



Universidad Católica de Santa María

Facultad de Ciencias Económico Administrativas
Escuela Profesional de Ingeniería Comercial

**Gestión empresarial y su relación con la gestión logística de transporte de la
empresa MIK EIRL, 2025**

Tesis presentada por:

Galindo Corrales, Gloria Milagros

ORCID: 0009-0006-0175-6522

Cuaquira Tito, Mikjael Vladimir

ORCID: 0009-0005-0826-7804

para optar el Título Profesional de Ingeniero Comercial

Asesor (a):

Mg. Aroquipa Apaza, Orlando

ORCID: 0000-0002-2625-2148

Arequipa - Perú

2026

UCSM-ERP

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTA MARÍA

INGENIERIA COMERCIAL

TITULACIÓN CON TESIS

DICTAMEN APROBACIÓN DE BORRADOR

Arequipa, 30 de Abril del 2026

Dictamen: 015222-C-EPICO-2026

Visto el borrador del expediente 015222, presentado por:

2018241331 - CUAQUIRA TITO MIKJAEI VLADIMIR

2019222252 - GALINDO CORRALES GLORIA MILAGROS

Titulado:

**GESTIÓN EMPRESARIAL Y SU RELACIÓN CON LA GESTIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE LA
EMPRESA MIK EIRL, 2025**

Nuestro dictamen es:

APROBADO

Título Profesional/Título de Segunda Especialidad/Grado Académico a optar:

INGENIERO COMERCIAL

**72649297 - VILLANUEVA PAREDES GRACE XIMENA
DICTAMINADOR**



**70756105 - HUERTA DELGADO JOSE
DICTAMINADOR**



**29634933 - BELÓN HIDALGO KATHERINE BRIGITTE
DICTAMINADOR**



GESTIÓN EMPRESARIAL Y SU RELACIÓN CON LA GESTIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE LA EMPRESA MIK EIRL, 2025

INFORME DE ORIGINALIDAD

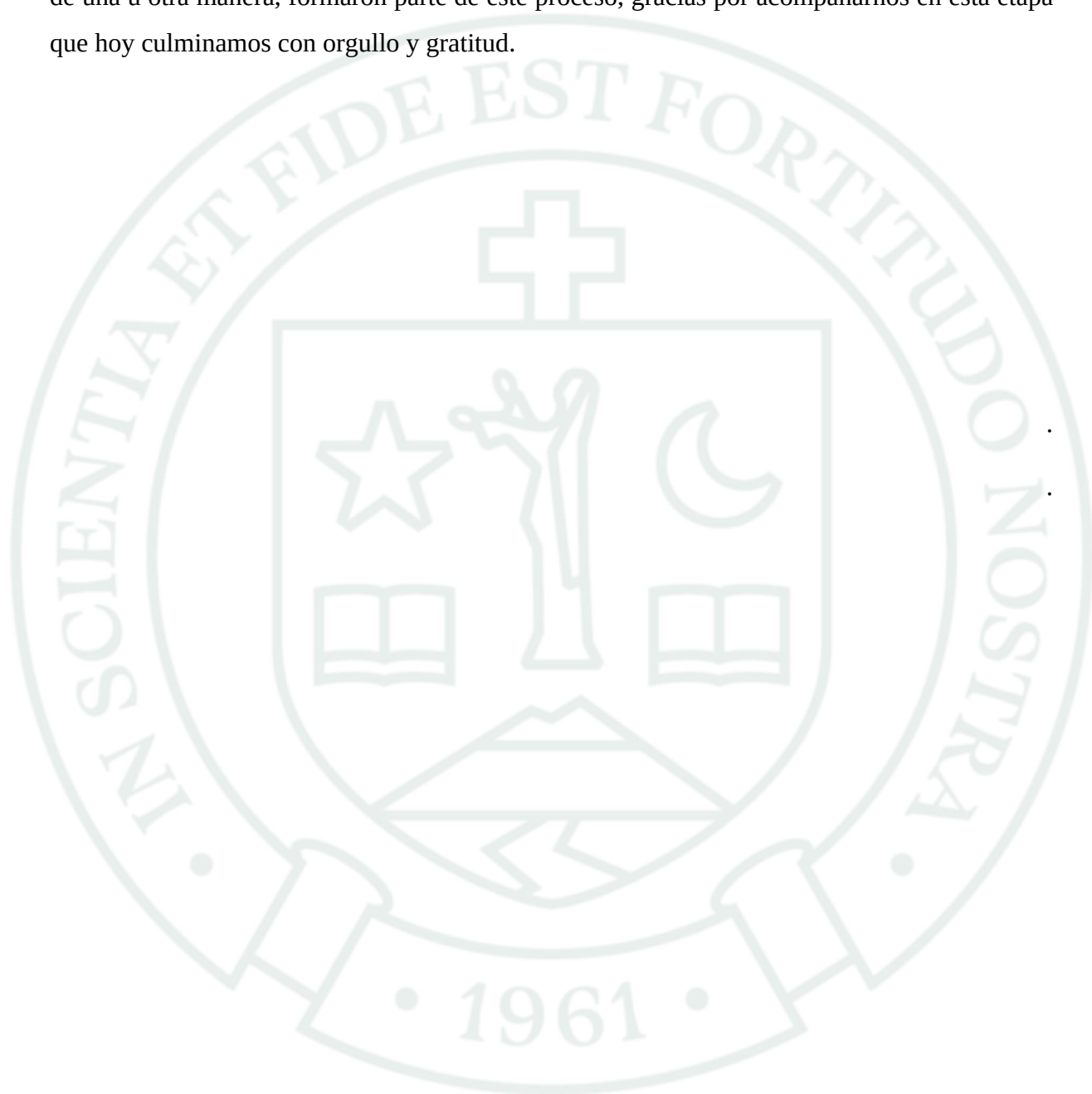
19%	18%	8%	9%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net	Fuente de Internet	2%
2	repositorio.uss.edu.pe	Fuente de Internet	1%
3	repositorio.upn.edu.pe	Fuente de Internet	1%
4	repositorio.uct.edu.pe	Fuente de Internet	1%
5	repositorio.ujcm.edu.pe	Fuente de Internet	1%
6	repositorio.unapiquitos.edu.pe	Fuente de Internet	1%
7	api-repositorio.unapiquitos.edu.pe	Fuente de Internet	1%
8	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez	Trabajo del estudiante	1%

DEDICATORIA

A nuestras familias, gracias por su amor, apoyo y confianza a lo largo de este camino; su fortaleza hizo posible este logro. A Romeo, nuestro fiel compañero de cuatro patas, gracias por la compañía y alegría que nos regaló en los momentos más difíciles. Y a todas las personas que, de una u otra manera, formaron parte de este proceso, gracias por acompañarnos en esta etapa que hoy culminamos con orgullo y gratitud.



AGRADECIMIENTOS

Damos gracias a Dios por acompañarnos y darnos la fuerza para llegar hasta aquí. A nuestras familias, gracias por ser nuestro sostén y motivación en cada momento. A nuestra alma máter, docentes y asesores, gracias por guiarnos y compartir sus conocimientos con dedicación. Y a todas las personas que nos apoyaron en este camino, nuestro sincero agradecimiento por cada gesto y palabra que hizo posible este logro.



RESUMEN

Esta investigación tuvo como propósito analizar la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte en la empresa MIK E.I.R.L., 2025. Para ello, se empleó un enfoque cuantitativo, de alcance correlacional y diseño no experimental, Se tiene una población de 137 aplicándose un cuestionario a una muestra de 105 colaboradores de la organización sacados con formula. Los resultados evidenciaron una relación directa, positiva y altamente significativa entre ambas variables, reflejada en un coeficiente Rho de Spearman = 0.689 y un nivel de significancia $p < 0.001$, lo que indica que, a medida que se fortalece la gestión empresarial (planeación, organización, dirección y control), también tiende a mejorar el desempeño logístico del transporte. En síntesis, se concluye que una gestión empresarial integrada y orientada al seguimiento, la evaluación de resultados y la mejora continua constituye un factor clave para optimizar los procesos logísticos, debido a que favorece la coordinación interna, el orden operativo y el cumplimiento oportuno de las actividades, contribuyendo así a la competitividad y sostenibilidad de MIK E.I.R.L.

Palabras claves: Gestión empresarial, gestión logística de transporte, planeación empresarial.

ABSTRACT

This study aimed to analyze the relationship between business management and transportation logistics management in the company MIK E.I.R.L., 2025. To do so, a quantitative approach was used, with a correlational scope and a non-experimental design, applying a questionnaire to a sample of 105 employees of the organization. The results showed a direct, positive, and highly significant relationship between both variables, reflected in a Spearman's Rho coefficient of 0.689 and a significance level of $p < 0.001$, indicating that as business management strengthens (planning, organization, leadership, and control), transportation logistics performance also tends to improve. In summary, it is concluded that integrated business management, oriented toward monitoring, performance evaluation, and continuous improvement, is a key factor for optimizing logistics processes, since it enhances internal coordination, operational order, and timely fulfillment of activities, thereby contributing to the competitiveness and sustainability of MIK E.I.R.L.

Keywords: Business management, transportation logistics management, business planning.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN

ABSTRACT

INTRODUCCIÓN..... 1

CAPITULO I..... 3

1. PLANTEAMIENTO TEÓRICO 3

1.1. Descripción del problema..... 3

1.2. Interrogantes 5

1.2.1. Interrogante General 5

1.2.2. Interrogantes Específicas 5

1.3. Objetivos de investigación..... 5

1.3.1. Objetivo General..... 5

1.3.2. Objetivos Específicos..... 6

1.4. Justificación de la investigación 6

1.5. Limitaciones de la investigación 7

1.6. Bases teóricas 7

1.6.1. Fundamentos teóricos de las variables..... 7

1.6.2. Definición conceptual 9

1.7. Teoría de las variables 21

1.7.1. Postulados teóricos de la variable Gestión Empresarial 21

1.8. Antecedentes Investigativos 22

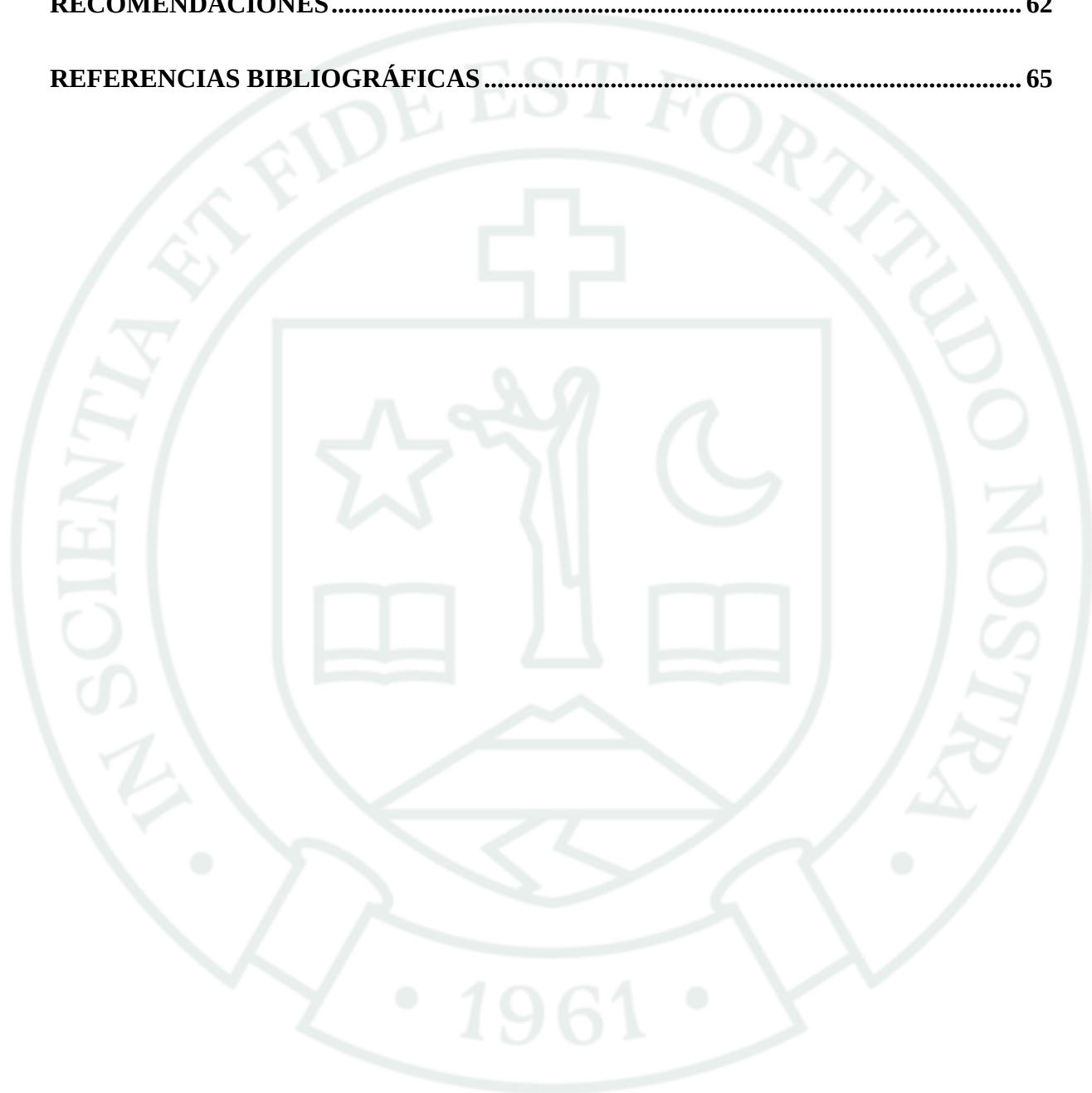
1.9. Operacionalización de variables..... 25

1.10. Hipótesis 28

1.10.1. Hipótesis General..... 28

1.10.2. Hipótesis Específicas	28
CAPITULO II.....	29
2. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO	29
2.2. Tipo, enfoque, diseño y alcance de la investigación	29
2.3. Campo, área, sub área, línea y sub línea de investigación.....	29
2.4. Delimitación geográfica y temporal	29
2.4. Población y diseño muestral	29
2.5. Técnicas, instrumentos y fuentes de recolección de datos	32
2.5.1. Estructuras de los Instrumentos	32
2.6. Estrategia de recolección de Datos.....	33
2.7. Análisis de confiabilidad	35
2.7.1. Confiabilidad de la variable gestión empresarial.....	35
CAPITULO III.....	37
3. RESULTADOS.....	37
3.1. Exposición general de la empresa	37
3.1.1 Reseña y datos generales	37
3.1.2 Organización y recursos humanos	37
3.1.3 Actividad principal y servicios	38
3.1.4 Principales clientes.....	38
3.1.5. Misión	38
3.1.6. Visión.....	38
3.1.7. Vinculación con las variables de estudio	39
3.2. Análisis e interpretación de resultados	39
3.2.1. Análisis descriptivo.....	39

3.2.2. Análisis inferencial	48
3.3. Discusión de resultados	55
CONCLUSIONES.....	60
RECOMENDACIONES.....	62
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	65



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Actividades clave en la gestión logística de transporte	20
Tabla 2. Operacionalización de variables.....	25
Tabla 3. Matriz de consistencia	26
Tabla 4. Distribución de la población total	31
Tabla 5. Criterios de la prueba de correlación.....	35
Tabla 6. Gestión empresarial.....	35
Tabla 7. Gestión logística	36
Tabla 8. Variable Gestión empresarial	39
Tabla 9. Planeación empresarial.....	40
Tabla 10. Gestión organizacional	41
Tabla 11. Dirección	42
Tabla 12. Gestión de control	43
Tabla 13. Variable gestión logística de transporte	44
Tabla 14. Procedimientos	45
Tabla 15. Políticas de trabajo	46
Tabla 16. Monitoreo y capacitación	47
Tabla 17. Prueba de normalidad.....	49
Tabla 18. Relación entre la gestión empresarial y gestión logística de transporte.....	51
Tabla 19. Relación entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte	52
Tabla 20. Relación entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte	52
Tabla 21. Relación entre la dirección y la gestión logística de transporte	53
Tabla 22. Relación entre la gestión de control y la gestión logística de transporte	54

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Cuestionario de la variable Gestión empresarial.....	75
Anexo 2. Cuestionario de la variable Gestión logística de transporte	77
Anexo 3. Base de datos	78
Anexo 4. Cuestionario de la variable Gestión logística de transporte	86



INTRODUCCIÓN

En los últimos años las entidades de transporte de carga se han visto obligadas a reorganizar sus procesos internos para mantenerse activas en un mercado cada vez más exigente. La competencia, la presión por reducir costos y la necesidad de cumplir tiempos de entrega más estrictos han convertido a la gestión empresarial en un elemento clave para orientar el trabajo diario y asegurar que cada área funcione de manera coordinada. Cuando esta gestión no se desarrolla con claridad o no se planifica adecuadamente, los problemas se trasladan directamente a la logística, generando retrasos, costos adicionales y un servicio confiable.

La logística de transporte, por su parte, no puede entenderse como un conjunto aislado de actividades. Requiere dirección, orden, supervisión y decisiones que nacen desde la administración. En empresas de transporte como MIK E.I.R.L., ubicada en San Antonio, - Mariscal Nieto, estas condiciones se vuelven determinantes, ya que se trata de una actividad donde cualquier desajuste, una mala programación, una ruta improvisada o la falta de diálogo interno, incide en el cliente y en la imagen de la organización.

En la empresa estudiada se evidencia una serie de dificultades que vienen acumulándose con el tiempo: ausencia de una planificación clara, limitada organización interna, debilidad en la definición de precios y una estrategia comercial poco desarrollada. Estos elementos afectan el desempeño logístico, pues impiden que las operaciones se ejecuten de manera uniforme y con criterios técnicos estables.

El estudio que se presenta busca analizar esa relación. Para ello se trabajó con un enfoque cuantitativo, aplicando un cuestionario a 105 colaboradores, con la intención de conocer la percepción que tienen sobre el funcionamiento de la organización y sobre los procesos logísticos en los que participan. A partir de esta información fue posible identificar tendencias y confirmar, mediante análisis estadístico, que existe una conexión significativa entre ambos constructos: cuando la empresa gestiona de manera ordenada sus recursos,

planifica con claridad y establece mecanismos de control, la logística de transporte mejora de forma notoria.

El estudio presenta aportes que facilitan la comprensión del contexto actual de la empresa MIK E.I.R.L., además de proporcionar una base para orientar la toma de decisiones enfocadas en fortalecer su funcionamiento. Asimismo, contribuye al análisis del papel que ejerce la gestión empresarial en las organizaciones dedicadas al transporte, puesto que cada decisión empresarial influye en la calidad del servicio y en la competitividad institucional.



CAPITULO I

1. PLANTEAMIENTO TEÓRICO

1.1. Descripción del problema

Actualmente la globalización ha hecho imprescindible el desarrollo de acciones, las mismas que son ejecutadas de manera correcta con el propósito de asegurar el control eficiente tanto en el almacenamiento de mercancías como en la ejecución de actividades vinculadas al servicio logístico de transporte en las entidades (Villareal et al., 2022). En este contexto, las empresas se enfrentan a un entorno altamente competitivo, por lo que se vuelve indispensable menguar costos, acrecentar la calidad y agregar valor a sus servicios; por ello, optimizan continuamente su eficacia y efectividad, asegurando así una mayor satisfacción de los clientes (Zelada, 2022). En este contexto, una empresa es un ente económico que materializa de modo planificado la razón de existir de la misma, sus propósitos específicos y las actividades que realiza en función al panorama socioeconómico-político en el que se desarrolla (Calva et al., 2024).

Sin embargo, para cumplir correctamente este rol, se requiere tener una buena gestión empresarial, la misma que aborda aspectos como un buen direccionamiento y organización en la conducción de tareas, esfuerzos y medios para ejecutar las labores de transporte de una entidad (Soledispa et al., 2022). En este sentido, el término gestión empresarial se conceptualiza como el procedimiento estratégico de planeación, organización, direccionamiento y control de organización con la intención de optimizar su funcionamiento, acrecentar su productividad y lograr sus fines eficientemente (Vásquez et al., 2021). Asimismo, el término gestión logística de transporte, son los procesos y estrategias que garantizan el traslado eficiente y seguro de bienes, dentro de un flujo de suministro, el mismo que aborda la planificación, ejecución y control del transporte, optimizando costos, tiempos y recursos (Sirina & Zubkov, 2021).

A escala mundial, el mercado en Latinoamérica aborda grandes retos para igualar los

procesos empresariales, gerenciales y logísticos a niveles de Europa y Asia, a pesar del progreso en los estándares administrativos impulsado por la pandemia, gracias a la influencia de los sistemas informáticos y de transporte, la mejora sigue siendo un proceso en desarrollo (Rodríguez et al., 2022). Un estudio del Centro para la Competitividad Regional, determinó que la tendencia de alza de gastos asociados al traslado de mercancías en países de Latinoamérica, está correlacionada con la calidad de las carreteras, puesto que las rutas en condiciones deficientes aumentan en los gastos de movilización (Escobar, 2023).

Asimismo, en Ecuador, un estudio puso en evidencia que la escasa previsión, regulación y control por parte de las empresas de transporte está generada que las actividades operacionales de las mismas, sea limitado y deficiente, generando sobre costos y una mala fijación en el tiempo de servicio y tarifas de fletes (Ayala et al., 2023).

Un estudio realizado en una entidad de distribución de productos en Medellín, Colombia, determinó que la capacidad total de carga de sus vehículos solo se utiliza en un 76.1%, esta ineficiencia se atribuye a una planificación deficiente y a una programación inadecuada de las salidas de los vehículos, así como a la insuficiencia de flota para satisfacer la demanda de distribución (Zapata et al., 2021).

En el panorama nacional, un estudio reciente reveló que entre enero – abril del 2024, el transporte de carga terrestre creció un 4.6%, esto debido al acrecentamiento del comercio internacional de mercancías vía terrestre, las mismas que pasaron los US\$ 689 millones (ComexPerú, 2024). Las demandas convocadas por el Gremio Nacional de Transporte de Carga (GNTC), hizo que el gobierno en turno, ejecutará medidas de reestructuración con el fin de atender la falta de organización, cumplimiento normativo y la deficiente capacitación a los colaboradores de las empresas dedicadas al transporte nacional de mercancías pesadas (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2022).

En el ámbito local, la empresa de transportes MIK EIRL, ubicada en la jurisdicción de

San Antonio, Mariscal Nieto, Moquegua, inició sus operaciones en 2010 dentro del rubro de servicios logísticos terrestres orientados al traslado de carga pesada; no obstante, actualmente atraviesa diversas limitaciones que afectan su desarrollo y capacidad competitiva, entre ellas la ausencia de un registro estructurado de potenciales clientes, la falta de herramientas eficientes para la captación comercial y la carencia de procesos organizativos estratégicos que permitan impulsar un crecimiento sostenido. Además, su falta de posicionamiento en el sector y la ausencia de un direccionamiento claro de fijación de precios, haciendo que la entidad pierda presencia en el mercado donde cursa sus actividades, esto en gran medida se debe a la deficiente gestión empresarial de la organización.

1.2. Interrogantes

1.2.1. Interrogante General

¿Cuál es la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?

1.2.2. Interrogantes Específicas

¿Cuál es la relación entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?

¿Cuál es la relación entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?

¿Cuál es la relación entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?

¿Cuál es la relación entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?

1.3. Objetivos de investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de

la empresa MIK EIRL – 2025.

1.3.2. Objetivos Específicos

Analizar la relación entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Analizar la relación entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Analizar la relación entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Analizar la relación entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

1.4. Justificación de la investigación

Con la finalidad de justificar la elección de la tesis a desarrollarse, se sostiene que si se va a analizar dos constructos relevantes como son la gestión empresarial y la gestión logística de transporte, en sí, las cuales están asociadas entre sí, se acudió a un proceso de revisión exhaustiva y rigurosa que permitió dar validez y dar soporte a la fundamentación teórica concerniente a la gestión empresarial y la gestión logística de transporte, o sea, permitiendo dar sentido al estudio.

En cuanto a la fundamentación práctica, se presenta después de verificar su realidad de la empresa que se hizo en base a una análisis de la gestión empresarial de la organización con la gestión logística de transporte, y después que este estudio concluye, el mismo va a presentar conclusiones y recomendaciones significativas para cualquier investigador que esté interesado en evaluar y analizar los temas tratados.

Metodológicamente, el estudio se soporta en el método científico y tiene carácter cuantitativo, básico, correlacional, no experimental-transversal, en cuanto a la evaluación de los constructos, se aplicó un cuestion.

1.5. Limitaciones de la investigación

Primero, el estudio se realizó exclusivamente en la empresa MIK E.I.R.L., por lo que los resultados representan una realidad organizacional concreta. Las fuentes de información que se consideraron corresponden a la percepción de las personas trabajadoras, por lo que las respuestas dieron lugar a un grado de subjetividad. Finalmente, el tiempo limitado y el acceso restringido a algunos registros internos comportaron una limitación en la profundidad del análisis de algunos de los procesos de gestión, sin que eso incida en la validez de los resultados obtenidos.

1.6. Bases teóricas

1.6.1. Fundamentos teóricos de las variables

1.6.1.1 Variable Gestión empresarial.

La gestión empresarial se encuentra basada en la teoría administrativa que explica que toda organización deberá contar con funciones integradas para el logro de sus objetivos de la manera más eficiente. De este modo, Chiavenato (2019) explica que la administración se inicia en un proceso continuo de planeación, organización, dirección y control, con cada función cumpliendo así la tarea para la cual se la considera; la planeación de empresas se encarga de los objetivos y del cómo se consigue; la organización distribuye recursos y asigna las responsabilidades; la dirección orienta y motiva a las personas; el control contrasta los resultados con las desviaciones existentes. Complementariamente Robbins y Coulter (2010) discuten que la administración es el modo de llevarla a la práctica, ya que las decisiones gerenciales ponen en acción los recursos humanos y materiales para llevarlas a buen final, incluso sugiriendo que el desempeño organizacional mejora en relación con el liderazgo, la coordinación y los mecanismos de seguimiento que permiten la conversión de los planes en ejecución y la preservación del cumplimiento de objetivos en contextos cambiantes. A partir de ese momento se puede entenderla como una variable que puede ser descrita como el sistema de

funciones administrativas interrelacionadas que regulan el funcionamiento interno de la empresa y la habilidad de la misma para la operación ordenada y eficiente.

1.6.1.2 Variable Gestión logística de transporte.

La gestión logística del transporte presenta su fundamento en la teoría logística que considera el transporte como un tópico estratégico de la cadena de suministro pues conecta el flujo físico de mercancías con la valorización del cumplimiento del servicio al cliente. En la misma línea, Ballou (2004), señala la logística como un conjunto de actividades de planificación y control del movimiento de productos donde el transporte será importante pues afecta directamente los costos, los tiempos y la fiabilidad de la entrega; en esta línea, la gestión del transporte requiere planificación, documentación y la coordinación de operaciones para garantizar así su eficiencia. A su vez, Bowersox, Closs y Cooper (2007) mantienen que la logística del presente se sostiene en la coordinación de procesos y la trazabilidad del flujo de las mercancías, de manera que el control de la carga, el seguimiento de las rutas y la uniformización de los procedimientos permiten eliminar errores, minimizar incidencias y aumentar el nivel del servicio. Por ende, esta variable se entiende como todo el conjunto de decisiones y de prácticas dirigidas a planificar, ejecutar y controlar el transporte de mercancías, garantizando la efectividad de las entregas, calidad y condiciones de las mismas.

1.6.1.3 Relación teórica entre Gestión empresarial y Gestión logística de transporte.

La interrelación de gestión empresarial y la gestión logística de transporte puede explicarse porque la logística se nutre de la dirección de la organización y manera en que se gestionan los recursos (materiales, financieros, de la información, de las personas), los procesos y las personas de la organización. Desde el criterio de Chiavenato (2019), las funciones administrativas tienen un impacto en los resultados de las operaciones: así, la planificación de la empresa guía las metas y las actividades; la organización determina funciones y recursos; la

dirección realiza la gestión procurando, a la vez, por un liderazgo y la comunicación; y el control permite medir resultados y corregir desvíos. Y amplía Bowersox et al. (2007) afirmando que la logística requiere procesos definidos, coordinaciones internas y la supervisión del flujo de las mercancías; por tanto, cuando la gestión empresarial es fuerte, es más fuerte también todos los procedimientos, políticas y mecanismos de control del transporte, logrando disminuir los retrasos y las incidencias. De esta forma, la fundamentación teórica nos aproxima a entender que una mejor gestión empresarial crea unas condiciones internas (en cuanto a la planificación, la estructura, la dirección y el control) que facilitan de forma directa el comportamiento de la logística de transporte, que permite llegar a un mejor cumplimiento de los tiempos, de la trazabilidad y un mayor grado de conformación del entrega.

1.6.2. Definición conceptual

1.6.2.1. Variable Gestión empresarial.

Para Rustiawan et al. (2023) se centra en orienta como eje fundamental de la organización, con el propósito de incrementar su nivel de eficiencia, pues su motivación recae en quienes conducen la entidad y en la manera en que su participación repercute en una gestión administrativa propicia.

Así también Ayala et al. (2023) manifiestan que se basa en las competencias de los directivos para tomar acciones en situaciones altamente complejas, lo cual le demanda tener conocimiento y pericia de algunas destrezas fundamentales en la gestión de una sociedad u organización la cual representan.

Según Jiménez (2023) aborda un conjunto de conocimientos administrativos, a través de los cuales se ejecuta objetivos propuestos incorporando estrategias y gestión para el perfeccionamiento de nuevos productos o servicios, buscando además acrecentar la productividad y competitividad tanto de los colaboradores como de las organizaciones.

Para Amir (2022) este constructo se formula de manera estratégica con el objetivo de

potenciar el desarrollo organizacional mediante la estructuración, planificación e inspección de estrategias, así como el fortalecimiento de las cualidades del equipo que integra la entidad.

Asu vez, Neira et al. (2022) señalan que se trata de un proceso orientado al desarrollo socioeconómico, el cual garantiza el uso eficiente de los medios disponibles, así pues, dirige el desempeño del personal para alcanzar los fines fijadas por la organización y quienes la conducen.

Así también, Mendoza et al. (2022) expresa que es una metodología usada para coordinar y optimizar recursos materiales, financieros y humanos, con la intención de alcanzar los fines de una entidad, en esencia, actúa como un mecanismo que facilita la ejecución propicia de los procesos internos que una entidad debe ejecutar.

Para López et al. (2021) es el traslado eficiente de los productos adecuados, en la cantidad precisa, al destino indicado y en el tiempo oportuno, permitiendo optimizar los recursos organizacionales en las distintas áreas operativas.

Bazurto et al. (2021) manifiestan que es el control de sistemas en una entidad para asegurar su operación óptima, incluyendo la gestión de los recursos monetarios, humanos, materiales y el manejo de la información, con la finalidad de mejorar el rendimiento global de la institución.

Así también Gonzales et al. (2021) plantean que se trata de reunir y llevar a cabo acciones que se repiten en el tiempo, con la intención de mejorar cómo se aprovechan los recursos de la empresa. Dado que dichos recursos son limitados, es indispensable elegir con criterio para alcanzar resultados positivos.

Según Barrutia y Egoavil (2020) son las tareas orientadas a ordenar, prever, controlar y conducir los recursos de una entidad para alcanzar sus propósitos con eficacia y eficiencia. Del mismo modo, supone articular el trabajo del personal y el uso de los insumos, garantizando un funcionamiento coherente y en línea con las directrices institucionales.

Finalmente, Menacho et al. (2019) lo conceptualizan como las acciones interrelacionadas, mediante las cuales quienes dirigen una compañía llevan a cabo sus funciones, con la finalidad de asegurar que todo el proceso administrativo se desarrolle adecuadamente.

1.6.2.1.1. Dimensiones de la variable gestión empresarial.

a. Dimensión planeación empresarial

Según Huamán y Torres (2023), implica definir de forma ordenada los propósitos de la entidad, así como seleccionar las rutas de acción que permitirán lograrlos. Del mismo modo, López et al, (2022) esta labor proporciona el marco necesario para anticipar y responder con acierto a los desafíos actuales y venideros, trazando una guía que orienta las decisiones y actuaciones hacia resultados concretos.

Asimismo, en fundamento a lo expuesto por Moreno et al. (2022), involucra plantear un lineamiento específico que debe desarrollar para lograr las metas planteadas, establecimiento los recursos correspondientes y las pautas fundamentales para alcanzar estas metas, optimizando la toma decisiones, minimizando riesgos y mejorando la eficiencia operativa

Según Barrutia y Egoavil (2020) es la asignación de activos para lograr fines particulares dentro de un tiempo determinado; asimismo, permite prever desafíos y definir acciones para enfrentarlas, garantizando que cada tarea se ejecute en coherencia con la orientación estratégica de una institución.

Indicadores

Desarrollo de objetivos: Es una fase estratégica a través de la cual una entidad plantea, estructura y planifica fines a largo, mediano y corto plazo, teniendo como base la medición, la claridad y el alcance de los mismos, así como la alineación con la razón de ser de la entidad (Chiavenato, 2019).

Estrategias de cumplimiento de objetivos: Abordan el cúmulo de acciones y métodos

que aseguran el desarrollo, la forma y La consecución de los fines institucionales, ayudando a minimizar recursos y riesgos, así como alinear las acciones operativas con la razón de ser de la entidad (De Val Franco, 2017).

b. Dimensión Gestión organizacional

Según Huamán y Torres (2023) implica el diseño y la creación de estructuras organizacionales eficientes que distribuyen de manera adecuada las responsabilidades, la autoridad y los recursos, con el fin de mejorar la coordinación entre las personas y las áreas de trabajo. De la misma manera, Aruisamy y Singh (2023) señalan que dicha coordinación favorece la ejecución efectiva de las actividades y promueve la sinergia necesaria para alcanzar los objetivos institucionales.

De igual modo para Moreno et al. (2022) es la estructuración y diseño de sistemas, procedimientos y funciones dentro de una entidad, lo que supone asignar responsabilidades de manera estratégica, definir roles con claridad e implantar metodologías que fortalezcan la eficiencia institucional y la productividad, por intermedio de la aplicación de tácticas de gestión.

Finalmente, Bazaruto et al. (2021) sostienen que es la distribución ordenada de tareas organizacionales para optimizar la eficiencia, el cual diseñar una estructura que establezca cómo se repartirán y armonizarán las actividades, de modo que se pueda avanzar coherentemente hacia los fines estipulados.

Indicadores

Coordinación en el desarrollo de objetivos: Se orienta en garantizar la colaboración, alineación e integración de actividades y recursos de una compañía para conseguir la materialización de los fines trazados (Aizaga et al., 2021).

Distribución de funciones y responsabilidades laborales: Actividad por intermedio de la cual se asigna de forma estratégica funciones, deberes y facultades a cada uno de los colaboradores de una entidad, teniendo como principio básico optimizar la productividad y el

cumplimiento de objetivos propuestos (Aizaga et al., 2021).

Percepción del jefe: Es el modo a través del cual los colaboradores valoran y juzgan el liderazgo, la ejecución de decisiones y las competencias de un jefe dentro de una entidad, teniendo como aspectos relevantes la comunicación, el apoyo y coordinación con su equipo de trabajo (Chiavenato, 2019).

c. Dimensión Dirección

Según Ahmad (2022) permite optimizar el desempeño de los integrantes de un equipo en provecho de la organización, ya que implica la capacidad de dirigir, impartir instrucciones y motivar a los colaboradores para el cumplimiento eficiente de tareas específicas. En este mismo sentido, Chiavenato (2019) manifiesta que la dirección es un procedimiento mediante el cual un líder orienta, motiva y supervisa a su equipo, asegurando el cumplimiento de los fines organizacionales a través de estrategias de comunicación y liderazgo efectivo.

Asimismo, Márquez et al. (2021) constituye el momento en que los líderes organizacionales orientan, coordinan y supervisan las actividades de los subordinados, empleando tácticas de comunicación, motivación y toma de decisiones para alcanzar la eficiencia empresarial en el desarrollo o curso de actividades de una entidad en particular.

Indicadores

Reconocimiento laboral: Permite a una entidad reconocer y valorar el desempeño en tareas, compromiso y esfuerzo que realizan los colaboradores para conseguir los objetivos propuestos, este reconocimiento se evidencia a través de bonos, incentivos, elogios, beneficios y oportunidades de crecimiento profesional (Chiavenato, 2019).

Comunicación e inducción laboral: Permite la integración de los colaboradores con una entidad, este proceso a su vez involucra la transmisión de información efectiva acerca de estrategias, formas y métodos de trabajo, todo con ello con el propósito de garantizar la adaptación y el buen desempeño de los integrantes en el curso de sus actividades (Aizaga et al.,

2021).

Liderazgo: Competencia para orientar, motivar e influir en un colaborador o grupo de trabajo hacia la consecución de los fines organizacionales, impulsando un panorama óptimo (Aizaga et al., 2021).

d. Dimensión Gestión de control

Según Moreno et al. (2022) mencionan que es una fase primordial, pues involucra que una entidad verifique y corrobore la situación real de la misma, lo cual servirá para determinar si se logró o no cumplir con los objetivos propuestos y con los recursos que la entidad dispuso en un periodo establecido.

Córdova et al. (2022) expresa que es Se señala que es la función administrativa encargada de comprobar que las acciones de la entidad se desarrollen conforme a lo previsto, lo que permite detectar desviaciones y aplicar las correcciones necesarias, de esta forma, se garantiza el logro de los estándares y de los propósitos con eficacia.

Indicadores

Medición de resultados: Proceso que ayuda a evaluar el rendimiento de las estrategias y normativas implementadas en una organización, asimismo este proceso tiene como fin comparar los resultados alcanzados con base en los objetivos planteados, permitiendo a una entidad hacer mejoras y ajustes si así lo requiere (Barría, 2023).

Evaluación de los colaboradores: Permite analizar el rendimiento, las cualidades y el cumplimiento eficiente de tareas que son asignadas a los colaboradores con el propósito de identificar mejoras y alternativas de desarrollo profesional (Chiavenato, 2019).

1.6.2.1.2. Características de la gestión empresarial.

Para López et al. (2019) las principales características de la gestión empresarial son:

Funcionalidad: Es un instrumento para conseguir las metas y objetivos que una organización se propone.

Universalidad: Cualquier organización sea de ámbito privado o público, aplica en la gestión empresarial.

Integral: Porque involucra conocimientos e información de distintas áreas con el propósito de tomar decisiones eficientes.

Exclusividad: Dado que se enfoque explícitamente en un ámbito específico, por lo que es complicado confundirlo con otras disciplinas.

Adaptabilidad: Cualidad para acoplarse a las transformaciones del entorno, garantizando su crecimiento y sostenibilidad en mercados dinámicos.

1.6.2.1.3. Importancia de la gestión empresarial.

Es sustancial en el crecimiento y sostenibilidad de una entidad, dado que ayuda a la administración óptima de los recursos para alcanzar los lineamientos previstos. Según Chiavenato (2019), un correcto manejo empresarial mejora la calidad de adaptación de una entidad en un contexto competitivo y dinámico. En este sentido, la planeación empresarial previa y la toma de decisiones con conocimiento son componentes determinantes para el crecimiento y posicionamiento de una entidad. Por su parte, López et al. (2019) enfatizan que se orienta en la innovación y en la complacencia del cliente, dado que estos factores son relevantes para la diferenciación en el mercado. Además, la óptima dirección de los recursos financieros, humanos y tecnológicos ayuda al desarrollo de valor y a la eficiencia operacional. En esta línea, Robbins y Coulter (2010) manifiestan que una entidad correctamente gestionada se caracteriza por su competencia de adaptación, liderazgo y cultura organizativa sólida, lo que asegura su sostenibilidad a largo plazo.

1.6.2.2 Variable Gestión logística de transporte.

Son las acciones administradas estratégicamente para el traslado y almacenamiento de existencias, desde un punto específico de venta, hasta otro punto de aprovechamiento, esto lleva a planificar y controlar los procesos logísticos teniendo como base la eficacia de actividades

operativas con el fin de otorgar sostenibilidad y rentabilidad empresarial (Barría, 2023).

Es un proceso multidisciplinario Silvera (2022) relaciona las múltiples áreas en una organización desde adquisición y control de materias primas o mercancías que se necesitan, pasando por la planificación y gestión de producción, así como del almacenamiento, los controles de stock, el empaque, el transporte local e internacional, la distribución física, etc. Con el propósito de lograr un intercambio comercial óptimo en el lugar, cliente y tiempo correcto.

Según Zelada (2022) implica la planificación, puesta en marcha e inspección de un flujo efectivo y eficaz de bienes e información del flujo logístico, el cual empieza en el almacén, puerto o locación de procedencia hasta el lugar, puerto o almacén de destino con la intención de suplir las carencias del cliente.

Asimismo, López et al. (2021) indica que son actividades operativas necesarias para el transporte de mercancías de un país específico hacia otro país en el exterior, por lo que se requiere la correcta planificación de la gestión de procesos para ajustar tiempos y costos operativos con el fin de reforzar la competitividad en una entidad.

Por otro lado, Mauleón y Prado (2021) indica que es el conjunto de actividades operativas que están relacionadas y coordinadas que se enfocan en la conducción de bienes terminados o materias primas desde un punto específico hacia otro punto distinto permitiendo la distribución física internacional con el propósito de que las mercancías lleguen a su destino con los estándares de calidad requeridos y en tiempo determinado.

Según Chiavenato (2019) es un elemento básico en la administración de recorridos y tiempos de distribución, dado que implica y tiene como intención asegurar la eficiencia, la calidad de servicio, la minimización de costos y garantizar la aprobación del consumidor, así como la rentabilidad de las organizaciones que brindan este servicio.

Por último, Sirina y Zubkov (2021) definen a la gestión logística del transporte de

mercancías a nivel local exige una planificación meticulosa para reducir al mínimo los tiempos y los costes operativos, lo que genera una variación positiva de la competitividad.

1.6.2.2.1. Dimensiones del constructo gestión logística de transporte.

a. Dimensión Procedimientos

Según lo expuesto por Saleem et al. (2023) son un grupo de actividades que abordan la planeación, desarrollo e inspección de actividades vinculadas a las actividades de traslado eficiente de mercancías, garantizando la integración adecuada de proveedores, distribuidores y fabricantes para suplir las demandas del cliente.

Así también Sirina y Zubkov (2021) manifiestan que involucra el flujo ordenado de bienes desde una locación de procedencia hasta el usuario final, organizando las actividades de almacenamiento, manejo y reparto para asegurar el flujo de productos y suplir la demanda del mercado.

Indicadores

Programación y documentación de vehículos: Es una actividad que asegura la correcta asignación de unidades de transporte, la documentación legal correspondiente y la coordinación de rutas, con la intención de optimizar el traslado de mercancías, menguar los riesgos operacionales y garantizar las políticas de seguridad en la distribución (Ballou, 2004).

Ubicación y control de productos cargados: Es un proceso a través del cual se garantiza el monitoreo, registro detallado, y supervisión en tiempo real de los bienes que son trasladados desde un punto origen hacia otro punto de destino, asegurando con ello el cumplimiento del tiempo de entrega y garantizando la confiabilidad (Bowersox et al., 2007).

b. Dimensión Políticas de trabajo

Respecto a ello, en lo manifestado por Sánchez (2024) son disposiciones de carácter interno que permite regular las responsabilidades, derechos y condiciones laborales de los colaboradores dentro de una entidad, las mismas que son elaboradas con la intención de

incrementar la productividad, competitividad, así como orientar el comportamiento de laboral en una entidad.

Asimismo, en lo expuesto por Huamán y Escalante (2023) mencionan que la dimensión en estudio, es un conjunto de directrices, normas, y procedimientos para la ejecución de actividades dentro de una organización, las mismas que orientan la adopción de decisiones, asegurando la coherencia en el manejo de recursos operativos, humanos y estratégicos.

Indicadores

Conformidad de productos entregados: Es un procedimiento a través del cual se verifica que los productos recepcionados por un cliente sea conforme a lo estipulado es decir cumpla tanto con la calidad, condiciones acordadas y cantidad, asimismo implica la puesta en marcha de normativas y protocolos que avalen la adecuada manipulación, almacenamiento y distribución de los productos (Torres et al., 2017),

Control y reporte de tiempo de entrega – incidencias de productos: Es una actividad la cual permite documentar y registrar las eventualidades que puedan surgir al momento del traslado de productos, las mismas que pueden incidir directamente en la integridad de estos y en la fecha de entrega estimada (Barría, 2023).

Fechas programadas de salida de vehículos: Aborda la asignación estratégica de horario y rutas de vehículos, todo ello con la intención de maximizar la eficiencia operativa y garantizar el lapso de entrega de productos (Cachimuel et al., 2022).

c. Dimensión Monitoreo y capacitación

En lo manifestado por Saleem et al. (2023) hacen alusión al control continuo de las operaciones de remoción de mercancías, junto con la formación permanente de los colaboradores, su fin principal es optimizar la eficiencia en el flujo logístico, menguar errores operativos y avalar el cumplimiento de criterios calidad.

Según Simanová y Stasiak (2019) implica la activación de sistemas de monitoreo y

análisis del desempeño, así como planes de formación para mejorar las cualidades del equipo logístico, esto contribuye a fortalecer la ejecución de decisiones, menguar riesgos, etc.

Indicadores

Monitoreo de las rutas: Esta actividad supone el empleo de tecnologías de rastreo, análisis de desempeño y evaluación de condiciones viales con la intención de optimizar la planeación operativa y menguar incidentes (Cachimuel et al., 2022).

Capacitación a los colaboradores logísticos: Es una actividad clave para el desarrollo de cualidades y competencias de los colaboradores, la misma que involucra la actualización normativa, la correcta manipulación de productos y la mejora en las actividades logísticas de distribución (Torres et al., 2017).

1.6.2.2.2. Estrategias de la logística.

Son decisiones que adoptan las empresas con la intención de conseguir logros óptimos en el proceso de logístico teniendo como base principal al cliente o consumidor, el cual siempre quiere que los productos que adquiere arriben en condiciones adecuadas al país de destino y en el tiempo establecido (Gamboa et al., 2019). Los 4 tipos de estrategias más comunes son:

Logística básica: tiene como base las pequeñas entregas diarias, no mayor a cincuenta diarias, del mismo modo los almacenes donde están las mercancías son pequeños.

Logística constituida: Abarca entregas mayores a cincuenta y menores a mil. Los espacios de almacén son grandes y existe una organización logística detallada.

Logística industrial: Es usada por empresas gigantes que tienen entregas superiores a las mil diarias. Los almacenes cuentan con tecnología adecuada y se ejecutan labores de manera automática.

Logística externa: proceso por el cual se delega la función de almacenamiento de bienes a terceros.

1.6.2.2.3. Importancia de la logística de transporte.

Ayuda a la correcta distribución de productos, garantizando la disponibilidad de los mismos, tanto en la locación como en la fecha estipulada (Hinojosa et al., 2020). En lo manifestado por Umair et al. (2019), una logística eficiente reduce significativamente los costos y aumenta el grado de satisfacción de los consumidores, haciéndose que la competitividad se vea afectada directamente, ya sea de modo positivo o negativo en una entidad. Así también Letnik et al. (2022) expuso que una red de transporte bien estipulada, ayuda a optimizar el trayecto, mermar los lapsos de entrega y aminorar desperdicios, lo cual favorece al desarrollo sostenible de las empresas, puesto que permite mejorar la rentabilidad de las mismas, fortalecer los lazos de confianza con sus socios comerciales y permite consolidar la competitiva ventaja de las compañías en el sector donde cursa sus actividades operativas.

1.6.2.2.4. Actividades clave en la logística de transporte.

Permiten facilitar la sostenibilidad de las organizaciones, avalando un flujo logístico correcto y acoplándose a las necesidades de los clientes. A continuación, se detallan las actividades en el siguiente cuadro:

Tabla 1.
Actividades clave en la gestión logística de transporte

Actividad	Descripción	Autor
Planeación y elección de ruta	Permite el diseño de rutas eficientes enfocadas en minimizar costos, reducir tiempos y optimizar procesos logísticos, con el fin de perfeccionar la entrega y distribución de productos.	(Ballou, 2004)
Manejo de flota	Garantizar que siempre estén disponibles los vehículos cuando se necesiten, el mantenimiento de los altos niveles de seguridad en su uso y, al mismo tiempo, reduce los costos asociados a su operación diaria. Este enfoque no solo previene problemas inesperados, sino que también asegura un funcionamiento más eficiente y confiable.	(Chopra & Meindl, 2008)

Análisis y seguimiento en tiempo real	Empleo de tecnologías como GPS y sistemas de gestión para rastrear y mejorar el rendimiento del transporte.	(Bowersox et al., 2007)
Ejecución de la normativa y regulaciones	Garantiza que todas las actividades se lleven a cabo de acuerdo con las leyes vigentes, lo cual es fundamental para minimizar riesgos y proteger la integridad de las personas, los procesos y la organización en general.	(Chopra & Meindl, 2008)

Nota. Elaboración propia

1.7. Teoría de las variables

1.7.1. Postulados teóricos de la variable Gestión Empresarial

1.7.1.1. Teorema clásico administrativo.

Propuesta por Frederick Taylor, la cual se orienta hacia la eficiencia y productividad mediante la optimización de las tareas laborales; desde esta perspectiva, la productividad se incrementa a través de la asignación de funciones específicas al personal (Romero & Cardona, 2023). Asimismo, se plantea que los colaboradores deben ser seleccionados y capacitados para desempeñar sus actividades eficientemente, resaltando la relevancia de una estructura organizacional claramente definida, en la que cada miembro conozca con precisión sus responsabilidades (Pérez, 2022).

1.7.1.2. Teorema de los 14 principios de la administración.

Desarrollado por Henry Fayol, la cual destaca la relevancia de la planeación, direccionamiento y control como métodos sustanciales para el manejo empresarial, Fayol argumenta que una organización debe realizar sus operaciones bajo componentes bien estipulados, puesto que esto, asegura la estabilidad y crecimiento de la misma; asimismo Fayol enfatizó los principios de división de trabajo, iniciativa, equidad laboral, disciplina, cohesión de trabajo en equipo, etc.; como bases para impulsar el compromiso y fidelidad dentro de una organización (Gaitán & Sergueyevna, 2021).

1.7.1.3. Teorema estructuralista administrativo.

Plantea que su funcionamiento y desempeño organizacional dependen de la interacción

entre diversos elementos que conforman su estructura. En este sentido, se orienta a identificar patrones recurrentes dentro de la organización y a comprender los dinámicos vínculos entre los roles, normas, procedimientos y grupos informales que influyen en su comportamiento institucional (Flores & Simbaña, 2020).

1.8. Antecedentes Investigativos

Internacionalmente, López et al. (2024) en su investigación *“Sistema de control interno en la gestión de logística de una Empresa de la ciudad de Pilar”* precisaron la conexión de la gestión de sistemas de control interno y la administración logística de una compañía de Paraguay. La metodología fue básica, cuantitativa, transversal, correlativo. Los hallazgos ponen de manifiesto la existencia de un valor correlacional de 0.283 y una significancia superior a 0.202 en el análisis de las constantes en estudio. Se finiquitó puntualizando la presencia de una relación baja y no significativa en la interacción de las constantes de una compañía paraguaya.

Aćimović et al. (2022) en su artículo en ingles *“The relationship between logistics and organizational performance in a supply chain context”* precisaron la asociatividad de la administración logística y la administración del desempeño organizacional en empresas de Serbia. Metodológicamente, fue cuantitativo, descriptivo, no experimental, transversal y correlativo. Los descubrimientos pusieron de manifiesto la existencia de un valor correlativo de 0.988 y un valor significacional de 0.000 en la evaluación de las constantes en estudio. Finalmente, se finiquitó determinando una conexión de grado alto y significativa entre los constructos en las empresas de Serbia.

Aityassine et al. (2022) en su artículo en ingles titulado *“The mediating effect of just in time on the relationship between green supply chain management practices and performance in the manufacturing companies.”* analizaron la conexión de las prácticas de administración logística en la cadena de suministro y el rendimiento organizacional de empresas en Jordania. Metodológicamente, fue puro, cuantitativo, no experimental, transversal, y correlativo. Los

hallazgos evidencian la existencia de un valor correlativo. Los hallazgos evidencian un valor correlativo 0.581 y una escala significacional de 0.000 en la estimación de las constantes en estudio. Se finiquitó determinando una conexión significativa en los constructos de las empresas en Jordania.

Davbischuk (2021) en su investigación en ingles denominada *“Innovation-oriented dynamic capabilities of logistics service providers, dynamic resilience and firm performance during the COVID-19 pandemic”* determinó la asociatividad de las capacidades innovadoras de servicios logísticos y el aprendizaje organizacional de empresas en Alemania. Durante la pandemia Covid-19 Metodológicamente fue cuantitativo, transversal, correlativo. Los hallazgos evidencian la existencia de un valor correlacional de 0.637 y una significancia 0.000. Se finiquitó precisando la existencia de una asociatividad de grado alto y significativa en el análisis de las capacidades innovadoras de servicios logísticos y el aprendizaje organizacional de empresas en Alemania.

En el contexto nacional Yaranga (2023) en su tesis *“Gestión administrativa y gestión logística en el consorcio hidroriego, Ayacucho - 2022”* precisó la asociatividad de la gestión administrativa y la administración logística en un consorcio en Ayacucho. Metódicamente, fue cuantitativo, descriptivo, correlativo. Los descubrimientos pusieron de manifiesto la existencia de un valor correlativo de 0.519 y un valor significacional de 0.000 en la estimación de las constantes en evaluación. Se finiquitó precisando la presencia de una asociatividad positiva y significativa de los constructos en el consorcio en Ayacucho.

Así también, Rodríguez (2023) en si tesis *“Gestión administrativa y el desempeño logístico de Macropol - Puno”* analizó la asociatividad de la gestión empresarial y desempeño del área logística de Macropol - Puno. Metodológicamente, esta indagación fue básica, sin experimentación, cuantitativa, transversal, descriptiva y correlacional. Los hallazgos delimitaron la existencia de un valor correlativo de 0.728 y un grado de significancia de 0.000

en la estimación de los constructos en evaluación, Finalmente, se finiquitó determinando la presencia de una conexión alta y significativa entre los constructos en Macropol – Puno.

De igual modo, Maldonado y Nolasco (2023) en su investigación *“Control interno y gestión de procesos en la empresa de transportes y servicios El Kazmeño EIRL - 2022”* precisaron la conexión del control interno y la gestión de procedimientos logísticos de El Kazmeño EIRL. Metodológicamente, fue cuantitativo, descriptivo, correlativo. Los hallazgos pusieron de manifiesto la existencia de una correlación de 0.274 y una significancia de 0.01 en la estimación de las constantes evaluadas. Se finiquitó precisando una conexión positiva entre los constructos en la compañía de transportes y servicios El Kazmeño EIRL.

De la misma manera, Bravo et al. (2023) en su investigación *“Gestión administrativa y su relación con la cadena de abastecimiento en una empresa de transporte, 2022”* precisaron la conexión de la gestión empresarial con la cadena de abastecimiento en una compañía de transportes. Metódicamente, fue puro, cuantitativo, sin experimentación, correlativo y descriptivo. Los descubrimientos pusieron de manifiesto la existencia de un valor correlacional de 0.783 y un valor significacional de 0.000 en la revisión de los constructos estudiados. Las constataciones pusieron en evidencia la presencia de una relación de grado alto y significativa en la interacción de los constructos en la compañía de transporte en análisis.

Asimismo, Pintado y Salazar (2022) en su tesis *“Los procesos logísticos y la gestión de suministros en las empresas de transporte de carga terrestre de Chiclayo - 2019”* tuvieron como propósito precisar la incidencia de los procesos logísticos en la gestión de suministros de una empresa de carga terrestre en Chiclayo. Metodológicamente fue básica, cuantitativa, transversal, descriptiva y correlativa - causal. Las constataciones pusieron de manifiesto la existencia de un valor R cuadrado de 76.47 y un valor significacional de 0.000 en la estimación de las constantes en examinadas. Se finiquitó detallando que los procesos logísticos inciden directa y significativamente en la gestión de suministros de una empresa de carga terrestre en

Chiclayo.

Finalmente, Chuquillaque (2022) en su tesis “*Gestión Administrativa y Procesos Logísticos de la empresa EMR Ingeniera y Construcción EIRL-2022*” precisó la asociatividad de la gestión administrativa y los procedimientos logísticos de Ingeniería y Construcción EIRL. Metodológicamente, fue cuantitativo, descriptivo, correlativo. Los hallazgos evidencian la existencia de un valor correlacional de 0.850 y una significación de 0.000 en fundamento al análisis de las constantes evaluadas. Se finiquitó precisando una asociatividad altamente positiva y significacional en el análisis de la gestión empresarial y los procedimientos logísticos de la entidad estudiada.

1.9. Operacionalización de variables

Tabla 2.
Operacionalización de variables

Variable de investigación	Dimensiones	Indicadores
V1: Gestión empresarial	Planeación empresarial	Desarrollo de objetivos
	Gestión organizacional	Estrategias de cumplimiento de objetivos
		Coordinación en el desarrollo de objetivos
		Distribución de funciones y responsabilidades laborales
	Dirección	Percepción del jefe
		Reconocimiento. laboral
V2: Gestión logística de transporte		Comunicación e inducción laboral
		Liderazgo
	Gestión de control	Medición de resultados
		Evaluación de los colaboradores
	Procedimientos	Programación y documentación de vehículos
	Políticas de trabajo	Ubicación y control de productos cargados
		Conformidad de productos entregados
		Control y reporte de tiempo de entrega e incidencias de conductores
	Monitoreo y capacitación	Horario y fechas de la salida programada de vehículos
		Monitoreo de las rutas
		Capacitación a los colaboradores logísticos
		Condiciones de entrega carga

Nota. Elaboración propia

Tabla 3.

Matriz de consistencia

Pregunta general	Objetivo general	Hipótesis general	Variables	Dimensiones	Indicadores
¿Cuál es la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?	Analizar la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025	Existe una relación positiva y significativa entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025	Gestión empresarial	Planeación empresarial	Desarrollo de objetivos Estrategias de cumplimiento de objetivos
				Gestión organizacional	Coordinación en el desarrollo de objetivos Distribución de funciones y responsabilidades laborales Percepción del jefe
				Dirección	Reconocimiento. laboral Comunicación e inducción laboral Liderazgo
Preguntas específicas	Objetivos específicos	Hipótesis específicas			
¿Cuál es la relación entre la planeación y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?	Analizar la relación entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025	Existe una relación directa y significativa entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025		Gestión de control	Medición de resultados Evaluación de los colaboradores
¿Cuál es la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?	Analizar la relación entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de la empresa MIK E.I.R.L. - 2025	Existe una relación directa y significativa entre la organización empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK E.I.R.L. - 2025	Gestión logística de transporte	Procedimientos	Programación y documentación de vehículos Ubicación y control de unidades cargadas
				Políticas de trabajo	Conformidad de unidades entregadas Control y reporte de tiempo de entrega e incidencias

¿Cuál es la relación entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?	Analizar la relación entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025	Existe una relación directa y significativa entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL. - 2025	Monitoreo y capacitación	Horario y fechas de la salida programada de vehículos
¿Cuál es la relación entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025?	Analizar la relación entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025	Existe una relación directa y significativa entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL - 2025		Monitoreo de las rutas Capacitación a los colaboradores logísticos Condiciones de entrega del producto

Nota. Elaboración propia

1.10. Hipótesis

1.10.1. Hipótesis General

Existe una relación positiva y significativa entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK E.I.R.L – 2025.

1.10.2. Hipótesis Específicas

Existe una relación directa y significativa entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Existe una relación directa y significativa entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Existe una relación directa y significativa entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Existe una relación directa y significativa entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

CAPITULO II

2. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

2.2. Tipo, enfoque, diseño y alcance de la investigación

La investigación es básica y de carácter teórico, estableciéndose a partir del método científico para mostrar la relación entre constructos teóricos (Arias, 2020). El enfoque forma parte de la investigación de tipo cuantitativa, dado que se recurre al análisis estadístico a partir de los datos recolectados mediante el uso de cuestionarios aplicados a una muestra (Rodas & Santillán, 2019). El diseño no es experimental ni longitudinal porque no existe manipulación deliberada de las variables y la recolección de informaciones se desarrolla en un único momento del tiempo (Hadi et al., 2023). De tal forma, el alcance es descriptivo-correlacional; es descriptivo porque describe el comportamiento de las variables y de las dimensiones mediante los niveles, y es correlacional porque persigue examinar la asociación o la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte (La Madriz, 2019).

2.3. Campo, área, sub área, línea y sub línea de investigación

Campo: Ciencias Económicas Administrativas.

Área: Ingeniería Comercial.

Línea: Investigación y desarrollo.

2.4. Delimitación geográfica y temporal

Delimitación geográfica: El estudio se circunscribe específicamente a la empresa de transportes MIK EIRL, la cual desarrolla sus operaciones y se encuentra ubicada en la jurisdicción de San Antonio, Mariscal Nieto, Moquegua.

Delimitación temporal: La investigación se enfoca en el análisis de la gestión y procesos correspondientes al año 2025.

2.4. Población y diseño muestral

Con respecto a la población, se entiende que constituye el conjunto de elementos que

poseen las características pertinentes con respecto al objetivo del estudio y que posibilitan la obtención de mediciones consistentes (La Madriz, 2019). Para el presente estudio, la población estuvo constituida por un total de 137 colaboradores que pertenecen a la empresa de transportes de MIK E.I.R.L. y que intervienen directa o indirectamente en las actividades atendidas en función del servicio que contestan a las variables analizadas. Cabe señalar que durante la etapa inicial del proyecto aprobado se tuvo en cuenta una población de 35 colaboradores, ya que en el tiempo en el cual la empresa contaba esencialmente con personal con contrato directo (con la cifra de 35 colaboradores a la que se podía llegar durante el inicio del planteamiento metodológico, reflejaba la disponibilidad de trabajadores al inicio del planteamiento metodológico.

No obstante, a medida que el estudio comenzó a avanzar y, especialmente, al momento de la recolección de datos, la empresa logró incrementar su volumen operativo, ya que se modificó la demanda de servicios en el mercado alcanzando un nivel mayor. De esta manera, MIK E.I.R.L., en ese contexto, contrató personal adicional con una modalidad de subcontratación, esto es, contratando a otras empresas para responder a requerimientos operativos específicos vinculados al servicio de transporte. Por ello, con el objetivo de mantener la coherencia con la realidad operativa del periodo de estudio a la vez que reforzar la representatividad de los resultados, se decidió como población, tener en cuenta todos los colaboradores que intervienen en la configuración del servicio, considerándose el personal de contrato directo junto al personal subcontratado, con un total de 137 colaboradores que se indican en la tabla correspondiente.

Tabla 4.
Distribución de la población total

Área de trabajo	Cantidad de Trabajadores	Porcentaje (%)
Conductores contratados	47	34.3%
Conductores subcontratados	82	59.9%
Área administrativa	3	2.2%
Área de logística	3	2.2%
Área de seguridad	2	1.4%
TOTAL	137	100%

Nota: Elaboración propia a partir de los datos brindados por la empresa de transportes MIK E.I.R.L.

La tabla 4 presenta la distribución de la población total (N = 137) de la empresa Transportes MIK E.I.R.L. según el área de trabajo. Se evidencia que la mayor parte del personal corresponde al grupo de conductores subcontratados, con 82 trabajadores (59.9%), seguido por los conductores contratados directamente, con 47 trabajadores (34.3%). En conjunto, ambos grupos representan el 94.2% de la población, lo que demuestra que la estructura de la empresa se concentra principalmente en el componente operativo del servicio de transporte y, además, confirma que la organización recurre de manera relevante a la subcontratación como mecanismo de respuesta ante la demanda del mercado y la continuidad de sus operaciones. Por otro lado, las áreas de soporte presentan una participación menor: el área administrativa cuenta con 3 trabajadores (2.2%), el área de logística con 3 trabajadores (2.2%), y el área de seguridad con 2 trabajadores (1.4%). Esta distribución permite contextualizar el estudio, ya que las variables analizadas (gestión empresarial y gestión logística de transporte) se desarrollan en un entorno donde predomina el personal operativo, siendo clave considerar tanto a los trabajadores con vínculo directo como a los subcontratados para obtener resultados representativos de la realidad organizacional.

En relación con la muestra, se conceptualiza como una parte representativa de la población seleccionada para recolectar información y formular conclusiones válidas, procurando que conserve características equivalentes a las del universo de estudio. Para esta

investigación se empleó un muestreo probabilístico, debido a que la determinación del tamaño muestral se realizó mediante un procedimiento estadístico para población finita, otorgando a los integrantes de la población la posibilidad de ser considerados dentro del cálculo muestral. En ese sentido, el tamaño de la muestra se obtuvo aplicando la fórmula para poblaciones finitas:

$$n = \frac{Z_{\alpha/2}^2 N p q}{pqZ_{\alpha/2}^2 + (N - 1)e^2}$$

En donde:

n = tamaño de la muestra

N = población total; en este caso, 137

Z = nivel de confianza; para 95% = 1.96

p = probabilidad de éxito; si no se conoce, se usa 0.5 para máxima variabilidad

q = 1 – p; también 0.5

e = margen de error permitido; generalmente 5% = 0.05

En consecuencia, la muestra se constituyó por 105 colaboradores seleccionados de la empresa de transportes MIK EIRL

2.5. Técnicas, instrumentos y fuentes de recolección de datos

En cuanto a la técnica, se adoptó la encuesta como método para recopilar la información necesaria. Según La Madriz (2019) permite obtener datos con el propósito de responder a los supuestos considerados. El instrumento fue el cuestionario, conceptualizado por La Madriz (2019) como una serie de preguntas asociadas a determinados conceptos o dimensiones que se buscan evaluar.

2.5.1. Estructuras de los Instrumentos

Constructo 1: Gestión empresarial, se empleó como documentos de referencia los estudios de Chiavenato (2019). Asimismo, esta variable se compuso de 4 dimensiones: Planeación, gestión organizacional, dirección y gestión de control

Constructo 2: Gestión logística de transporte, se empleó como documentos de referencia los estudios de Bowersox et al. (2007), Chopra y Meindl (2008). Asimismo, esta variable se compuso de 4 dimensiones: Procedimientos, políticas de trabajo y monitoreo – capacitación.

En el caso de los constructos abordados, se utilizó un cuestionario de 20 ítems dividido en cuatro dimensiones para el primer constructo - por otro lado el segundo constructo se encuentra dividido en tres dimensiones con ayuda de un cuestionario de 15 ítems el mismo que también fue analizado por medio de la escala de tipo Likert, que discrimina desde la opción 1=TD hasta la opción 5=TA. La aplicación de estos instrumentos se realizó tomando como base la misma investigación de los autores, en el ítem a validación del instrumento fue evaluado por expertos que se sirvieron de la evaluación de la objetividad, la coherencia, la estimación y la importancia de los ítems en relación con el constructo correspondiente a cada una de las dimensiones delimitadas. En lo que respecta a la fiabilidad calculado el Alfa de Cronbach lo fue para cada uno de los constructos, con el fin de estimar la consistencia del instrumento.

Asimismo, se aplicó un análisis descriptivo basado en baremos categóricos (bajo, medio y alto) con la intención de interpretar de manera clara y estructurada los niveles percibidos por los colaboradores respecto a los constructos examinados. Esta técnica permitió clasificar los puntajes obtenidos en el cuestionario según rangos definidos, facilitando la identificación de tendencias, aspectos favorables y limitaciones en aspectos clave de la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la entidad analizada.

2.6. Estrategia de recolección de Datos

Con el fin de ejecutar el cuestionario, posteriormente este fue transmitido a los colaboradores mediante medios digitales o contacto directo a través de medios telefónicos. Una vez que los participantes del cuestionario completaron el instrumento, se reunió todos los registros que fueron entregados por el personal de la entidad evaluada. Tras esta fase inicial, se ordenó toda la información a través del programa Excel y, posteriormente, se aunaron los

registros mediante el software SPSS 27. Una vez que la información estuvo disponible, se siguió con el procedimiento siguiente:

1. Validación del instrumento:

- Se aplicó la prueba de Alfa de Cronbach para evaluar la confiabilidad interna de cada dimensión e ítem del cuestionario.
- Se considerará una buena confiabilidad si $\alpha \geq 0.70$.
- En caso de valores inferiores, se revisaron los ítems con bajo aporte (correlación ítem-total negativa) para considerar su eliminación o ajuste.

2. Análisis descriptivo:

- Se categorizaron los resultados en niveles de percepción: bajo, medio y alto, mediante rangos de puntuación definidos, permitiendo interpretar las respuestas de los colaboradores de forma estructurada.

3. Análisis de normalidad y correlación:

- Se aplicó pruebas de normalidad de datos para cada dimensión:
 - a. Shapiro-Wilk (para $n \leq 50$) o Kolmogórov-Smirnov (para $n > 50$).
 - b. Se consideró que los datos no siguen una distribución normal si el valor de $p < 0.05$.
- Según los resultados de normalidad:
 - a. Si los datos son normales, se aplicaría Pearson.
 - b. Si los datos no son normales, se aplicaría Spearman

Tabla 5.
Criterios de la prueba de correlación

Valor	Criterio
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0.90 a -0.99	Correlación negativa muy alta
-0.70 a -0.89	Correlación negativa alta
-0.40 a -0.69	Correlación negativa moderada
-0.20 a -0.39	Correlación negativa baja
-0.01 a -0.19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0.01 a 0.19	Correlación positiva muy baja
0.20 a 0.39	Correlación positiva baja
0.40 a 0.69	Correlación positiva moderada
0.70 a 0.89	Correlación positiva alta
0.90 a 0.99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

Nota. IBM SPSS V27

2.7. Análisis de confiabilidad

2.7.1. Confiabilidad de la variable gestión empresarial

Tabla 6.
Gestión empresarial

Alfa de Cronbach	N de elementos
,777	20

Nota. Elaboración propia

En relación con la fiabilidad del instrumento aplicado para la variable Gestión empresarial, se estimó el coeficiente alfa de Cronbach, obteniéndose un valor de 0.777 para un total de 20 ítems. Este resultado evidencia que el cuestionario presenta un nivel de consistencia interna aceptable, lo cual significa que los ítems incluidos mantienen coherencia entre sí y tienden a medir de manera estable el mismo constructo. En términos metodológicos, un alfa

cercano o superior a 0.70 suele interpretarse como adecuado para investigaciones de tipo social y organizacional, por lo que el valor hallado permite concluir que el instrumento utilizado para medir la gestión empresarial es confiable y puede emplearse para el análisis de resultados, reduciendo la probabilidad de errores derivados de una medición inestable o poco consistente.

Tabla 7.
Gestión logística

Alfa de Cronbach	N de elementos
,783	15

Nota. Elaboración propia

Respecto a la fiabilidad del instrumento correspondiente a la variable Gestión logística de transporte, el alfa de Cronbach obtenido fue de 0.783, calculado sobre 15 ítems. Este coeficiente refleja igualmente una consistencia interna aceptable, indicando que las preguntas del instrumento se encuentran relacionadas de forma adecuada y evalúan de manera homogénea los aspectos vinculados a la gestión logística del transporte. En consecuencia, el valor alcanzado demuestra que el cuestionario posee una estructura suficientemente coherente para medir la variable en estudio, aportando estabilidad a la recolección de datos y fortaleciendo la calidad metodológica del trabajo. Por tanto, se considera que el instrumento aplicado para esta variable es fiable, y sus resultados pueden ser interpretados con confianza en las siguientes etapas del análisis.

CAPITULO III

3. RESULTADOS

3.1. Exposición general de la empresa

3.1.1 *Reseña y datos generales*

La empresa Transportes MIK E.I.R.L., identificada con RUC 20455442495, se dedica al transporte de carga por carretera, con énfasis en el servicio de transporte de carga pesada. Fue fundada en el año 2009 e inició operaciones en 2010, orientando sus actividades a la atención de requerimientos de transporte asociados al sector minero e industrial. La oficina administrativa se encuentra ubicada en Urb. Lopez Albujar Block I Dpto 401, distrito de Mariscal Nieto, provincia de Mariscal Nieto, departamento de Moquegua. La empresa es dirigida por su Gerente General, Sra. María Luz Tito Medina, quien conduce la organización y gestiona los lineamientos administrativos y operativos. En el aspecto tributario, la empresa tributa ante SUNAT en el Régimen Mype Tributario, y en el aspecto laboral se encuentra acreditada como microempresa según el registro REMYPE.

3.1.2 *Organización y recursos humanos*

En relación con su organización interna, Transportes MIK E.I.R.L. cuenta con una dotación total de 137 colaboradores vinculados a sus operaciones, conformada por 47 conductores contratados y 82 conductores subcontratados, además de personal de apoyo en áreas clave como administración (3 trabajadores), logística (3 trabajadores) y seguridad (2 trabajadores). Esta composición evidencia que la estructura laboral de la empresa se concentra predominantemente en el componente operativo del servicio de transporte, y que la subcontratación constituye un mecanismo relevante para sostener la continuidad del servicio frente a la demanda del mercado. Debido al rubro en el que opera, la empresa requiere una coordinación constante entre la gestión interna (planificación, organización del trabajo, dirección y control) y la ejecución logística del transporte (programación de unidades,

cumplimiento de rutas y tiempos, y control operativo), aspectos que se vinculan directamente con las variables analizadas en la presente investigación.

3.1.3 Actividad principal y servicios

La actividad principal de la empresa corresponde al transporte de carga por carretera, brindando un servicio orientado a traslado de carga pesada, lo cual implica cumplir estándares operativos exigentes en términos de puntualidad, confiabilidad del servicio y condiciones adecuadas de entrega. En este contexto, la continuidad del servicio depende del orden interno, la coordinación del personal, la capacidad de respuesta ante incidencias y el control de procesos, componentes que se relacionan con la gestión empresarial y la gestión logística de transporte.

3.1.4 Principales clientes

Dentro de su cartera comercial, Transportes MIK E.I.R.L. registra como principales clientes a Anglo American Quellaveco S.A., Cal & Cemento Sur S.A., Yura S.A., Racionalización Empresarial S.A., Compañía de Minas Buenaventura S.A.A., JJC Contratistas Generales S.A., Cosapi S.A., y Concretos Supermix S.A. lo que evidencia su participación en un entorno donde la logística del transporte constituye un factor clave para el cumplimiento de contratos y expectativas del cliente, especialmente por la exigencia de tiempos de entrega, seguridad operativa y calidad del servicio.

3.1.5. Misión

Proporcionar un servicio de transporte de carga pesada por carretera cumpliendo con los más altos estándares de calidad y puntualidad. Comprometidos a operar con integridad, seguridad y responsabilidad ambiental en cada uno de nuestros servicios, buscando constantemente la eficiencia y la innovación de nuestras operaciones para superar las expectativas de nuestros clientes a fin de lograr su satisfacción.

3.1.6. Visión

Para el año 2029 convertirnos en el referente indiscutible de la excelencia en el

transporte de carga pesada por carretera a nivel nacional e internacional, cumpliendo los altos estándares del sector minero e industrial.

3.1.7. Vinculación con las variables de estudio

La descripción de Transportes MIK E.I.R.L. permite comprender el contexto organizacional en el cual se desarrolla la investigación “Gestión empresarial y su relación con la gestión logística de transporte de la empresa MIK E.I.R.L., 2025”. En una empresa de transporte de carga, la gestión empresarial constituye el soporte administrativo para planificar, organizar, dirigir y controlar recursos y actividades internas; mientras que la gestión logística de transporte se expresa en la ejecución operativa del servicio, mediante procedimientos, políticas de trabajo y monitoreo. Por ello, analizar ambas variables en este entorno resulta pertinente, ya que el desempeño logístico depende de la forma en que se organiza y controla la empresa para cumplir con sus objetivos y con los estándares exigidos por sus clientes.

3.2. Análisis e interpretación de resultados

3.2.1. Análisis descriptivo

Tabla 8.
Variable Gestión empresarial

Nivel	N	%
Bajo	25	23,8
Medio	67	63,8
Alto	13	12,4

Nota. Elaboración propia

Con base en los resultados, la gestión empresarial es percibida predominantemente en un nivel medio (63.8%), lo que evidencia que la organización cuenta con prácticas administrativas presentes pero aún no consolidadas de manera uniforme. Esta percepción intermedia sugiere que los procesos asociados a planeación, organización, dirección y control se vienen ejecutando, aunque con limitaciones que impiden que la mayoría de colaboradores los valore como altamente efectivos. En términos operativos, ello puede reflejarse en objetivos

que existen pero no siempre se comunican o traducen en estrategias claras (planeación: desarrollo de objetivos y estrategias de cumplimiento), en una coordinación que funciona pero no necesariamente de forma consistente entre áreas, con posibles vacíos en la distribución de funciones y responsabilidades o en la percepción del jefe (gestión organizacional), así como en necesidades de fortalecer el reconocimiento laboral, la inducción/capacitación, el liderazgo y la comunicación interna (dirección).

De manera complementaria, el hecho de que solo el 12.4% perciba un nivel alto indica que las acciones de seguimiento, medición y mejora todavía no logran consolidarse como una práctica generalizada, especialmente en aspectos clave del control como la medición objetiva del desempeño, el uso de indicadores de gestión y la aplicación de medidas correctivas (gestión de control). Finalmente, el 23.8% ubicado en nivel bajo advierte la existencia de un grupo relevante que percibe debilidades en componentes fundamentales del proceso administrativo; en la práctica, esto puede asociarse a insuficiencias en la claridad de objetivos, coordinación interna, conducción del personal o mecanismos de control, lo cual representa una brecha de gestión que requiere atención prioritaria, debido a que impacta en la eficiencia del trabajo y en el cumplimiento de resultados institucionales.

Tabla 9.
Planeación empresarial

Nivel	N	%
Bajo	12	11,4
Medio	51	48,6
Alto	42	40,0

Nota. Elaboración propia

Los resultados muestran que la planeación empresarial es percibida principalmente en un nivel medio (48.6%), lo cual evidencia que la empresa presenta prácticas de planificación instaladas, pero con un grado de formalización y consistencia aún no completamente consolidado. Esta percepción intermedia sugiere que, si bien existe una orientación hacia la

definición de objetivos y la programación de actividades, todavía pueden presentarse vacíos en la claridad y comunicación de los objetivos institucionales, así como en la periodicidad y sistematicidad de la planificación en las distintas áreas, aspectos evaluados en los ítems vinculados a esta dimensión. En contraste, un 40.0% de los colaboradores ubica la planeación empresarial en un nivel alto, lo que refleja la presencia de un grupo significativo que reconoce una planificación más estructurada, con objetivos alineados a la misión y visión y con estrategias definidas para su cumplimiento.

Sin embargo, el 11.4% que la percibe en nivel bajo indica que aún existen colaboradores que no identifican con claridad objetivos institucionales, estrategias o mecanismos regulares de planificación, lo cual puede afectar la ejecución coordinada del trabajo y generar diferencias en la forma en que se orientan las actividades. En términos de indicadores, estos hallazgos implican que tanto el desarrollo de objetivos como las estrategias de cumplimiento se encuentran en un estado relativamente favorable, pero con oportunidades de mejora orientadas a reforzar la comunicación interna, la alineación operativa y la planificación periódica.

Tabla 10.
Gestión organizacional

Nivel	N	%
Bajo	12	11,4
Medio	63	60,0
Alto	30	28,6

Nota. Elaboración propia

Los resultados evidencian que la gestión organizacional en Transportes MIK E.I.R.L. es percibida mayoritariamente en un nivel medio (60.0%), lo cual sugiere que la empresa cuenta con una estructura funcional y prácticas organizativas presentes, pero aún con aspectos que requieren fortalecimiento para lograr mayor consistencia. Esta percepción intermedia indica que, si bien existe un cierto grado de coordinación entre áreas y una distribución operativa del trabajo, todavía podrían presentarse brechas vinculadas a la claridad en la asignación de

funciones, la equidad en la distribución de responsabilidades y la articulación efectiva de procesos internos que impulsen el trabajo colaborativo.

En esa misma línea, el 28.6% de los colaboradores que ubica esta dimensión en un nivel alto refleja que un sector importante reconoce avances en la organización interna, particularmente en la coordinación de actividades, la definición de tareas y el rol del jefe inmediato en la planificación y organización del trabajo, lo cual favorece el desempeño del equipo. Sin embargo, el 11.4% que la percibe en un nivel bajo advierte la existencia de un grupo que identifica debilidades organizacionales, como fallas de coordinación, funciones poco definidas o dificultades en el ordenamiento del trabajo, elementos que podrían afectar la eficiencia del servicio y la continuidad de los procesos. Considerando los indicadores de esta dimensión, los hallazgos permiten inferir que la coordinación para el logro de objetivos, la distribución de funciones y responsabilidades laborales y la percepción del jefe se encuentran en un nivel moderado, por lo que resulta pertinente reforzar la integración entre áreas, la claridad funcional y los mecanismos internos de organización para elevar el desempeño global de la empresa.

Tabla 11.
Dirección

Nivel	N	%
Bajo	12	11,4
Medio	53	50,5
Alto	40	38,1

Nota. Elaboración propia

Los resultados muestran que la dimensión dirección es percibida principalmente en un nivel medio (50.5%), lo cual indica que, en términos generales, la empresa presenta un desempeño aceptable en la conducción del personal y en la orientación del trabajo, aunque todavía con oportunidades claras para fortalecer su efectividad. Esta percepción intermedia sugiere que los procesos asociados a la dirección como la comunicación interna, la supervisión,

la inducción y la motivación del equipo se desarrollan, pero no siempre de forma homogénea para todos los colaboradores, lo que podría traducirse en diferencias en la forma en que se transmiten instrucciones, se resuelven dudas o se asegura el cumplimiento de metas.

En contraste, el 38.1% de los colaboradores ubica esta dimensión en un nivel alto, lo que evidencia que un grupo significativo reconoce que los jefes o supervisores ejercen un liderazgo favorable, fomentan el cumplimiento eficiente de objetivos y mantienen una comunicación relativamente clara y oportuna. Sin embargo, el 11.4% que percibe la dirección en un nivel bajo advierte que aún existe una parte del personal que no identifica suficiente reconocimiento por su desempeño, ni una inducción/capacitación adecuada, o percibe limitaciones en la comunicación y en el clima de motivación y respeto. En relación con los indicadores de esta dimensión, estos hallazgos reflejan que el reconocimiento laboral, la comunicación e inducción laboral y el liderazgo se encuentran en un nivel moderado, por lo que resulta pertinente reforzar mecanismos de retroalimentación, comunicación interna y prácticas de liderazgo, con el fin de consolidar una dirección más consistente y orientada al logro de resultados.

Tabla 12.
Gestión de control

Nivel	N	%
Bajo	9	8,6
Medio	67	63,8
Alto	29	27,6

Nota. Elaboración propia

Los resultados reflejan que la gestión de control en Transportes MIK E.I.R.L. es percibida mayoritariamente en un nivel medio (63.8%), lo cual evidencia que la empresa cuenta con mecanismos de supervisión y verificación del trabajo, aunque todavía con limitaciones que impiden consolidar un control plenamente eficiente y uniforme. Esta percepción intermedia sugiere que existen prácticas de seguimiento y control implementadas, pero que podrían no

aplicarse de manera constante en todas las áreas o no estar suficientemente sistematizadas, especialmente en aspectos como la medición objetiva del desempeño, la existencia de indicadores claros y la aplicación oportuna de medidas correctivas ante desviaciones.

En contraste, el 27.6% que ubica esta dimensión en un nivel alto demuestra que un grupo relevante de colaboradores reconoce un control más sólido, asociado a un mayor seguimiento de actividades, evaluación de resultados y orientación hacia la mejora del rendimiento general. Sin embargo, el 8.6% que percibe un nivel bajo advierte la presencia de brechas específicas en la función de control, las cuales podrían manifestarse en ausencia de monitoreo continuo, falta de retroalimentación o debilidad en la corrección de errores, generando riesgos para la eficiencia operativa. Considerando los indicadores de esta dimensión, los hallazgos indican que la medición de resultados y la evaluación de los colaboradores se encuentran en un nivel moderado, por lo que se recomienda fortalecer los procedimientos de control mediante indicadores de gestión, seguimiento sistemático y acciones correctivas oportunas, a fin de asegurar mayor consistencia y mejorar el desempeño organizacional.

Tabla 13.
Variable gestión logística de transporte

Nivel	N	%
Bajo	24	22,9
Medio	50	47,6
Alto	31	29,5

Nota. Elaboración propia

Los resultados evidencian que la gestión logística de transporte en Transportes MIK E.I.R.L. se ubica principalmente en un nivel medio (47.6%), lo cual indica que la empresa desarrolla actividades logísticas operativas de manera funcional, pero todavía con limitaciones que impiden considerar su desempeño como plenamente optimizado. Esta percepción intermedia sugiere que existen prácticas instaladas en la programación y ejecución del transporte, aunque con oportunidades de mejora en la estandarización y consistencia de los

procesos. En ese marco, el hecho de que un 29.5% de los colaboradores perciba la variable en un nivel alto refleja que una parte importante reconoce un manejo logístico más eficiente, asociado a la programación anticipada de vehículos, revisión de documentación, supervisión de carga y control de despachos (dimensión procedimientos), así como al cumplimiento de condiciones pactadas, control del tiempo real de entrega, registro de incidencias y cumplimiento de horarios programados (dimensión políticas de trabajo).

No obstante, la presencia de un 22.9% en nivel bajo advierte que casi una cuarta parte del personal identifica deficiencias logísticas relevantes, las cuales podrían manifestarse en fallas de control en tiempos, debilidades en la comunicación de incidencias, inconsistencias en el cumplimiento de rutas y salidas, o una supervisión insuficiente de las condiciones de entrega, aspectos evaluados en los ítems de monitoreo y capacitación. En términos de indicadores, los hallazgos permiten inferir que el control del flujo operativo (programación/documentación y ubicación-control de carga), el aseguramiento del servicio (conformidad de entrega, control de tiempos e incidencias y cumplimiento de salidas) y el seguimiento y fortalecimiento del personal (monitoreo de rutas, capacitación y condiciones de entrega) se encuentran en un desempeño moderado; por ello, resulta pertinente reforzar procedimientos, lineamientos y mecanismos de monitoreo/capacitación para consolidar una logística más estable y eficiente, especialmente considerando que su mejora depende de decisiones de gestión interna vinculadas a la organización, dirección y control empresarial.

Tabla 14.
Procedimientos

Nivel	N	%
Bajo	20	19,0
Medio	61	58,1
Alto	24	22,9

Nota. Elaboración propia

Los resultados evidencian que la dimensión procedimientos se percibe principalmente

en un nivel medio (58.1%), lo cual indica que Transportes MIK E.I.R.L. cuenta con prácticas operativas implementadas para la gestión del transporte, pero aún con un grado de formalización y consistencia que no logra consolidarse plenamente en toda la operación. Esta percepción intermedia sugiere que actividades clave como la programación anticipada de vehículos, la generación y revisión de documentación, la supervisión de carga, la identificación correcta de productos y el control de los procesos de despacho se realizan, aunque podrían presentarse diferencias en su cumplimiento según el área, el turno o el responsable, afectando la uniformidad del servicio.

En contraste, el 22.9% que ubica esta dimensión en nivel alto refleja que un grupo importante reconoce procedimientos más sólidos y ordenados, lo cual favorecería la eficiencia en las operaciones y reduciría errores o demoras en el traslado. Sin embargo, el 19.0% en nivel bajo revela que casi una quinta parte de los colaboradores percibe debilidades relevantes en la aplicación de procedimientos, lo que puede asociarse a programación insuficiente, documentación incompleta, supervisión limitada o falta de control en el despacho, situaciones que incrementan el riesgo de incidencias logísticas. En ese sentido, los hallazgos muestran que los indicadores programación y documentación de vehículos y ubicación y control de productos cargados presentan un desempeño moderado, por lo que resulta conveniente fortalecer la estandarización de procedimientos, asegurar su cumplimiento sistemático y establecer mecanismos de verificación operativa que permitan elevar la consistencia y confiabilidad del servicio de transporte.

Tabla 15.
Políticas de trabajo

Nivel	N	%
Bajo	4	3,8
Medio	65	61,9
Alto	36	34,3

Nota. Elaboración propia

Los resultados muestran que la dimensión políticas de trabajo es percibida predominantemente en un nivel medio (61.9%), lo cual evidencia que la empresa dispone de lineamientos y criterios operativos para orientar el trabajo logístico, aunque todavía con limitaciones que impiden que dichas políticas se consoliden de manera uniforme en el quehacer diario. Esta percepción intermedia sugiere que existen prácticas relacionadas con el cumplimiento de condiciones pactadas en la entrega, el control de tiempos y el registro de incidencias; sin embargo, podrían presentarse brechas en su aplicación sistemática, en su comunicación interna o en su articulación con mecanismos de supervisión y control.

En contraste, el 34.3% que ubica esta dimensión en un nivel alto refleja que una proporción importante de colaboradores reconoce políticas relativamente claras y aplicadas, lo que se traduciría en mayor cumplimiento de horarios y fechas programadas, mejor control del tiempo real de entrega y un registro más oportuno de incidencias durante el transporte. Por otro lado, el 3.8% en nivel bajo indica que existe un grupo reducido que percibe debilidades marcadas en esta dimensión, lo cual podría relacionarse con falta de claridad en lineamientos logísticos o inconsistencias en el cumplimiento operativo. En términos de indicadores, estos hallazgos permiten inferir que la conformidad de productos entregados, el control y reporte del tiempo de entrega e incidencias y el cumplimiento de horarios y fechas programadas de salida se encuentran en un desempeño moderado, por lo que se recomienda fortalecer la formalización de políticas, asegurar su difusión y establecer mecanismos de seguimiento que garanticen su cumplimiento constante, contribuyendo a mejorar la estabilidad y confiabilidad del servicio logístico

Tabla 16.
Monitoreo y capacitación

Nivel	N	%
Bajo	10	9,5
Medio	51	48,6

Alto	44	41,9
------	----	------

Nota. Elaboración propia

Los resultados evidencian que la dimensión monitoreo y capacitación es percibida principalmente en un nivel medio (48.6%), lo cual indica que la empresa viene desarrollando acciones de seguimiento operativo y fortalecimiento del personal logístico, pero aún con un nivel de implementación que no resulta totalmente uniforme o constante. Esta percepción intermedia sugiere que actividades como el monitoreo efectivo de rutas, la preparación del personal para enfrentar imprevistos y la supervisión de condiciones de entrega se realizan, aunque podrían presentar variaciones en su frecuencia, en su control o en su formalización.

En contraste, el 41.9% que ubica esta dimensión en un nivel alto refleja un avance importante, pues evidencia que una proporción significativa de colaboradores reconoce que el monitoreo de rutas y las capacitaciones periódicas contribuyen efectivamente a mejorar el servicio logístico, fortaleciendo la respuesta ante incidencias y elevando la confiabilidad del proceso de transporte. Sin embargo, el 9.5% en nivel bajo advierte que aún existe un grupo que percibe debilidades en el seguimiento o en la capacitación, lo cual podría manifestarse en rutas con supervisión insuficiente, capacitación no sistemática o limitaciones en la verificación de condiciones de entrega, incrementando el riesgo de fallas operativas. En términos de indicadores, los hallazgos permiten inferir que el monitoreo de rutas, la capacitación a los colaboradores logísticos y la supervisión de condiciones de entrega de la carga presentan un desempeño moderado con tendencia favorable, por lo que resulta pertinente consolidar estas acciones mediante programas de capacitación planificados, mecanismos de monitoreo continuo y protocolos de supervisión, a fin de asegurar mayor consistencia y sostenibilidad en la mejora del servicio logístico.

3.2.2. Análisis inferencial

Con la finalidad de determinar el estadístico inferencial más adecuado para contrastar

las hipótesis del estudio, se aplicó la prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov, considerando que el tamaño muestral fue mayor a 50 ($N = 105$). Para dicho contraste se formularon las hipótesis: H_0 : los datos provienen de una distribución normal; y H_a : los datos no provienen de una distribución normal.. Bajo este criterio, se evaluó la normalidad tanto de las variables globales (gestión empresarial y gestión logística) como de sus dimensiones.

(Kolmogorov - Smirnov) > 50 datos

105 > 50 datos

H_0 : Los datos provienen de una distribución normal.

H_a : Los datos NO provienen de una distribución normal.

Se consideró la regla de decisión:

Sig. < 0.05, se acepta la H_a y se rechaza la H_0 .

Sig. ≥ 0.05 , se rechaza la H_a y se acepta la H_0 .

Tabla 17.
Prueba de normalidad

Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra										
		Variable GESTIO N EMPRES ARIAL	Variable GESTIO N LOGÍSTI CA	Planea ción empre sarial	Gestió n organi zacion al	Direce ión	Gestió n de control	Proc edim iento s	Políti cas de traba jo	Moni toreo y capa citaci ón
N		105	105	105	105	105	105	105	105	105
Parám etros normal es ^{a,b}	Media	86,2476	65,5810	21,771 4	21,504 8	21,685 7	21,285 7	22,0 476	21,5 905	21,9 429
	Desv. Desvia ción	5,19945	4,37823	1,6770 9	1,6705 8	1,8256 4	1,8538 6	1,72 304	1,87 952	1,76 955
Máxi mas	Absol uto	,118	,129	,192	,181	,145	,164	,195	,148	,144

diferencias extremas	Positivo	,082	,089	,137	,109	,113	,082	,128	,084	,093
	Negativo	-,118	-,129	-,192	-,181	-,145	-,164	-,195	-,148	-,144
Estadístico de prueba		,118	,129	,192	,181	,145	,164	,195	,148	,144
Sig. asintótica(bilateral)		,001 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

c. Corrección de significación de Lilliefors.

De acuerdo con la prueba de Kolmogorov–Smirnov, se obtuvo un nivel de significancia menor a 0.05 en todas las variables y dimensiones analizadas, evidenciándose valores de Sig. = 0.001 para la gestión empresarial y Sig. = 0.000 para la gestión logística, así como Sig. = 0.000 en las dimensiones planeación, gestión organizacional, dirección, gestión de control, procedimientos, políticas de trabajo y monitoreo y capacitación (N = 105). En consecuencia, según la regla de decisión establecida, se rechaza la hipótesis nula (H0) y se acepta la hipótesis alterna (Ha), concluyéndose que los datos no provienen de una distribución normal. Por ello, correspondió el uso de estadísticos no paramétricos para el análisis inferencial, justificándose la aplicación del coeficiente Rho de Spearman para determinar la relación.

3.2.2.1. Prueba de hipótesis general.

Hi: Existe una relación directa y significativa entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK E.I.R.L – 2025.

Ho: No existe una relación directa y significativa entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK E.I.R.L – 2025.

Tabla 18.*Relación entre la gestión empresarial y gestión logística de transporte*

			Gestión empresarial	Gestión logística de transporte
Rho de	Planeación	Coefficiente de correlación	1,000	,689**
Spearman	empresarial	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	105	105
	Gestión logística	Coefficiente de correlación	,689**	1,000
	de transporte	Sig. (bilateral)	,000	.
		N	105	105

Nota. Datos obtenidos del programa IBM SPSS Statistics

En alusión a la tabla 18 representación inicial, se evidencia una relación positiva altamente significativa entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de MIK E.I.R.L, con un valor correlacional $Rho = 0.689$ y $p < 0.001$ en la estimación de las constantes en estudio, por lo que cuando la gestión empresarial mejora, también tiende a fortalecerse la gestión logística dentro de la compañía.

3.2.2.2. Prueba de hipótesis específica 1.

Hi: Existe una relación directa y significativa entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Ho: No existe una relación directa y significativa entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Tabla 19.*Relación entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte*

			Planeación organizacional	Gestión logística de transporte
Rho de	Gestión	Coeficiente de correlación	1,000	,427**
Spearman	organizacional	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	105	105
	Gestión logística	Coeficiente de correlación	,427**	1,000
	de transporte	Sig. (bilateral)	,000	.
		N	105	105

Nota. Datos obtenidos del programa IBM SPSS Statistics

Respecto a la presentación de la tabla 19 se observa una conexión positiva moderada entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de MIK E.I.R.L. Pues se evidencia un valor $Rho = 0.427$ y $p < 0.001$ en la evaluación de los constructos estudiados, por lo que se precisa que una correcta planeación, orientada en objetivos claros, manejo de recursos y control de actividades contribuye a mejorar la coordinación y el cumplimiento de las operaciones logística, sin embargo para alcanzar un desempeño óptimo, la empresa debe fortalecer otros aspectos de su gestión, como la ejecución de acciones estratégicas, la supervisión operativa, etc.

3.2.2.3. Prueba de hipótesis específica 2.

Hi: Existe una relación directa y significativa entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Ho: No existe una relación directa y significativa entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Tabla 20.*Relación entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte*

			Gestión organizacional	Gestión logística de transporte
Rho de	Dirección	Coeficiente de correlación	1,000	,378**
Spearman		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	105	105
	Gestión logística de transporte	Coeficiente de correlación	,378**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	105	105

Nota. Datos obtenidos del programa IBM SPSS Statistics

En alusión a la tabla 20, se visualiza una conexión positiva moderada entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de MIK EIRL. Puesto que se evidencia un valor de $Rho = 0.378$ y $p < 0.001$ en la estimación de los constructos estudiados, por lo que se precisa que una organización bien estructurada, con tareas definidas y una comunicación correcta, contribuye al cumplimiento eficaz de los procesos logísticos. No obstante, la magnitud moderada de la correlación sugiere que el desempeño logístico también necesita de otros factores, como la planificación, la toma de acciones estratégicas, la disponibilidad de recursos, etc.

3.2.2.4. Prueba de hipótesis específica 3.

Hi: Existe una relación directa y significativa entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Ho: No existe una relación directa y significativa entre la dirección y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Tabla 21.

Relación entre la dirección y la gestión logística de transporte

			Dirección	Gestión logística de transporte
Rho de Spearman	Gestión de control	Coeficiente de correlación	1,000	,598**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	105	105
	Gestión logística de transporte	Coeficiente de correlación	,598**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	105	105

Nota. Datos obtenidos del programa IBM SPSS Statistics

Tomando como base la visualización de la tabla 21, se expone la presencia de una conexión positiva significativa entre la dirección y la gestión logística de transporte de MIK EIRL. Dado que se evidencia un valor correlacional $Rho = 0.598$ y $p < 0.001$ en el estudio de los constructos analizados, por lo que se pone de manifiesto que cuando la empresa cuenta con una dirección que guía adecuadamente, establece metas claras, supervisa los procesos y fomenta la coordinación entre áreas, las operaciones logísticas tienden a ser más eficientes y ordenadas.

3.2.2.5. Prueba de hipótesis específica 4.

Hi: Existe una relación directa y significativa entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Ho: No existe una relación directa y significativa entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la empresa MIK EIRL – 2025.

Tabla 22.

Relación entre la gestión de control y la gestión logística de transporte

	Gestión de control	Gestión logística de transporte
--	--------------------	---------------------------------

Rho de	Planeación	Coeficiente de correlación	1,000	,664**
Spearman	empresarial	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	105	105
	Gestión logística de	Coeficiente de correlación	,664**	1,000
	transporte	Sig. (bilateral)	,000	.
		N	105	105

Nota. Datos obtenidos del programa IBM SPSS Statistics

En alusión a la representación de la tabla 22, se aprecia la presencia de una conexión positiva altamente significativa en la gestión de control y la gestión logística de transporte de MIK E.I.R.L. Dado que se evidencia un valor correlacional $Rho = 0.664$ y $p < 0.001$ en la estimación de las constantes estudiadas, estos hallazgos reflejan que cuando la empresa aplica mecanismos adecuados de supervisión, evaluación de resultados y retroalimentación continua, los procesos logísticos tienden a ser más ordenados, seguros y orientados al cumplimiento de objetivos.

3.3. Discusión de resultados

En torno al fin general, analizar la relación entre la gestión empresarial y la gestión logística de transporte de la compañía MIK EIRL, se evidencio la existencia de un valor correlacional $Rho = 0.689$ y $p < 0.001$ en la estimación de las constantes en estudio; lo cual expresa la existencia de una conexión positiva altamente significativa entre los constructos en la empresa MIK EIRL. Los hallazgos guardan coherencia con lo expuesto por Yaranga (2023) quien en su estudio a una empresa en Ayacucho preciso la existencia de una asociatividad alta significativa entre la gestión administrativa y la gestión logística de la entidad ($Rho = 0.519$). Asimismo, Rodriguez (2023) manifestó una asociatividad alta, con un valor correlacional $Rho = 0.728$ entre la gestión empresarial y el desempeño logístico de la organización Macrepol en Puno. Así también Bravo et al. (2023) demostró la existencia de una conexión alta correlacional $Rho = 0.783$ entre la gestión empresarial con la cadena de suministro de una compañía de transportes en Trujillo – La Libertad. Así pues, Chuquillante (2022) se presencié una conexión

alta significativa entre la gestión administrativa y los procedimientos logísticos de la compañía Ingeniería y Construcción. Finalmente, Pintado y Salazar (2022) expresaron que el buen desarrollo de los procedimientos logísticos está relacionado significativamente con la cadena de suministros de una compañía de carga terrestre en Chiclayo. Los resultados obtenidos confirman que una gestión empresarial sólida y orientada al cumplimiento de objetivos contribuye significativamente al fortalecimiento de la gestión logística de transporte en MIK EIRL, ello se debe a que las decisiones estratégicas, el control eficiente de recursos y la comunicación efectiva entre las áreas permiten alcanzar una mayor eficiencia operativa, optimizar los tiempos de entrega y elevar la competitividad de la compañía frente al mercado.

En torno al fin particular 1, analizar la relación entre la planeación empresarial y la gestión logística de transporte de la compañía MIK EIRL, se constató la presencia de un valor correlacional $Rho = 0.427$ $p < 0.001$ en la evaluación de las constantes estudiadas; demostrando una conexión positiva moderada entre los constructos de la compañía MIK EIRL. Los datos se alinean con lo expuesto por Acímović et al. (2022) los cuales identificaron que eficiencia logística explicaba el 97.6% de la varianza del desempeño de la cadena de suministro de $Rho = 0.976$ y $p < 0.001$, demostrando que la planificación de los flujos de materiales, productos e información es un elemento decisivo para mejorar la eficiencia y la rentabilidad empresarial de entidades en Serbia. Asimismo, Aityassine et al. (2022) en su estudio a entidades vinculadas a la logística en Jordania, evidenció que las prácticas organizacionales estructuradas, como la gestión de la cadena verde, muestran efectos moderados sobre procesos operativos, por lo que casi un 43% del comportamiento logístico puede explicarse por la calidad de la planificación. Así también Rodríguez (2023), en su estudio a una entidad logística en Puno, expresó que la planeación empresarial bien estructurada presenta una conexión moderada con la gestión de cadena y procesos operativos de la compañía, pues se evidenció un valor de $Rho = 0.433$ en el análisis de las constantes estudiadas. Finalmente, Pintado y Salazar (2022) en su estudio a una

entidad de transporte de carga en Chiclayo, puso de manifiesto que los niveles de cumplimiento alcanzan aproximadamente un 58% en actividades de planificación y un 52% en procedimientos logísticos, poniendo de manifiesto que ambas áreas avanzan de forma paralela y que la calidad de la planificación condiciona directamente la eficiencia del transporte de la entidad.

En torno al fin particular 2, analizar la relación entre la gestión organizacional y la gestión logística de transporte de la compañía MIK EIRL, se constató la presencia de un valor correlacional $Rho = 0.378$ y $p < 0.001$ en el estudio de las constantes analizadas; manifestándose la existencia de una conexión positiva moderada y significativa entre los constructos en la compañía MIK EIRL. Los hallazgos mostraron consonancia con lo expuesto por Rodríguez (2023) en una entidad en Puno, puso de manifiesto la asociatividad alta positiva entre la organización de la gestión empresarial y el desempeño del área logística de la entidad en análisis, pues se observó un valor correlacional $Rho = 0.731$ y $p < 0.001$ en el estudio de las constantes evaluadas. Asimismo, Maldonado y Nolasco (2023) en su estudio a los procedimientos logísticos de la compañía El Kazmeño EIRL, expuso la existencia de una conexión positiva moderada entre la evaluación de riesgos organizacionales y la gestión de procedimientos logísticos de la compañía en estudio, evidenciando un valor correlacional $Rho = 0.461$ y $p < 0.001$ en el análisis de las constantes estudiadas. Finalmente, Chiquillante (2022) en el estudio a los procedimientos logísticos de la compañía Ingeniería y Construcción EIRL, expresó que el constructo gestión organizacional obtuvo un promedio de 3.88, indicando una valoración alta por parte de los colaboradores, mientras que la gestión logística presentó un promedio de 3.91, evidenciando también una percepción favorable del desempeño logístico dentro de la organización, lo cual permitió deducir una conexión significativa entre los constructos estudiados, y precisando que cuando la gestión interna es sólida y funcional, el sistema logístico tiende a mostrar niveles de eficiencia altos.

En torno al fin particular 3, analizar la relación entre la dirección y la gestión logística

de transporte de la compañía MIK EIRL, se observó la presencia de un valor correlacional 0.598 y una significancia $p < 0.001$ en el análisis de las constantes evaluadas, lo cual constató la existencia de una conexión alta positiva entre los constructos en la compañía MIK EIRL. Las evidencias encontradas guardan correspondencia con lo expuesto por Aityassine et al. (2022) a entidades ligadas al ámbito logístico en Jordania, demostraron que la incorporación de prácticas de cadena de suministro verde ejerció una influencia notable sobre la dirección estratégica basada en el enfoque Just in Time, dichas prácticas generaron efectos positivos directos en el rendimiento logístico de las entidades analizadas, lo cual quedó reflejado en el coeficiente $Rho = 0.374$ obtenido en sus resultados. Así también Rodríguez (2023) en una entidad en Puno, decretó una asociación alta positiva entre la dirección de ejecución empresarial y el desempeño del área logística de la entidad en análisis, pues en su análisis se observó un valor correlacional $Rho = 0.616$ y $p < 0.001$, confirmando la solidez de la asociación entre ambas constantes estudiadas. Finalmente, Pintado y Salazar (2022) a una entidad de transporte de carga en Chiclayo - Lambayeque, evidenciaron una conexión alta entre la dirección y la gestión logística de la entidad, reportándose un valor correlacional $Rho = 0.621$ y una significancia $p < 0.001$ en la evaluación de los constructos analizados, además, los indicadores de la dimensión dirección mostraron valores descriptivos elevados, alcanzando promedios superiores a 3.80 puntos, lo que señala una percepción favorable del liderazgo dentro de la organización.

En torno al fin particular 4, analizar la relación entre la gestión de control y la gestión logística de transporte de la compañía MIK EIRL, se evidenció un valor correlacional $Rho = 0.664$ y $p < 0.001$ en el análisis de las constantes evaluadas, razón por la que se constató la existencia de una conexión alta entre los constructos en la compañía MIK EIRL.

Las evidencias encontradas guardan correspondencia con lo expuesto por Aityassine et al. (2022) a entidades ligadas al ámbito logístico en Jordania, donde demostraron que la gestión de control y el monitoreo constante de los procedimientos logísticos incrementan

significativamente el desempeño organizacional, pues se evidenció un valor $Rho = 0.581$ y $p < 0.001$ en el análisis de las constantes evaluadas, lo cual confirma que los mecanismos de control logístico fortalecen la capacidad operativa y se posicionan como un factor determinante para el desempeño logístico de las entidades estudiadas. Asimismo, Rodríguez (2023) en una entidad de Puno, evidenció que una conexión positiva entre el control de la gestión administrativo y el desempeño logístico de la entidad en estudio, observándose un correlativo $Rho = 0.581$ y $p < 0.001$ en la evaluación de los constructos estudiados. Así también un caso opuesto es lo expresado por Maldonado y Nolasco (2023) a los procedimientos logísticos de la entidad El Kazmeño EIRL, encontraron que el control interno mantenía solo una conexión baja con la gestión de los procedimientos logísticos, quedando reflejado con un valor correlacional $Rho = 0.274$ y $p < 0.001$ al analizar los constructos evaluados.

Conclusiones

Primera: La gestión empresarial se relaciona de manera positiva, moderada y estadísticamente significativa con la gestión logística de transporte de MIK E.I.R.L., durante 2025, con un coeficiente Rho de Spearman de 0,689 y $p < 0,001$, según la tabla 18. Esto indica que los colaboradores que valoraron más favorablemente la gestión empresarial también tendieron a otorgar mayores puntuaciones a la gestión logística. En el análisis descriptivo, la tabla 8 muestra que el 63,8 % ubicó la gestión empresarial en el nivel medio, el 23,8 % en el bajo y el 12,4 % en el alto. Por su parte, la tabla 13 registra que el 47,6 % situó la gestión logística en el nivel medio, el 29,5 % en el alto y el 22,9 % en el bajo. En MIK, esta asociación comprende la valoración de las funciones administrativas y de las actividades vinculadas con la programación del transporte, la documentación, el control de la carga, las entregas y el seguimiento de rutas.

Segunda: La planeación empresarial mantiene una relación positiva, moderada y estadísticamente significativa con la gestión logística de transporte, conforme al coeficiente Rho de Spearman de 0,427 y $p < 0,001$ presentado en la tabla 19. La tabla 9 muestra que el 48,6 % de los colaboradores ubicó esta dimensión en el nivel medio, el 40,0 % en el alto y el 11,4 % en el bajo. Aunque el nivel medio concentra la mayor proporción, existe también una participación considerable del nivel alto, por lo que las valoraciones no describen una planeación predominantemente desfavorable. Esta dimensión comprende la claridad de los objetivos, su alineación con la misión y visión, las estrategias para alcanzarlos, el conocimiento de las metas y la planificación periódica. En el contexto de MIK, el resultado significa que una valoración más favorable de estos aspectos tiende a acompañarse de mayores puntuaciones en la gestión logística.

Tercera: La gestión organizacional presenta una relación positiva, baja y estadísticamente significativa con la gestión logística de transporte, con Rho de Spearman =

0,378 y $p < 0,001$, según la tabla 20 y los criterios de interpretación establecidos en la tabla 5. En el análisis descriptivo, la tabla 10 indica que el 60,0 % de los colaboradores situó la gestión organizacional en el nivel medio, el 28,6 % en el alto y el 11,4 % en el bajo. Estos resultados describen cómo los participantes valoran la coordinación entre áreas, la asignación de funciones, la distribución de responsabilidades, la organización de tareas por el jefe inmediato y el trabajo colaborativo. Para MIK, que reúne personal contratado, subcontratado y trabajadores de apoyo, la asociación encontrada vincula la valoración de esa organización interna con la percepción de la gestión logística.

Cuarta: La dirección se relaciona de manera positiva, moderada y estadísticamente significativa con la gestión logística de transporte, con un coeficiente Rho de Spearman de 0,598 y $p < 0,001$, conforme a la tabla 21. La tabla 11 muestra que el 50,5 % de los participantes ubicó esta dimensión en el nivel medio, el 38,1 % en el alto y el 11,4 % en el bajo. La dimensión comprende el reconocimiento del desempeño, la inducción o capacitación inicial, la orientación de los supervisores, la comunicación entre jefes y trabajadores y el ambiente de motivación y respeto. En MIK, los colaboradores que otorgaron mayores puntuaciones a estos aspectos también tendieron a valorar mejor la gestión logística del transporte.

Quinta: La gestión de control mantiene una relación positiva, moderada y estadísticamente significativa con la gestión logística de transporte, según el coeficiente Rho de Spearman de 0,664 y $p < 0,001$ presentado en la tabla 22. Este constituye el mayor coeficiente observado entre las cuatro dimensiones empresariales evaluadas. La tabla 12 muestra que el 63,8 % de los colaboradores ubicó la gestión de control en el nivel medio, el 27,6 % en el alto y el 8,6 % en el bajo. Los aspectos evaluados comprenden el seguimiento de actividades, las medidas correctivas, la medición del desempeño y los indicadores de gestión. En el contexto de MIK, las mayores puntuaciones de esta dimensión tienden a coincidir con una valoración más favorable de la gestión logística.

Recomendaciones

Primera: Se recomienda a la Gerencia General de MIK E.I.R.L. establecer un plan de trabajo conjunto con los responsables de administración, logística y seguridad, que conecte los objetivos empresariales con la programación, ejecución y revisión de los servicios de transporte. Cada actividad deberá contar con un responsable, una fecha y un registro que permita verificar su cumplimiento. Como punto de partida, se propone revisar los formatos y registros que la empresa ya utiliza para programar unidades, comprobar documentos, comunicar incidencias y confirmar las condiciones de entrega. Con esa información, los responsables podrán identificar qué prácticas conviene conservar y cuáles requieren ajustes. Se sugiere realizar una revisión mensual y evaluar un primer periodo de tres meses. El propósito es disponer de información compartida para tomar decisiones y comprobar los resultados de las acciones propuestas, considerando tanto al personal contratado como a quienes participan mediante empresas subcontratadas.

Segunda: Se recomienda a la Gerencia General y al responsable de logística concretar los objetivos institucionales en una programación operativa semanal, con actualización antes de cada despacho. Esta programación deberá indicar el servicio, la unidad asignada, el conductor, la carga, la ruta, los horarios previstos y las personas responsables de revisar la documentación y autorizar la salida. También conviene precisar qué procedimiento seguir cuando cambien las condiciones del servicio y quién comunicará la modificación al personal involucrado. Para atender la menor valoración relativa de las estrategias de cumplimiento, los responsables deberán explicar cómo cada tarea contribuye al objetivo previsto y confirmar que los participantes comprenden sus encargos. La revisión semanal permitirá comparar lo programado con lo ejecutado y registrar las diferencias. Esta propuesta busca hacer verificable la planificación y dar continuidad a las prácticas que los trabajadores ya reconocen favorablemente.

Tercera: Se recomienda a la Gerencia General, con apoyo de administración, logística y seguridad, revisar y formalizar la distribución de funciones mediante una matriz sencilla de responsabilidades para cada etapa del transporte. El documento deberá precisar quién programa la unidad, revisa los documentos, verifica la carga, autoriza el despacho, recibe los reportes del conductor y confirma la entrega. Asimismo, deberá identificar a quién acudir cuando el responsable principal no esté disponible o cuando una situación requiera una decisión adicional. En los servicios subcontratados, corresponde coordinar estas responsabilidades con la empresa proveedora y definir una persona de contacto. La finalidad es mantener claridad en la participación de cada integrante y comprobar que los acuerdos se aplican durante la operación. Se propone revisar la matriz cuando cambien las tareas o los participantes del servicio, conservando las formas de coordinación que ya reciben una valoración favorable.

Cuarta: Se recomienda a la Gerencia General y a los jefes o supervisores establecer una inducción documentada para quienes se incorporen a las operaciones de MIK, en coordinación con logística y seguridad. La inducción deberá abordar las funciones asignadas, los documentos del servicio, los canales de comunicación, el reporte de incidencias y las condiciones previstas para el despacho y la entrega. En el caso de conductores subcontratados, los responsables deberán coordinar la información con su empresa proveedora. Conviene confirmar la comprensión mediante preguntas o situaciones prácticas, además de registrar la participación. Se propone complementar esta actividad con una comunicación breve antes de cada servicio y una revisión posterior cuando ocurra una incidencia. Los supervisores también deberán mantener criterios claros de reconocimiento del trabajo, vinculados con el cumplimiento seguro de las tareas y la comunicación oportuna. El propósito es dar continuidad al liderazgo favorable y hacer más consistente la orientación inicial.

Quinta: Se recomienda al responsable de logística, con apoyo de administración y supervisión de la Gerencia General, organizar un registro de seguimiento que reúna los horarios

programados y reales de salida y entrega, la verificación documental, las condiciones de recepción de la carga y las incidencias comunicadas durante el traslado. Antes de fijar metas, corresponde revisar los registros disponibles y establecer una referencia inicial del funcionamiento del servicio. A partir de ella, la empresa podrá utilizar indicadores como la proporción de salidas y entregas dentro del horario acordado, los despachos con verificación documental completa y las incidencias que cuentan con atención y cierre documentados. Cada medida correctiva deberá indicar responsable, plazo y evidencia de cumplimiento. Se propone revisar semanalmente los casos pendientes y presentar un balance mensual a la gerencia. La finalidad es dar seguimiento comprobable a los resultados y evaluar los ajustes que MIK decida aplicar.

Referencias bibliográficas

- Aćimović, S., Mijušković, V., Marković, D., & Spasenić, A. (2022). The relationship between logistics and organizational performance in a supply chain context. *Magament*, 17(2), 333-349. <https://doi.org/10.5937/sjm17-37401>
- Aityassine, F., Aldiabat, B., Al-rjoub, S., Aldaihani, F., & Al-Shorman, H. (2021). The mediating effect of just in time on the relationship between green supply chain management practices and performance in the manufacturing companies. *Uncertain Supply Chain Management*, 9(4), 1081-1090. <https://doi.org/10.5267/j.uscm.2021.x.007>
- Aizaga, M., Pérez, G., Riascos, J., Gonzáles, B., & Hernández, J. (2021). *Gestión administrativa de las organizaciones actualidad y perspectivas*. Universidad Israel. https://uisrael.edu.ec/wp-content/uploads/2021/07/01_Libro1-Gestion-administrativa-de-las-organizaciones-actualidad-y-perspectivas-3.pdf
- Amir, A. (2022). Competency Development through Administrative Management on the Performance of Makassar City Government. *Critics Institute*, 5(2), 1-10. <https://www.bircu-journal.com/index.php/birci/article/view/5263/pdf>
- Aruisamy, A., & Singh, I. (2023). Employee Training and Development Enhancing Employee Performance -A Study. *Samdarshi*, 16(3), 406-416. https://www.researchgate.net/publication/373775939_Employee_Training_and_Development_Enhancing_Employee_Performance_-A_Study
- Ayala, N., Mayorga, G., & Padilla, M. (2023). La gestión empresarial para una buena administración de las pymes comerciales de la ciudad de Ambato. *Alfa Publicac'iones*, 8(5), 127-142. <https://doi.org/10.33262/ap.v5i1.307>

- Ballou, R. (2004). *Administración de la cadena de Suministro*. Pearson.
- https://laclasedotblog.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/05/logística_administracion_de_la_cadena_de_suministro_5ta_edicion_-_ronald_h_ballou.pdf
- Barría, Y. (2023). *Gestión logística organizacional*. Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro.
- https://up-rid.up.ac.pa/5777/1/yovani_barria.pdf
- Barrutia, I., & Egoavil, J. (2020). *Gestión administrativa y su relación con la calidad del servicio de una entidad pública*. Instituto Latinoamericano de Altos Estudios - ILAE.
- <https://libroselectronicos.ilae.edu.co/index.php/ilae/catalog/view/340/768/1541>
- Bazurto, Y., Lucio, W., Flores, M., & Bravo, M. (2021). Metodología cualitativa para evaluar la relación entre la gestión administrativa y la gestión académica en instituciones de educación superior. *ECA Sinergia*, 12(1), 14-26.
- https://doi.org/10.33936/eca_sinergia.v12i1.2910
- Bowersox, D., Closs, D., & Cooper, B. (2007). *Administración y logística en la cadena de suministros*. Mc Graq Hill.
- https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w25775w/L1LT123_S1_01.pdf
- Bravo, E., Alarcón, J., Ugarte, A., Cárdenas, B., Lewis, P., & Trillo, V. (2023). Gestión administrativa y su relación con la cadena de abastecimiento en una empresa de transporte, 2022. *Sistemas e Tecnologias de Informação*, 64(12), 556-568.
- <https://www.proquest.com/openview/9846260294bc79c681bd484805054bba/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1006393>
- Cachimuel, D., Garay, V., Monar, R., & Velasquez, P. (2022). Proceso de diseño y planificación de rutas de transporte para mejorar los tiempos de entrega. *Polo del Conocimiento*, 7(4), 13-30. <https://doi.org/10.23857/pc.v7i4.3806>

Calva, F., Moran, E., Pacheco, J., Castillo, E., & Vásquez, A. (2024). Evolución de la gestión logística relacionada a los depósitos de contenedores. *Ciencia Latina*, 8(4), 2567-2582. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i4.12507

Chiavenato, I. (2019). *Introducción a la teoría general de la administración*. Mc Graw- Hill. https://frrq.cvg.utn.edu.ar/pluginfile.php/15525/mod_resource/content/0/Chiavenato%20Idalberto.%20Introducci%C3%B3n%20a%20la%20teor%C3%ADa%20general%20de%20la%20Administraci%C3%B3n.pdf

Chopra, S., & Meindl, P. (2008). *Administración de la cadena de suministro*. Pearson. <https://eddymercado.wordpress.com/wp-content/uploads/2019/10/libro-administracion-de-la-cadena-suministros-sunil-chopra.pdf>

Chuquillanque, C. (2022). *Gestión Administrativa y Procesos Logísticos de la empresa EMR Ingeniera y Construcción EIRL-2022 [Tesis de pregrado*. Repositorio Institucional UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/104473/Chuquillanque_HCI%20-%20SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ComexPerú. (28 de Junio de 2024). *Semanario1214*. Transporte terrestre de carga creció un 4.6% entre Enero y Abril del 2024: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/transporte-terrestre-de-carga-crecio-un-46-entre-enero-y-abril-de-2024>

Córdova, J., García, N., Victor, P., & Merino, M. (2022). Gestión administrativa durante la Covid-19 en los colaboradores de las municipalidades en Perú. *Revista de Ciencias Sociales* , 28(3), 1-11. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28071865020>

De Val Franco, M. (2017). *Gestión administrativa de transporte y logística*. Educalia. <https://www.e-ducalia.com/archivo/muestra-gestion-admin-transporte-logistica-pdf.pdf>

- Dovbischuk, I. (2021). Innovation-oriented dynamic capabilities of logistics service providers, dynamic resilience and firm performance during the COVID-19 pandemic. *Logistics Management*, 33(2), 499-520. <https://doi.org/10.1108/IJLM-01-2021-0059>
- Escobar, J. (28 de Junio de 2023). *Infobae*. Las rutas en condiciones deficientes están vinculadas a un aumento en los costos de transporte.
- Gaitán, F., & Sergueyevna, N. (2021). La competitividad de la micro, pequeña y mediana empresa mediante la gestión de sus recursos. *Estelí*, 5(1), 115-135. <https://doi.org/10.5377/farem.v0i0.11611>
- Hinojosa, W., Oñate, C., Moreira, B., & Zabala, H. (2020). Desafíos de la gestión del transporte y logística en los centros de la ciudad. *Polo del Conocimiento*, 7(4), 85-98. <https://doi.org/10.23857/pc.v7i4.3811>
- Huaman, A., & Torres, R. (2023). Engagement y desempeño laboral de los trabajadores de un programa social en la unidad territorial de Apurímac. *PURIQ*, 5(1), 1-11. <https://www.revistas.unah.edu.pe/index.php/puriq/article/view/504/751>
- Huáman, R., & Escalante, M. (2023). Reglamento interno y clima institucional en dos instituciones privadas de Puente Piedra - Lima. *Calidad Educativa*, 6(22), 868-906. <https://doi.org/10.47865/igob.vol6.n22.2023.285>
- Jiménez, L. (2023). Gestión empresarial para el apoyo contable como aporte económico en las pequeñas y medianas empresas de la ciudad de Pilar - 2023. *Ciencia Latina*, 7(5), 6314-6329. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i5.8225
- La Madriz, J. (2019). *Metódica investigativa*. CIDE. <https://repositorio.cidecuador.org/bitstream/123456789/75/1/Metodologia%20de%20a%20Investigacion.pdf>

- Letnik, T., Hanzic, K., Luppino, G., & Mencinger, M. (2022). Impact of logistics trends on Freight transport development in urban areas. *Sustainability*, 14(24), 1-18.
<https://doi.org/10.3390/su142416551>
- López, Á., Vásquez, P., & Quiñoa, L. (2022). An Approach to employees' job performance through work environmental variables and leadership behaviours. *Business Research*, 140(1), 361-369. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2021.11.006>
- López, D., Melo, G., & Mendoza, D. (2021). Gestión logística en la industria salinera del departamento de La Guajira, Colombia. *Información Tecnológica*, 32(1), 39-46.
<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642021000100039>
- López, D., Silva, J., & Bordón, M. (2024). Sistema de control interno en la gestión de logística de una Empresa de la ciudad de Pilar. *Ciencia Latina*, 8(1), 875-898.
https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i1.9464
- López, O., Lara, D., Villacís, J., & Pérez, J. (2019). *Administración y Gestión empresarial*. Polo. <https://doi.org/10.23857/978-9942-816-18-4>
- Maldonado, I., & Nolasco, G. (2023). *Control interno y gestión de procesos en la empresa de transportes y servicios El Kazmeño EIRL - 2022 [Tesis de pregrado*. Repositorio Institucional USIL.
<https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/007463c7-9c3f-4259-b4ac-cbb2de8f9a3a/content>
- Márquez, L., Viteri, M., Useche, L., & Cuétara, L. (2021). Proceso administrativo y sostenibilidad empresarial del sector hotelero de la parroquia Crucita, Manabí - Ecuador. *Ciencias Sociales*, 27(2), 367-385. <https://doi.org/10.31876/rcs.v27i2.35931>

- Menacho, I., Uribe, Y., Campos, H., & Caruajulca, W. (2019). Incidence of administrative management in labor disputes of administrative workers at the Sierra Centro Sur special project in Ayacucho, 2018. *Global Management Sciences*, 2(1), 6-14.
<https://doi.org/10.32829/gms.v2i1.86>
- Mendoza, V., Moreira, J., & Mera, C. (2022). Influencia de la gestión administrativa en el desarrollo organizacional de las instituciones de educación superior. *Publicando*, 9(34), 31-41.
<https://www.revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/2301/2532>
- Mero, J. (2018). Empresa, administración y proceso administrativo. *FIPCAEC*, 3(3), 84-102.
<https://doi.org/10.23857/fipcaec.v3i8.59>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (14 de Noviembre de 2022). *Ministro Tineo dispone acciones inmediatas para atender problemas del transporte de carga terrestre*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/669728-ministro-tineo-dispone-acciones-inmediatas-para-atender-problemas-del-transporte-de-carga-terrestre>
- Moreno, M., Moreira, E., & Merchán, J. (2022). El proceso administrativo y su incidencia en el desempeño laboral del gobierno autónomo descentralizado en el cantón Jipijapa. *Ciencias Sociales y Políticas*, 8(3), 2367-2386.
<https://www.dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/3006/7031>
- Neira, R., Delgado, V., Puican, V., Vargas, J., & García, M. (2022). Administrative management in the collection of property tax in the municipality of Condorcanqui, Peru. *Sapienza*, 3(4), 109-123. <https://doi.org/10.51798/sijis.v3i4.43>
- Pérez, J. (2022). General theory of administration and knowledge-based. *Ciencias Sociales*, 13(24), 46-67. https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/wp-content/uploads/2022/02/RUDICsv12n24p45_68.pdf

Pintado, C., & Salazar, L. (2022). *Los procesos logísticos y la gestión de suministros en las empresas de transporte de carga terrestre de Chiclayo - 2019 [Tesis de pregrado.*

Lima - Perú: Repositorio Institucional USMP.

https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/9912/Pintado_bc-salazar_clt.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Robbins, S., & Coulter, M. (2010). *Administración*. Pearson.

<https://www.ceut.edu.mx/Biblioteca/books/Administraci%C3%B3n/Administraci%C3%B3n-Robbins.pdf>

Rodriguez, A. (2023). *Gestión administrativa y el desempeño logístico de Macropol - Puno [Tesis de pregrado*. Repositorio Institucional UNA.

https://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14082/20990/Rodriguez_Gomez_Analy_Ingrith.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rodríguez, E., Santos, A., Castillo, M., & Villanueva, M. (2022). Incidencia del control interno (COSO-ERM) en la gestión logística de una empresa comercial. *lÑeque*, 5(12), 435-448. <https://doi.org/10.33996/revistaneque.v5i12.90>

Romero, Z., & Cardona, D. (2023). La Administración: Conceptos y aportes al desarrollo de las organizaciones. *Unilibre*, 1(1), 53-60.

https://www.researchgate.net/publication/373736919_LA_ADMINISTRACION_CONCEPTOS_Y_APORTES_AL_DESARROLLO_DE_LAS_ORGANIZACIONES

Rustiawan, I., Sahputra, J., & Kristanti, D. (2023). The Importance of Creativity in Human Resource Management to Achieve Effective Administration. *Contemporary Administration and Management*, 1(3), 144-149.

<https://doi.org/10.61100/adman.v1i3.63>

- Saleem, M., Ahmed, W., Shazeb, H., & Chan, F. (2023). Sustainable technology strategies for transportation and logistics challenges: An implementation feasibility study. *Sustainable*, 15(21). <https://doi.org/10.3390/su152115224>
- Sánchez, J. (2024). Seguridad para el trabajo y salud ocupacional: una revisión sistemática a partir de las normativas, protocolos y sostenibilidad ecuatoriana. *Polo del Conocimiento*, 9(1), 360-408. <https://doi.org/10.23857/pc.v9i1.6382>
- Silvera, Rodolfo. (2022). *Ciclos Logísticos: planeación y estrategias en la cadena de suministros*. ECOE ediciones. <https://www.ecoediciones.mx/wp-content/uploads/2022/07/Ciclos-logisticos-1ra-edicion-ecoe-ediciones-contenido-9789585033849.pdf>
- Simanová, L., & Stasiak, R. (2019). Monitoring and improvement of logistic processes in enterprises of the Slovak Republic. *Scientific Journal on Transport and Logistics*, 10(1), 62-71. <https://doi.org/10.2478/logi-2019-0007>
- Sirina, N., & Zubkov, V. (2021). Transport services management on transport and logistic methods. *Transportation Research Procedia*, 54(1), 263-273. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.02.072>
- Sirina, N., & Zubkov, V. (2021). Transport services management on transport and logistic methods. *Transportation Research Procedia*, 54(1), 263-273. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.02.072>
- Soledispa, X., Pionce, J., & Sierra, M. (2022). La gestión administrativa, factor clave para la productividad y competitividad de microempresas. *Ciencias Económicas y Empresariales*, 8(1), 280-294. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8383391>

- Tapias, E., & Beltran, M. (2022). *Análisis de la actividad logística del transporte de carga terrestre en el departamento de Santander*. Unidades Tecnológicas de Santander.
<http://repositorio.uts.edu.co:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/11728/FDC125%20%20Informe%20Final..pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Torres, J., Briñez, M., & Romero, V. (2017). Políticas de servicio para la gestión logística en las empresas de comercialización de crudo natural. *Ciencias Sociales*, 19(2), 260-287.
<https://doi.org/10.36390/telos192.05>
- Umair, A., Zhang, W., Han, Z., & Haq, S. (2019). Impact of logistics management on customer satisfaction: A case of retail stores of Islamabad and Rawalpindi. *Industrial and Business Management*, 9(8), 1723-1743.
<https://doi.org/10.4236/ajibm.2019.98113>
- Vásquez, G., Parrales, D., & Morales, V. (2021). Proceso administrativo: Factor determinante en el desarrollo organizacional de las mipymes. *Publicando*, 8(31), 258-278.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8050362>
- Villareal, D., Cevallos, M., Arias, D., & Moya, K. (2022). Optimización de los procesos de logística, su mejora y satisfacción al cliente. *Conciencia Digital*, 5(13), 216-233.
<https://doi.org/10.33262/concienciadigital.v5i1.3.2137>
- Yaranga, C. (2023). *Gestión administrativa y gestión logística en el consorcio hidroriego, Ayacucho - 2022* ??[Tesis de pregrado. Lima - Perú: Repositorio Institucional UPCI.
<https://repositorio.upci.edu.pe/bitstream/handle/upci/834/YARANGA%20GUTIERREZ%20CHRISTEL..pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Zapata, J., Vélez, Á., & Arango, M. (2021). Mejora del proceso de distribución en una empresa de transporte. *Investigación Administrativa*, 49(126), 1-17.
<https://doi.org/10.35426/iav49n126.08>

Zelada, E. (2022). Gestión logística y atención al cliente en una empresa industrial del rubro alimentos, Lima 2021. *Economía y Negocios*, 4(2), 57-79.

<https://doi.org/10.33326/27086062.2022.2.1338>



Anexos

Anexo 1. Cuestionario de la variable Gestión empresarial

Valoración de los ítems: Total de acuerdo (5), De Acuerdo (4), Indeciso (3), En Desacuerdo (2), 1.- Total en Desacuerdo (1)

N°	Ítem	Alternativas				
		1	2	3	4	5
Dimensión: Planeación empresarial						
1	Considera usted que la empresa define con claridad sus objetivos institucionales.					
2	Considera usted que los objetivos se alinean con la misión y visión de la empresa.					
3	Considera usted que existen estrategias claras para cumplir con los objetivos establecidos.					
4	Considera usted que los colaboradores conocen los objetivos que deben alcanzar.					
5	Considera usted que se realiza planificación periódica en las distintas áreas.					
Dimensión: Gestión organizacional						
6	Considera usted que existe coordinación efectiva entre las áreas de trabajo.					
7	Considera usted que las funciones laborales están claramente asignadas.					
8	Considera usted que las responsabilidades se distribuyen equitativamente.					
9	Considera usted que el jefe inmediato organiza correctamente las tareas del personal					
10	Considera usted que los procesos internos favorecen el trabajo colaborativo.					
Dimensión: Dirección						
11	Considera usted que sus jefes reconocen y valoran el buen desempeño en su labor					
12	Considera usted que recibe una inducción o capacitación adecuada al iniciar labores en la empresa					
13	Considera usted que los líderes o supervisores fomentan que los trabajadores cumplan de manera eficiente los objetivos de la empresa					
14	Considera usted que existe una comunicación clara y oportuna entre los jefes y personal.					

15	Considera usted que sus jefes fomentan un ambiente de motivación y respeto.					
Dimensión: Gestión de control						
16	Considera usted que se realiza seguimiento continuo a las actividades ejecutadas					
17	Considera usted que se aplican medidas correctivas ante desviaciones en el trabajo.					
18	Considera usted que los resultados de desempeño son medidos objetivamente.					
19	Considera usted que se cuenta con indicadores para evaluar la gestión empresarial.					
20	Considera usted que el control permite mejorar el rendimiento general de la empresa					



Anexo 2. Cuestionario de la variable Gestión logística de transporte

Valoración de los ítems: Totalmente de acuerdo (5), De Acuerdo (4), Indeciso (3), En Desacuerdo (2), 1.- Totalmente en Desacuerdo (1)

N°	Ítem	Alternativas				
		1	2	3	4	5
Dimensión: Procedimientos						
1	Considera usted que la programación de vehículos se realiza con anticipación.					
2	Considera usted que se genera y revisa la documentación necesaria antes de cada envío.					
3	Considera usted que la carga de productos es supervisada adecuadamente					
4	Considera usted que se identifican correctamente los productos a transportar.					
5	Considera usted que se controla el cumplimiento de los procesos de despacho.					
Dimensión: Políticas de trabajo						
6	Considera usted que los productos entregados cumplen con las condiciones pactadas.					
7	Considera usted que se lleva control del tiempo real de entrega.					
8	Considera usted que las incidencias en el transporte son registradas y comunicadas.					
9	Considera usted que se cumple con los horarios y fechas programadas de salida.					
10	Considera usted que existen lineamientos claros para el trabajo logístico.					
Dimensión: Monitoreo y capacitación						
11	Considera usted que las rutas de transporte son monitoreadas de forma efectiva					
12	Considera usted que los trabajadores logísticos reciben capacitaciones periódicas					
13	Considera usted que el personal está preparado para enfrentar situaciones imprevistas.					
14	Considera usted que se supervisan las condiciones de entrega de los productos.					
15	Considera usted que el monitoreo y la capacitación mejoran el servicio logístico de la empresa,					

Anexo 3. Base de datos

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	5	4	4	4	2	4
5	5	4	4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5
5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	4	4	5
4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5
4	4	5	4	4	4	5	5	3	3	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3
4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	4	4	5	4	4	5	5	4
5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
3	3	4	3	4	5	4	5	4	4	3	3	4	5	4	3	3	4	4	4
4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	5	3	4	4	5	5
5	4	3	4	4	5	4	5	5	5	4	3	3	3	4	3	3	5	5	4
5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5
5	5	4	5	5	4	3	4	3	3	4	3	5	5	4	3	4	4	4	4
5	5	4	3	3	5	4	4	3	4	5	5	4	3	5	5	5	4	3	4
5	4	5	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3
4	4	4	4	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4	4	4
5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4
5	4	5	5	4	5	4	5	3	5	5	4	5	4	5	5	4	4	4	5
5	5	4	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	5	4	4	5	5	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	5	4	5	5	4	4	5
4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4
5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5
5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5
3	4	3	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	3	4	4	4	4	4
4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	5	4	2	4	3	4
4	3	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	5	4
5	4	4	4	5	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5
5	4	4	4	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5
5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5
4	4	4	3	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4
4	4	4	4	4	5	5	3	5	5	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4
4	3	4	4	3	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5
5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5
5	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4
5	5	4	4	5	5	4	4	5	4	5	5	4	4	5	4	5	4	5	4
5	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5
5	4	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	4	5	5	4

5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5
5	4	4	4	3	4	4	4	5	4	5	4	3	4	4	3	3	3	3	3
5	5	4	5	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5
5	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5
5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5
5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	3	4
5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4
5	4	5	5	5	5	4	5	4	4	5	4	3	3	5	5	3	5	4	3
5	5	4	4	5	3	4	5	4	3	4	5	4	3	4	3	4	5	4	4
5	4	4	4	4	4	4	5	3	4	5	4	4	5	5	5	4	5	4	5
5	5	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	4
4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4
5	5	4	4	5	4	4	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4
5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5
5	5	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	5
5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4	4	4	5
5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	4	4
5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	4
4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	5
5	4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4
5	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4
5	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4
5	4	5	5	4	5	4	5	3	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5
5	4	5	5	3	3	3	3	4	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4
5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5
5	4	5	4	5	5	4	3	5	4	5	4	4	5	4	5	4	5	4	5
5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	4	4	5	4	5
5	4	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4
5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	3	4
4	4	3	4	5	3	4	3	4	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4
5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4
5	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4	4	4
4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	5	5	4	5	4	3	4	5	5	4	4	4	3	4	4	4	3	4
5	4	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4
5	4	5	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	5	4	5	4	5	4	4
5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	4	5
5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4
5	4	5	3	4	3	3	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5
4	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5
5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4
5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	4	5	5	5	4	4
5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	5	4	4	5	4	4
5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5

4	5	4	5	4	5	4	5	5	5	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3
5	4	5	4	5	5	4	5	3	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4
4	4	4	4	4	5	4	3	4	5	3	4	5	4	3	5	4	3	4	5
5	4	3	5	4	5	4	5	4	5	3	4	4	4	5	5	4	4	4	4
5	4	5	3	3	3	4	5	3	3	5	5	4	3	4	5	4	3	4	4
5	3	4	5	5	5	3	3	4	3	4	3	4	4	5	5	4	3	4	4
4	3	3	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	4	4	3	3	4
5	4	3	4	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	3	3	4
5	4	3	4	5	5	4	3	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4
3	4	3	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	3
5	4	4	4	4	5	3	4	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	3
5	4	3	4	5	5	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5
5	4	5	4	5	5	3	5	4	5	3	3	4	4	4	4	3	4	5	4
5	4	3	3	4	4	4	4	4	5	3	3	4	5	4	4	4	4	3	5
5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4
4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4
4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	3	4	5
5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4
5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	3	4	5	4	5	4	5
5	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	5	5	5	4	4
5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	5	4	5	4	5	4

21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5
5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4
5	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	5
4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	5	5	3	4
4	4	4	3	4	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4
5	5	4	5	5	4	5	3	5	5	5	5	5	4	5
5	4	3	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	4	5
5	5	4	4	5	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5
5	4	3	4	5	4	4	4	4	3	5	4	3	3	5
4	3	4	3	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5
4	4	4	4	3	4	5	4	5	4	3	4	4	4	4
5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4
5	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	4	5	5
4	5	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	4	5	5
5	4	5	5	5	4	3	4	3	3	4	3	4	4	5
5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	4
4	4	3	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5
5	5	4	4	5	4	4	5	5	4	5	5	4	4	5
5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5
5	4	4	5	4	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4
4	4	4	5	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4
5	3	4	3	3	5	4	4	4	4	5	4	4	3	3
4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
4	4	4	5	3	4	4	4	3	4	5	3	4	4	5
5	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	4
5	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4
5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4
5	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5
5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5
5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4
5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5
5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4
5	4	5	4	4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4
5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	4	4
5	5	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5
5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5
5	4	3	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4
5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5
5	4	4	5	5	4	5	5	4	4	4	5	4	5	5
5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4
5	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	4	4	5
4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5
5	4	3	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4
5	4	3	4	5	4	4	5	5	4	4	5	4	4	5
5	4	5	3	4	5	4	3	4	5	3	4	5	4	4
4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4
5	4	3	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4
5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4
5	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5
4	4	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5
5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5	5
5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5
5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	5	5
5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5
4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5
5	4	4	4	4	4	3	3	3	3	5	5	4	4	4
5	4	5	5	4	5	4	5	3	4	5	4	5	5	4
5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5

5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4
5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	5
5	4	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	4	5
5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4
5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	4
5	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	5	4	4	4
5	4	4	5	5	5	4	5	4	5	4	3	4	4	4
5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4
5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4
4	4	5	5	5	4	4	3	4	4	4	4	4	5	3
5	4	4	3	4	4	5	4	3	4	4	5	4	4	4
5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5
5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4
5	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5
4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	3	4	5	4
5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5
4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4
5	4	3	4	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4
5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4	5
5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	4	4	5	4
5	5	5	4	5	5	3	5	3	4	4	4	5	3	4
4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3
5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	4	4	4	5	5
5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	5
3	4	4	5	4	4	5	4	5	4	5	5	4	4	5
5	5	5	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4
5	5	4	4	4	4	3	4	5	4	4	3	3	5	4
4	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	4	4	4	3
4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	5	4	4	5
5	4	5	4	3	5	4	5	3	4	4	4	3	4	3
4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	5
5	4	4	4	3	4	4	3	4	5	4	4	4	3	4
5	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4
4	3	3	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3
4	3	4	3	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	3
4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	5	4	4	5	4
4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	4
5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5
4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5
5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5
5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	5	5	5
4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5

SUM VAR 1	SUM VAR 2	DIM 1 VAR 1	DIM 2 VAR 1	DIM 3 VAR 1	DIM 4 VAR 1	DIM 1 VAR 2	DIM 2 VAR 2	DIM 3 VAR 2
79	66	19	19	23	18	22	23	21
91	74	22	22	25	22	25	24	25
91	71	22	25	22	22	24	25	22
95	70	24	23	24	24	23	23	24
77	59	21	20	19	17	19	19	21
88	61	21	22	23	22	19	22	20
91	70	22	21	24	24	24	22	24
76	64	17	22	19	18	21	21	22
87	68	22	22	22	21	23	22	23
81	60	20	24	17	20	21	19	20
88	66	21	22	23	22	19	24	23
81	60	24	17	21	19	19	22	19
83	67	20	20	22	21	23	22	22
80	63	23	18	21	18	21	18	24
87	64	21	22	23	21	21	20	23
80	61	21	21	19	19	24	17	20
90	65	23	22	23	22	22	20	23
89	66	22	22	23	22	20	23	23
100	75	25	25	25	25	25	25	25
90	69	22	23	22	23	23	22	24
89	68	23	22	22	22	23	22	23
94	71	23	23	25	23	24	24	23
87	66	23	24	20	20	22	22	22
81	55	18	20	20	23	21	16	18
80	58	19	21	20	20	18	21	19
73	59	18	18	20	17	20	19	20
79	60	19	20	20	20	20	19	21
82	60	22	21	18	21	20	21	19
84	64	22	21	21	20	23	20	21
90	67	23	22	23	22	23	22	22
93	71	22	23	24	24	24	23	24
95	73	23	24	24	24	24	24	25
79	63	19	21	20	19	21	21	21
79	60	20	23	17	19	21	19	20
88	75	18	23	23	24	25	25	25
93	70	23	23	24	23	23	23	24
86	69	22	22	21	21	24	22	23
90	66	23	22	23	22	22	23	21
90	69	22	22	23	23	24	23	22
91	70	23	23	23	22	23	22	25

94	69	23	24	24	23	23	23	23
76	62	20	21	20	15	20	21	21
92	70	24	22	23	23	23	23	24
92	68	23	22	24	23	23	22	23
94	71	23	23	24	24	24	24	23
84	66	22	21	21	20	21	23	22
91	68	23	22	23	23	21	22	25
86	63	24	22	20	20	21	21	21
82	65	23	19	20	20	21	22	22
87	62	21	20	23	23	21	21	20
87	68	22	22	22	21	23	22	23
78	68	18	20	21	19	22	22	24
90	70	23	23	22	22	23	24	23
88	70	22	21	21	24	23	23	24
89	69	24	22	21	22	22	23	24
90	70	24	23	22	21	24	24	22
90	72	23	22	22	23	24	24	24
93	66	24	22	24	23	22	21	23
90	70	22	23	21	24	24	25	21
86	70	22	22	21	21	24	22	24
85	59	21	23	20	21	21	16	22
89	67	21	23	23	22	23	21	23
92	69	23	21	25	23	23	24	22
83	67	22	18	21	22	24	21	22
90	69	23	19	25	23	23	23	23
89	68	23	21	22	23	23	22	23
91	68	23	23	23	22	24	23	21
90	69	23	22	23	22	24	23	22
84	61	21	21	22	20	21	19	21
81	65	20	18	21	22	23	23	19
91	63	23	23	23	22	21	22	20
88	63	24	21	22	21	21	21	21
76	62	20	17	19	20	23	19	20
83	61	23	21	20	19	20	20	21
90	62	22	23	24	21	21	20	21
88	68	23	21	22	22	25	20	23
89	65	23	24	20	22	24	20	21
89	60	22	23	21	23	19	21	20
85	70	21	18	25	21	23	23	24
89	66	23	21	23	22	22	22	22
89	65	23	23	23	20	21	21	23
91	67	23	23	22	23	22	22	23
86	68	21	21	23	21	23	24	21
92	64	25	20	23	24	24	20	20

83	57	22	24	19	18	19	19	19
87	68	23	21	21	22	23	23	22
81	69	20	21	19	21	23	23	23
85	65	21	23	20	21	20	23	22
79	61	20	18	21	20	22	19	20
80	62	22	18	20	20	22	20	20
78	60	18	21	21	18	22	19	19
82	61	21	21	22	18	20	19	22
81	59	21	20	21	19	21	21	17
79	62	18	21	20	20	19	21	22
84	60	21	21	22	20	20	20	20
81	59	21	20	19	21	20	19	20
83	59	23	22	18	20	19	21	19
79	58	19	21	19	20	18	21	19
86	62	22	21	21	22	21	20	21
84	68	21	22	21	20	24	22	22
88	65	21	23	23	21	21	21	23
86	66	22	21	21	22	21	21	24
88	72	23	22	20	23	24	24	24
87	69	22	21	21	23	23	22	24
89	68	22	22	23	22	23	23	22

Anexo 4. Cuestionario de la variable Gestión logística de transporte



CARTA DE AUTORIZACIÓN

Señores:

Universidad Católica De Santa María

Facultad de Ciencias Económico Administrativas/ Ingeniería Comercial

Presente. –

Asunto: Autorización para el uso de información en tesis

De mi consideración:

Por medio de la presente, yo Maria Luz Tito Medina, identificada con dni 01308894 en calidad de Gerente General de la empresa TRANSPORTES MIK EIRL, autorizo los estudiantes Gloria Milagros Galindo Corrales y Mikjael Vladimir Cuaquira Tito, con código universitario 2019222252 – 2018241331 , a utilizar información interna, datos operativos y realizar las actividades necesarias dentro de la empresa para el desarrollo de su tesis titulada:

“Gestión empresarial y su relación con la gestión logística de transporte de la Empresa Mik EIRL 2025”

Dicha autorización comprende únicamente el uso de la información proporcionada para fines estrictamente académicos, garantizando la confidencialidad de los datos sensibles y el cumplimiento de las normas y políticas internas de la empresa. Asimismo, cualquier información publicada deberá ser presentada de manera agregada, sin exponer información reservada o estratégica.

Sin otro particular, reiteramos nuestra disposición para apoyar el desarrollo del trabajo de investigación.

Atentamente,

Moquegua, Mayo 2025

MARIA LUIZ TITO MEDINA

Gerente General