empresas no logran diferenciar en relación a los precios que ofrecer a sus clientes. Por ello, una cadena logística eficiente puede ser clave para mejorar su rentabilidad. Por tal motivo, hay organizaciones dedicadas ofrecer servicios relacionados con la logística en la consolidación de mercaderías y sus traslados. La gestión de la cadena logística en el proceso de importación se presenta como una de las principales ventajas competitivas para estas empresas. Por ende, deben centrarse en mejorarla, lo que representa una posibilidad para facilitar sus procesos, minimizar costos, eliminar demoras y, en efecto, incrementar la satisfacción de sus clientes (Fernández y Madueño, 2020). Desde esta perspectiva, la presente investigación se planteó bajo el objetivo de conocer la relación entre la cadena logística de importación con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Teniendo en cuenta la empresa MSL del Perú S.A.C. es una empresa internacional especializada en la consolidación de mercaderías desde y hacia el mundo, NVOCC líder en Latinoamérica.

La investigación se ejecutará en la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, pues se pudo detectar que la empresa muestra problemáticas respecto a su cadena logística de importación y competitividad, problemáticas tales como la carencia de claridad en las funciones de los trabajadores, pues se carece de procedimientos administrativos y capacitaciones, esto causa el retraso de todo el proceso logístico haciéndolo deficiente; convenios con pocos depósitos temporales, pues la empresa solo trabaja con 2 depósitos temporales lo que implica que sea poco competitivo en costos en comparación con la competencia; mal embalaje en las cargas de los clientes, pues se suele tener problemas de roturas, abolladuras y otros en las cargas, cuando estas llegan a destino por no tener un embalaje adecuado que resista los movimientos propios del buque; lentitud con el ERP en registros documentarios y procesos logísticos, pues el sistema no cuenta con la rapidez necesaria, tiene deficiencias como quedarse inactivo por varios minutos y volverse más lento al tener varios usuarios conectado; reclamos por demoras en el transporte marítimo, pues no se ha realizado un adecuado estudio de líneas navieras para elegir al que brinda un mejor servicio, usualmente se tiene demoras en la salida de naves, transbordo de contenedores no programados y en las fechas de llegadas.

## **1.2. Formulación del Problema**

### **1.2.1. Problema General**

¿Cómo se relaciona la cadena logística de importación con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024?

### **1.2.2. Problemas Específico**

- a. ¿Cómo se relaciona la desaduanización de la mercancía con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024?
- b. ¿Cómo se relaciona la desconsolidación de la mercancía con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024?
- c. ¿Cómo se relaciona el transporte interno con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024?

## **1.3. Objetivos de la Investigación**

### **1.3.1. Objetivo General**

Conocer la relación entre la cadena logística de importación con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.

### **1.3.2. Objetivos Específicos**

- a. Conocer la relación entre la desaduanización de la mercancía con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.
- b. Conocer la relación entre la desconsolidación de la mercancía con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.
- c. Conocer la relación entre el transporte interno con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.

#### **1.4. Justificación de la investigación**

##### *Justificación teórica*

Esta investigación contribuirá a la literatura científica al ofrecer nuevas perspectivas sobre la realidad de las empresas importadoras que buscan analizar y conocer la relación existente entre la cadena logística de importación y la competitividad, con la finalidad de mejorar el desempeño de la empresa.

##### *Justificación por conveniencia*

Esta investigación cuenta con una justificación práctica ya que ayudará a la empresa MSL del Perú S.A.C. a dar solución a las problemáticas que vienen afectando y así poder brindar un mejor servicio respecto a la cadena logística de importación.

#### **1.5. Delimitación del estudio**

- Delimitación geográfica: empresa MSL del Perú S.A.C., Lima.
- Delimitación temporal: año 2024.
- Delimitación social: personal de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima.
- Delimitación semántica: Cadena logística de importación y Competitividad.

#### **1.6. Viabilidad del estudio**

Se dispuso de los recursos adecuados para llevar a cabo la investigación, lo que valida su viabilidad.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. Antecedentes de la investigación**

##### **2.1.1. Investigaciones internacionales**

Zuleta (2022), “Logística y competitividad de la compañía Prilabsa del Cantón La Libertad, año 2021”, Universidad Estatal Península De Santa Elena, Ecuador. Su objetivo fue analizar la logística y competitividad. Diseño no experimental, descriptivo exploratorio, con enfoque mixto. La población fue 22 trabajadores. Empleó la encuesta y entrevista. Los resultados indican que el incremento de la competitividad en una empresa está relacionado cercanamente con el fortalecimiento de la eficiencia en las entregas a los clientes y el tipo de logística utilizada. Asimismo, las tácticas de mejora continua desempeñan un rol principal a fin de distinguir a la empresa de la competencia. Se concluye la importancia de estudiar un proceso logístico de la empresa en estudio, ya que este ha sido un factor esencial para lograr un elevado nivel de competitividad tanto en el mercado local como extranjero.

Mata, Maldonado y Devesa (2021), “La gestión de la cadena de suministro como factor influyente en la competitividad de las pymes del estado de Aguascalientes”, aprobada por ENAP, Colombia. Su objetivo fue enfocarse en el proceso de abastecimiento en la empresa. Fue correlacional, con enfoque cuantitativo. Se empleó la entrevista y el cuestionario. Los resultados sostienen indican que, pese a que a los avances en métodos y tácticas empresariales que mejorar los procesos internos y externos a lo largo de la cadena de abastecimiento, continúan preocupando y se relacionan con la no disponibilidad de productos o la condición de “agotados”, donde sigue siendo un indicador principal que únicamente afecta el área logística, sino además la

gerencia general. Es evidente que cada una de las partes implicadas son que el proveedor, en este caso ASOMAN, es necesario realizar importantes inversiones en infraestructura física y tecnológica, así como mejorar la organización administrativa y logística, a fin de reforzar su capacidad y poder satisfacer de manera oportuna la demanda de la empresa.

Valle (2020), “Análisis de la logística en la cadena productiva de la empresa Huertosa, Encaminado el mejoramiento de los procesos logísticos”, aprobada por la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Ecuador. Su objetivo fue analizar la logística encaminado al mejoramiento de los procesos logísticos. Investigación exploratoria. La población fue 40 unidades, y la muestra fue 39 unidades. Empleó la observación. Los resultados indican que, se observa una mejora clara en relación Costo/ Beneficio. En el periodo sin intervención, por cada dólar de beneficio obtenido, se incurre en 0.638 dólares en costos. Por ende, en el periodo de intervención, por cada dólar de beneficio, el costo se minimizar a 0.509 dólares, lo que representa una mejora de 0.128 centavos de dólar, equivalente a un aumento del 20.22%. Se concluye que por medio del estudio hecho acerca de la logística en la cadena productiva de la empresa, se reconocieron los procesos logísticos desde la recepción del insumo hasta el producto finalizado. Este estudio facilitó obtener una visión total del funcionamiento eficiente de la empresa, lo que permitió la sugerencia de cambios en los procesos para mejorar la producción y eficiencia.

### **2.1.2. Investigaciones nacionales**

Aguinaga y Lingan (2022), “Gestión logística y competitividad empresarial en las empresas del emporio comercial de Gamarra, La Victoria, 2022”, aprobada por la Universidad Privada del Norte, Perú. Su objetivo fue determinar la relación entre la gestión logística y la competitividad. Fue correlacional, con enfoque cuantitativo. La población fue 30 empresarios. Se empleó la encuesta. Los resultados señalan que la gestión logística se relaciona a la competitividad en las empresas, al obtener un valor de significancia de 0.018. Asimismo, se pudo observar que el vínculo entre las dos variables es positivo y débil con un coeficiente de correlación de 0.429. Se concluye que, el vínculo planteado, se pudo observar por medio de la prueba no paramétrica

Rho Spearman, dado que se relacionó un vínculo significativo entre las variables en estudio en las empresas exportadores de Gamarra, con un valor de significancia mejor al margen de error (0.05) y un coeficiente de correlación de 0.429, lo que demuestra un vínculo positivo débil. Por ende, una mejor gestión de procesos logísticos llevará a una mejora en el nivel de competitividad de las empresas analizadas.

Davalos y Rodriguez (2022), “Logística internacional y Exportación de Banano Orgánico de una cooperativa agraria en la provincia de Sullana, periodo 2018 - 2021”, aprobada por la Universidad César vallejo, Perú. Su objetivo fue identificar el impacto de la logística internacional en la exportación. De tipo aplicada, de carácter cuantitativo, con un diseño descriptivo – causal. La población fue 25 colaboradores. Se empleó la encuesta y la entrevista. Se concluye que, por medio de la prueba estadística, se reconoció la incidencia del 35.5% de la logística internacional. Esta incidencia se debió al incremento de los costes logísticos, la reducción en los envíos de contenedores, el aumento de costes de servicio de operadores logísticos, la minimización de volumen de exportación en 2019- 2020 y el aumento en el precio de exportación.

Peralta (2021), “Administración estratégica y competitividad de la empresa prestadora de servicios de saneamiento Aguas de Lima Norte S.A, provincia de Huaura”, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Perú. Su objetivo fue establecer la influencia de la administración estratégica en la competitividad. Fue correlacional. La población fue 68 trabajadores. Se empleó la encuesta. Los resultados indican que, respecto a la administración estratégica, un 13.2% considera que se maneja eficazmente en la organización, en tanto que el 75.6% opina que se maneja poco eficaz, y el 10.3% que es ineficaz. En relación a la competitividad, un 8.8% considera que la organización cuenta con un elevado nivel, un 55.9% menciona que es de nivel regular, y un 35.3% considera que es bajo. Se concluye que existe una correlación positiva alta y muy significativa ( $p = 0,00 < 0,05$ ;  $\rho = 0,723$ ), siendo la administración estratégica influye significativamente en la competitividad de la empresa en estudio.

## 2.2. Bases teóricas

### Variable 1: Cadena logística de importación

#### *A. Definiciones de logística*

Jacobo (2023) indica que “la gestión logística se refiere al manejo del flujo de insumos, artículos, prestación e información a lo largo de la cadena de suministro de un producto o prestación dentro de una empresa” (p. 34).

Díaz y Lagos (2021) señalan que la logística en el comercio internacional puede considerarse como Distribución Física Internacional (DFI), un sistema diseñado para mejorar los costos, el tiempo y la calidad de las prestaciones, así como el manejo táctico del almacenamiento, movimiento y almacenamiento de inventarios de insumos y artículos finalizados.

López, Melo y Mendoza (2021) sostienen que es el proceso de gestionar el flujo de materiales, información y medios desde el proveedor hasta el cliente, comprendiendo fases de aprovisionamiento, fabricación, distribución y gestión de residuos, e comprendiendo insumos, artículos en proceso, productos finalizados, prestaciones y subproductos.

Flores (2020) menciona que la logística es el proceso de planificación, puesta en marcha y manejo adecuado y rentable del flujo y almacenamiento de insumos, inventarios de productos en proceso y finalizados, así como el manejo de datos correspondiente, desde el origen hasta el destino, para las necesidades y exceptivas de los clientes. (p. 38)

#### *B. Dimensiones*

Según Enriquez y Llatas (2022) las dimensiones son:

- a. Desaduanización de mercancía; es el proceso por medio del cual se formaliza la nacionalización de artículos que entran a la nación. Este procedimiento comprende diferentes fases, como la llegada del traslado de mercadería, su traslado al depósito temporal, la declaración ante la aduana, el pago de impuestos correspondientes y, para finalizar, la obtención de la autorización para la salida de las mercancías.

- b. Desconsolidación de mercancía; consiste en la separación de embarques previamente agrupados en una sola nota de envío, distribuyéndolos de acuerdo sus destino y consignatarios. Cada embarque se presenta individualmente con sus documentos del traslado correspondiente. Durante este proceso, se consideran aspectos como la cubicación, la clase estiba, las cualidades de contenedor y la simbología del mismo.
- c. Transporte interno; se refiere al traslado de los productos dentro de las áreas designadas para el embarque de mercancías, así como para la descarga de productos en los muelles, el área destinada al alistamiento de pedidos y la carga de camiones Este proceso comprende la consideración de los costos directos vinculados con su empleo.

### ***C. Evolución histórica de la logística***

Balza y Cardona (2020) durante la baja Edad Media, la globalización del comercio motivó incremento significativo en la navegación fluvial y marítima en Europa. Este dio lugar a la concepción de métodos como los seguros marítimos, que permitieron al intercambio del comercio. En el Renacimiento, los comerciantes italianos del siglo XVI cambiaron como nuevas instituciones de comercio y económicas, dado que marcó al comienzo de la actividad comercial actual.

Con el incremento de las actividades comerciales en los nuevos burgos, aparecieron restricciones al libre comercio y se comenzaron a desarrollar método de comercio eficientes en el comercio. Conforme avanzaba el Renacimiento, dichos cambios sentaron las bases del comercio internacionales y logística del transporte.

Este desarrollo tuvo un origen principalmente en organizaciones privadas que buscaban establecer normas claras para el comercio y defender sus intereses. Aunque, conforme las distancias incrementan, surgieron problemas como el de la agencia, principalmente, reflejaba los problemas entre actores comerciales, impulsando la concepción de organizaciones, normas y códigos que organizaron de forma legal el comercio extranjero.

Aunque, el desarrollo monetario y comercial no fue uniforme en Europa. España fue la más importante potencia financiera del siglo XVI, con dominio sobre Sudamérica y el Pacífico, aunque a finales del siglo XVI, su imperio se vino abajo

después de la guerra hispanoamericana, Por otra parte, Inglaterra vivió un ascenso después de la Revolución Industrial del siglo XVIII, siendo una potencia en los aspectos económicos, políticos y tecnológicos dominante en el siglo pasado. A mediados de ese siglo, Inglaterra dominaba el comercio marítimo internacional, principalmente por medio de su marina mercante, que superaba a la flota española debido a su habilidad la construcción de buques con casco de hierro propulsados por vapor.

#### ***D. Componentes de la logística***

Mora (2023) señala que la logística comprende un grupo de acciones reiteradas en el transcurso de la cadena de suministro, iniciando con el cambio de los insumos en artículos finalizados y agregando valor para los clientes. Ya que las materias de insumos, las factorías y tiendas por lo general no están centrados en el mismo lugar, y el proceso de fabricación sigue una serie de fases, las acciones logísticas se hacen de manera reiterada previo de que los artículos lleguen al mercado. Asimismo, las actividades logísticas se reiteran si los bienes son empleados y reciclados a lo largo del canal logístico.

Generalmente, una sola organización no tiene la destreza de monitorear todo el flujo de artículos, a partir de las fuentes de artículos hasta los puntos de venta final, aun cuando es una posibilidad que surja. En la práctica, la logística empresarial para compañías personales tiene cierto alcance, y el máximo control administrativo que se puede esperar se limita a los medios de cobertura y distribución física.

El canal de abastecimiento físico hace referencia al tiempo y espacio entre los insumos inmediatos y sus puntos de fabricación. Por otro parte, el canal de distribución físico hace referencia al periodo y espacio entre los puntos de procesamiento de la compañía y su clientela. Puesto que las acciones de ambos canales son similares, el abastecimiento físico (asimismo conocido como la gestión de insumos) y la distribución física son elementos completos de la logística empresarial. El manejo logístico en los negocios asimismo se conoce la gestión de la distribución.

Un aspecto principal es la naturaleza de la compañía, sea industrial o comercial, dado que esto determina en gran medida las acciones logísticas que se deben desarrollar.

Aun cuando la logística por lo general se ve como el manejo del flujo de artículos desde los puntos de compra hasta la clientela, en gran parte de las empresas deben gestionar un canal logístico inverso. La vida útil de un producto, a partir del enfoque logístico no termina con el envío al cliente. Los artículos pueden volverse obsoletos, dañarse o dejar de ser funcionales, y entonces se devuelven a los puntos de partida para ser separados o reciclados de otras maneras. El canal logístico inverso puede ser entero o solo una parte del canal logístico futuro, y en ciertos casos, se requiere un diseño diferente. La cadena de suministro finaliza con disposición de un artículo, y el canal inverso deber ser considerado como la planificación y monitoreo logístico.

#### ***E. Relevancia de la logística para las empresas***

Gamboa et al. (2019) hay diferentes interpretaciones acerca de la importancia de coordinar y diseñar una logística apropiada por parte de las empresas, tanto para sí mismos como para sus clientes potenciales. La relevancia de la logística donde brinda a las empresas un grupo de directrices que facilitan a los responsables de la toma de decisiones seguir, evaluar, priorizar y monitorear los diversos aspectos de provisión y repartición impactan de manera directa en la demanda del público objetivo, los costos y los beneficios. Desde este enfoque, consiste en un esquema normativo y enfocado a la acción con una perspectiva práctica y operativa.

Asimismo, el investigador destaca las ventajas de logística, añadiendo que contribuye por medio de la definición de métodos y herramientas para asegurar el flujo óptimo de información principal para la gestión y manejo de actividades. Todo esto tiene como meta principal complacer la demanda del cliente relación de bienes y artículos, con principios como la calidad, cantidad, ubicación y tiempo apropiada de entrega. Para maximizar la complacencia del consumidor en tanto se mantiene una operación flexible y se busca minimizar tanto el tiempo como respuesta como costos generales.

Por ende, la logística no es simplemente una acción funcional, sino un esquema referencial. No consiste en una actividad operativa, sino de un proceso de planeación, es un punto de vista que comprende la reducción de la incertidumbre frente a un futuro incierto. Entre los beneficios que se derivan se hallan el incremento de la competitividad, la mejora continua en el manejo logístico que impactan en la decisión de adquisición, como calidad, fianza, precio, empaque, proyección y servicio. Asimismo, la logística brinda una visión gerencial como método de planeación de las acciones internas y externas de la compañía, incidiendo de manera directa en el producto, donde adquiere valor si el cliente lo recibe en el momento y en las condiciones apropiadas a un costo muy bajo. En las últimas dos décadas, la logística ha ganado una gran importancia en la creación de mejoras competitivas y sostenibles, enfocadas en la generación de valor agregado para el público objetivo.

## **Variable 2: Competitividad**

### ***A. Definiciones***

Barahona, Martínez y Haro (2023) señalan que

La competitividad hace referencia a la destreza de las empresas para brindar artículos y prestaciones que logren un equilibrio favorable entre calidad y precio, que aseguran una buena rentabilidad y facilita la empresa preferida por los clientes en relación con su competencia. La competitividad es clave para asegurar la sostenibilidad y longevidad de la empresa (p. 4)

Díaz, Quintana y Fierro (2021) indican que la competitividad como “la habilidad de las empresas para mantener e incrementar su intervención en los mercados tanto locales como extranjeros, rentable, que permite su desarrollo continuo” (p. 147).

Carrasco et al. (2021) se refieren “a la habilidad de las empresas para generar artículos y prestaciones eficientemente, brindando precios competitivos y artículos de calidad, de modo que puedan destacar en un mercado demandante” (p. 136).

## ***B. Dimensiones***

Medeiros, Gonçalves y Camargos (2019) señalan que las dimensiones son:

- a. Dimensión 1, Factores empresariales: Se refieren a aquellos aspectos donde la empresa tiene un control directo. Comprende el conocimiento generado por la misma empresa, sus tácticas, y elementos particulares como efectividad del manejo, el desarrollo y desempeño, la capacitación tecnológica, los métodos organizaciones y el personal (Medeiros, Gonçalves y Camargos, 2019).
- b. Dimensión 2, Factores estructurales: Se refieren a aquellos donde la empresa no tiene control total, dado que las compañías se condicionan por la competencia y sus particularidades. Asimismo, las cualidades de la oferta y demanda, dichos elementos comprenden el impacto de organizaciones externas al mercado que establecer incentivos y regulaciones, la distribución geográfica, el grado de sofisticación tecnológica, las tasas de desarrollo, los sistemas de comercialización y la posibilidad de acceso a bienes extranjeros, etcétera. (Medeiros, Gonçalves y Camargos, 2019).
- c. Dimensión 3, Factores sistémicos: Son aquellos aspectos acerca donde de la empresa tiene con control mínimo o inexistente. Dichos aspectos generan externalidades que inciden en las empresas, contribuyendo como parámetros en el proceso de toma de decisiones. Entre ello se incluyen los siguientes: infraestructurales; macroeconómico; político-institucionales; sociales; legales y normativos; e internacionales (Medeiros, Gonçalves y Camargos, 2019).

## ***C. Elementos de la competitividad***

Según Barahona, Martínez y Haro (2023) la competitividad se puede tipificar en un par de tipos: la competitividad basada en precios, que hace referencia a la habilidad de generar y brindar artículos y prestaciones de calidad a un costos más bajo que la competencia; y la competitividad estructural, dado que es la capacidad de imponer artículos o prestaciones de manera independiente del precio, ya que gracias a aspectos como calidad, cambio, prestaciones adicionales. La competitividad es un aspecto esencial para cada empresa (pública o privada), dado que facilita desarrollar tácticas para confrontar a su competencia.

- a. Propuesta de valor: Es necesario que las empresas cuenten con un aspecto diferenciador que las haga destacar en el mercado donde operan. En la gran mayoría de casos, dicho valor proviene de una mezcla de aspectos como la calidad de servicio al público objetivo, el soporte logístico, los sistemas de datos y la marca de artículos. Asimismo, es importante que dichos factores se complementen como buenos vínculos interpersonales y un diálogo efectivo entre gerentes, personal y clientes.
- b. Diálogo fluido: El personal es la más importante fuente de valor dentro de la organización. Por este motivo, es importante que cada integrante de la organización cuente con medios apropiados para intercambiar datos relevantes. Facilitará que cada individuo tenga claridad acerca de sus cargos y las de los demás, donde optimizará el flujo laboral e incrementará la eficiencia. Un diálogo fluido y preciso es esencial para orientar de manera correcta a la empresa y evitar malos entendidos en la transmisión de datos principales, que es esencial para las decisiones de las compañías.
- c. Táctica del manejo de riesgos: En el ámbito de la competitividad y productividad empresarial los elevados riesgos a menudo se relacionan con elevadas recompensas. Aunque, esta misma fórmula puede aplicar en sentido contrario. Por este motivo, cualquier nuevo proyecto deben abordar sus posibles vulnerabilidades por medio de una apropiada táctica del manejo de riesgos. Esto facilitará anticipar los posibles escenarios negativos para reducir en caso de pérdidas.
- d. Buena tecnología: La innovación se relaciona cercanamente a la tecnología. A fin de sacar provecho de pros de la estandarización de procesos, la automatización de actividades y el estudio de información, es esencial invertir en última tecnología. Es uno de los más importantes para optimizar de la mejor manera la competitividad y productividad de la compañía. Asimismo, es necesario integrar ITSM (Gestión de Servicios de Tecnología de la Información) o soluciones de seguridad en los sistemas a fin de tener resultados óptimos.
- e. Enfoque en clientes: El vínculo con el público es un aspecto clave para el éxito de la empresa. Es esencial desarrollar tácticas que brindan una buena calidad

de servicio y establezcan vínculos duraderos con los clientes. Especialmente, es necesario poner énfasis en clientes esenciales, quienes son esenciales para el desarrollo de la organización y le puesta en marcha de sus objetivos. Dichas tácticas deben ser evaluadas de manera constante para estudiar la situación actual de la empresa y asegurar que materialicen los blancos.

#### ***D. La competitividad desde la perspectiva de cuatro niveles***

Romero, Pertuz y Orozco (2020) indican que puede analizarse a través de lo siguiente:

- El nivel meta se enfoca en factores relacionados en la organización política y monetaria, enfocados hacia el desarrollo y planes locales.
- El nivel macro comprende aspectos principales que inciden en la cadena productiva y monetaria de una nación.
- El nivel micro estudia elementos internos de la compañía, como la eficiencia, los costos y capacidad de cambio.
- El nivel meso hace referencia en la capacidad de incentivar y fortalecer esfuerzos dentro de ámbito corporativo.

En este sentido, la competitividad de las compañías está establecido por una mezcla de aspectos internos o externos. Al estudiar dichos aspectos, es importante identificar que la competitividad es un fenómeno complejo, donde participan múltiples aspectos como producción entre otros, esta manera, la competitividad un aspecto clave en continua evolución, que incide en gran medida los recursos internos y externos de las compañías. Desde un enfoque interno, las prácticas que pueden perjudicar la competitividad de las compañías, y que tienen una base ética, comprenden la competencia desleal, la falta de cumplimiento de reglas, las condiciones monetarias adversas, el nivel de desarrollo del personal y los sobornos. Asimismo, impactan la pérdida de tiempo parte del personal y la carencia de transparencia con los clientes durante el proceso de atención y prestación.

### ***E. La competitividad y la táctica corporativa***

Ajila y Zamora (2022) indican que, desde un enfoque táctico corporativo, la competitividad hace referencia como la destreza de concebir ventajas únicas sobre la competencia. Conceptualmente, la generación y aprovechamiento de esos pros este sujeto a una visión del mundo de los negocios como una lucha por destacar en el mercado y superar a la competencia. Estos estudiosos lograr sintetizar diferentes perspectivas vinculadas al paradigma de la competitividad en el ámbito corporativo.

- a. Enfoque sustentado en medios: Este enfoque sostiene que el aspecto más importante de la ventaja competitiva se halla en la optimización interna de la compañía, especialmente en cómo maneja sus medios y destrezas.
- b. La doctrina de las fuerzas competitivas del mercado: De acuerdo con este enfoque, la obtención de ventajas competitivas está sujeta del manejo táctica de la compañía dentro del mercado.
- c. La perspectiva del conflicto táctico: Dicho enfoque sobresale como la capacidad mental como la más importante ventaja competitiva, enfatizando la destreza de la compañía para anticipar y adaptarse a los cambios y conflictos del entorno corporativo.

De cualquier forma, sin importar el enfoque teórico que se adopte, es necesario que las compañías se esfuercen por incrementar su fabricación empleando los medios disponibles o por obtener una ventaja competitiva ante sus rivales en el mercado, si desean mantenerse operativas y expandirse. Esto resalta la relevancia de mantener y sacar provecho las ventajas competitivas por medio de un manejo apropiado de la cadena de valor, donde impacta en aspectos como el costo, entre otros.

Díaz, Quintana y Fierro (2020), la competitividad es una de las fuerzas más importantes dado que impulsa el desarrollo socioeconómico. Hoy en día, es un fenómeno global que incide tanto a empresas como naciones. La sociedad actual es testigo de una competitividad clara en cada área de conocimiento.

Este contexto conduce a las empresas a la carencia de definir tácticas que les facilitan agregar valor a los artículos o prestaciones que brindan, para cumplir con la demanda del público rápidamente que los competidores. Según Porter (1985), la táctica competitiva se trata de posicionar la empresa para maximizar el valor de sus

capacidades diferenciadoras ante su competencia, buscando siempre generar valor para los clientes.

El proceso de concepción de una táctica corporativo necesita un esfuerzo considerable y la claridad en los blancos, siendo esencial para destacar en el sector empresarial. Aunque se debe tener en cuenta cuán definidas estén las metas, sin las herramientas requeridas, los frutos requeridos, y mucho menos ventajas competitivas, serán difíciles de lograr.

La creación de una posición competitiva sólida, fruto de una táctica corporativa efectiva, se relaciona en la toma de decisiones y tiene como meta para ser mejores competidores respecto a la competencia, buscando desarrollar capacidades diferenciales. De acuerdo con Carrión (2007) es esencial identificar que los mercados y las condiciones del entorno no permanecen continuos, dado que están en un proceso constante de evolución y cambio. Comprende las condiciones que en un primer momento otorgaron una ventaja competitiva a una empresa pueden transformar, lo que obliga a que los planes y políticas corporativas estén diseñadas para adaptarse a las nuevas realidades de la organización en sus diferentes fases.

Por último, la competitividad puede ser un aspecto crucial para el éxito o el fracaso de las organizaciones. Para mantenerse en el mercado, es crucial superar la competencia por medio la concepción de ventajas competitivas sostenibles en el tiempo Este concepto, desarrollado por Porter (1980), facilita entender la relevancia de formar una o varias tácticas que replican las conductas específicas. Por ejemplo, a fin de competir en el mercado por medio de precios bajos, las políticas se enfocan a reducir desperdicios, identificar de manera rigurosa a los proveedores y manejar los costos de fabricación eficientemente que la competencia.

### **2.3. Definición de términos básicos**

*Cadena logística de importación.* Se puede definir como el sistema responsable de integrar las funciones de producción, comercialización y distribución física, permitiendo el manejo táctico del suministro, movimiento y almacenamiento de insumos y artículos finalizados, junto con el flujo de información necesario para las operaciones en el comercio exterior (Díaz y Lagos, 2021).

*Competitividad.* Díaz, Quintana y Fierro (2021) indican que la competitividad como “la habilidad de las empresas para mantener e incrementar su intervención en los mercados tanto locales como extranjeros, rentable, que permite su desarrollo continuo” (p. 147).

*Desaduanización de mercancía.* Es el proceso por medio del cual se formaliza la nacionalización de artículos que entran a la nación. Este procedimiento comprende diferentes fases, como la llegada del transporte con la mercancía, su traslado al depósito temporal, la declaración ante la aduana, el pago de impuestos correspondientes y, para finalizar, la obtención de la autorización para la salida de las mercancías (Enriquez y Llatas, 2022).

*Desconsolidación de mercancía.* Consiste en la separación de embarques previamente agrupados en una sola nota de envío, distribuyéndolos de acuerdo sus destino y consignatarios. Cada embarque se presenta de forma individual con su documentación del traslado correspondiente (Enriquez y Llatas, 2022).

*Factores empresariales.* Se refieren a aquellos aspectos donde la empresa tiene un control directo. Comprende el conocimiento generado por la misma empresa, sus tácticas, y elementos particulares como efectividad del manejo, el desarrollo y desempeño, la capacitación tecnológica, los métodos organizaciones y el personal (Medeiros, Gonçalves y Camargos, 2019).

*Factores estructurales.* Se refieren a aquellos donde la compañía no tiene control total, dado que las compañías se condicionan por la competencia y sus particularidades. Además de los factores relacionados con la demanda y la oferta, también intervienen elementos externos al mercado, como el marco regulatorio y de incentivos establecidos por diversas instituciones, la ubicación geográfica, el nivel de desarrollo tecnológico, las tasas de crecimiento, los mecanismos de comercialización y las oportunidades para acceder a productos internacionales, entre otros (Medeiros, Gonçalves y Camargos, 2019).

*Factores sistémicos.* Son aquellos aspectos acerca de la empresa tiene con control mínimo o inexistente. Dichos aspectos generan externalidades que inciden en las empresas, contribuyendo como parámetros en el proceso de toma de decisiones. Entre ello se incluyen los siguientes: infraestructurales; macroeconómico; político-

institucionales; sociales; legales y normativos; e internacionales (Medeiros, Gonçalves y Camargos, 2019).

*Transporte interno.* Se refiere al traslado de los productos dentro de las áreas designadas para el embarque de mercancías, así como para la descarga de productos en los muelles, la zona de alistamiento de pedidos y la carga de camiones. Este proceso comprende la consideración de los costos directos vinculados con su empleo (Enriquez y Llatas, 2022).

## **2.4. Hipótesis de investigación**

### **2.4.1. Hipótesis general**

La cadena logística de importación se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.

### **2.4.2. Hipótesis específicas**

- a. La desaduanización de la mercancía se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.
- b. La desconsolidación de la mercancía se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.
- c. El transporte interno se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024.

### 2.5. Operacionalización de las variables

Variable 1	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y valores	Instrumento
<b>CADENA LOGÍSTICA DE IMPORTACIÓN</b>	<i>Desaduanización de la mercancía</i>	- Arribo de la mercancía.	01	Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)	Cuestionario
		- Movilización del depósito.	02		
		- Declaración aduanera.	03		
	<i>Desconsolidación de la mercancía</i>	- Cubicación.	04		
		- Características del contenedor.	05		
		- Simbología del contenedor.	06		
	<i>Transporte interno</i>	- Transporte para movilización de carga.	07		
		- Transporte para movilización de descarga.	08		

Fuente: Enriquez y Llatas (2022).

Variable 2	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y valores	Instrumento
<b>COMPETITIVIDAD</b>	<i>Factores empresariales</i>	- Capacitación.	09	Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)	Cuestionario
		- Desempeño.	10		
		- Métodos de organización.	11		
		- Estrategia.	12		
	<i>Factores estructurales</i>	- Regímenes del mercado.	13		
		- Innovación.	14		
		- Oportunidades de acceso a mercados internacionales.	15		
	<i>Factores sistémicos</i>	- Infraestructura.	16		
		- Financiamiento.	17		
		- Recursos y seguridad.	18		

Fuente: Medeiros, Gonçalves y Camargos (2019).

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1. Diseño metodológico**

Tipo básica, dado que tuvo como propósito la obtención organizada y metódica de saberes que contribuyeran al entendimiento más amplio de un fenómeno real (Alvarez, 2020).

Nivel correlacional, ya que se indagó sobre la interdependencia entre dos variables, explorando el grado de relación existente entre ellas (Hernández y Mendoza, 2018).

Diseño no experimental, debido a que no se intervinieron las variables objeto de estudio; estas fueron observadas tal como ocurrieron en su entorno natural, sin alteraciones provocadas por el investigador (Hernández y Mendoza, 2018). Además, fue de corte transeccional, porque la recolección de información se realizó en un único momento temporal y dentro de un contexto específico (Hernández y Mendoza, 2018).

Enfoque cuantitativo, recurriendo a instrumentos numéricos y procedimientos estadísticos para determinar la posible correlación entre los elementos estudiados (Ñaupas et al., 2018).

#### **3.2. Población y muestra**

##### **3.2.1. Población**

Representada por 182 trabajadores de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima.

### 3.2.2. Muestra

Se utilizó:

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

*Donde:*

n = muestra.

p y q = probabilidad de que un individuo sea o no parte de la muestra.

Z = unidades de desviación estándar.

N = población.

E = error estándar de la estimación.

*Reemplazando:*

$$n = \frac{3.8416 * 0.5 * 0.5 * 182}{0.0025(182 - 1) + 3.8416 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = 123.71$$

La muestra está representada por 124 trabajadores de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima.

### 3.3. Técnicas de recolección de datos

Se utilizó a la encuesta como técnica. Asimismo, el instrumento aplicado fue el cuestionario. El cual evaluó las variables, cadena logística de importación y competitividad, y fue respondido por los trabajadores de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima.

### **3.4. Técnicas para el procesamiento de la información**

Se empleó el análisis de la técnica estadística descriptiva. Asimismo, se utilizó la prueba de normalidad de Kolmogorov – Smirnov. Por último, el software empleado fue el SPSS V.27.

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS

#### 4.1. Análisis de resultados

##### *A. Análisis descriptivo de la cadena logística de importación*

Tabla 1

*Distribución de frecuencias de la desaduanización de la mercancía*

	Baja		Moderada		Alta	
	f	%	f	%	f	%
Desaduanización de la mercancía	40	32%	45	37%	39	31%
Arribo de la mercancía.	50	40%	29	23%	45	37%
Movilización del depósito.	47	38%	24	19%	53	43%
Declaración aduanera.	50	40%	29	24%	45	36%

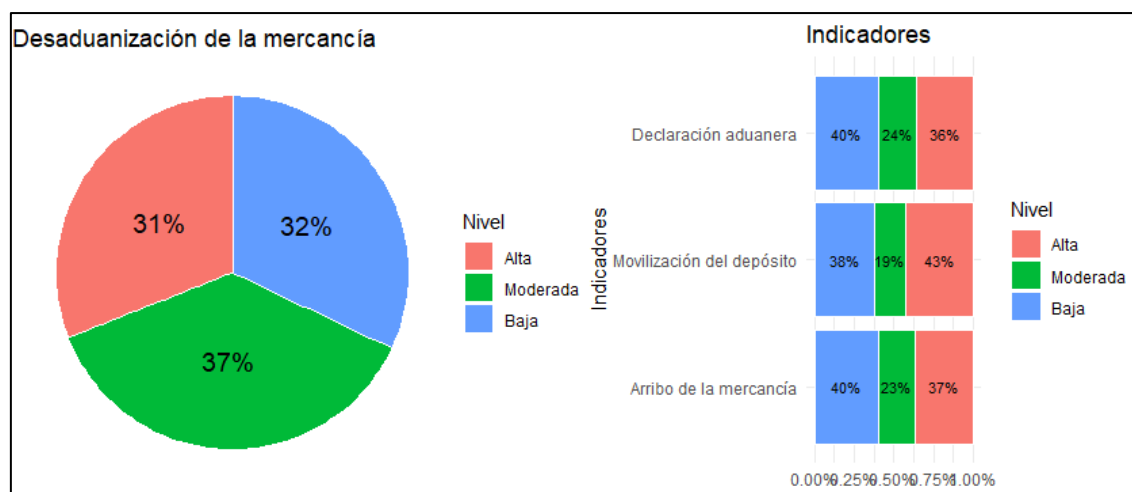


Figura 1. Desaduanización de la mercancía.

La Tabla 1 muestra que la desaduanización de la mercancía presenta un 31% en nivel alto, un 37% en nivel moderado y un 32% en nivel bajo. La etapa de arribo de la mercancía tiene un 37% en nivel alto, un 23% en nivel moderado y un 40% en nivel bajo. Asimismo, en la movilización del depósito, el 43% se encuentra en nivel alto, el 19% en nivel moderado y el

38% en nivel bajo. Por otro lado, la declaración aduanera es calificada como alta por el 36% de los casos.

Tabla 2

*Distribución de frecuencias de la desconsolidación de la mercancía*

	Baja		Moderada		Alta	
	f	%	f	%	f	%
Desconsolidación de la mercancía	33	27%	41	33%	50	40%
Cubicación.	50	40%	34	27%	40	33%
Características del contenedor.	44	35%	27	22%	53	43%
Simbología del contenedor.	47	38%	25	20%	52	42%

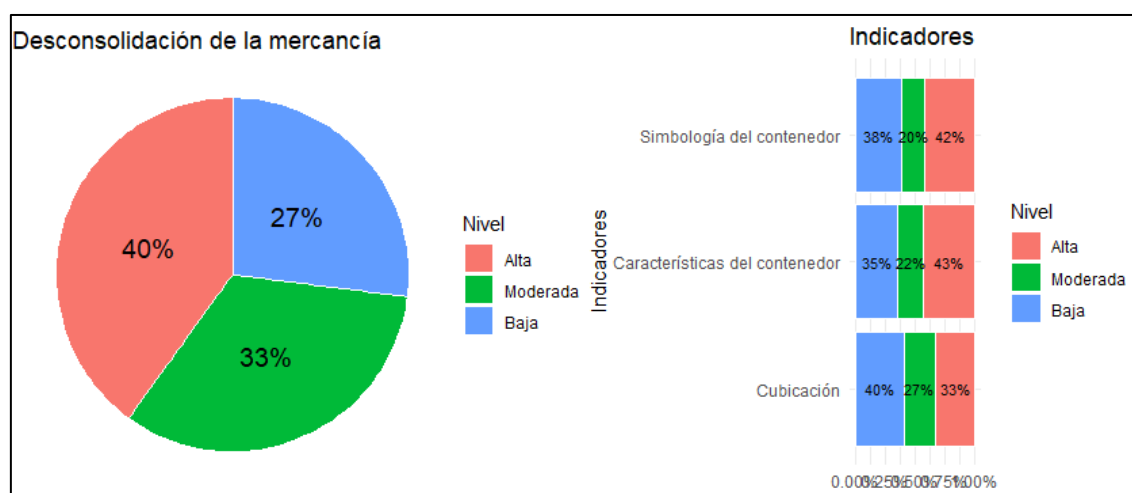


Figura 2. Desconsolidación de la mercancía.

La Tabla 2 muestra que el 40% de los casos presenta un nivel alto en la desconsolidación de la mercancía, el 33% un nivel moderado y el 27% un nivel bajo. En la cubicación, el 33% se encuentra en un nivel alto, el 27% en un nivel moderado y el 40% en un nivel bajo. Por otro lado, las características del contenedor son calificadas como altas por el 43% de los encuestados, moderadas por el 22% y bajas por el 35%. Respecto a la simbología del contenedor, el 42% la considera en un nivel alto.

Tabla 3  
*Distribución de frecuencias del transporte interno*

	Baja		Moderada		Alta	
	f	%	f	%	f	%
Transporte interno	43	35%	34	27%	47	38%
Transporte para movilización de carga.	50	40%	21	17%	53	43%
Transporte para movilización de descarga.	53	42%	23	19%	48	39%

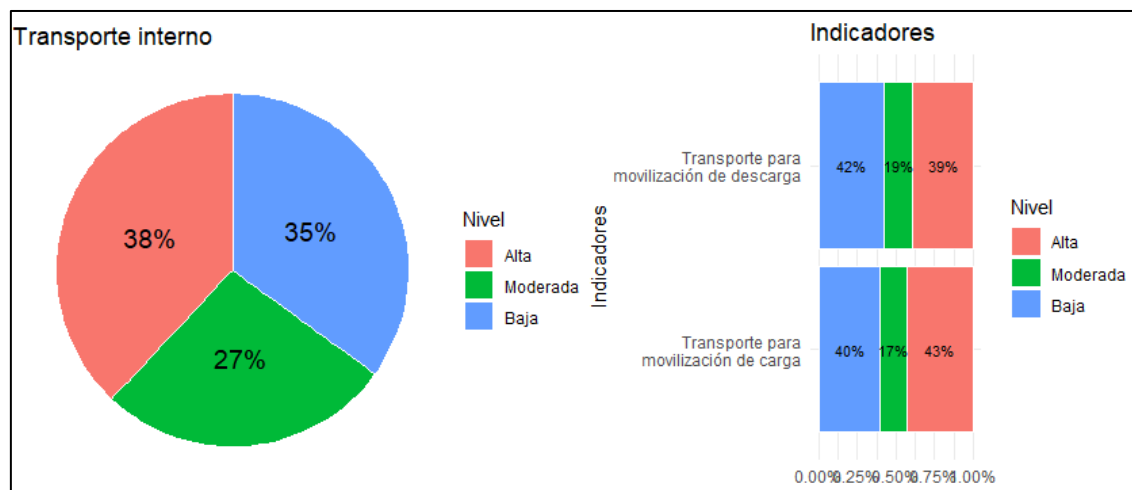


Figura 3. Transporte interno.

La Tabla 3 muestra que el 38% de los casos presenta un nivel alto en el transporte interno, el 27% un nivel moderado y el 35% un nivel bajo. En cuanto al transporte para la movilización de carga, el 43% se encuentra en un nivel alto, el 17% en un nivel moderado y el 40% en un nivel bajo. Finalmente, en el transporte para la movilización de descarga, el 39% presenta un nivel alto.

Tabla 4  
*Cadena logística de importación*

		f	%
Válido	Alta	39	31
	Moderada	57	46
	Baja	28	23
	Total	124	100.0

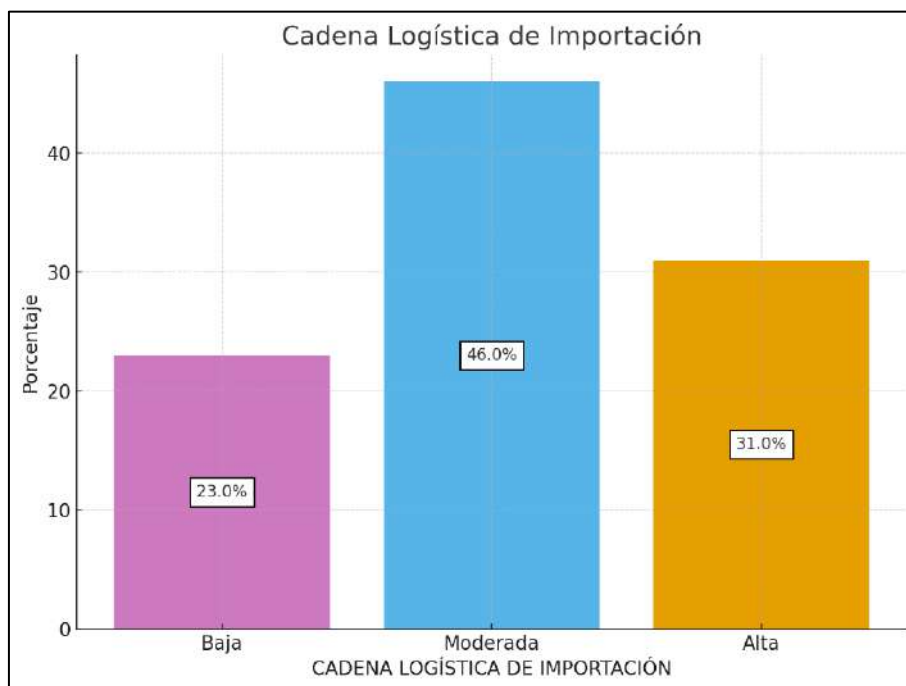


Figura 4. Cadena logística de importación.

La Tabla 4 muestra que el 31% de los casos presenta un nivel alto en la cadena de importación, en el caso del 46% presenta un nivel moderado y el 23% de los casos se agrupa en un nivel bajo.

## B. Análisis descriptivo de la competitividad

Tabla 5

*Distribución de frecuencias de los factores empresariales*

	Baja		Moderada		Alta	
	f	%	f	%	f	%
Factores empresariales	33	27%	46	37%	45	36%
Capacitación.	49	40%	25	20%	50	40%
Desempeño.	51	41%	24	19%	49	40%
Métodos de organización.	50	40%	27	22%	47	38%
Estrategia.	52	42%	16	13%	56	45%

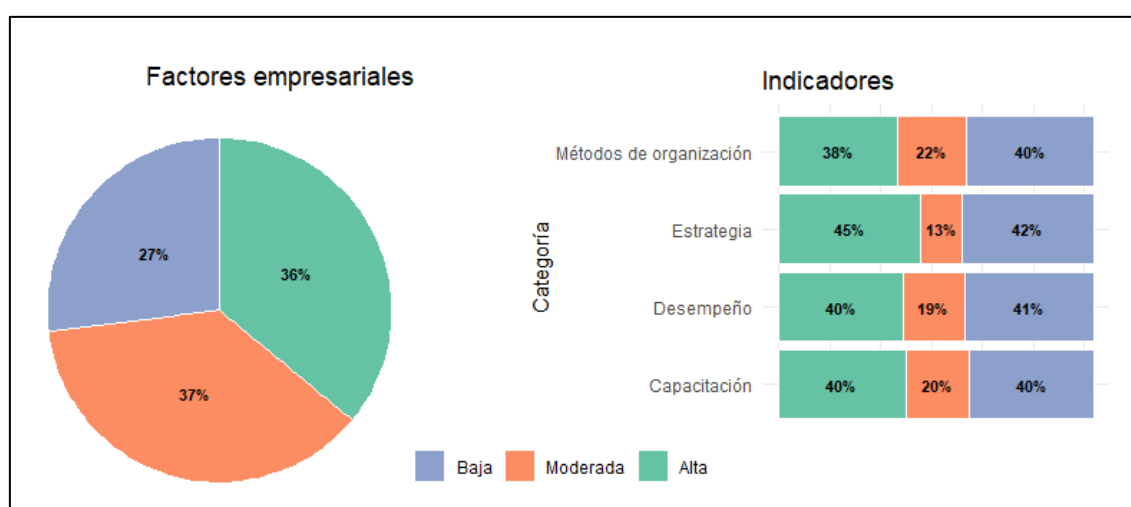


Figura 5. Factores empresariales.

La Tabla 5 muestra que el 36% de los casos presenta un nivel alto en los factores empresariales, en el caso del 37% presenta un nivel moderado y el 27% de los casos se agrupa en un nivel bajo. En la capacitación refiere que el 40% se encuentra en un nivel alto, el 20% se ubica en un nivel moderado y el 40% presenta un nivel bajo. En cuanto al desempeño, el 40% presenta un nivel alto, el 19% un nivel moderado y el 41% un nivel bajo. Por otro lado, los métodos de organización son calificados como alto por el 38%, moderado por el 22% y el bajo por el 40%, lo que indica una distribución parecida a la movilización de descarga. Finalmente, la estrategia recibe una evaluación positiva dado por el 45% de los casos, mientras que el 13% lo califica como moderada y el 42% como baja.

Tabla 6

*Distribución de frecuencias de los factores estructurales*

	Baja		Moderada		Alta	
	f	%	f	%	f	%
Factores estructurales	38	31%	42	34%	44	35%
Regímenes del mercado.	46	37%	33	27%	45	36%
Innovación.	45	36%	21	17%	58	47%
Oportunidades de acceso a mercados internacionales.	43	34%	27	22%	54	44%

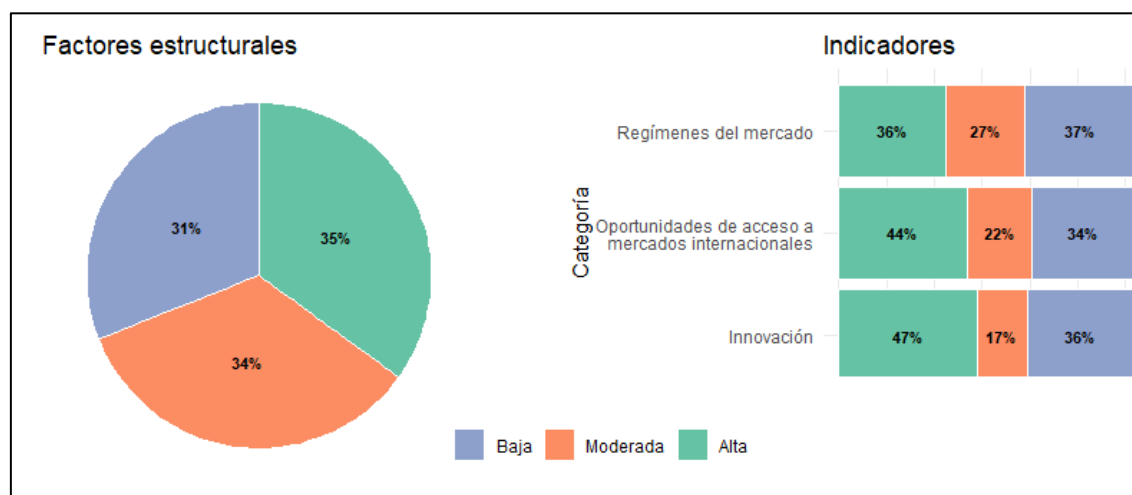


Figura 6. Factores estructurales.

La Tabla 6 muestra que el 35% de los casos presenta un nivel alto en los factores estructurales, en el caso del 34% presenta un nivel moderado y el 31% de los casos se agrupa en un nivel bajo. En regímenes del mercado refiere que el 36% se encuentra en un nivel alto, el 27% se ubica en un nivel moderado y el 37% presenta un nivel bajo. En cuanto a la innovación, el 47% presenta un nivel alto, el 17% un nivel moderado y el 36% un nivel bajo. Por otro lado, las oportunidades de acceso a mercados internacionales son calificados como alto por el 44%, moderado por el 22% y el bajo por el 34%, lo que indica una distribución parecida a la movilización de descarga.

Tabla 7  
*Distribución de frecuencias de los factores sistémico*

	Baja		Moderada		Alta	
	f	%	f	%	f	%
Factores sistémicos	42	34%	34	27%	48	39%
Infraestructura.	50	40%	21	17%	53	43%
Financiamiento.	53	43%	24	19%	47	38%
Recursos y seguridad.	51	41%	22	18%	51	41%

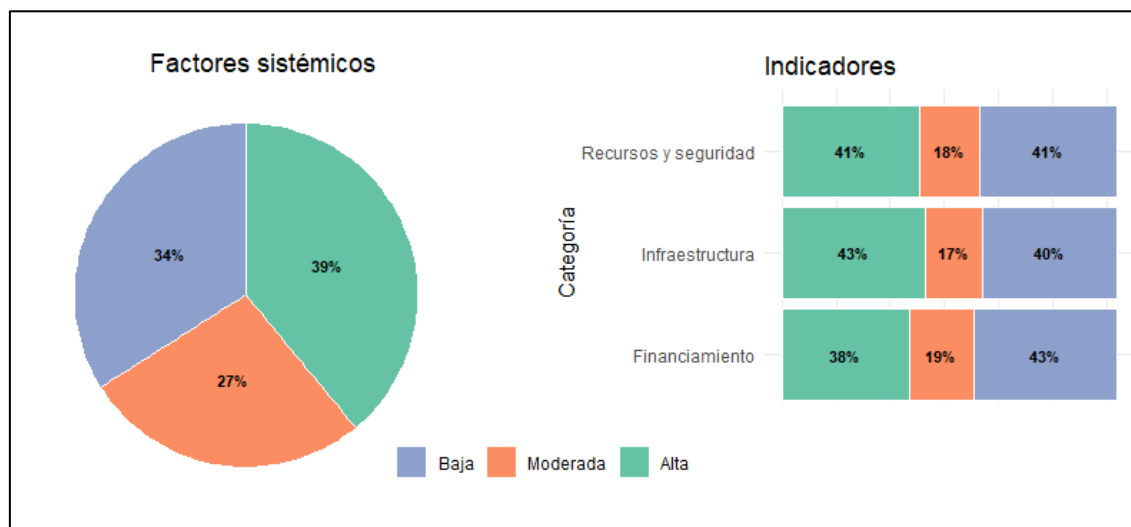


Figura 7. Factores sistémicos.

La Tabla 7 muestra que el 39% de los casos presenta un nivel alto en los factores sistémicos, en el caso del 27% presenta un nivel moderado y el 34% de los casos se agrupa en un nivel bajo. En infraestructura refiere que el 43% se encuentra en un nivel alto, el 17% se ubica en un nivel moderado y el 40% presenta un nivel bajo. En cuanto al financiamiento, el 38% presenta un nivel alto, el 19% un nivel moderado y el 43% un nivel bajo. Por otro lado, los recursos y seguridad son calificados como alto por el 41%, moderado por el 18% y el bajo por el 41%, lo que indica una distribución parecida a la movilización de descarga.

Tabla 8  
*Distribución de frecuencias de la competitividad*

		f	%
Válido	Baja	55	44.4
	Moderada	19	15.3
	Alta	50	40.3
	Total	124	100.0

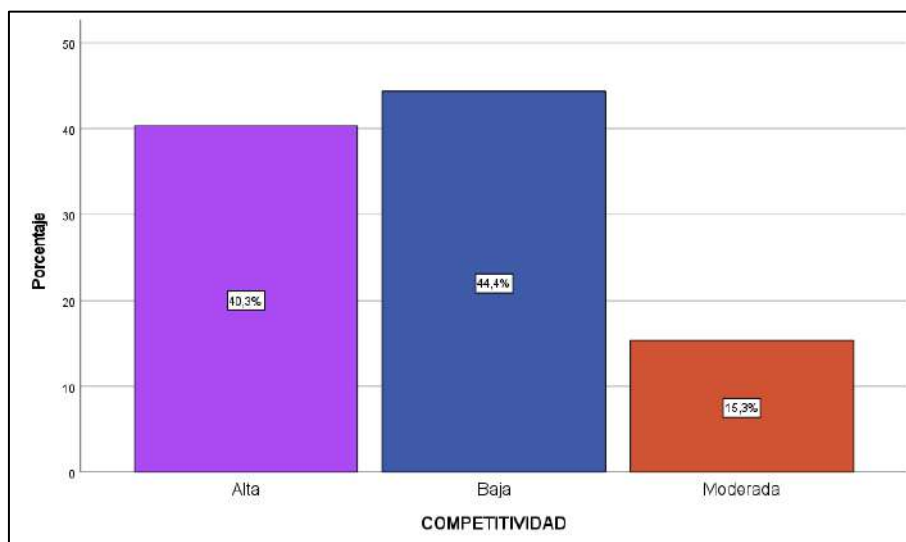


Figura 8. Competitividad.

La Tabla 8 muestra que el 40.3% de los casos presenta un nivel alto respecto a la competitividad mostrada por la empresa, en el caso del 15.3% presenta un nivel moderado y el 44.4% de los casos se agrupa un nivel bajo.

### *C. Prueba de normalidad*

Tabla 9

#### *Pruebas de normalidad*

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>		
	Estadístico	gl	Sig.
Cadena logística de importación	0.242	124	0.000
Desaduanización de la mercancía	0.182	124	0.000
Desconsolidación de la mercancía	0.195	124	0.000
Transporte interno	0.192	124	0.000
Competitividad	0.184	124	0.000

La Tabla 9 muestra los resultados evidenciados por la prueba de normalidad mediante la Prueba de Kolmogorov-Smirnov, la cual se obtuvo en todos los casos valores de significancia de 0.000, lo que indica que todas rechazan el supuesto de normalidad, es decir no siguen una distribución de normalidad. Estos resultados consideran que utilizar pruebas no paramétricas para el análisis posterior.

## 4.2. Contrastación de hipótesis

Hipótesis general

Tabla 10

*Prueba de Rho de Spearman entre la cadena logística de importación y la competitividad*

			Cadena logística de importación	Competitividad
Rho de Spearman	Cadena logística de importación	Coefficiente de correlación	1.000	.422**
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	124	124
	Competitividad	Coefficiente de correlación	.422**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	124	124

La Tabla 10 muestra los datos otorgados mediante la Prueba de Spearman entre la cadena de importación y la competitividad. Se muestra un coeficiente de correlación de 0.422, con un nivel de significancias de 0.000; lo que ubica una posición positiva moderada y estadísticamente significativa entre ambas. Este contexto representa que ante mejoras en la cadena de importación pueden estar asociadas con un incremento en la competitividad.

## Hipótesis específica 1

Tabla 11

*Prueba de Rho de Spearman entre la desaduanización y la competitividad*

		Desaduanización de la mercancía		Competitividad
Rho de Spearman	Desaduanización de la mercancía	Coeficiente de correlación	1.000	.408**
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	124	124
	Competitividad	Coeficiente de correlación	.408**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	124	124

La Tabla 11 muestra los datos otorgados mediante la Prueba de Spearman entre desaduanización de la mercancía y la competitividad. Se muestra un coeficiente de correlación de 0.408, con un nivel de significancias de 0.000; lo que ubica una posición positiva moderada y estadísticamente significativa entre ambas. Este contexto representa que una mayor eficiencia en la desaduanización de la mercancía puede estar asociadas con un incremento en la competitividad.

## Hipótesis específico 2

Tabla 12

*Prueba de Rho de Spearman entre la desconsolidación de la mercancía y la competitividad*

			Desconsolidación de la mercancía	Competitividad
Rho de Spearman	Desconsolidación de la mercancía	Coefficiente de correlación	1.000	.425**
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	124	124
	Competitividad	Coefficiente de correlación	.425**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	124	124

La Tabla 12 muestra los datos otorgados mediante la Prueba de Spearman entre la desconsolidación de la mercancía y la competitividad. Se muestra un coeficiente de correlación de 0.425, con un nivel de significancias de 0.000; lo que ubica una posición positiva moderada y estadísticamente significativa entre ambas. Este contexto representa que una mayor eficiencia en la desconsolidación de la mercancía puede estar asociadas con un incremento en la competitividad.

## Hipótesis específico 3

Tabla 13

*Prueba de Rho de Spearman entre el transporte interno de la mercancía y la competitividad*

			Transporte interno	Competitividad
Rho de Spearman	Transporte interno	Coefficiente de correlación	1.000	.413**
		Sig. (bilateral)		0.000
		N	124	124
	Competitividad	Coefficiente de correlación	.413**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	
		N	124	124

La Tabla 13 muestra los datos otorgados mediante la Prueba de Spearman entre el transporte interno de la mercancía y la competitividad. Se muestra un coeficiente de correlación de 0.413, con un nivel de significancias de 0.000; lo que ubica una posición positiva moderada y estadísticamente significativa entre ambas. Este contexto representa que una mayor eficiencia en el transporte interno puede estar asociadas con un incremento en la competitividad.

## CAPÍTULO V

### DISCUSIÓN

#### 5.1. Discusión de resultados

La hipótesis general del presente estudio postula que la cadena logística de importación se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.422 y un valor de significancia al 0.000. Esto representa que, a medida que la empresa optimiza su cadena logística de importación, aumenta su nivel de competitividad. La evaluación indica que aspectos como la eficacia en el envío de mercancías, la manipulación adecuada de los contenedores y el manejo de la accesibilidad del transporte repercute fuertemente en el potencial de la organización para ofrecer sus servicios logísticos. Al comparar estos resultados con los hallazgos de Aguinaga y Lingán (2022), quienes obtuvieron un coeficiente de correlación de 0.429 y un valor de significancia de 0.018, concluyendo que existe una relación positiva entre la gestión logística y la competitividad. Ello fortalece la competitividad en mercados altamente dinámicos. Por lo tanto, se establece que en sectores empresariales donde el eje principal es la logística su influencia en la competitividad adquiere mayor importancia. En este contexto las estrategias fundamentales para optimizar el desempeño empresarial y consolidar su posición en el mercado se debe invertir en la implementación de tecnologías altamente avanzadas de logística, fortalecimiento de las competencias del capital humano y aportes de recursos hacia la infraestructura

La primera hipótesis específica del presente estudio postula que la desaduanización de la mercancía se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva

moderada y significativa, con un coeficiente de 0.408 y un valor de significancia al 0.000. Esto representa que, a medida que la empresa optimiza sus procesos de desaduanización, aumenta su nivel de competitividad. La evaluación indica que aspectos como la eficacia gestión aduanera, el adecuado manejo del transporte de la mercancía hacia los depósitos y el cumplimiento de los tramites tributarios y documentarios presentan un impacto representativo en el potencial de la organización para ofrecer sus servicios logísticos. Al comparar estos resultados con los hallazgos de Davalos y Rodríguez (2022), hallaron que la logística internacional tuvo una afectación del 35.5% en la exportación del banano orgánico, concluyendo que una eficiente desaduanización permite una mejora en la reducción de los costos logísticos, la evitar retrasos en los envíos de los contenedores y aumentar sus costos logísticos. Es por ello que se establece en que la escasa eficiencia tanto en la planificación como en los procesos logísticos representa atrasos y elevados costos operativos, en la cual se ve afectada la rentabilidad y por ende el posicionamiento competitivo de la empresa.

La segunda hipótesis específica del presente estudio postula que la desconsolidación de la mercancía se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.425 y un valor de significancia al 0.000. Esto representa que, a medida que la empresa optimiza sus procesos de desconsolidación, aumenta su nivel de competitividad proporcionalmente. La evaluación indica que aspectos como aprovechar el espacio de la mercancía, utilizar el método efectivo para asegurar la carga, manipular adecuadamente los contenedores e identificar de manera precisa los productos predominantes que influyen en la capacidad de la empresa para dar un eficiente servicio logístico y competitivo. Al comparar estos resultados con los hallazgos e Mata, Maldonado y Devesa (2021), encontraron que, a pesar de los avances tecnológicos en la gestión de la cadena de abastecimiento, la poca disponibilidad de insumos y la carencia de una buena administración logística siguen siendo aspectos que afectan o repercuten la competitividad de las entidades empresariales. En tal sentido, ello refuerza la importancia de mejorar la planificación en la desconsolidación de las mercancías, implementación el uso eficiente de los espacios en los contenedores y mejorar la tecnología en la gestión de carga.

La tercera hipótesis específica del presente estudio postula que la desconsolidación de la mercancía se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.413 y un valor de significancia al 0.000. Esto representa que, a medida que la empresa optimiza su sistema de transporte interno, aumenta su nivel de competitividad proporcionalmente. La evaluación indica que aspectos como la eficacia en la movilidad de la carga dentro de las zonas de distribución y almacenamiento, la selección correcta de los medios de transporte y la reducción de los costos enlazados a las logísticas internas inciden de manera significativa en la capacidad de la organización para dar un servicio logístico muy competitivo. Al comparar con los hallazgos de Valle (2020), análisis de qué manera la mejora de los procesos logístico se logró un logro del 20.22% en relación al costo-beneficio, demostrando que una adecuada gestión del transporte interno dentro de la cadena productividad contribuye a una mayor eficiencia rentabilidad.

## CAPÍTULO VI

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 6.1. Conclusiones

- La hipótesis general del presente estudio postula que la cadena logística de importación se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.422 y un valor de significancia al 0.000. Esto representa que, a medida que la empresa optimiza su cadena logística de importación, aumenta su nivel de competitividad.
- La primera hipótesis específica del presente estudio postula que la desaduanización de la mercancía se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.408 y un valor de significancia al 0.000. Esto representa que, a medida que la empresa optimiza sus procesos de desaduanización, aumenta su nivel de competitividad.
- La segunda hipótesis específica del presente estudio postula que la desconsolidación de la mercancía se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.425 y un valor de significancia al 0.000. Esto representa que, a medida que la empresa optimiza sus procesos de desconsolidación, aumenta su nivel de competitividad proporcionalmente.

- La tercera hipótesis específica del presente estudio postula que el transporte interno se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. Los resultados dados por la correlación de Spearman entre ambas respaldan al evidenciar una relación positiva moderada y significativa, con un coeficiente de 0.413 y un valor de significancia al 0.000.

## 6.2. Recomendaciones

- Se recomienda a la empresa MSL del Perú S.A.C., aplicar técnicas de Machine learning para estimar los plazos de entrega y mejorar la optimización de rutas en el transporte interno; este sistema debe ser integrado a una plataforma de monitoreo en tiempo real, permitiendo el seguimiento continuo del flujo de mercancías desde su llegada hasta su entrega final.
- Se recomienda a la empresa MSL del Perú S.A.C., establecer la implementación de tecnologías de Blockchain para lograr el control y la protección de los registros, evitando que sean alterados y puedan ser verificados de manera inmediata.
- Se recomienda a la empresa MSL del Perú S.A.C., desarrollar una plataforma de conectividad logística que ayude la integración con puertos, operadores de carga y agentes aduaneros, garantizando un intercambio en tiempo real y logrando la competitividad de la organización.
- Se recomienda a la empresa MSL del Perú S.A.C., optimizar la gestión del transporte interno mediante la implementación de tecnologías de rastreo y monitoreo en tiempo real, así como la planificación eficiente de rutas. Esto permitirá reducir tiempos de entrega, minimizar costos operativos y mejorar la calidad del servicio logístico ofrecido a otras empresas.

## REFERENCIAS

### 7.1. Fuentes bibliográficas

- Alvarez, A. (2020). *Clasificación de las Investigaciones*. Recurso académico, Universidad de Lima.
- Hernández, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill Interamericana Editores.
- López, D., Melo, G. y Mendoza, D. (2021). Gestión logística en la industria salinera del departamento de La Guajira, Colombia. *Información tecnológica*, 31(1).
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J. y Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis* (5 ed.). Ediciones de la U.

### 7.2. Fuentes electrónicas

- Aguinaga, Y. y Lingan, I. (2022). *Gestión logística y competitividad empresarial en las empresas del emporio comercial de Gamarra, La Victoria, 2022*. Tesis de licenciatura, Universidad Privada del Norte, Lima. Recuperado de <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/31309/Aguinaga%20Varas%2c%20Yomira%20Sandaly-Lingan%20Quevedo%2c%20Iris%20Lorena.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ajila, J. y Zamora, M. (2022). Variables e índices que permiten medir la competitividad internacional de las empresas exportadoras. *Polo del Conocimiento*, 7(8), 2328-2369. Recuperado de <https://www.polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/4518/10784>
- Alvarez, A. (2020). *Clasificación de las Investigaciones*. Recurso académico, Universidad de Lima, Lima, Perú. Obtenido de <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/10818>
- Balza, V. y Cardona, D. (2020). La relación entre logística, cadena de suministro y competitividad: una revisión de literatura. *Revista Espacios*, 41(19). Obtenido de <https://www.researchgate.net/profile/Vladimir-Balza->

Franco/publication/341977224\_La\_relacion\_entre\_logistica\_cadena\_de\_suministro\_y\_competitividad\_una\_revision\_de\_literatura\_The\_relationship\_among\_logistics\_supply\_chain\_and\_competitiveness\_a\_review/links/

- Barahona, R., Martínez, A. y Haro, A. (2023). Planificación estratégica y niveles de competitividad en la empresa pública municipal para la gestión integral de residuos sólidos. *PROMETEO. Conocimiento Científico*, 3(2), 1-12. Recuperado de <https://prometeojournal.com.ar/index.php/prometeo/article/view/22/18>
- Carrasco, Y., Mendoza, N., López, Y., López, R. y Alvarado, J. (2021). La competitividad empresarial en las pymes: retos y alcances. *Revista Universidad y Sociedad*, 13(5). Obtenido de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S2218-36202021000500557&script=sci\\_arttext&lng=en](http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S2218-36202021000500557&script=sci_arttext&lng=en)
- Davalos, V. y Rodriguez, M. (2022). *Logística internacional y Exportación de Banano Orgánico de una cooperativa agraria en la provincia de Sullana, periodo 2018 - 2021*. Tesis de licenciatura, Universidad César vallejo, Piura. Recuperado de [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/109239/Davalos\\_BVS-Rodriguez\\_RMF-SD.pdf?sequence=4&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/109239/Davalos_BVS-Rodriguez_RMF-SD.pdf?sequence=4&isAllowed=y)
- Díaz, G., Quintana, M. y Fierro, D. (2020). La competitividad como factor de crecimiento para las organizaciones. *INNOVA Research Journal*, 6(1), 145-161. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7878906>
- Díaz, G., Quintana, M. y Fierro, D. (2021). La competitividad como factor de crecimiento para las organizaciones. *INNOVA Research Journal*, 6(1), 145-161. Obtenido de <https://www.google.com/search?q=La+competitividad+como+factor+de+crecimiento+para+las+organizaciones+Competitiveness+as+a+growth+factor+for+organizations&oq=La+competitividad+como+factor+de+crecimiento+para+las+organizaciones+Competitiveness+as+a+growth+f>
- Díaz, V. y Lagos, A. (2021). *Impacto de la gestión logística en importación de las mypes del sector textil bajo la aduana marítima del Callao durante los años 2012 - 2019*. Tesis, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima, Perú. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/581589033.pdf>

- Enriquez, D. y Llatas, M. (2022). *Los sobrecostos de importación y la cadena logística de la empresa Compechi Logistics Group S.A.C, Callao - 2021*. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima, Perú. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/109535>
- Falcón, W. y Roque, O. (2018). Las competencias laborales y la implementación de gestión de calidad ISO 9001:2015. *Paideia*, 8(2), 161-171. Obtenido de <http://revistas.urp.edu.pe/index.php/Paideia/article/view/2042/1996>
- Flores, D. (2020). La logística como ventaja competitiva en las Pymes de servicios en México: estudio de servicios en México: estudio de AVINAV. *Revista de la Agrupación Joven Iberoamericana de Contabilidad y Administración de Empresas (AJOICA)*, 21(3). Obtenido de <https://campusgaia.org/wisdomlibrary/wp-content/uploads/2021/08/ContentServer-47-2.pdf>
- Gamboa, G., Armijo, G., Pluas, R. y Tovar, G. (2019). La logística como instrumento de gestión empresarial. *FIPCAEC*, 4(1), 250-265. Obtenido de <https://fipcaec.com/index.php/fipcaec/article/view/112/157>
- Granillo, R. y González, I. (2020). Selección y evaluación de proveedores de logística externa en la cadena de suministro: una revisión sistemática. *Management Letters*, 21(2), 7-18. doi:10.5295/cdg.191141rg
- Jacobo, R. (2023). *La Gestión Logística y su Influencia en la Calidad del Proceso de Ensamblaje de la Lámina Térmica de la Empresa P&R World Services SAC Surco– Lima, Perú Año 2021*. Tesis de licenciatura, Universidad Ricardo Palma, Lima. Recuperado de [https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14138/6335/T030\\_70351671\\_T%20%20%20Jacobo%20Beretta%20Renzo%20Toma%cc%81s%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14138/6335/T030_70351671_T%20%20%20Jacobo%20Beretta%20Renzo%20Toma%cc%81s%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Mata, S., Maldonado, G. y Devesa, D. (2021). La gestión de la cadena de suministro como factor influyente en la competitividad de las pymes del estado de Aguascalientes. *Red Internacional de Investigadores en Competitividad*, 14(14), 1-18. Recuperado de <https://www.riico.net/index.php/riico/article/view/1964/1803>

- Medeiros, V., Gonçalves, L. y Camargos, E. (2019). La competitividad y sus factores determinantes: un análisis sistémico para países en desarrollo. *Revista de la CEPAL*(129). Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/820532b5-0b65-4f87-9990-fe54b4a6e507/content>
- Mora, L. (2023). *Gestión Logística Integral. Las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento* (3 ed.). Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones. Recuperado de [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=FrquEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR21&dq=gesti%C3%B3n+log%C3%ADstica&ots=i0NHtRxSt\\_&sig=QnR6N25h2WEHhavOPAHZL6gcayo#v=onepage&q=gesti%C3%B3n%20log%C3%ADstica&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=FrquEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR21&dq=gesti%C3%B3n+log%C3%ADstica&ots=i0NHtRxSt_&sig=QnR6N25h2WEHhavOPAHZL6gcayo#v=onepage&q=gesti%C3%B3n%20log%C3%ADstica&f=false)
- Peralta, J. (2021). *Administración estratégica y competitividad de la empresa prestadora de servicios de saneamiento Aguas de Lima Norte S.A, provincia de Huaura*. Tesis de maestría, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho. Recuperado de <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14067/5502/JAIME%20PERALTA%20QUINTANA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rodríguez, M., Buitrago, A. y Serna, H. (2019). Modelo de evaluación de la gestión y competitividad empresarial. *Podium*(35). Obtenido de [http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2588-09692019000200097](http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2588-09692019000200097)
- Romero, D., Pertuz, V. y Orozco, E. (2020). Factores determinantes de competitividad e integración organizacional: revisión sistemática exploratoria. *Información Tecnológica*, 31(5), 21-32. Obtenido de <https://www.scielo.cl/pdf/infotec/v31n5/0718-0764-infotec-31-05-21.pdf>
- Sánchez, J. (2023). *Análisis comparativo de la cadena de logística en el proceso de importaciones de la empresa Akros Soluciones Tecnológicas durante el periodo 2017 a 2022 y su incidencia en la utilidad económica por cada negocio ganado*. Tesis de Maestría, Universidad Politécnica Salesiana, Quito, Ecuador. Obtenido de <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/26709>

- Suarez, Y. (2023). *La importación y la cadena logística de una empresa de la Provincia Constitucional del Callao, 2022*. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima, Perú. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/126578>
- Valle, E. (2020). *Análisis de la logística en la cadena productiva de la empresa Huertosa, Encaminado la mejoramiento de los procesos logísticos*. Tesis de maestría, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Recuperado de <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/14086/1/20T01324.pdf>
- Vasquez, G. (2019). *Propuesta de mejora en la cadena logística de importación de trigo para incrementar la rentabilidad en la Empresa Molino El Trigal SAC, Arequipa, 2018*. Tesis, Universidad José Carlos Mariátegui, Moquegua, Perú. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12819/664>
- Zuleta, G. (2022). *Logística y competitividad de la compañía Prilabsa del Cantón La Libertad, año 2021*. Tesis de licenciatura, Universidad Estatal Península De Santa Elena, La Libertad. Recuperado de <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/8777/4/UPSE-TAE-2022-0098.pdf>

## ANEXOS

### ANEXO N°01 - CUESTIONARIO

El presente cuestionario tiene como propósito fundamental reunir información sobre la cadena logística de importación y la competitividad de la empresa MSL del Perú S.A.C., Lima, 2024. El cuestionario es anónimo y la información recaudada será utilizada únicamente para fines académicos y se garantiza estricta confidencialidad.

#### I. Por favor marque con una equis (X) en el espacio correspondiente:

##### a. Género

Masculino	
Femenino	

##### b. Edad

Entre 18 años a 24 años	
Entre 25 años a 31 años	
Entre 32 años a 45 años	
Más de 45 años	

#### II. Instrucciones

En el siguiente cuadro de preguntas marcar con una equis “X” según corresponda, teniendo en cuenta el cuadro de calificación siguiente:

CUADRO DE CALIFICACIÓN	
Siempre	5
Casi siempre	4
A veces	3
Casi nunca	2
Nunca	1

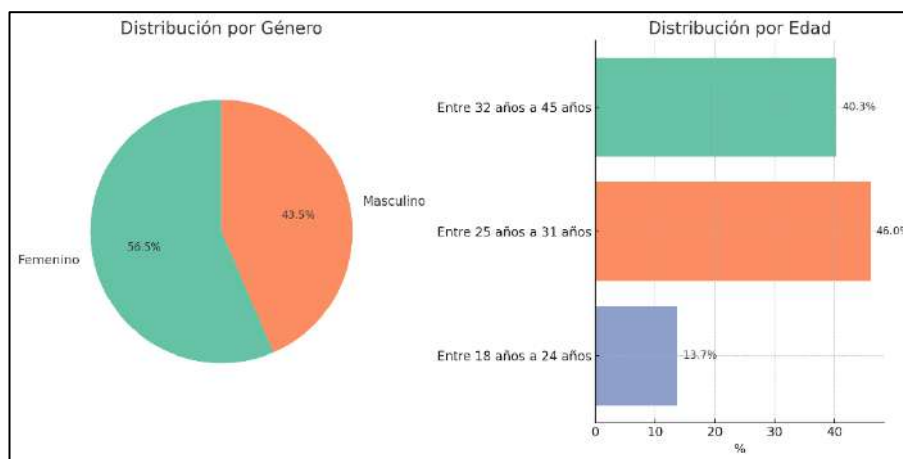
ITEM	1	2	3	4	5
<b>CADENA LOGÍSTICA DE IMPORTACIÓN</b>					
<b>DIMENSIÓN 01: DESADUANIZACIÓN DE LA MERCANCÍA</b>					
1. La empresa realiza el seguimiento hasta el arribo de la mercadería importada de los clientes para que se dé según lo planificado.					
2. La empresa controla la movilización de la mercadería importada de los clientes al depósito temporal para que se dé según lo planificado.					
3. La empresa gestiona de manera eficiente las declaraciones aduaneras de la mercadería importada de los clientes.					
<b>DIMENSIÓN 02: DESCONSOLIDACIÓN DE LA MERCANCÍA</b>					
4. La empresa gestiona una correcta cubicación de la mercadería importada de los clientes.					
5. La empresa selecciona un contenedor con las características adecuadas para transportar la mercadería importada de los clientes.					
6. La empresa realiza una adecuada simbología del contenedor de la mercadería importada.					
<b>DIMENSIÓN 03: TRANSPORTE INTERNO</b>					
7. La empresa utiliza el transporte más conveniente para movilizar la carga en origen, según lo requerido por los clientes.					
8. La empresa utiliza el transporte más conveniente para movilizar la carga en destino, según lo requerido por los clientes.					
<b>COMPETITIVIDAD</b>					
<b>DIMENSIÓN 01: FACTORES EMPRESARIALES</b>					
9. ¿Considera que las capacitaciones que le brinda la empresa ayudan a mejorar su desempeño?					
10. ¿La empresa se preocupa por mejorar su desempeño?					
11. ¿La empresa organiza correctamente sus actividades?					
12. ¿Son eficientes las estrategias que aplica la empresa?					
<b>DIMENSIÓN 02: FACTORES ESTRUCTURALES</b>					
13. ¿La empresa se preocupa por actualizar a su personal sobre los diferentes regímenes aduaneros?					
14. ¿La empresa busca constantemente innovación?					
15. ¿La empresa aprovecha las oportunidades de acceso a mercados internacionales?					
<b>DIMENSIÓN 03: FACTORES SISTÉMICOS</b>					
16. ¿La empresa cuenta con la infraestructura necesaria para competir en el mercado?					
17. ¿La empresa se financia con el fin de potenciarse?					
18. ¿La empresa se preocupa por brindar recursos y seguridad a su personal?					

*Gracias por sus respuestas.*

## ANEXO N°02 – DATOS GENERALES

Tabla  
*Datos generales*

		f	%
Género	F	70	56.5%
	M	54	43.5%
Edad (años)	18 a 24	17	13.7%
	25 a 31	57	46.0%
	32 a 45	50	40.3%



*Figura. Datos generales.*

Se muestra que del total de participantes el 56.5% son de género femenino y el 43.5% son del género masculino. En cuanto a la edad el 13.7% tiene entre 18 a 24 años, el 46% tiene entre 25 a 31 años y el 40.3% tiene entre 32 a 45 años.

## ANEXO N°03 - VALIDEZ Y CONFIABILIDAD

### *Validez*

<i>Prueba de KMO y Bartlett</i>		Cadena logística de importación	Competitividad
Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adecuación de muestreo		0.705	0.755
Prueba de esfericidad de Bartlett	Aprox. Chi-cuadrado	198.374	449.797
	gl	28	45
	Sig.	0.000	0.000

### *Confiabilidad*

<i>Estadísticas de fiabilidad</i>		
	Alfa de Cronbach	N de elementos
Cadena logística de importación	0.918	8
Competitividad	0.986	10



## ANEXO N°05 – BASE DE DATOS

CADENA LOGÍSTICA DE IMPORTACIÓN	Desaduanización de la mercancía	Arribo de la mercancía	Movilización del depósito	Declaración aduanera	Desconsolidación de la mercancía	Cubicación	Características del contenedor	Simbología del contenedor	Transporte interno	Transporte para movilización de carga	Transporte para movilización de descarga
5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5
4	3	3	3	5	4	5	4	3	4	4	5
3	4	5	5	3	2	1	2	4	5	4	5
2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	3	1
4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	4
4	5	5	5	5	3	5	1	2	4	5	5
2	2	4	1	2	1	1	1	2	1	1	1
2	2	1	1	3	2	1	2	1	2	2	1
4	5	5	5	5	4	3	3	5	5	4	5
3	4	5	3	2	2	1	1	4	4	3	3
2	2	1	2	3	2	1	3	2	2	1	2
2	2	2	1	2	2	2	2	3	3	3	2
3	3	2	4	3	4	2	5	3	2	5	1
2	2	1	2	3	2	1	3	2	2	1	2
3	3	3	5	2	4	5	2	3	3	3	1
3	4	3	3	3	3	1	1	4	3	4	4
4	3	3	3	2	4	3	5	3	3	5	3
4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4
1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
2	2	1	2	3	2	1	3	2	2	1	2
3	4	4	5	1	3	3	4	3	2	1	5
2	2	3	5	2	3	2	1	5	2	1	3
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	1	2	3	2	1	3	2	2	1	2
2	2	2	1	1	3	3	1	5	3	1	4
5	5	5	5	4	4	5	3	5	5	5	5
4	3	1	5	5	4	4	1	5	4	4	4
2	2	1	2	3	2	1	3	2	2	1	2
3	3	3	1	5	2	2	2	1	4	5	4
3	3	3	4	3	3	4	4	2	3	2	2
2	2	1	2	1	3	3	4	1	2	3	3
3	3	2	3	2	3	1	1	4	3	2	3
3	2	2	4	2	3	1	4	5	4	4	4



3	3	2	2	3	3	3	3	1	1	3	2	1	2
3	2	1	2	2	4	3	4	3	5	3	3	5	4
4	4	4	5	1	4	4	4	4	3	4	3	3	2
3	3	5	3	4	2	1	2	2	1	4	4	5	2
3	3	2	2	5	3	3	3	3	1	3	3	5	3
4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	3
4	3	5	2	2	4	5	4	4	5	1	4	3	5
3	3	3	3	3	3	3	3	5	1	3	3	4	3
3	2	1	4	1	4	4	4	5	1	5	3	4	1
3	4	3	3	5	4	4	4	2	2	3	3	2	3
3	4	3	3	2	2	5	4	3	3	4	2	2	1
4	5	4	5	5	4	5	4	2	5	2	2	4	2
3	4	4	3	5	2	3	3	3	1	1	3	2	2
4	3	5	4	4	1	3	4	5	3	4	4	5	4
4	4	2	5	3	3	3	4	2	3	4	3	2	2
2	2	1	1	5	2	2	4	1	5	1	2	1	5
2	2	3	1	4	2	2	2	3	4	1	3	3	1
3	3	3	1	5	3	3	3	3	5	3	3	3	1
4	4	5	3	5	5	5	5	3	5	2	4	3	3
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
2	2	5	1	1	2	1	2	5	1	1	2	5	1
2	2	3	3	2	2	3	2	3	3	2	2	3	2
3	3	5	5	2	3	2	3	5	2	2	4	5	4
3	3	1	3	4	3	3	3	1	4	5	3	1	3
4	4	4	5	4	4	4	4	2	4	4	4	4	5
5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
4	4	5	3	3	4	3	4	5	3	5	4	5	3
4	4	3	5	3	3	3	3	3	3	2	4	3	5
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	3	2	5	1	3	1	3	2	1	4	3	2	5
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	1	3	2	3	2	2	3	1	1	2	1
3	3	1	5	2	3	2	3	1	2	5	3	1	5
3	2	1	4	5	3	5	3	1	1	5	3	1	4







3	2	3	1	2	3	2	1	3	2	2	3	1	2	4	1	2	3	2	1	1
2	3	5	4	4	2	4	2	4	4	4	5	2	4	4	2	4	5	4	2	2
5	3	1	3	3	4	5	3	1	3	3	1	4	3	3	4	1	3	3	4	4
4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4
4	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5
2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
5	4	5	3	3	5	4	3	5	3	3	5	3	3	4	4	5	3	3	3	3
2	3	3	5	5	2	4	2	3	4	5	3	5	3	4	4	3	5	5	5	3
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4	3	2	5	5	1	3	3	2	3	5	2	1	3	3	1	2	2	5	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1
5	3	1	5	5	2	5	3	1	3	5	1	5	2	3	2	1	3	5	2	2
1	3	1	4	4	5	1	3	1	3	1	1	4	5	3	1	1	1	4	5	5
3	2	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1
2	3	2	4	4	4	2	4	4	3	2	2	4	4	3	2	2	2	4	4	4
1	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2
5	4	5	4	4	3	5	4	3	5	4	5	4	3	4	4	5	4	4	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4
4	4	3	4	4	4	5	3	4	5	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4
4	4	5	5	5	1	4	4	1	4	5	5	1	1	4	1	5	5	5	1	1
1	3	5	4	4	1	1	3	1	1	4	5	4	1	4	4	5	4	5	4	1
3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	1	4	3	5	4	5	1	1
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	3	3	3	5	5	4	5	4	3	3	5	5	5	5	4	4	5	5	5
4	2	2	2	2	1	4	2	1	4	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1
2	2	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	3	2	2	1	2	2	2	3