



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SUBSISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

**TEMA DE DOCUMENTO DE TITULACIÓN:
Análisis de costos de mantenimiento de la división camiones
de una empresa de logística camaronera**

**AUTORA:
Dumagualla Miguitama Ana Estefania**

**Previo a la obtención del Grado Académico:
Magíster en Administración de Empresas**

**Guayaquil, Ecuador
2024**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SUBSISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por la Ingeniera Ana Estefania Dumaguala Miguitama, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Máster en Administración de empresas.

REVISOR

Econ. Andrés Navarro Orellana, Mgs.

DIRECTORA DEL PROGRAMA

Econ. María del Carmen Lapo Maza, Ph.D.

Guayaquil, a los 09 días del mes de mayo del año 2024.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SUBSISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Ana Estefania Dumaguala Miguitama

DECLARO QUE:

El trabajo **Análisis de costos de mantenimiento de la división camiones de una empresa de logística camaronera** previa a la obtención del **Grado Académico de Magíster en Administración de Empresas**, ha sido desarrollada en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de investigación del Grado Académico en mención.

Guayaquil, a los 09 días del mes de mayo del año 2024

LA AUTORA

Ana Estefania Dumaguala Miguitama



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SUBSISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

AUTORIZACIÓN

Yo, Ana Estefania Dumaguala Miguitama

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del **Documento de** Titulación de Magíster en Administración de Empresas titulado: Análisis de costos de mantenimiento de la división camiones de una empresa de logística camaronera, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 09 días del mes de mayo del año 2024

LA AUTORA:

Ana Estefania Dumaguala Miguitama



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SUBSISTEMA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

REPORTE COMPILATIO



CERTIFICADO DE ANÁLISIS
magister

DOCUMENTO AD-1 (1)

4%
Textos sospechosos

4% Similitudes
0% similitudes entre comillas
0% entre las fuentes mencionadas

0% Idiomas no reconocidos

Nombre del documento: DOCUMENTO AD-1 (1).docx
ID del documento: 535e8aaa236ca5d7eb88566098e6f70927c79f4f
Tamaño del documento original: 118,15 kB

Depositante: María del Carmen Lapo Maza
Fecha de depósito: 7/3/2024
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 7/3/2024

Número de palabras: 6164
Número de caracteres: 44.392

Ubicación de las similitudes en el documento:



Fuentes principales detectadas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	1library.co CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES - FACULTAD DE CIENCIAS EMP... https://1library.co/article/conclusiones-y-recomendaciones-facultad-de-ciencias-empresariales.q75...	4%		Palabras idénticas: 4% (279 palabras)
2	remca.umet.edu.ec https://remca.umet.edu.ec/index.php/REMCA/article/download/348/368 3 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (49 palabras)

AGRADECIMIENTO

A Dios por cada bendición que me da en mi día a día, por darme la sabiduría para poder llevar a cabo cada una de mis metas.

A mi hijo y a mis padres, porque ellos son el motor que me impulsa día a día.

A la Universidad Católica Santiago de Guayaquil en especial al programa de la Maestría en Administración de Empresas, al cuerpo docente y administrativo que siempre estuvieron para brindar su ayuda y conocimientos.

Ana Estefania Dumaguala Miguitama

DEDICATORIA

El presente trabajo lo dedico a Dios por permitirme tener fuerzas y seguir. A mi hijo y a mis padres por acompañarme siempre en cada proyecto que realizo.

Ana Estefania Dumaguala Miguitama

INDICE

Introducción	1
Metodología	3
Tipo de Estudio	3
Instrumentos de recolección de datos	4
Resultados	7
Conclusiones	14
Referencias	15

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad.....	4
Tabla 2. Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad.....	5
Tabla 3. Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad.....	5
Tabla 4. Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad.....	6
Tabla 5. Resultados de la variable costos de mantenimiento	7
Tabla 6. Resultados de la variable costos de mantenimiento	8
Tabla 7. Resultado de la variable rentabilidad	9
Tabla 8. Historial Gastos Correctivo	10
Tabla 9. Gastos Preventivos	11
Tabla 10. Otros gastos	11
Tabla 11. Estado de Pérdidas y Ganancias 2021	17
Tabla 12. Estado de Pérdidas y Ganancias 2022.....	18

Introducción

La industria camaronesa a nivel mundial en la economía de un país representa uno de los sectores más dinámicos, y tiene un impacto significativo en otros ámbitos, como el empleo, la seguridad alimentaria y el desarrollo laboral (Jiménez et al., 2021) en Ecuador el camarón es el segundo producto que más se exporta, siendo un motor importante para el crecimiento económico y la generación de divisas (Illescas, 2019), según datos del Banco Central del Ecuador (2023), las exportaciones de camarón en el 2021 fueron de 5.323,3 en comparación con el 2022 que alcanzaron un monto 7.289,3 lo que significa que han tenido una variación de 36.9% en comparación con esos dos años. A nivel mundial existen diversos estudios que mencionan que la información básica sobre logística es el factor más importante para la viabilidad empresarial (BP Omobepade et al, 2021; Herlina y Anggraeni, 2022), es por ello que el sector logístico es una parte fundamental dentro de la cadena de suministro de una industria de movilización de productos ya que debe ser rentable, eficiente, seguro, rápido y confiable para garantizar la entrega de los insumos, por tal razón en la industria camaronesa es la parte que permite garantizar la eficiencia en la producción y distribución del camarón. En Ecuador de acuerdo con el listado publicado por la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad (2023), existen un aproximado de 537 empresas registradas como transportistas, las cuales tienen como finalidad el brindar soporte logístico a las empresas que lo requieran, entre ellas las empresas dedicadas al cultivo de camarón, entre otros.

Puesto que el sector logístico cobra relevancia dentro de los procesos de una empresa camaronesa, por consiguiente, la división camiones de una compañía logística desempeña un papel esencial al garantizar el proceso del retiro y entrega del producto a los lugares correspondientes (Franco y Perdomo, 2023), por tal razón es el costo asociado al mantenimiento de la flota una de las variables primordiales en este proceso de análisis. Debido a la relevancia que tiene es que existen diversos estudios (Kleiner y Friedrich, 2017; Rigol y García, 2015; Rivera et al. 2022;) que indican que el análisis de los costos de mantenimiento es significativo ya que influye de forma directa en las estrategias operativas, debido a esto realizar un enfoque puede ayudar a identificar, clasificar y analizar los costos y establecer estrategias que ayuden a reducirlo

ya que con esto se mejora en los siguientes ámbitos: a) confiabilidad en la flota; b) minimización del tiempo; c) camiones circulen en condiciones óptimas, ya que el análisis de confiabilidad y la evaluación de curva de costos operacionales permiten conocer el momento en el que es necesario tomar decisiones respecto de un activo, su mantenimiento o posible reemplazo. En el estudio realizado en Nigeria por Adekitan et al. (2018), se realizó un análisis en donde se identificaron los costos y en los cuales se evidenció que intervienen diversas variables como lo son la mala planificación, malas condiciones de carreteras, escasez de fondos, corrupción y políticas defectuosas, flotas de vehículos insuficientes, entre otros, y al no tener un correcto sistema de mantenimiento preventivo junto con los factores ya descritos lleva a que los mantenimientos se tengan que realizar antes de tiempo, el vehículo sufre más desgaste y exista un mayor consumo de combustible. Un estudio más reciente realizado por Silva et al. 2023, se centró en el objetivo de analizar las principales causas que influyen en el rendimiento de los indicadores de desempeño del mantenimiento de camiones, con un enfoque central en la medición de los efectos ocasionados por la ineficiencia del mantenimiento preventivo-correctivo. Esta investigación aborda una problemática crucial en la gestión de flotas de vehículos, ya que los mantenimientos son relevantes al momento de determinar la reducción de costos operativos, la prevención de daños imprevistos. Al examinar detalladamente las variables que impactan en la efectividad del mantenimiento preventivo o correctivo de camiones, el estudio arroja luz sobre áreas clave de mejora en la gestión de flotas y proporciona perspectivas valiosas para optimizar los procesos de mantenimiento y mejorar el rendimiento global de la operación logística.

Se propone mediante el presente estudio un análisis exhaustivo para identificar los elementos primordiales de los costos vinculados al mantenimiento de la flota de camiones-plataformas, con el objetivo de discernir su influencia en la rentabilidad global de la empresa. Mediante un enfoque riguroso respaldado por datos concretos, se busca ofrecer un conocimiento profundo que habilite a la empresa para tomar decisiones fundamentadas en cuanto a estrategias. Este estudio no solo busca cuantificar los costos directos e indirectos del mantenimiento de la flota, sino también comprender cómo estos se entrelazan con otros aspectos operativos y financieros de la empresa. Se espera que esta perspectiva holística proporcione una visión más completa

y precisa de los desafíos y oportunidades asociados con la gestión de la flota de camiones, permitiendo así la implementación de medidas más eficaces y rentables.

Metodología

Tipo de Estudio

El diseño de esta investigación se caracteriza por ser no experimental de corte transversal, de forma exploratoria y luego descriptiva, las mismas que se llevó a cabo con herramientas de aplicación mixtas, ya que se trabajó con datos secundarios para la parte cuantitativa y con datos primarios para la cualitativa. Como lo señala Pandey y Pandey (2021) en su libro *Research methodology tools and techniques*, se utilizan las herramientas de aplicación mixtas para poder analizar las variables ya existentes en conjunto con la información obtenida de la empresa, esto indica que la variable independiente ya está y no puede ser modificada, es por eso que se lleva a cabo sin intervenir deliberadamente en ninguna de las dos variables. En este enfoque, no se crea un acontecimiento específico, sino que se observan aquellos que ya han ocurrido; es decir, la variable independiente ya ha tenido lugar y no puede ser manipulada, evitando cualquier intento de influir en ella o modificarla posteriormente (Caparó,2019).

Según Apuke (2017), las herramientas cualitativas son aquellas que van a servir para cuantificar y analizar variables para obtener resultados. Implica la utilización y análisis de datos numéricos utilizando técnicas estadísticas específicas para responder preguntas como quién, cuánto, qué, dónde, cuándo, cuántos y cómo. Se tomó la información de la empresa de 2 años atrás, y para el análisis de estos datos se utilizó el software Excel, el cual permitió el mejor análisis de la información. Los datos analizados son: a) Flujo de caja área taller; b) informes de ingresos de camiones; c) costos de repuestos. En el ámbito cualitativo Aspers y Corte (2019) mencionan que utilizar estas herramientas sirve para cuantificar y analizar variables para obtener resultados, y para ello en la presente investigación se realizó entrevistas a las jefaturas del área de taller, esto con la finalidad de poder determinar la percepción que ellos manejan sobre la forma de analizar los costos generados en la división talleres.

Instrumentos de recolección de datos

La herramienta seleccionada para recopilar información primaria fue la entrevista la cual se realizó al Gerente de Taller y al Analista de costos de Taller, esto mediante el análisis de los siguientes ejes:

Tabla 1.
Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TECNICAS	INSTRUMENTOS
COSTOS DE MANTENIMIENTO	Costos Directos	Inspecciones	¿Cuáles son los costos de mantenimiento vehicular? ¿Qué sistema de costos viene aplicando actualmente la empresa para el mantenimiento de su flota vehicular?	Entrevista	Guía de entrevista
		Revisiones	¿Según el tipo de mantenimiento vehicular que usan, cree que se puede hacer un control en sus costos de mantenimiento?		
	Controles	¿A qué monto asciende el costo mensual de mantenimiento de las unidades vehiculares?			
	Reparaciones	¿Cómo realizan el control de los costos de mantenimiento vehicular?			
	Costos Indirectos	Gastos del Taller			

Tabla 2.
Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TECNICAS	INSTRUMENTOS
COSTOS DE MANTENIMIENTO	Costos Generales	Almacenamiento de Repuestos	¿Se lleva registros de sus costos directos como las inspecciones, revisiones, controles y reparaciones de las unidades vehiculares? ¿Cuáles considera que son las principales razones para una empresa incurra en un deficiente control de sus costos de mantenimiento?	Entrevista	Guía de entrevista
		Almacenamiento de Repuestos			

Tabla 3.
Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TECNICAS	INSTRUMENTOS
COSTOS DE MANTENIMIENTO	Costos Generales	Costos de Administración en el Área de Mantenimiento	¿Cómo clasifican sus costos de mantenimiento de su flota vehicular?	Entrevista	Guía de entrevista

Tabla 4.
Variables a analizar costos de mantenimiento-rentabilidad

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TECNICAS	INSTRUMENTOS
RENTABILIDAD	Rentabilidad Económica	Ratios Financieros	¿Considera que una de las causas principales para que la empresa no obtenga adecuados índices de rentabilidad sea los elevados costos de mantenimiento de su flota?	Entrevista	Guía de entrevista
	Rentabilidad Financiera	Ratios Financieros	¿Considera viable de que, si se mejora el control de los costos por mantenimiento de cada unidad vehicular, se optimizará la rentabilidad de la empresa?		

Resultados

En la investigación cualitativa se logró identificar lo siguiente:

Tabla 5.
Resultados de la variable costos de mantenimiento

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	RESPUESTAS	
COSTOS DE MANTENIMIENTO	Costos Directos	Inspecciones	¿Cuáles son los costos de mantenimiento vehicular?	Entre los costos que se pueden determinar son cambios de neumáticos, inspecciones y mantenimientos.	
			¿Qué sistema de costos viene aplicando actualmente la empresa para el mantenimiento de su flota vehicular?	costos por preventivos y correctivos, así como los costos por kilómetros	
		Revisiones	¿Según el tipo de mantenimiento vehicular que usan, cree que se puede hacer un control en sus costos de mantenimiento?	actualmente si, antes no se llevaba bien este tema.	
	Costos Indirectos	Gastos del Taller	Reparaciones	¿A qué monto asciende el costo mensual de mantenimiento de las unidades vehiculares?	un aproximado de \$65.000
				¿Cómo realizan el control de los costos de mantenimiento vehicular?	después de realizado el trabajo

Tabla 6.
Resultados de la variable costos de mantenimiento

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	RESPUESTAS
Costos Generales	Almacenamiento de Repuestos		¿Se lleva registros de sus costos directos como las inspecciones, revisiones, controles y reparaciones de las unidades vehiculares?	sí, si lleva se registra toda la mano de obra de los operarios y se registra el Kardex
			¿Cuáles considera que son las principales razones para una empresa incurra en un deficiente control de sus costos de mantenimiento?	falta de planificación poca diversidad de aliados comerciales falta de tableros de control para medir los gastos (pocos indicadores para medir los gastos)
	Costos de Administración en el Área de Mantenimiento		¿Cómo clasifican sus costos de mantenimiento de su flota vehicular?	preventivo y correctivo

De acuerdo con la información de la tabla 5 y 6, se puede evidenciar que los costos que maneja la empresa son por cambios de neumáticos, inspecciones y mantenimientos ya sea de suspensión, transmisión, sistema eléctrico y sistema de escape. El sistema de costos que implementan es el costo por kilómetro, y tenían como meta 0,02178, la cual está en revisión para ser modificada, y para conocer un control en los costos de mantenimiento se realizaba una ficha de análisis la cual es llenada de manera manual. El costo mensual de mantenimiento de todas las unidades (168 plataformas) ascienden a un aproximado de \$65.000 y se realiza el control de costos una vez finalizado el trabajo, si realizan el registro de la mano de obra y lo hacen en el kardex, pero como todo es manual suele complicar los procesos ya sea porque indican

que la letra no entiende, se suele borrar, entre otros, y entre las principales razones que indican que influye en el deficiente control de costos es la falta de planificación, poca diversidad de aliados comerciales, falta de tableros de control entre otros.

Tabla 7.
Resultado de la variable rentabilidad

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	RESPUESTAS
RENTABILIDAD	Rentabilidad Económica	Ratios Financieros	¿Considera que una de las causas principales para que la empresa no obtenga adecuados índices de rentabilidad sea los elevados costos de mantenimiento de su flota?	claro que eso llega a afectar
	Rentabilidad Financiera	Ratios Financieros	¿Considera viable de que, si se mejora el control de los costos por mantenimiento de cada unidad vehicular, se optimizará la rentabilidad de la empresa?	sí, claro que es viable
	Rentabilidad Financiera	Ratios Financieros	¿Qué ratios ustedes manejan?	Rendimiento del tiempo, movimiento consumo combustible, índice y ocupación de técnicos, índice de operatividad de flota, índice de consumo de presupuesto asignado.

En la tabla 7 se puede evidenciar que la variable rentabilidad sobre los ratios financieros que maneja la empresa son a) rendimiento del tiempo; b) movimiento de consumo de combustible; c) medición de = índice de ocupación y eficiencia de técnicos; d) índice de operatividad de flota; e) índice de consumo de presupuesto asignado y se reafirma que si se implementa una mejora en el control de los costos se logrará optimizar la rentabilidad de la empresa.

Tabla 8.

Historial Gastos Correctivo

COSTOS	Total 2021	Total 2022	Variación
correctivo - serv. externos mecánicos (terceros mo)	\$6.559,99	\$89.615,94	12,66
correctivo - suspensión (repuestos)	\$6.256,29	\$112.274,23	16,95
correctivo - daños catastróficos (motor, transmisión y diferencial)	\$15.969,55	\$48.086,15	2,01
correctivo - eléctrico (repuestos)	\$4.301,13	\$35.900,44	7,35
correctivo - estructura y carrocerías fab. y reparación (mo)	\$7.123,06	\$38.716,16	4,44
correctivo - consumibles y químicos	\$4.069,28	\$36.840,26	8,05
correctivo - reparaciones excluyentes	\$1,79	\$73.402,41	41005,93
correctivo - sistema de inyección (mo + rp)	\$285,00	\$18.436,66	63,69
correctivo - fricción, revestimientos y rectificadores (servicios)	\$1.949,00	\$37.241,68	18,11
correctivo - frenos (repuestos)	\$231,52	\$13.573,13	57,63
correctivo - kit de embrague / volante/ booster - ruliman		\$4.011,00	0,00
correctivo - repuestos varios y accesorios	\$3.004,29	\$8.923,62	1,97
correctivo - colisiones de flota propia (mo + rp)	\$2.202,00	\$17.191,00	6,81
correctivo - parabrisas / vidrios / ventoleras	\$925,00	\$8.429,00	8,11
correctivo - alineación / balanceo / rotación / nitrógeno (servicios)	\$287,94	\$7.762,00	25,96
correctivo - mantenimiento cabezales (mo + rp)		\$981,00	0,00
correctivo - serv. de rescate en ruta (servicios)		\$50,00	0,00
total general	\$53.165,84	\$551.434,68	9,37

Tabla 9.
Gastos Preventivos

	total 2021	total 2022	Variación
preventivo - lubricantes (repuesto)	\$6.043,99	\$47.622,89	6,88
preventivo - lavado de unidades	0	0	0,00
preventivo - filtros (repuesto)	\$4.078,99	\$32.542,63	6,98
preventivo - mantenimiento en concesionario (mo + rp)	\$3.674,08	\$50.805,18	12,83
preventivo - insumos (wype)	\$82,60	\$853,99	9,34
Total general	\$13.879,66	\$131.824,69	8,50

Tabla 10.
Otros gastos

Otros gastos	total 2021	total 2022	Variación
no aplica	\$1.453,94	\$305.502,94	209,12
llantas - neumáticos flota pesca	\$16.604,00	\$105.345,00	0,00
varios - herramientas talleres	\$248,54	\$6.635,31	25,70
varios - seg. industrial (epp, uniforme, extintor, botiquín, conos, etc)	\$484,83	\$10.943,73	21,57
varios - infraestructura de talleres	\$24,00	\$210,76	7,78
llantas - aros de repuesto	\$408,00	\$4.039,38	8,90
varios - arriendo local		\$9.391,20	0,00
llantas - servicio de enllantaje	\$335,24	\$3.157,68	8,42
varios - compras excluyentes		\$11.391,86	0,00
llantas - reencauche de neumáticos	\$2.801,66	\$19.280,86	5,88
llantas - reparación de llantas		\$1.877,50	0,00
siniestros - coberturas de póliza de seguro plataformas	\$2.506,00		-1,00
llantas - neumáticos flota recolectora		\$5.150,00	0,00
siniestros - coberturas de póliza de seguro daños a terceros			0,00
montacargas			0,00
varios - uniformes y prendas del personal talleres		\$442,20	0,00
llantas - accesorios de neumáticos	\$46,53	\$902,30	18,39
lavado - plataformas flota pesca	\$7.824,00	\$55.601,22	6,11
varios - capacitaciones y consultoría		\$2.000,00	0,00
llantas - montacargas		\$2.060,00	0,00
llantas - neumáticos excluyentes		\$2.485,00	0,00
llantas - neumáticos flota cabezales y carretas plataformas		\$8.981,39	0,00
lavado - plataformas flota recolectora	\$160,00	\$1.257,00	6,86
total general	\$32.896,74	\$556.655,33	15,92

Al examinar detalladamente los datos presentados en las tablas 8, 9 y 10, se puede observar un desglose completo de los gastos tanto correctivos como preventivos de la empresa. Al analizar el Estado de Pérdidas y Ganancias detallado en el anexo 1, se evidencia un aumento en la división de talleres en comparación con el año anterior. Este incremento puede atribuirse a varias variables, entre las que se incluye la adquisición de 17 plataformas para el año 2022, este aumento en la flota pasó de 154 unidades a 171, lo que representa un aumento en los costos asociados al mantenimiento y reparación de estos vehículos. Además, se observa que los gastos en mantenimiento preventivo son inferiores en comparación con los correctivos. Esta disparidad puede explicarse por el incremento en la cantidad de kilómetros recorridos durante el año. El mayor kilometraje recorrido podría haber llevado a un desgaste más rápido de los vehículos, lo que a su vez aumentó la necesidad de reparaciones correctivas, en lugar de un mantenimiento preventivo planificado.

En los anexos tabla 11 y 12, se encuentra el estado de pérdidas y ganancias del 2021 y 2022 respectivamente, en estas se puede identificar diversos puntos, como en el año 2021 se presentan los siguientes datos: los kilómetros recorridos por mes varían significativamente a lo largo del año, con un pico en octubre (510,958 km) y un mínimo en febrero (363,393 km), esto puede reflejar cambios estacionales en la demanda de transporte o en la programación de rutas. Del mismo modo, el número de viajes también fluctúa, siendo más alto en octubre (1,988 viajes) y más bajo en diciembre (968 viajes). Los ingresos totales muestran una tendencia general al alza durante el año, con un máximo en octubre (\$394,652) y un mínimo en agosto (\$301,578). La mayoría de los ingresos provienen de fletes, con un pico en junio (\$276,683) y una baja en abril (\$157,537). Los ingresos por logística también muestran variaciones mensuales significativas. Los gastos de la empresa también fluctúan a lo largo del año. Los sueldos de los choferes son uno de los principales gastos, con picos en julio (\$-130,228) y mínimos en marzo (\$-102,597). Otros gastos, como alimentación, talleres y mantenimiento, también muestran variaciones mensuales. Para el 2022 los ingresos por mes muestran una variabilidad considerable a lo largo del año. Como ejemplo se puede mencionar que en julio se registraron los ingresos más altos (\$414,645), mientras que en agosto fueron los más bajos (\$360,632). Esta variación se debe a diversos factores estacionales, cambios en la demanda de servicios de transporte y logística. La mayor parte de los ingresos proviene de los fletes, representando entre el 60% y el 74% del total mensual, los ingresos por logística también son significativos, representando entre

el 26% y el 40% del total. Los gastos operativos muestran una tendencia similar a los ingresos, con fluctuaciones mensuales significativas. Los sueldos de los choferes, los costos de mantenimiento y el combustible son los principales componentes de los gastos operativos. Por ejemplo, en junio, los gastos de mantenimiento fueron especialmente altos (\$85,990), lo que podría indicar reparaciones importantes en la flota de camiones y analizando los costos por kilómetro, podemos observar que varían considerablemente de un mes a otro. Por ejemplo, los costos de mantenimiento por kilómetro van desde \$0.1138 en diciembre hasta \$0.1529 en junio esto indica que el estado de los vehículos influye en estos costos.

Conclusiones

Se llevó a cabo un análisis exhaustivo de los costos asociados al mantenimiento de la división de camiones en la empresa logística. Se pudo observar que estos costos comprenden tanto el mantenimiento preventivo como el correctivo; sin embargo, se identificó que la gestión de estos procesos se realizaba de manera empírica. Además, se identifica que la rentabilidad en los años 2021 y 2022 fue baja, debido a la inexistencia del correcto manejo de control de sus costos, poca capacidad instalada frente al creciente número de camiones de la flota, muchos procesos manuales en el registro de las compras, poco control del área de inventarios-bodega. Debido a la poca capacidad instalada tuvieron que aumentar el rubro de talleres terceros para dar abasto en la atención de los vehículos, lo que ocasionaba que no existiera el debido registro del control de tiempos de la unidad parada por el mantenimiento que se le estuviera realizando. Ya para finales del 2023 se evidencio que los costos disminuyeron esto debido a una serie de inversiones realizadas a nivel de automatización de procesos lo que genera ahorro en tiempo y permite un mayor control, esto en conjunto con los nuevos servicios que están enfocados a brindar a la flota tercera que son aquellos camiones que no pertenecen a la compañía, pero se los necesita para el servicio logístico.

Se pudo observar además que la compañía no realizaba un correcto análisis de la relación costo – rentabilidad, ya que mucha de la data era ingresada de forma manual lo que conllevaba esto a un desconocimiento de la importancia de saber controlar los costos de mantenimiento en este caso, para poder así mejorar los ingresos.

Se puede concluir que es fundamental que la compañía en su división camiones pueda clasificar, analizar, acumular, controlar y asignar los costos correctamente a los procesos y actividades que se llevan a cabo tanto a nivel de inventarios como operativos. Ya que más allá de determinar cuánto es el costo de algún producto se debe entender los factores que involucran ese costo y que pueden influenciar en su crecimiento o disminución como ejemplo está la calidad, ciclo de vida, implementaciones e innovaciones tecnológicos, entre otros.

Referencias

- Adekitan, A., Bukola, A., & Kennedy, O. (2018). A data-based investigation of vehicle maintenance cost components using ANN. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 413, No. 1, p. 012009). IOP Publishing.
- Apuke, O. (2017). Quantitative Research Methods :A Synopsis approach. *Kuwait Chapter Of Arabian Journal Of Business & Management Review*, 6(11), 40-47. <https://doi.org/10.12816/0040336>
- Aspers, P., & Corte, U. (2019). What is qualitative in qualitative research. *Qualitative Sociology*, 42(2), 139–160. <https://doi.org/10.1007/s11133-019-9413-7>
- Omobepade, B, Adelabu, S., Okello, T., & Adagbasa, E. (2021). Assessing Transportation Logistics for White Shrimp (*Nematopalaemon hastatus*) Marketing Using ArcGIS Network Analysis. *IOP Conference Series: Earth And Environmental Science*, 655(1), 012023. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/655/1/012023>
- Caparó, E. (2019). ¿Cómo plantear las variables de una investigación?: Operacionalización de las variables. *Odontología Activa Revista Científica*, 4(1), 15-20.
- Franco, K., & Perdomo, N. (2023). Análisis costo operativo por tercerización o compra de flota de acarreo de contenedores en grupo v (*Doctoral dissertation, Universidad Tecnológica Centroamericana UNITEC*).
- Herlina, L. y Anggraeni. E. (2022), "Un modelo integrado de planificación de la producción y distribución en la cadena de suministro de la agroindustria del camarón". *Ingeniería Industrial y Sistemas de Gestión 21.1* (2022): 1-19.
- Illescas, M. (2019). La dirección del conocimiento y el aprendizaje organizacional en las empresas produc-toras de camarón de la provincia de El Oro, Ecuador. (*Tesis doctoral*). Universitat d'Alacant.
- Jiménez, J., Carvajal, H., & Vite C., H. (2021). Análisis del pronóstico de las exportaciones del camarón en el Ecuador a partir del año 2019. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 4(1),55-61.
- Kleiner, F., & Friedrich, H. (2017). Maintenance & repair cost calculation and assessment of resale value for different alternative commercial vehicle powertrain technologies. *Instituto de Conceptos de Vehículos*.
- Pandey, P., & Pandey, M. (2021). Research methodology tools and techniques. *Bridge Center*.
- Rigol, B. & García, Y. (2015). Método de medición del sistema de mantenimiento en las organizaciones de transporte terrestre por carretera. *Revista de la Facultad de Ingeniería Universidad Central de Venezuela*, 30(1), 105-114.
- Rivera, O., Clavijo, M., Patiño Rodríguez, C. y Guevara, F. (2022), "Identificación de la etapa del ciclo de vida de los activos: estudio de caso en una flota de camiones

pesados", *Revista Internacional de Gestión de Calidad y Confiabilidad*, vol. 39 N° 9, págs. 2233-2251. <https://doi.org/10.1108/IJQRM-09-2020-0300>

Subsecretaría de Calidad e Inocuidad (2023). *Listado de transportistas registrados y aprobados*. {PDF}. Chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglefindmkaj/<https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/01/TRANSPORTISTAS-TR-04012023.pdf>

ANEXO

Tabla 11.
Estado de Pérdidas y Ganancias 2021

KILOMETROS	409.391	363.393	433.241	388.854	441.836	422.176	417.054	411.133	471.692	510.958	459.562	388.656
VIAJES	1.621	1.484	1.778	1.781	1.793	1.760	1.588	1.523	1.832	1.988	1.960	968
Total Ingresos pl propias	\$307.991	\$293.238	\$359.639	\$331.561	\$361.363	\$381.408	\$328.868	\$301.578	\$371.524	\$394.652	\$376.144	\$329.466
Ingresos por fletes	\$193.391	\$194.581	\$216.906	\$157.537	\$192.003	\$276.683	\$253.586	\$190.919	\$225.888	\$222.632	\$184.469	\$205.984
Ingresos por logística	\$114.600	\$98.657	\$142.733	\$174.024	\$169.360	\$104.724	\$75.282	\$110.660	\$145.636	\$172.021	\$191.675	\$123.481
Flete	63%	66%	60%	48%	53%	73%	77%	63%	61%	56%	49%	63%
Logística	37%	34%	40%	52%	47%	27%	23%	37%	39%	44%	51%	37%
Gastos PL	-\$367.739	-\$378.930	-\$395.955	-\$393.450	-\$408.547	-\$400.502	-\$422.249	-\$426.808	-\$428.589	-\$437.256	-\$435.446	-\$416.623
<i>Sueldos Choferes</i>	<i>-\$92.742</i>	<i>-\$97.195</i>	<i>-\$102.597</i>	<i>-\$103.992</i>	<i>-\$110.074</i>	<i>-\$111.547</i>	<i>-\$130.228</i>	<i>-\$101.733</i>	<i>-\$110.765</i>	<i>-\$122.928</i>	<i>-\$110.443</i>	<i>-\$102.522</i>
<i>Alimentación</i>	<i>-\$15.609</i>	<i>-\$18.535</i>	<i>-\$18.050</i>	<i>-\$17.533</i>	<i>-\$17.161</i>	<i>-\$18.557</i>	<i>-\$17.002</i>	<i>-\$16.912</i>	<i>-\$16.584</i>	<i>-\$17.457</i>	<i>-\$20.140</i>	<i>-\$16.928</i>
<i>Talleres: nómina y otros</i>	<i>-\$21.681</i>	<i>-\$22.364</i>	<i>-\$21.704</i>	<i>-\$17.456</i>	<i>-\$24.438</i>	<i>-\$19.341</i>	<i>-\$19.052</i>	<i>-\$27.019</i>	<i>-\$18.120</i>	<i>-\$16.722</i>	<i>-\$14.509</i>	<i>-\$14.569</i>
<i>Mantenimiento</i>	<i>-\$27.587</i>	<i>-\$19.417</i>	<i>-\$38.307</i>	<i>-\$46.216</i>	<i>-\$45.882</i>	<i>-\$45.450</i>	<i>-\$41.821</i>	<i>-\$41.377</i>	<i>-\$42.885</i>	<i>-\$32.827</i>	<i>-\$47.569</i>	<i>-\$53.893</i>
<i>Combustible</i>	<i>-\$30.838</i>	<i>-\$29.065</i>	<i>-\$33.573</i>	<i>-\$32.807</i>	<i>-\$37.031</i>	<i>-\$31.996</i>	<i>-\$33.541</i>	<i>-\$33.756</i>	<i>-\$38.856</i>	<i>-\$46.278</i>	<i>-\$48.603</i>	<i>-\$47.887</i>
<i>Llantas</i>	<i>-\$8.300</i>	<i>-\$14.923</i>	<i>-\$9.563</i>	<i>-\$11.105</i>	<i>-\$7.145</i>	<i>-\$8.120</i>	<i>-\$11.575</i>	<i>-\$8.447</i>	<i>-\$9.283</i>	<i>-\$8.923</i>	<i>-\$8.371</i>	<i>-\$8.270</i>
<i>Peaje</i>	<i>-\$12.112</i>	<i>-\$9.764</i>	<i>-\$10.903</i>	<i>-\$11.120</i>	<i>-\$11.597</i>	<i>-\$10.541</i>	<i>-\$11.666</i>	<i>-\$12.527</i>	<i>-\$12.932</i>	<i>-\$14.836</i>	<i>-\$13.207</i>	<i>-\$12.042</i>
<i>Depreciación</i>	<i>-\$90.451</i>	<i>-\$90.451</i>	<i>-\$90.451</i>	<i>-\$90.451</i>	<i>-\$89.761</i>	<i>-\$90.308</i>	<i>-\$88.677</i>	<i>-\$85.517</i>	<i>-\$103.400</i>	<i>-\$102.751</i>	<i>-\$101.367</i>	<i>-\$101.914</i>
<i>Gastos financieros I</i>	<i>-\$40.761</i>	<i>-\$39.213</i>	<i>-\$38.094</i>	<i>-\$37.506</i>	<i>-\$37.225</i>	<i>-\$35.342</i>	<i>-\$36.444</i>	<i>-\$34.010</i>	<i>-\$40.109</i>	<i>-\$44.073</i>	<i>-\$40.847</i>	<i>-\$40.565</i>
<i>Seguros</i>	<i>-\$16.044</i>	<i>-\$14.269</i>	<i>-\$13.931</i>	<i>-\$7.557</i>	<i>-\$14.206</i>	<i>-\$12.285</i>	<i>-\$13.450</i>	<i>-\$14.891</i>	<i>-\$14.594</i>	<i>-\$14.956</i>	<i>-\$16.534</i>	<i>-\$14.701</i>
<i>Monitoreo Hunter</i>	<i>-\$1.478</i>	<i>-\$1.478</i>	<i>-\$1.478</i>	<i>-\$1.478</i>	<i>-\$1.478</i>	<i>-\$1.478</i>	<i>-\$1.478</i>	<i>-\$1.725</i>	<i>-\$1.725</i>	<i>-\$1.725</i>	<i>-\$1.725</i>	<i>-\$1.725</i>
<i>Gastos legales</i>	<i>-\$150</i>	<i>-\$12.384</i>	<i>-\$10.313</i>	<i>-\$12.064</i>	<i>-\$6.642</i>	<i>-\$8.337</i>	<i>-\$13.244</i>	<i>-\$42.541</i>	<i>-\$14.912</i>	<i>-\$7.162</i>	<i>-\$5.496</i>	<i>-\$391</i>
<i>ND Gabarra, Días Espera,</i>	<i>-\$2.290</i>	<i>-\$2.467</i>	<i>-\$1.640</i>	<i>-\$2.574</i>	<i>-\$3.687</i>	<i>-\$4.093</i>	<i>-\$2.041</i>	<i>-\$2.245</i>	<i>-\$2.260</i>	<i>-\$3.612</i>	<i>-\$4.148</i>	<i>-\$262</i>
<i>Comisión CO</i>												
<i>Garaje PT (incluye ND)</i>	<i>-\$956</i>	<i>-\$1.128</i>	<i>-\$1.195</i>	<i>-\$965</i>	<i>-\$967</i>	<i>-\$1.020</i>	<i>-\$880</i>	<i>-\$906</i>	<i>-\$1.063</i>	<i>-\$1.021</i>	<i>-\$897</i>	<i>-\$800</i>
<i>PT IVA gasto</i>	<i>-\$530</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>	<i>\$0</i>
<i>Diferencia</i>	<i>-\$6.212</i>	<i>-\$6.278</i>	<i>-\$4.158</i>	<i>-\$625</i>	<i>-\$1.253</i>	<i>-\$2.088</i>	<i>-\$1.148</i>	<i>-\$3.202</i>	<i>-\$1.103</i>	<i>-\$1.985</i>	<i>-\$1.592</i>	<i>-\$154</i>
UAI Pl propias	-\$59.748,42	-\$85.692,25	-\$36.316,43	-\$61.888,67	-\$47.184,87	-\$19.094,67	-\$93.380,31	#####	-\$57.065,83	-\$42.603,76	-\$59.302,26	-\$87.157,44
Sueldos / Ingresos	30,1%	33,1%	28,5%	31,4%	30,5%	29,2%	39,6%	33,7%	29,8%	31,1%	29,4%	31,1%
Alimentación / Ingresos	5,1%	6,3%	5,0%	5,3%	4,7%	4,9%	5,2%	5,6%	4,5%	4,4%	5,4%	5,1%
Mantenimiento / Km	\$0,0674	\$0,0534	\$0,0884	\$0,1189	\$0,1038	\$0,1077	\$0,1003	\$0,1006	\$0,0909	\$0,0642	\$0,1035	\$0,1387

Combustible / Km	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	0,0753	0,0800	0,0775	0,0844	0,0838	0,0758	0,0804	0,0821	0,0824	0,0906	0,1058	0,1232
Llantas	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	0,0203	0,0411	0,0221	0,0286	0,0162	0,0192	0,0278	0,0205	0,0197	0,0175	0,0182	0,0213
Peaje	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	0,0296	0,0269	0,0252	0,0286	0,0262	0,0250	0,0280	0,0305	0,0274	0,0290	0,0287	0,0310
ND Gabarra, Días Espera,	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Comisión CO	0,0056	0,0068	0,0038	0,0066	0,0083	0,0097	0,0049	0,0055	0,0048	0,0071	0,0090	0,0007

Tabla 12.
Estado de Pérdidas y Ganancias 2022

KILOMETROS												
	437.473	405.298	473.924	493.094	519.537	562.262	549.162	456.903	461.181	458.974	461.536	498.070
VIAJES												
	1.939	1.751	2.042	1.827	1.937	1.948	1.974	1.929	1.701			2.040
Total Ingresos pl propias	\$377.436	\$366.369	\$388.791	\$373.669	\$398.366	\$391.725	\$414.645	\$360.632	\$364.396	\$376.919	\$402.070	\$377.317
Ingresos por fletes	\$244.230	\$230.046	\$241.860	\$255.135	\$266.439	\$273.511	\$307.367	\$248.162	\$265.503	\$267.704	\$293.518	\$226.476
Ingresos por logística	\$133.206	\$136.323	\$146.932	\$118.535	\$131.927	\$118.215	\$107.278	\$112.470	\$98.894	\$109.215	\$108.552	\$150.841
Flete	65%	63%	62%	68%	67%	70%	74%	69%	73%	71%	73%	60%
Logística	35%	37%	38%	32%	33%	30%	26%	31%	27%	29%	27%	40%
Gastos PL	-\$470.805	-\$508.954	-\$511.955	-\$483.908	-\$524.465	-\$534.705	-\$512.449	-\$493.618	-\$497.049	-\$472.406	-\$500.074	-\$487.600
Sueldos Choferes	-\$116.223	-\$115.262	-\$113.158	-\$112.273	-\$121.617	-\$131.352	-\$134.617	-\$126.635	-\$129.486	-\$125.191	-\$129.846	-\$138.577
Alimentación	-\$19.880	-\$20.653	-\$19.973	-\$18.770	-\$23.082	-\$23.084	-\$22.101	-\$21.339	-\$20.599	-\$19.074	-\$19.523	-\$22.974
Talleres: nómina y otros	-\$15.684	-\$17.182	-\$16.204	-\$16.541	-\$16.906	-\$16.665	-\$16.951	-\$18.572	-\$16.373	-\$17.892	-\$20.428	-\$23.948
Mantenimiento	-\$55.418	-\$55.254	-\$55.829	-\$56.334	-\$72.371	-\$85.990	-\$74.572	-\$74.919	-\$89.615	-\$65.570	-\$97.265	-\$56.657
Combustible	-\$19.148	-\$47.874	-\$71.791	-\$51.533	-\$58.029	-\$61.523	-\$53.262	-\$43.883	-\$43.866	-\$45.100	-\$44.666	-\$51.736
Llantas	-\$7.770	-\$8.935	-\$18.525	\$0	-\$18.440	-\$7.542	-\$7.452	-\$8.360	-\$9.312	-\$10.835	-\$11.034	-\$11.740
Peaje	-\$12.278	-\$12.263	-\$13.428	-\$14.106	-\$14.362	-\$14.827	-\$16.086	-\$14.261	-\$13.999	-\$14.460	-\$15.761	-\$16.689
Depreciación	-\$107.719	-\$107.861	-\$107.861	-\$114.697	-\$114.697	-\$114.647	-\$114.647	-\$115.474	-\$106.809	-\$106.809	-\$106.102	-\$106.102
Gastos financieros1	-\$38.349	-\$37.663	-\$37.937	-\$40.528	-\$36.383	-\$41.138	-\$39.862	-\$38.137	-\$38.110	-\$35.881	-\$36.733	-\$31.723
Seguros	-\$15.055	-\$17.980	-\$16.661	-\$31.093	-\$22.415	-\$18.546	-\$17.906	-\$16.690	-\$15.640	-\$17.026	-\$1.022	-\$16.345
Monitoreo Hunter	-\$1.725	-\$1.890	-\$1.913	-\$2.043	-\$2.043	-\$1.880	-\$1.866	-\$2.251	-\$1.897	-\$1.560	-\$2.232	-\$1.580
Gastos legales	-\$7.220	-\$20.582	-\$15.955	-\$20.789	-\$14.587	-\$11.590	-\$10.221	-\$9.261	-\$8.764	-\$8.968	-\$11.426	-\$110
ND Gabarra, Días Espera,	-\$3.220	-\$3.299	-\$3.876	-\$3.208	-\$4.198	-\$4.688	-\$3.522	-\$2.491	-\$2.219	-\$2.691	-\$3.275	-\$3.862
Comisión CO												
Garaje PT (incluye ND)	-\$800	-\$1.065	-\$1.171	-\$1.026	-\$956	-\$105	\$3.060	-\$196	-\$81	-\$558	-\$533	-\$432

<i>PT IVA gasto</i>	\$-41.443	\$-40.314	\$-10.713	\$0	\$-276	\$-1.983	\$-900	\$-1.260	\$-1.680	\$-913	\$-1.154	\$-944
<i>Diferencia</i>	\$-8.874	\$-879	\$-6.959	\$-968	\$-4.381	\$-1.127	\$-2.444	\$-1.151	\$-280	\$-792	\$-229	\$-4.182
UAI Pl propias	\$-	#####	#####	#####	#####	#####	\$-	#####	#####	\$-	\$-	#####
	93.368,64	#	#	#	#	#	97.803,60	#	#	95.487,42	98.003,84	#
Sueldos / Ingresos	30,8%	31,5%	29,1%	30,0%	30,5%	33,5%	32,5%	35,1%	35,5%	33,2%	32,3%	36,7%
Alimentación / Ingresos	5,3%	5,6%	5,1%	5,0%	5,8%	5,9%	5,3%	5,9%	5,7%	5,1%	4,9%	6,1%
Mantenimiento / Km	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	0,1267	0,1363	0,1178	0,1142	0,1393	0,1529	0,1358	0,1640	0,1943	0,1429	0,2107	0,1138
Combustible / Km	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	0,0438	0,1181	0,1515	0,1045	0,1117	0,1094	0,0970	0,0960	0,0951	0,0983	0,0968	0,1039
Llantas	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	0,0178	0,0220	0,0391	-	0,0355	0,0134	0,0136	0,0183	0,0202	0,0236	0,0239	0,0236
Peaje	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	0,0281	0,0303	0,0283	0,0286	0,0276	0,0264	0,0293	0,0312	0,0304	0,0315	0,0341	0,0335
ND Gabarra, Días Espera,	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Comisión CO	0,0074	0,0081	0,0082	0,0065	0,0081	0,0083	0,0064	0,0055	0,0048	0,0059	0,0071	0,0078

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Ana Estefania Dumaguala Miguitama, con C.C: # 0951686906 autora del trabajo de titulación: *Análisis de costos de mantenimiento de la división camiones de una empresa de logística camaronera* previo a la obtención del grado de **MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 09 de mayo de 2024.



f. _____

Nombre: Ana Estefania Dumaguala Miguitama

C.C: 0951686906

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Análisis de costos de mantenimiento de la división camiones de una empresa de logística camaronera		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Dumaguala Miguitama Ana Estefania		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Navarro Orellana Andrés Antonio		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Administración de Empresas		
GRADO OBTENIDO:	Magíster en Administración de Empresas		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	09/05/2024	No. DE PÁGINAS:	19
ÁREAS TEMÁTICAS:	Logística, camiones, costos		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Costos, logística, administración		

RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):

Se propone mediante el presente estudio un análisis exhaustivo para identificar los elementos primordiales de los costos vinculados al mantenimiento de la flota de camiones-plataformas, con el objetivo de discernir su influencia en la rentabilidad global de la empresa. Mediante un enfoque riguroso respaldado por datos concretos, se busca ofrecer un conocimiento profundo que habilite a la empresa para tomar decisiones fundamentadas en cuanto a estrategias. Este estudio no solo busca cuantificar los costos directos e indirectos del mantenimiento de la flota, sino también comprender cómo estos se entrelazan con otros aspectos operativos y financieros de la empresa. Se espera que esta perspectiva holística proporcione una visión más completa y precisa de los desafíos y oportunidades asociados con la gestión de la flota de camiones, permitiendo así la implementación de medidas más eficaces y rentables.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-968063156	E-mail: ana.dumaguala@cu.ucsg.edu.ec / ana.dumaguala16@hgmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: María del Carmen Lapo Maza	
	Teléfono: +593-4-3804600	
	E-mail: maria.lapo@cu.ucsg.edu.ec	

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	