



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN**

**Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la
empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Licenciada en Administración

AUTORA:

Gutierrez Goicochea, Blanca Esperanza (ORCID: 0000-0003-4131-9029)

ASESOR:

Dr. Fernández Bedoya, Víctor Hugo (ORCID: 0000-0002-2464-6477)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Organizaciones

LIMA – PERÚ

2021

Dedicatoria

Este proyecto lo dedico a mi familia en especial a mi padre, hermanas y a Erick ya que me brindaron su apoyo incondicional.

Agradecimiento

En primer lugar, agradezco a Dios por guiarme a hacer lo correcto y a cumplir mis objetivos.

En segundo lugar, a la Universidad Cesar Vallejo, por brindarnos las herramientas necesarias para hacer realidad este proyecto y culminar mi carrera.

Y, por último, pero no menos importante a mi asesor Víctor Fernández Bedoya, por su constante apoyo y paciencia durante este tiempo.

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de gráficos y figuras.....	vii
Resumen	viii
Abstract.....	ix
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	7
III. METODOLOGÍA	25
3.1 Tipo y diseño de investigación	25
3.2 Variables y operacionalización.....	25
3.3 Población, muestra y muestreo.....	26
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad...	27
3.5 Procedimientos	29
3.6 Método de análisis de datos.....	30
3.7 Aspectos éticos.....	31
IV. RESULTADOS	32
V. DISCUSIÓN	44
VI. CONCLUSIONES	52
VII. RECOMENDACIONES.....	53
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	55
ANEXOS.....	64

Índice de tablas

Tabla 1. Tabla comparativa de antecedentes identificados I	11
Tabla 2. Tabla comparativa de antecedentes identificados II	12
Tabla 3. Planilla de colaboradores	26
Tabla 4. Codificación de alternativa de respuesta.....	28
Tabla 5. Valoración del Coeficiente de alfa y dos mitades de Guttman	29
Tabla 6. Prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov.....	32
Tabla 7 Estadísticos descriptivos generales	33
Tabla 8 Resultados descriptivos ítem por ítem	35
Tabla 9 Prueba de Hipótesis: rho de Spearman	40
Tabla 10 Grado de coeficiente de relación.....	41
Tabla 11 Resultados de medición de nivel de las variables e indicadores.....	43
Tabla 12 Cuadro de expertos que validaron el cuestionario	73
Tabla 13 Resultados de valides: V. Aiken.....	75
Tabla 14 Alfa de Cronbach general.....	77
Tabla 15 Alfa de Cronbach por variable.....	77
Tabla 16 Coeficiente de Alfa Cronbach por dimensión	77
Tabla 17 Coeficiente de dos mitades de Guttman General.....	78
Tabla 18 Coeficiente de Alfa de Cronbach general si se elimina un elemento	79
Tabla 19 Estadísticos descriptivos para la pregunta 1	85
Tabla 20 Estadísticos descriptivos para la pregunta 2	85
Tabla 21 Estadísticos descriptivos para la pregunta 3	86
Tabla 22 Estadísticos descriptivos para la pregunta 4.....	86
Tabla 23 Estadísticos descriptivos para la pregunta 5	86
Tabla 24 Estadísticos descriptivos para la pregunta 6	87

Tabla 25 Estadísticos descriptivos para la pregunta 7	87
Tabla 26 Estadísticos descriptivos para la pregunta 8	88
Tabla 27 Estadísticos descriptivos para la pregunta 9	88
Tabla 28 Estadísticos descriptivos para la pregunta 10	89
Tabla 29 Estadísticos descriptivos para la pregunta 11	89
Tabla 30 Estadísticos descriptivos para la pregunta 12	90
Tabla 31 Estadísticos descriptivos para la pregunta 13	90
Tabla 32 Estadísticos descriptivos para la pregunta 14	91
Tabla 33 Estadísticos descriptivos para la pregunta 15	91
Tabla 34 Estadísticos descriptivos para la pregunta 16	92
Tabla 35 Estadísticos descriptivos para la pregunta 17	92
Tabla 36 Estadísticos descriptivos para la pregunta 18	93
Tabla 37 Estadísticos descriptivos para la pregunta 19	93
Tabla 38 Estadísticos descriptivos para la pregunta 20	94
Tabla 39 Estadísticos descriptivos para la pregunta 21	94
Tabla 40 Estadísticos descriptivos para la pregunta 22	94
Tabla 41 Estadísticos descriptivos para la pregunta 23	95

Índice de gráficos y figuras

Figura 1 Hipótesis formulada	6
Figura 2 Teoría burocracia planteada por Max Weber	14
Figura 3 Línea de tiempo de las teorías de la administración	15
Figura 4 Etapas de un plan de mantenimiento para una flota	16
Figura 5 Actividades principales de la gestión de flota.....	16
Figura 6 Fases de la gestión de flotas	17
Figura 7 Administración de mantenimiento vehicular	18
Figura 8 Detalle de los Ítems en las variables.....	27

Resumen

Esta investigación se desarrolló con el objetivo de identificar la relación entre la gestión administrativa y gestión de flota de la empresa Metroviabus en el año 2020. Teniendo como enfoque cuantitativo, de tipo aplicado de nivel correlacional y de diseño no experimental con corte transversal. La población estuvo conformada por 55 trabajadores, no se aplicó ningún tipo de muestreo, ya que se trabajó con una población censal. Por otro lado, la técnica empleada fue la encuesta en modalidad virtual. El instrumento estuvo compuesto por 23 ítems, validado cualitativamente por 3 expertos y cuantitativamente mediante el coeficiente de V. Aiken de 0,99; en cuanto a los resultados de confiabilidad, mediante el coeficiente de Alfa de Cronbach se obtuvo 0,943 como resultado general. En cuanto a dos mitades de Guttman se obtuvo de 0.916 y la segunda mitad de 0.879. Se calcularon resultados de normalidad, estadísticos descriptivos generales e individuales. Se concluyó, que existe relación entre la gestión administrativa y la gestión de flota ($r=0,621$) $\text{sig.}=0,000 <0,05$, dando validez a la hipótesis general planteada.

Palabras clave: Gestión administrativa, gestión de flota y Gestión de organizaciones

Abstract

This research was developed with the objective of identifying the relationship between administrative management and fleet management of the company Metroviabus in the year 2020. The approach was quantitative, applied, correlational and non-experimental design with a cross-sectional approach. The population consisted of 55 workers, no sampling was applied, since we worked with a census population. On the other hand, the technique used was a virtual survey. The instrument was composed of 23 items, validated qualitatively by 3 experts and quantitatively by means of the V. Aiken coefficient of 0.99; as for the reliability results, by means of Cronbach's Alpha coefficient, 0.943 was obtained as a general result. As for Guttman's two halves, 0.916 was obtained and the second half 0.879. Normality results, general and individual descriptive statistics were calculated. It was concluded that there is a relationship between administrative management and fleet management ($r=0.621$) $\text{sig.} = 0.000 < 0.05$, validating the general hypothesis.

Keywords: Administrative management, fleet management and organizational management.

I. INTRODUCCIÓN

Actualmente en el ámbito internacional las organizaciones indican que la gestión administrativa impacta de manera positiva en la rentabilidad de una empresa, lo cual un inadecuado manejo de la administración puede afectar a la gestión, claramente a la baja en las ventas. Por otro lado, la ausencia de no tener una organización debidamente planificada, afecta al cumplimiento de los objetivos trazados. Asimismo, Coque (2016) hace mención que la adecuada administración de transporte profesional por carretera es importante para llevar a cabo un adecuado desarrollo social y monetario en el país.

En escenarios internacionales la gestión de flotas es la acción de administrar un conjunto de vehículos lo cual está asociada a una serie de actividades tales como: la gestión de costos del mantenimiento de las operaciones, seguimiento y diagnóstico de carga de los conductores. La gestión de flotas ayuda a minimizar los riesgos de invertir en una organización de vehículos, es así permitiendo mejorar su eficiencia y productividad.

Por otro lado, implementación de las TIC (tecnología de información y comunicación) ha revolucionado el mundo teniendo así un gran impacto en las organizaciones. Es decir, con el apropiado manejo de información han impactado de forma positiva en las organizaciones debido a los cambios introducidos por los avances tecnológicos de hardware que permiten comunicarnos eficazmente sin importar la zona donde se ubique, asimismo la creación de mecanismos de almacenamiento digital que permite resguardar la información de la organización y la inclusión de software que dinamizar los procesos, y que esta así vez ayudará en el manejo, control administrativo de procesamiento de información de manera eficiente.

Es por ello, que optan por la implementación de sistemas, dispositivos de control y seguimiento que ayuden a la gestión. Al respecto, Morales, Pedraza y Felipe (2018) mencionan que, a pesar de que hay sistemas de monitoreo vehicular existen falencias. Tal como es el transporte en Colombia, que no están monitoreados por

ninguna entidad gubernamental, en donde estos dispositivos están expuestos a la manipulación por personas extrañas. Es por ello que se convierte en una vulnerabilidad a la seguridad para este tipo de sistemas. Por otro lado, Ramiro (2014) señala que en la implantación de sistemas adecuados han generado beneficios a las organizaciones del sector de transportes. Asimismo, la tecnología juega un papel muy importante en las organizaciones de la ciudad de Barranquilla. Del mismo modo, coca cola FEMSA lanza su plataforma de distribución digital, con el objetivo de agilizar sus operaciones en México y Brasil (Forbes Staff 2020) Según el Metropolitano (2016) en el Perú el Metropolitano es el transporte urbano con más de 700 mil viajes diarios. Ya que cuenta con un sistema de buses de transporte rápido (BRT) sistema que facilita al traslado de las personas con más seguridad y a ahorro de tiempo. Por otro lado, a diferencia de los sistemas de transporte empleados en México, Bogotá, el metropolitano es el sistema en el mundo que opera buses a gas natural vehicular GNV. Asimismo, Gutiérrez, Pedraza, Vega, y Bastidas (2018) indican que la gestión administrativa en las empresas de transporte en Cuzco ayuda a los proyectos sean eficientes tales como la renovación de flota vehicular en donde permite gestionar, es decir la administración de los ingresos generados por la prestación de servicios, en donde permite que sea más factible a la hora de operar sus recursos y así permitiendo ser más competitiva en el mercado.

Por otro lado, Martínez (2020) sostiene que la tecnología en las empresas es de beneficio, ya que gracias a ella se puede hacer seguimiento a todos los vehículos. Es decir, con la implantación del sistema de GPS ayudarán a controlar, monitorear y ubicar los paraderos autorizados. Asimismo, la gestión de la flota vehicular según Hernández (2019) señala que es la aplicación de sistemas que permiten a las organizaciones a mantener su flota controlada y monitoreada, es decir con implantación de la web y tecnología, lo cual permite monitorear desde cualquier parte del mundo con rapidez y eficacia

En el contexto local la empresa Metroviabus dedicada al rubro del transporte urbano el cual carece de sistemas de dispositivos de control y seguimiento, donde se dificulta la gestión de la flota vehicular. Es preciso decir que, el problema se

origina por diferentes situaciones internas en la organización; la mano de obra, la falta de comunicación entre áreas, es decir el personal no coordina con el área de flota, en ingreso de un vehículo al taller, lo cual retrasa el tiempo para atender su mantenimiento. Por otro lado, vehículos antiguos, que casi siempre están con fallas, lo cual viene ocasionando pérdidas y la inoperatividad del vehículo; la inadecuada planificación respecto a las actividades de mantenimiento por kilometraje con el objetivo de saber cuándo ejecutar, así mismo, la inadecuada distribución de taller de mantenimiento, donde la ubicación de los talleres trae larga distancia, logrado ocupar más horas de la jornada laboral efectiva.

Por otro lado, gestión administrativa refleja insuficiencias respecto a la falta de personal especializado en la gestión de capital humano, en los procesos de selección. Como señalan Canto, Mega, Guerra y Capobianco (2017) que la falta de inversión tecnológica genera una serie de dificultades en la gestión administrativa y también en la gestión logística, es decir en traslado y distribución de mercaderías lo cual pone en desventaja a la gestión operativa y al desempeño del talento humano. Asimismo, el Supply Chain Management es un modelo de gestión integra al talento humano, los procesos y la tecnología. Con el objetivo de componer el flujo de activo de una organización, de las fuentes de abastecimiento (Ricardo Cayo, 2017)

Hernández, Ramos, Plasencia, Indacochea, Quimis y moreno (2018) los problemas de todo proyecto de investigación se dan a través del reconociendo y formulación del **problema científico** lo cual se basa en una indagación, es decir el problema se da cuando en investigador carece del conocimiento sobre un tema y busca resolver sus interrogantes.

En ese sentido, el **problema general** fue: ¿existe relación entre la gestión administrativa y la gestión de la flota en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020?

Por lo consiguiente, los problemas específicos fueron: ¿existe relación entre la gestión administrativa y planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020?, ¿existe relación entre la gestión administrativa y cálculo de rutas eficientes Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020?, ¿existe relación entre gestión

administrativa y asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020?, ¿existe relación entre la gestión administrativa y asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020?

La **justificación** Lerna (2016) y Fernández Bedoya (2020) señalan que es la forma de expresar, la importancia que tiene al realizar un proyecto de investigación, sobre un determinado tema. Tal importancia puede estar dado en un aspecto teórico, metodológico y práctico.

En cuanto a la **justificación teórica**, se realizó con la finalidad de motivar a futuras investigaciones y a su vez generar conocimiento y conciencia sobre la gestión administrativa como parte esencial para las organizaciones. Es así que Alegría (2019) la gestión administrativa se ha convertido en el pilar fundamental de las organizaciones donde se desempeña las funciones como planificar, controlar, del mismo modo, desarrollar actividades orientadas a las habilidades, capacidades para la toma de decisiones para la mejora continua de la organización. También detallar sobre la gestión de flota de vehículos que viene siendo una pieza clave para el crecimiento de la organización. Asimismo, Arévalo (2016) menciona que la gestión de vehículos es la principal actividad de su cadena de valor de una empresa de transporte.

En cuanto a la **justificación metodológicamente**, el presente estudio se ha basado en los procesos de la investigación científica, donde se estableció problemas, hipótesis y objetivos de estudio. Para aplicar el instrumento se seleccionó una muestra aleatoria donde se obtuvo resultados y se plantearon recomendaciones a la organización. La investigación tuvo un enfoque cuantitativo con un nivel descriptivo correlacional que tiene como objetivo establecer la correlación de las variables gestión administrativa y gestión de flota.

En cuanto a la **justificación práctica**, los resultados de la investigación permitirán de manera útil a los gerente y accionistas de la empresa Metroviabus S.A.C tomar decisiones que conlleven a una mejora de la empresa, debido a las estrategias detalladas sobre la gestión administrativa mediante la planificación,

organización, dirección y control así también la correcta gestión de flota con fines de optimar recursos, minimizando tiempos y gestionar mejor el capital humano.

Según Soliz (2019) **los objetivos** de investigación son fundamentales para una organización ya que ayuda a cumplir con lo establecido, en donde todo tiene un principio y final en ese sentido, a continuación, se detallan los objetivos de investigación de este estudio:

El **objetivo general** fue: determinar la relación entre la gestión administrativa y la gestión de la flota vehicular, en la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020.

De igual manera, los **objetivos específicos** fueron: Determinar la relación entre la gestión administrativa y planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla, 2020; determinar relación entre la gestión administrativa y cálculo de rutas eficientes Metroviabus S.A.C Ventanilla, 2020; determinar la relación entre gestión administrativa y asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla, 2020; determinar la relación entre la gestión administrativa y asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020.

Para Espinoza (2018), **la hipótesis** es una investigación proveniente del nexo entre la teoría y realidad empírica, lo cual sirve para orientar a la investigación establecida, dentro de un método científico en ese sentido, a continuación, se detallan las hipótesis de este estudio. Por otro lado, la hipótesis es una idea de cual nos preguntamos del porque el motivo de un hecho. Es por ello que se plante una hipótesis general e hipótesis específicas.

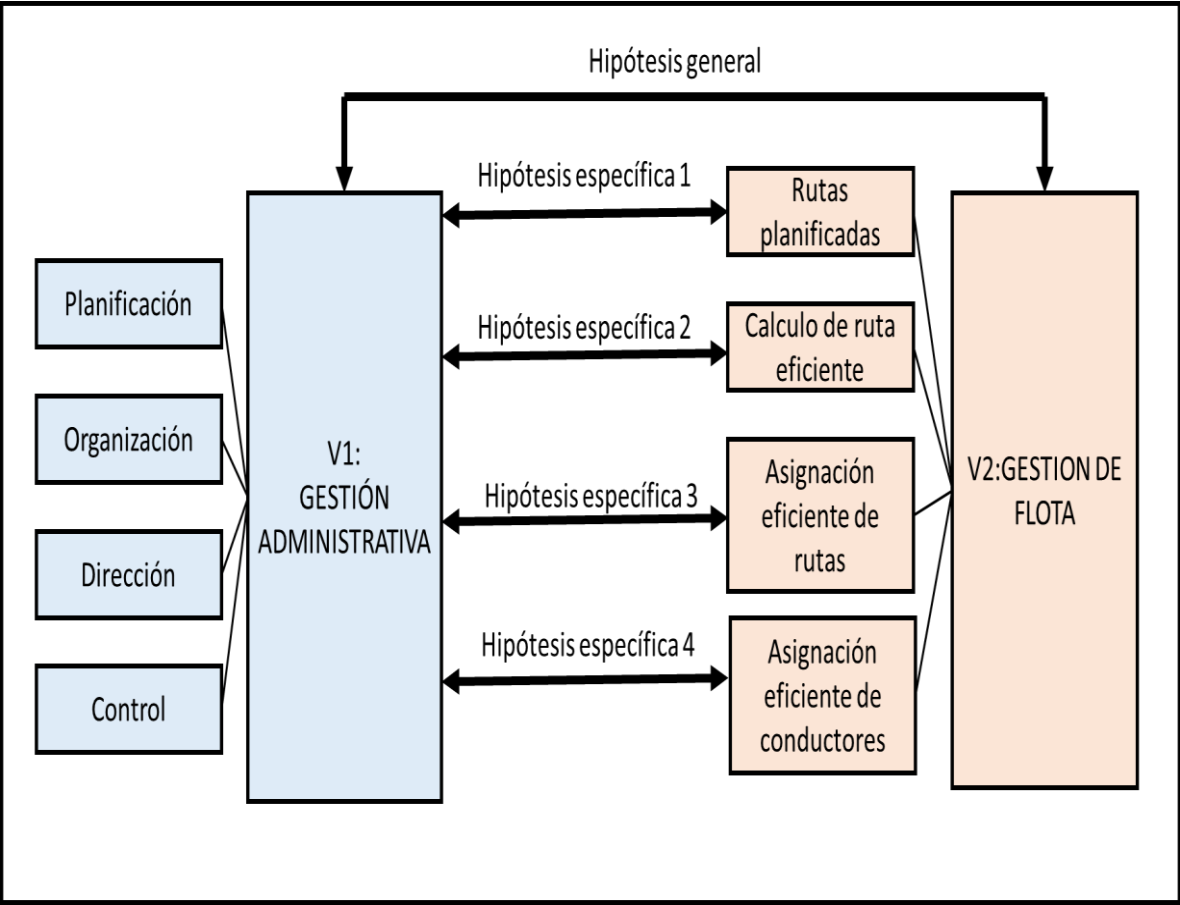
La **hipótesis general** fue: existe relación entre la gestión administrativa y la gestión de la flota vehicular en la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020.

De igual manera, las **hipótesis específicas** fueron: existe relación entre la gestión administrativa y planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla, 2020; existe relación entre la gestión administrativa y cálculo de rutas eficientes Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020; existe relación entre gestión administrativa y asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C

Ventanilla, 2020; existe relación entre la gestión administrativa y asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020.

Se ha realizado una gráfica que resume la hipótesis general y específica, lo cual se detallan en la Figura 1

Figura 1
Hipótesis formulada



Nota. En la figura 1 se visualiza la hipótesis general e hipótesis específica

II. MARCO TEÓRICO

En los **trabajos anteriores** para el desenvolvimiento de esta investigación se eligieron estudios que utilizaron las mismas (o similares, en su defecto) variables trabajadas en este estudio, con la finalidad de poder analizar los diferentes enfoques que se les dan a estas variables y así poder comparar los resultados. En el ámbito internacional se identificaron las investigaciones

Ecuador, La Libertad Plúa y Byron (2019) realizo una investigación, con el propósito determinar una solución móvil y web, de tal manera que colabore con las laborares de administración general, en el control, monitoreo y mantenimientos de la flota vehicular de la municipalidad de Santa Elena. Lo cual planteo un estudio tipo exploratoria. Asimismo, se recopilo data de 14 colaboradores, se aplicó una variedad técnica de recopilo datos se utilizó la entrevista como conclusión se aplicó el desarrollo de la solución informática que se basa en un modelo incremental; con el desarrollo de la herramienta informática se agilizó el manejo de la información vehicular, ayudando a tener un registro constante del kilometraje en la movilización realizada e incluso una ficha con los gastos de combustible y mantenimientos realizados, mostrando que la información obtenida resulta útil para el control adecuado de los vehículos de flota. Los resultados obtenidos fueron a través del estadístico de chi-cuadrado de Pearson donde obtuvo un 0,005 en su significancia bilateral y 0.62 considera correlación moderada

Ecuador, Gordon (2014) Elaboró una investigación con el intento de determinar la relación entre la gestión administrativa y la satisfacción de cliente del servicio de trasporte pesado de la ciudad de Tulcán. Asimismo, planteo un estudio de método analítico-Sintético y un enfoque cualitativo de nivel correlacional Se recopilo data de 343 comerciantes lo cual se aplicó la entrevista y el cuestionario tipo de investigación descriptiva el análisis muestra las características y el nivel de conocimiento que tiene en la actualidad las organizaciones de transporte pesado de la ciudad de Tulcán sobre sus clientes y sus necesidades de servicio y satisfacción baja el sistema de gestión administrativa las empresas. En cuanto a los resultados utilizo la prueba estadística de rho de Spearman (0.918) considerada alta positiva

En Ecuador, en la ciudad de Quevedo Fuentes (2015) condujo un estudio que tuvo como finalidad determinar como una adecuada gestión administrativa y financiera promoverá el crecimiento del parque automotor de una cooperativa de transporte. Planteando una investigación de nivel correlacional y enfoque cuantitativo, se recopiló data 381 usuarios del transporte urbano y 38 socios de la institución. Los resultados aplico una prueba estadística de frecuencias que expresan que el 63% de los socios de la cooperativa consideran que, si se ha evidenciado la existencia de un adecuado parque automotor gracias a la relación de la buena dirección administrativa y financiera, lo cual fue confirmado por un 67% de los usuarios de esta Cooperativa del Transporte quienes están conformes con la dirección administrativa de la cooperativa para que exista el actual mejoramiento de las unidades administrativa lo cual indica que existe 4 puntos de cercanía entre ambas variables

A nivel nacional en la ciudad de Trujillo, García Gómez (2014) realizó una investigación que tuvo como finalidad determinar la relación manera en que la gestión administrativa se relaciona con la eficacia de la oficina de transportes y seguridad vial de una Municipalidad Provincial de Sánchez Carrión. A través de un estudio de nivel correlacional y enfoque cuantitativo, se analizó la información de 87 sujetos entre conductores, coordinadores zonales y trabajadores de la oficina de transportes y seguridad vial. Los resultados obtenidos fue mediante la prueba estadista de chi-cuadrado de Pearson, obtuvo un coeficiente 0.83 y una significación bilateral de 0.00 indican que, debido al liderazgo, la buena comunicación y trabajo en equipo, la variable gestión administrativa acumuló 44 puntos y la variable eficacia.

En Lima Guerrero Cruzado (2019) expuso una investigación a la universidad Cesar Vallejo, que tuvo como objetivo determinar como la gestión por proceso mejorara la productividad en el área de flota de la empresa Silvestre SAC. El tipo de investigación fue aplicada, diseño cuasi experimental, con un enfoque cuantitativo. En donde la investigación es representada por las 17 camionetas, que obtuvo como resultado mediante la prueba estadista de Shapiro Wilk donde indica que las

significancias de la eficacia antes y después se encuentran en 0,365 y 0,995 respectivamente, al estar por encima de 0,05 indican que es validado el análisis de contrastación de hipótesis. Por otro lado, el cuadro de prueba de las muestras emparejadas se demuestra que el valor de la significancia es de 0.000, siendo este menor que 0.05, por consiguiente, se reafirma que la hipótesis nula es rechazada y se acepta la hipótesis de investigación, la cual asegura que la implementación de la gestión por procesos mejora la eficiencia en la flota de la empresa Silvestre Perú SAC.

En Lima Vásquez Cokchi (2017) presento una investigación a la universidad Cesar Vallejo, cuyo objetivo fue determinar la relación significativa entre el mantenimiento de correctivo de flotas vehiculares y la calidad de servicio. Donde su estudio fue de tipo descriptivo nivel correlacional no experimental y enfoque cuantitativo, así mismo se recopilo data de 102 clientes de la empresa de reparaciones automotriz de Lima. La técnica utilizada es cuestionario tipo Likert a través de la prueba de rho Spearman analizó la correlación entre dichas variables, obteniendo como resultado la significación bilateral de 0,884 y grado de correlación de 0,60; logrando dar validez a su hipótesis, ya que el resultado fue que las variables se encuentran fuertemente relacionados.

En Lima Correa Cordero (2017) en una investigación para la universidad Cesar Vallejo, realizó un análisis titulado “gestión administrativa y satisfacción al cliente en la empresa de transporte de valores, surco 2017 Lima. Cuyo objetivo fue determinar la relación entre la gestión administrativa y la satisfacción del cliente en la empresa de transporte de valores, Surco, 2017. Su muestra fue de 26 trabajadores el tipo de investigación fue descriptivo, diseño correlacional. Donde se analizó la prueba de correlación de rho Spearman $p=0.000$ a un nivel de significancia de 0,05(bilateral), y un nivel de correlación de 0,783, lo cual indica que la correlación es positiva considerable. Lo cual indica la correlación positiva considerable

En Lima (Perú) Atuncar (2020) realizó una investigación para la Universidad Cesar vallejo “Habilidades gerencias y gestión administrativa en una empresa de vehículos servicio y venta de partes, 2020”. Cuyo objetivo fue determinar la relación

que existe entre las habilidades gerenciales y gestión administrativa en una empresa de vehículos, servicio y venta de autopartes. Cuyo enfoque cuantitativo, método hipotético deductivo, con diseño no experimental y nivel correlacional. Por otra parte, la muestra estuvo conformado por 46 colaboradores. Asimismo, se concluye que las habilidades gerenciales se relacionan con gestión administrativa en una empresa de vehículos siendo el grado de correlación ($r = 0,909$) lo cual resulto siendo de nivel muy alta y $\text{sig.} = 0,000 < 0,05$.

En Lima, en el distrito el agustino Alfredo (2017) realizó una investigación gestión administrativa del alquiler de flota de vehículos y la satisfacción de los clientes internos. El Agustino, en el año 2016, tesis para obtener el grado académico de maestro en gestión pública que tuvo como objetivo determinar la relación entre la gestión administrativa y la satisfacción de los clientes internos de Sedapal al alquilar una flota vehicular en el año 2016. Su método de investigación fue hipotético-deductivo de tipo aplicada de nivel descriptivo y correlacional de corte trasversal, con un enfoque cualitativo la muestra estuvo compuesta por 287. Mediante la rho de Spearman, se aprecia que existe una relación baja positiva moderada ($r = 0.165$) y $\text{sig. } 0.000 < 0.05$ entre ambas variables

En la provincia de Azángaro (Lima) Tejada y Vilca (2017), realizaron una investigación “Gestión de la administración del servicio de transporte público interdistrital de pasajeros y la satisfacción de usuarios en la provincia de Azángaro, 2017” para obtener su grado académico de maestro en gestión pública, propusieron como objetivo. Determinar la relación entre la gestión administrativa del servicio del transporte público interdistrital de pasajeros y la satisfacción de los usuarios en la provincia de Azángaro, 2017. La metodología utilizada fue enfoque cualitativo, de diseño descriptivo, por otro lado, la muestra fue de 112 vehículos, lo cual es analizado a través de la prueba chi-cuadrado de Pearson, software estadístico SPSS, donde su ‘sig.’, que representa el porcentaje de probabilidad de aceptación de la hipótesis nula con un 5% por lo que se rechaza la hipótesis alterna.

Tabla 1.
Tabla comparativa de antecedentes identificados I

Autor y año	Laínez Plua 2019	Gordon Roberth 2013	Fuentes Moreiya 2015	García Gómez 2014	Guerrero Cruzado 2018
País	Ecuador	Ecuador	Ecuador	Perú	Perú
Variable de estudio	Sistema de gestión de flota vehicular mediante dispositivos móviles Android y plataforma web	La gestión administrativa y la satisfacción de los clientes del servicio de trasporte pesado	Gestión administrativa su impacto en el crecimiento del parque de transporte urbano internacional	La gestión administrativa influye en la eficacia de la oficina de transportes y seguridad vial	La gestión por proceso mejorara la productividad en el área de flota
Enfoque	Cuantitativo	Cuantitativo	Cuantitativo	Cuantitativo	Cualitativo
Nivel	Descriptivo	Correlacional	Descriptiva	Correlacional	Descriptiva
Técnica	Entrevista	Encuesta	Encuesta	Encuesta	Entrevista
Instrumento	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario
Muestra estadística	14	343	381	87	17
Resultados estadísticos	rho de Spearman (r= 662) sig. 0,000	rho de Spearman (r=0.918) Sig.0,000	rho Spearman 63% (4)67%	chi-cuadrado de Pearson (r=0,83) sig. 0,000	Shapiro willk (r= 0,545) sig.0,000

Nota. En la tabla 1 se muestra los antecedentes

Tabla 2.*Tabla comparativa de antecedentes identificados II*

Autor y año	Vásquez Cokchi 2017	Corea Cordero 2017	Atuncar Andia 2020	Tejada, vilca 2027	Alfredo Balvin 2017
País	Perú	Perú	Perú	Perú	Perú
Variable de estudio	Mantenimiento de correctico de flotas vehiculares y la calidad de servicio	Gestión administrativa y satisfacción al cliente en la empresa de transporte	Habilidades gerenciales y gestión administrativa en una empresa de vehículos	La gestión administrativa del servicio del transporte público de los usuarios	Gestión administrativa del servicio alquiler una flota de vehículos y la satisfacción de los clientes internos
Enfoque	Cuantitativo	Cuantitativa	Cuantitativo	Cualitativo	Cuantitativo
Nivel	Descriptivo correlacional	Descriptivo correlacional	Correlacional	Descriptivo	Correlacional
Técnica	Encuesta	Encuesta	Encuesta	Encuesta	Encuesta
Instrumento	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario
Muestra estadística	102	26	46	112	287
Resultados estadísticos	rho de Spearman (r= 0,770) sig. 0,000	rho Spearman (r= 0,783) Sig. 0,000	rho Spearman (r= 0,909) sig.= 0,000 <0,05	chi-cuadrado de Pearson (r=0,608) y sig. 0,000	rho Spearman (r = 0.165) y sig. 0.000< 0.05

Nota. En la tabla 2 se muestra los antecedentes

Por otro lado, con respecto a **las teorías relacionadas al tema** es propio mencionar que se exploró las teorías que dan origen a la administración. La teoría de la administración científica Frederick Taylor (1911), la teoría clásica por Henry Fayol (1916), teoría de las relaciones humanas Elton Mayo (1932), la teoría de administración por objetivos Peter Drucker (1954), la teoría del desarrollo organizacional Kurt Lewin y Richard Beckhard (1963) la teoría situacional o teoría de liderazgo situacional Paul Hersey y Ken Blanchard (1970). Por lo consiguiente, se detallarán a continuación.

La teoría de la administración científica Frederick Taylor 1911 con su publicación "los principios de la administración científica" indicó que usando el método científico se puede cumplir de manera eficiente una tarea donde señala si las organizaciones no son eficientes, es porque los colaboradores deciden sus propias reglas de trabajos. Asimismo, la libertad concedida al colaborador, la confianza dada, es lo que provoca la ineficiencia empresarial, ya que los colaboradores controlan el proceso de productivo (Robbins y Decenzo, 2020).

Seguidamente, Henry Fayol 1916 presentó la teoría de clásica en su libro "administración industrial y general" publicada durante la administración industrial tal como señalan Robbins, Stephen (2002) donde explica 14 principios de la administración que era de gran importancia para incrementar la eficiencia del proceso administrativo que resalta Fayol.

Unidad de mando, es decir el colaborador debe recibir órdenes e informar a un único supervisor, lo cual abre paso a la disciplina. Por otro lado, los organigramas en donde se pueda transmitir información de manera vertical. División de trabajo, las empresas deben dividir por áreas y poner personal calificado para cada puesto trabajo en equipo, que los colaboradores tengan el mismo objetivo con común todos. Por otro lado, identificó las funciones de la administración como planear, organizar, dirigir y controlar

Más adelante el psicólogo Elton Mayo conocido como el pionero de "Las relaciones Humanas" 1932, lo cual tiene una perspectiva diferente a las anteriores, ya que ve al prójimo como un ser social, donde las relaciones entre trabajadores

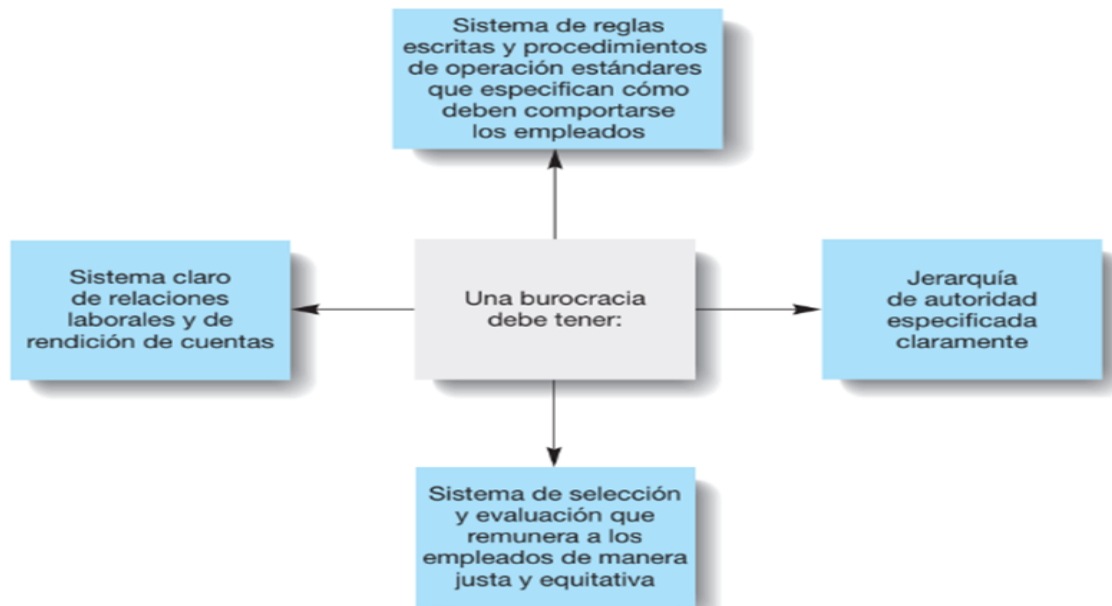
influyen de manera positiva y negativa en la organización para en cumplimiento de los objetivos (Zapata, Murillo y Martínez, 2006).

Dicha teoría de Elton Mayo se desarrolló con el fin de oponerse a la teoría de la administración científica, ya que busca terminar con la deshumanización de la clase obrera (Gómez y Vázquez).

Por el siglo XX, Peter Drucker por el año 1954 propone su teoría “administración por objetivos”, al cual se conoce en la actualidad como padre de la gestión empresarial, Drucker en su teoría indica que se debe afianzar en ambos, en los objetivos de los trabajadores y de la organización para llegar a un balance (Drucker, Hesselbein, Snyder y Sotelo, 2016).

La teoría burocrática, planteada por Max Weber determinó los principios de la burocracia como un procedimiento formal de organización y gestión fijado para asegurar la eficiencia y eficacia, siendo ésta aplicable a las fábricas y a las diferentes formas de organización humana. Este sistema se fundamenta en los principios que se resumen en la figura 2.

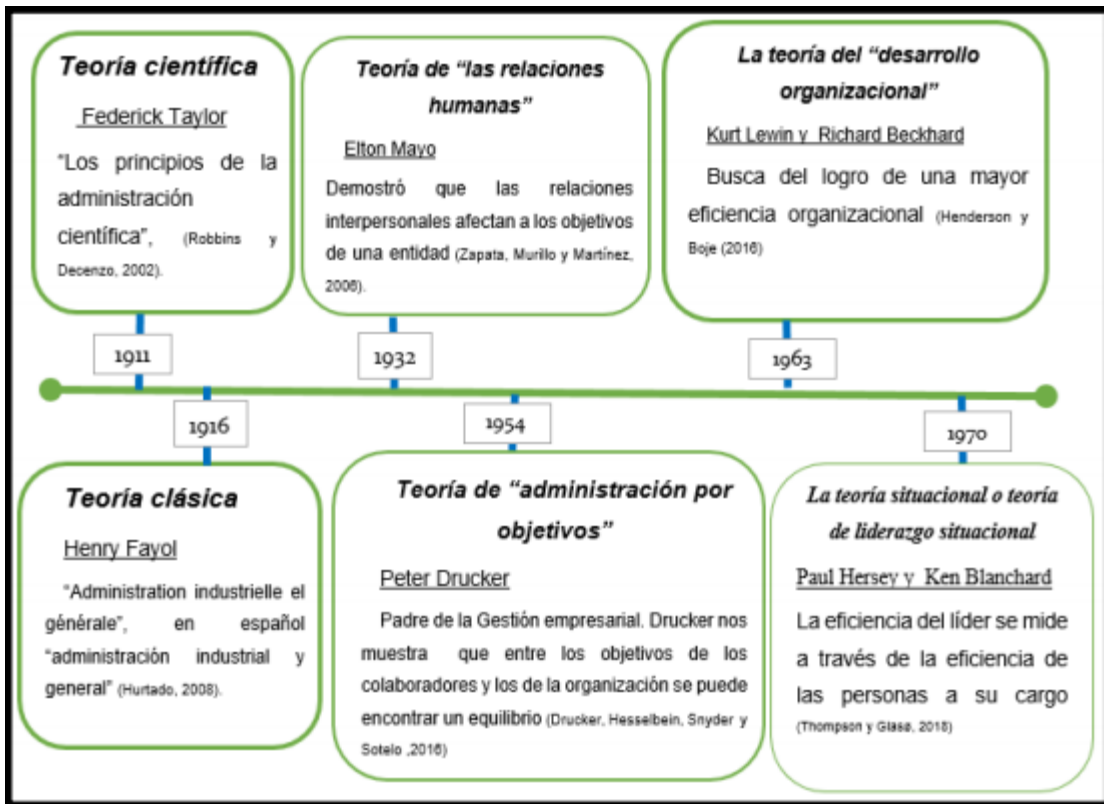
Figura 2
Teoría burocracia planteada por Max Weber



Nota. En la figura 2 se visualiza los principios burocráticos según Jones y George (2010)

Thompson y Glaso (2018) la teoría “situacional o teoría de liderazgo situacional” Paul Hersey y Ken Blanchard por los años de 1970. Dicha teoría se basa en características que determina el comportamiento de los seguidores, donde ellos son los que deciden seguir aun líder o rechazar.

Figura 3
Línea de tiempo de las teorías de la administración



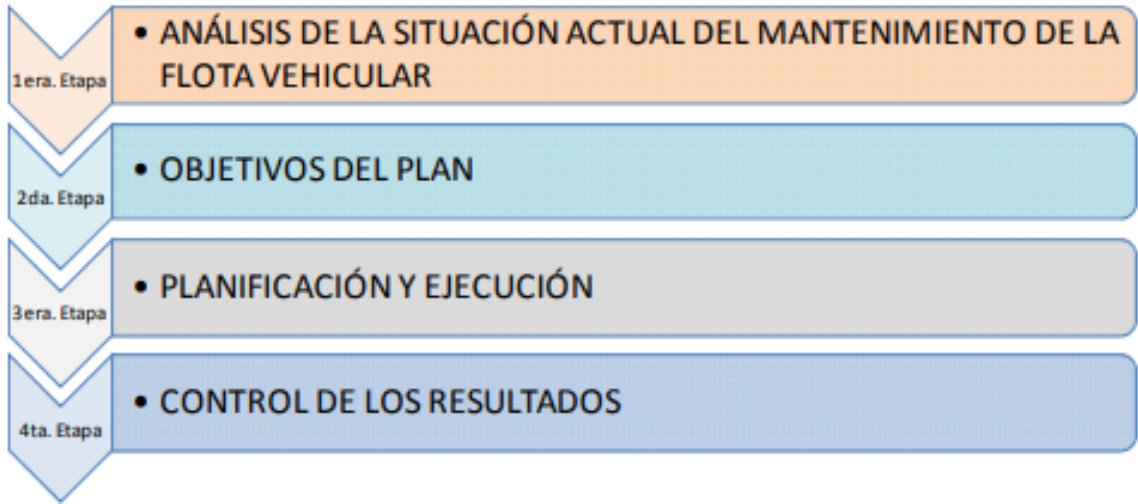
Nota. En la figura 3 se muestra las teorías de la administración

En cuanto a la segunda variable, se dio a conocer sus principales teorías de la gestión de flota. Heike de la Horra (2017) con su teoría “Tecnología ERP gestión de flota” nos dice que tradicionalmente las flotas han utilizado software de seguimiento basado en GPS. Las soluciones de la gestión de flota tienen un enfoque preciso en el conductor, de tal forma que ayuda a desplazarse teniendo en cuenta el tráfico y su localización.

Seguidamente, Navarro (1997) con su teoría gestión integral de mantenimiento nos habla sobre la gestión de mantenimiento para una flota vehicular, además indica para un buen desempeño de sus funciones todos sus procesos deben ser

necesarios diseñados y optimizados, lo cual indica que en un plan de gestión de mantenimiento comprende las siguientes etapas

Figura 4
Etapas de un plan de mantenimiento para una flota



Nota. En la figura 4 se visualiza las etapas de mantenimiento de flota según Navarro (1997)

Por otro lado, Fernández Gomes (2016) indica que existe 3 categorías de flotas de vehículos es decir las q realizan rutas planificadas, las que tiene una demanda de vehículos y las que tiene asignado un vehículo, conductor, el mismo autor señala que hay 5 actividades principales de la gestión de flotas vehicular.

Figura 5
Actividades principales de la gestión de flota



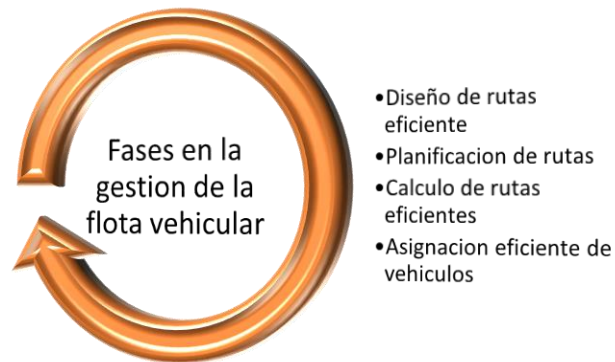
Nota. Actividades principales de gestión de flota

- a) El diseño y la fijación de la política, en donde debe abarcar indicaciones, de cómo gestionar adecuadamente la flota de vehículos
- b) La operación y cálculo óptimo y la cabida de los vehículos
- c) La decisión de las marcas, y el abastecimiento y la forma de compra de los vehículos
- d) La maniobra de los vehículos como la gestión sostenimiento, los accidentes de tráfico
- e) El plan de la política de retirada de los vehículos y su canal de venta

Asimismo, Martin y Eguía (2010) explica las fases en la gestión de la flota vehicular

Figura 6

Fases de la gestión de flotas



Nota. En la 6 se muestra las fases de gestión de flota

Etapa 1 Diseño de rutas eficientes. Se realiza con el fin de realizar un mínimo recorrido, es decir ahorrando tiempo y costos.

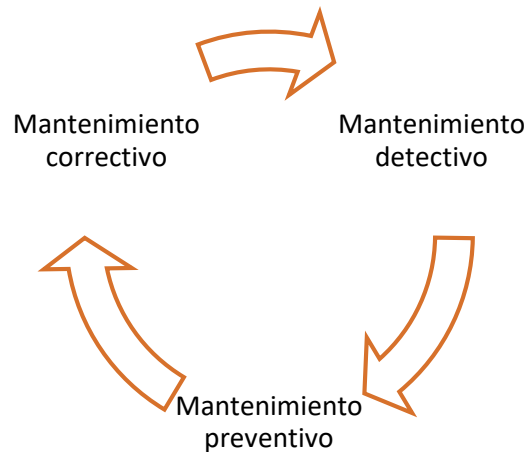
Etapa 2 planificación de rutas. Consiste en el diseño de rutas de transporte de forma que se logre recoger con una gran cantidad de pasajeros. En donde primero se debe conocer la demanda de pasajeros que se refleja en el número de viaje se hace.

Etapa 3 Calculo de rutas eficientes. Se desarrolla dicha etapa con el objetivo de diseñar rutas que obtengan mínima distancia de recorrido y cumpliendo todas las reglas establecidas.

Etapa 4 Asignación eficiente de vehículos. La elección de una unidad depende de la mercancía que se va trasportar ya sea cantidad en peso y volumen. Para implementar el tipo de ruta a seguir, lo cual ayuda a la organización en términos de contos y tiempo.

Seguidamente Becerra (2009) en su teoría “administración de mantenimiento vehicular” considera que para una buena gestión de flota se debe tener en cuenta acciones de mantenimiento vehicular

Figura 7
Administración de mantenimiento vehicular



Nota. Administración de mantenimiento vehicular según Becerra (2009)

Respecto a los enfoques conceptuales es necesario definir los conceptos de cada una de las variables, dimensiones e indicadores.

Respecto a la variable gestión administrativa. Según Manrique (2015) detalla que la gestión administrativa está compuesta por elementos propios de la administración tales como planificación, organización, dirección, y control. Los cuales se relacionan y hacen q la organización cumpla con sus objetivos establecidos.

Sobre la dimensión 1. Planificación Galvis (2011) indica procedimientos para alcanzar los objetivos de la organización, acciones establecidas, previstas y anticipadas entre sí que influye en un determinado acontecimiento. Aludiendo a las palabras, donde queremos llegar, que estamos haciendo, y como lo vamos a lograr.

Por otro lado, Gonzales (2011) la planificación tiene efecto en los hechos y acciones que realizan por medio de fiscalizaciones, control y sanciones. Es decir, planificación ayuda a las funciones de las entidades en presupuestos, bienes y servicios lo cual facilita al cumplimiento de las acciones establecidas.

Con respecto a la dimensión 2. Organización este proceso abarca ordenamiento en diferentes aspectos, como podría ser en una organización se ve reflejada en la división de labores, diseño de mando y responsabilidad he ahí se refleja la organización en la empresa. Adicional a ello implica los recursos personas que son parte de la empresa. De manera que se logra cumplir las metas y objetivos planteados (Navarro Figueroa 2019). Del mismo modo, todas las empresas en fundamenta un proceso administrativo organizado; donde ayude al cumplimiento de los objetivos y se refleje en los resultados, aprovechado todos sus recursos al máximo tanto como maquinaria y equipo y RRHH.

Sobre la dimensión 3. Dirección la dirección administrativa conlleva a ejecutar y motivar a los miembros de la organización, para que se lleve adecuadamente las labores establecidas para el cumplimiento de los procesos establecidos

Gómez y Arboleada (1994) Del mismo modo, la función dirigir implica, influir y motivar a los colaboradores a realizar sus tareas. Asimismo, busca involucrar persuadir y liderar a los demás compañeros de la empresa, Los gerentes al establecer un campo adecuado es decir con motivación, liderazgo, comunicación ayuda a los colaboradores a realizar su mayor esfuerzo en los planes establecidos

Sobre la dimensión 4. Control Flores y Rivas (2012) en la organización es una herramienta de mucha importancia ya que ayuda a ver si los proceso están siendo adecuadamente ejecutados, de tal manera que ayuda el control dicho error, sistema de control puedes estar destinado como media, para facilitar al miembro de la

organización alcancen y cumplan, con las mínimas consecuencias indeseadas. A continuación, se definirá los indicadores correspondientes.

Indicador 1. Misión Ferrel (2014) señala que es el propósito fundamental de la organización, siendo base para las estrategias planes y objetivos lo cual les diferencie del resto de empresas.

Indicador 2. Visión Bengt Karlof (2013) define como el nacimiento del futuro, con el cual las organizaciones logran crecer eficientemente siguiendo las aspiraciones de sus líderes.

Indicador 3. Objetivos según Navarro, Valero y Sánchez, Tubella (2015) objetivos se denominan con el fin de lograr lo planeado, lo cual se debe tener en cuenta que se sean factibles medibles ya sea corto o larga plazo de acordé con la misión visión, ya sea objetivos generares o específicos

Indicador 4. Estrategias Martínez, Rodríguez (2011) las estrategias son las acciones que lleva al logro de los objetivos, son medidas que permite llevar a la organización de una de una situación actual a una situación deseada futuras. Donde el autor citado menciona que una estrategia está compuesta por acciones planificadas que ayuda a obtener resultaos positivos.

Indicador 5. Departamentalización Obregón (2010) es el medio por el cual se forman grupos de trabajo ya sean similares o relacionadas con el objetivo de conocer la división adecuada de las funciones de la organización. Por otro lado, ayuda a realizar la selección del personal adecuado para cada área, y a la supervisión de cada labor realizada por el colaborador. En donde permita la mejor atención al cliente.

Indicador 6 Diseño organizacional es el proceso de estructurar las labores dentro la empresa, con un organigrama que ayude a la interacción de ambas áreas para la mejora de la organización, donde facilite el flujo de información entre ambas Pulgar, Ramos (2017).

Indicador 7. Comportamiento para Chiavenato (2016) el comportamiento organizacional son los actos y actitudes de las personas en la organización.

Podemos decir entonces que es el estudio y la aplicación de conocimientos de la persona en la organización además trata de idéntica las reacciones de las personas con mayor claridad

Indicador 8. Motivación Turienzo (2016) define que motivación es un proceso psicológico, donde consiste en mantener culturas y valores corporativos que conduzca un alto desempeño donde se refleja en el crecimiento de la organización.

Indicador 9. Liderazgo según Pertúz (2018) el liderazgo es la influencia que un individuo tiene en otro es el poder de convencimiento dirigida a través de del proceso de la comunicación y dinámica donde requiere ciertas habilidades que el mismo líder puede descubrir en el trayecto

Indicador 10. Comunicación Segredo, García, López, León y Perdomo (2017) la comunicación un es proceso que caracteriza la relación entre dos o varios individuos que se presenta dentro del ámbito organizacional ya seas por diversos medios. Donde para que la comunicación sea efectiva se debe tener en cuenta diferente aspectos, concisa, empática y paciente. Tener habilidades suficientes para resolver situaciones que se presenten.

Indicador 11. Evaluación Segredo (2017) define que la evaluación organizacional es un proceso dinámico con el cual las organizaciones pueden medir, evaluar el rendimiento de los trabajadores

Indicador 12. Desempeño Bernárdez (2017) señala que el desempeño organizacional es un proceso de gestión relacionado con una serie de componentes que van de la mano con la comunicación liderazgo que permita a la organización a tomar decisiones efectivas, con el objetivo de cumplir las metas planteadas.

Respecto a la variable 2 gestión de flota según Martin y Eguía (2010) define la gestión de flota como flotas pequeñas, lo cual pueden estar integradas 5 a 6 vehículos, en donde la mayor parte de su trabajo lo hacen a un cliente o una gran empresa.

Por otro lado, flotas medianas estas empresas suelen tener una amplia gama de clientes, cuentan con un departamento de tráfico, a medida que aumenta las unidades vehiculares pueden tener hasta talleres de reparación almacenes.

Flotas grandes empresas que cuentan con un gran número de unidades lo cual les permite competir en el mercado con mayor eficiencia. Departamento de tráfico donde ayuda a la organización a controlar su flota vehicular.

Sobre la dimensión 1. Rutas planificadas Solórzano (2013) señala que la planificación de rutas es sumamente importante ya que evita el despilfarro de tiempo y costos, implementando un sistema de control de las planificaciones y programaciones previamente realizadas. Es decir, los sistemas de planificación abarcan una serie de decisiones donde pueden agrupar estrategias tácticas y operativas. Respecto al nivel táctico analiza el número óptimo de unidades vehiculares a utilizar de acuerdo a los horarios de servicio, así como a la asignación de personal adecuado.

Dimensión 2. Cálculo de rutas eficiente Martin y Eguía (2010) el diseño de rutas es distribuir a mínimo coste una serie de objetos o personas. En el transporte de pasajeros se ubica los paraderos de recojo de manera que ayude al conductor a realizar sus labores adecuadamente establecidas, es decir, reducción de tiempo, costos y menor uso de recursos y de tiempo de viaje.

Dimensión 3. Asignación eficiente de vehículos del mismo modo Martin y Eguía (2010) la selección del vehículo dependerá de la mercancía tipo y volumen que se va a transportar. Un factor importante en la gestión de transporte es la utilización de una flota adecuada en límite de capacidad, transigencia y accesibilidad seguridad y coste.

Dimensión 4. Asignación eficiente de conductores la asignación óptima de conductores dado que el potencial humano contribuye el factor de coste más relevante, en la asignación eficiente de conductores se debe coordinar un trayecto y frecuencia de paso con los calendarios laborables y condiciones de los conductores de la flota Martin y Eguía (2010) a continuación se definirá los indicadores

Indicador 1. Tiempo de recorrido para Villalobos (2008) cada persona tiene diferentes necesidades, lo cual las empresas tendrán cierto tipo de manda en pasajeros, lo cual será dada por algún vehículo. Lo cual esta demanda será la necesidad de adquirir un conjunto de productos que ocupen volumen peso. Asimismo, un vehículo puede atender a varios clientes lo cual se puede atender en un determinado de recorrido.

Indicador 2. Cantidad de personas transportadas según la ATU (2019) se debe cumplir un aforo dependiendo la cándidas de asientos señalados en su tarjeta de identificación vehicular. En donde ningún pasajero debe ser transportado parado durante el estado de emergencia

Indicador 3. Control de combustible para Fontecha y Páez (2020) un adecuado sistema de gestión de combustible en la flota de vehículos es preciso tener conocimientos del consumo de carburante, donde este conocimiento resulta sumamente importante ya que ayuda a la implantación de sistemas avanzado de control de combustible

Indicador 4. Mantenimiento de flota Espinoza (2018) indica que, con el adecuado análisis a cada unidad vehicular se puede disminuir el consumo de combustible y el desgaste, de los datos de sostenimiento trasmitidos. Desde las unidades vehiculares detallan de qué manera debe programarse una fecha para el mantenimiento vehicular, también el taller puede preparar un plan de mantenimiento eficiente. Lo cual garantiza una programación de manera óptima en y amplia el tiempo de disponibilidad del vehículo.

Indicador 5. Control de filtro para Suarez (2007) indica que es una de las operaciones de mantenimiento importante en los vehículos el estado de los filtros de aceite y aire y de combustible tiene repercusión en el consumo de carburante.

El filtro de aceite: su mal estado puede afectar al motor del vehículo ocasionado el incremento de costos

El filtro de aire: el mal estado, el incremento de polvo provoca mayores pérdidas de carga y aumente el consumo de combustible el filtro de combustible: el mal

funcionamiento puede incrementar el aumento de consumo, es importante controlar la cantidad de agua en el filtro

Indicador 6. Renovación de flota el adecuado mantenimiento de flota incide en un eficiente consumo de combustible y de no ser corregidas puede dar paso a fallas mecánicas que afectara a los costos de la empresa. Por otro lado, al momento de adquirir una nueva unidad se debe tener en cuenta cuales son los requerimientos para cada uno de ellos, así como las necesidades de transmisión (Rodríguez 2006)

Indicador 7. Cantidad de infracciones la clasificación de infracciones se da de acuerdo al hecho ya sean muy graves, graves y leves, donde las infracciones leves preinscriben a los 6 meses, las graves aun año y las muy graves a 2 años de suspensiones de licencia y penalmente. Según el Art. 34 y ss. que regula la clasificación de infracciones (García Pons Rafael 2018).

Indicador 8. Licencia de conducir Bedón (2019) lo define como un permiso autorizado para realizar el libre tránsito. Así mismo la licencia tienen una duración de 5 años contando la fecha de expedición lo cual tendrá que ser renovada. Lo cual es otorgado por el ministerio de transporte y comunicación.

Indicador 9. Nivel de satisfacción de pasajeros señala que los clientes o usuarios después de la compra de un producto o servicio, analiza la satisfacción, cuando el producto o servicio cumple con sus expectativas. Por otro lado, la insatisfacción se evidencia cuando los servicios o productos adquiridos no cumplen con las expectativas del cliente (Cortez Torres 2018)

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

El **enfoque fue cuantitativo**, ya que a partir de los supuestos de la investigación se asume una realidad objetiva, los datos se obtuvieron a través de interrogantes y la utilización de elementos que han demostrado ser válidos y confiables (Sampieri, Fernández y Baptista, 2014).

El **tipo de investigación que se utilizó fue aplicado**, ya que se intentó situar o aplicar todos los conocimientos adquiridos, a la vez que se implementaron otros con el fin de generar una rigurosa investigación Stanovic (2007) por otro lado, McMillan y Schumacher (2005) la investigación aplicada se efectúa en una situación de práctica habitual cuyo objetivo es el desarrollo y la aplicación de los conocimientos adquiridos durante el proceso de investigación.

El **nivel de estudio fue correlacional**, ya que tuvo como finalidad conocer la relación entre ambas variables. Ya sea, conceptos, categorías o variables de un muestra o contextos con similitud. Es decir, para cumplir con el objetivo de ver la relación entre ambas variables, fue necesario realizar una medición mediante la prueba de hipótesis y el uso de la técnica estadística donde se conocerá la correlación de ambas variables y el comportamiento de cada una de ellas (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

El **diseño de investigación fue no experimental**, transversal y correlacional, ya que no se manipularon ninguna de las variables de manera que pueda haber efectos, tal como indica Tohiber (2016) en la investigación no experimental no se manipula ninguna variable independiente (Diagnostico-personalidad) lo cual solo es posible cuando se realiza una investigación experimental.

El **corte fue transversal** ya que solo se adjunta datos de una sola medición, con la intención de analizar la relación entre ambas variables (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.2 Variables y operacionalización

Debido a que el estudio es de nivel relacional, se presentan dos variables; variable 1 y variable 2.

La variable 1 es: Gestión administrativa lo cual se midió a través de sus dimensiones: planificación, organización, dirección y control.

La variable 2 es: Gestión de flota en cuanto a sus dimensiones, estos son: rutas planificadas, cálculo de rutas eficientes, asignación eficiente de vehículos, asignación eficiente conductores.

Lo cual las dos variables son cualitativas, por lo que fueron cuantificadas a través de la escala de Likert de cinco niveles, y medida ordinal.

Se realizó una matriz de operacionalización de variable lo cual se visualiza en el anexo 1

3.3 Población, muestra y muestreo

Según López (2004) señala que una población es conjunto de personas tiene alguna característica en común y que se complementan con la finalidad de realizar una investigación de mercado. Por otro lado, cuando se realiza un estudio a una población pequeña es adecuado realizar un censo, es decir un estudio a toda la población. Benassini (2009) menciona que se aplica un censo cuando se trata de una población relativamente pequeña, como trabajadores de empresas pequeñas

La población de estudio estuvo conformada por 55 trabajadores de la empresa Metroviabus, tal como se puede visualizar en la tabla 3

Tabla 3.
Planilla de colaboradores

N°	Áreas	Sub población
1	Personal administrativo	10
2	Personal de mantenimiento	15
3	Conductores	30
TOTAL		55

Nota. En la tabla 3 se observa datos obtenidos a través del área administrativa

Los criterios de **inclusión personas** de 18 a 50 años entre hombres y mujeres que laboren actualmente, según la planilla de colaboradores 2020.

Respecto a los **criterios de exclusión** personas ajenas a la organización.

La muestra Ventura (2018) indica una muestra es un subgrupo de la población que se selecciona para un determinado estudio. Asimismo, el tamaño de la muestra para realizar la encuesta estuvo compuesta por 55 colaboradores, es decir se trabajó con el 100%, población censal.

No se aplicó ningún tipo de muestreo, ya se trabajó con una población censal, es decir con toda la población censal

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

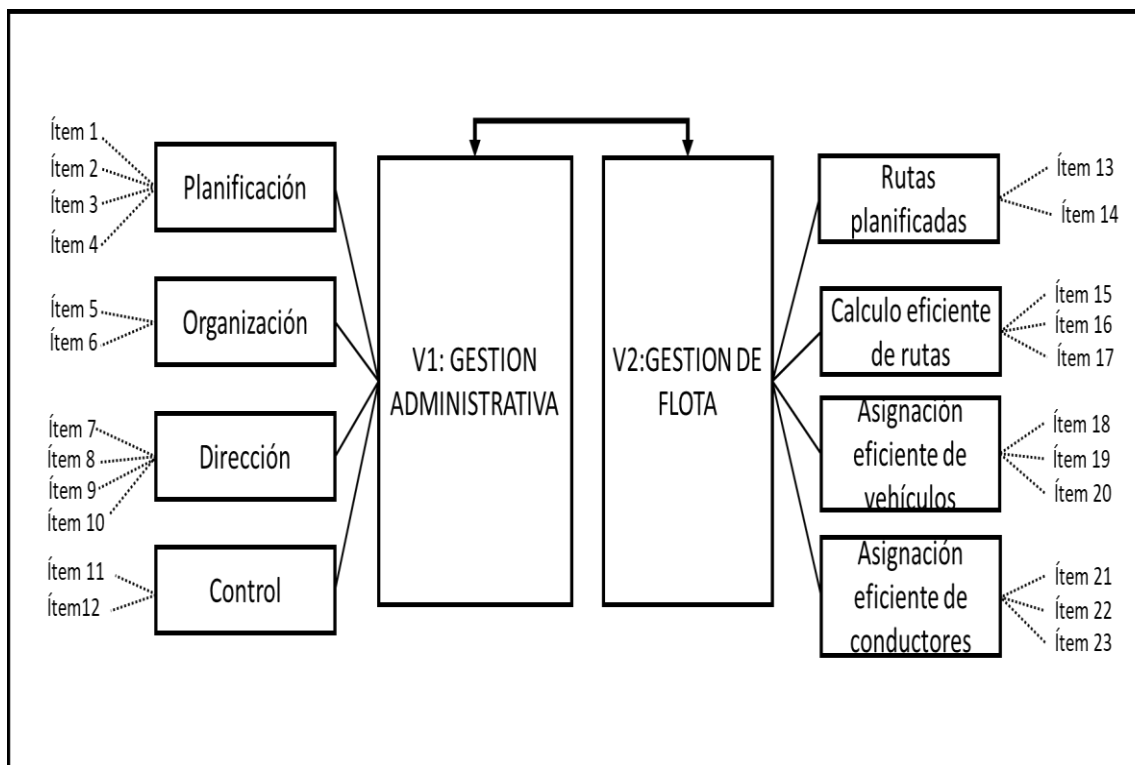
La información se extrajo a través de la elaboración de la **técnica de la encuesta**, en donde Shannon, Berning (2020) indica que la técnica de un trabajo de investigación para la recolección de datos es a través del cuestionario

Por otro lado, como **instrumento** de medición se utilizó el cuestionario. Para llevar a cabo el procedimiento y análisis de los resultados. La validez se hizo cualitativa y cuantitativamente mediante el juicio de expertos, la confiabilidad fue realizada mediante alfa de Cronbach y dos mitades de Guttman. Es por ello, que Alarcón (2014) señala que la validez de una medida se dirige al grado en que el instrumento y procedimiento están sin errores, pueden ser sistemático como aleatorio.

Del mismo modo, se empleó el cuestionario, el cual fue utilizado para hacer énfasis a un conjunto de preguntas, a ser respondidas por los encuestados, lo cual puede ser a través de una entrevista virtual, presencial o por teléfono.

El cuestionario aplicado en este estudio estuvo compuesto por 23 ítems, siendo cuatro dimensiones por variable, donde se visualiza en la Figura 8

Figura 8
Detalle de los Ítems en las variables



Nota. Detalle de los ítems en las variables

La técnica que se empleó para la recolección de datos fue la encuesta teniendo como instrumento el cuestionario. La escala de respuesta a todo el enunciado se desarrolló de tipo Likert de 5 opciones (1 al 5) nominal lo cual se puede observar en la tabla 4

Tabla 4.
Codificación de alternativa de respuesta

Alternativa de respuesta	Codificación
Nunca	1
Casi Nunca	2
A veces	3
Casi Siempre	4
Siempre	5

Nota. En la tabla 4 se puede ver la escala de Likert empleado en el cuestionario donde se puede visualizar las respuestas ordinales para cada ítem

La **valides** se determinó bajo los enfoques y cuantitativo y cualitativo a través de 3 expertos. cualitativamente los 3 expertos opinaron que el instrumento es aplicable

(ver el anexo 7). Cuantitativamente, el coeficiente V. Aiken calculado fue de 0.99, es decir es un valor cercano a perfecto (ver el anexo 8 y 9).

La **confiabilidad** fue medida a través de los coeficientes de alfa de Cronbach, y dos mitades de Guttman, lo cual fue interpretados de acuerdo a la validación de Chávez-Barboza y Rodríguez-Miranda (2018) ver la tabla 5.

Tabla 5.
Valoración del Coeficiente de alfa y dos mitades de Guttman

Intervalo al que pertenece el coeficiente alfa de Cronbach	Valoración de la fiabilidad de los ítems analizados
[0;0,5]	Inaceptable
[0,5;0,6]	Pobre
[0,6;0,7]	Débil
[0,7;0,8]	Aceptable
[0,8;0,9]	Bueno
[0,9;1]	Excelente

Nota. En la tabla 5 se visualiza los índices de valoración, del alfa de Cronbach y dos mitades de Guttman. Según (Chaves Rodríguez 2018)

De acuerdo con el resultado de confiabilidad obtenido a través del coeficiente alfa de Cronbach, para la variable 1 “gestión administrativa” fue de 0.890 (bueno) y para la variable 2 “gestión de flota” fue de 0.916 (excelente). Por otro lado, en cuanto a las dimensiones, la dimensión 1 obtuvo un coeficiente de alfa de Cronbach que fue de 0.787 (aceptable) dimensión 2 obtuvo 0.662 (débil), dimensión 3 obtuvo 0.771 (aceptable) dimensión 4 obtuvo 0.667 (débil) dimensión 5 obtuvo un coeficiente débil de 0.650, dimensión 6 fue de 0.787 (aceptable), dimensión 7 obtuvo 0.745 es decir aceptable y por último la dimensión 8 obtuvo 0.727 siendo (aceptable). Visible en el anexo 10.

Asimismo, según el resultado de confiabilidad obtenido por el coeficiente **dos mitades de Guttman**, se obtuvo como coeficiente de resultado de 0.916 (excelente), obtenido como alfa de Cronbach en la primera mitad de 0.916 (bueno) y la segunda mitad de 0.879 (bueno). Para más detalle ver el anexo 11.

3.5 Procedimientos

La recolección de la información se obtuvo mediante la resolución del cuestionario, donde se usó medios online, como el WhatsApp y otros medios virtuales, cabe mencionar que el gerente brindará los correos y números telefónicos facilitando la recolección de información.

3.6 Método de análisis de datos

Para la presente investigación se utilizó la **prueba de normalidad**, de Kolmogorov-Smirnov ya que se cuenta con más de 40 colaboradores en nuestra muestra, dicha prueba se realizó con el fin, de conocer los resultados de los encuestados. Es decir, para conocer si los resultados son normales el valor asintótico tiene q ser menor a 0.05.

Se realizó de igual forma los datos **descriptivos generales**, donde podemos visualizar datos estadísticos, el rango, mínimo, máximo, media, desviación estadística y la varianza. Lo cual nos servirá para conocer la aceptación de cada pregunta como también lo contrario.

En este contexto; de igual manera se desarrollaron los datos **descriptivos por ítem**, donde se podrá ver lo porcentajes de las preguntas según la encuesta realizada.

Se desarrolló la **prueba de Hipótesis**, mediante la prueba estadística rho de Spearman, se realizó dicha prueba ya que las 2 variables de nuestra investigación son cualitativas, con frecuencia no normal donde se verá la relación entre ambas variables, asimismo al obtener un valor de 0,050 indica que la hipótesis planeada es válida.

Por otro lado, Reguant, Villa y Torrado (2018) señala que las investigaciones relacionales se pueden medir su grado correlacional mediante coeficiente de correlación de rho Spearman que encarga de medir el grado de relación entre ambas variables asignado valores.

3.7 Aspectos éticos

En la investigación, se respetó las ideas intelectuales de las fuentes, tanto como internas y externas sin alterarlas, para no incurrir en plagio y mencionando a cada autor en cada cita textual, por otro lado, se detalla que los encuestados se mantendrán en anonimidad y no se verán expuestos en ningún momento, puesto también que el gerente es informado de todo acontecer.

De esta manera, Sedgwick (2019), menciona que los aspectos éticos implican mucha importancia en el desarrollo de la presente investigación, así también se respeta la autoría intelectual de las fuentes, tanto internas y externas.

IV. RESULTADOS

La prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov ayuda a interpretar la frecuencia de los resultados, obtenidos a través de la encuesta (Henze y Koch 2020)

Es por ello, que en la tabla 6 se visualiza los resultados obtenidos a través de la prueba de **normalidad** de Kolmogorov-Smirnov

Tabla 6.
Prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov

		(D1) Planificación	(D2) Organización	(D3) Dirección	(D4) Control	(D5) Rutas planificadas	(D6) Calculo eficiente de rutas	(D7) Asignación eficiente de vehículos	(D8) Asignación eficiente de conductores	(V1) Gestión Administrativa	(V2) Gestión de Flota
N		55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
Parámetros normales ^{a,b}	Media	4.35	4.31	4.18	4.11	4.31	3.87	3.96	3.91	4.15	3.93
	Desv. Desviación	0.645	0.690	0.641	0.685	0.742	0.818	0.838	0.823	0.524	0.790
Máximas diferencias extremas	Absoluto	0.281	0.260	0.303	0.272	0.297	0.257	0.263	0.308	0.391	0.228
	Positivo	0.268	0.255	0.303	0.272	0.189	0.257	0.210	0.238	0.391	0.209
	Negativo	-0.281	-0.260	-0.261	-0.255	-0.297	-0.189	-0.263	-0.308	-0.318	-0.228
Estadístico de prueba		0.281	0.260	0.303	0.272	0.297	0.257	0.263	0.308	0.391	0.228
Sig. asintótica(bilateral)		.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c

Nota. En base al SPSS versión 25 se muestra los resultados alcanzados en la prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov, con el propósito de establecer la normalidad de la investigación.

En la tabla 06, en base a la prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov cuando la sig. asintótica es menor a 0,05 no son normales, por lo que el resultado correspondiente a la variable 1“gestion administrativa” fue 0,000. Por otro lado, el

coeficiente de Kolmogorov-Smirnov para la variable 2 “Gestión de flota” fue 0,000, por lo consiguiente el valor de Kolmogorov-Smirnov para las dimensiones planteadas fue de 0,00. Se concluye que tanto las variables como las dimensiones presentan frecuencias no normales.

Las estadísticas descriptivas para Mishra et al., (2019) son importantes ya que se detallan características básicas de una investigación

Se realizó a detalle los **estadísticos descriptivos** generales, en el cual se da a conocer el rango estadístico, promedios de las respuestas como también la varianza y desviación estándar de cada pregunta, esto se detalla en la tabla 7.

Tabla 7
Estadísticos descriptivos generales

Ítem	N	Rango	Mínimo	Máximo	Media	Desv. Desviación	Varianza
1. La empresa cuenta con una misión clara.	55	3	2	5	4.44	0.660	0.436
2. La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro.	55	2	3	5	4.24	0.769	0.591
3. Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles.	55	2	3	5	3.96	0.744	0.554
4. Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos.	55	2	3	5	4.00	0.720	0.519
5. Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones.	55	3	2	5	4.11	0.854	0.729
6. Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas.	55	3	2	5	4.07	0.766	0.587
7. El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos.	55	3	2	5	3.89	0.685	0.469
8. La motivación influye en los resultados de la empresa.	55	3	2	5	4.22	0.809	0.655
9. La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio.	55	2	3	5	3.82	0.748	0.559
10. La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua.	55	3	2	5	4.16	0.764	0.584

11. La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores.	55	3	2	5	4.05	0.870	0.756
12. Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral	55	4	1	5	3.76	0.922	0.851
13. La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota, permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva.	55	2	3	5	4.11	0.762	0.580
14. Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros.	55	3	2	5	4.16	0.898	0.806
15. La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma.	55	4	1	5	3.80	0.890	0.793
16. La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno.	55	3	2	5	3.93	0.900	0.809
17. La empresa cuenta con dispositivos de control GPS.	55	3	2	5	3.89	1.066	1.136
18. Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan.	55	4	1	5	3.91	0.967	0.936
19. Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas.	55	3	2	5	3.91	0.908	0.825
20. La renovación de la flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa.	55	3	2	5	4.05	0.848	0.719
21. Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores.	55	4	1	5	3.67	1.001	1.002
22. Que tan importe es la licencia de conducir para efectuar sus labores.	55	3	2	5	4.07	0.979	0.958
23. La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio.	55	3	2	5	3.93	0.879	0.772
(D1) Planificación	55	2	3	5	4.35	0.645	0.415
(D2) Organización	55	3	2	5	4.31	0.690	0.477
(D3) Dirección	55	2	3	5	4.18	0.641	0.411
(D4) Control	55	2	3	5	4.11	0.685	0.469
(D5) Rutas planificadas	55	2	3	5	4.31	0.742	0.551
(D6) Calculo eficiente de rutas	55	2	3	5	3.87	0.818	0.669
(D7) Asignación eficiente de vehículos	55	3	2	5	3.96	0.838	0.702
(D8) Asignación eficiente de conductores	55	3	2	5	3.91	0.823	0.677
(V1) Gestión Administrativa	55	2	3	5	4.15	0.524	0.275
(V2) Gestión de Flota	55	3	2	5	3.93	0.790	0.624
N válido (por lista)	55						

Nota. En base al SPSS versión 26 se visualiza los Análisis descriptivos de nuestra investigación.

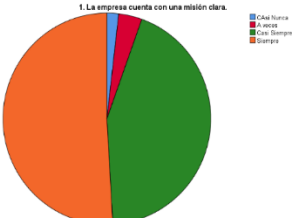
Con respecto a la tabla 5 se visualiza los resultados descriptivos generales, donde el ítem 1 “La empresa cuenta con una misión clara” es más aceptada por la muestra, en donde, se obtuvo como resultado el valor de 4.44. Sin embargo, con el ítem 21 “Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por los conductores” fue menos aceptado por los encuestados obteniendo una medida de 3.67.

En cuanto a las dimensiones, la dimensión planificación obtuvo un resultado de 4.35, siendo más aceptada por los encuestados. Por otro lado, la dimensión 6 cálculo eficiente de ruta obtuvo 3.87 siendo menos aceptada por la muestra.

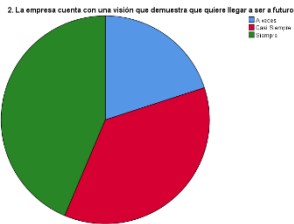
En cuanto a las variables la más aceptada por la muestra fue la variable 1 “gestión administrativa” ya que obtuvo como mediada un valor de 4.15. Y la variable 2 “gestión de flota” obtuvo una medida de 3.93.

Tabla 8
Resultados descriptivos ítem por ítem

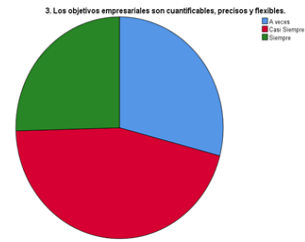
Con relación al ítem 1 “la empresa cuenta con una misión clara” 28 individuos indicaron que siempre (50.9%), 24 encuestados respondieron que casi siempre (43.6%) 2 colaboradores respondieron a veces (3.6%) y 1 individuo indicó casi nunca (1.8%)



Con relación al ítem 2 “La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro” 24 individuos señalaron que siempre (43.6%) 20 encuestados indicaron que casi siempre (36.4%) y 11 respondieron que a veces (20%)



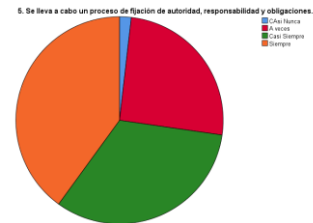
Con relación al ítem 3. "Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles" 25 individuos indicaron que casi siempre (45.5%), 16 encuestados respondieron que a veces (29.1%) y 14 respondieron que siempre (25.5%).



Con relación al ítem 4 "Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos" 27 individuos indicaron que siempre (49.1%), 14 encuestados respondieron que siempre (25.5%) 14 colaboradores respondieron a veces y 14 individuos indicaron a veces (25.5%)



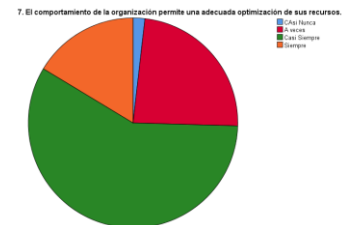
Con relación al ítem 5. "Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones" 22 individuos indicaron que siempre (40%), mientras que 18 indicaron que casi siempre (32,7%), 14 indicaron que a veces (25.5%) y 1 indico que casi nunca.



Con relación al ítem 6. "Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas" 29 encuestados indicaron que casi siempre (52.7%),16 individuos respondieron que siempre (29.1%), 8 respondieron que a veces y dos respondieron que casi nunca (3.6%)



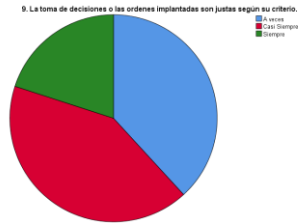
Con relación al ítem 7. "El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos" 32 individuos respondieron que casi siempre (58.2%), 13 individuos respondieron a veces (23.6%), 9 trabajadores indicaron que siempre (16.4%) y uno indico que casi nunca (1.8%)



Con relación al ítem 8. "La motivación influye en los resultados de la empresa" 23 individuos respondieron que siempre (41.8%), 23 encuestados respondieron que casi siempre (41.8%), 7 trabajadores indicaron a veces (12.7%) y dos respondieron que casi nunca (3.6%)



Con relación al ítem 9. "La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio" 23 individuos respondieron que casi siempre (41.8%) 21 trabajadores respondieron que a veces (38.2%) y 11 encuestados respondieron que siempre (20%).



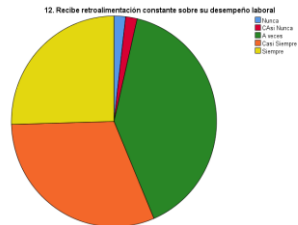
Con relación al ítem 10. "La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua" 25 encuestados respondieron que casi siempre (45.5%), 20 respondieron que siempre (36.4%), 9 encuestados indicaron que a veces (16.4%) y 1 indico que casi nunca (1.8%).



Con relación al ítem 11. "La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores" 21 encuestados respondieron que siempre (38.2%) 17 trabajadores respondieron casi siempre (30.9%), 16 encuestados respondieron que a veces (29.1%), y un trabajador indico que casi nunca (1.8%).

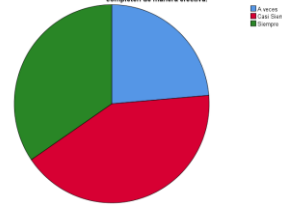


Con relación al ítem 12. "Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral" 22 encuestados respondieron a veces (40%), 17 individuos indicaron que casi siempre (30.9%), 14 trabajadores respondieron que siempre (25.5%), mientras que 1 encuestado respondió casi nunca (1.8%) y 1 encuestado respondió nunca (1.8%)



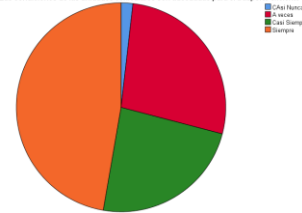
Con relación al ítem 13. "La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva" 23 encuestados respondieron casi siempre (41.8%), 19 individuos respondieron siempre (34.5%) y 13 personas indicaron a veces (23.6%).

13. La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota, permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva.



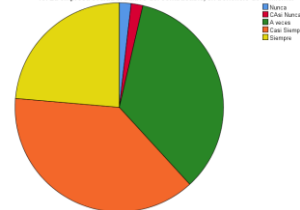
Con relación al ítem 14. "Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros" 26 trabajadores respondieron siempre (47.3%), 15 encuestados respondieron a veces (27.3%), 13 individuos respondieron casi siempre (23.6%) y 1 persona indico casi nunca (1.8%).

14. Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros.



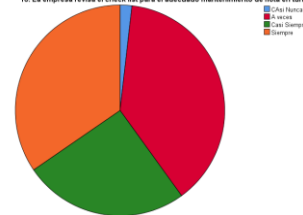
Con relación al ítem 15. " La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma" 21 encuestados respondieron casi siempre (38.2%), 19 individuos respondieron (34.5%) a veces. 13 trabajadores respondieron (23.6%) siempre y 1 persona (1,8%) nunca.

15. La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma.



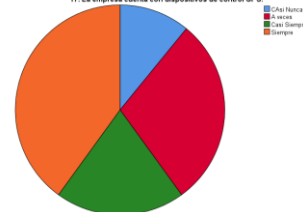
Con relación al ítem 16. "La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno." 21 trabajadores respondieron a veces (38.2%), 19 encuestados respondieron siempre (34.5%), 14 individuos respondieron casi siempre

16. La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno.

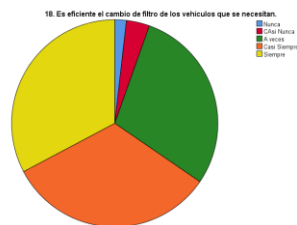


Con relación al ítem 17. "La empresa cuenta con dispositivos de control GPS" 22 individuos respondieron siempre (40%), 16 trabajadores respondieron a veces (29.1%), 11 encuestados indicaron casi siempre (20%) y 6 respondieron que casi nunca (10.9%)

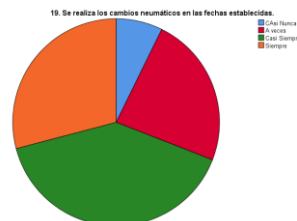
17. La empresa cuenta con dispositivos de control GPS.



Con relación al ítem 18. "Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan" 18 trabajadores respondieron siempre (32.7%), 18 indicaron casi siempre (32.7%) 16 encuestados indicaron que a veces (29.1%) mientras que 2 respondieron casi nunca (3.6%) y 1 respondió que nunca (1.8%).



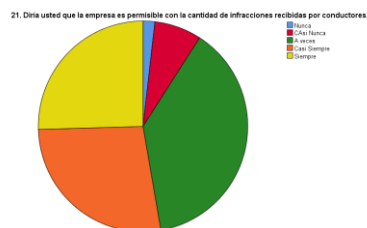
Con relación al ítem 19. "Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas" 22 encuestados respondieron casi siempre (40%), 16 encuestados señalaron siempre (29.1%) 13 trabajadores respondieron (23.6%), y 4 respondieron casi nunca (7.3%).



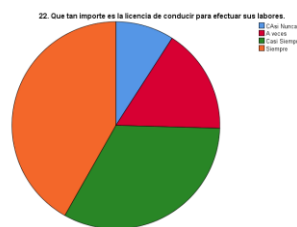
Con relación al ítem 20 "La renovación de flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa" 25 encuestados indicaron que casi siempre (45.5%), 18 individuos respondieron siempre (32.7%), 9 respondieron a veces (16.4%) y 3 respondieron que casi nunca (5.5%)



Con relación al ítem 21. "Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores" 21 encuestados dijeron a veces (38.2%), 15 encuestados respondieron casi siempre (27.3%), 14 trabajadores señalaron siempre (25.5%), 4 respondieron que casi nunca (7.3%) y 1 respondió nunca (1.8%)



Con relación al ítem 22. "Que tan importe es la licencia de conducir para efectuar sus labores" 23 encuestados respondieron siempre (41.8%), 18 trabajadores respondieron casi siempre (32.7%) 9 individuos respondieron a veces (16.4%) y 5 respondieron (9.1%)



Con relación al ítem 23. "La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio" 25 trabajadores respondieron casi siempre (45.5%), 15 individuos señalaron siempre (27.3%), 11 encuestados indicaron a veces (20%) y 4 encuetados respondieron casi nunca (7.3%)



Nota. En la tabla 8 se muestra la recopilación de los resultados descriptivos ítem por ítem

Tabla 9

Prueba de Hipótesis: rho de Spearman

Correlaciones

			(V1) Gestión Administrativa	(V2) Gestión de Flota	(D5) Rutas planificadas	(D6) Calculo eficiente de rutas	(D7) Asignación eficiente de vehículos	(D8) Asignación eficiente de conductores
rho de Spearman	(V1) Variable 1: Gestión Administrativa	Coefficiente de correlación	1.000	.621**	.514**	.557**	.569**	.607**
		Sig. (bilateral)		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
		N	55	55	55	55	55	55
	(V2) Variable 2: Gestión de Flota	Coefficiente de correlación	.621**	1.000	.715**	.799**	.779**	.863**
		Sig. (bilateral)	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000
		N	55	55	55	55	55	55
	(D5) Rutas planificadas	Coefficiente de correlación	.514**	.715**	1.000	.591**	.460**	.584**
		Sig. (bilateral)	0.000	0.000		0.000	0.000	0.000
		N	55	55	55	55	55	55
	(D6) Calculo eficiente de rutas	Coefficiente de correlación	.557**	.799**	.591**	1.000	.713**	.686**
		Sig. (bilateral)	0.000	0.000	0.000		0.000	0.000
		N	55	55	55	55	55	55
	(D7) Asignación eficiente de vehículos	Coefficiente de correlación	.569**	.779**	.460**	.713**	1.000	.761**
		Sig. (bilateral)	0.000	0.000	0.000	0.000		0.000
		N	55	55	55	55	55	55
	(D8) Asignación eficiente de conductores	Coefficiente de correlación	.607**	.863**	.584**	.686**	.761**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
		N	55	55	55	55	55	55

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

Nota. En base al SPSS versión 26 se visualiza los resultados de las correlaciones de variables como de las dimensiones.

Para interpretar la tabla 9 es importa conocer el grado de coeficiente de rho Spearman

Tabla 10

Grado de coeficiente de relación

GRADO DEL COEFICIENTE DE CORRELACION	
0.00-0.010	Correlación insignificante
0.10-0.39	Correlación débil
0.40-0.69	Correlación moderada
0.70-0.89	Correlación fuerte
0.90-1.00	Correlación muy fuerte

Nota. En la tabla 10 se visualiza el grado de coeficiente de correlación de Spearman, lo cual es utilizado para medir el nivel de correlación entre ambas variables. Schober, Bóer y Schwarte (2018)

Hipótesis general la gestión administrativa se relación con la gestión de la flota vehicular en la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020

De acuerdo con la tabla 8 se interpretó lo siguiente:

La variable 1 “Gestión administrativa” se relaciona significativamente con la variable 2 “Gestión de flota” donde presenta asignación asintótica bilateral de 0,000, ya que al ser menor a 0.05 indica que dicha hipótesis es válida. En cuanto, a la intensidad de correlación fue de 621, lo cual se considera como correlación moderada según Schober, Bóer y Schwarte.

Hipótesis específicas 1 existe relación entre la gestión administrativa y planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020

La variable 1 “Gestión administrativa se relaciona significativamente con la dimensión 5 “Rutas planificadas” donde presenta asignación asintótica bilateral de 0,000, ya que al ser menor a 0.05 indica que dicha hipótesis es válida. En cuanto, a la intensidad de correlación fue de 514, lo cual se considera como correlación moderada según Schober, Bóer y Schwarte.

Hipótesis específicas 2 existe relación entre la gestión administrativa y cálculo de rutas eficientes Metroviabus S.A.C, 2020 Ventanilla

La variable 1 “Gestión administrativa” se relaciona significativamente con la Dimensión 6 “Calculo de rutas eficiente” donde presenta asignación asintótica bilateral de 0,000, ya que al ser menor a 0.05 indica que dicha hipótesis es válida. En cuanto, a la intensidad de correlación fue de 557, lo cual se considera como correlación moderada según Schober, Bóer y Schwarte.

Hipótesis específicas 3 existe relación entre gestión administrativa y asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020

La variable 1 “Gestión administrativa” se relaciona significativamente con la Dimensión 7 Asignación eficiente de vehículos donde presenta asignación asintótica bilateral de 0,000, ya que al ser menor a 0.05 indica que dicha hipótesis es válida. En cuanto, a la intensidad de correlación fue de 569, lo cual se considera como correlación moderada según Schober, Bóer y Schwarte.

Hipótesis específicas 4 existe relación entre la gestión administrativa y asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020

La variable 1 “Gestión administrativa” se relaciona significativamente con la Dimensión 8 “Asignación eficiente de conductores” donde presenta asignación asintótica bilateral de 0,000, ya que al ser menor a 0.05 indica que dicha hipótesis es válida. En cuanto, a la intensidad de correlación fue de 607, lo cual se considera como correlación moderada según Schober, Bóer y Schwarte.

Resultados de medición de nivel de las variables e indicadores

Tabla 11

Resultados de medición de nivel de las variables e indicadores

Dimensiones y Variables	Valores			Porcentajes		
	Alto	Medio	Bajo	Alto	Medio	Bajo
(D1) Planificación	44	11	0	80.00%	20.00%	0.00%
(D2) Organización	38	16	1	69.09%	29.09%	1.82%
(D3) Dirección	41	14	0	74.55%	25.45%	0.00%
(D4) Control	28	27	0	50.91%	49.09%	0.00%
(D5) Rutas planificadas	38	17	0	69.09%	30.91%	0.00%
(D6) Calculo eficiente de rutas	33	22	0	60.00%	40.00%	0.00%
(D7) Asignación eficiente de vehículos	41	13	1	74.55%	23.64%	1.82%
(D8) Asignación eficiente de conductores	42	12	1	76.36%	21.82%	1.82%
(V1) Variable 1: Gestión Administrativa	42	13	0	76.36%	23.64%	0.00%
(V2) Variable 2: Gestión de Flota	35	20	0	63.64%	36.36%	0.00%

Nota. Elaborado por autor, en base al programa Microsoft Excel 2019

De acuerdo con la tabla 11, se observa que la dimensión 4 Control ha sido menos aceptada por los encuestados, seguidamente de la dimensión 6 Calculo eficiente de rutas 60%

V. DISCUSIÓN

Para los autores citados Ramirez, Bello y Salcedo (2017) la discusión es contrastar y discutir con resultados obtenidos en la investigación con el marco conceptual de la referencia, donde se debe discutir la coherencia y las contradicciones

Discusión con los antecedentes

En la Libertad (Ecuador) Laínez (2019) realizó una investigación con el propósito de determinar una solución móvil y web que colabore con las labores de administración general, en el control, monitoreo y mantenimientos de la flota vehicular. El cual fue similar a la nuestra ya que usó variables establecidas en nuestra investigación, teniendo en cuenta el contexto en que se desarrolla, ya que la investigación de Laínez (2019) se realizó en La Libertad Ecuador en la municipalidad de Santa Elena, y esta investigación en Lima Perú, en una empresa de transporte vehicular. La muestra por Laínez (2019) indica que estuvo conformada por 14 colaboradores del área operaciones, mientras que la muestra de nuestra investigación estuvo conformada por 55 colaboradores del área administrativa y conductores de la empresa Mestrovibus S.A.C. Por otro lado, es preciso señalar que ambas investigaciones utilizaron el estadístico de correlación rho de Spearman. En cuanto a la investigación de Laínez (2019) obtuvo un 0,005 en su significancia bilateral y 0.62 en la prueba estadística, es por ello que se puede concluir que nuestra investigación probablemente es más determinante ya que nuestra significación bilateral fue de 0,000 lo cual se denomina que no es normal y la prueba estadística de rho de Spearman fue de 0,621 lo cual se considera una correlación moderada. Es probable que los resultados recolectados durante la investigación tienen más valores determinantes que el de Laínez (2019) en donde pueden llegar a ser validados posteriormente en otras investigaciones

Gordon (2014) elaboró una investigación para la universidad politécnica estatal del Carchi donde buscó determinar la relación entre gestión administrativa y la satisfacción de cliente del servicio de transporte pesado de la ciudad de Tulcán. Lo

cual tienen similares variables con nuestra investigación ya que ambas buscan determinar la relación, tomado en cuenta las diferencias del contexto ya que Gordon (2019) realiza una investigación en la ciudad de Tulcán (Ecuador) mientras que esta investigación utilizó como contexto una empresa de transporte vehicular ubicado en el distrito de Ventanilla, en el departamento de Lima. Asimismo, la investigación de Gordon (2019) tuvo como población a 343 comerciantes y la presente investigación tuvo como muestra 55 colaboradores de la empresa Metroviabus S.A.C, en cuanto a la muestra Gordon (2019) realizó un muestreo probabilístico aleatorio simple, mientras que la presente investigación fue una muestra censal. Por otro lado, el autor citado planteó un estudio de método analítico-Sintético y un enfoque cuantitativo de nivel correlacional, mientras que la presente investigación se desarrolló un enfoque cuantitativo, el tipo de investigación fue aplicada de nivel correlacional. Ambas investigaciones utilizaron la prueba estadística de rho de Spearman, siendo la investigación de Gordon (2019) con mayor grado de correlación positiva de (0.918) frente a una correlación de la presente investigación de (0,662) considerada correlación moderada. Lo cual se puede determinar que lo más probable en el contexto de Gordon (2019), sus resultados tengan un valor más determinado a diferencia de los de nuestro estudio lo cual será corroborado con futuras investigaciones.

En la investigación presentada por Fuentes (2015) tuvo como objetivo determinar la relación sobre la gestión administrativa y gestión financiera para el crecimiento del parque automotor de una cooperativa de transporte. En donde dicho objetivo es similar al de nuestra investigación, dicha similitud se refleja en las variables ya que Fuente (2015), utilizó las variables Gestión administrativa y gestión de financiera en una empresa de transporte, variables también usadas en nuestra investigación. Por otro lado, Fuentes (2015) una de las diferencias en el contexto seleccionado, el autor mencionado se centra en el crecimiento del parque automotor de una cooperativa de transporte, mientras que nuestra investigación se enfoca en gestión de una flota vehicular de la empresa de transporte Metroviabus, ubicada en el distrito de Ventanilla. Asimismo, la metodología empleada por fuentes (2015) fue similar a la nuestra, planteando una investigación de nivel correlacional y enfoque

cuantitativo. Su población estuvo conformada por 43 849 y una muestra obtenida de 381 de acuerdo con la muestra obtenida se realizó una encuesta al azar a 38 integrantes socios de la organización de la cooperativa de transporte Urbano Internacional. En cuanto a la población de nuestra investigación el estudio estuvo conformada por 55 trabajadores entre ellos conductores de la empresa Metroviabus, Asimismo, el tamaño de la muestra para realizar la encuesta estuvo compuesta por 55 colaboradores, es decir se trabajó con el 100%, población censal. En cuanto a los resultados Fuentes (2015) aplico un prueba estadística diferente a la nuestra, es así que obtuvo como resultado, el 63% de los socios de la cooperativa consideran que, si se ha evidenciado la existencia de un adecuado parque automotor gracias a la relación de la buena dirección administrativa y financiera, lo cual fue confirmado por un 67% de los usuarios de esta Cooperativa del Transporte quienes están conformes con la dirección administrativa lo cual indica que existe 4 puntos de cercanía entre ambas variables. Es necesario mencionar que, nuestra investigación aplico la prueba estadística de rho Spearman, obteniendo una correlación entre ambas variables de 0.621 considera una correlación moderada y una significación asintótica bilateral de 0,000. Es por ello, que podemos indicar que nuestro análisis tuvo datos más determinantes, lo cual se pueda validar en una futura investigación.

García (2014) presento una investigación cuyo objetivo fue la manera en que la gestión administrativa se relaciona con la eficacia de la oficina de transportes y seguridad vial de una Municipalidad Provincial de Sánchez Carrión, en donde investigan variables similares a la nuestra investigación, en donde ambas variables buscaron determinar la relación “gestión administrativa y gestión de flota vehicular” a diferencia del contexto en el que se desarrolló, ya que García (2014) realizo su investigación en la provincia de Sánchez Carrión en la de ciudad de Trujillo. En tanto nuestra investigación utilizo como contexto una empresa de transporte urbano Metroviabus S.A.C, ubicado en el distrito de Ventanilla en el departamento de Lima. La unidad de análisis de la investigación de García (2014) estuvo compuesta por 87 sujetos, entre ellos conductores, coordinadores zonales y trabajadores de transporte y seguridad vial, Por otro lado, nuestra muestra estuvo conformada por 55 trabajadores de la empresa Metroviabus. En cuanto a la metodología de

investigación García (2014) manifestó que fue de nivel correlación y enfoque cuantitativo, el instrumento fue el cuestionario, similar a nuestra investigación. Asimismo, García (2014) en su investigación como resultados obtuvo un coeficiente de 0,83 en la correlación de Pearson y 0,000 en su significación bilateral. Por otro lado, en nuestra investigación se empleó la prueba estadística de rho de Spearman, obteniendo una correlación de 0,621 y una significación asintótica bilateral de 0,00 indicando que existe una relación moderada entre ambas variables. Es por ello, que probablemente de acuerdo con los resultados obtenidos en la investigación de García (2014) tiendan a presentar más valores determinantes, lo cual podría ser validado a través de las futuras investigaciones.

Guerrero (2019) Expuso un análisis que tuvo como objetivo determinar como la gestión por proceso mejorara la productividad en el área de flota de la empresa Silvestre SAC. Tenido como semejanza a dos variables de nuestra investigación "gestión administrativa y gestión de flota vehicular. En cuanto a la metodología aplicada fue de diseño cuasi experimental, con un enfoque cuantitativo. A diferencia, de nuestra investigación que se utilizó el diseño no experimental y enfoque cuantitativo, Guerrero (2019) para la toma de muestra de su estudio utilizó a 17 camionetas de la empresa Silvestre SAC, mientras que para nuestro análisis se toma como muestra a 55 trabajadores como a conductores de la empresa de transporte urbano Metroviabus S.A.C. Respecto, a los resultados el autor mencionado utilizó la prueba estadística Shapiro Wilk, mientras que en nuestra investigación se utilizó la prueba estadística de rho Spearman, es así que el autor citado obtuvo un resultado de 0,545 y una significancia de 0,000 siendo menor a 0,05, es por ello que la hipótesis nula es rechazada y se acepta la hipótesis de la investigación en donde asegura que la gestión por procesos mejora a la gestión de flota de la empresa Silvestre, en consideración a nuestra investigación obtuvo un resultado de 0,621 y una significación asintótica bilateral de 0,000 indicando que existe una relación moderada entre ambas variables. Para concluir, se puede ver que los resultados obtenidos en nuestra investigación son considerados más determinantes, lo cual podrían ser validado mediante una investigación futura.

Vásquez (2017) en su trabajo de investigación presento como objetivo principal fue determinar la relación significativa entre el mantenimiento de correctivo de flotas vehiculares y la calidad de servicio de una empresa de reparaciones automotriz de Lima. Respecto, a muestra investigación nuestro objetivo fue determinar la relación gestión administrativa y la gestión de flota, lo cual se puede decir que hay similitud entre ambos objetivos, en cuanto a la metodología utilizada Vásquez (2017) fue de enfoque cuantitativo, nivel descriptivo correlacional, diseño no experimental, una metodología similar a la nuestra. Por lado, los contextos donde se desarrolló la investigación son diferente, ya que el autor citado recopilo información de 102 clientes de la empresa de reparaciones automotriz ubicado en Lima, mientras que nuestro análisis se desarrolló con la colaboración de 55 trabajadores de la empresa Metroviabus ubicado en Lima en el distrito de Ventanilla. Acerca de los resultados el autor citado aplico la prueba estadística de rho Spearman, obteniendo el grado de correlación de 0,770 y de significación bilateral de 0.000, lo q indica que existe una relación alta dando valides a la hipótesis planteada. Por lo consiguiente, lo resultados obtenidos mediante nuestra investigación fue de 0,621 y una significación asintótica bilateral de 0,000 donde es considerado una correlación moderada. Por lo tanto, los resultados de Vásquez (2017) tienen más valores determinantes que en nuestra investigación, lo cual pueden ser validados por futuras investigaciones

Asimismo, el trabajo realizado por Correa (2017) tuvo como objetivo principal determinar la relación entre la gestión administrativa y la satisfacción del cliente en la empresa de transporte de valores, Surco, 2017, mientras tanto el objetivo de esta investigación fue determinar la relación entre la gestión administraba y la gestión de flota vehicular, es así que se puede decir que existe una similitud con la primera variable. Sin embargo hay diferencias en contexto ya que la investigación plantea por Correa fue en la empresa de transporte de valores ubicada en distrito de surco y la investigación expuesta fue en la empresa de trasporte urbano ubicada en el distrito de Ventanilla, Correa (2027) tuvo como metodología de investigación; fue de nivel descriptivo, diseño correlacional y enfoque cuantitativo, en cuanto a la nuestra estuvo conformada por 26 trabajadores, <<a diferencia de nuestro análisis se tomó

como nuestra a toda la población 55 trabajadores entre ellos conductores de acuerdo a la planilla la de la empresa. Por lo tanto, los resultados obtenidos fueron a través de la prueba de rho de Spearman 0,783 y significancia bilateral de 0,000, lo cual indica que la relación es positiva moderada mientras nuestro estudio obtuvo 0.621 y una significación asintótica bilateral de 0,000 considerado como una correlación moderada. En conclusión, se puede ver que los resultados de la significación asintótica bilateral son semejantes, es decir no son normales, en cambio al coeficiente de correlación 0,621 y del autor citado de 0,783, lo que conlleva a decir que es más determinante. Lo cual se podrá validar en investigaciones futuras.

Atuncar (2020) realizó una investigación determinar la relación que existe entre las habilidades gerenciales y gestión administrativa en una empresa de vehículos, servicio y venta de autopartes, teniendo como similitud a la segunda variable planteada en esta investigación “gestión administrativa y gestión de flota vehicular” Atuncar (2020) tomo como estudio de investigación a trabajadores de la empresa de vehículos y venta de autopartes de la ciudad de Lima. por otro lado, nuestra investigación tomo como análisis de nuestra a los trabajadores y conductores de la empresa Metroviabus, de igual forma la investigación citada por el autor fue de enfoque cuantitativo, método hipotético deductivo, con diseño no experimental y nivel correlacional, mientras que nuestra investigación fue de tipo aplicado, nivel correlacional de diseño no experimental y de enfoque cuantitativo. La población estuvo conformada por 56 individuos del área administrativa, su muestra fue de 46 trabajadores, a diferencia de nuestra investigación la población fue 55 trabajadores es decir se trabajó con el 100% población censal. En los dos análisis se utilizó la prueba de rho de Spearman, así que el autor citado obtuvo ($r= 0,909$) lo cual es considerado una correlación muy alta y $\text{sig.} = 0,000 < 0,05$, del mismo modo, los resultados de esta investigación fueron ($r=0,621$) siendo considera correlación moderada y una $\text{sig.} = 0,000 < 0,05$. Es decir, en ambas variables hay una correlación fuerte, se puede concluir que ambos resultaos son determinantes lo cual se puede validar en futuras investigaciones.

En cuanto a Balvin (2017) presento una investigación, cuyo objetivo fue Determinar la relación entre la gestión administrativa y la satisfacción de los clientes internos de una flota vehicular, siendo similar al objetivo de esta investigación. La similitud está en la primera variable que utiliza Balvin (2017) gestión administrativa y gestión de flota vehicular, aplicadas también en nuestra investigación, otra similitud fue en el contexto Balvin (2017) se centra en una empresa de alquiler de una flota de vehículos mientras que nuestra investigación se desarrolló en una empresa de transporte urbano ubicado en el distrito de Ventanilla. Por lo consiguiente la metodología de Balvin (2017) fue similar a esta investigación, su método de investigación fue Hipotético-deductivo de tipo aplicada de nivel descriptivo y correlacional de corte trasversal, con un enfoque cualitativo la muestra estuvo compuesta por 287 clientes internos del distrito del Agustino. Respecto a los resultados, el autor cito obtuvo moderada ($r = 0.165$) y sig. $0.000 < 0.05$ entre ambas variables siendo una correlación baja positiva moderada, es decir aplicado la prueba estadística de rho de Spearman diferencia de la correlación obtenida en esta investigación fue de ($r=0,621$) siendo considera correlación moderada y una sig.= $0,000 < 0,05$. Por ello nos llevó a concluir que esta investigación tuvo datos más determinantes, lo cual puede ser validado en un futuro análisis.

En cuanto a Tejada y Vilca (2019) presentaron un trabajo de investigación con el objetivo de determinar la relación entre la gestión administrativa del servicio del transporte público interdistrital de pasajeros y la satisfacción de los usuarios, lo cual fue similar al nuestro. Por otro lado, la diferencia está en el contexto en la que se centra la investigación, ya que los autores mencionados tomaron como muestra a 112 conductores de la empresa de transporte público interdistrital en la provincia de Azángaro, mientras que nuestra investigación se centró en la empresa Metroviabus con una muestra de 55 trabajadores entre ellos conductores ubicados en el distrito de Ventanilla. En cuanto, a la metodología utilizada por los autores Tejada y Vilca (2019) fue de enfoque cualitativo, diseño descriptivo, en cuanto a los resultados ambos trabajos utilizaron la prueba estadística de rho de Spearman a diferencia de los autores citados q también aplicaron la prueba de Chi-cuadra donde se obtuvo 59% lo que señala que existe una relación positiva, y en ($r=0,608$) y sig. $0,000$,

mientras que nuestra investigación obtuvo ($r=0,621$) siendo considerada correlación moderada y una $sig.= 0,000 < 0,05$. Lo cual nuestra investigación tiene valores más determinantes, lo cual podría ser validado por investigaciones futuras

Discusión con la teoría:

La variable “Gestión administrativa” fue estudiada teniendo en consideración la teoría de Henry Fayol (1961), quien señala que está compuesta por las dimensiones “planificación” “organización” “dirección” “control”.

Este estudio analizó el nivel de desempeño de las dimensiones en el contexto estudiado “empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020, viendo que los niveles analizados en las variables son en mayor parte altos y medios, lo cual tiene concordancia con la teoría

La variable “gestión de flota vehicular” fue estudiada teniendo en consideración la teoría de Fernández Gomes (2016) quien señala que está compuesta por las dimensiones “rutas planificadas” “cálculo de rutas eficientes” “asignación eficiente de ruta” “asignación eficiente de conductores”.

Este estudio analizó el nivel de desempeño de las dimensiones en el contexto estudiado “empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020, viendo que los niveles analizados en las variables son en mayor parte altos y medios, lo cual tiene concordancia con la teoría

VI. CONCLUSIONES

De acuerdo con Schunemann et (2019) la conclusión se da a partir de los resultados obtenidos, con el fin de mejorar e innovar. Son parte de un trabajo de investigación, en donde facilita información final. A continuación, se detallarán las conclusiones de la investigación realizada.

1. La gestión administrativa se relaciona estadísticamente con la gestión de la flota vehicular de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020, donde es demostrado mediante la prueba estadística de rho de Spearman, donde se obtuvo un coeficiente de correlación 0.621 (correlación moderada) y una significación asintótica bilateral de 0,000.

2. La gestión administrativa se relaciona estadísticamente con la planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020, donde es demostrado mediante la prueba estadística de rho de Spearman, donde se obtuvo un coeficiente de correlación 0.514 (correlación moderada) y una significación asintótica bilateral de 0,000.

3. La gestión administrativa se relaciona estadísticamente con cálculo de rutas eficientes Metroviabus S.A.C, Ventanilla, donde es demostrado mediante la prueba estadística de rho de Spearman, donde se obtuvo un coeficiente de correlación 0.557 (correlación moderada) y una significación asintótica bilateral de 0,000.

4. La gestión administrativa se relaciona estadísticamente con asignación eficiente de vehículos Metroviabus S.A.C, Ventanilla, donde es demostrado mediante la prueba estadística de rho de Spearman, donde se obtuvo un coeficiente de correlación 0.569 (correlación moderada) y una significación asintótica bilateral de 0,000

5. La gestión administrativa se relaciona estadísticamente con asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, donde es demostrado mediante la prueba estadística de rho de Spearman, donde se obtuvo un coeficiente de correlación 0.607 (correlación moderada) y una significación asintótica bilateral de 0,000

VII. RECOMENDACIONES

Schunemann (2019) indica que la reconvencción es una acción a sugerir, que den tomarse para el beneficio de sí mismo, con el fin de mejorar, solucionar y mantener un equilibrio en todo aspecto.

En ese sentido se presentará las recomendaciones del presente estudio.

considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la gestión de flota en la empresa Metroviabus S.A.C., donde se desarrolló la investigación se propone al gerente reforzar la gestión administrativa, el mismo que consiste en la planeación, organización, dirección y control con el fin de cumplir con los objetivos de la empresa, dichas recomendaciones ayudarán a una mejor gestión de flota; el método y el instrumento que ha sido utilizado en la investigación ha permitido lograr la hipótesis y el objetivo planteado.

Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar la planificación de rutas, el mismo que consiste en la en la implementado un sistema de control de las planificaciones y programaciones previamente realizadas. Es decir, los sistemas de planificación abarcan una serie de decisiones donde pueden agrupar estrategias tácticas y operativas, donde corresponde a placa, almacenes, depósitos. Respecto al nivel táctico analiza el número óptimo de unidades vehiculares a utilizar de acuerdo a los horarios de servicio, así como a la asignación de personal adecuado, dichas recomendaciones evitarían el despilfarro de tiempo y de costos; el método y el instrumento que ha sido utilizado en la investigación ha permitido lograr la hipótesis y el objetivo planteado.

Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con el cálculo de rutas eficientes en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar el cálculo eficiente de rutas, el mismo que consiste en el rediseño de las rutas en cual el transporte de pasajeros se ubicará en paraderos de recojo de manera eficiente, el mismo que

permitirá al conductor poder realizar sus funciones adecuadamente establecidas por la organización, dichas recomendaciones reducirá el tiempo de trayecto de los buses, generar una reducción en los costos y un menor uso de recursos durante el viaje; el método y el instrumento que ha sido utilizado en la investigación ha permitido lograr la hipótesis y el objetivo planteado.

Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar la asignación eficiente de vehículos, el mismo que consiste en la revisión técnica y el correcto funcionamiento de ella, considerando el tipo de carga o transporte que se llevará a cabo, donde también se evalúa el límite de capacidad, transigencia, dichas recomendaciones permitirá que el medio de transporte sea seguro y accesible

Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la asignación eficiente de conductores en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar la asignación eficiente de conductores, el mismo que consiste la evaluación constante a los conductores y el análisis del record de reporte de incidentes, dichas recomendaciones otorgará una mejor gestión sobre los conductores, ya que la unidad de transporte conservará en buenas condiciones y se cumplirá con los trayectos sujetos al cronograma de salida; el método y el instrumento que ha sido utilizado en la investigación ha permitido lograr la hipótesis y el objetivo planteado.

REFERENCIAS

- Alegría, N. (2016) *Gestión Administrativa en las Empresas de Transporte de Carga y Depósito Temporal* (tesis para optar el grado de Bachiller). Universidad Norbert Winer, Lima, Perú
<http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/3143/TESIS%20Alegria%20Suzette.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Atúncar, A. (2020). *Habilidades gerenciales y gestión administrativa en una empresa de vehículos* (Tesis de maestría) Universidad Cesar Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/47428/At%c3%bancar_AME-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Balvin, H. (2017) *Gestión administrativa del servicio alquiler una flota de vehículos y la satisfacción de los clientes internos*. El Agustino, en el año 2016, Lima (Tesis) Universidad Cesar vallejo, Lima. Perú.
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/14530?locale-attribute=es>
- Becerra, F. (2009). *Gestión de mantenimiento para alcanzar la excelencia*. Venezuela. <Http://www.mantenimientomundial.com/sites/mmnew/bib/not.asp>
- Bedón, P. (2019). *Las licencias de conducir y la sanción en el Código Integral Penal* (tesis para bachiller) Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/30514/1/FJCS-DE-1118.pdf>
- Bengt (2 de marzo de 2011). *Que es la visión estratégica*. <Http://planuba.orientaronline.com.ar/tag/karlof/>
- Bernárdez, M. (2007). *Desempeño Organizacional: Mejora, Creación e incubación de nuevas organizaciones*. (6ta ed.). España Authorhouse.
- Canto, E., Mega, G. Guerra, M. y Capobianco (2017) *New technologies and management information systems in the Venezuelan actual*. *Ingeniería*

industrial6(21PP.111-130.<http://servicio.bc.uc.edu.ve/ingenieria/revista/Inge-Industrial/vol6-n21/vol6n212018.pdf>

Chaves, E. y Rodríguez, L. (2018). Análisis de confiabilidad y validez de un cuestionario sobre entornos personales de aprendizaje. *Ensayos pedagógicos*. 8(1), 71-106. Dio: <http://dx.doi.org/10.15359/rep.13-1.4>

Coque, D. (2016). *La gestión administrativa y su impacto en la rentabilidad de la empresa megamicro S.A de la ciudad de Ambato* (Tesis de maestría) Universidad técnica de Ambato, Ecuador <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/22863/1/T3604M.pdf>

Correa C. (2017). *Gestión empresarial y satisfacción al cliente de la empresa de transporte de valores*, (Tesis) Universidad Cesar Vallejo, Lima. Perú. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/21634?locale-attribute=es>

Cortez Torres, F. G. (2018). *Gestión de la seguridad y su relación con la satisfacción del pasajero* (Tesis pregrado) Universidad Cesar Vallejo, Tarapoto. Perú. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/26988/Cortez_TFG.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Drucker, P., Hesselbein, F., Snyder, J. y Sotelo, L. (2016). *Las 5 claves de Peter Drucker: El liderazgo que marca la diferencia. Barcelona* (2^{da} ed.). España: Profit.

Escobar, M. (2019). *Gestión administrativa y desarrollo organizacional de las Mypes en el rubro textil del distrito de los Olivos, 2018*. (Tesis pregrado) Universidad Cesar Vallejo, Lima. Perú. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/40626/Escobar_MLM.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Espinoza, E. (2018) La hipótesis en la investigación. *Mendive* 1(16) 1815-7696 http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S181576962018000100122

- Espinoza, V. (2018). Diseño de un modelo de gestión del mantenimiento en flota de transporte de valores (tesis de doctorado). Universidad Andrés Bello, España. <http://repositorio.unab.cl/xmlui/handle/ria/10098>
- Fernández Bedoya, V. H. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. *Espíritu Emprendedor TES*, 4(3), 65-76. <https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n3.2020.207>
- Fernández, G (2019). Introducción a la gestión de flotas de vehículos. 2da ed.). Madrid, España: SafeCreative
- Ferrel, G. (19 de febrero de 2014) *misión y visión de una organización*. <http://giselita300.blogspot.com/2014/02/>
- Flores, J & Rivas, P. (2012). *¿Control de gestión o gestión de control?* Contabilidad y negocios, 7(14), 69-80. redalyc.org/pdf/2816/281624914005.pdf
- Fontecha, A., & Páez, Q. (2020). *Diseño de una herramienta digital para el control de combustible de la flota de vehículos* (trabajo de grado). Universidad de ciudad de Bucaramanga. <http://repositorio.uts.edu.co:8080/xmlui/handle/123456789/4091>
- Forbes, S. (25 de junio 2020). *Coca-Cola Femsa optimiza su cadena de suministro y servicio a clientes* <https://cio.com.mx/coca-cola-femsa-optimiza-su-cadena-de-suministro-y-servicios-a-clientes/>
- Fuentes, M. (2015). *Gestión administrativa financiera y su impacto en el crecimiento del parque automotor de la cooperativa del transporte urbano Inter-Cantonal Jesús del Gran Poder Cia Ltda.* (Tesis de maestría). Universidad técnica estatal de Quevedo, Ecuador. <https://repositorio.uteq.edu.ec/>
- Galvis, H. S. (2011). Los objetivos y su importancia para el proceso de enseñanza-aprendizaje. *Revista de pedagogía*, 32(91), 113-130.
- García Gómez, M. G. (2014). Gestión administrativa para mejorar la eficacia de la Oficina de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Sánchez Carrión. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional de Trujillo, Perú

https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/1005/garciagomez_mirtha.pdf?sequence=1&isAllowed=y

García, P. (2018). *El régimen de infracciones en la Ley de Seguridad Ciudadana*. <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/20072>

Gómez, M. y Vázquez E. (2019). *Teorías de la administración*. TEPEXI Boletín Científico De La Escuela Superior Tepeji Del Río, 6(11), 79-83. <https://doi.org/10.29057/estr.v6i11.3842>

Gonzáles, M (2011). Planificación, implementación, control y mejora de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional para Soyuz Perú Bus. https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UUNI_5c490f8909fb70b550dd2ee0dfcbb1bd/Description

Gordon, R. (2013) La gestión administrativa y la satisfacción de los clientes del servicio de transporte pesado dela ciudad de Tulcán (tesis de pregrado) Universidad Politécnica estatal del Carchi.

Guerrero C. (2019) Gestión Por Procesos Para Mejorar La Productividad Del Área De Flota En La Empresa Silvestre Perú Sac, Lima, 2018, Lima (Tesis) Universidad Cesar Vallejo, Lima. Perú

Heike. H (5 de junio de 2017). *Gestión de Flotas*. <https://www.erp-spain.com/articulo/75829/gestion-de-flotas/todos/la-gestion-de-flotas-segun-tomtomb-telematics-articulo-de-opinion>

Henze, N. y Koch, S. (2020). *On a test of normality based on the empirical moment generating function*. *Stat Papers*. 61(1), 17–29. Doi: <https://doi.org/10.1007/s00362-017-0923-7>

Hernández, E., Ramos, R. Plasencia, L., Indacochea, G, Quimis, G. y moreno. P *Metodología de la investigación científica* (primera edición). Ecuador: innovación y Desarrollo, S.L.

- Hernández, S., Fernández, C., & Baptista, P. (2017). *Selección de la muestra*
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/14530/Balv%
3%adn_HFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/14530/Balv%c3%adn_HFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Koontz, H. (1987). Wehrich, Administración. *Una Perspectiva Global*.
[https://unpabimodal.unpa.edu.ar/bibliografia/00-D0195/PDF/00-
D0195_Cap20.pdf](https://unpabimodal.unpa.edu.ar/bibliografia/00-D0195/PDF/00-D0195_Cap20.pdf)
- Lerma D. (2016). *Metodología de la investigación: propuesta, anteproyecto y proyecto*.
[https://www.sijufor.org/uploads/1/2/0/5/120589378/metodologia_de
_la_investigacion_propuesta_anteproyecto_y_proyecto.pdf](https://www.sijufor.org/uploads/1/2/0/5/120589378/metodologia_de_la_investigacion_propuesta_anteproyecto_y_proyecto.pdf)
- López, P. L. (2004). Población muestra y muestreo. *Punto cero*, 9(08), 69-74.
- Manrique, C. (2018). *Gestión administrativa municipal y ejecución contractual en los procesos de contratación pública de la Municipalidad de Villa El Salvador 2017*. (Tesis pregrado). Universidad Autónoma del Perú, Lima, Perú
<http://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/AUTONOMA/527>
- Martínez, (2018). Gestión de Flota. Negocios globales logística Supply Chain. *Transporte & Distribución*, 187(2) 0718-3488
<http://www.microbyte.cl/nego/pdf/202106nego2.pdf>
- Martínez, M., & Rodríguez. (2011). *Estrategias de comprensión lectora mediadas por tic. Una alternativa para mejorar las capacidades lectoras en secundaria*. (Tesis de Magíster) universidad autónoma de Caribe, Barranquilla, Colombia
<http://repositorio.uac.edu.co/handle/11619/1618>
- Maticorena, Cabrera, D. J. (2019). *Mejora en gestión de la seguridad operacional en la Línea 1 del Metro de Lima*, (Tesis de Pregrado) Universidad de Lima. Peru. <https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/11249>
- McMillan, J. H., Schumacher, S., & Baidés, J. S. (2005). *Investigación educativa: una introducción conceptual*. Madrid: Pearson.
- Metropolitano (4 de enero 2016) *Buses de Transporte Rápido BRT* <http://www.metropolitano.gob.pe/conocenos/sistema/>

- Mishra, P., Pandey, C., Singh, U., Gupta, A., Sahu, C., y Keshri, A. (2019). *Descriptive statistics and normality tests for statistical data. Annals of cardiac anaesthesia*, 22(1), 67–72. DOI: https://doi.org/10.4103/aca.ACA_157_18
- Morales, S Pedraza, C Restrepo, F y Bastidas, V (2018) Análisis de requisitos para dispositivos de localización vehicular seguros para sistemas de transporte público terrestre en Colombia. *Ingeniería y desarrollo*, 2(36),10037. <http://dx.doi.org/10.14482/inde.36.2.10037>
- Navarro (1997) con su teoría gestión integral de mantenimiento, Marcombo S.A.C Barcelona. España.
- Navarro Figueroa, N. M., & Vera Arias, E. G. (2019). La organización administrativa en la gestión institucional (Bachelor's thesis, Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación).
- Navarro, J., Valero, G., Sánchez, F., & Tubella, J. (2015). Formulación de los objetivos de una asignatura en tres niveles jerárquicos. *Memorias de las VI Jornadas sobre la Enseñanza Universitaria de la Informática*, 457-462. https://www.researchgate.net/profile/JordiTubella/publication/255670126_Formulacion_de_los_objetivos_de_una_asignatura_en_tres_niveles_jerarquicos/links/00b7d539fe1815cc11000000/Formulacion-de-los-objetivos-de-una-asignatura-en-tres-niveles-jerarquicos.pdf
- Núñez, P. (2018). *Gestión de mantenimiento para mejorar la disponibilidad de la flota de transporte de la empresa* (Tesis de pregrado) Universidad Cesar Vallejo, Chiclayo, Peru. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/28565/Nu%C3%B1ez_PJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Pertúz, F. (2018). Liderazgo transformacional en empresas sociales desde la perspectiva ética de la responsabilidad social empresarial. *Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 20(2), 377-400. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6436416>

- Plua, L. Byron, J (2019) *Sistema de gestión de flota vehicular mediante dispositivos móviles Android y plataforma web, caso de estudio: departamento de coordinación de transportes del GAD municipal de Santa Elena* (Tesis de pregrado). Universidad Estatal península de Santa Elena <https://repositorio.upse.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/46000/4839/UPSE-TIN-2019-0005.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Pulgar, L., & Ramos, F. (2017). Metodologías para implantar la estrategia: diseño organizacional de la empresa. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).
- Ramírez, T., Bello, R. & Salcedo, A. (2017). Una necesaria discusión conceptual. *Investigación y postgrado*, 32(1), 63-74. https://www.researchgate.net/publication/323683068_Abandono_o_desercion_estudiantil_Una_necesaria_discusion_conceptual
- Reguant, M., Villa, R. y Torrado M. (2018). La relación entre dos variables según la escala de medición con SPSS. *d'Innovació i Recerca en Educació*, 11(2), 45-60. <http://doi.org/10.1344/reire2018.11.221733>
- Ricardo, C. (9 de junio 2017). *El Supply Chain Management ya es una necesidad en Perú* <https://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2017/06/09/supply-chain-management-ya-es-una-necesidad-en-el-peru/>
- Robbins, S. y Deenzo, D. (2002). *Fundamentos de administración*. (3ra ed.). México D.F., México: Pearson.
- Rodríguez Barrero, O. (2006). *Modelo Gerencial De Mantenimiento Para Flotas De Transporte De Carga* (Doctoral dissertation, Universidad Industrial de Santander, Escuela De Ing. Mecánica)
- Rodríguez, A. (2007): *Integración de un SIG con modelos de cálculo y optimización de rutas de vehículos CVRP y software de gestión de flotas*
- Sampieri, R. H., Fernández, C., & Baptista, L. (2014). *Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias*. RH Sampieri, *Metodología de la Investigación*.

- Schunemann, J., Vist, E., Higgins, P., Santesso, N., Deeks, J., Glasziou, P. (2019). Interpreting results and drawing conclusions. In *Cochrane Handbook for Systematic Reviews* o
- Segredo, P., García, M., López, P., León, C., & P, I. (2017). Comunicación organizacional como dimensión necesaria para medir el clima en las organizaciones en salud pública. *Horizonte sanitario*, 16(1), 28-37. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2007-74592017000100028&script=sci_arttext
- Soliz, D. (2019). Como hacer un perfil proyecto de investigación científica. <https://books.google.com.pe/books?id=QGCDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=#v=onepage&q&f=false>
- Solórzano, R. (2013). Sistematización: fortalecimiento de los comités de mantenimiento de caminos 2010-2012. https://doc.rero.ch/record/255104/files/14Caminos_SISTEMATIZACION_FORTALECIMIENTO_A_CAMINOS.pdf
- Suárez, J. F. P. (2007). Control de filtros activos de potencia para la mitigación de armónicos y mejora del factor de potencia en sistemas desequilibrados (Tesis de maestría,) Universidad Carlos III de Madrid. España
- Taylor, F. W. (1911). *Administración científica*. Barcelona: Ediciones Orbis.
- Tejeda C. y Vilca M. (2017) *Gestión de la administración del servicio de transporte público inter distrital de pasajeros y la satisfacción de los usuarios en la provincia de Azángaro, 2017 (tesis de maestría)* Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/33051/tejeda_cm.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Thompson, G., Glasø, L. (2018). Situational leadership theory: a test from a leaderfollower congruence approach, *Leadership & Organization*

Development Journal. 5(39), 574-591. Doi: <https://doi.org/10.1108/LODJ-01-2018-0050>

Turienzo, R. (2016). El pequeño libro de la motivación. Alienta.

Urbano, G. (2019). Administración estratégica y desempeño organizacional en el Banco de la Nación, agencias en la provincia de Huaura, 2018. (Tesis de pregrado) Universidad nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huaral, Peru <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/UNJFSC/2831>.

Vásquez Cokchi, M. A. (2017). *Administración de mantenimiento de flota vehicular y la calidad de servicio de una empresa de reparaciones automotriz de Lima, 2017* (Tesis de Pregrado) Universidad Cesar Vallejo, Lima, ¿Peru. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/22044/Vasquez_CMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ventura, L. (2017). ¿Población o muestra?: Una diferencia necesaria. Revista Cubana de Salud Pública, 43(4), 0-0. revsaludpublica.sld.cu/index.php/spu/article/view/906/948

Villalobos, A. R. (2008). Integración de un SIG con modelos de cálculo y optimización de rutas de vehículos CVRP y software de gestión de flotas. Dirección y organización, (35), 7-14. https://www.researchgate.net/publication/236216246_Integracion_de_un_SIG_con_modelos_de_calculo_y_optimizacion_de_rutas_de_vehiculos_CVRP_y_software_de_gestion_de_flotas

Zapata, A., Murillo, G., y Martínez, J. (2006). Organización y Management: Naturaleza, objeto, método, investigación y enseñanza. Cali, Colombia: Programa Editorial Universidad del Valle.

Martín Cobos, M. y Eguía Salinas, I. (2010). Método para la gestión eficiente del combustible en flotas de vehículos con rutas fijas aplicación a una empresa de construcción:

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de operacionalización de variable

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición			
Gestión Administrativa	Henry Fayol, Administración Industrial y General (1961) Considerado por muchos como el padre de la administración moderna, señala que: Administración es prever, organizar, dirigir, coordinar y controlar con la ayuda de otras personas y recursos para lograr objetivos definidos. El considera que la administración es una de las seis operaciones fundamentales que se desarrollan en una empresa: técnicas, comerciales, financieras, de seguridad, de contabilidad y administrativas.	La variable gestión administrativa se medirá mediante las dimensiones planificación, organización, dirección y control.	Planificación	Misión	(5) Siempre			
				Visión	(4) Casi siempre			
				Objetivos	(3) A veces			
				Estrategias	(2) Casi nunca			
			Organización	Departamentalización	(1) Nunca			
				Diseño organizacional				
			Dirección	Tecnología				
				Comportamiento				
				Motivación				
			Control	Liderazgo				
Comunicación								
				Evaluar				
				desempeño				
Gestión de flota	La gestión de una flota es la utilización de un conjunto de vehículos con el objetivo de prestar un servicio a un tercero o realizar una actividad en una organización, de la forma más eficiente y eficaz cumpliendo con un determinado nivel de servicio y coste. La gestión de una flota de vehículos es un aspecto clave para el desarrollo de la estrategia general de una organización, y por lo tanto ha de ser diseñada e implementada a partir de las directrices de la misma, y las características y objetivos de la organización. (Fernández Gomes 2016)	La gestión de flota vehicular se medida a través de las dimensiones rutas planificadas, Cálculo de rutas eficientes, Asignación eficiente de rutas, Asignación eficiente de conductores	Rutas planificadas	Tiempo de recorrido	(5) Siempre			
				Cantidad de personas transportadas	(4) Casi siempre			
			Cálculo de rutas eficientes	Control por consumo de gasolina	(3) A veces			
				Condición de flota	(2) Casi nunca			
			Asignación eficiente de rutas	Control de filtros	(1) Nunca			
				Renovación de flota				
			Asignación eficiente de conductores	Cantidad de infracciones				
				Licencias de conducir				
							nivel de satisfacción de pasajeros	

Anexo 2. Instrumento de recolección de datos (cuestionario)

Cuestionario de Gestión Administración y su relación con la gestión de flota vehicular

Cuestionario para analizar el nivel de relación entre la gestión administrativa y gestión de flota de la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla, Lima 2020

Instrucciones:

Lea detenidamente cada ítem y en función a su perspectiva como personal de la universidad marque con una "X" las respuestas que aparecen en el siguiente cuadro.

Siempre **Casi Siempre** **A veces** **Casi Nunca** **Nunca**
5 **4** **3** **2** **1**

N°	Indicadores	Valoración				
		5	4	3	2	1
	(V1) Variable 1: Gestión Administrativa					
	(D1) Dimensión 1: Panificación					
1	La empresa cuenta con una misión clara.					
2	La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro.					
3	Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles.					
4	Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos.					
	(D2) Dimensión 2: Organización					
5	Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones.					
6	Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas.					
	(D3) Dimensión 3: Dirección					
7	El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos.					
8	La motivación influye en los resultados de la empresa					
9	La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio.					
10	La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua.					
	(D4) Dimensión 4: Control					

11	La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores					
12	Recibe retroalimentación contante sobre su desempeño laboral.					
	(V2) Variable 2: Gestión de Flota					
	(D1) Dimensión: Rutas planificadas					
13	La panificación de rutas mejora la productividad general de la flota, permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva					
14	Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el trasporte eficiente de pasajeros.					
	(D2) Dimensión: Calculo eficiente de rutas					
15	La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma					
16	La empresa revisa el cheli para el adecuado mantenimiento de flota en turno.					
17	La empresa cuenta con dispositivos de control					
	(D3) Dimensión: Asignación eficiente de vehículos					
18	Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan.					
19	Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas.					
20	La renovación de la flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa.					
	(D8) Dimensión 4: Asignación eficiente de conductores					
21	Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores.					
22	Que tan importe es la licencia de conducir para efectuar sus labores.					
23	La empresa ha recibió quejas por parte de los pasajeros.					

Anexo 3. Matriz de consistencia

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS PRINCIPAL	VARIABLES	DISEÑO METODOLÓGICO
¿Existe relación entre la gestión administrativa y la gestión de la flota, en la empresa Metroviabus SAC Ventanilla, 2020?	Determinar la relación entre la gestión administrativa y la gestión de flota vehicular, en la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020	Existe relación entre la gestión administrativa y la gestión de flota vehicular en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020	<p>Variable 1: Gestión administrativa</p> <p>Dimensiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Planificación b) Organización c) Dirección d) Control <p>Variable 2: Gestión de flota</p> <p>Dimensiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Rutas planificadas b) Cálculo de rutas eficientes c) Asignación eficiente de rutas d) Asignación eficiente de conductores 	<p>Tipo de estudio</p> <p>Tipo: aplicada.</p> <p>Nivel: Descriptivo - correlacional</p> <p>Enfoque: cuantitativo.</p> <p>Diseño: No experimental de corte transversal.</p> <p>Área de estudio: Empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020</p> <p>Población</p> <p>55 colaboradores.</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Valoración estadística</p> <p>Paquete estadístico SSPS 26 (versión en español)</p>
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICOS		
¿Existe relación entre la gestión administrativa y planificación de rutas en la empresa Metroviabus SAC Ventanilla 2020?	Determinar la relación entre la gestión administrativa y planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020	Existe relación entre la gestión administrativa y planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020		
¿Existe relación entre la gestión administrativa y cálculo de rutas eficientes Metroviabus SAC Ventanilla 2020?	Determinar relación entre la gestión administrativa y cálculo de rutas eficientes Metroviabus S.A.C Ventanilla, 2020	Existe relación entre la gestión administrativa y cálculo de rutas eficientes Metroviabus S.A.C, 2020 Ventanilla		
¿Existe relación entre gestión administrativa y asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C. Ventanilla 2020?	Determinar la relación entre gestión administrativa y asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020	Existe relación entre gestión administrativa y asignación eficiente de vehículos en la empresa Metroviabus S.A.C Ventanilla 2020		
¿Existe relación entre la gestión administrativa y asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus SAC, Ventanilla 2020?	Determinar la relación entre la gestión administrativa y asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020	Existe relación entre la gestión administrativa y asignación eficiente de conductores de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020		

Anexo 4. Autorización de investigación por parte de la empresa

Lima 03 de Julio de 2021

PERMISO DE LA EMPRESA “Metroviabus S.A.C”

Por medio de la presente reciba mi más cordial saludo y al mismo tiempo se le autoriza a la Srta. Gutierrez Goicochea, Blanca con DNI.48554706, a realizar las investigaciones correspondientes con el fin de poder realizar su trabajo de tesis titulado: Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020.

Sin otro particular me despido.

Atentamente, Merino Villanueva Estefani



Metroviabus
Estefani Merino Villanueva
ADMINISTRACIÓN GENERAL

Anexo 5. Declaratoria de consentimiento informado.

Carta de consentimiento informado para participantes del CUESTIONARIO para el proyecto “GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y SU RELACIÓN CON LA GESTIÓN DE LA FLOTA DE LA EMPRESA METROVIABUS S.A.C, VENTANILLA, 2020” Mi nombre es Blanca Gutierrez Goicochea y me encuentro desarrollando un estudio para conocer la relación entre la, gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, 2020

Estamos realizando una encuesta que busca conocer los puntos de vista de todo el personal administrativo, de mantenimiento y conductores de la empresa Metroviabus S.A.C. Con respecto, a la gestión administrativa y gestión de flota, así como sobre aquellas acciones que podrían coadyuvar a incentivarlo. Por ello, estamos invitando a todo el personal de la empresa Metroviabus, a ser parte de la encuesta establecida contestando un cuestionario.

Si usted está de acuerdo en participar en este estudio, queremos invitarlo a que conteste este cuestionario que tiene una aplicación de alrededor de 5 minutos. En el mismo vamos a preguntarle algunos datos sociodemográficos, posteriormente preguntaremos asuntos relacionados a la gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota.

Su participación en esta encuesta no tiene costo alguno y es totalmente voluntaria. Es decir, no tiene que participar si no lo desea y puede suspender su participación en el momento que usted decida, sin que haya ninguna consecuencia. El hecho de que decida participar o no en el estudio, así como el hecho de expresar libremente sus opiniones, cualesquiera que estas sean, no tendrá ninguna repercusión negativa para usted o su puesto de trabajo o estudio.

La información se reportará de manera general, es decir, se eliminará cualquier dato que le pudiera identificar a usted. Todos los datos serán registrados directamente en una base de datos, y únicamente los investigadores responsables podrán tener acceso a los mismos mediante claves de seguridad.

Si está de acuerdo en participar en el estudio, por favor escriba “Sí estoy de acuerdo en participar” en la parte inferior de la encuesta, además de su firma.

¡Muchas gracias por su participación!

Anexo 6. Ficha de validación de expertos.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 1: GESTION ADMINISTRATIVA

Nº	DIMENSIONES / Items	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Planificación							
1	La empresa cuenta con una misión clara.	X		X		X		
2	La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro.	X		X		X		
3	Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles.	X		X		X		
4	Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 2: Organización							
5	Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones.	X		X		X		
6	Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 3: Dirección							
7	El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos.	X		X		X		
8	La motivación influye en los resultados de la empresa.	X		X		X		
9	La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio.	X		X		X		
10	La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 4: Control							
11	La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores.	X		X		X		
12	Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral.	X		X		X		

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dra. Rosa Elvira Villanueva Figueroa.

DNI: 07586867

Especialidad del validador: Dra. en Administración, Mg. en Educación, Mg. en Marketing y Comercio Internacional, Mg. en Gestión Pública, Lic. en Administración.

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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


14 de noviembre de 2020

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 2: GESTION DE FLOTA

N°	DIMENSIONES / Items	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	DIMENSIÓN 1: Rutas planificadas							
	La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota, permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva	X		X		X		
2	Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros	X		X		X		
	DIMENSIÓN 2: Cálculo de ruta eficiente							
3	La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma	X		X		X		
4	La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno.	X		X		X		
5	La empresa cuenta con dispositivos de control GPS	X		X		X		
	DIMENSIÓN 3: Asignación eficiente de vehículos							
6	Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan.	X		X		X		
7	Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas.	X		X		X		
8	La renovación de la flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa.	X		X		X		
9	DIMENSIÓN 4: Asignación eficiente de conductores							
	Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores.	X		X		X		
10	Que tan importante es la licencia de conducir para efectuar sus labores.	X		X		X		
11	La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio	X		X		X		

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

Apellidos y nombres del juez validador. Dra. Rosa Elvira Villanueva Figueroa.

DNI: 07586867

Especialidad del validador: Dra. en Administración, Mg. en Educación, Mg. en Marketing y Comercio Internacional, Mg. en Gestión Pública, Lic. en Administración.

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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



14 de noviembre de 2020

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 1: GESTION ADMINISTRATIVA

Nº	DIMENSIONES / Ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: Planificación							
1	La empresa cuenta con una misión clara.	X		X		X		
2	La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro.	X		X		X		
3	Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles.	X		X		X		
4	Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos.	X			X	X		En etapa de planificación no se analizan resultados. Puede reformular.
	DIMENSIÓN 2: Organización							
5	Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones.	X		X		X		
6	Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas.	X		X		X		
	DIMENSIÓN 3: Dirección							
7	El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos.	X		X		X		
8	La motivación influye en los resultados de la empresa.	X		X		X		
9	La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio.	X		X		X		
10	La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua.	X		X			X	Redacción puede mejorar.
	DIMENSIÓN 4: Control							
11	La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores	X		X		X		
12	Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral.	X		X		X		

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

Apellidos y nombres del juez validador. Mgtr. Víctor Hugo Fernández Bedoya.

DNI: 44326351

Especialidad del validador: Investigador en Ciencias Empresariales

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

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

Victor Hugo Fernández Bedoya



Investigador en Ciencias de noviembre de 2020
Empresariales
Lic. en Administración

Firma del Experto Informante.

Anexo 7. Resultados de validez: Aplicabilidad por juicio de expertos.

Tabla 12

Cuadro de expertos que validaron el cuestionario

N°	Experto	Aplicabilidad
1	Dra. Rosa Elvira Villanueva Figueroa	Aplicable
2	Mgtr. Jose Luis merino Garcés	Aplicable
3	Mgtr. Víctor Hugo Fernández Bedoya	Aplicable

Nota. En la tabla 11 se visualiza la validación de juicio de expertos, muestra la aplicabilidad del cuestionario, el cual fue revisando en relación a su pertinencia, relevancia y claridad por 3 expertos.

Anexo 9. Resultados de validez: Coeficientes de V. de Aiken

Nº de jueces **3**

V.DE AIKEN TOTAL 0.99

Ítem	PERTINENCIA					RELEVANCIA					CLARIDAD					V.AIKEN GENERAL
	Jueces					Jueces										
	J1	J2	J3	S	V. AIKEN	J1	J2	J3	S	V. AIKEN	J1	J2	J3	S	V.AIKEN	
1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
2	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
3	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
4	1	1	1	3	1	1	0	1	2	0.666667	1	1	1	3	1	0.89
5	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
6	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
7	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
8	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
9	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
10	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	0	1	2	0.666667	0.89
11	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
12	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
13	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
14	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
15	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
16	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
17	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
18	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
19	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
20	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
21	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	0	1	2	0.666667	0.89
22	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1
23	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1

Tabla 13

Resultados de valides: V. Aiken

Anexo 8. Resultados de validez: Cálculo de V. de Aiken.

Ítems	Gestión administrativa y su relación con gestión de flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020	V. Aiken
1	La empresa cuenta con una misión clara.	1.00
2	La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro.	1.00
3	Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles.	1.00
4	Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos.	0.89
5	Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones.	1.00
6	Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas.	1.00
7	El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos.	1.00
8	La motivación influye en los resultados de la empresa.	1.00
9	La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio.	1.00
10	La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua.	0.89
11	La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores.	1.00
12	Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral	1.00
13	La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota, permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva.	1.00
14	Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros.	1.00
15	La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma.	1.00
16	La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno.	1.00
17	La empresa cuenta con dispositivos de control GPS.	1.00
18	Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan.	1.00
19	Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas.	1.00
20	La renovación de la flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa.	1.00
21	Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores.	0.89
22	Que tan importe es la licencia de conducir para efectuar sus labores.	1.00
23	La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio .	1.00
Total		0.99

Nota. En la tabla 12 se visualiza el resumen de los resultados ítem por ítem obtenidos en Excel, con su respectivo resultado final.

Anexo9. Resultados de validez: Cálculo de V. de Aiken

Coefficiente de V de Aiken Total: 0.99

Regla de Valoración

Valor mínimo :0.00

Valor máximo =1.00

Valor obtenido = 0.99

Decisión

El instrumento es válido, siendo cercano a perfecto

Validez: V de Aiken

La validez fue obtenida de cada ítem mediante la aplicación del Coeficiente V de Aiken, utilizando la siguiente fórmula:

$$V = \frac{S}{(n(c-1))}$$

siendo:

S = la sumatoria de si

si = valor asignado por el juez i

n = número de jueces

c = número de valores de la escala de valoración (2, e este caso)

Anexo 10. Resultados de fiabilidad:

Coeficiente Alfa de Cronbach General, por variables y dimensión

Tabla 14

Alfa de Cronbach general

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.943	23

Nota. En base al SPSS versión 26 se visualiza el resultado del análisis de confiabilidad alfa de Cronbach general.

Tabla 15

Alfa de Cronbach por variable

	Alfa de Cronbach	N de elementos
(V1) Variable 1: Gestión Administrativa	0.89	12
(V2) Variable 2: Gestión de Flota	0.916	11

Nota. En base al SPSS se muestran los resultados obtenidos del Alfa de Cronbach por variable.

Tabla 16

Coeficiente de Alfa Cronbach por dimensión

DIMENSIONES	Alfa de Cronbach	N de elementos
(D1) Planificación	0.787	4
(D2) Organización	662	2
(D3) Dirección	771	4
(D4) Control	667	2
(D5) Rutas planificadas	650	2
(D6) Calculo eficiente de rutas	787	3
(D7) Asignación eficiente de vehículos	745	3
(D8) Asignación eficiente de conductores	727	3

Nota. En base al SPSS se muestran los resultados obtenidos del Alfa de Cronbach por Dimensión.

Anexo 11. Resultados de fiabilidad: Coeficiente de dos mitades de Guttman.

Tabla 17

Coeficiente de dos mitades de Guttman General

Alfa de Cronbach	Parte 1	Valor	0.890
		N de elementos	12 ^a
	Parte 2	Valor	0.916
		N de elementos	11 ^b
N total de elementos			23
Correlación entre formularios			0.795
Coeficiente de Spearman- Brown	Longitud igual		0.886
	Longitud desigual		0.886
Coeficiente de dos mitades de Guttman			0.879

Nota. En base al SPSS versión 26 se muestran los resultados obtenidos del coeficiente de dos mitades de Guttman a nivel general.

Anexo 12. Resultados de fiabilidad: Coeficiente de alfa de Cronbach general si se elimina algún elemento.

Tabla 18

Coeficiente de Alfa de Cronbach general si se elimina un elemento

Ítem	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
1. La empresa cuenta con una misión clara.	84.33	142.911	0.368	0.936
2. La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro.	84.6	141.32	0.411	0.935
3. Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles.	84.9	142.332	0.415	0.935
4. Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos.	84.83	142.337	0.41	0.935
5. Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones.	84.76	138.186	0.535	0.934
6. Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas.	84.76	137.893	0.629	0.932
7. El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos.	84.83	141.801	0.444	0.935
8. La motivación influye en los resultados de la empresa.	84.55	135.864	0.67	0.932
9. La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio.	84.9	138.918	0.572	0.933
10. La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua.	84.64	136.918	0.662	0.932
11. La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores.	84.76	136.479	0.603	0.933
12. Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral	85	137.122	0.601	0.933

13. La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota, permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva.	84.6	138.491	0.601	0.933
14. Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros.	84.69	135.438	0.64	0.932
15. La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma.	84.88	134.595	0.771	0.93
16. La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno.	84.83	133.362	0.716	0.931
17. La empresa cuenta con dispositivos de control GPS.	85.02	132.316	0.671	0.932
18. Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan.	85.02	134.073	0.687	0.931
19. Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas.	84.83	131.313	0.794	0.929
20. La renovación de la flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa.	84.64	138.528	0.569	0.933
21. Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores.	85.12	137.181	0.481	0.935
22. Que tan importe es la licencia de conducir para efectuar sus labores.	84.79	130.368	0.786	0.929
23. La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio .	84.83	134.484	0.707	0.931

Nota. En base al SPPS se visualiza los resultados obtenidos del Alfa de Cronbach general, donde podemos visualizar que pasaría si eliminamos un elemento.

Anexo 14. Base de datos (Excel)

Sujeto	(V1). Gestión Administrativa											
	(D1) Planificación				(D2) Organización		(D3) Dirección				(D4) Control	
	Ítem 1	Ítem 2	Ítem 3	Ítem 4	Ítem 5	Ítem 6	Ítem 7	Ítem 8	Ítem 9	Ítem 10	Ítem 11	Ítem 12
s1	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5
s2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
s3	5	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4
s4	5	5	5	5	5	5	4	4	3	4	3	4
s5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
s6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
s7	5	5	4	4	5	4	4	5	4	5	4	1
s8	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	4	3
s9	5	4	5	4	5	5	3	4	3	5	5	4
s10	5	4	5	4	5	5	3	4	3	5	5	4
s11	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5
s12	5	5	5	5	5	4	4	3	4	4	4	4
s13	4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5
s14	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3
s15	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5
s16	5	4	5	4	5	4	4	5	3	4	4	4
s17	5	5	4	4	3	4	3	5	3	4	4	3
s18	4	4	5	3	4	4	5	5	3	4	3	3
s19	5	5	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3
s20	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3	3
s21	5	4	3	5	4	3	4	5	5	5	5	3
s22	4	5	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4
s23	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
s24	5	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4	4

s25	5	4	4	5	3	4	3	3	4	3	5	4
s26	4	3	3	5	5	3	3	4	3	4	4	5
s27	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
s28	4	4	3	3	4	4	4	5	4	4	5	4
s29	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3
s30	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	5	4
s31	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4
s32	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2
s33	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5
s34	2	3	3	3	2	2	4	2	3	2	2	3
s35	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3
s36	4	4	3	4	3	2	2	4	3	3	3	3
s37	3	3	3	4	3	4	4	5	3	4	4	3
s38	4	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5
s39	5	5	4	4	5	4	4	5	4	5	4	5
s40	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4
s41	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	4	3
s42	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3
s43	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3
s44	5	4	3	4	5	4	4	4	3	3	3	4
s45	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	3
s46	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	3
s47	4	5	4	4	5	3	3	5	3	4	3	3
s48	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5
s49	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4
s50	5	5	3	4	4	5	4	3	4	3	4	3
s51	5	4	4	4	4	3	3	3	4	5	3	3
s52	5	3	4	3	4	3	3	2	4	4	4	3
s53	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3
s54	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4
s55	4	5	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4

(V2). Gestión de Flota

(D5) Rutas planificadas		(D6) Calculo eficiente de rutas			(D7) Asignación eficiente de vehículos			(D8) Asignación eficiente de conductores		
Ítem 13	Ítem 14	Ítem 15	Ítem 16	Ítem 17	Ítem 18	Ítem 19	Ítem 20	Ítem 21	Ítem 22	Item 23
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	5	4	5	5	5	5	4	3	5	5
3	5	2	5	5	5	4	4	3	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5
5	5	1	3	5	5	3	5	5	5	2
4	5	4	4	3	4	4	5	4	4	4
3	5	4	4	5	5	4	2	3	5	4
3	5	4	4	5	5	4	2	3	5	4
5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4
4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4
5	5	4	4	5	5	5	4	5	4	4
4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5
4	5	4	4	4	4	4	5	3	5	4
4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3
5	5	4	5	3	4	4	5	5	5	5
5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5
5	5	5	4	3	4	4	4	4	5	3
3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4
4	4	3	3	2	3	3	4	3	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	4	4	5	5	5	5	4	5	4	4

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

Anexo 15. Resultados descriptivos por ítem

Tabla 19

Estadísticos descriptivos para la pregunta 1

“la empresa cuenta con una misión clara”

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	1	1.8	1.8	1.8
	3	2	3.6	3.6	5.5
	4	24	43.6	43.6	49.1
	5	28	50.9	50.9	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 1 “la empresa cuenta con una misión clara” 28 individuos indicaron que siempre (50.9%), 24 encuestados respondieron que casi siempre (43.6%) 2 colaboradores respondieron a veces (3.6%) y 1 individuo indicó casi nunca (1.8%)

Tabla 20

Estadísticos descriptivos para la pregunta 2

“La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro”

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	3	11	20	20	20
	4	20	36.4	36.4	56.4
	5	24	43.6	43.6	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 2 “La empresa cuenta con una visión que demuestra que quiere llegar a ser a futuro” 24 individuos señalaron que siempre (43.6%) 20 encuestados indicaron que casi siempre (36.4%) y 11 respondieron que a veces (20%)

Tabla 21*Estadísticos descriptivos para la pregunta 3*

"Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	3	16	29.1	29.1	29.1
	4	25	45.5	45.5	74.5
	5	14	25.5	25.5	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 3. "Los objetivos empresariales son cuantificables, precisos y flexibles" 25 individuos indicaron que casi siempre (45.5%), 16 encuestados respondieron que a veces (29.1%) y 14 respondieron que siempre (25.5%).

Tabla 22*Estadísticos descriptivos para la pregunta 4*

"Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	3	14	25.5	25.5	25.5
	4	27	49.1	49.1	74.5
	5	14	25.5	25.5	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 4 "Las estrategias planteadas por la organización dan resultados positivos" 27 individuos indicaron que siempre (49.1%), 14 encuestados respondieron que siempre (25.5%) 14 colaboradores respondieron a veces y 14 individuos indicaron a veces (25.5%)

Tabla 23*Estadísticos descriptivos para la pregunta 5*

"Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	1	1.8	1.8	1.8
	3	14	25.5	25.5	27.3
	4	18	32.7	32.7	60
	5	22	40	40	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 5. "Se lleva a cabo un proceso de fijación de autoridad, responsabilidad y obligaciones" 22 individuos indicaron que siempre (40%), mientras que 18 indicaron que casi siempre (32,7%), 14 indicaron que a veces (25.5%) y 1 indico que casi nunca.

Tabla 24

Estadísticos descriptivos para la pregunta 6

"Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	2	3.6	3.6	3.6
	3	8	14.5	14.5	18.2
	4	29	52.7	52.7	70.9
	5	16	29.1	29.1	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 6. "Las funciones de cada persona están claramente especificadas y relacionadas" 29 encuestados indicaron que casi siempre (52.7%),16 individuos respondieron que siempre (29.1%), 8 respondieron que a veces y dos respondieron que casi nunca (3.6%)

Tabla 25

Estadísticos descriptivos para la pregunta 7

"El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	1	1.8	1.8	1.8
	3	13	23.6	23.6	25.5
	4	32	58.2	58.2	83.6
	5	9	16.4	16.4	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 7. "El comportamiento de la organización permite una adecuada optimización de sus recursos" 32 individuos respondieron que casi siempre (58.2%), 13 individuos respondieron a veces (23.6%), 9 trabajadores indicaron que siempre (16.4%) y uno indico que casi nunca (1.8%)

Tabla 26

Estadísticos descriptivos para la pregunta 8

"La motivación influye en los resultados de la empresa"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	2	3.6	3.6	3.6
	3	7	12.7	12.7	16.4
	4	23	41.8	41.8	58.2
	5	23	41.8	41.8	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 8. "La motivación influye en los resultados de la empresa" 23 individuos respondieron que siempre (41.8%), 23 encuestados respondieron que casi siempre (41.8%), 7 trabajadores indicaron a veces (12.7%) y dos respondieron que casi nunca (3.6%)

Tabla 27

Estadísticos descriptivos para la pregunta 9

"La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio" 23

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	3	21	38.2	38.2	38.2
	4	23	41.8	41.8	80
	5	11	20	20	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 9. "La toma de decisiones o las ordenes implantadas son justas según su criterio" 23 individuos respondieron que casi siempre (41.8%) 21 trabajadores respondieron que a veces (38.2%) y 11 encuestados respondieron que siempre (20%).

Tabla 28

Estadísticos descriptivos para la pregunta 10

"La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	1	1.8	1.8	1.8
	3	9	16.4	16.4	18.2
	4	25	45.5	45.5	63.6
	5	20	36.4	36.4	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 10. "La comunicación con su jefe y las demás áreas es de manera continua" 25 encuestados respondieron que casi siempre (45.5%), 20 respondieron que siempre (36.4%), 9 encuestados indicaron que a veces (16.4%) y 1 indico que casi nunca (1.8%).

Tabla 29

Estadísticos descriptivos para la pregunta 11

."La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	1	1.8	1.8	1.8
	3	16	29.1	29.1	30.9

	4	17	30.9	30.9	61.8
	5	21	38.2	38.2	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 11. "La empresa evalúa constantemente el desempeño de sus colaboradores" 21 encuestados respondieron que siempre (38.2%) 17 trabajadores respondieron casi siempre (30.9%), 16 encuestados respondieron que a veces (29.1%), y un trabajador indico que casi nunca (1.8%).

Tabla 30

Estadísticos descriptivos para la pregunta 12

"Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	1	1.8	1.8	1.8
	2	1	1.8	1.8	3.6
	3	22	40	40	43.6
	4	17	30.9	30.9	74.5
	5	14	25.5	25.5	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 12. "Recibe retroalimentación constante sobre su desempeño laboral" 22 encuestados respondieron a veces (40%), 17 individuos indicaron que casi siempre (30.9%), 14 trabajadores respondieron que siempre (25.5%), mientras que 1 encuestado respondió casi nunca (1.8%) y 1 encuestado respondió nunca (1.8%)

Tabla 31

Estadísticos descriptivos para la pregunta 13

"La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	3	13	23.6	23.6	23.6
	4	23	41.8	41.8	65.5
	5	19	34.5	34.5	100

Total	55	100	100
-------	----	-----	-----

Con relación al ítem 13. "La planificación de rutas mejora la productividad general de la flota permitiendo que los trabajos se completen de manera efectiva" 23 encuestados respondieron casi siempre (41.8%), 19 individuos respondieron siempre (34.5%) y 13 personas indicaron a veces (23.6%).

Tabla 32

Estadísticos descriptivos para la pregunta 14

."Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	1	1.8	1.8	1.8
	3	15	27.3	27.3	29.1
	4	13	23.6	23.6	52.7
	5	26	47.3	47.3	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem14."Las condiciones de las unidades vehiculares son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros" 26 trabajadores respondieron siempre (47.3%), 15 encuestados respondieron a veces (27.3%),13 individuos respondieron casi siempre (23.6%) y 1 persona indico casi nunca (1.8%).

Tabla 33

Estadísticos descriptivos para la pregunta 15

." La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	1	1.8	1.8	1.8
	2	1	1.8	1.8	3.6
	3	19	34.5	34.5	38.2
	4	21	38.2	38.2	76.4
	5	13	23.6	23.6	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 15. " La empresa evalúa el aditivo del combustible, en beneficio de sí misma" 21 encuestados respondieron casi siempre (38.2%), 19 individuos respondieron (34.5%) a veces. 13 trabajadores respondieron (23.6%) siempre y 1 persona (1,8%) nunca.

Tabla 34

Estadísticos descriptivos para la pregunta 16

"La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno."

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	1	1.8	1.8	1.8
	3	21	38.2	38.2	40
	4	14	25.5	25.5	65.5
	5	19	34.5	34.5	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 16. "La empresa revisa el check list para el adecuado mantenimiento de flota en turno."21 trabajadores respondieron a veces (38.2%), 19 encuestados respondieron siempre (34.5%), 14 individuos respondieron casi siempre

Tabla 35

Estadísticos descriptivos para la pregunta 17

"La empresa cuenta con dispositivo de control GPS"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	6	10.9	10.9	10.9
	3	16	29.1	29.1	40
	4	11	20	20	60
	5	22	40	40	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 17. "La empresa cuenta con dispositivo de control GPS" 22 individuos respondieron siempre (40%), 16 trabajadores respondieron a veces (29.1%), 11 encuetados indicaron casi siempre (20%) y 6 respondieron que casi nunca (10.9%)

Tabla 36*Estadísticos descriptivos para la pregunta 18***"Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan"**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	1	1.8	1.8	1.8
	2	2	3.6	3.6	5.5
	3	16	29.1	29.1	34.5
	4	18	32.7	32.7	67.3
	5	18	32.7	32.7	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 18. "Es eficiente el cambio de filtro de los vehículos que se necesitan" 18 trabajadores respondieron siempre (32.7%), 18 indicaron casi siempre (32.7%) 16 encuestados indicaron que a veces (29.1%) mientras que 2 respondieron casi nunca (3.6%) y 1 respondió que nunca (1.8%).

Tabla 37*Estadísticos descriptivos para la pregunta 19***"Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas"**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	4	7.3	7.3	7.3
	3	13	23.6	23.6	30.9
	4	22	40	40	70.9
	5	16	29.1	29.1	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 19. "Se realiza los cambios neumáticos en las fechas establecidas" 22 encuestados respondieron casi siempre (40%), 16 encuestados señalaron siempre (29.1%)13 trabajadores respondieron (23.6%), y 4 respondieron casi nunca (7.3%).

Tabla 38*Estadísticos descriptivos para la pregunta 20***"La renovación de flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa"**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	3	5.5	5.5	5.5
	3	9	16.4	16.4	21.8
	4	25	45.5	45.5	67.3
	5	18	32.7	32.7	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 20 "La renovación de flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa" 25 encuestados indicaron que casi siempre (45.5%), 18 individuos respondieron siempre (32.7%), 9 respondieron a veces (16.4%) y 3 respondieron que casi nunca (5.5%)

Tabla 39*Estadísticos descriptivos para la pregunta 21***"Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores"**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	4	7.3	7.3	7.3
	3	13	23.6	23.6	30.9
	4	22	40	40	70.9
	5	16	29.1	29.1	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 21. "Diría usted que la empresa es permisible con la cantidad de infracciones recibidas por conductores" 22 encuestados dijeron a veces (40%), 15 encuestados respondieron casi siempre (27.3%), 14 trabajadores señalaron siempre (25.5%), 4 respondieron que casi nunca (7.3%) y 1 respondió nunca (1.8%)

Tabla 40*Estadísticos descriptivos para la pregunta 22*

"Que tan importe es la licencia de conducir para efectuar sus labores"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1	1	1.8	1.8	1.8
	2	4	7.3	7.3	9.1
	3	21	38.2	38.2	47.3
	4	15	27.3	27.3	74.5
	5	14	25.5	25.5	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 22. "Que tan importe es la licencia de conducir para efectuar sus labores" 23 encuestados respondieron siempre (41.8%), 18 trabajadores respondieron casi siempre (32.7%) 9 individuos respondieron a veces (16.4%) y 5 respondieron (9.1%)

Tabla 41

Estadísticos descriptivos para la pregunta 23

"La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio"

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	2	4	7.3	7.3	7.3
	3	11	20	20	27.3
	4	25	45.5	45.5	72.7
	5	15	27.3	27.3	100
	Total	55	100	100	

Con relación al ítem 23. "La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio" 25 trabajadores respondieron casi siempre (45.5%), 15 individuos señalaron siempre (27.3%), 11 encuestados indicaron a veces (20%) y 4 encuestados respondieron casi nunca (7.3).

Anexo 16. Diapositivas de ponencia

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO INVESTIGA UCV

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

Autora: Gutierrez Goicochea Blanca

LIMA - 2020

Problema, hipótesis, objetivo

Problema General ¿Existe relación entre la gestión administrativa y la gestión de la flota, en la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020?

Objetivo General Determinar la relación entre la gestión administrativa y la gestión de la flota vehicular, en la empresa Metroviabus S.A.C, 2020

Hipótesis General Existe relación entre la gestión administrativa y la gestión de la flota vehicular en la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla 2020

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

Realidad problemática



Morales, Pedraza y Felipe (2018) mencionan que, a pesar de que hay sistemas de monitoreo vehicular existen falencias

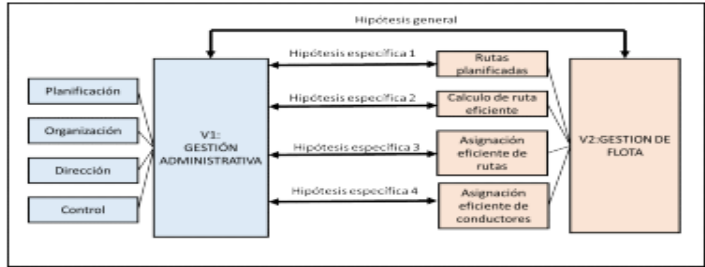
Hernández (2019) señala que es la aplicación de sistemas que permiten a las organizaciones a mantener su flota controlada y monitoreada

Por otro lado, Martínez (2020) sostiene que la tecnología en las empresas es de beneficio, ya que gracias a ella se puede hacer seguimiento a todos los vehículos

En el contexto local la empresa Metroviabus dedicada al rubro del transporte urbano el cual carece de sistemas de dispositivos de control y seguimiento, donde se dificulta la gestión de la flota vehicular

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

Resumen general de hipótesis



Hipótesis general

Hipótesis específica 1

Hipótesis específica 2

Hipótesis específica 3

Hipótesis específica 4

V1: GESTIÓN ADMINISTRATIVA

V2: GESTIÓN DE FLOTA

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

Justificación

Teórica

Será con la finalidad de motivar a futuras investigaciones y a su vez generar conocimiento y conciencia sobre la gestión administrativa como parte esencial para las organizaciones. Asimismo, la gestión de flota de vehículos que viene siendo una pieza clave para el crecimiento de la organización.

Práctica

Los resultados de la investigación permitirán de manera útil a los gerente y accionistas de la empresa Metroviabus S.A.C tomar decisiones que conlleven a una mejora de la empresa

Metodológica

El presente estudio se ha basado en los procesos de la investigación científica, donde se estableció problemas, hipótesis y objetivos de estudio. Para aplicar el instrumento se seleccionó una muestra aleatoria donde se obtuvo resultados y se plantearon recomendaciones a la organización

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
2020
INVESTIGA UCV

Trabajos previos

Antecedentes Nacionales

Autor y año	Vásquez Cokchi 2017	Correa Cordero 2017	Aluncar Andia 2020	Tejada, vica 2027	Alfredo Bahin 2017
País	Perú	Perú	Perú	Perú	Perú
Variable de estudio	Mantenimiento de correctivo de flotas vehiculares y la calidad de servicio	Gestión administrativa y satisfacción al cliente en la empresa de transporte	Habilidades gerenciales y gestión administrativa en una empresa de vehículos	La gestión administrativa del servicio del transporte público de los usuarios	Gestión administrativa del servicio alquiler una flota de vehículos y la satisfacción de los clientes internos
Enfoque	Cuantitativo	Cuantitativo	Cuantitativo	Cualitativo	Cuantitativo
Nivel	Descriptivo correlacional	Descriptivo correlacional	Correlacional	Descriptivo	Correlacional
Técnica	Encuesta	Encuesta	Encuesta	Encuesta	Encuesta
Instrumento	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario
Muestra estadística	102	26	46	112	287
Resultados estadísticos	rho Spearman (r = 0,770) sig. 0,000	rho Spearman (r = 0,783) Sig. 0,000	rho Spearman (r = 0,909) sig. = 0,000 < 0,05	chi-cuadrado de Pearson (r = -0,608) y sig. 0,000 < 0,05	rho Spearman (r = 0,185) y sig. 0,000 < 0,05

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
2020
INVESTIGA UCV

Trabajos previos

Lainez Piña
(2019)

Vásquez Cokchi
(2017)

Gordon Roberth
(2014)

Núñez Palma
(2018)

Fuentes Moreira
(2015)

Guerrero Cruzado
(2019)

García Gómez
(2014)

Correa Cordero
(2017)

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
2020
INVESTIGA UCV

Teorías Relacionadas al tema

Variable: Gestión administrativa

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
2020
INVESTIGA UCV

Teorías Relacionadas al tema **Variable: Gestión de la flota**

INTRODUCCION A LA GESTION DE FLOTAS DE VEHICULOS

"Introducción a la gestión de flotas de vehículos"
Autor: Fernández Gómez (2016)

Fases en la gestión de la flota vehicular

- Diseño de rutas eficiente
- Planificación de rutas
- Cálculo de rutas eficientes
- Asignación eficiente de vehículos

"Método para la gestión eficiente del combustible en la flotas de vehículos"
Martín Cabos (2010)

GESTION Y CONTROL DE FLOTAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

"Gestión y control de flotas y servicios de transporte por carretera"
Aceña Navarro (2016)

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD César Vallejo 2020 INVESTIGA UCV

Aspectos metodológicos

Técnica:	Encuesta	Confiabilidad del instrumento: • Alfa de Cronbach V1: 0.835 Alfa de Cronbach V2: 0.762 Dos mitades de Guttman: 0.770
Instrumento:	Cuestionario	
Validez del instrumento (3 jueces):		
Cualitativo:	Cuantitativo:	
Aplicable	V. de Aiken: 0.90	

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD César Vallejo 2020 INVESTIGA UCV

Aspectos metodológicos

Enfoque:	Cuantitativo	Población:
Tipo:	Aplicado	Infinita 55 (censal)
Nivel:	Descriptivo	Muestra:
Diseño:	No Experimental	
Corte:	Transversal	

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD César Vallejo 2020 INVESTIGA UCV

Aspectos metodológicos

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD César Vallejo 2020 INVESTIGA UCV

Resultados	
(1) Prueba de normalidad	
(2) Estadísticos Generales	
(3) Niveles por dimensión y variable	
(4) Prueba de hipótesis	

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C., Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO INVESTIGACIÓN UCV

Resultados		Estadísticos descriptivos generales					
	N	Prom.	Máx.	Mín.	Med.	Desv. Estándar	Varianza
1. La empresa cuenta con una misión.	35	3	2	1	1.30	0.860	0.730
2. La empresa cuenta con una visión que demarca qué quiere hacer a ser a futuro.	35	2	3	0	1.26	0.769	0.591
3. Los objetivos empresariales son cualitativos, precisos y medibles.	35	2	3	0	1.36	0.744	0.553
4. Los estudios planificados por la organización dan resultados positivos.	35	2	3	0	1.03	0.720	0.519
5. Se tiene a salvo un proceso de función de auditoría, responsabilidad y obligaciones.	35	3	2	0	1.17	0.824	0.679
6. Las funciones de cada personal están claramente especificadas y relacionadas.	35	3	2	0	1.07	0.766	0.587
7. El comportamiento de la organización permite una adecuada explotación de sus recursos.	35	3	2	0	1.39	0.885	0.783
8. La realización influye en los resultados de la empresa.	35	3	2	0	1.22	0.820	0.673
9. La toma de decisiones y las acciones implementadas son justas según su utilidad.	35	2	3	0	1.02	0.748	0.559
10. La comunicación con su jefe y los demás áreas es de manera continua.	35	3	2	0	1.16	0.764	0.584
11. La empresa realiza constantemente el desarrollo de sus colaboradores.	35	3	2	0	1.05	0.870	0.758
12. Existe reevaluación constante sobre su desempeño laboral.	35	4	1	0	3.00	0.922	0.851
13. La planificación de roles mejora la productividad general de la flota, pensando que los trabajos se completan de manera eficiente.	35	2	3	0	1.11	0.762	0.580
14. Las condiciones de los vehículos utilizados son adecuadas para el transporte eficiente de pasajeros.	35	3	2	0	1.10	0.898	0.806
15. La empresa realiza el análisis del combustible en identificación de costos.	35	4	1	0	3.02	0.880	0.773
16. La empresa realiza el control del adecuado mantenimiento de flota en tiempo.	35	3	2	0	1.02	0.920	0.848
17. La empresa cuenta con dispositivos de control GPS.	35	3	2	0	1.09	1.086	1.180
18. Se eficiente el control de flota de los vehículos que se encuentran.	35	4	1	0	3.01	0.987	0.984
19. Se realiza los controles recurrentes en las fechas establecidas.	35	3	2	0	1.01	0.808	0.653
20. La renovación de la flota es de acuerdo a las necesidades de la empresa.	35	3	2	0	1.05	0.849	0.719
21. Otra señal que la empresa es percibida con la cantidad de vehículos recibidos por conductores.	35	4	1	0	3.00	1.021	1.042
22. Que los pasajeros se beneficien de conducir sus labores.	35	3	2	0	1.07	0.879	0.768
23. La empresa cumple con las recomendaciones por parte de los pasajeros, con el fin de mejorar el servicio.	35	3	2	0	1.05	0.879	0.772
(D1) Planificación	35	3	3	1	1.30	0.860	0.730
(D2) Organización	35	2	3	0	1.26	0.769	0.591
(D3) Dirección	35	2	3	0	1.16	0.811	0.657
(D4) Control	35	2	3	0	1.11	0.880	0.773
(D5) Rutas planificadas	35	2	3	0	1.03	0.762	0.581
(D6) Cálculo eficiente de rutas	35	2	3	0	1.30	0.860	0.730
(D7) Asignación eficiente de vehículos	35	3	2	0	1.06	0.838	0.702
(D8) Asignación eficiente de conductores	35	3	2	0	1.01	0.823	0.677
(V1) Gestión Administrativa	35	2	3	1	1.16	0.824	0.679
(V2) Gestión de Flota	35	3	2	0	1.05	0.766	0.587

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C., Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO INVESTIGACIÓN UCV

Resultados		(1) Prueba de normalidad									
		(D1) Planificación	(D2) Organización	(D3) Dirección	(D4) Control	(D5) Rutas planificadas	(D6) Cálculo eficiente de rutas	(D7) Asignación eficiente de vehículos	(D8) Asignación eficiente de conductores	(V1) Gestión Administrativa	(V2) Gestión de Flota
N		35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Parámetros normales**	Meda	4.35	4.31	4.18	4.11	4.31	3.87	3.96	3.91	4.15	3.93
	Desv. Estándar	0.645	0.690	0.641	0.685	0.742	0.818	0.838	0.823	0.524	0.790
Máximas diferencias absolutas	Abesdulo	0.281	0.260	0.303	0.272	0.297	0.257	0.263	0.308	0.391	0.228
	Positivo	0.268	0.255	0.303	0.272	0.189	0.257	0.210	0.238	0.391	0.209
	Negativo	-0.281	-0.260	-0.261	-0.255	-0.297	-0.189	-0.263	-0.308	-0.318	-0.228
Estadístico de prueba		0.281	0.260	0.303	0.272	0.297	0.257	0.263	0.308	0.391	0.228
Sig. asintótica(bilateral)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C., Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO INVESTIGACIÓN UCV

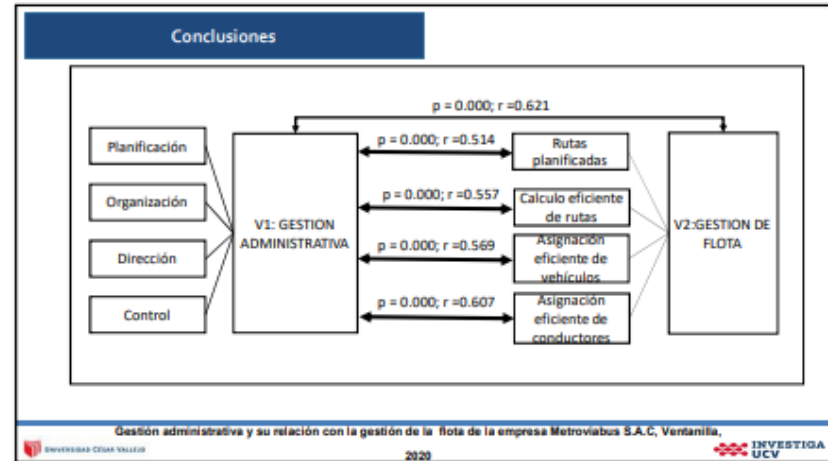
Resultados		Niveles por dimensión y variable					
Dimensiones y Variables	Valores			Porcentajes			
	Alto	Medio	Bajo	Alto	Medio	Bajo	
(D1) Planificación	44	11	0	80.00%	20.00%	0.00%	
(D2) Organización	38	16	1	69.09%	29.09%	1.82%	
(D3) Dirección	41	14	0	74.55%	25.45%	0.00%	
(D4) Control	28	27	0	50.91%	49.09%	0.00%	
(D5) Rutas planificadas	38	17	0	69.09%	30.91%	0.00%	
(D6) Cálculo eficiente de rutas	33	22	0	60.00%	40.00%	0.00%	
(D7) Asignación eficiente de vehículos	41	13	1	74.55%	23.64%	1.82%	
(D8) Asignación eficiente de conductores	42	12	1	76.36%	21.82%	1.82%	
(V1) Variable 1: Gestión Administrativa	42	13	0	76.36%	23.64%	0.00%	
(V2) Variable 2: Gestión de Flota	35	20	0	63.64%	36.36%	0.00%	

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C., Ventanilla, 2020

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO INVESTIGACIÓN UCV

Resultados		Prueba de hipótesis					
Correlaciones		(V2) Variable 2: Gestión de Flota	(D5) Rutas planificadas	(D6) Calculo eficiente de rutas	(D7) Asignación eficiente de vehiculos	(D8) Asignación eficiente de conductores	
Rho de Spearman	(V1) Variable 1: Gestión Administrativa	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral)	.621**	.514**	.557**	.569**	.607**
		N	55	55	55	55	55

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020



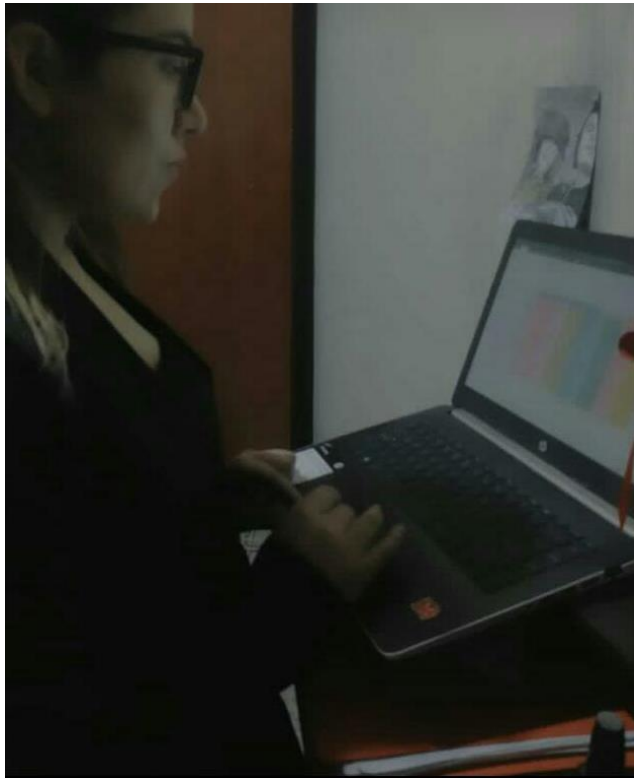
Discusión

Autor y año	Gutiérrez Goicochea 2020	Vásquez Cokchi 2017	Corea Cordero 2017	Atunzar Andía 2020	Tejada y vilca 2027	Afredo Bahin 2017
Pais	Perú	Perú	Perú	Perú	Perú	Perú
Variable de estudio	Gestión administrativa y su relación con la gestión de flota	Mantenimiento de correcto de flotas vehiculares y la calidad de servicio	Gestión administrativa y satisfacción al cliente en la empresa de transporte	Habilidades gerenciales y gestión administrativa en una empresa de vehiculos	La gestión administrativa del servicio alquiler de transporte público de los usuarios	Gestión administrativa del servicio alquiler una flota de vehiculos y la satisfacción de los clientes internos
Enfoque	cuantitativo	Cuantitativo	Cuantitativa	Cuantitativo	Cualitativo	Cuantitativo
Nivel	Correlacional	Descriptivo	Correlacional	Correlacional	Descriptivo	Correlacional
Técnica	encuesta	Encuesta	Encuesta	Encuesta	Encuesta	Encuesta
Instrumento	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario	Cuestionario
Muestra estadística	55	102	26	48	112	287
Resultados estadísticos	rho de Spearman (r=0.621) sig. 0.000 <0.05	rho de Spearman (r=0.770) sig. 0.000	rho Spearman (r=0.783) Sig. 0,000	rho Spearman (r=0.900) sig.= 0,000 Pearson (p=0.608) y sig. 0,000	chi-cuadrado de Pearson (p=0.608) y sig. 0,000	rho Spearman (r=0.165) y sig. 0.000< 0.05

Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

- Recomendaciones
- Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la gestión de flota en la empresa Metroviabus S.A.C., donde se desarrolló la investigación se propone al gerente reforzar la gestión administrativa
 - Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la asignación eficiente de vehiculos en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar la asignación eficiente de vehiculos
 - Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la planificación de rutas en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar la planificación de rutas,
 - Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con el cálculo de rutas eficientes en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar el cálculo eficiente de rutas
 - Considerando que existe relación de las variables de la gestión administrativa con la asignación eficiente de conductores en la empresa Metroviabus S.A.C. donde se desarrolló la investigación, se propone al gerente reforzar la asignación eficiente de conductores
- Gestión administrativa y su relación con la gestión de la flota de la empresa Metroviabus S.A.C, Ventanilla, 2020

Anexo 18. Evidencia de toma de datos



Excel results - Excel

Archivo Inicio Insertar Diseño de página Fórmulas Datos Revisar Vista ¿Qué desea hacer?

Portapapeles Fuente Alineación Número Estilos Celdas Modificar

533

		PERTINENCIA					RELEVANCIA				CLARIDAD				V.AKEN GENERAL
Nº de jueces		3													V.DE AKEN TOTAL
															0.86
Item	J1	J2	J3	S	V.AKEN	J1	J2	J3	S	V.AKEN	J1	J2	J3	S	V.AKEN
1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
2	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
3	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
4	1	1	1	3	1	1	1	1	3	0.666667	1	1	1	3	1
5	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
6	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
7	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
8	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
9	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
10	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	0	1	1	3	0.666667
11	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
12	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
13	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
14	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
15	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
16	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
17	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
18	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
19	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
20	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
21	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	0	1	1	3	0.666667
22	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
23	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
24	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
25	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
26	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
27	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
28	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
29	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
30	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
31	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1
32															
33															

Hojas: Hoja6 Hoja1 Hoja2 Hoja3 Hoja4 Hoja7 Hoja5 Hoja8 Hoja9 Hoja11 Hoja10

100%