



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América

Facultad de Ciencias Administrativas

Escuela Profesional de Administración de Negocios Internacionales

Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima - 2025

TESIS

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

AUTOR

Rocio Yudith PONCE DE LEON RIOS

ASESOR

Mg. Sara Ysabel TUPAC TRAVEZAÑO

Lima, Perú

2026



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

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

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Ponce de Leon, R. (2026). *Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima - 2025*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Administrativas, Escuela Profesional de Administración de Negocios Internacionales]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Rocio Yudith Ponce de Leon Rios
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	75636936
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0008-8874-1554
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Sara Ysabel Tupac Travezaño
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	40587232
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-1610-8900
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Elizabeth Micaela Luna Falconi
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	21411248
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Ebor Fairlie Frisancho
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	09434940
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	José Ignacio Andrades Sosa
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	25450694
Miembro del jurado 3	
Nombres y apellidos	No aplica
Tipo de documento	No aplica
Número de documento de identidad	No aplica
Datos de investigación	
Línea de investigación	D.9.0.114 Logística Internacional
Grupo de investigación	No aplica

Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	Edificio: Universidad Nacional Mayor de San Marcos País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Cercado de Lima Calle: Avenida Carlos Germán Amezaga 375 Latitud: -12.056587 Longitud: -77.084364
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Abril 2025 - Mayo 2026 2025-2026
URL de disciplinas OCDE	Negocios, Administración https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.02.04



Acta N° 005/-EPANI-FCA/2026

Modalidad: TESIS

Ley Universitaria N° 30220

Resolución Rectoral N° 00744-R-20

Resolución Rectoral N° 007615-2023-R/UNMSM

Resolución Rectoral N° 000481-2026-R/UNMSM

Resolución Directoral N° 000102-2025-EPANI-FCA/UNMSM

Resolución Directoral N° 000011-2026-EPANI-FCA/UNMSM

Resolución Directoral N° 000072-2026-EPANI-FCA/UNMSM

Resolución Directoral N° 000088-2026-EPANI-FCA/UNMSM

Lima, 26 de junio del 2026

Siendo las 11:00 horas y reunido el Jurado Evaluador, integrado por los siguientes docentes:

Presidente: MG. LUNA FALCONI, ELIZABETH MICAELA
Miembro: DR. FAIRLIE FRISANCHO, EBOR
Miembro: MG. ANDRADES SOSA, JOSE IGNACIO

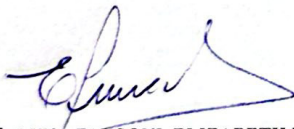
Para evaluar el proceso de sustentación de tesis para optar al Título Profesional de Licenciada(s) en Administración de Negocios Internacionales de la bachiller:

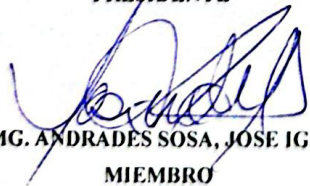
PONCE DE LEON RIOS, ROCIO YUDITH

Los integrantes del Jurado Evaluador califican con DIECIO CERO (18) MENCION HONORARIA a la sustentación de la tesis titulada "Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025." De acuerdo con la Legislación Universitaria y a la documentación sustentatoria que se acredita, en mérito de lo cual, el Jurado Evaluador la declara APROBADA para que se les otorgue el Título Profesional de:

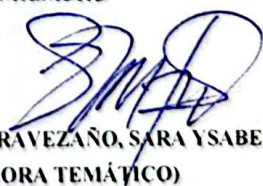
Licenciada en Administración de Negocios Internacionales

Conforme a las Disposiciones Legales vigentes, siendo las 11:47 horas, se levanta la sesión y en fe de lo actuado firman la presente:


MG. LUNA FALCONI, ELIZABETH MICAELA
PRESIDENTE


MG. ANDRADES SOSA, JOSE IGNACIO
MIEMBRO


DR. FAIRLIE FRISANCHO, EBOR
MIEMBRO


MG. TUPAC TRAVEZAÑO, SARA YSABEL
(ASESORA TEMÁTICO)



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE
SAN MARCOS
Universidad del Perú, Decana de América

Anexo 1

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, Sara Ysabel Tupac Travezaño en mi condición de asesor acreditado mediante Resolución Directoral N° 00102-2025-EPANI-FCA/UNMSM de la tesis, cuyo título es Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del sector infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025, presentado por la bachiller Rocío Yudith Ponce De León Rios para optar el Título Profesional de Licenciada en Administración de Negocios Internacionales.

CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante la plataforma PIDS, el documento evaluado cuenta con el 3% de similitud, nivel PERMITIDO para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del Título Profesional de Licenciada en Administración de Negocios Internacionales

Lima, 16 de julio de 2026

Firma del Asesor:

Nombres y Apellidos del asesor: Sara Ysabel Tupac Travezaño

DNI: 40587232

* Según corresponda: bachiller, magíster, doctor; título profesional o título de segunda especialidad

La vigencia del presente certificado corresponde a un período de noventa (90) días desde la fecha de su emisión; siempre que no haya observaciones en el texto durante el proceso de revisión por el jurado informante o surja alguna contingencia.

DEDICATORIA

A mi mamá, por ser mi mayor ejemplo de fortaleza y amor. Gracias por cada sacrificio, por tus palabras que siempre me levantaron y por creer en mí aun cuando el camino se hacía difícil. Este logro también es tuyo, porque sin tu apoyo incondicional no estaría aquí.

A mi hermano, compañero de vida, cuya presencia, cariño y ánimo constante me dieron fuerzas para seguir adelante. Gracias por tus bromas que aligeraron mis días, por tu apoyo silencioso pero firme, y por recordarme siempre que soy capaz de lograr lo que me propongo.

A ustedes dos, mi motor y mi refugio, les dedico este logro con todo mi amor y gratitud.

INDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA.....	ii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN.....	10
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	11
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	11
1.2. Formulación del problema	24
1.2.1. Problema general.....	24
1.2.2. Problemas específicos	24
1.3. Objetivos.....	25
1.3.1. Objetivo general	25
1.3.2. Objetivos específicos	25
1.4. Justificación	25
1.4.1. Importancia de la investigación.....	27
1.4.2. Viabilidad de la investigación.....	28
1.5. Limitaciones del estudio	28
CAPITULO II: MARCO TEORICO.....	30
2.1. Antecedentes de la investigación.....	30
2.1.1. Antecedentes internacionales	30
2.1.2. Antecedentes nacionales	31
2.2. Bases teóricas.....	33
2.2.1. Logística Internacional.....	33
2.2.2. Cadena de suministro	37
2.3. Definición de términos básicos.....	42
CAPITULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES.....	44
3.1. Formulación de hipótesis principal y derivada	44
3.2. Variables y definición operacional	44
CAPITULO IV: METODOLOGÍA.....	47
4.1. Diseño metodológico	47
4.2. Diseño muestral	47

4.2.1. Unidad de análisis	47
4.2.2. Población.....	47
4.2.3. Muestra.....	48
4.3. Técnicas de recolección de datos.....	48
4.4 Técnicas estadísticas para el procesamiento de la información.....	50
4.5. Aspectos éticos.....	51
CAPÍTULO V: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.....	52
5.1 Presentación, análisis e interpretación de los datos.	52
5.1.1 Análisis descriptivo	53
5.2 Prueba de hipótesis.	67
5.2.1. Análisis inferencial.....	67
5.2.2. Contrastación de hipótesis.....	69
5.3 Discusión de los resultados.....	73
CONCLUSIONES.....	77
RECOMENDACIONES	78
REFERENCIAS	79
ANEXOS	89
1. Matriz de consistencia.....	89
2. Matriz de operacionalización de variables.....	90
3. Instrumento de recopilación de datos	92
4. Validación de instrumentos.....	96

INDICE DE TABLAS

Tabla 1	Indicadores globales sobre factores de disrupción en la logística internacional	11
Tabla 2	Cuellos de botella logísticos globales.....	12
Tabla 3	Ranking mundial del Logistics Performance Index (LPI) y subindicadores	13
Tabla 4	Componentes del costo logístico empresarial – Perú	14
Tabla 5	Distribución de costos logísticos y sobrecostos según tamaño de empresa (Perú)	15
Tabla 6	Indicadores de precariedad en infraestructura logística y transporte según informe de la MTC	16
Tabla 7	Participación de volumen de carga portuaria de los principales puertos (Perú).....	16
Tabla 8	Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM) – Perú (en horas)	17
Tabla 9	Desempeño Logístico del Perú según dimensiones del LPI 2023	18
Tabla 10	Participación de las principales regiones en envíos logísticos – Perú, 2024.....	19
Tabla 11	Distribución estimada de empresas por rubro en San Juan de Lurigancho	20
Tabla 12	Participación empresarial de los principales distritos de Lima Metropolitana.....	21
Tabla 13	Tiempo de entrega en la cadena de suministro global vs urbano.	22
Tabla 14	Abastecimiento en la cadena de suministro global vs urbano.	23
Tabla 15	Distribución en la cadena de suministro global vs urbano.	23
Tabla 16	Operacionalización de la variable logística internacional	44
Tabla 17	Operacionalización de la variable cadena de suministro	46
Tabla 18	Procesamiento de casos	52
Tabla 19	Confiabilidad de variable Logística Internacional.....	52
Tabla 20	Confiabilidad de variable Cadena de suministro	52
Tabla 21	Edad.....	53
Tabla 22	Género	54
Tabla 23	Área de trabajo.....	55
Tabla 24	Cargo o puesto ocupado	56
Tabla 25	Variable Logística Internacional	58
Tabla 26	Dimensión 1 Modos de transporte.....	59
Tabla 27	Dimensión 2 Gestión de documentación del transporte internacional	60
Tabla 28	Dimensión 3 Costos logísticos	61
Tabla 29	Variable Cadena de suministro.....	62

Tabla 30	Dimensión 1 Aprovisionamiento y abastecimiento.....	63
Tabla 31	Dimensión 2 Distribución.....	64
Tabla 32	Dimensión 3 Gestión de inventarios.....	65
Tabla 33	Prueba de normalidad.....	67
Tabla 34	Correlación de la hipótesis General.....	69
Tabla 35	Correlación de la hipótesis específica 1	70
Tabla 36	Correlación de la hipótesis específica 2	71
Tabla 37	Correlación de la hipótesis específica 3	72

INDICE DE FIGURAS

Figura 1	Relación entre variables.....	50
Figura 2	Edad	54
Figura 3	Género.....	55
Figura 4	Área de trabajo	56
Figura 5	Cargo o puesto ocupado.....	57
Figura 6	Variable Logística internacional	58
Figura 7	Modos de transporte.....	59
Figura 8	Gestión de documentación del transporte internacional	61
Figura 9	Costos logísticos	62
Figura 10	Variable Cadena de suministro	63
Figura 11	Aprovisionamiento y abastecimiento.....	64
Figura 12	Distribución.....	65
Figura 13	Gestión de inventarios.....	66

RESUMEN

El estudio tiene como propósito determinar la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil ubicada en el distrito de San Juan de Lurigancho, Lima – 2025, considerando como variables de investigación la logística internacional y la cadena de suministro. La investigación se realiza debido a la presencia de demoras en el abastecimiento, deficiencias en la planificación logística y limitaciones en la gestión de inventarios, las cuales afectan el desempeño operativo y la disponibilidad oportuna de los productos importados. Se aplica un enfoque cuantitativo, con diseño no experimental de corte transversal y nivel correlacional. La muestra se encuentra conformada por 15 colaboradores administrativos vinculados a los procesos logísticos y de la cadena de suministro, a quienes se aplica un cuestionario estructurado con escala tipo Likert como instrumento de recolección de datos y para el análisis de la información se emplea estadística descriptiva y análisis inferencial mediante la prueba de correlación de Spearman. Los resultados evidencian una correlación positiva moderada entre la logística internacional y la cadena de suministro, aunque sin significancia estadística ($p > 0,05$). Esto sugiere que, si bien podría existir una relación entre una adecuada gestión de la logística internacional y el desempeño de la cadena de suministro, reflejada en el flujo de productos y la eficiencia operativa, la evidencia obtenida no permite establecer una asociación concluyente.

Palabras clave: logística internacional, cadena de suministro, importación, costos logísticos, abastecimiento.

ABSTRACT

The purpose of this study is to determine the influence of international logistics on the supply chain of a children's products importer located in the district of San Juan de Lurigancho, Lima – 2025, with international logistics and the supply chain serving as the research variables. The research is being conducted due to delays in supply, deficiencies in logistics planning, and limitations in inventory management, which affect operational performance and the timely availability of imported products. A quantitative approach is applied, using a non-experimental, cross-sectional design at the correlational level. The sample consists of 15 administrative staff members involved in logistics and supply chain processes, to whom a structured questionnaire using a Likert scale is administered as a data collection tool. For data analysis, descriptive statistics and inferential analysis using Spearman's correlation test are employed. The results show a moderate positive correlation between international logistics and the supply chain, although not statistically significant ($p > 0.05$). This suggests that, while there may be a relationship between effective international logistics management and supply chain performance reflected in product flow and operational efficiency the evidence obtained does not allow for a conclusive association to be established.

Keywords: international logistics, supply chain, imports, logistics costs, procurement.

INTRODUCCIÓN

En el contexto del comercio exterior, la logística internacional se ha convertido en un factor determinante para asegurar la eficiencia, continuidad y competitividad de las empresas importadoras. En el rubro infantil, donde los productos deben cumplir estándares específicos de calidad y llegar en tiempos adecuados, una gestión logística adecuada permite reducir costos, optimizar procesos y mantener niveles de inventario que respondan a la demanda del mercado. De esta manera, comprender cómo la logística internacional influye en el desempeño operativo de las empresas importadoras resulta esencial para enfrentar los retos actuales del entorno globalizado (Ballou, 2004).

En el caso de las empresas ubicadas en San Juan de Lurigancho, la correcta articulación entre transporte, almacenamiento, documentación y coordinación con proveedores extranjeros incide directamente en la cadena de suministro, afectando tiempos de entrega, abastecimiento y satisfacción del cliente final, es así que cuando la logística internacional no se gestiona adecuadamente, se generan retrasos, sobre costos y rupturas de stock que impactan negativamente en la continuidad del negocio (Municipalidad de San Juan de Lurigancho [MDSJL], 2021). En este contexto, el estudio se presenta con la finalidad de brindar evidencia que contribuya a explicar la influencia que tiene la logística internacional en la cadena de suministro, siendo sustento para optimizar los procesos de importación y fortalecimiento del desempeño y competencia en la organización.

Frente a ello, se presenta en cinco capítulos. En el Capítulo I desarrolla el planteamiento del estudio, abarcando la realidad problemática, formulación del problema, objetivos, la justificación, la viabilidad y limitaciones. El Capítulo II corresponde al marco teórico, en el cual se revisan los antecedentes, bases teóricas y definición de términos. El Capítulo III formula tanto las hipótesis como variables de investigación. El Capítulo IV detalla la metodología, incluyendo el diseño de investigación, la población y muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, el procesamiento estadístico y aspectos éticos. Por último, el Capítulo V expone los resultados, su análisis, la contrastación de hipótesis y la discusión, seguido de las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y anexos.

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

En un contexto de creciente globalización y cooperación entre países, la logística internacional cumple un rol estratégico en la coordinación eficiente de los flujos de transporte y en el aprovechamiento óptimo de los recursos dentro de las cadenas de suministro globales (Wu y Wu, 2025). Sin embargo, las empresas vinculadas al comercio exterior enfrentan crecientes exigencias asociadas a cambios regulatorios, incremento de costos logísticos y interrupciones ocasionadas por crisis sanitarias, conflictos geopolíticos y fenómenos naturales, lo que afecta directamente la continuidad y el desempeño de la cadena de suministro (Salehi et al., 2025). Estos quiebres han dejado al descubierto las deficiencias estructurales en la operativa de la logística a nivel internacional (Yang y Chen, 2025).

Tabla 1

Indicadores globales sobre factores de interrupción en la logística internacional

Factor asociado a la interrupción logística	Indicador	Porcentaje (%)
Crisis sanitarias (pandemias)	Empresas con interrupciones en la cadena de suministro	94%
Conflictos geopolíticos y tensiones comerciales	Empresas afectadas por aranceles o tensiones comerciales	82%
Incremento de costos logísticos	Empresas que reportan aumento en costos de insumos o transporte	39%
Fenómenos naturales y eventos climáticos	Empresas con interrupciones por desastres naturales	74%
Disrupciones generales en la cadena de suministro	Empresas que experimentaron al menos una interrupción significativa	82%

Nota. Se presentan indicadores porcentuales sobre los principales factores que generan interrupciones en la logística internacional y en la continuidad de las cadenas de suministro globales. Fuente: Verschuur et al. (2020); Overvest (2025) y Tacy (2025).

En la tabla 1 se presenta las interrupciones logísticas como un fenómeno extendido a nivel global, destacando especialmente el impacto de las crisis sanitarias y las tensiones geopolíticas, que afectan a más del 80 % de las empresas. Asimismo, los fenómenos naturales y el incremento de los costos logísticos constituyen factores relevantes que influyen en la estabilidad y el desempeño de las cadenas de suministro internacionales.

En el ámbito internacional, muchas naciones con estrecha vinculación al comercio marítimo, como Estados Unidos y China, han enfrentado cuellos de botella en la liberación de

carga y una escalada en los fletes, lo que ha comprometido la provisión de insumos en múltiples industrias (Cerdeiro et al., 2022). En la misma línea, el entorno europeo ha constatado que las tensiones geopolíticas elevan los costos logísticos y ralentizan la distribución de bienes, evidenciando las fragilidades sistemáticas en la logística internacional y la limitada capacidad de recuperación de sus redes de suministro, incentivando la adopción de soluciones tecnológicas y alianzas de colaboración conjunta (Kim et al., 2024).

Tabla 2
Cuellos de botella logísticos globales

Indicador logístico	China	Estados Unidos	Europa	Implicancia
Movimiento anual de contenedores	280 millones TEU	55 millones TEU	110 millones TEU	Alta concentración del tráfico marítimo global genera presión sobre la infraestructura portuaria.
Participación en comercio mundial	14%	10%	15%	Elevada interdependencia comercial que incrementa el riesgo de disrupciones en las cadenas de suministro.
Ranking Índice de Desempeño Logístico (LPI)	19	17	2–10 (varios países)	Diferencias en eficiencia logística que influyen en la competitividad del comercio internacional.
Principales puertos	Shanghái, Ningbo	Los Ángeles, Long Beach	Rotterdam, Hamburgo, Amberes	La concentración del tráfico en pocos puertos aumenta la probabilidad de congestión logística.
Tiempo promedio de permanencia de contenedores en puerto	3–5 días	5–8 días en periodos de congestión	2–4 días	Retrasos en la liberación de carga y mayor tiempo en la cadena logística.
Variación del costo de flete marítimo (2020-2022)	Incrementos superiores al 300 %	Incrementos superiores al 300 %	Incrementos superiores al 250 %	Aumento significativo de los costos logísticos internacionales.
Problemas logísticos frecuentes	Congestión por alto volumen exportador	Saturación portuaria y escasez de contenedores	Impacto de tensiones geopolíticas y crisis energética	Generación de cuellos de botella que ralentizan la distribución de mercancías.
Participación en comercio marítimo mundial	40%	12%	25%	Alta dependencia del transporte marítimo para el comercio internacional.

Nota: Se presentan indicadores logísticos comparativos de China, Estados Unidos y Europa relacionados con comercio marítimo, desempeño logístico y costos de transporte. Fuente: Banco Mundial (2024a); Arvis et al. (2023) y Cerdeiro et al. (2022).

La tabla 2 evidencia que países como China, Estados Unidos y de Europa concentran gran parte del comercio marítimo mundial, lo que genera alta presión sobre sus infraestructuras portuarias, siendo esta concentración, junto con el incremento en los tiempos de permanencia de contenedores y el aumento de los costos de flete, lo que trae como consecuencia la aparición de cuellos de botella en la liberación de carga y retrasos en la distribución de mercancías. En consecuencia, estas condiciones reflejan la vulnerabilidad de las cadenas de suministro globales ante disrupciones logísticas y geopolíticas, afectando la provisión oportuna de insumos para diversas industrias.

Dentro del contexto de América Latina, tales desafíos se intensifican debido a las carencias en infraestructura, rezago en innovación tecnológica y operatividad portuaria deficitaria, factores que obstaculizan una inserción fluida en las redes de suministro mundiales (Avşar y PeliT, 2025). Pese a que naciones como Brasil, México y Colombia han destinado capital al fortalecimiento de sus ejes logísticos, aún se observan fallos en la armonización y articulación de sus procedimientos internos (Baquero, 2022), así como elevados costos logísticos que impactan en la competitividad a nivel internacional (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2024).

Tabla 3

Ranking mundial del Logistics Performance Index (LPI) y subindicadores

País	LPI Puesto /139	Cambio frente 2018	LPI Puntaje /5.0	Aduanas	Infraestructura	Envíos internacionales	Competencia logística	Seguimiento y localización	Puntualidad
Singapur	1	+6	4.3	1	1	2	1	1	1
Finlandia	2	+8	4.2	4	5	1	3	3	1
Dinamarca	3	+5	4.1	2	9	14	9	2	10
Alemania	3	-2	4.1	7	3	8	3	3	10
Países Bajos	3	-3	4.1	7	5	8	3	3	17
Suiza	3	+10	4.1	2	2	14	2	3	4
Austria	7	-3	4	14	16	4	11	3	1
Bélgica	7	-4	4	7	9	4	3	16	4
Canadá	7	+13	4	4	3	14	3	11	10
Estados Unidos	17	-3	3.8	14	16	26	14	3	25
Brasil	51	+5	3.2	56	47	68	46	54	46

Panamá	57	-19	3.1	47	44	47	61	72	55
Chile	61	-27	3	47	63	85	57	65	65
Perú	61	+22	3	74	80	47	81	41	55
Uruguay	61	+24	3	56	68	85	57	49	65
Colombia	66	-8	2.9	84	59	57	57	62	65
Costa Rica	66	+7	2.9	59	68	75	65	72	65
Honduras	66	+27	2.9	59	68	57	81	94	65
México	66	-15	2.9	84	63	75	61	62	46

Escala: 1 (bajo desempeño) – 5 (alto desempeño logístico).

Nota: Se presenta una comparación del desempeño logístico entre países líderes y países de América Latina según el Logistics Performance Index (LPI) 2023. Fuente: Banco Mundial (2024b).

En la tabla 3 se muestra la diferencia en el desempeño logístico entre los países líderes del ranking mundial y las economías de América Latina, donde se muestra que naciones como Singapur, Finlandia y Dinamarca ocupan las primeras posiciones con puntajes superiores a 4.0, mientras que los países latinoamericanos se ubican en posiciones más bajas del ranking con valores cercanos a 3.0. Esta brecha refleja limitaciones en aspectos como infraestructura logística, eficiencia de los procesos aduaneros y calidad de los servicios logísticos, factores que inciden en mayores costos operativos y condicionan la competitividad internacional de la región en las cadenas de suministro globales.

En el plano nacional, la operatividad logística internacional enfrenta desafíos de base, tales como el colapso en terminales portuarios, gastos extraordinarios, una precaria red de transporte terrestre y cuellos de botella en procesos aduaneros, siendo elementos que derivan en ciclos de despacho dilatados y merman el rendimiento de la cadena de suministro (Sánchez et al., 2024).

Tabla 4
Componentes del costo logístico empresarial – Perú

Componente logístico	Microempresa	Pequeña	Mediana	Grande
Transporte nacional	35%	38%	40%	42%
Transporte internacional	18%	20%	22%	25%
Almacenamiento	15%	14%	13%	12%
Gestión aduanera	10%	9%	8%	7%
Inventarios	12%	11%	10%	8%
Otros costos	10%	8%	7%	6%

Costo logístico total sobre ventas	16%	13%	11%	9%
------------------------------------	-----	-----	-----	----

Nota: Se presenta la distribución porcentual de los componentes del costo logístico según tamaño de empresa, así como su incidencia sobre las ventas, evidenciando mayor eficiencia en empresas de mayor tamaño. Fuente: Ministerio de Producción (2022).

En la tabla 4 se presenta la estructura del costo logístico empresarial, donde se muestra que el transporte nacional e internacional concentra más del 50% del costo total, mientras que el costo logístico sobre ventas puede alcanzar hasta 16% en microempresas, evidenciando que la logística internacional constituye un componente estructural en la formación del precio final del producto importado. En el caso de una empresa del rubro infantil, estos costos inciden directamente en el valor exportado, la rentabilidad y la competitividad, ya que mayores costos logísticos reducen el margen comercial y pueden trasladarse al consumidor final, afectando la demanda y la sostenibilidad de la cadena de suministro.

Tabla 5

Distribución de costos logísticos y sobrecostos según tamaño de empresa (Perú)

Tamaño de empresa	Costo logístico promedio (% de ventas)	Sobrecosto estimado frente a gran empresa	Pago adicional por cada S/100 vendidos
Microempresa	21.10%	5.40%	S/ 5.40
Pequeña empresa	18.20%	2.50%	S/ 2.50
Mediana empresa	16.00%	0.30%	S/ 0.30
Gran empresa	15.70%	Base	—

Promedio nacional: 16 % del valor de las ventas.

Nota: Se presenta la distribución de costos logísticos y sobrecostos además de pagos adicionales según tamaño en empresas peruanas. Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2023).

En la tabla 5 evidencia que el impacto de los costos logísticos es mayor en las empresas de menor escala, particularmente en las microempresas, donde la logística puede representar hasta el 21.1 % de sus ventas. Esto implica que, por cada S/100 generados, estas empresas destinan más de S/21 a actividades logísticas, generando un sobrecosto aproximado de S/5.40 respecto a las grandes empresas. Esta brecha refleja limitaciones en economías de escala, tecnología logística y capacidad operativa, lo que reduce la competitividad dentro de la cadena de suministro internacional.

Tabla 6*Indicadores de precariedad en infraestructura logística y transporte según informe de la MTC*

Indicador logístico nacional	Valor
Costo logístico promedio nacional	16 % de las ventas
Costo logístico en microempresas	21.10%
Costo logístico en pequeñas empresas	18.20%
Diferencia de costo logístico respecto a EE. UU.	Perú 16 % vs EE. UU. 8.7 %
Diferencia respecto a Europa	Perú 16 % vs Europa 11.9 %

Nota: Se presenta indicadores logísticos a nivel nacional donde se sustente la precariedad tomando en cuenta el informe de la MTC. Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2023).

En la tabla 6 se presentan los indicadores donde se muestra una brecha estructural en eficiencia logística respecto a economías desarrolladas, evidenciando que mientras en Estados Unidos los costos logísticos representan cerca del 8.7 % de las ventas, en Perú alcanzan aproximadamente 16 %, casi el doble, explicado en la infraestructura de transporte limitada, procesos aduaneros menos eficientes y problemas de conectividad terrestre, siendo factores que incrementan tiempos de despacho y costos operativos dentro del comercio exterior.

Tabla 7*Participación de volumen de carga portuaria de los principales puertos (Perú)*

Puerto	Volumen movilizado (TM)	Participación (%)
Callao	22.7 millones TM	70.06%
Matarani	4.1 millones TM	12.65%
Paita	1.6 millones TM	4.94%
San Martín	1.3 millones TM	4.01%
Chancay	1.2 millones TM	3.70%
Salaverry	0.9 millones TM	2.78%
Ilo	0.3 millones TM	0.93%
Pisco	0.2 millones TM	0.62%
Yurimaguas	0.1 millones TM	0.31%
Supe	0.1 millones TM	0.30%
Total	32.4 millones TM	100%

Nota: Se presenta la distribución porcentual del volumen de carga (en toneladas métricas) de los principales puertos a nivel nacional, a partir de datos de movimiento portuario. Fuente: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN, 2025); Instituto Peruano de Economía (IPE, 2025)

En la tabla 7 se presenta la distribución del volumen de carga del sistema portuario peruano considerando los diez principales puertos, evidenciando una alta concentración operativa en el puerto del Callao, el cual moviliza aproximadamente el 70 % del total nacional, reflejando una estructura portuaria altamente dependiente de un solo nodo logístico.

Dicha situación genera presiones sobre el puerto de Callao, como congestión operativa, mayores tiempos de atención y riesgos de saturación, especialmente en periodos de alta demanda, lo cual se refuerza considerando su predominancia en el tráfico de contenedores a nivel nacional. Asimismo, la menor participación de puertos como Matarani, Paita, San Martín y Chancay evidencia una limitada diversificación del sistema, asociada a brechas en infraestructura y conectividad, siendo así que, la elevada concentración del sistema portuario peruano evidencia la necesidad de impulsar una mayor descentralización de las operaciones logísticas, mediante el fortalecimiento de los puertos regionales y eficiencia del sistema.

Tabla 8
Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM) – Perú (en horas)

Año	Canal Verde (horas)	Canal Naranja (horas)	Canal Rojo (horas)	Promedio Nacional (horas)	Tiempo Aproximado (días)
2023	40	72	118	62	3 días
2024	22	41	68	34	1.4 días
2025	21	39	65	33	1.3 días

Nota: Se presenta el promedio nacional corresponde al Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM), indicador que mide el tiempo desde la llegada del transporte hasta la autorización del levante de la declaración aduanera. Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT, 2025b).

En la tabla 8 se presenta el análisis comparativo donde se muestra una reducción significativa del tiempo de liberación de mercancías en el Perú entre 2023 y 2025. En 2023, el tiempo promedio nacional alcanzaba 62 horas (aprox. 3 días), mientras que para 2024 se redujo a 34 horas, y en 2025 se aproxima a 33 horas, esta mejora se asocia principalmente a la implementación de procesos aduaneros digitales y al uso del despacho anticipado, lo que permite transmitir la información de la importación antes de la llegada de la carga, es así como consecuencia, los operadores logísticos obtienen la disponibilidad de las mercancías con mayor rapidez, reduciendo tiempos de almacenamiento y costos asociados al comercio exterior.

Asimismo, los escenarios presentados repercuten desfavorablemente en el abastecimiento a tiempo de bienes y la experiencia del consumidor, siendo una situación particularmente aguda en rubros de alta sensibilidad como el mercado de productos infantiles, donde la puntualidad en distribución es un factor determinante (Palacios et al., 2024; Sánchez et al., 2024).

Tabla 9

Desempeño Logístico del Perú según dimensiones del LPI 2023

Dimensión evaluada	Medición/ Indicador	Puntaje (1–5)	Nivel según escala 1–5	Ranking agrupado	Brecha respecto al máximo (5.0)
LPI Global	Evalúa el desempeño logístico general de un país considerando infraestructura, eficiencia aduanera, transporte, trazabilidad y puntualidad en entregas.	3	Medio	61	2
Aduanas (<i>Customs</i>)	Mide la eficiencia y rapidez de los procesos de despacho aduanero, inspecciones y control documental en el comercio exterior.	2.6	Bajo	74	2.4
Infraestructura	Evalúa la calidad de puertos, carreteras, aeropuertos y redes logísticas que facilitan el movimiento de mercancías.	2.5	Bajo	80	2.5
Envíos internacionales	Analiza la facilidad para organizar envíos internacionales a precios competitivos.	3.1	Medio	47	1.9
Competencia y calidad logística	Mide la capacidad y calidad de los operadores logísticos (transportistas, agentes de carga, almacenes, etc.).	2.7	Bajo	81	2.3
Seguimiento y trazabilidad	Evalúa la posibilidad de rastrear y monitorear los envíos a lo largo de la cadena logística.	3.4	Medio	41	1.6
Puntualidad (<i>Timeliness</i>)	Mide la frecuencia con la que los envíos llegan al destino dentro del tiempo programado.	3.4	Medio	55	1.6

Nota: Se presentan los datos correspondientes al LPI 2023, expresados en una escala de 1 (bajo desempeño) a 5 (alto desempeño); indicando la distancia respecto al valor máximo posible. Fuente: Banco Mundial (2024a); Arvis et al. (2023).

En la tabla 9 se presentan los resultados donde se muestran que el desempeño logístico del país se ubica en un nivel medio en el índice global (3.0); sin embargo, existen debilidades estructurales en infraestructura y procesos aduaneros, cuyos puntajes se sitúan en niveles bajos (2.5 y 2.6). Estas dimensiones reflejan limitaciones en la calidad de los sistemas de transporte y en

la eficiencia de los procedimientos administrativos, asimismo en contraste, los indicadores de seguimiento, trazabilidad y puntualidad presentan mejores resultados, lo que evidencia avances en digitalización y gestión logística, aunque aún existe una brecha significativa respecto al valor máximo de desempeño.

Tabla 10

Participación de las principales regiones en envíos logísticos – Perú, 2024

Región	Participación %	Observación logística
Lima Metropolitana	43.90%	Principal nodo logístico
La Libertad	5.23%	Hub norte
Arequipa	4.99%	Nodo sur
Piura	4.73%	Comercio fronterizo
Cusco	4.05%	Turismo y retail
Ica	3.47%	Agroexportación
Puno	3.45%	Comercio Bolivia
Junín	3.39%	Centro logístico
San Martín	2.96%	Desarrollo emergente

Nota: Se presenta la participación porcentual de las principales regiones en la actividad logística nacional, destacando la concentración en Lima Metropolitana como principal nodo logístico del país. Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2025a); Instituto Peruano de Economía (IPE, 2025).

En la tabla 10 se presenta la participación regional en envíos logísticos, mostrando una concentración del 43.9% de los envíos logísticos en Lima Metropolitana confirma su condición de principal nodo logístico del país, lo que genera tanto economías de escala como presión operativa debido a la congestión y saturación de infraestructura, afectando tiempos y costos de distribución. En el contexto de estudio, la empresa importadora del rubro infantil opera dentro de un entorno altamente competitivo y demandante, donde la eficiencia en la logística internacional y en la distribución local determina el desempeño global de su cadena de suministro y su capacidad de respuesta al mercado.

A nivel regional, Lima Metropolitana centraliza la mayor proporción de operaciones logísticas en el país, ejerciendo una presión excesiva sobre la infraestructura disponible, siendo en el distrito de San Juan de Lurigancho donde se presenta congestión vial, inseguridad en lo relacionado al transporte y limitaciones para el almacenamiento, repercutiendo en el rendimiento operativo de las importadoras de bienes con alto nivel de rotación (Municipalidad de Lima [MML], 2023). En este ámbito, la falta de reforzamiento en integración tecnológica, deficiente

desarticulación en los agentes logísticos y la deficiente gestión de los procesos de la logística internacional comprometen la trazabilidad y eficiencia operativa de la red de suministro, problemática que aumenta por la carencia de capacitación técnica de forma especializada y la persistencia de una cultura organizacional reacia a la innovación.

Tabla 11

Distribución estimada de empresas por rubro en San Juan de Lurigancho

Rubro empresarial	Participación estimada (%)	Tipo de actividad predominante
Comercio minorista infantil (ropa, juguetes, útiles escolares)	9%	Venta de ropa infantil, juguetes, accesorios para bebés
Comercio minorista general	34%	Tiendas de abarrotes, ropa general, electrodomésticos
Servicios (educación, salud, estética, entretenimiento)	22%	Academias, centros médicos, servicios personales
Manufactura ligera	12%	Confecciones, calzado, talleres textiles
Alimentos y restaurantes	11%	Restaurantes, pollerías, comida rápida
Transporte y almacenamiento	7%	Transporte de carga, distribución logística
Otros rubros	5%	Construcción, tecnología, otros

Nota: Se presenta la distribución estimada de empresas por rubro en San Juan de Lurigancho, mostrando una comparación del sector infantil vs otros rubros. Fuente: Gestión (2025); Instituto Nacional de Estadística e Informática, (INEI, 2025a).

En la Tabla 11 se observa que la estructura empresarial del distrito de San Juan de Lurigancho se encuentra predominantemente orientada al comercio minorista, el cual concentra aproximadamente el 34% de las actividades económicas. Esta alta participación responde a la elevada densidad poblacional del distrito y a la constante demanda de bienes de consumo cotidiano. Asimismo, el sector de servicios representa el 22%, seguido por la manufactura ligera (12%) y el rubro de alimentos y restaurantes (11%), lo que evidencia una diversificación moderada de la actividad económica local. Por su parte, el comercio minorista infantil alcanza una participación estimada del 9%, incluyendo negocios dedicados a la venta de ropa, juguetes y artículos para bebés.

Si bien este segmento presenta una menor participación en comparación con el comercio minorista general, destaca por constituir un nicho de mercado específico vinculado al consumo familiar. En este sentido, su desarrollo puede favorecer la implementación de estrategias

comerciales diferenciadas y el fortalecimiento de cadenas de suministro especializadas orientadas a productos infantiles.

Diversos estudios evidencian que las deficiencias ya mencionadas generan fragmentación operativa en la cadena logística, lo cual se traduce en una desarticulación de procesos, falta de coordinación entre actores y duplicidad de actividades, así como ineficiencias en el transporte de contenedores, tales como mayores tiempos de tránsito, incremento de costos y uso ineficiente de recursos, impactando negativamente en el rendimiento de las operaciones logísticas (Apolinario et al., 2025; Cecil, 2024; Ellahi et al., 2025; Jafarpour et al., 2025; Seiti et al., 2025). Asimismo, considerando que más del 70% del comercio mundial se realiza por vía marítima y que más del 50% se transporta mediante buques portacontenedores, la falta de coordinación y digitalización incrementa los costos de inventario y genera interrupciones en la cadena de suministro (Song, 2021).

Tabla 12

Participación empresarial de los principales distritos de Lima Metropolitana

Distrito	Participación de empresas en Lima (%)	Observación económica
Lima Cercado	8.10%	Principal concentración administrativa, comercial y de servicios
San Juan de Lurigancho	7.60%	Alto dinamismo en comercio minorista y MYPE
San Martín de Porres	6.80%	Comercio, manufactura y servicios
La Victoria	5.70%	Alta concentración del sector textil y comercio mayorista
Santiago de Surco	5.60%	Comercio moderno y servicios especializados
Ate	5.20%	Actividad industrial y comercio emergente
Comas	4.90%	Comercio minorista y servicios locales
Villa El Salvador	4.50%	Parque industrial y manufactura
Los Olivos	4.30%	Servicios educativos y comercio
Villa María del Triunfo	3.90%	Comercio local y servicios básicos
Chorrillos	3.60%	Comercio, servicios y turismo
Independencia	3.40%	Comercio y retail moderno
San Miguel	3.20%	Servicios, comercio y actividades educativas
Pueblo Libre	2.90%	Servicios profesionales y comercio
Otros distritos	24.30%	Participación empresarial distribuida

Nota: Se presenta la participación empresarial por distritos de Lima Metropolitana incluido San Juan de Lurigancho.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática, (INEI, 2025a); Instituto Nacional de Estadística e Informática, (INEI, 2026b).

En la tabla 12 se muestra que el distrito de San Juan de Lurigancho ocupa una posición relevante dentro de la estructura empresarial de Lima Metropolitana, concentrando aproximadamente el 7.6% del total de empresas de la capital, siendo este nivel de participación que sitúa al distrito de estudio entre los distritos con mayor actividad económica, solo ligeramente por debajo de Lima (Cercado de Lima), que lidera la concentración empresarial. Asimismo, otros distritos como San Martín de Porres, La Victoria y Santiago de Surco también presentan participaciones significativas, aunque con diferentes especializaciones productivas. En este contexto, la relevancia económica de San Juan de Lurigancho se explica principalmente por su dinamismo comercial y la elevada cantidad de micro y pequeñas empresas, lo que contribuye al desarrollo de actividades económicas vinculadas al comercio y los servicios dentro del ámbito urbano.

En cuanto a la cadena de suministro, se caracteriza por representar un conjunto de procesos interrelacionados que permiten la planificación, abastecimiento, producción y distribución de bienes hasta el consumidor final, siendo así que su eficiencia depende de la coordinación entre proveedores, transporte, almacenamiento y distribución, con el objetivo de reducir costos y tiempos de entrega, asimismo, se caracterizan por una alta integración tecnológica, infraestructura logística eficiente y coordinación internacional (Díaz y William, 2024). Sin embargo, en contextos urbanos con limitaciones logísticas como el distrito de San Juan de Lurigancho (SJL), estas condiciones estructurales generan brechas en el desempeño logístico, evidenciadas principalmente en mayores tiempos de entrega, menor puntualidad y alta variabilidad en las operaciones de distribución.

Tabla 13
Tiempo de entrega en la cadena de suministro global vs urbano.

Indicador	Cadena de suministro global	Cadena de suministro contexto urbano
Tiempo promedio de entrega	5 – 10 días	10 – 18 días
Variabilidad del tiempo	Baja (procesos digitalizados)	Alta (congestión urbana)
Nivel de puntualidad	85 – 95 %	60 – 75 %

Factores principales	Infraestructura eficiente, trazabilidad digital	Tráfico urbano, limitaciones logísticas
----------------------	---	---

Nota: Se presentan diferencias en el tiempo promedio de entrega entre la cadena de suministro global y la operación logística en entornos urbanos como es SJL. Fuente: Estrada-García et al. (2023); Rodríguez et.al. (2022).

La Tabla 13 evidencia diferencias significativas en el desempeño logístico, pues mientras la cadena de suministro global registra tiempos de entrega más cortos y altos niveles de puntualidad, por el lado del contexto urbano se presenta plazos más extensos, mayor variabilidad y menor cumplimiento, reflejando una menor estabilidad operativa en entornos urbanos frente a sistemas logísticos más integrados y mostrando que, mientras el entorno global se apoya en infraestructura eficiente y trazabilidad digital, el entorno urbano sigue enfrentando condiciones que afectan su continuidad y confiabilidad del servicio, generando una brecha operativa relevante en términos de eficiencia y consistencia logística.

Tabla 14

Abastecimiento en la cadena de suministro global vs urbano.

Indicador	Cadena de suministro global	Cadena de suministro contexto urbano
Tiempo promedio de abastecimiento	3 – 6 días	7 – 12 días
Diversificación de proveedores	Alta	Media – baja
Nivel de digitalización	Alto (ERP / SCM)	Medio
Riesgo de ruptura de stock	Bajo	Medio – alto

Nota: Se presentan diferencias en el proceso de abastecimiento entre cadenas globales y sistemas logísticos urbanos. Fuente: Nozari et al. (2022); Sales et al. (2024).

En la tabla 14, se muestra que el abastecimiento en cadenas globales presenta mayor eficiencia debido a redes amplias de proveedores, tecnologías de planificación y sistemas digitales que optimizan la gestión de inventarios. Mientras, en contextos urbanos como es SJL, la menor digitalización y la dependencia de proveedores locales pueden generar mayores tiempos de reposición y riesgos de ruptura de stock.

Tabla 15

Distribución en la cadena de suministro global vs urbano.

Indicador	Cadena de suministro global	Cadena de suministro contexto urbano
Tiempo promedio de distribución	1 – 3 días	3 – 6 días

Nivel de trazabilidad	Alto (tracking en tiempo real)	Medio
Infraestructura logística	Centros logísticos y hubs internacionales	Infraestructura urbana limitada
Eficiencia logística	Alta	Media

Nota: Se comparan los niveles de eficiencia en la distribución logística entre cadenas globales y contextos urbanos. Fuente: Wu et al. (2025); Dobrusky (2023).

En la tabla 15 se presenta la distribución en cadenas globales, caracterizada por redes logísticas integradas, uso de tecnologías de rastreo y optimización de rutas, lo que permite entregas más rápidas. En contraste, en contextos urbanos como SJL, los tiempos de distribución pueden incrementarse debido a congestión urbana, menor disponibilidad de centros logísticos y limitaciones en la planificación del transporte.

Frente a este contexto, la empresa analizada, orientada a la comercialización de productos infantiles importados y ubicada en el distrito de San Juan de Lurigancho, evidencia diversas falencias en su gestión de la logística a nivel internacional, manifestadas en retrasos de transporte y en los procesos aduaneros, débil articulación con operadores logísticos, capacidad reducida de almacenamiento y deficiencias en sistemas de trazabilidad. Dichas limitaciones impactan negativamente en el rendimiento de la cadena de suministro, ocasionando demoras en aprovisionamiento, incremento de costos a nivel operativo, quiebres de inventario y una percepción poco favorable del servicio por parte de clientes. En consecuencia, es necesario analizar la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro para optimizar la importación, reducir plazos y fortalecer la competitividad de la empresa (Yang y Chen, 2025).

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuál es la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de la empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025?

1.2.2. Problemas específicos

¿Cuál es la influencia de la logística internacional en el abastecimiento y aprovisionamiento la cadena de suministro de una empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025?

¿Cuál es la influencia de la logística internacional en la distribución de la empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025?

¿Cuál es la influencia de la logística internacional en la gestión de inventarios de la empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025?

1.3. Objetivos

1.3.1. *Objetivo general*

Determinar la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de la empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

1.3.2. *Objetivos específicos*

Evaluar la influencia de la logística internacional en el abastecimiento y aprovisionamiento de la cadena de suministro de una empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

Establecer la influencia de la logística internacional en la distribución de la empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

Determinar la influencia de la logística internacional en la gestión de inventarios de la empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

1.4. Justificación

Teoría

El estudio se justifica por su importancia en contribuir al entendimiento de como la logística internacional impacta directamente frente al funcionamiento de la cadena de suministro de importadoras, particularmente en el rubro infantil, es así que, se investiga debido a la necesidad de comprender las dinámicas logísticas globales que afectan la eficiencia operativa local, considerando los crecientes desafíos del comercio exterior. No obstante, la literatura existente presenta limitaciones, ya que los estudios previos se han concentrado principalmente en grandes empresas o en contextos internacionales distintos al peruano, siendo escasa la evidencia empírica que analice esta influencia en empresas importadoras del rubro infantil, lo que evidencia un vacío teórico que la presente investigación busca abordar.

Asimismo, desde el aspecto teórico, se basa en diversos enfoques que permiten abordar integralmente las variables implicadas. En primer lugar, la Teoría de la Ventaja Comparativa propuesta por Ricardo en 1817, se vincula al comercio internacional, al resaltar que los países y organizaciones orientan su especialización según sus capacidades y ventajas relativas (Ricardo,

1817). Asimismo, la Teoría General de Sistemas desarrollado por Bertalanffy en 1968, contribuye a comprender la logística como un conjunto de elementos interrelacionados, en el que una alteración en cualquiera de sus partes va a repercutir en el funcionamiento global (von Bertalanffy, 1968). Finalmente, de manera complementaria, la Teoría del Costo Total Logístico desarrollada por Ballou en 2004, permite evaluar de forma integral aquellos costos asociados a la logística a nivel internacional y su impacto económico dentro de la red de suministro (Ballou, 2004).

Respecto a la cadena de suministro, se incorpora la Teoría de Restricciones desarrollada por Goldratt en 1984, la cual permite identificar los puntos críticos dentro de los procesos logísticos que condicionan el rendimiento general, asimismo el Modelo SCOR (Supply Chain Operations Reference Model) propuesto por el Supply Chain Council en 1996, que estructura los procesos, indicadores y prácticas de referencia; y finalmente la metodología Just in Time desarrollado por Ohno en 1978, orientada a disminuir el tiempo y costos mediante el flujo oportuno y sincronizado de bienes, siendo así que estos enfoques teóricos se utilizan como marcos de análisis para evaluar de qué manera las limitaciones en la logística a nivel internacional incide en la continuidad, articulación y eficiencia operativa de la red de suministro en importadoras peruanas, aportando a fortalecer el sustento académico y formulación de estudios futuros y estrategias de gestión empresarial

De este modo, desde una perspectiva teórica, el estudio se sustenta en enfoques de la logística a nivel internacional y de la gestión de la red de suministro que entienden la logística como un sistema articulado, enfocado en optimizar costos, plazos y flujos de información, así como en modelos analíticos que facilitan el identificar restricciones, evaluar el desempeño y fortalecer la coordinación de procesos a nivel logístico, proporcionando un marco conceptual adecuado para analizar la interacción entre la logística internacional y la cadena de suministro en empresas importadoras.

Práctica

En el plano práctico, la investigación responde a una problemática real e importante en una empresa importadora del rubro infantil en el distrito de San Juan de Lurigancho, Lima, donde la compañía enfrenta demoras en el abastecimiento de sus productos, atribuibles a deficiencias en operaciones logísticas a nivel internacional, repercutiendo negativamente en la disponibilidad de mercancías, el nivel de conformidad del cliente y los beneficios económicos de la organización.

Por lo que, se investiga esta situación con el propósito de lograr reconocer y comprender los elementos logísticos que generan disrupciones en la cadena de suministro, buscando brindar sugerencias de mejora que contribuyan a mejorar la eficiencia relacionado con los periodos de entrega y disminuir los gastos vinculados al transporte internacional y mejorar la coordinación logística global-local. Asimismo, los resultados permitirán sustentar la toma de decisiones estratégicas vinculadas a la planificación de compras, la selección de proveedores internacionales y la mejora de los tiempos de entrega.

En consecuencia, los resultados obtenidos permitirán evaluar y buscar fortalecer la gestión logística de la organización, incrementar su competitividad en el mercado y garantizar una atención oportuna a la demanda del público objetivo, además, los hallazgos podrán constituir un referente para otras organizaciones del mismo rubro que enfrenten retos semejantes generando un impacto práctico más amplio en el contexto empresarial del rubro a nivel nacional. De este modo, la investigación no solo genera beneficios directos para la empresa analizada, sino que también constituye una referencia aplicable para otras empresas importadoras del rubro infantil que enfrentan problemáticas logísticas similares.

1.4.1. Importancia de la investigación

Se basa en su relevancia actual con respecto al sector empresarial y logístico, especialmente en el contexto de una empresa importadora del rubro infantil ubicada en San Juan de Lurigancho, Lima, es así que la investigación aborda una problemática concreta relacionada con retrasos en el abastecimiento de mercancías, lo que impacta negativamente en el desempeño operativo y abastecimiento de productos y, concluyendo finalmente en el grado de conformidad del cliente, dentro de un entorno global de creciente competitividad y cambiante, donde la rapidez y eficiencia logística se han convertido en ventajas estratégicas, comprender cómo influye la logística internacional en la cadena de suministro se vuelve clave frente a la necesidad de asegurar la sustentabilidad y el crecimiento de las organizaciones importadoras.

Desde una perspectiva económica y empresarial, este estudio contribuirá a identificar los puntos críticos en los procesos logísticos a nivel internacional que obstaculizan la fluidez de la cadena de suministro, generando evidencia que resulta útil para optimizar operaciones, disminuir costos y mejorar los niveles de servicio, asimismo sus resultados podrán ser útiles para otras

organizaciones del mismo sector o con dinámicas logísticas parecidas, extendiendo así su aplicabilidad y valor práctico en distintos escenarios comerciales.

De igual forma, el estudio cobra importancia al atender un vacío identificado en la investigación aplicada, dado que existe una escasez de estudios empíricos que analizan la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de empresas importadoras peruanas que operan con poblaciones reducidas y bajo entornos logísticos restrictivos, siendo en este contexto que el distrito San Juan de Lurigancho constituye un escenario pertinente de análisis, al agrupar un número relevante de importadoras que afrontan limitaciones de infraestructura, congestión del tránsito y elevada exigencia a nivel operativo, posibilitando la generación de evidencia contextualizada y transferible a realidades empresariales parecidas.

1.4.2. Viabilidad de la investigación

Se considera viable, pues la información necesaria para su desarrollo se logró obtener directamente de la empresa importadora objeto de estudio, mediante el acceso a datos reales, así como de fuentes secundarias confiables como portales especializados en comercio internacional, logística y cadenas de suministro, asimismo, se podrá acceder a datos relevantes a través de organismos oficiales y bases de datos en línea, lo cual garantiza la accesibilidad y confiabilidad de la información, contando así con enfoque cuantitativo, que permitirá analizar de manera objetiva los datos recopilados y responder de forma precisa a la problemática planteada.

Por otro lado, para su desarrollo se cuenta con los recursos tecnológicos necesarios, como una computadora portátil, software de análisis (Excel y SPSS) y acceso a plataformas académicas especializadas, lo que permite un manejo eficiente de la información. No se requiere adquirir nuevos equipos, previéndose solo gastos menores por conectividad, aplicación de encuestas y visitas a la empresa, lo que garantiza la factibilidad económica y operativa del proyecto sobre la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima, 2025.

1.5. Limitaciones del estudio

Entre las principales limitaciones se relacionan con el acceso a data, especialmente en lo que respecta a datos financieros y operativos vinculados a los procesos logísticos internacionales, los cuales pueden estar sujetos a restricciones por razones de confidencialidad empresarial, asimismo, la aplicación de encuestas podría enfrentar limitaciones vinculadas a la disponibilidad

de tiempo y disposición de los colaboradores administrativos. Por otro lado, el desarrollo del estudio en el contexto específico del año 2025 implica que los resultados pueden verse influenciados por factores coyunturales y en relación con ello, al centrarse en una única empresa importadora del rubro infantil en un lugar específico, la oportunidad de generalizar lo encontrado a otras entidades o sectores es limitada.

CAPITULO II: MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales

Internacionales

Yang y Chen (2025) en un artículo publicado en la revista *Sustainable Futures*, tuvieron como propósito analizar la gestión de los riesgos asociados a la seguridad de las transacciones mediante la aplicación de tecnología blockchain en la industria logística internacional. La investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, utilizando el Proceso Analítico Jerárquico (AHP) y una matriz de riesgos para identificar y priorizar los principales factores de riesgo presentes en las operaciones logísticas. Los resultados evidenciaron que el riesgo financiero representó el factor más crítico, seguido de los riesgos relacionados con la seguridad de la información y el entorno regulatorio, asimismo, se determinó que la implementación de blockchain mejora la transparencia, fortalece la seguridad de las transacciones y contribuye a reducir costos operativos y pérdidas de información. En consecuencia, los autores concluyeron que esta tecnología constituye una herramienta estratégica para fortalecer la gestión de riesgos y aumentar la confiabilidad de las operaciones logísticas internacionales.

Wang y Jotikasthira (2024) en un estudio publicado en la revista *Frontiers in Business, Economics and Management*, tuvieron como propósito analizar el impacto de la gestión de la cadena de suministro sobre la satisfacción del cliente en el ámbito empresarial. La investigación adoptó un enfoque cuantitativo, recopilando información mediante cuestionarios y aplicando análisis estadísticos para evaluar la relación entre las prácticas de gestión de la cadena de suministro y la percepción de los clientes respecto a la calidad del servicio. Los resultados demostraron que una gestión eficiente de la cadena de suministro mejora la confiabilidad de las operaciones, reduce los tiempos de entrega e incrementa la calidad del servicio brindado a los clientes. En conclusión, los autores señalaron que la adecuada gestión de la cadena de suministro constituye un factor estratégico para fortalecer la satisfacción del cliente, mejorar el desempeño organizacional y generar ventajas competitivas sostenibles en mercados cada vez más exigentes.

Mohaghar et al. (2025) en una investigación publicada en la revista *Supply Chain Analytics*, tuvieron como propósito analizar la influencia de la adopción de tecnologías de la Industria 4.0 en la optimización de la cadena de suministro. El estudio se desarrolló bajo un

enfoque cuantitativo, empleando un modelo de ecuaciones estructurales (SEM) con el apoyo de los programas SPSS y AMOS para evaluar la relación entre la adopción tecnológica, la integración de la cadena de suministro y el desempeño operativo. Los resultados evidenciaron que la incorporación de tecnologías digitales fortalece la integración entre los actores de la cadena, mejora la coordinación de los procesos y aumenta significativamente la eficiencia operativa, asimismo, se observaron reducciones en los costos y una mayor capacidad de respuesta frente a las demandas del mercado. En consecuencia, los autores concluyeron que la adopción de tecnologías de la Industria 4.0 constituye un factor determinante para optimizar la cadena de suministro y mejorar la competitividad empresarial.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Nacionales

Rodríguez (2023) busco en su estudio publicado en la *Revista CITECSA*, analizar la influencia de la gestión de la cadena de abastecimiento y la logística internacional en el desempeño de una empresa importadora. Se empleo un marco metodológico de tipo aplicada, con enfoque cuantitativo y diseño no experimental. Sus hallazgos indicaron que se presenta una asociación favorable entre una gestión eficaz de la cadena de abastecimiento, una logística internacional optimizada y el éxito importador de la empresa. En consecuencia, se concluyó que la logística a nivel internacional desempeña un rol crucial en el rendimiento de las empresas con actividades comerciales transfronterizas. Este estudio brinda un fundamento firme para la comprensión de la logística a nivel internacional y su repercusión en la cadena de suministro de empresas con actividades de comercio exterior, como la empresa importadora objeto de esta investigación.

Pérez y Pena (2021), en su investigación publicada en la revista de *Métodos cuantitativos para la Economía y la Empresa* y desarrollada en el contexto de las PYMES exportadoras peruanas, tuvieron como propósito analizar cómo las estrategias de cadena de suministro influyen en la integración interna, con clientes y con proveedores, y su impacto en el rendimiento financiero. Se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, aplicando Modelos de Ecuaciones Estructurales (SEM) para evaluar las relaciones entre las estrategias de la cadena y los distintos niveles de integración, validando el modelo mediante indicadores de ajuste adecuados. Los hallazgos demostraron que las empresas deben priorizar su esfuerzo de integración según el tipo de estrategia adoptada y que, particularmente, la integración con clientes se relaciona directamente con el rendimiento

financiero empresarial. En consecuencia, se concluyó que el diseño estratégico y la adecuada integración de la cadena de suministro constituyen factores determinantes para generar ventajas competitivas y mejorar el desempeño organizacional en entornos de comercio exterior, lo cual aporta sustento empírico para comprender cómo la logística internacional influye en la eficiencia de la cadena de suministro en empresas importadoras.

Merino et al. (2023), en el artículo publicado en la revista de gestión *Cuadernos de Administración*, tuvieron como propósito analizar el desempeño de la cadena de suministro en empresas peruanas, especificando la capacidad de adaptación de los procesos logísticos; la investigación se desarrolló bajo el paradigma positivista con enfoque cuantitativo, aplicando un instrumento a 343 colaboradores del área logística para evaluar la gestión de procesos y el desempeño logístico. Los resultados evidenciaron que el desempeño logístico y la adecuada gestión de procesos explican entre el 38.6% y 54.3% de la eficiencia de la cadena de suministro, destacando la importancia de la planificación logística, la gestión de la demanda, la administración de recursos y la satisfacción del cliente. En consecuencia, se concluyó que la eficiencia de la cadena depende de una correcta planificación logística y de procesos adaptables, permitiendo generar mejores resultados organizacionales y mayor competitividad, lo cual resulta pertinente para analizar la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de empresas importadoras.

Locales

Nakasone (2025) en su estudio desarrollado en la Universidad San Ignacio de Loyola, planteó como propósito analizar la interrelación entre la cadena de suministro y el nivel de servicio en organizaciones del sector industrial. El marco metodológico fue de tipo aplicada, con un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental. Entre sus hallazgos evidenciaron que la cadena de suministro incide de modo considerable en la calidad del servicio. En tal sentido, se concluyó que una adecuada gestión de la cadena de suministro impacta y mejora la gestión de inventarios, planificación financiera y habilidad de reacción en relación con optimizar procesos en logística a nivel internacional y ofrecer un mejor servicio al cliente. Su aporte radica al brindar un marco acerca de la asociatividad entre la cadena de suministro como parte de la logística y el grado de conformidad del cliente, elementos cruciales en operaciones de una importadora.

Saavedra (2023) en su estudio desarrollado en la Universidad César vallejo, tuvo como propósito principal determinar cómo la metodología Lean Logistics influye en la gestión de la cadena de suministro. Su marco metodológico manejó un enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental y de tipo aplicada. Se encontró que la implementación de la metodología Lean Logistics optimiza los procesos de la cadena de suministro, minimizando costos y periodos de entrega, evidenciándose además una reducción de desperdicios y una mayor fluidez en los flujos operativos. Por lo tanto, se concluyó que frente a ello se mejoró sustancialmente la eficiencia de la cadena, siendo relevante para el estudio al destacar la importancia de la optimización logística para la cadena de suministro, un factor relevante para las organizaciones importadoras.

Méndez y Moreno (2022) en su investigación desarrollada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, tuvieron como propósito el analizar la gestión vinculada a la seguridad logística a nivel internacional de la cadena de suministro en importación de smartphones. El enfoque metodológico, fue de tipo aplicado, con diseño no experimental y enfoque cuantitativo. Entre los principales resultados, se logró identificar brechas en la cadena de suministro de importación asociadas a riesgos de ciberataques, prácticas ilícitas y ausencia de proveedores debidamente certificados en el marco de logística a nivel internacional. Se concluyó que la implementación de dicho sistema fue clave para minimizar riesgos y la continuidad operativa en entorno de importaciones, enfatizando la importancia de la seguridad logística internacional para la enfrentar dichos desafíos en un mercado cada vez más cambiante y competitivo.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Logística Internacional

Definición

De la fuente y Velasco (2013) indican que es el proceso integral dentro de la cadena de suministro global donde se busca el planificar, ejecutar y controlar de forma eficiente el flujo físico y documental de mercancías, desde territorio de origen hasta llegar al territorio final, involucrando la gestión del transporte adecuado según tipo de carga y destino, la gestión documentaria necesaria para cumplir con las normativas aduaneras tanto como comerciales internacionales, y optimizar los costos logísticos, con el fin de asegurar entregas oportunas, seguras y rentables en los mercados internacionales (p.471).

Según López (2012) la logística internacional se puede definir como el procesamiento a través del cual una organización dedicada a la fabricación de bienes en un país específico, organiza el envío directo de sus productos terminados desde la planta de origen hasta el comprador ubicado en el extranjero, con el objetivo de que estos sean comercializados en el nuevo mercado. De acuerdo con Yang y Chen, (2025) la logística internacional abarca la administración eficaz y relativa de la circulación de mercancías, servicios y data informática que cruzan las fronteras nacionales, buscando optimizar actividades clave tales como el traslado, almacenar, distribuir y control de inventario, no obstante, uno de los desafíos más relevantes que enfrenta esta operación es la diversidad normativa y regulatoria existente entre los distintos países.

Teorías

Teoría de la Ventaja Comparativa aplicada a la logística - Ricardo, 1817.

De acuerdo con Jiménez y Hernández (2012) la teoría de las ventajas comparativas formulada por David Ricardo sostiene que el comercio internacional es beneficioso incluso cuando todas las naciones pueden fabricar los mismos productos, ya que la clave está en enfocarse en aquello que cada nación es capaz de generar con nivel de eficacia relativa, en función de sus recursos provenientes de su naturaleza y capacidades internas. En la actualidad, esta visión se complementa con variables logísticas que inciden directamente en la eficiencia del comercio exterior, tomando en cuenta aspectos como los tiempos de tránsito, los fletes internacionales, los seguros, la ubicación de almacenes y la infraestructura portuaria influyen en el factor competitivo real de productos a nivel global.

Según Suriaga y Hidalgo (2021) mencionan que se fundamenta en dos aspectos clave: por un lado, sostiene que los costos tanto relativos como absolutos son los que determinan la ventaja en el comercio, y por otro lado, destaca la especialización productiva como requisito para que los países se beneficien del intercambio, así cada nación debería concentrarse en elaborar aquellos bienes para los que muestra mayor eficiencia relativa frente a otros países, aun cuando en términos absolutos resulte más costoso producirlos, permitiendo que el intercambio internacional resulte favorable para todas las partes involucradas. En este contexto, aplicado a la logística internacional representa un componente a nivel estratégico, ya que brinda la posibilidad que productos especializados de un país puedan ser transportados eficientemente hacia otros mercados (Suriaga y Hidalgo, 2021).

Teoría de Sistemas aplicada a la Logística - Bertalanffy, 1968

Por su parte, Morales et al. (2020) explican que la Teoría de Sistemas concibe tanto al todo como a las partes como entidades diferenciadas, que posteriormente se interrelacionan mediante vínculos que permiten comprender cómo se configura el conjunto en función de sus componentes y viceversa, siendo ampliado al considerar el papel que desempeñan las organizaciones como sistemas sociales complejos, dentro de los cuales emergen dinámicas de poder que influyen significativamente en su funcionamiento y evolución. Aplicada al campo logístico, se sostiene que las operaciones logísticas funcionan como una red interdependiente, donde una disrupción en un nodo puede afectar el desempeño del conjunto, reflejando el comportamiento de sistemas abiertos en coherencia con la teoría al analizar la propagación de fallas y la viabilidad de la red logística (Shi et al., 2025).

Teoría del costo total logístico- Ballou, 2004

Ballou (2004) menciona que la clave de la teoría del costo total logístico radica en la búsqueda de una eficiencia general en las operaciones logísticas mediante la integración de funciones como transporte, almacenamiento, inventarios, procesamiento de pedidos y manejo de materiales, por lo que en lugar de optimizar cada área por separado, se deben tomar decisiones que reduzcan el costo total del sistema logístico, incluso si eso implica incrementar ciertos costos individuales en beneficio del sistema en su conjunto. Dentro del proceso logístico, la eficiencia se logra mediante decisiones que favorecen la coordinación entre operaciones clave como el almacenamiento, el traslado y el manejo de materiales, evitando la optimización aislada y buscando un equilibrio que minimice el costo total del sistema logístico (Castellanos y Olivares, 2021).

Dimensiones

D1: Modos de Transporte

De acuerdo con la International Trade eLearning Suite for SMEs (InTeLS), el transporte internacional consiste en el desplazamiento de mercancías desde un lugar de origen ubicado en un país determinado hasta un destino en otro país, garantizando que los productos arriben en las condiciones previamente acordadas en el contrato. Desde una perspectiva metodológica, el transporte puede clasificarse atendiendo al medio en el que se lleva a cabo el comercio y donde se

distinguen diferentes modalidades siendo entre las tres modalidades principales: terrestre (por carretera o ferrocarril), marítima y aérea (De la fuente y Velasco, 2013).

Según Santos et al. (2023) representan un componente esencial para el funcionamiento del sistema económico global, pues asegura el traslado eficiente de bienes desde su procedencia hasta el consumidor final, no obstante, el aumento de la complejidad y la globalización en estas operaciones exige soluciones innovadoras que permitan superar diversos retos logísticos. Frente a ello, se considera fundamental el uso de sistemas informáticos que permitan recolectar, analizar y distribuir información estratégica sobre las actividades de transporte dentro de una organización, lo cual contribuye significativamente a optimizar su planificación, ejecución y selección modal (Córdoba et al., 2020).

D2: Gestión de documentación del transporte internacional

Abarca el conjunto de documentos requeridos para llevar a cabo correctamente el envío de mercancías. Estos documentos suelen dividirse en dos categorías: comercial (facturas, documento de transporte, el certificado de seguro y lista de empaque) y financieros (como la letra de cambio o el recibo). En particular, la documentación relacionada con el transporte varía según el modo de envío utilizado: el conocimiento de embarque en vía marítima, la guía aérea en vía aérea y la carta de porte en medio terrestre, todos ellos fundamentales para asegurar la trazabilidad y legalidad del proceso logístico (De la fuente y Velasco, 2013).

Según Mora (2011) en el ámbito logístico implica una estructura documental organizada que integra los objetivos, normas, funciones y procedimientos esenciales del sistema informativo, facilitando no solo la descentralización de las decisiones, sino además fomenta la articulación entre diferentes áreas, fortalece la capacitación del personal y orienta sus actividades operativas. En el contexto del transporte logístico internacional, la gestión documentaria adquiere relevancia al cumplir múltiples funciones clave, desde acreditar la entrega de mercancías hasta reflejar las condiciones pactadas en el contrato de transporte, siendo que una adecuada elaboración y selección de estos documentos puede impactar directamente en la ejecución de la operación logística y en aspectos financieros como el medio de pago (Cuenca et al., 2023).

D3: Costos logísticos

Comprenden todos los costos asociados a las acciones requeridas para organizar, ejecutar y supervisar eficientemente el traslado de bienes, prestaciones e información mediante la cadena de suministro. Estos costos incluyen el aprovisionamiento, transporte, manejo de materiales, embalaje, gestión de inventario, órdenes y costos administrativos relacionados, asimismo, la adecuada gestión de estos costos permite identificar ineficiencias operativas y optimizar el uso de recursos logísticos, siendo así que su control resulta determinante para mejorar la competitividad y sostenibilidad de las organizaciones dentro de la cadena de suministro. (De la fuente y Velasco, 2013).

Asimismo, abarcan costos de almacenamiento y manejo de productos dentro de la cadena de suministro, los cuales se reducen mediante tecnologías que optimizan rutas y disminuyen pérdidas, evidenciando su importancia para su eficiencia (Salehi et al., 2025). Por su lado, Coronel et al. (2020) mencionan que la perspectiva de Ballou, constituyen uno de los componentes más significativos dentro de las finanzas organizacionales, siendo divididos en tres categorías fundamentales: costos relacionados con la distribución, suministro físico y servicio al cliente.

A partir de la revisión teórica realizada, se evidencia que la logística internacional ha sido ampliamente abordada desde enfoques conceptuales, teóricos y operativos. No obstante, la mayoría de los estudios se orienta a análisis generales o contextos macroeconómicos, existiendo limitada evidencia empírica aplicada a empresas importadoras de sectores específicos y a realidades locales. Asimismo, son escasos los estudios que analizan de forma integrada la influencia de la logística internacional sobre la cadena de suministro en contextos organizacionales concretos, lo que justifica la presente investigación., al aportar evidencia empírica que contribuya al fortalecimiento de la gestión logística y a la mejora del desempeño de la cadena de suministro.

2.2.2. Cadena de suministro

Definición

Según Chopra y Meindl (2013) es un sistema integral constituido por todos los actores y procesos involucrados, tanto directa como indirectamente en la demanda del cliente, abarcando el adquirir insumos hasta la distribución física de los bienes finalizados hacia el destinatario último, integrando actividades críticas como planificación y control de inventarios, donde se abarca tanto

al que fabrica y proveedores como los transportistas, almacenes, puntos de venta y clientes. En esa línea, Carreño (2017) señala que está conformada por un conjunto de empresas que, mediante la coordinación y colaboración, aprovechan las ventajas del mercado para cubrir eficientemente la demanda, integrando a proveedores, productores, canales de distribución, puntos de venta y destinatarios finales en una red estructurada orientada a la eficiencia logística

Por su parte, García et al. (2022) definen que representa un grupo de procesos diseñados para cubrir todas las demandas del área de suministro, donde participan diferentes elementos logísticos, como los proveedores, almacenes de insumo primario canales de distribución y línea de producción. De igual forma, señalan que, de acuerdo con las particularidades organizacionales, las cadenas de suministro pueden agruparse en tres tipologías: Comerciales, industriales y servicios, atendiendo a la naturaleza de las operaciones de cada organización, siendo así que, la presente investigación adopta la definición propuesta por Chopra y Meindl (2013), al proporcionar una perspectiva sistemática que posibilita entender la cadena de suministro como un red dinámica que articula procesos a nivel logístico, operativo y estratégico.

Teorías

Teoría de las restricciones (TOC) - Goldratt, 1984

Formulada por Eliyahu Goldratt, plantea que toda organización debe ser entendida como un sistema compuesto por elementos interrelacionados, por lo que busca identificar aquellos factores limitantes que impiden el logro del objetivo principal de la empresa generalmente medido en términos financieros y gestionarlos estratégicamente (Pico y Cevallos, 2021). Por su lado, Zambrano et al. (2021) definen que constituye un instrumento de mejora constante apoyada en el enfoque integral sistemático, orientado a reconocer y manejar los puntos críticos que frenan la eficiencia global de las organizaciones, así como también a mejorar el desempeño organizacional y la competitividad, especialmente en contextos logísticos y de cadena de suministro.

Aplicada a la cadena de suministro, facilita la optimización de procesos esenciales como el aprovisionamiento, control de inventarios y entregas, al contribuir con la reducción de tiempos, costos y niveles de stock innecesarios, permitiendo aumentar la eficiencia operativa, mejorar el cumplimiento de plazos y fortalecer el servicio al cliente, enfocándose siempre en eliminar las restricciones que impiden alcanzar los resultados esperados de la organización (Zambrano et al.,

2021). Asimismo, permite sustituir métodos tradicionales de control de inventarios por el uso de amortiguadores adaptativos, definidos según la demanda y el tiempo de reposición, realizando su integración en módulos de gestión de materiales dentro de sistemas ERP que permiten perfeccionar los niveles de stock existentes, minimizar excedentes y potenciar la capacidad de respuesta logística (Pico y Cevallos, 2021).

Modelo SCOR (Supply Chain Operations Reference)- Supply Chain Council, 1996.

Es un sistema que estructura la cadena de suministro a partir de cinco procedimientos fundamentales: planeación, aprovisionamiento, producción, distribución y devoluciones, posibilitando el análisis y rediseño de procesos estratégicos en organizaciones tanto manufactureras como de servicios, considerando fases principales y siendo una herramienta integral de representación y configuración de redes logísticas, que articula procesos, indicadores de gestión, prácticas de excelencia y reingeniería, facilitando la coordinación interorganizacional e interfuncional en la cadena , así como también mejorar la visibilidad de los flujos operativos y fortalecer la toma de decisiones estratégicas orientadas a la eficiencia y competitividad organizacional (Sanabria, 2022).

De acuerdo con Seiti et al. (2025) tiene como propósito organizar y evaluar de manera integral los procesos logísticos con el fin de identificar brechas de desempeño, ineficiencias operativas y oportunidades de mejora, permitiendo estandarizar la medición del desempeño de la cadena de suministro y apoyar la toma de decisiones estratégicas orientadas a la eficiencia, costos y nivel de servicio, lo cual es coherente con el enfoque funcional de este modelo. En el contexto del estudio, la estructura del modelo incluye seis componentes esenciales: planificación, abastecimiento, transformación, distribución, devolución y habilitación, todos los cuales se interrelacionan dentro de la dinámica integral de la cadena de suministro.

Metodología Just in Time- Ohno, 1978

Rodríguez y Angarita (2024) describen el Just in Time (JIT) como una metodología orientada a reducir desperdicios y eliminar procesos sin valor en la cadena de suministro, sincronizando la producción con la demanda real. Esto permite minimizar inventarios, acortar ciclos productivos y optimizar recursos, mejorando la eficiencia operativa, el desempeño financiero y la capacidad competitiva de la organización. Por su parte, Nadar et al. (2025)

mencionan que permite integrar información en tiempo real, coordinar procesos y optimizar la toma de decisiones a lo largo de la cadena de suministro, promoviendo una gestión orientada a la eficiencia, la continuidad de las operaciones y la entrega oportuna de productos.

Dimensiones

D1: Abastecimiento y aprovisionamiento

Abarca un grupo de actividades empresariales esenciales para obtener bienes y servicios, implicando la determinación de quién será responsable de ejecutar funciones específicas en de la cadena de suministro, tales como la producción, el aprovisionamiento, gestión de la información y transporte. Desde una perspectiva estratégica, estas decisiones permiten definir qué operaciones asume directamente la organización y cuáles son delegadas a terceros mediante subcontratación, teniendo en cuenta que las decisiones relacionadas con el aprovisionamiento impactan de manera significativa tanto en la habilidad y rapidez de respuesta como en la eficacia general de la cadena, es decir, una adecuada gestión contribuye a la reducción de costos operativos y a la mejora de la continuidad de los flujos logísticos (Chopra y Meindl, 2013).

De acuerdo con Pérez-Marín y Fearn (2025) se vincula con la capacidad de asegurar la disponibilidad, calidad y trazabilidad de los productos a lo largo de todas las etapas del flujo logístico, donde el uso de tecnologías de monitoreo y análisis de información contribuye a fortalecer la coordinación entre los actores de la cadena, mejorar el control de los procesos y reducir riesgos asociados a interrupciones o pérdidas. De igual forma, constituye procesos estratégicos orientados a garantizar la disponibilidad oportuna de bienes y recursos dentro de la cadena de suministro, articulando decisiones de compra, coordinación logística y flujos comerciales, por lo que, su correcta implementación favorece la integración interorganizacional y la confiabilidad del suministro (Cüneyt, 2025).

D2: Distribución

Engloba a las actividades necesarias para movilizar y almacenar los productos a lo largo de las distintas fases de la cadena de suministro, cubriendo desde proveedores hasta llegar a clientes, dándose en cada eslabón de la cadena, comenzando con el traslado de materias primas y factores hacia los fabricantes, y continuando con la entrega de los productos finalizados hasta el destino final, representando un determinante en la rentabilidad global de una organización, pues

incide de forma directa en los costos logísticos como en la percepción de valor por parte del cliente, asimismo, permite optimizar los tiempos de entrega, mejorar la confiabilidad del servicio y fortalecer la competitividad de la organización en mercados cada vez más exigentes, incrementando la satisfacción del cliente y fortalecimiento la competitividad como sostenibilidad de la organización dentro de la cadena de suministro (Chopra y Meindl, 2013)

Según Nadar et al. (2025) representa el proceso mediante el cual los productos son gestionados y desplazados desde los puntos de producción o almacenamiento hacia los mercados de destino, asegurando su entrega oportuna y en condiciones adecuadas, siendo desde el enfoque de la gestión integral de la cadena de suministro, lo que implica la coordinación del transporte, el seguimiento de pedidos y la gestión de la información asociada a los flujos físicos y documentarios, con el fin de optimizar tiempos, costos y niveles de servicio. De igual forma, Barría (2023) señala que se refiere al proceso mediante el cual los productos son transferidos desde los productores hasta los consumidores, donde se destaca que el diseño eficiente del canal de distribución es fundamental, ya que puede mejorar el alcance al cliente y reducir costos, mientras que una estructura inadecuada puede ocasionar pérdidas económicas y operativas.

D3: Gestión de inventario

Abarca todos los insumos tanto en proceso como terminados que se encuentran dentro de una cadena de suministro, asimismo son propiedad de una organización se registran como parte de sus activos, teniendo en cuenta que la modificación de las políticas asociadas al control de inventario puede repercutir en la eficacia operativa y la capacidad integral de la cadena de suministro (Chopra y Meindl, 2013). De acuerdo con Jayalath et al. (2025) implica coordinar niveles de stock y tiempos de reposición para garantizar disponibilidad y minimizar pérdidas, especialmente en cadenas con productos perecibles, donde factores como el lead time, el deterioro y los tiempos de reabastecimiento influyen directamente en la eficiencia del inventario y en la continuidad del suministro. Asimismo, refieren al control de stock, al incorporar criterios de sostenibilidad, comportamiento del producto y eficiencia operativa dentro de la cadena de suministro (Yadav et al., 2025).

2.3. Definición de términos básicos

Logística Internacional: Comprende el agrupamiento de estrategias y acciones orientadas a maximizar la eficacia en la cadena de suministro a nivel internacional, lográndose a través del fortalecimiento de la infraestructura logística, la racionalización del transporte, un adecuado control de inventarios e integración avances tecnológicos que permiten facilitar los flujos de mercancías (Yang y Chen, 2025).

Importación: Consiste en introducir mercancías extranjeras al territorio nacional, cumpliendo de acuerdo a las disposiciones formales contempladas en la legislación aduanero actual, por lo que realiza conforme al régimen de importación declarado y exige el cumplimiento de dichas obligaciones legales y fiscales (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria [SUNAT], 2025a).

Costos Logísticos: Representan un componente clave dentro de las operaciones empresariales, dividido principalmente en tres categorías: los gastos asociados a la distribución de productos, los vinculados al suministro físico de bienes, y aquellos relacionados con los servicios brindados al cliente final (Coronel et al., 2020).

Tiempo de Entrega (Lead Time): Hace referencia al lapso completo que transcurre desde la colocación de un pedido hasta la llegada del producto a su destino final, constituyendo un indicador importante para la evaluación de eficiencia operativa y capacidad de respuesta que presente la cadena logística (Porfirio et al., 2024).

Gestión de Inventarios: Es una función estratégica dentro de la logística, pues permite regular el movimiento de productos, optimizar los costos operativos y garantizar la disponibilidad oportuna de las mercancías de forma eficiente (Yang y Chen, 2025).

Cadena de Suministro (Supply Chain): Se concibe como una red interconectada de actividades comerciales y logísticas donde se involucra el tránsito de mercancías, recursos e información, con el propósito de responder a las demandas del cliente y aportar al funcionamiento continuo de la economía (Balza-Franco y Cardona-Arbeláez, 2020).

La literatura revisada muestra un amplio desarrollo teórico y metodológico de la cadena de suministro, destacando modelos y enfoques orientados a la eficiencia operativa, sin embargo, gran

parte de los estudios se concentra en organizaciones de gran escala, dejando de lado investigaciones empíricas aplicadas a empresas comercializadoras importadoras, además, se evidencia una limitada articulación entre la cadena de suministro y la logística internacional como variable explicativa del desempeño organizacional. Esta brecha teórica y empírica limita la comprensión integral de cómo los procesos logísticos internacionales inciden en la eficiencia operativa, la continuidad del abastecimiento y la competitividad de las empresas importadoras, especialmente en contextos de alta volatilidad y presión del mercado.

CAPITULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Formulación de hipótesis principal y derivada

3.1.1. Hipótesis General

Hi: Existe una influencia significativa de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

3.1.2. Hipótesis Específicas

H1: Existe una influencia significativa de la logística internacional en el abastecimiento y aprovisionamiento de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

H2: Existe una influencia significativa de la logística internacional en la distribución de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

H3: Existe una la influencia de la logística internacional en la gestión de inventarios de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

3.2. Variables y definición operacional

En el desarrollo del estudio, la operacionalización de las variables constituye un paso fundamental que brinda aspectos conceptuales en indicadores observables y cuantificables, lo que permite un análisis empírico. Frente a ello, se detalla a continuación:

Tabla 16
Operacionalización de la variable logística internacional

Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
VARIABLE 1 LOGISTICA INTERNACIONAL	De la Fuente y Velasco (2013) indican que la logística internacional es el proceso integral dentro de la cadena de suministro global que planifica, ejecuta y controla de manera eficiente el flujo físico y	D1: Modos de transporte	- Método de transporte	El tipo de transporte internacional marítimo es el más adecuado según las características específicas de los productos importados (tipo, volumen y valor). - Considera que el transporte marítimo es la opción más eficiente para las operaciones actuales.	Escala de Likert: 1= Totalmente en desacuerdo 2= En desacuerdo 3= Ni de acuerdo ni

documental de mercancías desde el país de origen hasta el país de destino, involucrando la gestión del transporte adecuado según tipo de carga y destino, la gestión documentaria necesaria para cumplir con las normativas aduaneras y comerciales internacionales, y la optimización de los costos logísticos, con el objetivo de asegurar entregas oportunas, seguras y rentables en los mercados internacionales.			La elección del transporte marítimo permite cumplir con los plazos de entrega establecidos.	en desacuerdo. 4= De acuerdo 5= Totalmente de acuerdo
D2: Gestión de documentación del transporte internacional			Se realiza seguimiento al tiempo de tránsito para garantizar entregas oportunas El tiempo de tránsito marítimo afecta la puntualidad de las entregas.	
D3: Costos logísticos			- La empresa gestiona correctamente todos los documentos necesarios para la importación. - La empresa dispone de manera oportuna y organizada toda la documentación requerida para realizar actividades comerciales. - Los procedimientos para tramitar documentos aduaneros permiten cumplir los plazos establecidos. - El tiempo de tramitación documentaria es adecuado para los procesos de envío. - Los costos de la agencia de carga se encuentran dentro de los márgenes presupuestados. - La empresa compara tarifas antes de contratar servicios de carga internacional. Los servicios de la agencia de aduanas son eficientes respecto al costo. La empresa realiza comparaciones frecuentes de los costos entre diferentes agencias de aduanas antes de contratar servicios.	

Nota: Se presenta la operacionalización de la variable independiente del estudio. Elaboración propia, 2025.

Tabla 17
Operacionalización de la variable cadena de suministro

Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
VARIABLE 2: CADENA DE SUMINISTRO	Según Chopra y Meindl (2013) es un sistema integral conformado por parte de actores y procesos involucrados, tanto directamente como indirectamente en el cumplir con los requerimientos del cliente. Este sistema abarca desde la adquisición de insumos y materias primas hasta la distribución física de los productos terminados hacia el consumidor final, integrando también actividades críticas como la planificación, control de inventarios, donde se abarca no solo al fabricante y proveedores, sino también a transportistas, puntos de venta, proveedores y clientes.	D1: Abastecimiento y aprovisionamiento	Disponibilidad de stock	Los proveedores cuentan con disponibilidad de stock al momento en que se emite una orden de compra.	Escala de Likert: 1= Totalmente en desacuerdo 2= En desacuerdo 3= Ni de acuerdo ni en desacuerdo. 4= De acuerdo 5= Totalmente de acuerdo
				La empresa planifica las compras anticipadamente para evitar quiebres de stock.	
			Flujos de consumo	La empresa analiza constantemente los patrones de consumo de sus productos.	
		D2: Distribución	Tiempos de entrega	Se ajustan los volúmenes de compra en base a la demanda del cliente para una adecuada producción	
				Se cumple con los tiempos de entrega pactados con los proveedores.	
				Se toman acciones correctivas ante retrasos en las entregas.	
			Canales de distribución	- Se evalúan regularmente los canales de distribución utilizados por los proveedores	
				- Los canales de distribución utilizados permiten una recepción oportuna y sin congestión	
		D3: Gestión de inventario	- Nivel de rotación	- Se monitorea el nivel de rotación de inventario para evitar excesos o quiebres.	
				Se implementan estrategias para mejorar la rotación del inventario.	
			- Método de inventario.	El método de control de inventario permite una gestión precisa.	
				La empresa utiliza herramientas tecnológicas para el control del inventario.	
				La empresa realiza evaluaciones periódicas sobre la eficacia del método de control de inventario.	

Nota: Se presenta la operacionalización de la variable dependiente del estudio. Elaboración propia, 2025.

CAPITULO IV: METODOLOGÍA

4.1. Diseño metodológico

Se maneja un diseño no experimental, pues no se realizó la manipulación intencional de variables, sino más bien se perciben en su entorno natural, así también presenta un corte transversal, al recolectar los datos en un momento específico de tiempo (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2020). El estudio se sitúa en el marco del enfoque cuantitativo, fundamentado en la obtención y evaluación de data numérica a través de instrumentos estructurados, como lo es la encuesta. Según Hernández-Sampieri y Mendoza (2020) representa recopilación y análisis de información numérica para establecer tendencias, relaciones o dependencias entre variables.

Se categoriza como investigación aplicada. Según Castro et al. (2023) indica que este tipo de investigación se respalda en el saber obtenido mediante la investigación básica con el propósito de orientarlos hacia el logro de objetivos concretos, por lo tanto, utiliza toda la información disponible en un campo determinado para abordar y buscar soluciones a problemas específicos. El nivel de investigación es correlacional, buscando precisar el grado de asociación existente entre variables, sin establecer causalidades (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2020).

4.2. Diseño muestral

4.2.1. Unidad de análisis

Se encuentra integrada por colaboradores administrativos de la empresa importadora del rubro infantil ubicada en San Juan de Lurigancho, quienes tienen relación directa o indirecta con lo operativo logístico y de la cadena de suministro en el año 2025. Estos colaboradores participan en procesos vinculados a la planificación, coordinación, ejecución, control y seguimiento de las operaciones logísticas internacionales, así como en la gestión de proveedores, transporte, almacenamiento y distribución de los productos importados, asimismo su intervención en la toma de decisiones operativas y administrativas los convierte en fuentes clave de información para evaluar la influencia de la logística internacional en el desempeño de la cadena de suministro de la empresa.

4.2.2. Población

De acuerdo con Hernández-Sampieri y Mendoza (2020) representa el agrupamiento de elementos que poseen atributos comunes y de relevancia para una investigación, siendo esencial definirla con claridad y precisión, ya que esta definición afecta directamente la posibilidad de

generalizar los hallazgos, y de acuerdo al propósito y alcance del estudio, puede clasificarse como finita o infinita. Para el estudio, está integrada por 15 colaboradores administrativos de la entidad mencionada, tratándose de una población finita, pequeña y accesible en su totalidad frente a criterios de acceso a información (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2020).

4.2.3. Muestra

Dada la reducida dimensión de la población de estudio, compuesta por 15 colaboradores administrativos de la empresa, se optó por un muestreo censal. Esta elección metodológica asegura la inclusión de la totalidad de los miembros del grupo de interés, lo que elimina el error de muestreo y garantiza una recogida de datos exhaustiva y la máxima precisión al obtener una visión completa de las percepciones y características de la población en su integridad (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2020). Este enfoque es fundamental para el propósito de la investigación de caso al ofrecer una evidencia completa y representativa del universo organizacional específico, aunque se reconoce que, debido al reducido tamaño poblacional ($N=15$), la capacidad de generalización y la potencia estadística para pruebas inferenciales se encuentran naturalmente limitadas.

4.3. Técnicas de recolección de datos

Se emplea la técnica de la encuesta, que constituye una técnica de investigación empleada para reunir información proveniente de una amplia cantidad de individuos, siendo un recurso flexible y de fácil aplicación que facilita a los investigadores la obtención de datos relacionados con conductas, percepciones, juicios y características demográficas de una población determinada. Adicionalmente, esta técnica posibilita la estandarización de las respuestas, favoreciendo el análisis comparativo y el tratamiento estadístico de la información recolectada, asimismo, contribuye a garantizar mayor objetividad y confiabilidad en los resultados, al reducir sesgos del investigador y permitir la generalización de los hallazgos al contexto estudiado (Medina et al., 2023).

En cuanto a el instrumento se utiliza un cuestionario, diseñado para recolectar data y perspectivas de un colectivo de individuos, con la finalidad de dar respuesta a preguntas de estudio concreto (Medina et al., 2023). Frente a ello, se maneja un cuestionario para cada variable, integrado por afirmaciones cerradas con escala tipo Likert, permitiendo cuantificar las perspectivas, conocimientos y disposiciones de los participantes frente a las variables de estudio, asimismo, el número de ítems por dimensión fue definido considerando la complejidad conceptual

de cada variable y la necesidad de captar adecuadamente sus componentes operativos, siguiendo criterios de investigaciones previas en logística internacional y cadena de suministro.

De igual forma, su validación estuvo a cargo de cuatro expertos especialistas en el tema con la finalidad de garantizar la validez del contenido y asegurar que los ítems guarden relación, sean claros y adecuados para medir bajo precisión cada variable del estudio. Además, la confiabilidad del instrumento es evaluada mediante el coeficiente Alfa de Cronbach, calculado por cada variable y sus respectivas dimensiones, con el propósito de verificar la consistencia interna de los ítems, donde los valores obtenidos evidenciaron niveles aceptables de confiabilidad, garantizando la estabilidad y coherencia de las mediciones realizadas.

Es así que, el proceso inicio con la operatividad de las variables, donde se definirán dimensiones e indicadores clave que guiarán la elaboración del cuestionario. Este fue aplicado directamente a los colaboradores administrativos, vinculados a las áreas logísticas de la empresa importadora objeto de estudio, garantizando la confidencialidad de la información y la correcta comprensión de los ítems, siendo así que la recolección de datos se efectuó en un periodo previamente establecido, bajo condiciones controladas y garantizando así una recolección de información sistemática, estandarizada y pertinente para los objetivos de la investigación.

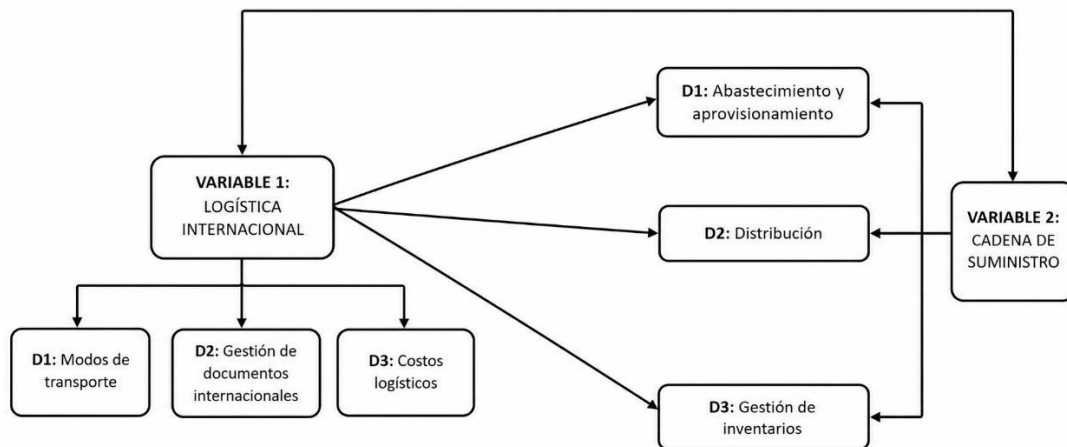
De igual forma, resulta pertinente señalar que no se realizó una prueba piloto, debido a que el instrumento fue sometido previamente a un proceso de evaluación mediante juicio de expertos, siendo en este sentido, que la aplicación de una prueba piloto no constituye un procedimiento obligatorio en todos los estudios, ya que la elección del método de evaluación del cuestionario depende del criterio del investigador y de aspectos como el propósito de la encuesta y la complejidad del cuestionario. Asimismo, puede optarse únicamente por la revisión de expertos sin realizar una encuesta piloto, siempre que ello resulte pertinente de acuerdo con las características del estudio (Sajko, 2024)

De acuerdo con los criterios a nivel metodológico, las muestras de tipo intencional o específica resultan apropiadas cuando el diseño de la investigación así lo exige, no obstante, sus hallazgos únicamente son extrapolables al grupo analizado o a contextos de carácter similar, sin aspirar a una generalización de poblaciones más amplias, permitiendo que al aplicar un muestreo censal, los instrumentos de recolección de datos se administraron a la totalidad de la población objeto de estudio y de esa forma, asegurar la validez y relevancia de la información obtenida. Es

así que, este enfoque contribuye a reducir los errores de muestreo y lograr una representación integral tanto de las características como percepciones de los participantes, fortaleciendo la consistencia de resultados y robustez de análisis metodológico.

Figura 1

Relación entre variables.



Nota: Elaboración propia.

4.4 Técnicas estadísticas para el procesamiento de la información

Posteriormente a la etapa de recolección de data, se procedió al manejo y análisis de la información empleando el uso del software SPSS, que permitió trabajar con bases de datos estructurados y aplicar diversos procedimientos estadísticos de manera rigurosa y eficiente (Mayorga et al., 2020). En primer lugar, se realizó un análisis estadístico descriptivo para caracterizar la información recopilada por medio del instrumento. Este primer análisis incluyó medidas como frecuencias absolutas y relativas, promedios (media aritmética), medidas de dispersión (desviación estándar), así como gráficos que permitan visualizar los comportamientos predominantes en las variables evaluadas, buscando otorgar una perspectiva a nivel general del comportamiento de los datos y facilitar la interpretación inicial de las respuestas.

Seguidamente, se realizó el análisis inferencial, buscando determinar el grado de asociatividad existente entre las variables principales del estudio: logística internacional y cadena de suministro, por lo que, dado que los datos fueron recolectados mediante una escala ordinal tipo Likert, se manejó la prueba de correlación de Spearman, siendo adecuada para establecer

relaciones entre variables no paramétricas y cuando no se satisface el criterio de normalidad, posibilitando contrastar las hipótesis previamente planteadas, estableciendo que, cuando el valor obtenido es inferior a 0.05, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la alternativa (H_1), dejando en evidencia la existencia de una influencia significativa entre las variables, sin embargo si el valor es mayor o igual a 0.05, se acepta H_0 , indicando la inexistencia de significancia estadística (Tapia y Cevallos, 2021), permitiendo facilitar una interpretación más rigurosa de la relación entre variables y respaldando las conclusiones mediante evidencia de carácter cuantitativo.

4.5. Aspectos éticos

A lo largo del estudio, se maneja el cumplimiento estricto con los principios de ética esenciales entre los cuales destacan:

Respeto: Se asegura el trato digno y respetuoso hacia la totalidad de los sujetos del estudio quienes fueron debidamente informados respecto al objetivo y su participación voluntaria.

Transparencia: Los datos son recolectados, analizados y reportados de manera objetiva y clara, sin distorsiones ni manipulaciones.

Confidencialidad: La información brindada por los participantes fue preservada y gestionada de forma reservada y destinada únicamente para fines del estudio.

Integridad: Se evita cualquier manifestación de predisposición o situación de interés en conflicto, presentando los resultados fielmente conforme a la evidencia empírica.

CAPÍTULO V: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

5.1 Presentación, análisis e interpretación de los datos.

Prueba de confiabilidad

Tabla 18

Procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	15	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	15	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Tabla 19

Confiabilidad de variable Logística Internacional

Alfa de Cronbach	N de elementos
,823	13

Nota: Elaboración propia con base en los datos procesados en SPSS.

Tabla 20

Confiabilidad de variable Cadena de suministro

Alfa de Cronbach	N de elementos
,904	13

Nota: Elaboración propia con base en los datos procesados en SPSS.

En la Tabla 19 y 20 se presentan los resultados del coeficiente Alfa de Cronbach, donde para la variable logística internacional obtuvo un valor de 0,823 con 13 ítems, lo que indicó una

confiabilidad buena; mientras que para la variable cadena de suministro obtuvo un valor de 0,904 con 13 ítems, evidenciando una confiabilidad excelente. Estos resultados evidencian que el instrumento presenta una adecuada consistencia interna de los ítems relacionados con cada variable y apropiados para su aplicación en la muestra del estudio y análisis estadístico.

5.1.1 Análisis descriptivo

Es el proceso estadístico orientado a ordenar, sintetizar y presentar los datos de forma clara y comprensible, permitiendo describir sus principales características, constituyendo la base para el posterior desarrollo de la inferencia estadística, ya que utiliza principalmente medidas de tendencia central y de dispersión, además de otros indicadores descriptivos, con el fin de interpretar adecuadamente la información y apoyar la toma de decisiones a partir de datos organizados y resumidos (Proaño, 2020).

Tabla 21

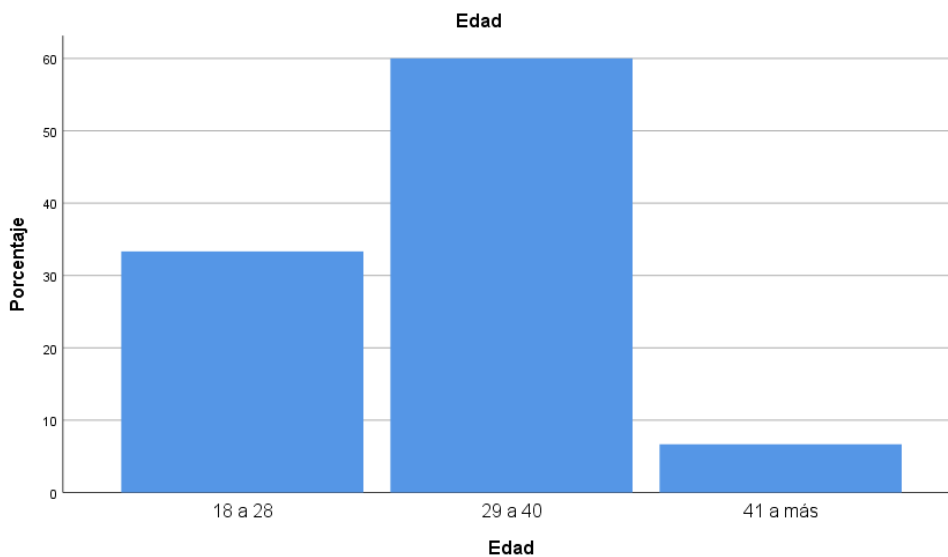
Edad

		f	%	Porcentaje acumulado
Válido	18 a 28	5	33,3	33,3
	29 a 40	9	60,0	93,3
	41 a más	1	6,7	100,0
	Total	15	100,0	

Nota: Elaboración Propia

La tabla 21 muestra la distribución de edades de los encuestados pertenecientes a la población estudiada. Se observa que el grupo etario predominante corresponde al rango de 29 a 40 años, con un 60% del total, seguido por el grupo de 18 a 28 años, que representa el 33,3%. Finalmente, el 6,7% corresponde a los participantes de 41 años a más. Estos resultados evidencian que la mayoría de los encuestados se encuentran en una etapa adulta joven, reflejando una población laboralmente activa y con experiencia profesional media.

Figura 2
Edad



Nota: Elaboración propia.

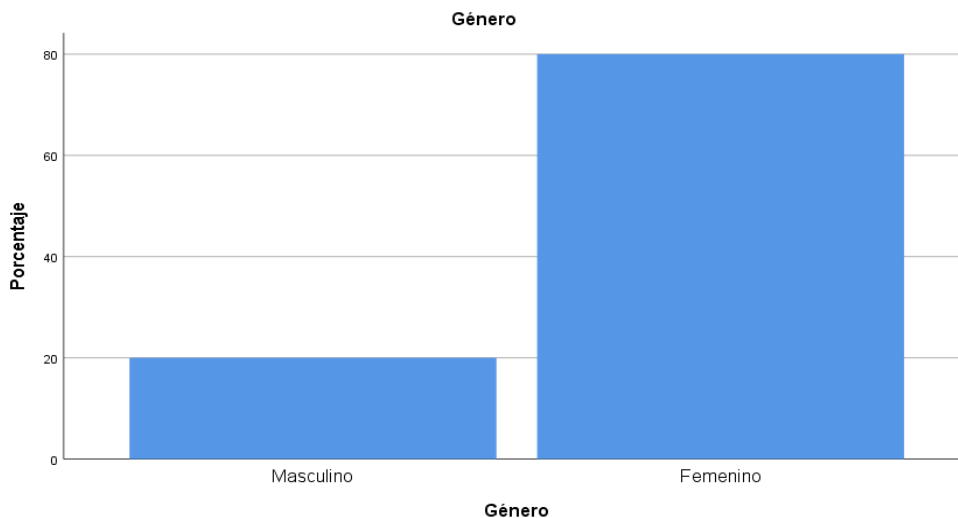
Tabla 22
Género

		f	%	Porcentaje acumulado
Válido	Masculino	3	20,0	20,0
	Femenino	12	80,0	100,0
	Total	15	100,0	

Nota: Elaboración Propia

La tabla 22 muestra la distribución a nivel porcentual de los participantes de acuerdo con su género dentro de la muestra evaluada, observando que la mayor proporción corresponde al sexo femenino, con un 80% del total, mientras que el 20% restante al sexo masculino. Esta diferencia significativa pone en manifiesto mayor participación de mujeres en la muestra, indicando de una posible predominancia femenina en las funciones o áreas vinculadas al objeto del estudio.

Figura 3
Género



Nota: Elaboración Propia

Tabla 23

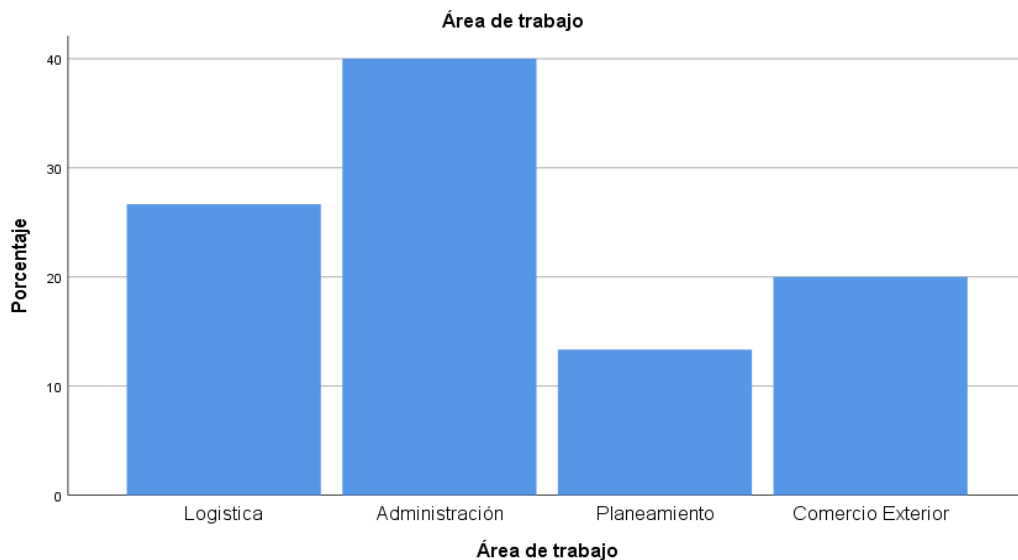
Área de trabajo

		f	%	Porcentaje acumulado
Válido	Logística	4	26,7	26,7
	Administración	6	40,0	66,7
	Planeamiento	2	13,3	80,0
	Comercio Exterior	3	20,0	100,0
	Total	15	100,0	

Nota: Elaboración Propia

La tabla 23 muestra la distribución porcentual de los encuestados según su área de trabajo, donde se observa que el 40% pertenece al área de Administración, seguida por Logística con un 26,7%, Comercio Exterior con un 20%, y finalmente Planeamiento con un 13,3%. Estos resultados evidencian que la mayoría de los participantes se desempeñan en funciones administrativas, lo que sugiere una mayor concentración de personal en actividades de gestión y soporte operativo dentro de la organización.

Figura 4
Área de trabajo



Nota: Elaboración Propia

Tabla 24
Cargo o puesto ocupado

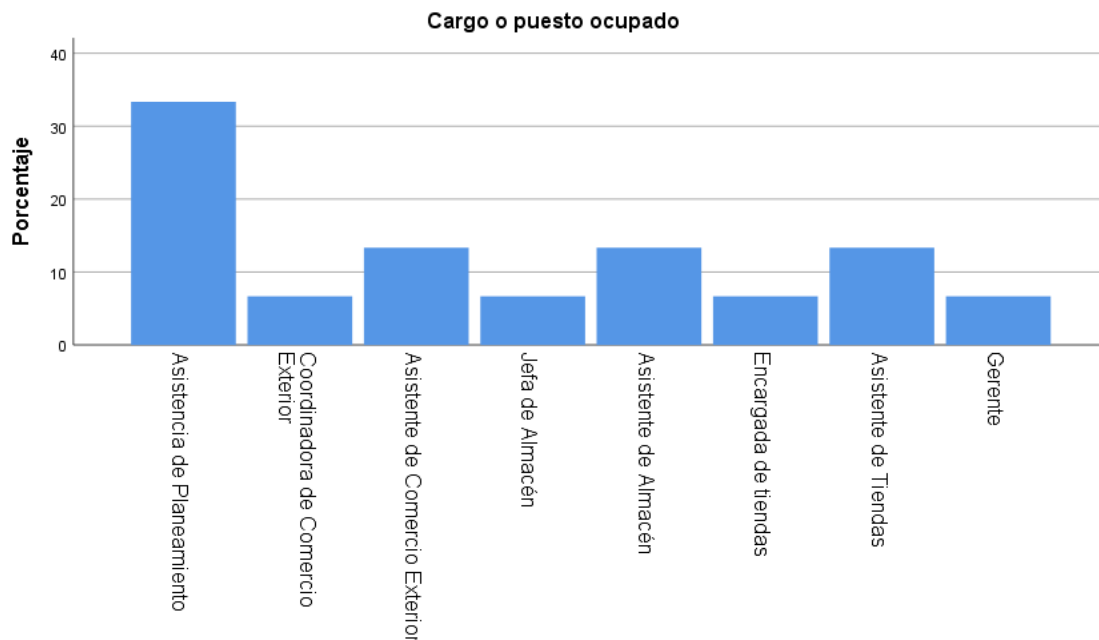
	f	%	Porcentaje acumulado
Válido Asistencia de Planeamiento	5	33,3	33,3
Coordinadora de Comercio Exterior	1	6,7	40,0
Asistente de Comercio Exterior	2	13,3	53,3
Jefa de Almacén	1	6,7	60,0
Asistente de Almacén	2	13,3	73,3
Encargada de tiendas	1	6,7	80,0
Asistente de Tiendas	2	13,3	93,3
Gerente	1	6,7	100,0
Total	15	100,0	

Nota: Elaboración Propia

La tabla 24 presenta la distribución porcentual de los encuestados según el cargo o puesto que ocupan dentro de la organización, donde se observa que el 33,3% corresponde al puesto de Asistencia de Planeamiento, seguido por los cargos de Asistente de Comercio Exterior, Asistente de Almacén y Asistente de Tiendas, cada uno con un 13,3%, asimismo en cuanto a los demás cargos, como Coordinadora de Comercio Exterior, Jefa de Almacén, Encargada de Tiendas y Gerente, representan cada uno un 6,7%. Esta distribución muestra una mayor participación del personal operativo y de apoyo, reflejando la estructura funcional de la empresa.

Figura 5

Cargo o puesto ocupado



Nota: Elaboración Propia

Descripción de variables y dimensiones

Variable 1: Logística internacional

Tabla 25

Variable Logística Internacional

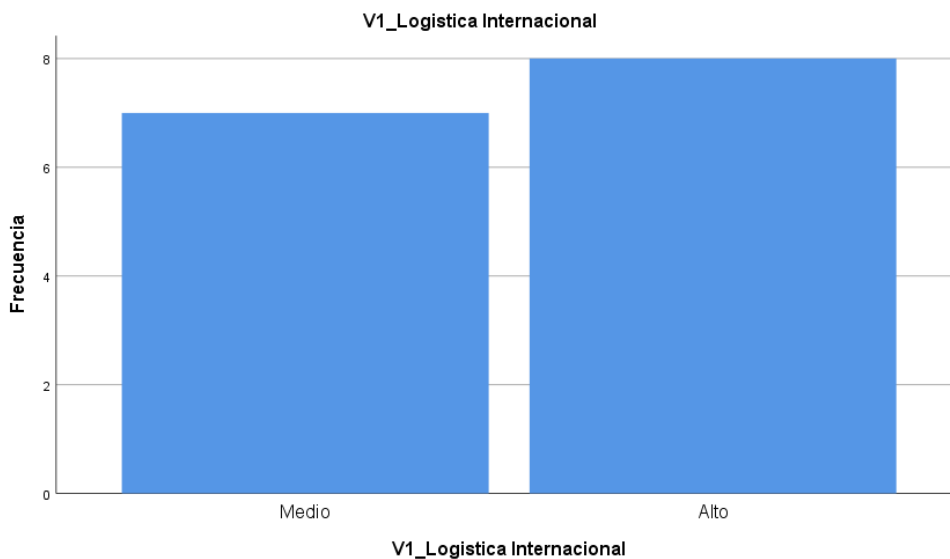
		f	%	Porcentaje acumulado
Válido	Medio	7	46,7	46,7
	Alto	8	53,3	100,0
	Total	15	100,0	

Nota: Elaboración propia

La tabla 25 expone los resultados descriptivos de la variable “Logística Internacional” en la población objeto de estudio, donde se observa que el 53,3% de los encuestados percibe un nivel alto en esta variable, mientras que el 46,7% la califica como de nivel medio. Estos hallazgos sugieren que la mayoría de participantes mantiene una valoración alta sobre la variable evaluada, reflejando un nivel positivo sobre la eficiencia y eficacia de procesos vinculados a operaciones externas de la organización.

Figura 6

Variable Logística internacional



Nota: Elaboración propia

D1: Modos de transporte

Tabla 26

Dimensión 1 Modos de transporte

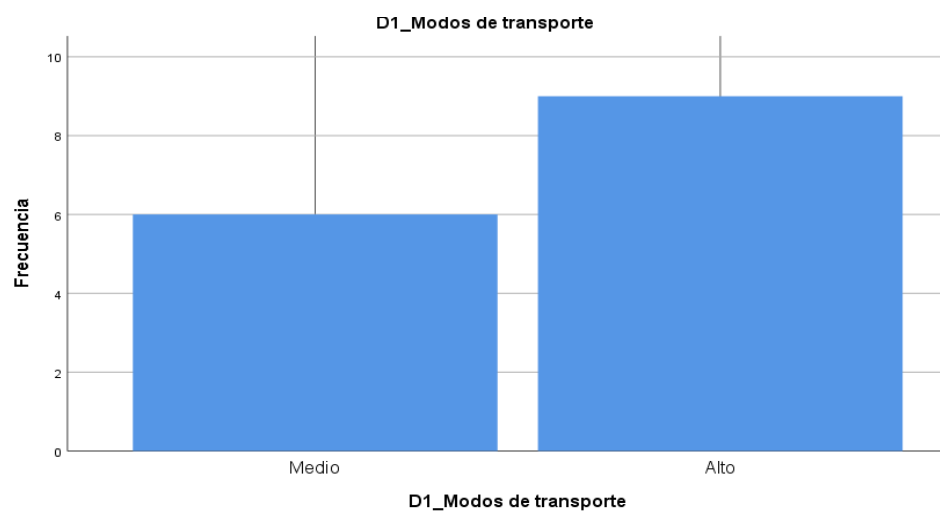
		f	%	Porcentaje acumulado
Válido	Medio	6	40,0	40,0
	Alto	9	60,0	100,0
	Total	15	100,0	

Nota: Elaboración propia

La tabla 26 presenta los resultados descriptivos de la dimensión “Modos de transporte” correspondiente a la variable Logística Internacional. Se observa que el 60,0% de los encuestados percibe un nivel alto, mientras que el 40,0% considera un nivel medio. Estos resultados evidencian que la mayoría de los participantes reconocen una adecuada gestión en la selección y uso de los modos de transporte, lo que sugiere eficiencia en las decisiones logísticas relacionadas con el traslado de mercancías.

Figura 7

Modos de transporte



Nota: Elaboración propia

D2: Gestión de documentación del transporte internacional.

Tabla 27

Dimensión 2 Gestión de documentación del transporte internacional

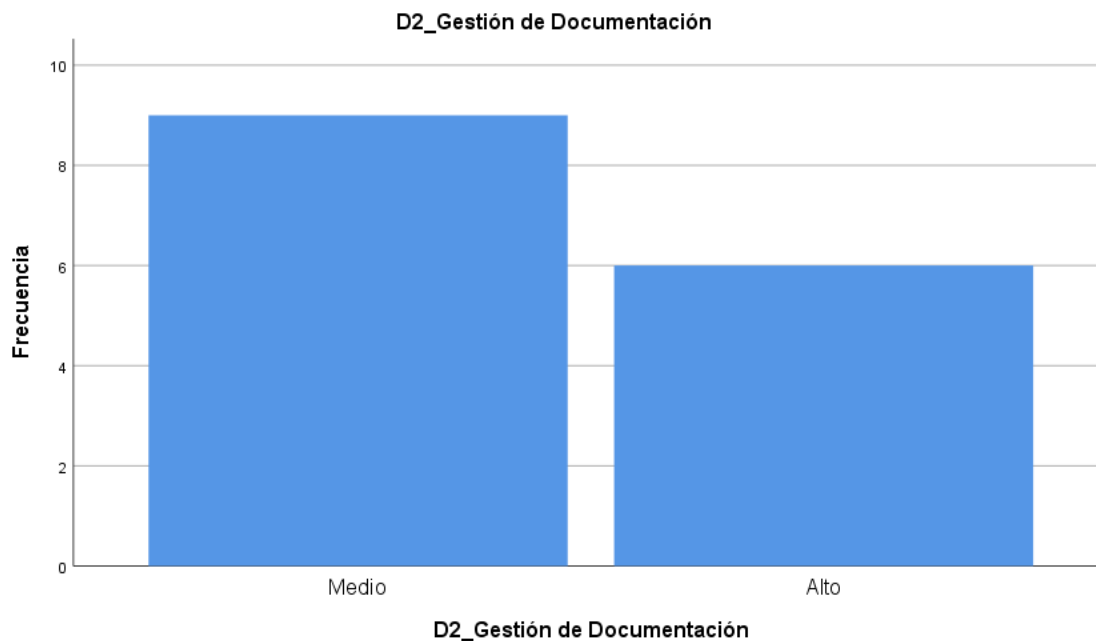
	f	%	Porcentaje acumulado
Válido Medio	9	60,0	60,0
Alto	6	40,0	100,0
Total	15	100,0	

Nota: Elaboración propia

La tabla 27 presenta los resultados descriptivos de la dimensión “Gestión de documentación del transporte internacional” correspondiente a la variable Logística Internacional. Se observa que el 60,0% (9 colaboradores) de los encuestados percibe un nivel medio, mientras que el 40,0% considera un nivel alto. Estos resultados indican que la mayoría de los participantes reconocen una gestión documental aceptable, aunque con oportunidades de mejora para alcanzar una mayor eficiencia y control en los procesos administrativos del comercio internacional.

Figura 8

Gestión de documentación del transporte internacional



Nota: Elaboración propia

D3: Costos Logísticos

Tabla 28

Dimensión 3 Costos logísticos

	f	%	Porcentaje acumulado
Válido Medio	5	33,3	33,3
Alto	10	66,7	100,0
Total	15	100,0	

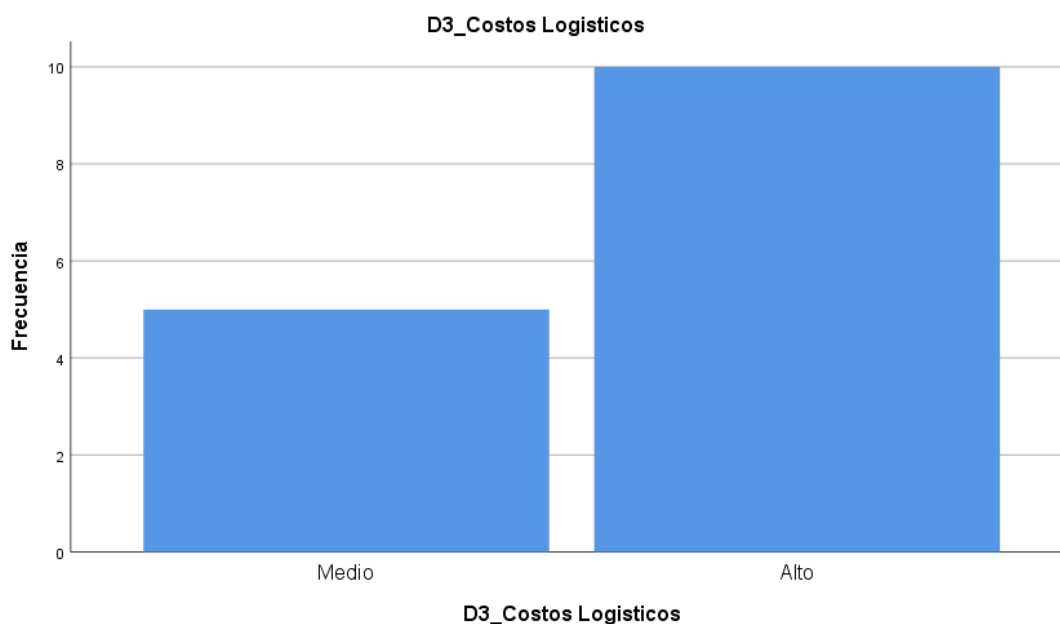
Nota: Elaboración propia

La tabla 28 presenta los resultados descriptivos de la dimensión “Costos logísticos” correspondiente a la variable Logística Internacional, donde se observa que el 66,7% de los encuestados percibe un nivel alto, mientras que el 33,3% (10 colaboradores) considera un nivel medio. Estos resultados evidencian que la mayoría de los participantes valoran positivamente la

gestión de los costos logísticos, lo que sugiere un control eficiente de los recursos y una adecuada optimización de los gastos asociados a las operaciones internacionales.

Figura 8

Figura 9
Costos logísticos



Nota: Elaboración propia

Variable 2: Cadena de suministro

Tabla 29
Variable Cadena de suministro

	f	%	Porcentaje acumulado
Válido Medio	8	53,3	53,3
Alto	7	46,7	100,0
Total	15	100,0	

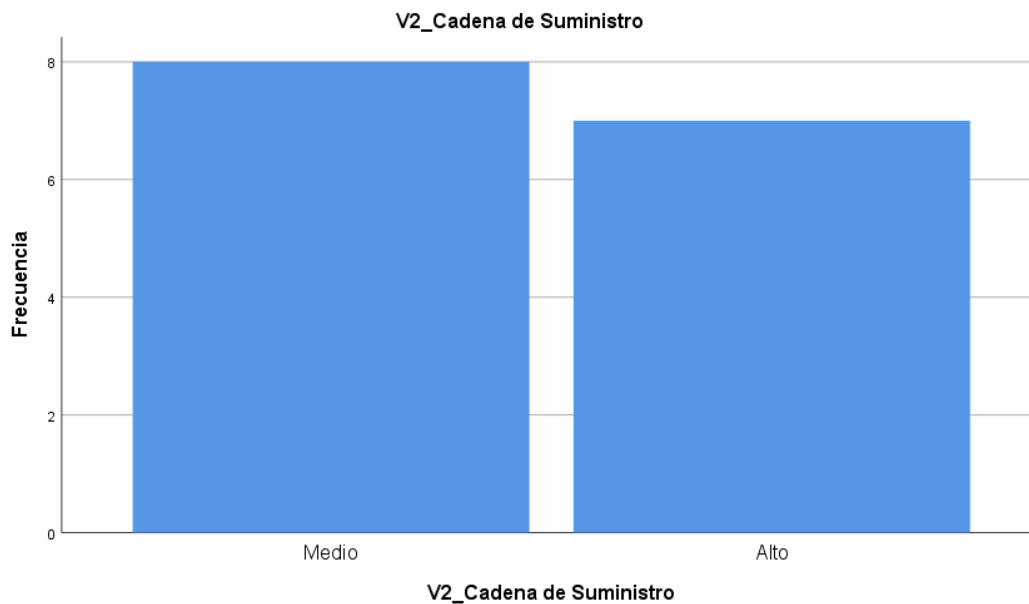
Nota: Elaboración propia

La tabla 29 presenta los resultados descriptivos de la variable “Cadena de suministro” en la población analizada, donde se observa que el 53,3% de los encuestados percibe un nivel medio, mientras que el 46,7% considera un nivel alto. Estos resultados reflejan que la mayoría de los

colaboradores reconocen un desempeño aceptable en la gestión de la cadena de suministro, aunque aún existen aspectos susceptibles de mejora para alcanzar una mayor integración y eficiencia en los procesos logísticos de la organización.

Figura 10

Variable Cadena de suministro



Nota: Elaboración propia

D1: Aprovisionamiento y abastecimiento

Tabla 30

Dimensión 1 Aprovisionamiento y abastecimiento.

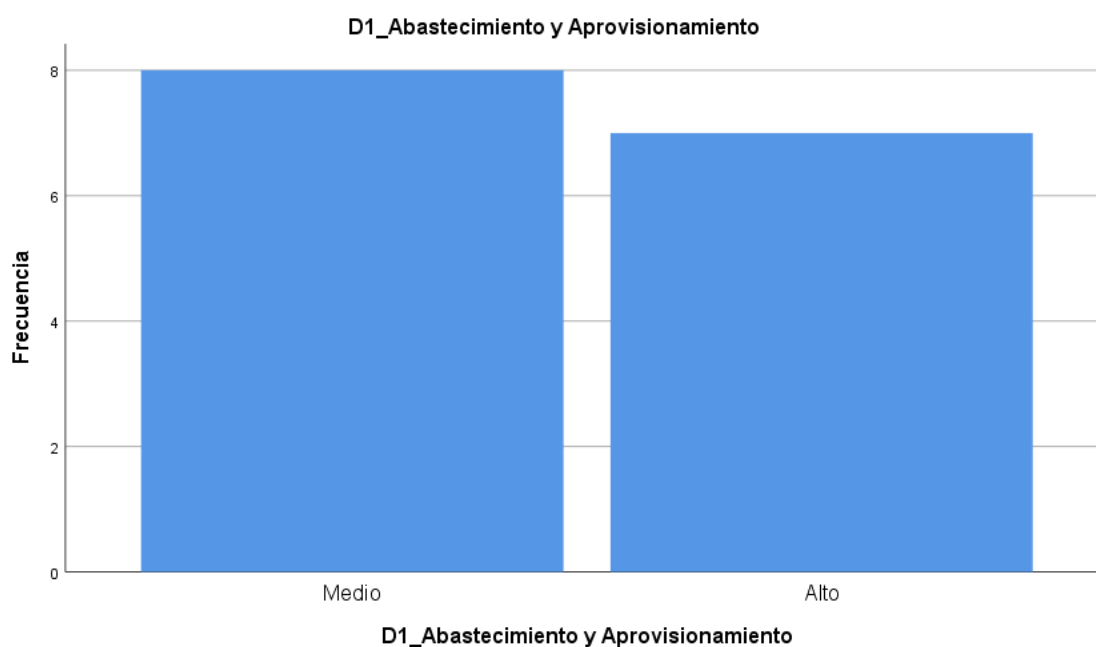
		f	%	Porcentaje acumulado
Válido	Medio	8	53,3	53,3
	Alto	7	46,7	100,0
	Total	15	100,0	

Nota: Elaboración propia

La tabla 30 presenta los resultados descriptivos de la dimensión “Aprovisionamiento y abastecimiento” correspondiente a la variable Cadena de suministro, donde se observa que el 53,3% de los encuestados percibe un nivel medio, mientras que el 46,7% considera un nivel alto. Estos resultados indican que la mayoría de los colaboradores valoran de manera favorable el proceso de aprovisionamiento y abastecimiento, aunque se evidencian oportunidades para fortalecer la planificación y coordinación con los proveedores a fin de optimizar el flujo de materiales y recursos.

Figura 11

Aprovisionamiento y abastecimiento.



Nota: Elaboración propia

D2: Distribución

Tabla 31

Dimensión 2 Distribución

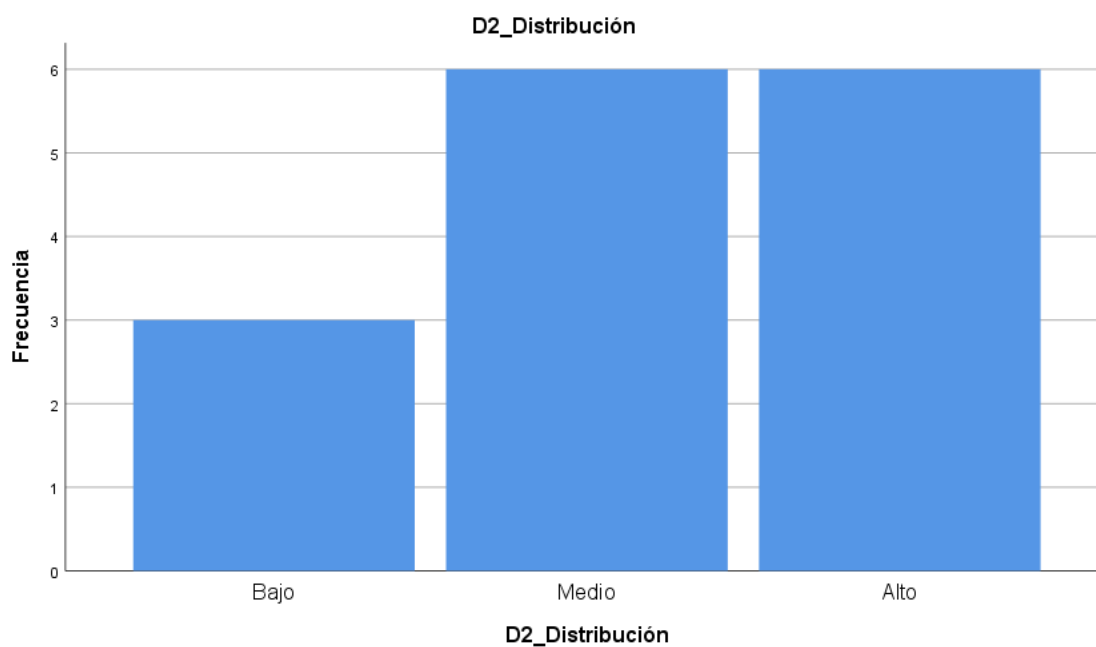
	f	%	Porcentaje acumulado
Válido Bajo	3	20,0	20,0
Medio	6	40,0	60,0

Alto	6	40,0	100,0
Total	15	100,0	

Nota: Elaboración propia

La tabla 31 presenta los resultados descriptivos de la dimensión “Distribución” correspondiente a la variable Cadena de suministro, donde se observa que el 40,0% de los encuestados percibe un nivel medio, otro 40,0% considera un nivel alto, y el 20,0% (colaboradores) restante lo califica como bajo. Estos resultados reflejan una percepción equilibrada entre los colaboradores respecto a la eficiencia en la distribución, lo que sugiere avances en la gestión logística, aunque aún se presentan diferencias en el grado de satisfacción con los procesos de entrega y coordinación.

Figura 12
Distribución



Nota: Elaboración propia

D3: Gestión de inventarios

Tabla 32
Dimensión 3 Gestión de inventarios

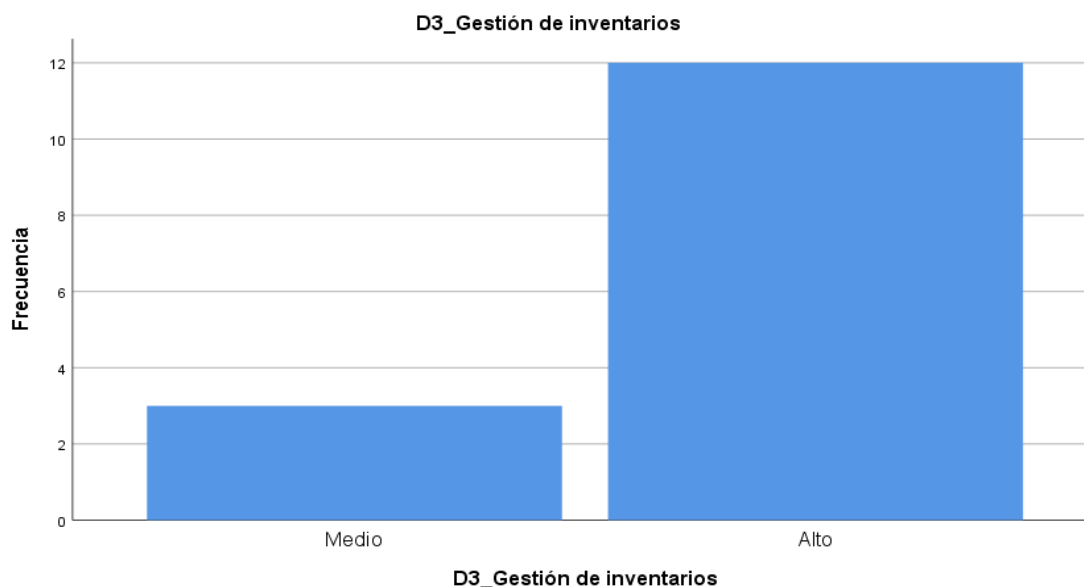
	f	%	Porcentaje acumulado
Válido Medio	3	20,0	20,0
Alto	12	80,0	100,0
Total	15	100,0	

Nota: Elaboración propia

La tabla 32 presenta los resultados descriptivos de la dimensión “Gestión de inventarios” correspondiente a la variable Cadena de suministro, donde se observa que el 80,0% de los encuestados percibe un nivel alto, mientras que el 20,0% considera un nivel medio. Estos resultados evidencian que la mayoría de los colaboradores valoran positivamente la gestión de inventarios, lo que sugiere un control eficiente de los productos almacenados y una adecuada planificación de existencias que contribuye al cumplimiento oportuno de la demanda.

Figura 13

Gestión de inventarios



Nota: Elaboración propia

5.2 Prueba de hipótesis.

5.2.1. Análisis inferencial

Es un proceso estadístico que comprende un conjunto de métodos orientados a obtener conclusiones sobre una población, a partir de la información proporcionada por una muestra, siendo fundamental para análisis como la estimación de parámetros y la prueba de hipótesis (Proaño, 2020).

Prueba de normalidad

Es un procedimiento estadístico que tiene como finalidad verificar si los datos muestrales provienen de una población que sigue una distribución normal, mediante la aplicación de métodos específicos como Shapiro-Wilk, Kolmogórov-Smirnov, Anderson-Darling o Ryan-Joiner, siendo un requisito clave para seleccionar el método estadístico adecuado y realizar correctamente la contrastación de hipótesis (Tapia y Cevallos, 2021).

Tabla 33

Prueba de normalidad

Pruebas de normalidad						
	Kolmogorov-Smirnova			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
P1_V1	,341	15	,000	,745	15	,001
P2_V1	,341	15	,000	,727	15	,000
P3_V1	,234	15	,027	,840	15	,012
P4_V1	,251	15	,012	,799	15	,004
P5_V1	,402	15	,000	,663	15	,000
P6_V1	,316	15	,000	,790	15	,003
P7_V1	,225	15	,040	,881	15	,050
P8_V1	,203	15	,095	,837	15	,011
P9_V1	,203	15	,095	,889	15	,064
P10_V1	,238	15	,022	,817	15	,006
P11_V1	,238	15	,022	,817	15	,006

P12_V1	,297	15	,001	,860	15	,024
P13_V1	,251	15	,012	,798	15	,003
P14_V2	,202	15	,101	,924	15	,218
P15_V2	,333	15	,000	,819	15	,006
P16_V2	,373	15	,000	,734	15	,001
P17_V2	,333	15	,000	,819	15	,006
P18_V2	,179	15	,200*	,911	15	,140
P19_V2	,203	15	,099	,929	15	,262
P20_V2	,263	15	,006	,868	15	,031
P21_V2	,203	15	,095	,889	15	,064
P22_V2	,402	15	,000	,694	15	,000
P23_V2	,345	15	,000	,763	15	,001
P24_V2	,404	15	,000	,702	15	,000
P25_V2	,402	15	,000	,694	15	,000
P26_V2	,416	15	,000	,705	15	,000

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

Corrección de significación de Lilliefors

La tabla 33 muestra los resultados de la prueba de normalidad, aplicando los estadísticos de Kolmogorov-Smirnov y Shapiro-Wilk para los ítems correspondientes a las variables analizadas, donde se observa que en la mayoría de los casos los valores de significancia (Sig.) son menores a 0,05, lo que indica que las variables no presentan una distribución normal y solo algunos ítems, registran valores superiores a 0,05, sugiriendo normalidad parcial. En consecuencia, al no cumplirse el supuesto general de normalidad en los datos, resulta adecuado aplicar pruebas no paramétricas, específicamente el coeficiente de correlación de Spearman, por ser una medida apropiada para determinar la influencia entre variables ordinales o cuantitativas sin distribución normal.

5.2.2. Contrastación de hipótesis

HG: Existe una influencia significativa de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

Tabla 34
Correlación de la hipótesis General

			Logística Internacional	Cadena de Suministro
Rho de Spearman	Logística Internacional	Coefficiente de correlación	1,000	,447
		Sig. (bilateral)	.	,095
		N	15	15
	Cadena de Suministro	Coefficiente de correlación	,447	1,000
		Sig. (bilateral)	,095	.
		N	15	15

Nota: Elaboración Propia

La tabla 34 presenta los resultados de la correlación de Spearman aplicada a la hipótesis general, que plantea la existencia de una influencia significativa de la logística internacional en la cadena de suministro en el contexto analizado, donde se obtiene un coeficiente de correlación de 0,447 con una significancia bilateral de 0,095, lo que evidencia una influencia positiva moderada, aunque no significativa estadísticamente, al ser el valor de significancia superior a 0,05. Por lo tanto, se interpreta que la logística internacional guarda una influencia moderada pero no determinante con la cadena de suministro en la empresa analizada.

H1: Existe una influencia de la logística internacional en el abastecimiento y aprovisionamiento de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.

Tabla 35
Correlación de la hipótesis específica 1

			Logística Internacional	Abastecimiento y aprovisionamiento
Rho de Spearman	Logística Internacional	Coefficiente de correlación	1,000	,490
		Sig. (bilateral)	.	,064
		N	15	15
	Abastecimiento y aprovisionamiento.	Coefficiente de correlación	,490	1,000
		Sig. (bilateral)	,064	.
		N	15	15

Nota: Elaboración Propia

La tabla 35 presenta los resultados de la correlación de Spearman aplicada a la hipótesis específica 1, que plantea la existencia de una influencia de la logística internacional en el abastecimiento y aprovisionamiento de una empresa importadora del rubro infantil, donde se obtiene un coeficiente de correlación de 0,490 con una significancia bilateral de 0,064, lo que evidencia una influencia positiva moderada, aunque no significativa estadísticamente, al ser el valor de significancia superior a 0,05. Esto sugiere que la logística internacional mantiene una influencia favorable en los procesos de abastecimiento y aprovisionamiento, aunque esta no resulta determinante dentro del contexto empresarial analizado.

H2: Existe una influencia significativa de la logística internacional en la distribución de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025

Tabla 36
Correlación de la hipótesis específica 2

		Logística Internacional		
			Distribución	
Rho de Spearman	Logística Internacional	Coefficiente de correlación	1,000	,543*
		Sig. (bilateral)	.	,037
		N	15	15
	Distribución.	Coefficiente de correlación	,543*	1,000
		Sig. (bilateral)	,037	.
		N	15	15

Nota: Elaboración Propia

La tabla 36 presenta los resultados de la correlación de Spearman aplicada a la hipótesis específica 2, que plantea la existencia de una influencia significativa de la logística internacional en la distribución de una empresa importadora del rubro infantil, donde se obtiene un coeficiente de correlación de 0,543 con una significancia bilateral de 0,037, lo que indica una influencia positiva moderada y estadísticamente significativa, al ser el valor de significancia menor a 0,05. Esto permite afirmar que la logística internacional influye de manera significativa en la distribución, evidenciando que una gestión logística eficiente contribuye directamente a mejorar la entrega y disponibilidad de productos en la empresa analizada.

H3: Existe una la influencia de la logística internacional en la gestión de inventarios de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025

Tabla 37
Correlación de la hipótesis específica 3

			Logística Internacional	Gestión de inventarios
Rho de Spearman	Logística Internacional	Coefficiente de correlación	1,000	,205
		Sig. (bilateral)	.	,463
		N	15	15
	Gestión de inventarios	Coefficiente de correlación	,205	1,000
		Sig. (bilateral)	,463	.
		N	15	15

Nota: Elaboración Propia

La tabla 37 presenta los resultados de la correlación de Spearman aplicada a la hipótesis específica 3, que plantea la existencia de una influencia de la logística internacional en la gestión de inventarios de una empresa importadora del rubro infantil, donde se obtiene un coeficiente de correlación de 0,205 con una significancia bilateral de 0,463, lo que evidencia una influencia débil y no significativa estadísticamente, al ser el valor de significancia superior a 0,05. Esto sugiere que la logística internacional mantiene una influencia limitada en la gestión de inventarios, indicando que otros factores podrían tener mayor influencia en la administración y control de existencias dentro de la empresa analizada.

5.3 Discusión de los resultados.

El objetivo general de la investigación fue determinar la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil ubicada en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. Los hallazgos muestran una relación positiva moderada entre ambas variables ($r = 0,447$); sin embargo, esta relación no alcanzó significancia estadística ($p = 0,095$), sugiriendo que aunque la logística internacional se asocia de manera favorable con la cadena de suministro, dicha asociación no es lo suficientemente consistente para afirmar una influencia determinante en el contexto evaluado.

Desde el enfoque teórico, la logística internacional funciona como un componente transversal que articula el aprovisionamiento, la distribución y control de inventarios dentro de la cadena de suministro, sin embargo, los resultados sugieren que esta relación no se produce de manera automática ni uniforme, sino que está condicionada del nivel de integración operativa y estratégica entre dichos eslabones. En esa línea, el resultado obtenido contrasta parcialmente con lo planteado por Nakasone (2025), quienes señalan que la logística internacional ejerce una influencia de manera directa y significativa sobre el desempeño global de la cadena de suministro al optimizar la circulación de los flujos físicos e información.

En contraste con los estudios anteriores sobre logística internacional y cadena de suministro, aplicar la teoría de la logística internacional como un mecanismo integrador del suministro, la distribución y la gestión de inventarios abarca la cadena de suministro, la distribución y la gestión de inventarios para sustentar la logística como cadena de suministro y distribución. La teoría de la logística internacional como un mecanismo de suministro integrado de la teoría de distribución y gestión de inventarios de la cadena de suministro actuará a un nivel integrador.

La brecha puede atribuirse a las características estructurales propias de la empresa, como la planificación logística incipiente, la dependencia de un número limitado de proveedores internacionales y una gestión reactiva del tiempo de reposición. Estos factores minimizan la capacidad de la logística internacional para generar impactos sistémicos a lo largo de la cadena, diluyendo su efecto estadístico global.

Los resultados son, como se esperaba, de acuerdo con las opiniones de Chopra y Meindl (2013) y Ballou (2004), quienes señalan que la logística internacional ofrecerá ventajas sostenibles

solo cuando esté completamente integrada con la gestión de costos, la coordinación interorganizacional y los sistemas de información. En ausencia de esta integración, su influencia se manifiesta de forma parcial y desigual, tal como se observa en los resultados del presente estudio.

En ausencia, la logística internacional continúa ejerciendo una incidencia favorable sobre la cadena de abastecimiento, sin embargo, este efecto no resulta concluyente debido a determinadas limitaciones estructurales y operativas internas, asimismo este hallazgo no contradice los planteamientos teóricos previos, sino que aporta evidencia empírica contextualizada, demostrando que la influencia logística está condicionada por el grado de madurez de la gestión empresarial analizada.

El primer objetivo específico se refería a intentar identificar la influencia de la logística internacional en el suministro y aprovisionamiento. Los resultados muestran una relación de correlación positiva moderada ($r = 0.490$) aunque sin significancia estadística ($p = 0.064$). Esto significa que, a pesar de la correlación, la influencia de la logística internacional en el aprovisionamiento, sin influencia estadísticamente significativa, se refiere a la correlación y mera asociación a un nivel no determinístico.

Este resultado está parcialmente alineado con Ellahi et al. (2025), quienes afirman que la logística internacional impacta positivamente en el aprovisionamiento solo cuando hay una adecuada integración tecnológica, coordinación con los proveedores y una planificación previa de compras de stock. La empresa analizada, con falta de significancia estadística, significa afirmar que tales condiciones no se desarrollaron empírica y operativamente de manera incondicional, por lo tanto, la logística internacional afecta positivamente el aprovisionamiento.

Por otro lado, el hallazgo contrasta con investigaciones que han reportado una influencia directa y significativa. Esto puede atribuirse a la metodología y contexto como el pequeño tamaño de la muestra ($N = 15$) y que la muestra depende en gran medida de proveedores específicos. Los proveedores dependientes y específicos crean una situación altamente frágil respecto a los retrasos internacionales y la variabilidad del tiempo de entrega que impacta logísticamente el aprovisionamiento y sin importar la provisión internacional.

Los hallazgos señalan que la logística internacional contribuye a optimizar el abastecimiento y aprovisionamiento; no obstante, su efecto se ve restringido por debilidades internas en la planificación, la coordinación y la diversificación de los proveedores, explicando la falta de significancia estadística y pone de manifiesto la necesidad de gestionar el aprovisionamiento desde un enfoque más estratégico que netamente operativo.

El segundo objetivo específico analizó la influencia de la logística internacional en la distribución. Los hallazgos dejaron en evidencia una relación positiva moderada y estadísticamente significativa ($r = 0,543$; $p = 0,037$), lo que permite sostener que la logística internacional influye de manera significativa en la eficiencia que presenta el proceso de distribución dentro de la organización evaluada.

Este hallazgo coincide con lo planteado por Saavedra (2023), quien sostiene que la coordinación del transporte internacional, el manejo de la documentación aduanero y la optimización de rutas inciden de manera favorable en la reducción de los plazos de entrega y en el incremento del nivel de servicio que se brinda al cliente. En el caso de la empresa por la cual se hizo el estudio, estos elementos se dan en mayor medida (en relación a otras empresas), de ahí que se explique la significancia estadística. Además, este hallazgo apoya las teorías de Ballou (2004), quien afirma que la distribución es uno de los eslabones más vulnerables en la cadena de suministro en relación con la eficiencia de la logística internacional, debido al impacto inmediato que tiene en la disponibilidad del producto y la satisfacción del cliente final.

Así, la distribución se destaca como la dimensión donde la logística internacional tiene el impacto más obvio y medible, lo que demuestra que los esfuerzos logísticos de la empresa están en gran medida enfocados en esta área, produciendo resultados más confiables que en otros componentes de la cadena.

El tercer objetivo específico tenía como propósito analizar la influencia de la logística internacional en la gestión de inventarios. Los resultados indican una relación positiva pero débil ($r = 0.205$) y significativa ($p = 0.463$), lo que muestra que la logística internacional se asocia, pero limitado frente a esta dimensión en la empresa en estudio.

La afirmación retrata lo dicho de forma más óptima, donde los académicos han discrepado sobre las relaciones que surgen de la logística internacional y la gestión de inventarios,

particularmente en escenarios donde el ciclo de reabastecimiento de extremo a extremo, la planificación del transporte y los sistemas de información en tiempo real están integrados. La significancia estadística indica que, a diferencia del caso en cuestión, la gestión de inventarios está impulsada principalmente desde el exterior en este caso, las políticas de inventario, los controles administrativos y la experiencia operativa de la gestión.

Aun así, este hallazgo no contradice completamente la teoría, solo demuestra una falta de adherencia, o una adherencia parcial, a los principios de logística. Como afirman Chopra y Meindl (2013), la logística internacional solo tiene un impacto significativo en los niveles de inventario cuando se combina con sistemas de planificación y control, una condición que no fue completamente evidente en la empresa en cuestión.

Aunque, en el caso de la empresa, la gestión de inventarios se describe con un alto nivel de percepción, el análisis inferencial indica que la logística internacional no es un factor diferenciador, alineando los hallazgos más estrechamente con estudios que se centran en empresas con niveles más altos de sofisticación logística.

CONCLUSIONES

Frente al objetivo general, se identificó una relación positiva moderada ($r = 0,447$; $p = 0,095$) entre la logística internacional y la cadena de suministro, aunque dicha relación no resultó estadísticamente significativa ($p > 0,05$), por lo que no se evidencia una influencia significativa de la logística internacional sobre la cadena de suministro de la empresa estudiada.

En relación al primer objetivo específico, se evidenció una relación positiva moderada ($r = 0,490$; $p = 0,064$) entre la logística internacional y el abastecimiento y aprovisionamiento. Aunque no significativa estadísticamente ($p > 0,05$), sugiere que una planificación adecuada del transporte y control documental se asocia con mayor disponibilidad de productos, requiriendo mejoras en la coordinación con proveedores internacionales.

Respecto al segundo objetivo específico, se encontró una relación positiva moderada ($r = 0,543$; $p = 0,037$) entre la logística internacional y la distribución. Al ser significativa estadísticamente ($p < 0,05$), sugiere que a mayores niveles de eficiencia logística, expresados en la optimización de rutas y tiempos de tránsito, se relacionan con una mayor efectividad frente al proceso de entrega y distribución.

Finalmente, en relación con el tercer objetivo específico, se evidenció una relación positiva débil ($r = 0,205$; $p = 0,463$) entre la logística internacional y la gestión de inventarios. Aunque no significativa estadísticamente ($p > 0,05$), sugiere que una adecuada planificación logística y el control de las operaciones internacionales podrían asociarse de manera limitada con una mejor gestión de inventarios, requiriéndose fortalecer otros factores relacionados con la administración y control de existencias.

RECOMENDACIONES

En relación con el objetivo general, se recomienda reforzar la gestión integral de la logística a nivel internacional a través de la automatización en procesos e integración digital tanto con proveedores como operadores logísticos, permitiendo mediante estas medidas reducir la dependencia de factores externos y generar mejoras en la coordinación global de la cadena de suministro.

En cuanto al primer objetivo específico, se recomienda la optimización de los procesos de abastecimiento y aprovisionamiento mediante una planificación anticipada de compras, diversificación de proveedores a nivel internacional y la implementación de instrumentos tecnológicos para el manejo de pedidos y control de documentos, contribuyendo a una alta disponibilidad de insumos y menores demoras en las reposiciones.

Con respecto al el segundo objetivo específico, se plantea la implementación de sistemas de monitoreo de transporte (TMS) y análisis de rutas buscando reducir los tiempos de entrega y costos asociados, asimismo, el fortalecimiento de la coordinación con agentes de aduanas y transportistas que permitirá asegurar flujos logísticos de manera continua y entregas oportunas. Por otro lado, realizar estudios futuros con muestras más amplias para validar estas relaciones en contextos más abiertos y capacitar al personal administrativo en logística internacional para explorar alianzas con puertos y aduanas para mitigar disrupciones externas.

Finalmente, respecto al tercer objetivo específico, se recomienda adoptar herramientas digitales para control en tiempo real de inventarios, mejorando la rotación de productos y previniendo quiebres de stock, buscando elevar la disponibilidad oportuna de bienes importados y la satisfacción del cliente final.

REFERENCIAS

- Apolinario, R., Rodríguez, M., Segarra, H., Caicedo, M., Valle, J. C., Mata, M., Baque, J., Sánchez, C., Cabello, M., Cevallos, D., & Loma, J. (2025). *La Gestión de la Logística y el Transporte Internacional en el Ecuador: Estrategias, retos y oportunidades en un mundo globalizado*. (Cámara Ecuatoriana del Libro.). Liveworking Editorial. <https://liveworkingeditorial.com/product/gestion-logistica-transporte-internacional-ecuador/>
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., Ulybina, D., & Wiederer, C. (2023). *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy*. The World Bank. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf
- Avşar, İ. İ., & PeliT, İ. (2025). Identify globalisation, logistics and port trends using bibliometric mapping: WoS and Scopus data from 1996 to 2025. *Humanities and Social Sciences Communications*, 12(1), 1461. <https://doi.org/10.1057/s41599-025-05717-8>
- Ballou, R. H. (2004). *Logística* (Quinta). Pearson Educación.
- Banco Mundial. (2024a). Las disrupciones regionales impulsan cambios en la clasificación mundial del desempeño de los puertos de contenedores. *World Bank Group*, (078). <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/06/01/regional-disruptions-drive-changes-in-global-container-port-performance-ranking>
- Banco Mundial. (2024b). World Bank's LPI 2023 Report: India Ranked 38; Singapore Topped the Index. *World Bank*. <https://affairscoud.com/world-banks-lpi-2023-report-india-ranked-38-singapore-topped-the-index/>
- Balza-Franco, V. I., y Cardona-Arbeláez, D. A. (2020). La relación entre logística, cadena de suministro y competitividad: una revisión de literatura. *Revista Espacios*, 41(19), 179–196. <https://revistaespacios.com/a20v41n19/a20v41n19p13.pdf>
- Baquero, G. (2022). Infraestructura Logística: Colombia vs México Logistics Infrastructure: Colombia vs Mexico. *Politécnico Grancolombiano*, 1(1), 1-12. <https://alejandria.poligran.edu.co/server/api/core/bitstreams/233b8e7b-65c5-45a2-a5f2-5d39c0ca6cce/content>
- Barría, Y. (2023). *Gestión Logística Organizacional* (Vol. 1). SEDUCA. https://up-rid.up.ac.pa/5777/1/yovani_barria.pdf

- Carreño, A. (2017). *Cadena de Suministro y Logística* (1st ed). Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Castellanos, K., & Olivares, M. (2021). Procesos organizacionales de la gestión logística en las empresas distribuidoras de productos lácteos. *Talento - Revista de Administración*, 3(1), 45-56. <https://doi.org/10.33996/talento.v3i1.5>
- Castro, J., Gómez, L., & Camargo, E. (2023). La investigación aplicada y el desarrollo experimental en el fortalecimiento de las competencias de la sociedad del siglo XXI. *Tecnura*, 27(75), 140-174. <https://doi.org/10.14483/22487638.19171>
- Cecil, P. (2024). Cross-Border Supply Chain Optimization: Strategies for Managing International Operations While Maintaining Speed and Cost Efficiency. *International Journal of Scientific Research and Management (IJSRM)*, 12(05), 6565-6588. <https://doi.org/10.18535/ijssrm/v12i05.em23>
- Cerdeiro, D., Komaromi, A., & Liu, Y. (2022). Supply Chains and Port Congestion Around the World. *IMF Working Papers*, 2022(059), 1. <https://doi.org/10.5089/9798400202957.001>
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2025). *Actividad portuaria: Impactos y oportunidades para el desarrollo nacional* (No. 1). CEPLAN. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/9219256/7567154-ceplan-actividad-portuaria-impactos-y-oportunidades-para-el-desarrollo-nacional-segunda-edicion.pdf?v=1767105105>
- Chopra, S., & Meindl, P. (2013). *Administración de la cadena de suministro: Estrategia, planeación y operación* (R. Navarro Salas & J. E. Murrieta Murrieta, Trans.; Quinta edición). Pearson Educación.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2024). Infraestructura eficiente y de calidad en América Latina y el Caribe: ¿cómo mejorar el desempeño de las inversiones? *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, (1). <https://repositorio.cepal.org/entities/publication/5aadacfb-ff4c-4399-97af-39e17d875d71>
- Córdoba, L. M., Macías, A. M., Mosquera, L. A., Rosero, D. M., & Ruiz, D. F. (2020). Propuesta en Supply Chain Management y Logística en la empresa Café Águila Roja. *Revista UNAD*, 1(1), 2-100.

- Coronel, K. T., Campoverde, A., Romero, C. A., & Jiménez, J. A. (2020). Optimización de Costos Logísticos de Comercializadores de GLP en Azuay, Ecuador. *Economía y Negocios*, 11(2), 130-142. <https://doi.org/10.29019/eyn.v11i2.829>
- Cuenca, L. J., Quiñones Ortiz, Í. T., Cristancho, M. A., & Figueroa Espinel, J. F. (2023). Comercio ecológico certificable, un análisis desde el biocomercio, el comercio justo y los negocios verdes para Colombia: Comercio Ecológico certificable. *Revista Perspectivas*, 7(22), 122-145. <https://doi.org/10.26620/uniminuto.perspectivas.7.22.2022.122-145>
- Cüneyt, Ç. (2025). Sectoral analysis of the impact of artificial intelligence on international trade in Turkey and the BRICS economies. *Discover Artificial Intelligence*, 5(1), 275. <https://doi.org/10.1007/s44163-025-00575-4>
- De la fuente, A., & Velasco, N. (2013). Transporte y Logística Internacional. En *Manuel de Internacionalización: Técnicas, herramientas y estrategias necesarias para afrontar con éxito el proceso de internacionalización*. (ICEX, Vol. 1). Centro de Estudios Económicos y Comerciales CECO. https://www.academia.edu/19265665/Manual_de_internacionalizaci%C3%B3n
- Díaz, C., & William, A. (2024). La cadena de suministro: Una revisión de la literatura 2018-2023. *Revista Científica DISCIPLINARES*, 3(1). <https://iisunsa.com/index.php/Inicio/issue/archive>
- Dobrusky, F. (2023). Logística Urbana en CABA: Perspectivas y Estrategias. Instituto de Transporte IT-H. <https://unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/Dobrusky%202023%20Logistica%20Urbana.pdf>
- Ellahi, R. M., Wood, L. C., & Bekhit, A. E.-D. A. (2025). A multi-layer Industry 4.0 framework for ensuring halal integrity in NZ meat supply chains. *Food Control*, 182, 111880. <https://doi.org/10.1016/j.foodcont.2025.111880>
- Estrada-García, J.-A., Bi, M., Tilbury, D. M., Barton, K., & Shen, S. (2023). A Multi-objective Mixed-integer Programming Approach for Supply Chain Disruption Response with Lead-Time Awareness (arXiv:2308.02687). arXiv. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2308.02687>
- García, N., Panizo, C., & Sánchez, J. (2022). *Generalidades del Comercio Internacional y la Logística en las Cadenas de Suministro* (Nueva Jurídica). <https://repositorio.ufps.edu.co/handle/ufps/6517>

- Gestión. (2025). Lima concentra el 42.2% de las empresas peruanas: Los distritos y rubros principales. Gestión. <https://gestion.pe/economia/lima-concentra-el-422-de-las-empresas-peruanas-los-distritos-y-rubros-principales-noticia/>
- Goldratt, E. M. (1984). *THE GOAL A Process of Ongoing Improvement* (1era ed., reimp, Vol. 1984). North River Press USA.
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2020). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta* (First edition, Vol. 1). McGraw-Hill Education. https://www.academia.edu/download/64312353/Investigacion_Rutas_cualitativa_y_cuantitativa.pdf
- Instituto Peruano de Economía. (2025). *Chancay movilizó 1,2 mlls. Toneladas métricas en la primera mitad del 2025* (No. 16). IPE. <https://ipe.org.pe/wp-content/uploads/2025/08/Informe-IPE-EC-Radiografia-de-puertos-2025.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2025a). *Demografía Empresarial en el Perú* (Informe Técnico No. 02). INEI. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8196914/6853577-demografia-empresarial-en-el-peru-i-trimestre-2025.pdf?v=1749591951>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2026b). Lima Metropolitana concentra el 42,2% de las empresas que existen en el país. *GOB.PE*. <https://www.gob.pe/en/institucion/inei/noticias/1334404-lima-metropolitana-concentra-el-42-2-de-las-empresas-que-existen-en-el-pais>
- Jafarpour, K., Khedmatzadeh, A., & Jabbarnezhad, B. (2025). Identifying effective drivers in the development of border and maritime logistics hubs and their impact on international relations. *Discover Global Society*, 3(1), 95. <https://doi.org/10.1007/s44282-025-00183-8>
- Jayalath, M. M., Ratnayake, R. M. C., Perera, H. N., & Thibbotuwawa, A. (2025). An analytical approach to risk assessment in agri-food supply chains using fuzzy inference systems. *Supply Chain Analytics*, 13, 100179. <https://doi.org/10.1016/j.sca.2025.100179>
- Jiménez, J., & Hernández, S. (2012). Marco conceptual de la cadena de suministro: Un nuevo enfoque logístico. *Publicacion tecnica N°215*. [https://www.elmayorportaldegerencia.com/Documentos/Cadena%20Suministros/\[PD\]%20Documentos%20-%20Un%20nuevo%20enfoque%20logistico.pdf](https://www.elmayorportaldegerencia.com/Documentos/Cadena%20Suministros/[PD]%20Documentos%20-%20Un%20nuevo%20enfoque%20logistico.pdf)

- Kim, S.-C., Chung, J.-K., Trusova, N., Akhmetova, Z., & Musayeva, N. (2024). Simulating Global Supply Chain Reverberations from Ukrainian Grain Shipment Interruptions. *RIVAR*, 12(34), 192-207. <https://doi.org/10.35588/3C9RJG57>
- López, J. (2012). *Logística Internacional*. 1. <https://openaccess.uoc.edu/server/api/core/bitstreams/6a814ccf-039d-4bfb-af13-61666cf2b21a/content>
- Mayorga, R., Sillis, K., Martínez, A., Salazar, D., & Mota, U. (2020). Cuadro comparativo “Estadística inferencial y descriptiva”. *Educación y Salud Boletín Científico Instituto de Ciencias de La Salud Universidad Autónoma Del Estado de Hidalgo*, 8(16), 93-95. <https://doi.org/10.29057/icsa.v8i16.5806>
- Medina, M., Rojas, R., Bustamante, W., Loaiza, R., Martel, C., & Castillo, R. (2023). *Metodología de la investigación: Técnicas e instrumentos de investigación*. Instituto Universitario de Innovación Ciencia y Tecnología Inudi Perú. <https://doi.org/10.35622/inudi.b.080>
- Méndez, Y., & Moreno, C. (2022). *Gestión de la seguridad logística de la cadena de suministro de las importaciones de smartphones durante el periodo 2017-2021* [Tesis de Licenciatura, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC)]. <http://hdl.handle.net/10757/668014>
- Merino, J. L., Meleán, R. A., Saravia, G. D. P., & Carhuancha, I. M. (2023). Cadena de suministro en las empresas peruanas Adaptabilidad de los procesos logístico. *Cuadernos de Administración*, 39(77), e2813193. <https://doi.org/10.25100/cdea.v39i77.13193>
- Ministerio de Producción. (2022). Las MIPYME en cifras 2021 (No. 1). Ministerio de Producción. https://www.producempresarial.pe/wp-content/uploads/2023/12/Mipyme_2021_S_v3_compressed.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023). *Encuesta Nacional de Logística* (No. 1). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4037329-mtc-presenta-resultados-de-la-primera-encuesta-nacional-de-logistica-en-el-peru>
- Mohaghar, A., Ghasemi, R., & Taghipour, M. (2025). An empirical study on technology adoption and supply chain optimization using structural modeling. *Supply Chain Analytics*, 13, 100181. <https://doi.org/10.1016/j.sca.2025.100181>

- Mora, L. (2011). *Gestión Logística Integral*. (Segunda, Vol. 1). ECOE Ediciones.
https://www.academia.edu/88671843/Gestion_logistica_integral_Las_Luis_Anibal_Mora_Garcia
- Morales, J., Oaxaca, A., & Alvarez, J. (2020). La Teoría de Sistemas y las Repercusiones del Poder en las organizaciones. *Revista de Investigación Latinoamericana en Competitividad Organizacional RILCO*, 6. <https://www.eumed.net/rev/rilco/06/poder-organizaciones.html>
- Municipalidad de Lima. (2023). Plan de Desarrollo Concertado de Lima Metropolitana 2023-2035. *Oficina General de Planificación Estratégica, Modernización y Cooperación Técnica*.
https://www.munlima.gob.pe/wp-content/uploads/2023/05/PDC-MML-2023-2035_V05FF.pdf
- Municipalidad de San Juan de Lurigancho. (2021). *Agnóstico de Brechas de Infraestructura o de Acceso a Servicios Públicos* (Técnico No. 043). MDSJL.
https://web.munisjl.gob.pe/web/data_files/diagnostico_brechas_infraestructura_acceso_servicios_publicos.pdf
- Nadar, M. K. M., Gunasekaran, A., & Narwane, V. S. (2025). An interpretive analysis of influential drivers for control tower adoption in supply chains. *Supply Chain Analytics*, 13, 100178. <https://doi.org/10.1016/j.sca.2025.100178>
- Nakasone, M. (2025). *Cadena de suministro y la calidad de servicio de empresas de fabricación de bombas hidráulicas Sector Industrial, San Juan de Lurigancho, 2023* [Tesis de Licenciatura, Universidad San Ignacio de Loyola].
<https://hdl.handle.net/20.500.14005/15766>
- Nozari, H., Sadeghi, M. E., Nehr, J. G., & Najafi, S. E. (2022). Quantitative Analysis of the Challenges of Implementing a Digital Supply Chain Based on Internet of Things Technology (4/ 0 Supply Chain). *Journal of Standard and Quality Manage*, 1(2), 2-33. 10.48550/arXiv.2206.12277
- Ohno, T. (1978). *Toyota Production System: Beyond Large-Scale Production* (Original Japanese Edition). Diamond Inc. https://cir.nii.ac.jp/crid/1970867909828985926?lang=en&utm_source
- Overvest, M. (2025). Estadísticas de la cadena de suministro: 70 cifras clave de 2026. *Procurement Tactics*, 1(1). <https://procurementtactics.com/supply-chain-statistics/>

- Palacios, J., Erazo, J., Izurieta, C., & Carrasco, V. (2024). Optimización de la cadena de suministro mediante la contabilidad de costos. *Esprint Investigación*, 3(2), 47-56. <https://doi.org/10.61347/ei.v3i2.74>
- Pérez, F. A., & Pena, J. L. (2021). The role played by supply chain strategies and supply chain integration in financial performance. An empirical study in Peru. *Revista de Métodos Cuantitativos Para La Economía y La Empresa*, 1(33). <https://doi.org/10.46661/revmetodoscuanteconempresa.5906>
- Pérez-Marín, D., & Fearn, T. (2025). Applications, trends and challenges of emerging and innovative non-destructive spectral sensors for the assessment of food integrity issues along the entire food supply chain. *Spectrochimica Acta Part A: Molecular and Biomolecular Spectroscopy*, 348, 127058. <https://doi.org/10.1016/j.saa.2025.127058>
- Pico, R., & Cevallos, R. (2021). La Teoría de Restricciones Integrada en los Sistemas Erp y la toma de decisiones gerenciales. *Journal Business Sciencie*, 2(1), 95-111.
- Porfirio, T. C., Iveli, V. R. F., & Fabian, G. R. (2024). Lead Time en la Cadena de Suministros Aplicada en la Ruta Marítima Asia-México. *ARACÊ*, 6(4), 12646-12658. <https://doi.org/10.56238/arev6n4-102>
- Proaño, W. (2020). *Estadística descriptiva e Inferencial* (Universidad del Azuay, Vol. 1). Casa Editora. <https://publicaciones.uazuay.edu.ec/index.php/ceuazuay/catalog/view/127/99/1448>
- Ricardo, D. (1817). On the principles of political economy and taxation. John Murray.
- Rodríguez, M. (2023). Cadena de Suministro y la Logística, sus Nuevas Estrategias y Aplicaciones Empresariales. *High tech-engineering journal.*, 3(1), 54-59. <https://doi.org/10.46363/high-tech.v3i1.5>
- Rodríguez, S., & Angarita, D. (2024). Análisis teórico de la implementación de la metodología Just in Time-Kanban en la cadena de suministro: Optimización de procesos y eficiencia empresarial. *Revista CITECSA*, 16(28), 5-12.
- Rodríguez, M., Chong, M., Regal, A., & Ortega, M. (2022). Logística Urbana Sostenible: Análisis y propuestas para la mejora de los sistemas logísticos urbanos a nivel distrital e inter distrital. Universidad del Pacífico. <https://agenda2022.pe/wp-content/uploads/2022/08/Paper.-Agenda-2022.-Logistica-urbana-sostenible-analisis-y-propuestas-para-la-mejora-de-los-sistemas-logisticos-urbanos-a-nivel-distrital-e-interdistrital.-Rodriguez-y-Chong.pdf>

- Saavedra, C. (2023). *Metodología Lean Logistics y gestión de la cadena de suministros, R y M ingenieros, San de Juan de Lurigancho, 2023* [Tesis de Licenciatura, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/125265>
- Sales, F. W. C., Soliani, R. D., Oliveira, D. A. D., Lima Junior, F. B. D., Nora, L. A. R. D. S., Drumond, T. D. R., Satrapa, H. F. M., & Pereira, F. S. (2024). Urban Logistics and Mobility: A Framework Proposal for Sustainable Cities. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 18(4), e07826. <https://doi.org/10.24857/rgsa.v18n4-177>
- Salehi, A., Babaei, A., & Hamidi, H. (2025). AI-Driven Strategies for Supply Chain Resilience: A Review of Challenges and Solutions During Pandemics. *International Journal of Engineering*, 39(3), 585-605. <https://doi.org/10.5829/ije.2026.39.03c.03>
- Sanabria, A. (2022). Análisis de la cadena de suministro en la empresa Los Pinitos mediante el modelo SCOR. *Revista Fidélitas*, 3(1), 7. <https://doi.org/10.46450/revistafidelitas.v3i1.49>
- Sánchez, D., Lozada, V., & Asmat, G. (2024). Impacto de la inteligencia artificial en la competitividad logística: El megapuerto de Chancay en Perú como conector entre la República Popular China y América Latina. *Revista de Análisis y Difusión de Perspectivas Educativas y Empresariales*, 4(9), 9-28. <https://doi.org/10.56216/radee032024dic.a01>
- Santos, K., Pilamunga, E., Villarreal, D., & Ortiz, L. (2023). Integration of emerging technologies in industrial design for more efficient management of transportation and logistics. *Revista Científico-Académica Multidisciplinaria*, 8(9), 1204-1218.
- Sajko, R. L. (2024). *On survey questionnaire testing*. *Central European Journal of Paediatrics*, 20(2), 176–181. https://www.researchgate.net/publication/385886917_On_Survey_Questionnaire_Testing
- Seiti, H., Shabani, M., Ghanbari, H., Ben-Amor, S., & Hameed, I. A. (2025). Novel causal decision models for human-centric virtual reality platform selection in supply chain risk management. *Omega*, 140, 103455. <https://doi.org/10.1016/j.omega.2025.103455>
- Shi, X., Li, J., Li, M., Wang, L., Cai, Y., Yu, J., & Lu, S. (2025). Viability of interdependent supply chain networks: Considering the ripple effect with disruption-recovery dynamics. *Reliability Engineering & System Safety*, 267, 111858. <https://doi.org/10.1016/j.ress.2025.111858>
- Song, D. (2021). A Literature Review, Container Shipping Supply Chain: Planning Problems and Research Opportunities. *Logistics*, 5(2), 41. <https://doi.org/10.3390/logistics5020041>

- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2025a). SUNAT- Importación [SUNAT]. *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. <https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacion/index.html>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2025b). SUNAT. Sunat: Tiempo de liberación de mercancías importadas se redujo 77%. Gerencia de Comunicaciones e Imagen Institucional. <https://www.gob.pe/institucion/sunat/noticias/1244586-tiempo-de-liberacion-de-mercancias-importadas-se-redujo-77>
- Supply Chain Council. (1996). *Supply Chain Operations Reference Model* (Cambria Press., Vol. 1).
- Suriaga, M., & Hidalgo, W. (2021). Pinceladas del Comercio Internacional. *E-IDEA Journal of Business Sciences*, 3(13), 27-43. <https://doi.org/10.53734/eidea.vol3.id142>
- Tacy, F. (2025). Supply chain risk pulse 2025: Tariffs reshuffle global trade priorities. *McKinsey & Company*, 1(1). <https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/supply-chain-risk-survey>
- Tapia, C., & Cevallos, K. L. F. (2021). Pruebas para comprobar la normalidad de datos en procesos productivos: Anderson-darling, ryan-joiner, shapiro-wilk y kolmogórov-Smirnov. *Revista Societas*, 23(2). https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Flores-Tapia/publication/371337094_Pruebas_para_comprobar_la_normalidad_de_los_datos_en_procesos_productivos_Anderson-Darling_Ryan-Joiner_Shapiro-Wilk_y_Kolmogorov-Smirnov/links/647f577b2cad460a1bf9fda4/Pruebas-para-comprobar-la-normalidad-de-los-datos-en-procesos-productivos-Anderson-Darling-Ryan-Joiner-Shapiro-Wilk-y-Kolmogorov-Smirnov.pdf
- Verschuur, J., Koks, E. E., & Hall, J. W. (2020). The implications of large-scale containment policies on global maritime trade. *General Economics*, (2). <https://doi.org/10.48550/arXiv.2010.15907>
- von Bertalanffy, L. (1968). *General system theory: Foundations, development, applications*. G. Braziller.
- Wang, Y., & Jotikasthira, N. (2024). A Quantitative Study of The Impact of Supply Chain Management on Customer Satisfaction. *Frontiers in Business, Economics and Management*, 12(3), 285-290. <https://doi.org/10.54097/vteg6mls>

- Wu, J., & Wu, S. (2025). Fuzzy cooperative game analysis within the international railway freight coalition framework. *Scientific Reports*, 15(1), 20908. <https://doi.org/10.1038/s41598-025-05977-z>
- Wu, L., Wen, H., Hu, H., Mao, X., Xia, Y., Shan, E., Zheng, J., Lou, J., Liang, Y., Yang, L., Zimmermann, R., Lin, Y., & Wan, H. (2025). LaDe: The First Comprehensive Last-mile Delivery Dataset from Industry (arXiv:2306.10675). arXiv. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2306.10675>
- Yadav, V., Shekhar, C., Saurav, A., & Kumar, A. (2025). Sustainable inventory management with trapezoidal demand and amelioration under carbon regulations. *Information Sciences*, 730, 122883. <https://doi.org/10.1016/j.ins.2025.122883>
- Yang, Y.-C., & Chen, Y.-C. (2025). Risk management of transaction security using blockchain technology in the international logistics industry. *Sustainable Futures*, 10, 101537. <https://doi.org/10.1016/j.sfr.2025.101537>
- Zambrano, D., Soto-Chávez, L., & Ugalde, J. (2021). Teoría de las restricciones y su impacto en las mejoras de la productividad. *Polo del Conocimiento: Revista científico - profesional*, 6(11), 398-411.

ANEXOS

1. Matriz de consistencia

Titulo	Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025.					
Problema	Objetivo General	Dimensiones	Hipótesis	Tipo de investigación	Población	Marco muestral
¿Cuál es la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025?	Determinar la influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. Objetivos específicos OE1: Evaluar la influencia de la logística internacional en el abastecimiento y aprovisionamiento de la cadena de suministro de una empresa importadora en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. OE2: Establecer la influencia de la logística internacional en la distribución de la empresa importadora en San Juan de	Variable Independiente LOGISTICA INTERNACIONAL Modos de transporte Gestión de documentación del transporte internacional. -Costos logísticos Variable dependiente CADENA DE SUMINISTRO - Abastecimiento y aprovisionamiento. - Distribución. - Gestión de inventario.	Hi: Existe una influencia significativa de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. Hipótesis específicas: H1: Existe una influencia de la logística internacional en el abastecimiento y aprovisionamiento de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. H2: Existe una influencia significativa de la logística internacional en la distribución de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025. H3: Existe una la influencia de la logística internacional en la gestión de inventarios de una empresa importadora del rubro	El enfoque de la investigación es cuantitativo. Presenta un diseño no experimental de nivel correlacional - transversal sin intervención o sesgo inducido por el investigador debido a la manipulación de factores.	- Para la presente investigación, la población será finita y estará compuesta por 15 colaboradores de nivel administrativo en la empresa de estudio.	- Se utilizará un muestreo censal, teniendo en cuenta el tamaño de la población que se maneja para el estudio.

2. Matriz de operacionalización de variables

Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
VARIABLE 1 LOGISTICA INTERNACIONAL	De la Fuente y Velasco (2013) indican que la logística internacional es el proceso integral dentro de la cadena de suministro global que planifica, ejecuta y controla de manera eficiente el flujo físico y documental de mercancías desde el país de origen hasta el país de destino, involucrando la gestión del transporte adecuado según tipo de carga y destino, la gestión documentaria necesaria para cumplir con las normativas aduaneras y comerciales internacionales, y la optimización de los costos logísticos, con el objetivo de asegurar entregas oportunas, seguras y rentables en los mercados internacionales.	D1: Modos de transporte	- Método de transporte	El tipo de transporte internacional marítimo es el más adecuado según las características específicas de los productos importados (tipo, volumen y valor).	Escala de Likert: 1= Totalmente en desacuerdo 2= En desacuerdo 3= Ni de acuerdo ni en desacuerdo. 4= De acuerdo 5= Totalmente de acuerdo
				- Considera que el transporte marítimo es la opción más eficiente para las operaciones actuales.	
				La elección del transporte marítimo permite cumplir con los plazos de entrega establecidos.	
			Tiempo de tránsito.	Se realiza seguimiento al tiempo de tránsito para garantizar entregas oportunas	
				El tiempo de tránsito marítimo afecta la puntualidad de las entregas.	
		D2: Gestión de documentación del transporte internacional	Documentos requeridos	- La empresa gestiona correctamente todos los documentos necesarios para la importación.	
				- La empresa dispone de manera oportuna y organizada toda la documentación requerida para realizar actividades comerciales.	
			- Tiempo de tramitación documentaria	- Los procedimientos para tramitar documentos aduaneros permiten cumplir los plazos establecidos.	
				- El tiempo de tramitación documentaria es adecuado para los procesos de envío.	
		D3: Costos logísticos	- Costos de agencia de carga	- Los costos de la agencia de carga se encuentran dentro de los márgenes presupuestados.	
				- La empresa compara tarifas antes de contratar servicios de carga internacional.	
			- Costos de agencia de aduanas	Los servicios de la agencia de aduanas son eficientes respecto al costo.	
				La empresa realiza comparaciones frecuentes de los costos entre diferentes agencias de aduanas antes de contratar servicios.	

VARIABLE 2: CADENA DE SUMINISTRO

Según Chopra y Meindl (2013) es un sistema integral conformado por parte de actores y procesos involucrados, tanto directamente como indirectamente en el cumplir con los requerimientos del cliente. Este sistema abarca desde la adquisición de insumos y materias primas hasta la distribución física de los productos terminados hacia el consumidor final, integrando también actividades críticas como la planificación, control de inventarios, donde se abarca no solo al fabricante y proveedores, sino también a transportistas, puntos de venta, proveedores y clientes.	D1: Abastecimiento y aprovisionamiento	Disponibilidad de stock	Los proveedores cuentan con disponibilidad de stock al momento en que se emite una orden de compra.	Escala de Likert: 1= Totalmente en desacuerdo 2= En desacuerdo 3= Ni de acuerdo ni en desacuerdo. 4= De acuerdo 5= Totalmente de acuerdo
		Flujos de consumo	La empresa planifica las compras anticipadamente para evitar quiebres de stock.	
	D2: Distribución	Tiempos de entrega	La empresa analiza constantemente los patrones de consumo de sus productos.	
			Se ajustan los volúmenes de compra en base a la demanda del cliente para una adecuada producción	
			Se cumple con los tiempos de entrega pactados con los proveedores.	
			Se toman acciones correctivas ante retrasos en las entregas.	
		Canales de distribución	- Se evalúan regularmente los canales de distribución utilizados por los proveedores	
			- Los canales de distribución utilizados permiten una recepción oportuna y sin congestión	
	D3: Gestión de inventario	- Nivel de rotación	- Se monitorea el nivel de rotación de inventario para evitar excesos o quiebres.	
			Se implementan estrategias para mejorar la rotación del inventario.	
		- Método de inventario.	El método de control de inventario permite una gestión precisa.	
			La empresa utiliza herramientas tecnológicas para el control del inventario.	
			La empresa realiza evaluaciones periódicas sobre la eficacia del método de control de inventario.	

3. Instrumento de recopilación de datos

**UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS UNIVERSIDAD DEL PERÚ.
DECANA DE AMÉRICA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

**“INFLUENCIA DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL EN LA CADENA DE
SUMINISTRO DE UNA EMPRESA IMPORTADORA DEL RUBRO INFANTIL EN SAN
JUAN DE LURIGANCHO, LIMA – 2025”**

Estimado(a):

Nos encontramos llevando a cabo una investigación sobre el “Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025”. Por este motivo, hemos formulado las siguientes afirmaciones con el fin de obtener su evaluación y opinión.

Asimismo, hacer de conocimiento que la información que nos proporcione se mantendrá en estricta confidencialidad. Por ello, solicitamos su ayuda a completar el siguiente cuestionario.

De antemano gracias por brindar su valioso tiempo.

Aspectos Generales

Edad

- ☐ De 18 a 28 años
- ☐ De 29 a 40 años
- ☐ 40 años o más

Sexo

- ☐ Masculino
- ☐ Femenino
- ☐ Otros

Área de trabajo

- ☐ Logística
- ☐ Administración
- ☐ Planeamiento
- ☐ Comercio Exterior
- ☐ Dirección
- ☐ Cargo o puesto ocupado
- ☐ Jefa de Planeamiento
- ☐ Asistencia de Planeamiento
- ☐ Coordinadora de Comercio Exterior
- ☐ Asistente de Comercio Exterior
- ☐ Jefa de Almacén

- ▢ Asistente de Almacén
- ▢ Encargada de tiendas
- ▢ Asistente de Tiendas
- ▢ Gerente

Instrumento de las variables: Logística internacional y cadena de suministro

N°	PREGUNTA	Escala				
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
		1	2	3	4	5
VARIABLE: LOGISTICA INTERNACIONAL						
D1: MODOS DE TRANSPORTE						
1	El tipo de transporte internacional marítimo es el más adecuado según las características específicas de los productos importados (tipo, volumen y valor).					
2	Considera que el transporte marítimo es la opción más eficiente para las operaciones actuales.					
3	La elección del transporte marítimo permite cumplir con los plazos de entrega establecidos.					
4	Se realiza seguimiento al tiempo de tránsito para garantizar entregas oportunas.					
5	El tiempo del tránsito marítimo afecta la puntualidad de las entregas.					
D2: GESTIÓN DE DOCUMENTACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL						
6	La empresa gestiona correctamente todos los documentos necesarios para la importación.					
7	La empresa dispone de manera oportuna y organizada toda la documentación requerida para realizar actividades comerciales.					
8	Los procedimientos para tramitar documentos					

	aduaneros permiten cumplir los plazos establecidos.					
--	---	--	--	--	--	--

9	El tiempo de tramitación documentaria es adecuado para los procesos de envío.					
---	---	--	--	--	--	--

D3: COSTOS LOGISTICOS

10	Los costos de la agencia de carga se encuentran dentro de los márgenes presupuestados.					
----	--	--	--	--	--	--

11	La empresa compara tarifas antes de contratar servicios de carga internacional.					
----	---	--	--	--	--	--

12	Los servicios de la agencia de aduanas son eficientes respecto al costo.					
----	--	--	--	--	--	--

13	La empresa realiza comparaciones frecuentes de los costos entre diferentes agencias de aduanas antes de contratar servicios.					
----	--	--	--	--	--	--

VARIABLE: CADENA DE SUMINISTRO

D1: ABASTECIMIENTO Y APROVISIONAMIENTO

14	Los proveedores cuentan con disponibilidad de stock al momento en que se emite una orden de compra.					
----	---	--	--	--	--	--

15	La empresa planifica las compras anticipadamente para evitar quiebres de stock.					
----	---	--	--	--	--	--

16	La empresa analiza constantemente los patrones de consumo de sus productos.					
----	---	--	--	--	--	--

17	Se ajustan los volúmenes de compra en base a la demanda del cliente para una adecuada producción.					
----	---	--	--	--	--	--

D2: DISTRIBUCIÓN

18	Se cumple con los tiempos de entrega pactados con los proveedores.					
19	Se toman acciones correctivas ante retrasos en las entregas.					

20	Se evalúan regularmente los canales de distribución utilizados por los proveedores					
21	Los canales de distribución utilizados permiten una recepción oportuna y sin congestión.					

D3: GESTIÓN DE INVENTARIO

22	Se monitorea el nivel de rotación de inventario para evitar excesos o quiebres.					
23	Se implementan estrategias para mejorar la rotación del inventario.					
24	El método de control de inventario permite una gestión precisa.					
25	La empresa utiliza herramientas tecnológicas para el control del inventario.					
26	La empresa realiza evaluaciones periódicas sobre la eficacia del método de control de inventario.					

4. Validación de instrumentos

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. Datos generales

a. Apellidos y nombres del experto	Velarde Flores, Rubén Antonio
b. Grado académico	Maestría
c. Cargo u ocupación	Docente EPANI - FCA
d. Organización donde labora	UNMSM
e. Título de la investigación	Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en san juan de lurigancho, lima – 2025
f. Autor(s) del instrumento	Rocio Yudith Ponce de Leon Rios
g. Observación	En la primera parte de aspectos generales, se sugiere incluir una pregunta relacionada al puesto y área de trabajo, puesto que las perspectivas de respuesta pueden diferir de acuerdo al área de labor

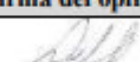
2. Aspectos de validación

INDICADORES		CRITERIOS	Deficiente e00-30%	Regular r31-50%	Bueno b51-70%	Muy Bueno mb71-90%	Excelente e91-100%
1	CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					91%
2	OBJETIVIDAD	Está expresado en términos observables.				90%	
3	ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología en la especialidad.					91%
4	ORGANIZACIÓN	Tiene una organización lógica.				90%	
5	SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.				90%	
6	INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de la estrategia de la investigación.				90%	
7	CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos de la investigación.					91%
8	COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, variables.				85%	
9	METODOLOGÍA	El instrumento responde al propósito del diagnóstico.				90%	
10	PERTINENCIA	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.					91%

3. Promedio de valoración

89.9%

4. Opinión de aplicabilidad

a. El instrumento puede ser aplicado, como está elaborado.			X
b. El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.			
Lugar y fecha	DNI	Firma del opinante	Teléfono
Lima, 06/08/20205	07238797		99346180

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. Datos generales

a. Apellidos y nombres del experto	Fernández Bedoya Victor Hugo
b. Grado académico	Doctor
c. Cargo u ocupación	Docente Permanente
d. Organización donde labora	Universidad Nacional Mayor de San Marcos
e. Título de la investigación	Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del rubro infantil en san juan de lurigancho, lima – 2025
f. Autor(s) del instrumento	Rocio Yudith Ponce de Leon Rios
g. Observación	

2. Aspectos de validación

INDICADORES		CRITERIOS	Deficiente 00-30%	Regular 31-50%	Bueno 51-70%	Muy Bueno 71-90%	Excelente 91-100%
1	CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					95%
2	OBJETIVIDAD	Está expresado en términos observables.					95%
3	ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología en la especialidad.					95%
4	ORGANIZACIÓN	Tiene una organización lógica.					95%
5	SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					95%
6	INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de la estrategia de la investigación.					95%
7	CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos de la investigación.					95%
8	COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, variables.					95%
9	METODOLOGÍA	El instrumento responde al propósito del diagnóstico.					95%
10	PERTINENCIA	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.					95%

3. Promedio de valoración

95%

4. Opinión de aplicabilidad

a. El instrumento puede ser aplicado, como está elaborado.			X
b. El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.			
Lugar y fecha	DNI	Firma del opinante	Teléfono
Ciudad Universitaria, 01 de agosto 2025	44326351		Contactar a: vfernandezb@unmsm.edu.pe

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. Datos generales

a. Apellidos y nombres del experto	Romero Silva Victor Antonio
b. Grado académico	Maestría
c. Cargo u ocupación	Gerente Administrativo
d. Organización donde labora	MANUFACTURAS KUKULI S.A.C.
e. Título de la investigación	"Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del sector infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025."
f. Autor(s) del instrumento	Rocio Yudith Ponce de Leon Rios
g. Observación	

2. Aspectos de validación

INDICADORES		CRITERIOS	Deficiente 00-30%	Regular 31-50%	Bueno 51-70%	Muy Bueno 71-90%	Excelente 91-100%
1	CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					95%
2	OBJETIVIDAD	Está expresado en términos observables.					95%
3	ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología en la especialidad.					95%
4	ORGANIZACIÓN	Tiene una organización lógica.					95%
5	SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					95%
6	INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de la estrategia de la investigación.					95%
7	CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos de la investigación.					95%
8	COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, variables.					95%
9	METODOLOGÍA	El instrumento responde al propósito del diagnóstico.					95%
10	PERTINENCIA	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.					95%

3. Promedio de valoración

95 %

4. Opinión de aplicabilidad

a. El instrumento puede ser aplicado, como está elaborado.	X
b. El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.	

Lugar y fecha	DNI	Firma del opinante	Teléfono
San Juan de Lurigancho, 06 de Agosto del 2025	09873697	 MANUFACTURAS KUKULI S.A.C. Victor A. Romero Silva Gerente Administrativo	cel: 989265777 correo: vromero@modakukuli.com

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. Datos generales

a. Apellidos y nombres del experto	Bimbi Tudela Rosario Fortunata
b. Grado académico	Licenciada Administración
c. Cargo u ocupación	Gerente General
d. Organización donde labora	DROGUERIA BELLEZA SALUD S.A.C.
e. Título de la investigación	"Influencia de la logística internacional en la cadena de suministro de una empresa importadora del sector infantil en San Juan de Lurigancho, Lima – 2025."
f. Autor(s) del instrumento	Rocio Yudith Ponce de Leon Rios
g. Observación	

2. Aspectos de validación

INDICADORES		CRITERIOS	Deficiente 00-30%	Regular 31-50%	Bueno 51-70%	Muy Bueno 71-90%	Excelente 91-100%
1	CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					95%
2	OBJETIVIDAD	Está expresado en términos observables.					95%
3	ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología en la especialidad.					95%
4	ORGANIZACIÓN	Tiene una organización lógica.					95%
5	SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					95%
6	INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de la estrategia de la investigación.					95%
7	CONSISTENCIA	Basado en aspectos teórico-científicos de la investigación.					95%
8	COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, variables.					95%
9	METODOLOGÍA	El instrumento responde al propósito del diagnóstico.					95%
10	PERTINENCIA	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.					95%

3. Promedio de valoración

95 %

4. Opinión de aplicabilidad

a. El instrumento puede ser aplicado, como está elaborado.			X
b. El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.			
Lugar y fecha	DNI	Firma del opinante	Teléfono
Surco, 05 de Agosto del 2025	08188185		cel: 950419888 correo: rosario.bimbi@drobelsa.com