

# 03

Recibido: 16 de enero del 2026.

Aceptado: 16 de febrero del 2026.

Publicado: 13 de marzo del 2026.

DOI: <https://doi.org/10.57175/evsos.v4i3.320>

## Control del combustible y su incidencia en la rentabilidad bruta de una empresa de transportes de carga Nuevo Chimbote 2024

### *Fuel control and its impact on the gross profitability of a freight transport company Nuevo Chimbote 2024*

Saira Yadira Castillo Plaza  <sup>1</sup>(<https://orcid.org/0000-0002-5084-2404> )

Vieri Justo Vasquez Vega  <sup>2</sup>(<https://orcid.org/0000-0002-8370-4796> )

<sup>1</sup> Universidad César Vallejo, Perú.

Correo institucional: [scastillopla@ucvvirtual.edu.pe](mailto:scastillopla@ucvvirtual.edu.pe)

<sup>2</sup> Universidad César Vallejo, Perú.

Correo institucional: [vasquezve01@ucvvirtual.edu.pe](mailto:vasquezve01@ucvvirtual.edu.pe)

## **Resumen**

La investigación tuvo como objetivo determinar la incidencia del control del combustible en la rentabilidad bruta de una empresa de transporte de carga ubicada en Nuevo Chimbote durante el año 2024. El estudio fue de tipo aplicado, con enfoque cuantitativo y diseño no experimental, longitudinal y correlacional. La población estuvo conformada por ocho trabajadores y los estados financieros correspondientes a los periodos 2023 y 2024. Para la recolección de datos se empleó la técnica de la encuesta mediante un cuestionario con escala Likert, además del análisis documental de los estados financieros. Los resultados evidenciaron la existencia de una correlación positiva muy fuerte y estadísticamente significativa entre el control del combustible y la rentabilidad bruta, obteniéndose un coeficiente de correlación de Pearson  $r = 0,819$  con un nivel de significancia  $p = 0,013$ . Asimismo, se determinó que las dimensiones monitoreo del consumo, planificación y asignación de combustible y uso de tecnología presentan una relación significativa con la rentabilidad bruta. Se concluyó que un control eficiente del combustible contribuye a la reducción de los costos directos, mejora el margen bruto y fortalece la sostenibilidad económica de las empresas de transporte de carga

**Palabras claves:** control del combustible, rentabilidad bruta, transporte de carga, costos operativos, sostenibilidad económica.

**Abstract**

The objective of this research was to determine the impact of fuel control on the gross profitability of a freight transport company located in Nuevo Chimbote during 2024. The study was applied, with a quantitative approach and a non-experimental, longitudinal, and correlational design. The population consisted of eight employees and the financial statements for the periods 2023 and 2024. Data collection was carried out using a Likert-scale questionnaire and a documentary analysis of the financial statements. The results showed a very strong and statistically significant positive correlation between fuel control and gross profitability, with a Pearson correlation coefficient of  $r = 0.819$  and a significance level of  $p = 0.013$ . Furthermore, it was determined that the dimensions of consumption monitoring, fuel planning and allocation, and technology use have a significant relationship with gross profitability. It was concluded that efficient fuel control contributes to the reduction of direct costs, improves gross margin and strengthens the economic sustainability of freight transport companies.

**Keywords:** fuel control, gross profitability, freight transport, operating costs, economic sustainability.

## 1. Introducción

En el Perú, la eficiencia en el uso de los recursos operativos se ha convertido en un factor clave para garantizar la sostenibilidad y rentabilidad de las organizaciones, especialmente en el sector transporte de carga, donde el combustible representa uno de los principales costos operativos. En ciudades como Nuevo Chimbote, muchas empresas medianas y pequeñas operan sin una adecuada planificación del abastecimiento, con registros manuales o incompletos y sin mecanismos tecnológicos que permitan monitorear el consumo en tiempo real, lo que genera pérdidas económicas y una disminución de la rentabilidad bruta.

La presente investigación se alinea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible N.º 8: Trabajo decente y crecimiento económico, al promover estrategias que fortalecen la eficiencia en el uso de los recursos y fomentan prácticas empresariales responsables. En este contexto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y la Organización de las Naciones Unidas destacan la importancia de la Agenda 2030 y sus 17 ODS como instrumentos para impulsar el crecimiento económico sostenido, la generación de empleo y la sostenibilidad empresarial (CEPAL, 2025).

A nivel internacional, en los países pertenecientes al MERCOSUR, el combustible representa entre el 17 % y el 42 % de los costos logísticos totales del transporte de carga; sin embargo, más del 60 % de las empresas del sector no han implementado sistemas modernos de monitoreo y control del consumo, lo que ha generado ineficiencias, sobrecostos y una reducción significativa de la rentabilidad bruta (ACT News, 2023). De manera similar, a nivel nacional, el combustible concentra entre el 40 % y 50 % de los costos operativos, y más del 60 % de las empresas carecen de herramientas automatizadas de control, limitando la toma de decisiones y la competitividad del sector, especialmente en las PYME (MTC, 2023).

La empresa objeto de estudio, dedicada al transporte de carga y ubicada en Nuevo Chimbote, evidenció una disminución de su margen bruto entre los años 2023 y

---

2024, pese al incremento de las ventas netas. Esta situación se debió a la falta de planificación de rutas, al abastecimiento de combustible en ruta sin control preventivo y a la ausencia de sistemas de monitoreo y tecnología, generando un uso ineficiente de los recursos y mayores costos operativos, lo que compromete su sostenibilidad financiera.

Frente a esta realidad, se formuló como problema general determinar de qué manera incide el control del combustible en la rentabilidad bruta de una empresa de transporte de carga en Nuevo Chimbote durante el año 2024, planteándose como problemas específicos la incidencia del monitoreo del consumo, la planificación y asignación del combustible y el uso de tecnología sobre la rentabilidad bruta.

La investigación tiene sentido desde el lado teórico porque da información nueva sobre cómo el control del combustible afecta la rentabilidad bruta en el sector transporte. En la parte práctica, ayuda a buscar maneras para usar mejor el combustible, gastar menos en la operación y lograr que la empresa obtenga más dinero. El trabajo usa un enfoque cuantitativo. Este enfoque mide las variables de manera objetiva. Los datos se analizan con métodos estadísticos. En lo social, ayuda a que la gestión empresarial sea más fuerte, ayuda a crear empleo y mejora la economía local.

El objetivo general fue determinar la incidencia del control del combustible en la rentabilidad bruta de una empresa de transporte de carga en Nuevo Chimbote durante el año 2024. Los objetivos específicos quieren ver cómo el monitoreo del consumo, la planificación del combustible, la asignación del combustible y la tecnología influyen en la rentabilidad bruta.

Diversos antecedentes internacionales evidencian la relevancia del control del combustible en el desempeño financiero del sector transporte. Du et al. (2023) demostraron que el consumo de combustible varía según el peso de la carga y las condiciones operativas. Tiglaio et al. (2025) evidenciaron que la telemetría vehicular permite reducir el consumo hasta en un 25 %. Asimismo, Hossain et al. (2023)

señalaron que una adecuada gestión del consumo de combustible favorece la sostenibilidad y reduce los costos operativos, mientras que Pašagić et al. (2020) demostraron que una gestión eficiente del combustible en la que se tenga en cuenta el seguimiento del recurso y la renovación de flotas mejoran la eficiencia operativa y la rentabilidad empresarial.

A nivel nacional, estudios como los de Ñuñuvera (2024), Flores y Gómez (2021), Espinoza y Villalobos (2020), Soto (2023) y Rojas (2022) coincidieron en que el control del combustible y la adopción de tecnologías de gestión influyen positivamente en la rentabilidad bruta, permitiendo reducir pérdidas, optimizar costos y fortalecer la competitividad de las empresas de transporte de carga.

Las teorías relacionadas con el control del combustible se sustentan en la teoría del control de recursos, la cual enfatiza la planificación y gestión eficiente de los recursos organizacionales, siendo el combustible un insumo crítico cuyo manejo inadecuado genera consecuencias económicas significativas. El control del combustible se sustenta en la teoría del control de recursos, la cual enfatiza la correcta planificación y administración de los insumos organizacionales para evitar pérdidas económicas. En ese sentido, un manejo inadecuado del combustible genera impactos financieros negativos en las empresas de transporte (Peschard et al., 2021). También, Torres et al. (En 2021 se dijo que el control informático sobre el uso de recursos ayuda a aprovechar mejor los recursos y a que todo vaya de acuerdo con los objetivos de la organización. Desde el lado técnico, Marshal et al. (En 2022 se vio que mejorar los motores de combustión ayuda a que sean más eficientes con el calor y hace que gasten menos combustible. Esto permite aprovechar mejor el recurso. Silva y Plaza (2024) dijeron que una buena administración del combustible necesita que el suministro llegue a tiempo. También se debe revisar todo el tiempo cuánta gasolina se usa para así controlar los gastos de operación.

El monitoreo del consumo de combustible es revisar siempre cuánto se gasta en combustible en cada unidad de transporte. Sobre esto, Miller et al. (En 2022, unos autores dijeron que los sensores electrónicos se usan para medir el consumo de forma más exacta y por más tiempo. Los sensores ayudan a controlar el consumo y permiten tomar decisiones a tiempo. Por otro lado, la planificación y asignación del combustible implica prever la demanda y distribuir eficientemente el recurso de, lo cual influye directamente en los costos operativos y de esa manera mejorar la rentabilidad empresarial (Oliveira, 2021).

La rentabilidad bruta usa el margen de utilidad bruta. El margen de utilidad bruta muestra la diferencia entre los ingresos por ventas y los costos directos. La rentabilidad bruta sirve para tomar decisiones importantes (Vance, 2021). En el sector transporte, la rentabilidad bruta ayuda a ver cómo la empresa usa el dinero y cómo va con las cuentas (Filatov, 2022).

Este estudio dice que el control del combustible influye mucho en la rentabilidad bruta de una empresa de transporte de carga en Nuevo Chimbote 2024. Para hacer la comparación de la idea, se dieron estas hipótesis claras: (i) El monitoreo del consumo influye en la rentabilidad bruta de una empresa de transporte de carga en Nuevo Chimbote 2024. ii) La planificación y asignación de combustible si incide significativamente en la rentabilidad bruta de una empresa de transporte de carga Nuevo Chimbote 2024. (iii) El uso de tecnología si incide significativamente en la rentabilidad bruta de una empresa de transporte de carga Nuevo Chimbote 2024.

Como hipótesis nula del estudio se tiene que el control del combustible no incide significativamente en la rentabilidad bruta de una empresa de carga Nuevo Chimbote 2024.

## **2. Desarrollo**

En este apartado se explican las ideas y métodos principales que apoyan la investigación. Aquí se puede entender cómo el control del combustible se relaciona

---

con la rentabilidad bruta en las empresas de transporte de carga. En este apartado se cuentan los pasos que se usaron para juntar y revisar la información. También se presentan los resultados que salieron del estudio. Estos resultados ayudan a comparar las hipótesis y a responder al objetivo de la investigación.

### **2.1. Teoría**

El control del combustible se hace en varios pasos y usa herramientas que ayudan a ver, organizar y mejorar cómo se usa el combustible en la empresa. Una buena gestión de este recurso ayuda a reducir los desperdicios, evitar las pérdidas y mejorar el rendimiento financiero de las empresas de transporte.

La rentabilidad bruta muestra si la empresa usa bien el dinero. Este dato compara los ingresos del servicio con los costos directos de ese mismo servicio. En el sector transporte, el combustible cuesta mucho. Llevar un control del combustible ayuda a mejorar los márgenes brutos.

El monitoreo del consumo de combustible permite ver si existen desvíos en el uso, si se presentan consumos que no son normales y si hay usos poco eficientes de los vehículos. La planificación y asignación del combustible, por su parte, se relaciona con la programación del abastecimiento según rutas, distancias y carga transportada, mientras que el uso de tecnología facilita el registro y análisis de información en tiempo real, contribuyendo a una toma de decisiones más eficiente y así buscar una mejor manera de seguir incrementando los niveles o índices en la rentabilidad de la empresa

### **2.2. Metodología**

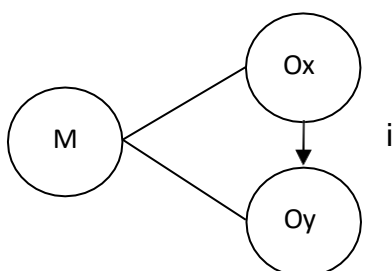
La investigación fue aplicada y buscó dar ideas para resolver problemas reales y ayudar a la gestión de las empresas. Usó conocimientos científicos y conocimientos tecnológicos. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico explicó que el Manual de Oslo es una guía muy útil para estudiar la innovación en las organizaciones (OCDE, 2018).

Se usó un método cuantitativo para recoger y analizar datos que aparecen como números. Los datos se obtuvieron de documentos y de encuestas con preguntas fijas. Esto permitió medir el control y la organización del combustible y también los márgenes de ganancia bruta. Sobre este tema, Sánchez y Murillo dijeron que el enfoque cuantitativo ayuda a ver las relaciones de causa y permite generalizar los resultados, ya que da información clara y que se puede repetir (Sánchez y Murillo, 2021).

El diseño de la investigación fue no experimental porque no se cambiaron las variables independientes ni se controlaron las condiciones del entorno. Esto dejó que los fenómenos se observaran en su propio contexto, como dice Carazas et al. (2024). El estudio fue longitudinal porque los investigadores revisaron varios periodos contables para hacer comparaciones a lo largo del tiempo. Esto permite ver cómo el tiempo afecta las variables que se investigaron (Alastair y MacIntyre, 2024).

El estudio buscó ver la relación entre el control del combustible y la rentabilidad bruta. El estudio fue correlacional y descriptivo. Las variables del estudio no cambiaron. Este tipo de diseño sirve para ver la relación entre las variables y ver los patrones que hay entre ellas en las ciencias sociales (Ordoñez-Pacheco, 2025). Asimismo, la investigación descriptiva permite caracterizar de manera objetiva los fenómenos observados y comprender la realidad analizada, según lo indicado por Guevara et al. (2020).

**Figura 1.** *Diseño de la metodología*



*Nota.* Elaboración propia

Donde:

M: Muestra

Ox: Observación de la variable Control del combustible

Oy: Observación de la variable Rentabilidad bruta

### 2.3. Resultados

Los resultados descriptivos evidenciaron que la mayoría de los encuestados percibió un nivel medio de control del combustible y una rentabilidad bruta entre media y baja. El análisis de los estados financieros mostró un incremento de los ingresos por servicios en el periodo 2024; sin embargo, los costos directos, especialmente el combustible, crecieron en una proporción mayor, afectando el margen de utilidad bruta

**Tabla 1.** Prueba de normalidad

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Control del combustible	,942	8	,629
Rentabilidad bruta	,966	8	,862

*Nota.* Resultados procesados del SPSS.

La prueba de normalidad Shapiro–Wilk arrojó valores de significancia de 0,629 para la variable Control del combustible y 0,862 para Rentabilidad bruta, ambos superiores a 0,05. Esto indica que los datos siguen una distribución normal, cumpliendo con el supuesto de normalidad requerido para aplicar el coeficiente de correlación de Pearson.

**Tabla 2.** *Correlación entre monitoreo del consumo y rentabilidad bruta*

		Rentabilidad bruta
Monitoreo del consumo	Correlación de Pearson	,749*
	Sig. (bilateral)	,032
	N	8

*Nota.* Resultados procesados del SPSS.

En la tabla 2 el coeficiente de correlación de Pearson entre el monitoreo del consumo y la rentabilidad bruta es de  $r = 0,749$ , con un valor de significancia de  $p = 0,032$  menor a  $0,05$ . Esto refleja una correlación positiva fuerte y estadísticamente significativa entre ambas variables, lo que significa que un mejor monitoreo del consumo de combustible se asocia con una mayor rentabilidad.

**Tabla 3.** *Correlación entre planificación y asignación de combustible y rentabilidad bruta*

		Rentabilidad bruta
Planificación y asignación de combustible	Correlación de Pearson	,741*
	Sig. (bilateral)	,035
	N	8

*Nota.* Resultados procesados del SPSS.

El análisis de la tabla 13 muestra un coeficiente de  $r = 0,741$  y un nivel de significancia de  $p = 0,035$  menor a  $0,05$  indicando una correlación positiva fuerte y estadísticamente significativa entre la planificación y asignación del combustible y la rentabilidad bruta. Esto implica que una adecuada planificación y asignación de combustible considerando contribuye a la rentabilidad bruta.

**Tabla 4.** *Correlación entre uso de tecnología y rentabilidad bruta*

		Rentabilidad bruta
	Correlación de Pearson	,741*
Uso de tecnología	Sig. (bilateral)	,035
	N	8

*Nota.* Resultados procesados del SPSS.

En la tabla 14 el coeficiente de correlación de Pearson fue de  $r = 0,741$  con una significancia de  $p = 0,035$  menor a  $0,05$ . Esto indica una relación positiva fuerte y significativa entre la dimensión el uso de tecnología y variable la rentabilidad bruta. Por lo tanto, se concluye que el uso de herramientas tecnológicas como GPS o sensores puede mejorar y precisar el control del combustible minimizando pérdidas y aumentando la eficiencia.

### **2.3.1. Discusión**

En relación con el monitoreo del consumo de combustible, los resultados evidencian una incidencia positiva y significativa en la rentabilidad bruta, demostrando que la supervisión constante del uso del combustible contribuye a reducir pérdidas y optimizar el desempeño financiero de la empresa. Este hallazgo concuerda con Energies (2021) y Miller et al. (2022), quienes sostienen que el monitoreo permite identificar desviaciones de consumo y mejorar la eficiencia operativa. Asimismo, respecto a la planificación y asignación de recursos, específicamente del combustible, se confirma que una programación adecuada del abastecimiento y su distribución por rutas y unidades vehiculares permite controlar los costos directos y mejorar los márgenes de rentabilidad, lo cual coincide con lo señalado por Milewski y Milewska (2023) y Espinoza y Villalobos (2020).

Por otro lado, el uso de la tecnología en el control del combustible muestra una influencia significativa en los resultados económicos, ya que facilita el control

en tiempo real, la detección de consumos irregulares y la optimización de rutas, resultados que concuerdan con Palacin (2019), Tiglao et al. (2025) y Hossain et al. (2023). En conjunto, los hallazgos confirman que el control del combustible, sustentado en el monitoreo, la planificación y asignación de recursos y el uso de tecnología, incide directamente en la rentabilidad bruta de la empresa de transporte de carga, respaldando la teoría del control de recursos propuesta por Peschard et al. (2021) y permitiendo aceptar la hipótesis alterna.

### **3. Conclusión**

Según el objetivo principal, se vio que el control del combustible tuvo un impacto importante y bueno en la rentabilidad bruta de la empresa de transporte de carga en Nuevo Chimbote en el año 2024. Se vio una relación muy clara. Una buena gestión del abastecimiento, la planificación, el seguimiento y el uso de la tecnología ayudaron a bajar los costos operativos y también a mejorar los márgenes de utilidad. Por lo tanto, se concluye que el control del combustible si incide en la rentabilidad bruta de la empresa.

Primero, se revisó cómo el monitoreo del consumo cambia la rentabilidad bruta. Se notó que el monitoreo del consumo y la rentabilidad bruta tienen una relación directa y positiva. Este hallazgo mostró que llevar un control seguido y exacto del uso de combustible ayudó a ver diferencias, evitar pérdidas y mejorar el rendimiento de cada vehículo. La existencia de registros manuales y controles limitados afectó los costos directos; por tanto, la implementación de mecanismos de monitoreo sistemático representa un elemento clave para mejorar la eficiencia operativa y fortalecer los resultados financieros de la empresa.

Se revisó cómo la planificación y la asignación del combustible influyen en la rentabilidad bruta. Se vio que esta parte afecta mucho la rentabilidad bruta ( $r= 0.741$ ;  $p=0.035$ ). La organización del abastecimiento, al revisar las rutas, las distancias y el tipo de carga, ayudó a no tener gastos extra. Así se pudo controlar el consumo y ajustar el presupuesto. El gasto en combustible aumentó de 2023 a 2024. Esto

quiere decir que la planificación técnica no fue buena. El margen bruto también bajó por esto. Por eso, tener una buena organización en el consumo ayuda a usar mejor los recursos y también a mantener estabilidad en las finanzas.

Al final, se observó que la tecnología para controlar el combustible ayuda a mejorar la rentabilidad bruta. El valor de  $r$  fue 0.741 y el valor de  $p$  fue 0.035. Las herramientas tecnológicas como el GPS, los sensores y los sistemas telemáticos ayudaron a vigilar el funcionamiento de los vehículos. Estas herramientas sirven para registrar datos en tiempo real y detectar rápido si hay consumos que no son normales. Aunque la empresa presentó un nivel muy limitado de digitalización los resultados obtenidos confirmaron que la tecnología no solo mejora la eficiencia energética, sino también reduce costos y favorece a la toma de decisiones basadas en datos verificables. Por eso, la modernización tecnológica ayuda a llevar un mejor control del combustible y también a que la rentabilidad bruta sea mayor.

## Referencias

- ACT News. (2023). *Fleet fuel efficiency and cost savings: Industry analysis 2023–2024*. Advanced Clean Tech News. <https://nacfe.org/research/affs/>
- Alastair, H. & MacIntyre, P. (2024). *Keeping in time: The design of qualitative longitudinal research in SLA*. *Research Methods in Applied Linguistics*, 3(1), 100102. <https://doi.org/10.1016/j.rmal.2024.100102>
- Carazas, R., Huiza D., Martínez, M., Barrios, S., Quispe, M. (2024). *Método de investigación científica: Diseño de proyectos y elaboración de protocolos en las Ciencias Sociales*. Editorial Idicap Pacífico, 1–94. <https://doi.org/10.53595/eip.012.2024>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2025). *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. [https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2250-639X2024000100011&lang=es](https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2250-639X2024000100011&lang=es)
- Du Plessis, M., van Eeden, J., Goedhals-Gerber, L., & Else, J. (2023). *Calculating fuel usage and emissions for refrigerated road transport using real-world data*. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 117, 103623. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103623>
- Espinoza, D., & Villalobos, G. (2020). *Gestión financiera y su impacto en la rentabilidad en las empresas de transporte de carga, La Victoria 2020*. [Tesis de licenciatura, Universidad César Vallejo]. Repositorio Universidad César Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/80558>
- Filatov, E. (2022). *Analysis of profitability of production of enterprises in the field of transportation and storage of the Irkutsk region*. *Transportation Research Procedia*, 63, 518-524. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.043>
- Flores, P., & Gómez, E. (2021). *Control interno en el inventario de combustible y su*
-

*incidencia en la rentabilidad bruta de la empresa RHAM SAC Tarapoto 2021* [Tesis de licenciatura, Universidad César Vallejo]. Repositorio de la Universidad César Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/79190>

Guevara Alban, G. P., Verdesoto Arguello, A. E., & Castro Molina, N. E. (2020). *Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción)*. *RECIMUNDO*, 4(3), 163–173. [https://doi.org/10.26820/recimundo/4.\(3\).julio.2020.163-173](https://doi.org/10.26820/recimundo/4.(3).julio.2020.163-173)

Hossain, M. S., Fang, Y. R., Ma, T., Huang, C., Peng, W., Urpelainen, J., Hebbale, C., & Dai, H. (2023). *Narrowing fossil fuel consumption in the Indian road transport sector towards reaching carbon neutrality*. *Energy Policy*, 172, 113330. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2022.113330>

Marshal, J. J., & colaboradores. (2022). *Investigations on diesel engine characteristics using waste [combustible / blend]: efecto de la relación de compresión sobre consumo y eficiencia*. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1665-64232022000300320&script=sci\\_arttext&tlng=en&utm\\_sourceE](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1665-64232022000300320&script=sci_arttext&tlng=en&utm_sourceE)

Miller, H., Shrestha, J., Lefebvre, O., & MacCarty, N. (2022). *Use of an intelopgrated suite of sensors to simultaneously monitor fuel consumption, air quality, and adoption provides important insights and validates impact metrics for household stoves*. *Development Engineering*, 7, 100099. <https://doi.org/10.1016/j.deveng.2022.100099>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023). *Informe anual del sector transporte terrestre 2023*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6491068/5665415-informe-de-evaluacion-de-resultados-2023.pdf>

Ñuñuvera, J. (2024). *Impacto de los costos de servicio en la rentabilidad de la empresa de transporte Jefor SAC, Trujillo 2023* [Tesis de licenciatura,

Universidad Privada del Norte]. Repositorio de la Universidad Privada del Norte. <https://hdl.handle.net/11537/39560>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2018) *Manual de Oslo 2018: Directrices para la recopilación, presentación de informes y utilización de datos sobre innovación, 4.ª edición, La medición de las actividades científicas, tecnológicas y de innovación.* <https://doi.org/10.1787/9789264304604-en>

Oliveira, A. V. M. (2021). *Testing the effects of fuel price signals and fleet rollover. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 148, 293–308.* <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.04.018>

ONU Perú. (2025). *Actividades clave del ODS 8 en Perú. Naciones Unidas Perú.* <https://peru.un.org/es/sdgs/8/key-activities>

Ordoñez-Pacheco, Á. (2025). Metodología de la Investigación Metodología académica con aplicación a las investigaciones sociales: enfoques, tipos, métodos y diseños. *Sociedad & Tecnología, 8(2), 335–357.* <https://doi.org/10.51247/st.v8i2.484>

Pašagić, J., Abramović, B., Bukvić, L., & Marušić, Ž. (2020). *Managing fuel consumption and emissions in the renewed fleet of a transport company. Sustainability, 12(12), 5047.* <https://doi.org/10.3390/su12125047>

Peschard, J., Salazar, M. & Olea, O. (2021). *¿Qué sabemos del robo de combustible en México? Claroscuros de un delito que no cede. Revista mexicana de ciencias políticas y sociales, 66(241), 245-280.* [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-19182021000100245](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-19182021000100245)

Rojas, T. (2022). *Innovación de la tecnología y su incidencia en la rentabilidad de las micro y pequeñas empresas del sector transporte del Perú: caso Turismo*

*Espinoza E.I.R.L – Ayacucho* [Tesis de licenciatura, Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote]. Repositorio ULADECH.  
<https://hdl.handle.net/20.500.13032/29168>

Sánchez, A, & Murillo, A. (2021). *Enfoques metodológicos en la investigación histórica: cuantitativa, cualitativa y comparativa. Debates por la historia*, 9(2),147-181.

[https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2594-29562021000200147](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2594-29562021000200147)

Silva, J., & Plaza, J. (2024). *Control interno en la gestión del control de combustible: Empresa pública Aguas de Manta. Ciencia y Desarrollo*, 27(4), 6.  
<https://doi.org/10.21503/cyd.v27i4.2771>

Soto, S. (2023). *Impacto de un sistema automatizado en la gestión de combustible de la empresa Perú Bus Internacional S.A. – Lima* [Tesis de licenciatura, Universidad San Ignacio de Loyola]. Repositorio Institucional USIL. <https://repositorio.usil.edu.pe/handle/20.500.14005/13459>

Tiglao, N., Tiglao, M., Sanciangco, E., & Tacderas, M. (2025). *Crowdsourcing and bus telematics for promoting fuel efficiency and eco-driving practices on the EDSA Busway. Transportation Research Procedia*, 82, 404–423.  
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.12.052>

Torres, M., Minguet, L., & Quintana, J. (2021). *El control del consumo de combustibles con el uso de un sistema informático / control of fuel consumption with the use of a computer system. Universidad & Ciencia*, 10(1),174–188. <https://revistas.unica.cu/index.php/uciencia/article/view/1709>

Vance, D. (2021). *Gross margin, gross profit and the price elasticity of demand. Journal of Management and Strategy*, 12(3),1.  
<https://doi.org/10.5430/jms.v12n3p1>