

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
CONTABLES**

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA



**Mermas y su incidencia en la rentabilidad económica de las empresas
comercializadoras de combustible en el Distrito de Jesús Nazareno periodo 2020-
2021**

Tesis para optar el título profesional de:
Contadora Pública

Presentado por:
Bach. Flor Viane Cuadros Campos

Asesor:
Mg. Sixto Susano Pretel Eslava

Ayacucho - Perú

2024

DEDICATORIA

*A Dios, por su compañía presente en mi vida,
por abrir mi mente y por permitirme alcanzar
este logro profesional tan importante.*

*A mi madre, por su esfuerzo, apoyo y compañía
constante e incansable en cada etapa de mi vida
y por formarme en valores.*

*A mí, por no dejarme vencer por las
dificultades que se me presentaron en el
camino.*

AGRADECIMIENTO

A mi querida alma máter y a mis docentes, que nos acompañaron durante nuestra formación no solo con inculcarnos conocimientos profesionales, sino también por su formación moral y ética.

A mi asesor Mg. Sixto Pretel Eslava por su gran apoyo, paciencia, ánimo y por su tiempo de calidad para la realización y culminación de esta investigación.

A los empresarios de las diferentes comercializadoras de combustible por su brindar su tiempo y por suministrar información muy valiosa para concretar este trabajo de investigación.

A todas las personas que apoyaron directa e indirectamente en la elaboración de la presente investigación.

RESUMEN

La investigación denominada “Merma y su incidencia en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible en el distrito de Jesús Nazareno Periodo 2020-2021” se ejecutó con el objetivo principal de determinar la incidencia de las mermas en combustible sobre la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021. Para tal caso, la investigación cuenta con un diseño no experimental con un nivel descriptivo – correlacional y de enfoque cuantitativo, donde se consideró a una muestra de 18 colaboradores de un total de 06 empresas, considerando a 03 trabajadores por cada empresa, entre ellos a encargados del establecimiento o administradores, contadores o asistentes contables y personal de ventas; a quienes se les aplicó un cuestionario (16 ítems para mermas en combustible, y 7 ítem para rentabilidad económica), además se empleó una guía de observación, dichos instrumentos fueron sometidos a validez mediante el criterio de expertos y confiabilidad mediante la fiabilidad del alfa de Cronbach.

Como resultado general se determinó que las mermas en el combustible inciden en la rentabilidad económica, así mismo, su nivel de significancia fue de 0.000, lo que estableció la existencia de una incidencia significativa entre ambas variables, además, su coeficiente de correlación fue -0.854, evidenciando relación inversa y alta; por último, se concluyó que, mientras mayor sea la cantidad producida de mermas en combustible, la rentabilidad económica de la compañía se reduce notablemente, de la misma manera, sucede con las dimensiones de dicha variable.

Palabras Claves: mermas, rentabilidad económica, combustible, pérdidas.

ABSTRACT

The research called "Shrinkage and its impact on the economic profitability of fuel marketing companies in the district of Jesús Nazareno Period 2020-2021" was carried out with the main objective of determining the impact of fuel shrinkage on the economic profitability of fuel marketing companies in the District of Jesús Nazareno 2020-2021. For this case, the research has a non-experimental design with a descriptive-correlational level and quantitative approach, where a sample of 18 collaborators was considered, to whom a questionnaire was applied (16 items for fuel wastage and 7 items for economic profitability), in addition an observation guide was used, these instruments were subjected to validity through the criterion of experts and reliability through the reliability of Cronbach's alpha.

As a general result, it was determined that fuel wastage has an impact on economic profitability; likewise, its significance level was 0.000, which established the existence of a significant impact between both variables, in addition, its correlation coefficient was -0.854, showing an inverse and high relationship; finally, it was concluded that, the greater the amount of fuel wastage produced, the company's economic profitability is significantly reduced, as is the case with the dimensions of this variable.

Keywords: shrinkage, economic profitability, fuel, losses.

ÍNDICE

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
RESUMEN	IV
ABSTRACT.....	V
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	4
REVISIÓN DE LITERATURA	4
1.1 Marco histórico	4
1.1.1. Marco histórico respecto a combustibles	4
1.1.2. Marco histórico respecto a rentabilidad económica.....	11
1.2 Sistema teórico.....	12
1.2.1. Mermas	12
1.2.2. Rentabilidad económica.....	20
1.3 Marco conceptual.....	25
1.4 Marco referencial.....	28
1.4.1. Marco referencial a nivel internacional	28
1.4.2. Marco referencial a nivel nacional	31
1.5 Marco legal	34
1.6 Hipótesis	38
1.6.1. Hipótesis general	38
1.6.2. Hipótesis específicas	39
1.7 Variables e indicadores	39
1.7.1. Variables.....	39
1.7.2. Dimensiones	39
1.7.3. Indicadores	39
1.7.4. Operacionalización de las variables	41
CAPÍTULO II	42
MATERIALES Y MÉTODOS	42
2.1 Tipo y nivel de investigación.....	42

2.1.1. Tipo de investigación	42
2.1.2. Nivel de investigación	42
2.2 Población y muestra.....	43
2.2.1. Población	43
2.2.2. Muestra	43
2.3 Fuentes de investigación.....	44
2.3.1. Fuentes primarias.....	44
2.3.2. Fuentes secundarias	44
2.4 Diseño de investigación	44
2.5 Técnicas e instrumentos.....	45
2.5.1. Técnicas	45
2.5.2. Instrumentos	45
CAPÍTULO III.....	48
RESULTADOS	48
3.1 Estadística descriptiva.....	48
3.1.1. Estadística descriptiva de la variable: mermas en combustible.....	48
3.1.2. Estadística descriptiva de la variable: rentabilidad económica	53
3.2 Estadística inferencial	56
CAPÍTULO IV	61
DISCUSIÓN	61
CONCLUSIONES	64
RECOMENDACIONES.....	65
APORTE DE LA INVESTIGACIÓN	66
REFERENCIAS.....	67
ANEXOS	78
Anexo 1. Matriz de consistencia.....	78
Anexo 2. Operacionalización de variables	79
Anexo 3. Población.....	80
Anexo 4. Instrumento	81

Anexo 5. Guía de observación.....	84
Anexo 6. Evidencia de los resultados procesados	85
Anexo 7. Infografía.....	87

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Porcentaje de mermas máximos admitido por Osinergmin para combustibles y gas	15
Tabla 2 Operacionalización de Variables	41
Tabla 3 Valoración de la confiabilidad	46
Tabla 4 Confiabilidad del instrumento de mermas en combustible.....	46
Tabla 5 Confiabilidad del instrumento de rentabilidad económica	47
Tabla 6 Frecuencia de las mermas en combustible.....	48
Tabla 7 Frecuencia de la dimensión operacionalización	49
Tabla 8 Frecuencia de la dimensión factor climatológico	50
Tabla 9 Frecuencia de la dimensión metodología de cálculo de mermas.....	51
Tabla 10 Frecuencia de la dimensión cantidad	52
Tabla 11 Frecuencia de la rentabilidad económica.....	53
Tabla 12 Frecuencia de la dimensión rendimiento de activos	54
Tabla 13 Frecuencia de la dimensión rendimiento financiero	55
Tabla 14 Prueba de normalidad	56
Tabla 15 Baremo de interpretación del coeficiente de correlación de Pearson	57
Tabla 16 Relación entre mermas en combustible y rentabilidad económica.....	58
Tabla 17 Relación entre mermas en combustible y rendimiento de activos.....	59
Tabla 18 Relación entre mermas en combustible y rendimiento financiero.....	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Frecuencia de las mermas en combustible	48
Figura 2 Frecuencia de la dimensión operacionalización	49
Figura 3 Frecuencia de la dimensión factor climatológico	50
Figura 4 Frecuencia de la dimensión metodología de cálculo de mermas	51
Figura 5 Frecuencia de la dimensión cantidad.....	52
Figura 6 Frecuencia de la rentabilidad económica	53
Figura 7 Frecuencia de la dimensión rendimiento de activos.....	54
Figura 8 Frecuencia de la dimensión rendimiento financiero.....	55

INTRODUCCIÓN

Actualmente las organizaciones enfocadas en la comercialización de combustibles se ven perjudicadas por las mermas generadas por su naturaleza, por su operacionalización (transporte, recepción, almacenamiento y despacho) y/o factores climatológicos (cambios en la temperatura), motivo por el cual, un gran porcentaje de estas empresas desconocen las pérdidas económicas que trae consigo este proceso. De esta manera, la detección de mermas enfoca su importancia en la reducción del margen de utilidad y en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible (Rodríguez et al., 2020).

En el ámbito internacional, Durán et al. (2022) afirman que las distintas compañías mexicanas enfrentan el problema de mermas y mínimos niveles de inventario producidos por una lenta reactivación industrial, sin embargo, están tratando de encontrar una solución a dichos inconvenientes, enfocándose en una adecuada administración de inventarios, lo cual, genera una reducción de los niveles de mermas en relación a sus productos.

En el Perú, el sector hidrocarburos posee relevancia en la economía nacional. Según el Banco Central de Reserva del Perú [BCRP] (2022), dicho sector se comprimió en más de cuatro puntos porcentuales. Además de ello, y según el Reporte Semestral de Monitoreo del Mercado de Hidrocarburos (2020), dicho mercado se ha visto afectado por la pandemia, reflejando una contracción en la demanda global de crudo, mientras que, en el mercado nacional, se afrontaba un panorama similar. Respecto a dicho sector, una compañía que desempeña sus actividades en Lima enfrenta un problema enfocado en un índice de merma superior al máximo esperado, el cual trae consigo efectos en el nivel de competitividad en el mercado, calidad en los productos ofrecidos, percepción de utilidades e impacto económico en la compañía en su

conjunto, por lo cual, es necesario que las empresas del sector ejecuten procesos de mejora continua relacionado a los procedimientos efectuados (Bazán et al., 2021).

A nivel local, específicamente en Huamanga, distrito de Jesús Nazareno, las compañías del sector combustible mantuvieron una variación en las cantidades de inventario de combustible, debido a la pérdida del volumen y cantidad del combustible. Dichas variaciones parten desde la adquisición, transporte y manipulación del combustible, sin embargo, existe un problema enfocado en las cantidades de merma, por lo que, este tipo de empresas no cuentan con un control adecuado de la cantidad de adquisición de combustible en planta, aumentando así, la cantidad de merma por factor climatológico, efectos del cambio de la temperatura, presión atmosférica, descarga o almacenamiento desde los camiones cisterna al almacenamiento de los grifos, entre otros. Debido a ello, al no cuantificar adecuadamente las mermas, se originan constantes problemas vinculados con la reducción de los niveles de rentabilidad económica de dichas empresas (Aguirre et al., 2020).

Ante dicha situación planteada, la presente investigación formuló como problema principal: ¿De qué manera las mermas en combustible inciden en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del distrito Jesús Nazareno 2020 - 2021?

Así mismo, se formularon los problemas específicos siguientes:

¿De qué manera las mermas en combustible inciden en el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020 - 2021?

¿De qué manera las mermas en combustible inciden en el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020 - 2021?

Para dar respuesta a tal problemática se analizó detenidamente las mermas del combustible que se evidencian en las organizaciones enfocadas en la comercialización de dicho producto, con el propósito de determinar su incidencia en la rentabilidad económica.

Debido a ello, se planteó como objetivo general de la actual investigación: Determinar la incidencia de las mermas en combustible en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.

Además, se establecieron los siguientes objetivos específicos:

Determinar la incidencia de las mermas en combustible en el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.

Determinar la incidencia de las mermas en combustible en el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.

A partir de la problemática planteada y los objetivos establecidos, se plantea como hipótesis general:

Las mermas en combustible inciden significativamente en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.

Asimismo, se establecieron las hipótesis específicas siguientes:

Las mermas en combustible inciden significativamente en el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.

Las mermas en combustible inciden significativamente en el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.

CAPÍTULO I

REVISIÓN DE LITERATURA

1.1 Marco histórico

1.1.1. *Marco histórico respecto a combustibles*

1.1.1.1. Origen del combustible.

Los combustibles están referidos básicamente a sustancias como carbón, petróleo y gas natural. Presentan dicha denominación porque son capaces de brindar energía, la cual satisface una proporción de las necesidades de los individuos. De manera específica, el petróleo, está conformado por organismos diminutos que residieron en los océanos durante un largo periodo de tiempo. El carbón, formado por animales y plantas que habitaban en la tierra y finalmente, el gas natural, originado en ambos lugares antes mencionados (Rice, 2018).

Dichos combustibles son capaces de abastecer un gran porcentaje de demanda de energía a nivel global, además de ello, son considerados recursos no renovables, puesto que, no se pueden renovar ni abastecer con simplicidad. Sin embargo, es importante destacar que, existen componentes que necesitan un tratamiento especial.

De acuerdo con Rice (2018), el gas natural y petróleo son originados por animales, llamados zooplancton, capaces de comerse animales pequeños a comparación de ellos, y plantas, llamadas fitoplancton, capaces de ejecutar la fotosíntesis. Cuando dichos seres morían, los cuerpos se sentaban en el océano, específicamente en el océano, además de ello, se acopiaban a lo largo de varios años. El calor y presión eran los encargados de transformar los animales y plantas, debido a ello y a través del tiempo, se trocaron en gas natural y petróleo. El carbón, se constituyó similarmente. Con el pasar de los años, se instauraron los seres humanos, los cuales se instruyeron y encontraron distintas formas de

conseguir combustibles a partir del suelo, además de destinarles distintas formas de empleabilidad.

De la misma manera, Chow (2007) establece la existencia de un sinnúmero de teorías respecto a la formación del petróleo. A la vez, la teoría con mayor aceptación es la teoría orgánica, referida al origen por descomposición de algas microscópicas y restos de animales almacenados en las lagunas y ríos, específicamente en el fondo. Dicha materia fue cubierta con capas gruesas de sedimentos, considerando distintos condicionamientos de temperatura, presión y tiempo, transformándose progresivamente en hidrocarburos, conteniendo mínimas cantidades de oxígeno, azufre y metales como níquel, cromo, entre otros, conformando la mezcla concerniente al petróleo crudo.

1.1.1.2. La industria de combustible en el mundo.

De acuerdo con el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería [OSINERGMIN] (2022), el petróleo es uno de los combustibles más dominante en todo el mundo, con 31.2% respecto a su consumo de energía. De manera consecuente, el carbón es el segundo tipo de combustible con mayor empleabilidad en el mundo. Sin embargo, su consumo se redujo notoriamente en el año 2020, ubicándose en un 27.2%.

La industria petrolera considera procedimientos importantes y relacionados entre sí, que determinan el recorrido del petróleo. Dichos procesos incluyen a la prospección, extracción, transporte y refinado, en donde se incluye la comercialización de productos derivados del petróleo. Teniendo en cuenta ello, los productos con mayores proporciones de volumen son el fueloil y la gasolina, por lo que, el petróleo es el componente principal de los diversos productos químicos (Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid, 2019).

De la misma manera, el petróleo es un elemento esencial e importante para las industrias y el mantenimiento de una civilización industrializada. Además, alimenta un alto porcentaje de consumo de energía, representando el 32% en Europa y más del 50% en Oriente Medio. Respecto al peso energético de dicho combustible, se ubica en un 44% para América Central, 41% para África y 40% en relación a Norteamérica (Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería, 2017).

1.1.1.3. La industria de combustibles en el Perú.

En el Perú, los hidrocarburos son conocidos desde años anteriores a la época de las Colonias, debido a ello, su extenso crecimiento sistemático se evidenció hasta 1980. Después de ejecutado el proyecto de Camisea, se apreciaron diversos cambios reflejados en el constante acrecentamiento de producción de líquidos de gas natural y el desplome en relación al descubrimiento de novedosas reservas de petróleo.

A partir del año 1998, el notable desarrollo del gas natural se enfocó en Talara y estaba limitada al proceso del gas asociado, dicho gas era básicamente empleado para generar energía eléctrica en los campamentos de explotación y operaciones a nivel petrolero, partiendo de dicho año, el gas llegó hasta la selva en relación a las operaciones ejecutadas en el proyecto Aguaytía.

Para el año 2004, se inician las operaciones en el proyecto Camisea, punto de partida para el constante desarrollo de la industria del gas en el Perú, debido a ello, el consumo de energía primaria está cimentado en combustibles como el petróleo, el gas natural y el carbón. Sin embargo, para el 2020, el petróleo y su participación se redujeron notablemente, sucediendo lo mismo con el carbón (Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería, 2022).

De acuerdo con las estadísticas relacionadas a los hidrocarburos, a finales del 2018, la producción de petróleo crudo se incrementó exorbitantemente hasta ubicarse en más de 48,000 barriles diarios, reflejando un acrecentamiento de 12.45% en relación al año anterior. A la vez, se destaca la existencia de 41 lotes establecidos a la explotación petrolera, desenvolviéndose en 27 contratos en explotación, 13 en exploración y uno en retención. Además, se destacan dos operadores relevantes dentro de este sector: Pluspetrol y Repsol (Perupetro, 2018).

1.1.1.4. El Gasohol y Diesel en el Perú.

En el año 2000, el mercado de biocombustibles y su desarrollo, tuvo una base en las políticas públicas relacionadas a la promoción de la producción y empleabilidad. En primer lugar, dicha políticas fueron establecidas por diversos factores y una combinación entre sí, por lo cual, la crítica hacia dichos combustibles tendría como propósito establecer una mejora en la seguridad energética y una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero. Considerando lo anterior, el apoyo por parte del gobierno a este sector se encuentra reflejado en el sinnúmero de normativas relacionadas a la aplicación de combustibles, sus derivados como el Gasohol de 84, 90 y 97 octanos, el Diesel y el gas licuado de petróleo (GLP), y el apoyo a la inversión (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, 2019).

De la misma manera, el gobierno peruano, en 2011, impulsó un procedimiento gradual relacionado a la elaboración de gasolina ecológica en más de cinco regiones del país, con el propósito de promover la empleabilidad de dicho biocombustible en el mercado peruano y, además, ejecutar la actividad de exportación en Europa.

1.1.1.5. Traslado del combustible.

El combustible en sus diferentes clasificaciones fue de trascendental relevancia para el desarrollo de múltiples actividades en el quehacer diario como en la industria. Sin embargo, el traslado de este bien se realizaba con escasos medios de control, mediante cilindros metálicos, contenedores de plástico, bidones o pimpinas con una capacidad de 100 a 200 litros, los cuales eran transportados por vehículos, cargados de personas, animales y otros tipos de carga. Debido a ello, se presentaba un problema relacionado y enfocado a los altos porcentajes de mermas y mayor proporción de riesgos.

De acuerdo con el OSINERGMIN (2021), los productos combustibles líquidos (Gasolinas, Gasoles, Deseles y Petróleos Industriales) son transportados vía terrestre, mediante camiones cisternas debidamente acondicionadas, hacia los diferentes puntos de venta minorista o consumidores finales (estaciones de servicio, grifos, consumidores directos, entre otros). El transporte de hidrocarburos está basado en dos acciones principales:

- Transporte acuático: implica a los distintos medios empleados para el transporte de hidrocarburos por vía fluvial, marítima y lacustre, partiendo desde el área de producción hasta las instalaciones de refinamiento, además del transporte de refinerías hasta áreas de abastecimiento.
- Transporte terrestre: involucra a los medios de transporte terrestres como las vías férreas o red vial, iniciando en las áreas de producción hacia las plantas de refinamiento, además del transporte desde las instalaciones de refinería hacia las cadenas de abastecimiento y finalmente, a los puntos de comercialización de combustibles líquidos gasolina (Gasohol, turbo, Diesel B-

5, diésel B5 S-50, combustibles industriales, lubricantes, ceras, asfaltos), gas licuado de petróleo y gas natural.

1.1.1.6. Almacenamiento del combustible.

De acuerdo con Venegas y Ayabaca (2019), el combustible a condicionamientos ambientales se halla en una fase de vapor, conseguido de un procedimiento de refinación, por lo que, es llevado a fase líquida, aumentando así su presión y reduciendo su temperatura para ser acopiado en grandes recipientes, desde los cuales es trasladado a plantas de envasado o entregado a los usuarios finales.

La entrega es efectuada en recipientes conocidos como cilindros que son manipulables y se ejecuta el recambio cuando se termina el combustible o también, existen los tanques, los cuales son instalados de forma permanente, para su posterior recarga, la cual implica la empleabilidad de un camión cisterna.

Acorde a ello, Venegas y Ayabaca (2019) detallan las principales particularidades de los mecanismos de almacenamiento de combustible, tales como:

Cilindros: Instrumento que puede ser cargado por un individuo, además de ello, cuando se culmina el combustible en el cilindro, este debe ser cambiado por uno lleno. Finalmente, el combustible no consumido de dicha herramienta será devuelto de manera directa e inmediata a la comercializadora.

Tanques: Herramienta que por su peso no puede ser cargada por una sola persona, además de ello, requiere la necesidad de incorporar un tanquero cisterna que traslade el combustible para ser reabastecido. Finalmente, el combustible no consumido en el presente instrumental no se devuelve a la comercializadora. En lo sucesivo, existen diversos tipos de tanques asociados por su construcción (empernados, soldados), por su forma

(cilíndricos, esféricos) y por su capacidad (cilíndricos horizontales y cilíndricos verticales).

1.1.1.7. Registro de Inventario de Combustibles Líquidos (RIC).

Por medio de la Resolución de Consejo Directivo OSINERGMIN N° 143-2011-OS/CD (2011), se establece la vigencia del RIC, con el propósito de registrar adecuadamente los movimientos de inventarios respecto a los combustibles líquidos, específicamente en las comercializadoras enfocadas al público que posean dispensadoras, el cual será aplicado a nivel nacional.

La información debe ser registrada de manera diaria, en donde es necesario ejecutar el registro en un medio físico cada uno de los formatos del RIC.

Por lo cual, dicho registro constata información detallada de los movimientos ocasionados cada 24 horas. De la misma manera, todos los registros deberán estar plasmados en un cuaderno con hojas foliadas y firmadas por el encargado del establecimiento.

Con este medio, las empresas comercializadoras de combustible, por exigencia del OSINERGMIN, medirán los ingresos y egresos del bien a inventario, además de, analizar sus porcentajes de merma o variaciones.

1.1.1.8. Tipos de supervisión a las unidades de transporte.

Teniendo en cuenta los lineamientos del OSINERGMIN (2020), se establecen tres tipos de supervisión a las unidades de transporte:

- Supervisión preoperativa: implica una verificación anterior por el operador respecto al transporte del acatamiento de las circunstancias técnicas y de

seguridad de la unidad, teniendo en cuenta la exposición de la declaración jurada y documentación técnica de la unidad.

- Supervisión operativa: se considera la ejecución de una verificación ex - post a la unidad de la veracidad, resaltando su manifestación en la declaración jurada. De la misma manera, se ejecuta una supervisión operativa convencional a lo largo del periodo de vigencia de su registro, con el objetivo de verificar la unidad en el acatamiento de las condiciones enfocadas en la seguridad.
- Supervisión especial: considera la supervisión desde el momento en que las unidades han soportado una emergencia, como un efecto de un accidente o incidente, con el objetivo de cotejar el mantenimiento de las condiciones seguras de la unidad para extender su operación.

1.1.2. Marco histórico respecto a rentabilidad económica

La rentabilidad hace referencia a la capacidad de una organización para la generación de beneficios, dicho accionar ejecutado en un corto plazo es sumamente importante, puesto que, evitan condiciones de insolvencia financiera o próximo fracaso empresarial. Debido a ello, las empresas están centradas en obtener recursos económicos que posibiliten la producción de beneficios, recursos que pueden ser obtenidos por fuentes internas o externas, con la finalidad de financiar las operaciones y acrecentar la rentabilidad (Ali et al., 2018).

La Asociación Americana de Banqueros, a finales del siglo XIX, presentó una convención anual, enfocada en la propuesta relacionada a la exigencia de presentar un balance, como requisito primordial a la solicitud de un crédito, con el fin de establecer una serie de condicionamientos cimentados en el análisis de estados financieros como medio

para asegurar la devolución del crédito. Debido a ello, este procedimiento marcó el origen de la implementación de metodologías analíticas que permitan establecer una mayor precisión de las causas de los déficits financieros, por lo cual, se consideró necesario la entrega de documentos financieros de años anteriores, con el objetivo de establecer una exhaustiva comparación y así, establecer la productividad, rentabilidad y solvencia de la compañía (Hernández y Hernández, 2006).

1.2 Sistema teórico

1.2.1. *Mermas*

De acuerdo con el Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta (2022), específicamente en el artículo 21, la merma está definida como la pérdida física, en el volumen, peso o cantidad de las existencias, ocasionada por causas inherentes a su naturaleza o al proceso productivo.

Por otro lado, la merma es conceptualizada como la disminución de un bien que se da a lo largo del proceso de elaboración o fabricación, relacionado principalmente con la temperatura, agua, humedad, materia prima y diversos factores, además de ello, puede presentarse en el proceso de comercialización, determinado por causas exógenas o inherentes en los distintos procesos, que afectan directamente los bienes y su naturaleza. La presencia de dicho concepto en una organización es un elemento que determina diversas pérdidas a nivel económico (Donderis et al., 2019).

Según la Norma Internacional de Contabilidad – NIC 2 (2021), la cual tiene como propósito establecer la manera de tratar contablemente los inventarios e incluso determina a las mermas como ejemplos de costos excluidos del costo de los inventarios, y por tanto reconocidos como gastos del periodo en el que se incurren, los siguientes:

- a. las cantidades anormales de desperdicio de materiales, mano de obra u otros costos de producción;
- b. los costos de almacenamiento, a menos que sean necesarios en el proceso productivo, previos a un proceso de elaboración ulterior;
- c. los costos indirectos de administración que no hayan contribuido a dar a los inventarios su condición y ubicación actuales; y
- d. los costos de venta.

Respecto a ello se destacan dos tipos de mermas:

Merma normal: Tipo de mermas íntimamente relacionadas al proceso productivo o a la materia prima y régimen comercial, específicamente a su naturaleza, por lo cual, es inevitable que se produzcan. Motivo por el cual, debe ser completamente calada por el costo de ventas. Además, son dependientes principales de los productos empleados, producidas por las variaciones en las temperaturas, el clima y condiciones óptimas derivadas del proceso de mercantilización (Jiménez y Rivera, 2019).

Merma anormal: Es un tipo de merma desarrolladas en el proceso de producción que exceden las estimaciones consideradas normales, por lo que, dichas pérdidas no constituirán parte del costo del producto producido, debiendo considerarse tales pérdidas como gasto del período. Debido a ello, es notable resaltar que, este tipo de mermas podrían ser evitadas si se desarrolla una adecuada empleabilidad de productos y materia prima (Jiménez y Rivera, 2019).

En relación a las empresas u organizaciones, Coronel et al. (2021) definen a la merma como un problema o debilidad que se presenta constantemente en dichas instituciones, que pueden ser ocasionadas en diversos procesos como almacenamiento y

comercialización, además de los procedimientos ejecutados en el proceso productivo. A la vez, dichos procesos afectan directamente el producto, respecto a su constitución física y naturaleza, constituyendo una pérdida a nivel cuantitativo.

Finalmente, las mermas referentes a las operaciones de comercialización, se perciben en las presentes situaciones:

- La pérdida producida a lo largo del traslado de gasolina o Gasohol, partiendo desde las refinerías hacia los distintos puntos de distribución. Dicha pérdida se origina por la naturaleza volátil del hidrocarburo, el cual experimenta pérdidas en su cantidad por consecuencias de la evaporación.
- De la misma manera, ocurre con la comercialización de bienes con constitución alcohólica, pues al ser manejados en la venta, suelen evaporarse con facilidad.
- Respecto al traslado de animales vivos, cuya pérdida por deshidratación, se traduce en la mengua de peso final de los animales.

1.2.1.1. Datos técnicos sobre mermas.

OSINERGMIN (2006) por medio de un informe oficial, establece los porcentajes a considerar como merma para las organizaciones comercializadoras de combustible, las cuales no deben sobrepasar los siguientes parámetros.

Tabla 1

Porcentaje de mermas máximos admitido por Osinergmin para combustibles y gas

Producto	Mermas Totales (%)
Gasolina 97	1.0%
Gasolina 95	1.0%
Gasolina 90	1.0%
Diesel	0.5%
GLP	2.5%

De la misma manera, existen fórmulas para el cálculo adecuado de mermas tomando en consideración a los diversos procesos, tales como: evaporación por operación (F) y manipuleo y transporte (L).

Merma debido a evaporación por operación (F)

$$F = 0.0003 * Kc * P * V * Kt$$

Donde:

Kc: Factor de ajuste por producto.

P: Presión de vapor verdadera a temperatura de líquido.

V: Galones/año en un tanque.

Kt: Factor de ajuste por operación (2 turnos).

Merma debido a manipuleo y transporte (L)

$$L = V * m$$

Donde:

V: Galones/año en un tanque.

m: % de volumen de corrección

Merma total (M)

$$M = F + L$$

Donde:

F: Merma debido a evaporación por operación.

L: Merma debido a manipuleo y transporte.

1.2.1.2. Dimensiones de las mermas.

Según Acuña (2018), como se citó en Sánchez et al. (2021) establecen la necesidad de poseer un profesional especialista para determinar las mermas, específicamente en el combustible, ya que, en empresas que comercializan este tipo de productos, afrontan un constante problema de mermas o pérdidas inevitables. Debido a ello, afirma que existen distintos factores relacionados a las mermas que surgen por distintos determinantes como la cantidad, operacionalización, factor climatológico y la metodología empleada en el cálculo de las mermas.

Operacionalización

Concerniente a la serie de procesos ejecutados en una empresa u organización, con la finalidad de poner en marcha una o varias actividades económicas. Específicamente en el sector de hidrocarburos o combustibles está referida al transporte, recepción, almacenamiento y despacho de dicho producto, teniendo en cuenta las mermas producidas en cada proceso antes mencionado (Mamani, 2022).

En la misma línea, Mitzel et al. (2021) conceptualiza a la operacionalización como el conjunto de regímenes que conservan el propósito de reducir demostrativamente la cantidad de mermas en procedimientos enfocados en el traslado, recepción, acopio y mercantilización de productos asociados al combustible. Respecto a ello, presenta indicadores como: transporte, recepción, almacenamiento y despacho.

Factor Climatológico

Referido a los agentes que intervienen en las distintas variaciones climáticas de un lugar, además, es un factor de gran interés en la colectividad científica. Dichos factores están básicamente relacionados a las variaciones de temperatura en una determinada zona (Lozano et al., 2021). Acorde a ello, presenta el siguiente indicador: cambios de temperatura.

Metodología de cálculo de mermas

Vinculado de métodos y técnicas que se ejecutan con la finalidad de cuantificar algún elemento o problema para la determinación de resultados cuantitativos, la cual puede desarrollarse por medio de procedimientos estadísticos. Respecto a ello, presenta el indicador denominado promedio simple estadístico.

Cantidad

Aquello susceptible y cuantificable que es expresado de manera numérica, con la capacidad de incrementar o disminuir. Teniendo en cuenta ello, presenta el indicador denominado volumen.

1.2.1.3. Merms en el proceso comercial de combustible.

De acuerdo con Huancahuari (2018), las pérdidas o merms relacionadas a la evaporación de combustible, ya sean litros o galones, ocurren constantemente en el transporte, por lo que, es considerada una pérdida generada por la naturaleza de un elemento, concretando así, la reducción del volumen de dicho componente, pero también, puede ser cuantificado.

Debido a ello, las merms ocasionadas a lo largo del proceso comercial hacen referencia a las pérdidas producidas de manera natural o mediante su composición, como el Gasohol 90 a lo largo de su almacenamiento, ya que, cuando se encuentra en el tanque aunado a máximas temperaturas, trae consigo la evaporación de dicho elemento, por lo que, la pérdida es originada por su propia manipulación. Lo cual quiere decir que, el llenado de combustible de las cisternas de transporte, el accionar de recepción y despacho, influyen de manera conjunta con el factor asociado al clima, los cuales determinan los diversos procedimientos.

1.2.1.4. Merms en el transporte.

Las pérdidas de combustibles se presentan por cambios de temperatura, presión de vapor y manejo durante el transporte, y una reserva tan baja genera grandes pérdidas en las estaciones de servicio, por fluctuaciones del producto, lo que lleva a la evaporación de sus inversiones, lo que afecta los estados financieros de la empresa.

En las merms originadas por la presión, las moléculas de líquido están en invariable movimiento en todas las direcciones. Dicho movimiento provocará un enfrentamiento entre ellos, cambiando de energía. En este continuo choque e intercambio

de energía, ciertas moléculas pueden llegar al punto de pasar de un estado líquido a un estado gaseoso si están cerca de la superficie.

Respecto a las mermas por temperatura, debido a las propiedades físicas, el líquido sufre expansión o pérdida de volumen, con aumento o disminución de temperatura. Debido a ello, es una propiedad física que se encuentra en los combustibles de gasolina y Diesel comercialmente disponibles (Huancahuari, 2018).

1.2.1.5. Control de mermas.

En el sector de hidrocarburos líquidos, es frecuente la diferencia entre los inventarios contables y los inventarios físicos, por ello, conocer las causas y/o porcentajes que se desaprovecha en cada procedimiento es determinante para comprimir costos y así, optimizar el rendimiento de la empresa. Asimismo, el control de mermas implica una reducción al mínimo de las causas de la merma, con la finalidad de conocer y controlar el porcentaje de pérdida en cada producto, proceso y poder estandarizar. Las acciones importantes a tomar en cuenta para el control de las mermas son:

- Control total de las mermas en departamentos bajo el formato proporcionado, detallando el motivo de la merma.
- Revisión semanal de las mermas, firma del formato de revisión y verificación de gerencia, ejecutado por el responsable de la estación de servicios.
- Las mermas generadas por el manejo incorrecto de la mercadería o por mal uso de los productos, deberán ser registradas en un reporte de incidencias para que de esta manera se tomen decisiones al respecto.
- Las mermas ocasionadas por factores propios del producto, deberán ser registradas en un reporte.

- Ejecución de un listado de mermas, adicionando el costo del bien mermado, teniendo en cuenta una revisión semanal en conjunto con la gerencia para la toma de decisiones.

1.2.2. *Rentabilidad económica*

1.2.2.1. Teorías relacionadas a la rentabilidad.

Teoría de la plusvalía

La rentabilidad sienta sus primeras bases a partir de la teoría de la plusvalía que fue propuesta por el filósofo alemán Karl Marx en sus diversas obras, sobre todo en su libro más famoso denominado El Capital.

Marx considera que el trabajo es fundamental para todo valor creado en cualquier economía y que el trabajo mal remunerado era el origen de toda ganancia para los capitalistas.

Según Marx (1867), se la teoría de la plusvalía se deriva de su teoría del valor y tiene cuatro elementos clave:

- Todas las mercancías se intercambian como equivalentes en valor.
- Aunque los trabajadores no tienen acceso directo a los medios de producción, tienen la libertad de vender su fuerza laboral para subsistir.
- Como toda mercancía, la fuerza laboral tiene un valor.
- Los empleadores hacen un intercambio equivalente con los trabajadores, que acuerdan trabajar un periodo de tiempo específico a cambio del valor total de su fuerza de trabajo.

Finalmente, Marx después de años de estudio y análisis concluyó que la plusvalía es el mecanismo principal que permite la explotación económica de los trabajadores por parte de las empresas capitalistas, pues la clave para entender la plusvalía está en la propiedad privada de los medios de producción. En un sistema capitalista, los empresarios poseen las fábricas, máquinas y otros equipos para producir bienes. Sin embargo los trabajadores no pueden producir algo sin que sea trabajando para un empresario o un capitalista. Como resultado de ello, estos empresarios o capitalistas pueden distar condiciones de empleo y apropiarse del excedente producido por los trabajadores.

Teoría de la rentabilidad

La rentabilidad explica Fernández de Castro (1978) se origina a partir del enfoque de la “Teoría económica clásica de las empresas” donde explica que la motivación de los propietarios o empresarios para desarrollar una actividad económica o la de invertir, es la maximización de sus beneficios, esto quiere decir, que la empresa tenga por objeto maximizar las utilidades lo mayor posible. Esta posición ha sido comentada, criticada y finalmente evolucionada en diferentes aspectos.

Con el paso del tiempo debido a los cambios económicos y la globalización a nivel mundial surge la pregunta ¿Tener un beneficio positivo significa que el propietario o empresario ha ganado realmente con dicha actividad desarrollada? Desfasándose así al “beneficio” como tal para responder a esa pregunta, por ser un término muy limitado.

Posteriormente Ortiz (2006) explica la “Teoría Financiera”, ya como una disciplina originada y separada de la economía, la nueva motivación de un propietario o empresario para desarrollar una actividad económica o de invertir, es que la gestión tenga por objeto

maximizar el valor de la empresa, esto quiere decir generar valor económico a través de una gestión adecuada de sus recursos para maximizar la riqueza de los inversores.

De ahí surge la necesidad en la teoría económica y financiera según Puente y Andrade (2016) de estudiar la rentabilidad como una medida de evaluación enfocada a las decisiones de los diferentes usuarios interno y externos de una empresa.

1.2.2.2. Importancia de la rentabilidad

La importancia surge por la motivación del inversor por obtener ganancias, ya que un empresario o inversor desea ver su inversión crecer e incrementarse.

Para Barreto (2013), el concepto de la rentabilidad cobra mayor importancia en las empresas modernas y es el más usado por toda la comunidad de negocios. Según esta visión, la rentabilidad viene a ser una medida cuantitativa esencial y útil para la evaluación de toda empresa, que permite determinar si una empresa es plenamente eficaz y no malgasta recursos.

Rentabilidad económica

La rentabilidad económica está referida básicamente a la capacidad de una compañía para generar ingresos mediante terceros o recursos propios, siendo un indicador que implica la minimización de incertidumbre ante la serie de dificultades que pueda impactar en una empresa (Zurita et al., 2019).

Debido a lo antes mencionado, cada empresa debe considerar el objetivo de implementar una planificación estratégica que le facilite la administración de manera eficiente de las diversas operaciones y flujo de caja. Además, es importante destacar que, dentro de este concepto, influyen un sinnúmero de factores que impactan directamente en

la rentabilidad económica de las compañías, la cual está direccionada con la liquidez, tamaño de la organización, endeudamiento y otros componentes.

Para Sanchez (1994), la rentabilidad económica mide la eficacia de la empresa en el uso de sus recursos empleados, confrontando el beneficio con los recursos usados para generarlo a traves de un ratio o coeficiente.

Asimismo, Mafra et al. (2016) afirman que la rentabilidad económica refleja notoriamente el desempeño financiero de una compañía, y partiendo de ello, es concerniente en la formalización de decisiones de inversión o financiamiento.

En relación a De la Hoz et al. (2008), el cual plantea a la rentabilidad económica como un indicador trascendental para el análisis financiero y la valuación de una firma, ya que computa su capacidad de suministrar beneficios para cubrir las acciones. De esta, posibilita a los socios a compendiar decisiones apropiadas, teniendo en cuenta que una decisión poco acertada producirá serias dificultades a la economía y sostenibilidad de la compañía.

Teniendo en cuenta lo anterior, la rentabilidad económica se convierte en un indicador esencial del desempeño de la gestión empresarial, ya que, es el comportamiento de los activos, independientemente de su fuente financiera, lo que determina si un negocio es rentable o no. Además, ignorar cómo se financian los activos ayudará a determinar si la pérdida de una empresa comercial se debe a problemas en el desarrollo de la actividad económica o a un déficit en la política fiscal.

Con el objetivo de determinar las dimensiones de la rentabilidad económica, se considera a Apaza (2004) quien la establece como la capacidad de ocasionar utilidades,

por medio de los rendimientos obtenidos por activos y fondos propios para crear valor a la empresa.

Además de ello, Zambrano et al. (2021) aseveran que la rentabilidad económica está asociada a la razón entre el beneficio neto después de impuestos dividido por la totalidad de activos, acorde a ello, es un concepto cuantificado por el rendimiento de los activos (ROA), el cual es un indicador que cuantifica la capacidad de suscitar ganancias, por lo cual, toma en consideración los recursos propios de la empresa y el beneficio neto conseguido en el último ejercicio. Por ende, dicho concepto presenta la siguiente fórmula:

$$ROA: \frac{Utilidad\ neta}{Activos}$$

En otras palabras, se divide la utilidad neta entre los activos de la organización, donde, el numerador está simbolizado por el resultado del estado de ganancias y pérdidas después de descontar todos los gastos en los que ha incidido la empresa. Por otro lado, el denominador está compuesto por los activos, es decir, todos los derechos y bienes de la compañía como máquinas, existencias, cuentas por cobrar y otros.

Aunado a lo anterior, otra manera de calcular el ROA está asociado al margen neto por la rotación de activos, es decir:

$$ROA = Margen\ neto \times Rotación\ de\ activos$$

$$ROA = \frac{Utilidad\ neta}{Ventas} \times \frac{Ventas}{Activos}$$

1.2.2.1. Dimensiones de la rentabilidad económica.

Rendimiento de Activos (ROA)

Sánchez (2002) la establece como la capacidad de los activos de una organización para originar valor o utilidades. A la vez, es un indicador relacionado al manejo de activos en relación a la generación de ganancias, por lo que, si se presenta una baja rentabilidad respecto a los activos, se refleja en un funcionamiento deficiente de la compañía, si pasa lo contrario respecto a lo mencionado, la empresa funcionará de manera eficiente. Teniendo en cuenta ello, presenta indicadores como utilidades y activos.

Margen de utilidad

Evalúa el margen de beneficio que obtiene la empresa por los ingresos percibidos. Se define también como el índice porcentual que evalúa el resultado obtenido por cada unidad monetaria de venta realizada.

$$\text{Margen de utilidad} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas totales netas}} \times 100$$

1.3 Marco conceptual

MERMA: Algún elemento que se consume de manera natural o se sisa, incluso es un elemento que constituye el costo de un bien determinado, además de, impactar sobre la situación tributaria y financiera de las diversas organizaciones (Torres, 2021).

RENTABILIDAD ECONÓMICA: Ganancia, consecuencia de un vinculado de inversiones ejecutadas por la organización, en pocas palabras, es la medida del rendimiento procedente en un periodo de tiempo causado por la empleabilidad de capitales (Nogueira et al., 2017).

CANTIDAD: Aquello susceptible y cuantificable que es expresado de manera numérica, con la capacidad de incrementar o disminuir.

OPERACIONALIZACIÓN: Procesos ejecutados en una empresa u organización, con la finalidad de poner en marcha una o varias actividades económicas (Mamani, 2022).

FACTOR CLIMATOLÓGICO: Agentes que intervienen en las distintas variaciones climáticas de un lugar, además, es un factor de gran interés en la colectividad científica.

METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE MERMAS: Vinculado de métodos y técnicas que se ejecutan con la finalidad de cuantificar algún elemento o problema para la determinación de resultados cuantitativos.

RENDIMIENTO DE ACTIVOS: Capacidad de los activos de una organización para originar valor o utilidades.

MARGEN DE UTILIDAD: Es el margen que mide el beneficio (sea bruto, operacional o neto) obtenido por cada unidad monetaria vendida.

MARGEN DE UTILIDAD BRUTA: Margen de Utilidad Bruta Mide la relación de las ventas menos el coste de su generación con las ventas, donde se indica la cantidad de beneficios que presenta las ventas después de descontar el coste de productos o servicios vendidos, lo cual al obtener un beneficio alto pues quiere decir que la empresa es muy eficaz en el proceso productivo o servicios y en consecuente es aceptado por el mercado competitivo (Aching, 2006).

RENDIMIENTO FINANCIERO: Indicador para el rendimiento alcanzado por capitales o inversiones propias concluyente en un periodo de tiempo.

TRANSPORTE: Vinculado de procedimientos que tienen como propósito a la comunicación y desplazamiento, en donde se utilizan diversos modos que constantemente circulan por medios específicos.

RECEPCIÓN: Corresponde a uno de los procedimientos del área de logística, específicamente del almacén, referido al acto de recibir algún elemento.

ALMACENAMIENTO: Referente a acciones como guardar, protección y conservación de las mercancías en un almacén a lo largo de un periodo de tiempo necesario y determinado.

DESPACHO: Referente a un proceso de logística que tiene como propósito la salida y próxima entrega de un producto determinado, teniendo en cuenta el tiempo y perfectos condicionamientos.

CAMBIOS DE TEMPERATURA: Variaciones referidas a las temperaturas a largo plazo, además de los distintos patrones relacionados al clima de una zona determinada.

PROMEDIO SIMPLE ESTADÍSTICO: Metodología estadística que corresponde a un ligado de datos, en donde se adicionan los valores y el resultado obtenido es dividido entre la cuantía de datos.

VOLUMEN: Magnitud de tipo métrica, referida a la extensión dimensional, específicamente tres, respecto a una región determinada del espacio.

UTILIDADES: Beneficio forjado por el ejercicio de la organización a lo largo de un periodo contable (Herrera, 2022).

ACTIVOS: Recurso económico con el potencial de ocasionar beneficios económicos (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad, 2010).

PATRIMONIO: Conjunto de bienes, obligaciones y derechos que son propiedad de un individuo o de una organización para el logro de objetivos.

ESTABLECIMIENTO DE VENTA AL PÚBLICO DE COMBUSTIBLE: Disposición en un bien inmueble donde los combustibles son esencia de admisión, almacenamiento y comercialización al público.

HIDROCARBUROS: Compuesto orgánico que surge a través de una combinación de carbono más hidrógeno.

GASOHOL: Combustible resultante de la gasolina y alcohol carburante.

GRIFO: Organización abierta de comercialización de combustibles líquidos especializada en la mercantilización de combustibles mediante surtidores y/o surtidores.

SURTIDOR: Artefacto de gasolinera para llenar gasolina en un coche. Los dispensadores de combustible también se denominan bombas de aire o dispensadores de gasolina.

1.4 Marco referencial

1.4.1. Marco referencial a nivel internacional

Febre y Orellana (2020) en su investigación “Tratamiento contable de las mermas en la empresa Ferro Steel S.A. y su impacto en los estados financieros” se planteó como propósito analizar la producción de merma y su incidencia en los estados financieros de

una empresa, por lo que, se empleó una metodología con enfoque mixto, descriptivo y no – experimental, además de ello, se consideró a las encuestas y entrevistas como técnicas de recopilación de datos. Por lo que, los resultados obtenidos aseguran que la compañía analizada no posee una serie de procesos correspondientes respecto al control de mermas, generando un incremento en los índices de merma establecidos por la alta dirección. Debido a ello se concluyó que, la ausencia de dicho control incide en la inexistencia de información necesaria y suficiente para el área de contabilidad, por lo que, influye de manera directa en el establecimiento de estados financieros.

Chaldaeva et al. (2020) en su investigación “Analysis of financial and economic indicators, characterizing the activities of organizations in the oil and gas industry” tuvo como finalidad analizar los indicadores financieros de la industria del gas y petróleo, cimentado en su desarrollo y situación. Utilizaron una metodología con enfoque mixto, basado en indagación estadística y analítica que manifiesta el elemento financiero de las compañías que se desarrollan en el sector, además de aplicar métodos de tipo estadísticos y económicos. Los principales resultados indicaron que, la situación financiera de las compañías establecidas en el sector está básicamente determinada por su estado de resultados, el cual refleja la existencia de ganancias o pérdidas, además se resalta a la rentabilidad como uno de los indicadores, la cual depende de elementos externos e internos de la compañía. Finalmente, se llegó a la conclusión que, existe una amplia necesidad relacionada a las actividades ejecutadas por las empresas, con el propósito de determinar errores, inadecuado funcionamiento de la maquinaria, con el propósito de solucionar la problemática y así, operar efectivamente.

Bui y Nguyen (2021) en su estudio “Determinants Affecting Profitability of Firms: A Study of Oil and Gas Industry in Vietnam” plantearon como objetivo general reconocer

el nexo entre los factores que inciden en la rentabilidad de las compañías enfocadas en la industria del gas y petróleo en Vietnam. Motivo por el cual, utilizaron una metodología con enfoque cuantitativo, no – experimental, considerando a un total de 203 datos obtenidos de una muestra de 29 compañías, a los cuales se les aplicará una serie de procedimientos estadísticos. Los resultados señalaron que, existe un nexo negativo en relación al endeudamiento, rentabilidad y tipo de cambio de las empresas analizadas, a la vez, destacan la influencia del pago de dividendos, como un factor que incurre en la rentabilidad, por ende, se concluyó que, es notorio resaltar un alto porcentaje de endeudamiento respecto a la estructura de capital afecta de manera negativa en las ganancias de las compañías.

Abdel (2021) en su investigación “Crude Oil - New Technologies and Recent Approaches” tuvo como objetivo establecer un análisis respecto a la problemática de pérdidas en el sector de gas y petróleo. Utilizó una metodología cualitativa y nivel descriptivo, considerando al análisis documental como un instrumento de recopilación de datos. Los resultados mostraron que, el problema relacionado a la pérdida de ambos productos es muy frecuente en empresas de dicho sector, la cual suele ser originada en el proceso de transporte y almacenamiento, el cual implica un volumen menor a la establecida en un tanque de almacenamiento. Debido a ello, se concluyó que, existen dos tipos de pérdidas, individual y grupal, por lo que, es necesario el establecimiento de medidas enfocadas a la reducción de este tipo de pérdidas, como la adquisición de tanques correctos, además de dispositivos caudalímetros y finalmente, la aplicación de condiciones adecuadas de operación de tanque.

Rodríguez y Rosso (2021) en su investigación “The Profitability of Electricity, Oil, and Gas Utilities in America: An Analysis Focused on Colombia” se planteó como

finalidad reconocer los elementos que inciden en la rentabilidad de los servicios de petróleo, gas y electricidad relacionado a la toma de decisiones, por lo que, se empleó una metodología con enfoque mixto, en el cual se tuvo como muestra a las empresas de tipo públicas y privadas enfocadas a la industria antes mencionada, además de aplicar un modelo econométrico. Por lo que, los resultados obtenidos aseguran que, la rentabilidad económica está determinada básicamente por la tangibilidad de los activos, resaltando la alta inversión efectuada por las compañías en relación a activos fijos. Debido a ello, se concluyó que, la regulación respecto a las inversiones es un elemento causante de pérdidas notorias en la realización de activos y acrecentamiento en costo de capital de compañías.

1.4.2. Marco referencial a nivel nacional

Calderón y Culqui (2018) mediante su investigación “Mermas en el combustible y su influencia en la rentabilidad del grifo Olita en el distrito de nueva Cajamarca, 2017” tuvo como objetivo establecer la incidencia de mermas de combustible en la rentabilidad del grifo Olita, ubicado en Cajamarca. Utilizó una metodología con enfoque cuantitativo, no – experimental y de tipo aplicada, además empleó al cuestionario y fichas de análisis como herramientas de recopilación de datos. Los resultados mostraron que, existe una pérdida de tipo técnica establecida por tres distintas dimensiones: temperatura, evaporación y transporte, equivalente a 82.32%, 22.38% y 10.22%, respectivamente. Además, se han generado un total de 20,000 soles de mermas relacionadas al combustible, generadas a lo largo del periodo analizado. Finalmente, se concluye una serie de efectos negativos en relación a la rentabilidad del grifo, de acuerdo con los indicadores de inversión y ventas, puesto que, las mermas fueron significativas, afectando así, los resultados de la compañía en relación al cierre del ejercicio.

Iparraguirre (2018) con su tesis “Merzas y rentabilidad económica en la corporación Inalta SAC, San Martín de Porres, 2016” presenta el objetivo de establecer el nexo entre la rentabilidad económica y las merzas de la compañía Inalta S.A.C. en Lima. Por lo cual, está basado en una metodología con enfoque cuantitativo, no – experimental, correlacional y básica, empleando como herramienta de recopilación de datos al cuestionario, aplicado a un total de 15 colaboradores de la compañía. Después de ejecutar dicha metodología, los resultados muestran que, se comprueba notablemente el vínculo entre ambas variables, sin embargo, se visualizó un ineficiente control en la producción trasladada a las diversas sedes de los proveedores, por lo que, es importante la aplicación de gestión de riesgos. Finalmente, se concluyó que, existe un nexo entre la cantidad de merzas generadas y rendimiento de activos, ratificando el conocimiento de pérdidas ejecutadas por la inversión en mercaderías por parte de la compañía.

Jara y Mendoza (2018) mediante su investigación “Diseño de un informe técnico contable-tributario para acreditar las merzas según la NIC 2 y la Ley del impuesto a la renta para evitar contingencias tributarias en la empresa combustible SRL en el periodo 2016” tuvo como objetivo reconocer los aspectos primordiales en relación a la preparación de un informe de tipo técnico contable con el fin de certificar las merzas de la compañía Combustible S.R.L. Utilizaron una metodología con enfoque cualitativo, descriptiva y aplicada, además se emplearon fichas de entrevistas y documentarias como instrumentos de recopilación de datos. Los resultados afirman que, la imprecisión de metodología empleada en deducción de merzas es uno de los primordiales factores respecto al fisco, pues solo se presentan cálculos o porcentajes de merzas establecidas, que no sustentan dichas cifras. De la misma manera y a modo de conclusión, se estableció y determinó la comprensión ejecutada por la alta dirección en relación a los factores que incurren en las

mermas, pero no presenta ningún tipo de evaluación ejecutada con el propósito de calcular las mermas, además de ello, la compañía representa una serie de pérdidas ocasionada por la cantidad de mermas en el proceso de mercantilización, representando un total de 24,000 soles.

Rodríguez et al. (2020) en su estudio “Mermas de combustibles y su influencia en la rentabilidad de la empresa grifos El Buen Samaritano E.I.R.L.” plantea como objetivo primordial establecer la incidencia de las mermas generadas en los combustibles sobre la rentabilidad de la compañía Grifos el Buen Samaritano E.I.R.L., para lo cual, empleó una metodología con enfoque cuantitativo, nivel explicativo – correlacional y diseño no – experimental, además se consideró la empleabilidad de la entrevista y análisis documental como herramientas para la recopilación de datos. Los resultados muestran que, existe una incidencia media respecto a las variables analizadas, reflejando un valor de 0.72, a la vez, se visualizó un ineficiente control del transporte de combustible de un lugar a otro. Concluyendo que, existen componentes que influyen en la generación de mermas como la escasa capacitación en términos de mantenimiento y manipulación del combustible, además de una notable deficiencia en relación al control interno, considerando a la temperatura y almacén de dicho producto.

Aquiño y Mamani (2019) en su estudio “Mermas y desmedros y su incidencia en los Estados Financieros y en el Impuesto a la Renta en las Empresas del Sector Avícola de Lima, año 2017” plantea como objetivo primordial establecer la influencia del impuesto a la renta y estados financieros de las mermas en las empresas de tipo avícolas en Lima, para lo cual, empleó una metodología con enfoque mixto, nivel descriptivo – correlacional, considerando al cuestionario y fichas de análisis como instrumentos para la recolección de datos necesarios para la investigación. Los resultados del estudio muestran que, el nivel de

mermas incide de manera positiva en los diversos aspectos financieros e impuesto a la renta, específicamente a su determinación, de las empresas avícolas analizadas, concluyendo así, que las mermas de tipo normal y anormal impactan en sus estados financieros, por lo que es sumamente necesario que este tipo de empresas prevengan la generación de mermas, con mayor proporción las de tipo normal, con la finalidad de reducir los efectos sobre la rentabilidad de las compañías.

1.5 Marco Legal

Decreto Supremo N° 179 – 2004 – EF – Ley del Impuesto a la Renta (2004)

En el Artículo 37, con el propósito de determinar la renta neta de tercera categoría, se deducirá de la renta bruta los gastos ineludibles para generarla y conservar su fuente, en tanto, la deducción no esté expresamente prohibida por esta Ley, en consecuencia, son deducibles:

- a) Los intereses de deudas y los gastos suscitados por la constitución, renovación o cancelación de las mismas.
- b) Los tributos que recaen sobre productos o diligencias productoras de rentas gravadas.
- c) Las primas de seguros que cubran riesgos sobre operaciones, prestaciones y bienes productores de rentas gravadas.
- d) Las pérdidas extraordinarias sufridas por caso fortuito o fuerza mayor en los bienes productores de renta gravada o por delitos cometidos en perjuicio del contribuyente por sus dependientes o terceros.
- e) Los gastos de cobranza de rentas gravadas.

- f) Las depreciaciones por desgaste u obsolescencia de los bienes de activo fijo y las mermas y desmedros de existencias debidamente acreditados.
- g) Los gastos de organización, los gastos pre – operativos iniciales, los gastos pre-operativos originados por la expansión de las actividades de la empresa.
- h) Las asignaciones destinadas a constituir las reservas y otras deducciones que ordene la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS).

Decreto Supremo N° 122 – 94 – EF – Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta (1994)

En el Artículo 21, asociado a la renta neta de tercera categoría, detalla en el inciso c) que para la deducción de las mermas y desmedros de existencias establecidas en el inciso f) del Artículo 37 de la Ley, se debe tomar en cuenta que:

La merma está conceptualizada como la pérdida física, en el volumen, cantidad o peso de las existencias, originadas por causas inherentes a su naturaleza o al régimen productivo.

Por otro lado, el desmedro está definido como la pérdida de orden cualitativo e irrecuperable de las existencias, lo cual las convierte en inutilizables para los propósitos a los que estaban direccionados.

Además de ello, establece que, cuando la SUNAT lo solicite, el contribuyente deberá acreditar las mermas por medio de un informe técnico por un profesional independiente, colegiado y competente o por el organismo técnico competente, por lo cual, tal informe deberá contener por lo menos la metodología utilizada y las pruebas ejecutadas. Caso contrario, no se admitirá la deducción.

En relación a los desmedros de existencias, la SUNAT admitirá como prueba la destrucción de las existencias ejecutadas ante Notario Público o Juez de Paz, a falta de aquel, siempre que se comunique de manera previa a la SUNAT en un plazo no menor de seis días hábiles anteriores a la fecha en que se efectuará la destrucción de tales bienes.

Decreto Supremo N° 086 – 2020 – EF – Modificación del Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta (2020)

El presente decreto modifica el inciso c) del artículo 21 relacionado al Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta, el cual fue admitido por el Decreto Supremo N° 122 – 94 – EF, el cual establece que, tratándose de los desmedros de existencias, la SUNAT, admitirá como prueba la destrucción de las existencias ejecutadas ante el Notario Público o Juez de Paz, a falta de aquel, siempre que se comunique de manera previa a la SUNAT en un plazo no menor de seis días hábiles previos a la fecha en que se efectuará la destrucción de los bienes referidos, siendo que tal entidad podrá designar a un funcionario para presenciar tal acto.

Decreto Supremo N° 054 – 93 – EM – Reglamento de Seguridad para Establecimientos de Venta al Público de Combustibles Derivados de Hidrocarburos (1993)

El presente decreto establece en el Capítulo I, específicamente, en el Artículo 5, los criterios de diseño para el planeamiento de una planta de venta, los cuales son:

- El arreglo del patio de maniobras será tal que entre la entrada y salida se tendrá tráfico en un solo sentido.
- Los puntos de carga serán dimensionados para que los camiones sean asistidos en el menor tiempo posible.

- El arreglo de la planta considerará una eficiente empleabilidad del terreno.
- Las entradas, salidas y patio de maniobras serán proyectados para que vehículos con superior radio de giro, puedan transitar de manera fácil.
- Se prevendrán ampliaciones posibles de la planta, especialmente en lo referido a tancaje y almacenes de productos.
- Las facilidades de carga pueden ser dimensionadas para reducir el tiempo de espera de los camiones cisterna durante los períodos pico.

Por otro lado, el Artículo 11, modificado por el D.S. N° 037-2007-EM, establece que, para la otorgación de la Autorización de Construcción e Instalación de Estaciones de Servicio y Puestos de venta de Combustibles (Grifos) en zonas urbanas se requerirá las distancias mínimas siguientes:

- Siete metros con sesenta centímetros (7.60 m) de los linderos de las estaciones y subestaciones eléctricas y centros de transformación y transformadores eléctricos.
- Siete metros y sesenta centímetros (7.60 m) desde la proyección horizontal de las subestaciones eléctricas o transformadores eléctricos aéreos hacia donde se puedan producir fugas de combustible.
- Cincuenta metros (50 m) del límite de propiedad de la construcción o proyecto admitido por la Municipalidad de centros educativos, mercados, supermercados, hospitales, clínicas, iglesias, cines, teatros, cuarteles, zonas militares, comisarías o zonas policiales, establecimientos penitenciarios y lugares de espectáculos públicos que tengan licencia Municipal o autorización equivalente para su funcionamiento.

Por otro lado, en el Capítulo II, el cual está referido a los tanques de almacenamiento de combustibles, conceptualizados como cualquier tipo de acopio con una capacidad mayor a 210 litros (± 57 galones) (Artículo 24). Además de ello, en el presente capítulo se destacan los aspectos básicos de diseño, instalación, protección, prueba, certificación y venteo.

En lo sucesivo, en el Capítulo III se describen las normas de seguridad en las operaciones de las instalaciones, las cuales están vinculadas a procesos como descarga, trasiego y transporte de gasolina, además, especifica la cantidad de extintores contraincendios que deberá contener toda estación de servicios.

Respecto al Capítulo IV, este contiene terminologías asociadas a las instalaciones eléctricas y clasificación de áreas peligrosas, mientras que, el Capítulo V detalla particularidades de surtidores, unidades de suministro y varios elementos de seguridad. Por otro lado, el Capítulo VI ofrece especificaciones sobre la clasificación de los combustibles. Finalmente, el Capítulo VII determina diversas recomendaciones de seguridad, vinculados principalmente a los residuos y otros constituyentes.

1.6 Hipótesis

1.6.1. Hipótesis general

Las mermas en combustible inciden significativamente en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

1.6.2. Hipótesis específicas

Las mermas en combustible inciden significativamente en el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

Las mermas en combustible inciden significativamente en el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

1.7 Variables e indicadores

1.7.1. Variables

Variable 1: Mermas en Combustible

Variable 2: Rentabilidad Económica

1.7.2. Dimensiones

Dimensiones para la Variable 1: Mermas en Combustible

- Cantidad
- Operacionalización
- Factor Climatológico
- Metodología de cálculo de mermas

Dimensiones para la Variable 2: Rentabilidad Económica

- Rendimiento de activos
- Margen de utilidad

1.7.3. Indicadores

Indicadores para la variable 1: Mermas en Combustible

- Transporte
- Recepción
- Almacenamiento
- Despacho
- Cambios de temperatura
- Promedio simple estadístico

Indicadores para la variable 2: Rentabilidad Económica

- Utilidad neta
- Activos
- Ventas netas

1.7.4. Operacionalización de las variables

Tabla 2

Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS	INSTRUMENTO
Variable 1 Mermas en Combustible	Algún elemento que se consume de manera natural o se sisa, incluso es un elemento que constituye el costo de un bien determinado, además de, impactar sobre la situación tributaria y financiera de las diversas organizaciones (Torres, 2021).	Operacionalización	Transporte	Encuesta	Cuestionario
			Recepción		
			Almacenamiento		
			Despacho		
		Factor Climatológico	Cambios de temperatura		
		Metodología de cálculo de mermas	Promedio simple estadístico		
		Cantidad	Volumen		
Variable 2 Rentabilidad Económica	Capacidad de una compañía para generar ingresos mediante terceros o recursos propios, siendo un indicador que implica la minimización de incertidumbre ante la serie de dificultades que pueda impactar en una empresa (Zurita et al., 2019).	Rendimiento de activos	Utilidad neta	Encuesta	Cuestionario
			Activo		
		Margen de utilidad	Utilidad neta		
			Ventas		

CAPÍTULO II

MATERIALES Y MÉTODOS

2.1 Tipo y nivel de investigación

2.1.1. Tipo de investigación

La presente investigación fue de tipo aplicada, definida por Arias y Covinos (2021) como aquel estudio que presenta como cimiento a la teoría y, en base a ello, ofrece solución a problemáticas prácticas basadas en las derivaciones y soluciones esbozadas en la investigación. Respecto a ello, se evidenció una problemática latente en las empresas comercializadoras de combustible en el distrito Jesús Nazareno, asociado principalmente al volumen notorio de mermas, y a través de ello, se comprobó su incidencia en la rentabilidad económica de las empresas, de modo tal, se proporcionó soluciones encaminadas a la reducción de este problema y así, generar mayor número de ganancias.

2.1.2. Nivel de investigación

El actual estudio fue de nivel descriptivo – correlacional, donde Hernández y Mendoza (2018) define al primer nivel como aquel que propone la descripción y especificación de las características, a la vez, conceptualizan al segundo nivel como aquel que pretende reconocer la presencia de un nexo entre dos conceptos, inclusive, destacan que, para ejecutar una evaluación sobre la asociación de variables, es importante describirlas primero, cuantificarlas y finalmente, vincularlas. Por lo cual, se detallaron las particularidades de las mermas en combustible y rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible en el distrito Jesús Nazareno y se estableció la asociación entre dichos términos.

2.2 Población y muestra

2.2.1. Población

La población de un estudio definida por Hernández y Mendoza (2018) como una representación de todos los componentes que intervienen directamente en una investigación, es decir, todos los individuos sujetos al estudio. Debido a ello, se tomó como población a 13 empresas calificadas como principales contribuyentes del régimen general con establecimiento de venta de combustible en el distrito de Jesús Nazareno de la provincia de Huamanga, región de Ayacucho, inscritas ante SUNAT.

2.2.2. Muestra

La muestra, de acuerdo con Martínez (2017), implica un subgrupo de la población, debido a ello, la muestra de la investigación estuvo conformada por un subgrupo de las entidades comercializadoras de combustible en el distrito de Jesús Nazareno de la provincia de Huamanga, región de Ayacucho.

La unidad de análisis, de acuerdo con Hernández y Mendoza (2018), son sujetos que serán medidos; para el presente estudio fueron los colaboradores de las empresas comercializadoras de combustible en el distrito de Jesús Nazareno de la provincia de Huamanga, región de Ayacucho, seleccionados a criterio del investigador, por ende, la muestra se conformó por un total de 6 empresas, de las cuales se tomó a 3 trabajadores por cada una de ellas, lo cual, hizo un total de 18 trabajadores, los cuales desempeñaban sus funciones como asistente contable, encargado de la empresa o administrador, personal de ventas, debido a que los mencionados conocen los procesos de operacionalización y la merma de los combustibles.

Asimismo, el tipo de muestreo empleado con el propósito de delimitar la muestra, fue mediante un muestreo no probabilístico – por conveniencia, determinado como el muestreo que proporciona la obtención de la muestra, teniendo en cuenta conocimientos y criterios del investigador respetando la disponibilidad de información (Hernández y Mendoza, 2018).

2.3 Fuentes de investigación

2.3.1. Fuentes primarias

Las fuentes primarias son aquellas que proporcionan datos de primera mano, reconocidas como referencias, las cuales consideran a los resultados y documentos de los estudios a los cuales responder (Hernández, 2014). Debido a ello, se recopiló información directamente de los colaboradores de las empresas comercializadoras de combustible del distrito Jesús Nazareno, a través de las técnicas e instrumentos, posteriormente detallados.

2.3.2. Fuentes secundarias

Son situaciones complejas generadas a partir de fuentes primarias, es decir, reprocesan dicha información y muchas veces comentan artículos, libros, artículos y documentos varios que aportan a la investigación (Hernández, 2014).

Por lo cual, para la elaboración de la investigación se consideró textos, artículos, normativas, resoluciones, revistas virtuales, diarios nacionales, páginas web, reportes, registros, entre otros.

2.4 Diseño de investigación

El diseño de la investigación fue no – experimental, puesto que, Arias (2020) afirma que los individuos relacionados al estudio son examinados en su ámbito natural sin ocasionar ningún tipo de manipulación ni alteración de las variables.

2.5 Técnicas e instrumentos

2.5.1. Técnicas

La primera técnica empleada para la presente investigación fue la observación, basada en la indagación del realismo y la interpretación del entorno. Es decir, se puede saber más sobre el tema de estudio en base a comportamientos individuales o grupales (Hernández y Mendoza, 2018).

Además de ello, se empleó la encuesta, definida por Gallardo (2017) como un vinculado de pautas estandarizadas, por la cual se compila una serie de información que accede analizar a una población, y mediante ello, representar y predecir una serie de características o relación.

2.5.2. Instrumentos

El primer instrumento empleado fue la guía de observación, establecida como la herramienta que valúa desempeños, a la vez de, determinar la causa de una problemática en relación al accionar de observar una serie de fenómenos, por lo que, es necesario presenciar y registrar los detalles que han sido observados (Hernández y Mendoza, 2018).

Por lo tanto, se observó el proceso de comercialización de combustible, desde la adquisición, almacenamiento y su posterior venta.

Además, se utilizó el cuestionario, establecido como el medio para recopilar información, planteado con la finalidad de valorar el procesamiento de la encuesta Gallardo (2017).

De la misma manera, el instrumento empleado en la presente indagación fue adaptado y tomando como referencia a Acuña (2018), como se citó en Sánchez et al. (2021), con el objetivo de recopilar datos en función de la primera variable (mermas

en combustible), por lo cual, se establecieron una serie de 16 interrogantes para dicha variable. Además, se consideró a Vélchez (2020) con el fin de recoger datos en relación a la segunda variable (rentabilidad económica), considerando una serie de 7 preguntas para dicha variable. Adicionalmente, es necesario resaltar que fue validado y la confiabilidad se realizó por medio del alfa de Cronbach.

Así mismo, la confiabilidad de alfa de Cronbach aplicada a los instrumentos de la presente investigación, de acuerdo a Chaves y Rodríguez (2018) siguió la siguiente regla de interpretación:

Tabla 3

Valoración de la confiabilidad

Rango	Criterio
[0,9 a 1]	Excelente
[0,8 a 0,9[	Bueno
[0,7 a 0,8[	Aceptable
[0,6 a 0,7[	Débil
[0,5 a 0,6[	Pobre
[0 a 0,5[	Inaceptable

Partiendo de esta regla de interpretación, el nivel de confiabilidad del instrumento asociado a las mermas en combustible, resultó ser de 0.948, lo que se interpretó como excelente.

Tabla 4

Confiabilidad del instrumento de mermas en combustible

Alfa de Cronbach	Nº de elementos
0,948	16

De manera adicional, el nivel de confiabilidad del instrumento asociado a la rentabilidad económica, resultó ser de 0.958, lo que significó que el cuestionario mantuvo un nivel excelente.

Tabla 5*Confiabilidad del instrumento de rentabilidad económica*

Alfa de Cronbach	Nº de elementos
0,958	7

CAPÍTULO III

RESULTADOS

3.1 Estadística descriptiva

3.1.1. Estadística descriptiva de la variable: mermas en combustible

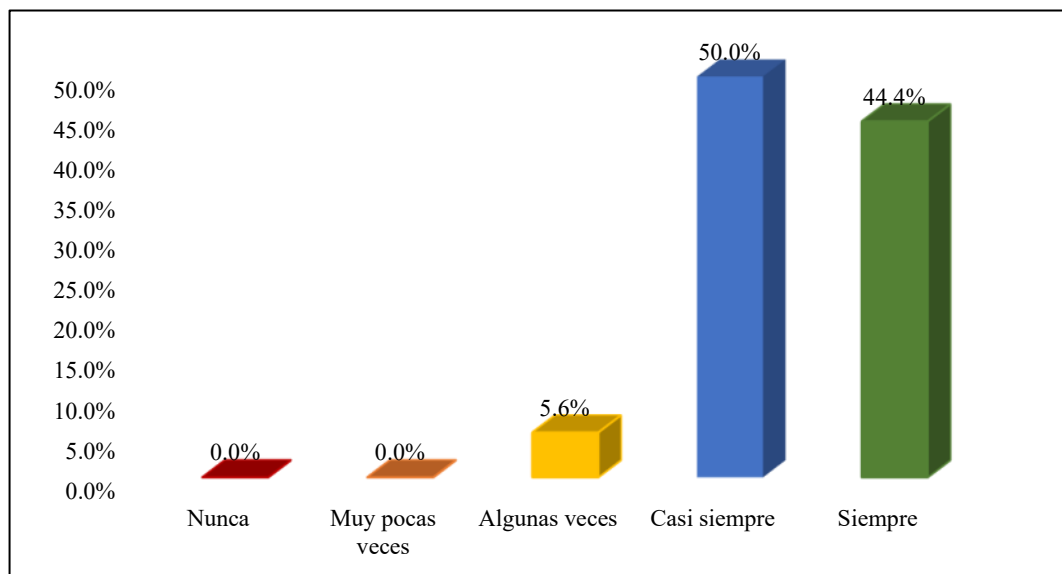
Tabla 6

Frecuencia de las mermas en combustible

Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	0	0.0	0.0
Muy pocas veces	0	0.0	0.0
Algunas veces	1	5.6	5.6
Casi siempre	9	50.0	55.6
Siempre	8	44.4	100.0
Total	18	100.0	

Figura 1

Frecuencia de las mermas en combustible



De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 6 y Figura 1, respecto a las mermas en combustible, el 50.0% la ubicó en casi siempre, el 44.4% en siempre, el 5.6% en algunas veces, el 0.0% en nunca y el 0.0% en muy pocas veces. Esto dio a entender que los colaboradores de las empresas comercializadoras de combustible

percibieron una alta generación de mermas respecto al combustible en las organizaciones en las que ejecutan sus actividades.

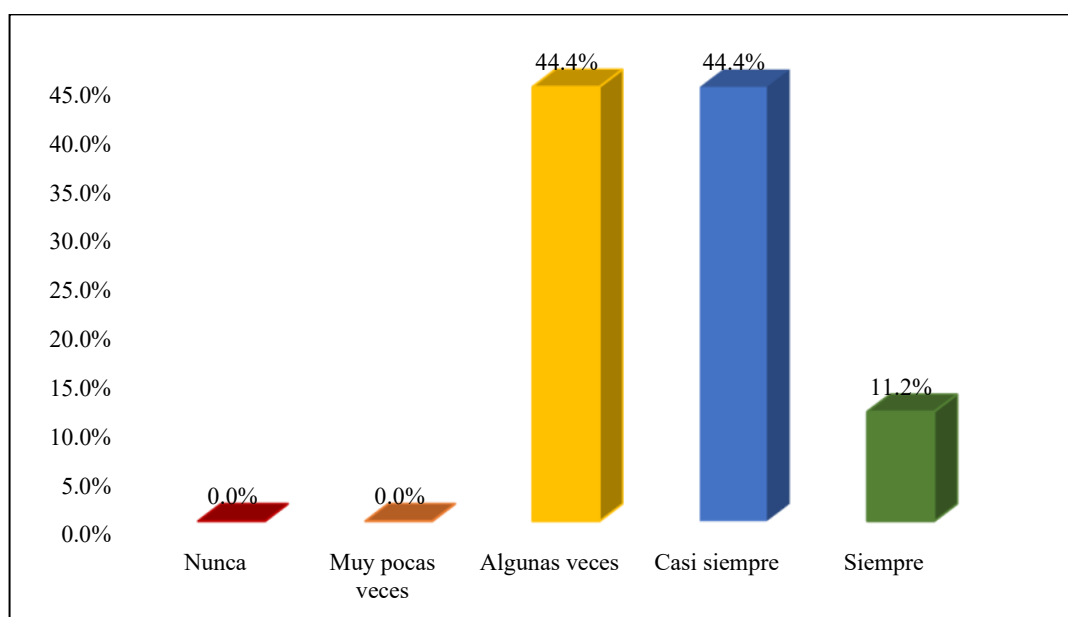
Tabla 7

Frecuencia de la dimensión operacionalización

Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	0	0.0	0.0
Muy pocas veces	0	0.0	0.0
Algunas veces	8	44.4	44.4
Casi siempre	8	44.4	88.8
Siempre	2	11.2	100.0
Total	18	100.0	

Figura 2

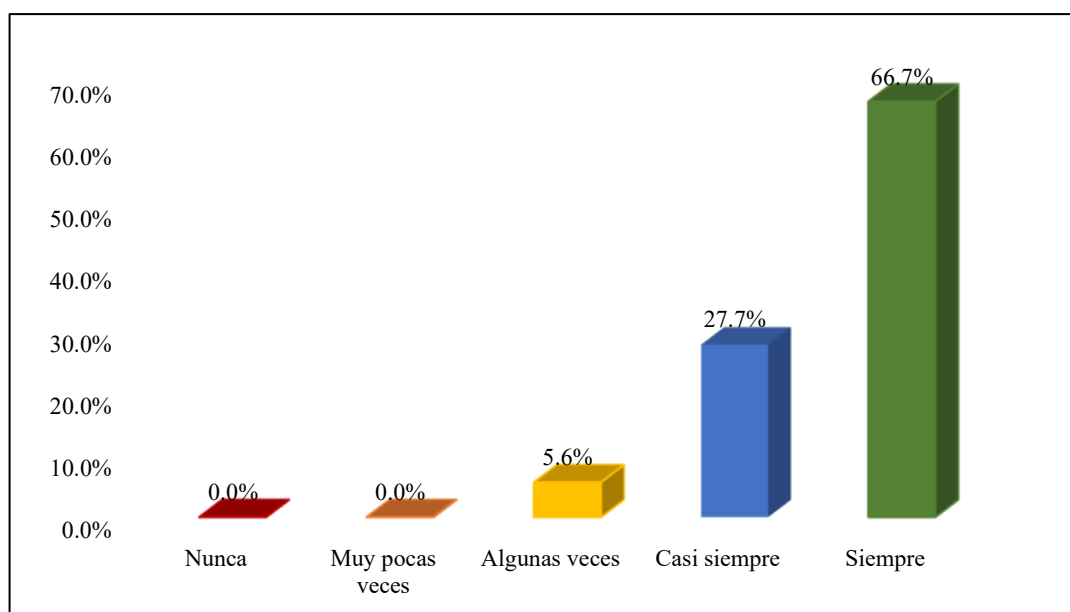
Frecuencia de la dimensión operacionalización



De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 7 y Figura 2, respecto a la dimensión operacionalización, el 44.4% la ubicó en algunas veces, el 44.4% en casi siempre, el 11.2% en siempre, el 0.0% en nunca y el 0.0% en muy pocas veces. Esto dio a entender que la mayor parte de colaboradores de las empresas comercializadoras poseía conocimientos relacionados a la producción de mermas ocasionadas por el transporte.

Tabla 8*Frecuencia de la dimensión factor climatológico*

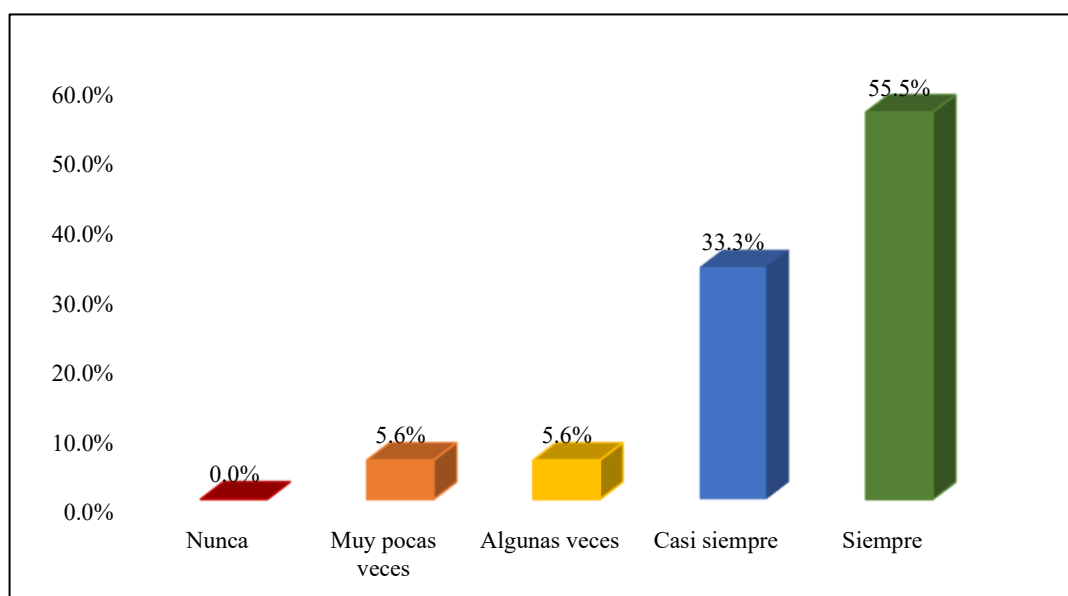
Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	0	0.0	0.0
Muy pocas veces	0	0.0	0.0
Algunas veces	1	5.6	5.6
Casi siempre	5	27.7	33.3
Siempre	12	66.7	100.0
Total	18	100.0	

Figura 3*Frecuencia de la dimensión factor climatológico*

De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 8 y Figura 3, respecto a la dimensión factor climatológico, el 66.7% lo ubicó en siempre, el 27.7% en casi siempre, el 5.6% en algunas veces, el 0.0% en nunca y el 0.0% en muy pocas veces. Esto dio a entender que la mayor parte de colaboradores de las empresas comercializadoras poseía conocimientos relacionados a la producción de mermas originadas por el factor climatológico.

Tabla 9*Frecuencia de la dimensión metodología de cálculo de mermas*

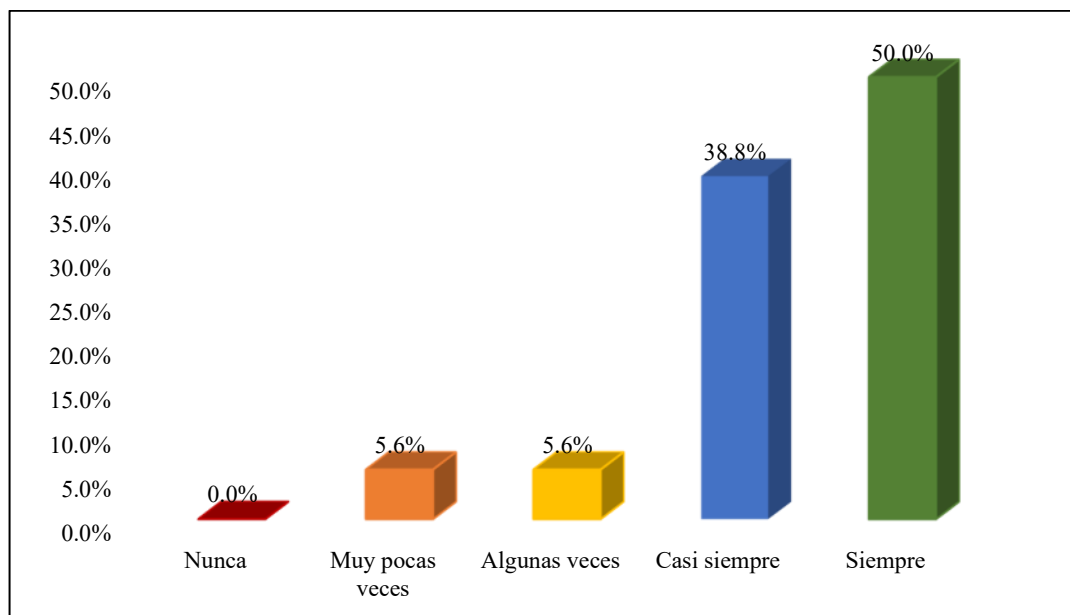
Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	0	0.0	0.0
Muy pocas veces	1	5.6	5.6
Algunas veces	1	5.6	11.2
Casi siempre	6	33.3	44.5
Siempre	10	55.5	100.0
Total	18	100.0	

Figura 4*Frecuencia de la dimensión metodología de cálculo de mermas*

De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 9 y Figura 4, respecto a la dimensión factor metodología de cálculo de mermas, el 55.5% la ubicó en siempre, el 33.3% en casi siempre, 5.6% en muy pocas veces, el 5.6% en algunas veces y el 0.0% en nunca. Esto dio a entender que la mayor parte de colaboradores de las empresas comercializadoras no poseía conocimientos relacionados a la metodología empleada para calcular el porcentaje de mermas de combustible.

Tabla 10*Frecuencia de la dimensión cantidad*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	0	0.0	0.0
Muy pocas veces	1	5.6	5.6
Algunas veces	1	5.6	11.2
Casi siempre	7	38.8	50.0
Siempre	9	50.0	100.0
Total	18	100.0	

Figura 5*Frecuencia de la dimensión cantidad*

De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 10 y Figura 5, respecto a la dimensión cantidad, el 50.0% la ubicó en siempre, el 38.9% en casi siempre, el 5.6% en muy pocas veces, el 5.6% en algunas veces y el 0.0% en nunca. Esto dio a entender que la mayor parte de colaboradores de las empresas comercializadoras no poseía conocimientos relacionados a la cantidad que debe ser transportada de acuerdo a lo establecido por OSINERGMIN.

3.1.2. Estadística descriptiva de la variable: rentabilidad económica

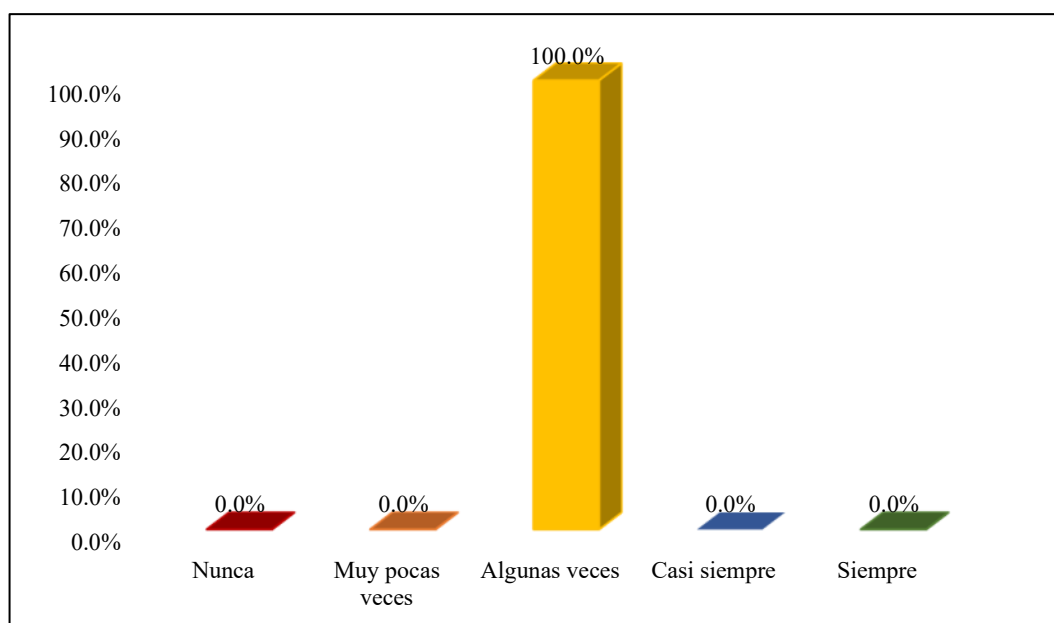
Tabla 11

Frecuencia de la rentabilidad económica

Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	0	0.0	0.0
Muy pocas veces	0	0.0	0.0
Algunas veces	18	100.0	100.0
Casi siempre	0	0.0	100.0
Siempre	0	0.0	100.0
Total	18	100.0	

Figura 6

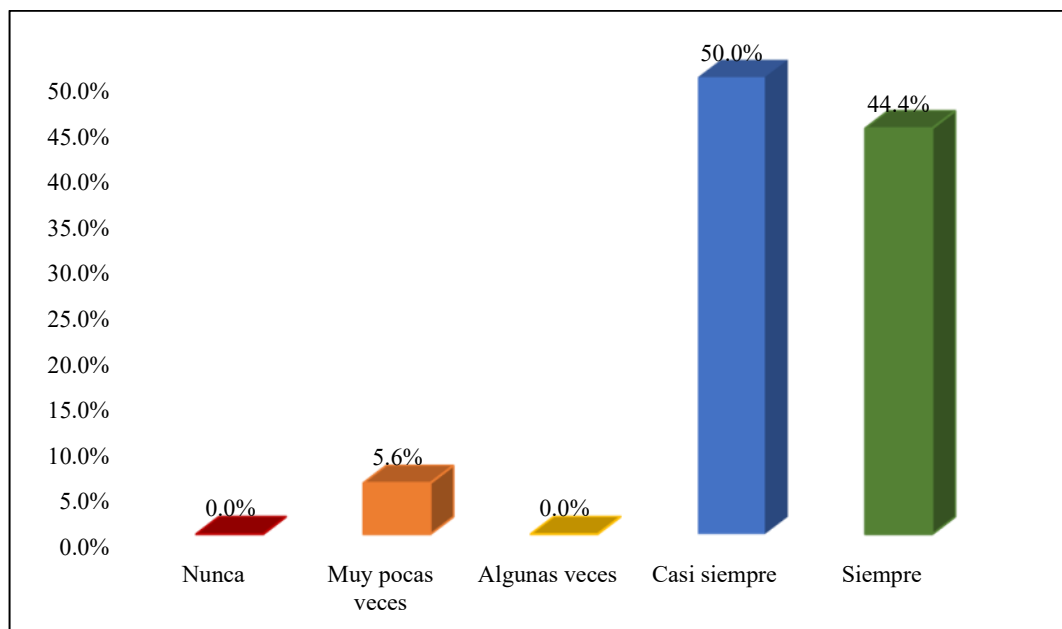
Frecuencia de la rentabilidad económica



De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 11 y Figura 6, respecto a la rentabilidad económica, el 100.0% la ubicó en algunas veces, el 0.0% en nunca, el 0.0% en muy pocas veces, el 0.0% en casi siempre y el 0.0% en siempre. Esto dio a entender que la mayor parte de colaboradores no poseía conocimientos relacionados a la rentabilidad económica y sus implicancias dentro de la compañía.

Tabla 12*Frecuencia de la dimensión rendimiento de activos*

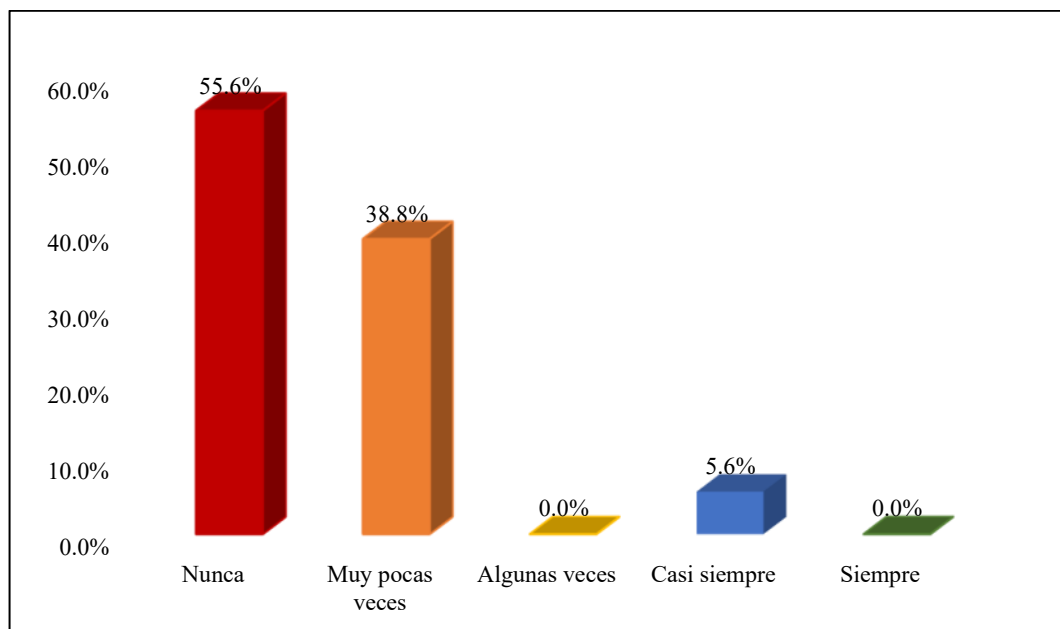
Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	0	0.0	0.0
Muy pocas veces	1	5.6	5.6
Algunas veces	0	0.0	5.6
Casi siempre	9	50.0	55.6
Siempre	8	44.4	100.0
Total	18	100.0	

Figura 7*Frecuencia de la dimensión rendimiento de activos*

De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 12 y Figura 7, respecto a la dimensión rendimiento de activos, el 50.0% la ubicó en casi siempre, el 44.4% en siempre, el 5.6% en muy pocas veces, el 0.0% en nunca y el 0.0% en algunas veces. Esto dio a entender que la mayor parte de colaboradores no poseía conocimientos relacionados al rendimiento de activos como factor influyente de la rentabilidad económica de la compañía.

Tabla 13*Frecuencia de la dimensión margen de utilidad*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Nunca	10	55.6	55.6
Muy pocas veces	7	38.8	94.4
Algunas veces	0	0.0	94.4
Casi siempre	1	5.6	100.0
Siempre	0	0.0	100.0
Total	18	100.0	

Figura 8*Frecuencia de la dimensión margen de utilidad.*

De acuerdo a los resultados obtenidos, según la Tabla 13 y Figura 8, respecto a la dimensión margen de utilidad, el 55.6% la ubicó en nunca, el 38.8% en muy pocas veces, el 5.6% en casi siempre, el 0.0% en algunas veces y el 0.0% en siempre. Esto dio a entender que la mayor parte de colaboradores no poseía conocimientos relacionados al margen de utilidad como factor influyente de la rentabilidad económica de la compañía.

3.2 Estadística inferencial

Para el análisis inferencial, primero se utilizó las pruebas de normalidad, las cuales indican que cuando el coeficiente de significancia es mayor al 5%, los datos persiguen una distribución normal y cuando es menor al 5%, una distribución no normal. Por lo tanto, cuando los datos persiguen una distribución normal, se manejan pruebas paramétricas (Pearson) y cuando siguen una distribución no normal se aplican pruebas no paramétricas (Spearman).

En tal sentido, se exhibieron los resultados de las pruebas de normalidad empleadas en las variables convenientes a los objetivos específicos y general, que evidenciaron la superación de un nivel de significancia de 0.05, por lo tanto, refieren una distribución normal.

Tabla 14

Prueba de normalidad

Variables	Shapiro Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Mermas en combustible	0.928	18	0.178
Rentabilidad económica	0.920	18	0.130

Al ejecutar dicho análisis, la significancia fue mayor al 5%, por lo tanto, se empleó la correlación de Pearson y, además, para examinar el coeficiente de correlación, es necesario tener en consideración los siguientes criterios.

Tabla 15*Baremo de interpretación del coeficiente de correlación de Pearson*

Valor	Criterio
$R = 1.00$	Relación perfecta positiva
$0.90 \leq r < 0.99$	Relación muy alta
$0.70 \leq r < 0.89$	Relación alta
$0.40 \leq r < 0.69$	Relación moderada
$0.20 \leq r < 0.39$	Relación baja
$0.01 \leq r < 0.19$	Relación muy baja
$r = 0.00$	Relación nula
$r = -1.00$	Correlación negativa perfecta

Para contrastar las hipótesis, se considera a Cabo et al. (2014), los cuales exponen que este proceso reside en establecer si la hipótesis es aceptable, teniendo en cuenta que el parámetro poblacional estudiado tome cierto valor que se ubica de forma previsible en una zona explícita por la hipótesis.

Objetivo general

H₁: Existe incidencia significativa entre las mermas en combustible y la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

H₀: No existe incidencia significativa entre las mermas en combustible y la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

Tabla 16*Relación entre mermas en combustible y rentabilidad económica*

		Mermas en combustible	Rentabilidad económica
Mermas en combustible	Correlación de Pearson	1	-,854**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	18	18
Rentabilidad económica	Correlación de Pearson	-,854**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	18	18

En la Tabla 16 se visualiza que, mediante la prueba de correlación de Pearson, se obtuvo un p valor de 0.000, lo cual exterioriza el rechazo de la hipótesis nula de no significancia, confirmando una relación significativa entre las mermas en combustible y rentabilidad económica, donde se utilizó el instrumento. De la misma manera, el coeficiente de correlación (-0.854) evidenció que las variables guardan una relación inversa alta, lo que exterioriza que, a mayor cantidad de mermas, la rentabilidad económica de la compañía se reducirá notablemente.

Objetivo específico 1

H₁: Existe incidencia significativa entre las mermas en combustible y el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

H₀: No existe incidencia significativa entre las mermas en combustible y el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

Tabla 17*Relación entre mermas en combustible y rendimiento de activos*

		Mermas en combustible	Rendimiento de activos
Mermas en combustible	Correlación de Pearson	1	-,891**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	18	18
Rendimiento de activos	Correlación de Pearson	-,891**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	18	18

En la Tabla 17 se visualiza que, mediante la prueba de correlación de Pearson, se obtuvo un p valor de 0.000, lo cual exterioriza el rechazo de la hipótesis nula de no significancia, confirmando una relación significativa entre las mermas en combustible y rentabilidad económica, donde se utilizó el instrumento. De la misma manera, el coeficiente de correlación (-0.891) evidenció que las variables guardan una relación inversa alta, lo que exterioriza que, a mayor cantidad de mermas, el rendimiento de activos de la compañía se reducirá notablemente.

Objetivo específico 2

H₁: Existe incidencia significativa entre las mermas en combustible y el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

H₀: No existe incidencia significativa entre las mermas en combustible y el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020-2021.

Tabla 18*Relación entre mermas en combustible y margen de utilidad*

		Mermas en combustible	Margen de utilidad
Mermas en combustible	Correlación de Pearson	1	-,683**
	Sig. (bilateral)		,002
	N	18	18
Margen de utilidad	Correlación de Pearson	-,683**	1
	Sig. (bilateral)	,002	
	N	18	18

En la Tabla 18 se visualiza que, mediante la prueba de correlación de Pearson, se obtuvo un p valor de 0.002, lo cual exterioriza el rechazo de la hipótesis nula de no significancia, confirmando una relación significativa entre las mermas en combustible y margen de utilidad, donde se utilizó el instrumento. De la misma manera, el coeficiente de correlación (-0.683) evidenció que las variables guardan una relación inversa moderada, lo que exterioriza que, a mayor cantidad de mermas, el margen de utilidad de la compañía se reducirá notablemente.

CAPÍTULO IV

DISCUSIÓN

La presente investigación estableció que el nivel de merma en combustible en las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno se encontró en un nivel medio (50.0%) en concordancia con la percepción de los colaboradores de dichas compañías, de la misma manera, consideraron que la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras se encontró en un nivel bajo (55.6%), deduciendo de manera descriptiva la existencia de una latente relación de la variable mermas en combustible sobre la rentabilidad económica, en tal sentido, Bui y Nguyen (2021) coincidieron al plasmar una incidencia contraria pero significativa, pues estableció que las mermas en combustible constituyen uno de los factores determinantes de la rentabilidad económica de las organizaciones direccionadas con la industria del gas y petróleo, destacando un impacto negativo sobre la variable mencionada anteriormente.

Basado en lo antes descrito y en concordancia con el objetivo general, la presente investigación encontró que hubo una relación negativa y significativa de las mermas en combustible sobre la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno, específicamente, la variable 1 incidió en -0.854 sobre la variable 2 a un nivel de significancia menor a 0.05. En ese sentido, se coincidió con Rodríguez et al. (2020), los cuales establecieron que, las mermas en combustible direccionado en las empresas que mercantilizan dicho producto, se asociaron significativamente (0.000) con la rentabilidad económica de la empresa analizada, ratificando una influencia media respecto a ambas variables. Del mismo modo, Iparraguirre (2018) encontró que las mermas generadas en una organización explicaron la influencia sobre su rentabilidad económica, medida como un exhaustivo análisis de tipo estratégico y operacional ante la cual, la empresa ha mantenido un control ineficiente

de sus productos, representado como un listado de opiniones y percepciones en relación a los colaboradores que desempeñan sus actividades en ella, en tal sentido, el autor evidenció que, a un nivel de significancia de 0.000, la rentabilidad económica de una organización fue promovida por las mermas generadas dentro de sus instalaciones, destacando al proceso de transporte, como el mayor generador de mermas a comparación de los demás procedimientos. Por otro lado, se coincidió con Rodríguez y Rosso (2021), al establecer que la rentabilidad económica de las empresas enfocadas en el sector hidrocarburos, considera a la tangibilidad de activos y rendimiento financiero como indicadores que dependen del desempeño de las actividades dentro y fuera de la organización, destacando el adecuado tratamiento del producto para no ocasionar impactos negativos sobre la empresa y sus utilidades.

Asimismo, y en concordancia con el objetivo específico uno, la presente investigación encontró que, hay una incidencia negativa y significativa de las mermas en combustible sobre el rendimiento de activos, específicamente, la variable 1 mostró una incidencia negativa de -0.891 de la dimensión uno de la variable 2 a un nivel de significancia menor a 0.05. En ese sentido, Calderón y Culqui (2018) establecieron que, los procedimientos anexados a la generación de mermas como el transporte, almacenamiento, venta, entre otros, representando aproximadamente un total de 20,000 soles, incide de manera negativa sobre la rentabilidad económica, específicamente reduciendo la rentabilidad de los activos que ofertan en la compañía, concluyendo así, una pérdida notoria al final del ejercicio contable, es por ello, que el estudio coincidió con Abdel (2021), el cual determinó que las pérdidas ocasionadas por los procedimientos ejecutados en las empresas enfocadas en la comercialización de hidrocarburos generaron notablemente una reducción en el rendimiento de los activos ofrecidos, debido a ello,

recomendó la implementación de diversos dispositivos y aplicación de condiciones proporcionadas y convenientes respecto al tratamiento del producto ofrecido.

Por último y en concordancia con el objetivo específico dos, la presente indagación encontró que hubo una incidencia negativa y significativa de las mermas en el combustible en la rentabilidad económica, específicamente, la variable 1 mostró una incidencia negativa de -0.683 de la dimensión dos de la variable 2 a un nivel de significancia menor a 0.05. En la misma línea, Febre y Orellana (2020) establecieron que, la producción de mermas en una organización se correlacionó de manera significativa (0.000) y negativa con el margen de utilidad especialmente en los estados financieros, la cual supuso que el inadecuado control de los procesos generadores de mermas impacta directamente en la gestión tributaria y financiera de la organización, proyectando resultados negativos al final del ejercicio. En la misma línea, Aquino y Mamani (2019) establecieron que, las mermas generadas en una organización impactan notablemente en los estados financieros de dicha organización, específicamente en la determinación del Impuesto a la Renta al final de cada ejercicio contable.

CONCLUSIONES

1. De acuerdo con la muestra de encuestados de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno y como respuesta al objetivo general se concluyó que, las mermas en combustible se relacionan significativamente con la rentabilidad económica, demostrado por la relación negativa de tipo alta (Pearson = -0.854) y significativa ($p = 0.000$) entre la variable mermas en combustible y la variable rentabilidad económica, por ende, a mayor cantidad de mermas, la rentabilidad económica de la compañía se reducirá notablemente.
2. De la misma manera, en concordancia con la muestra de encuestados de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno y como respuesta al objetivo específico uno, se concluyó que, las mermas en combustible se relacionan de forma significativa con el rendimiento de activos, demostrado por la relación negativa de tipo alta (Pearson = -0.891) y significativa ($p = 0.000$) entre la variable mermas en combustible y la dimensión rendimiento de activos, por lo tanto, a mayor cantidad de mermas, el rendimiento de activos de la compañía se acortará notablemente.
3. Por otro lado, de acuerdo con la muestra de encuestados de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno y como respuesta al objetivo específico dos, se concluyó que, las mermas en combustible se relacionan de manera significativa con el margen de utilidad, demostrado por la relación negativa de tipo moderada (Pearson = -0.683) y significativa ($p = 0.002$) entre la variable mermas en combustible y la dimensión margen de utilidad, respecto a ello, a mayor cantidad de mermas, el margen de utilidad de la compañía disminuirá notablemente.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno, capacitar a los colaboradores que ejecutan sus actividades dentro del área de operaciones en temas íntimamente relacionados con las mermas en combustible, con el propósito de aplicar instrumentos y estrategias para reducir la cantidad de mermas, lo cual involucra tener pleno conocimiento e interpretar la normativa establecida por OSINERGMIN, de acuerdo al tema antes mencionado.
2. Adicionalmente, se sugiere circular de manera constante un boletín que refleje una revisión de las normativas en hidrocarburos vigentes con sus modificaciones respectivas, con el objetivo de alertar a la empresa a verificar persistentemente sus actividades, de modo tal que, no exista la probabilidad de incurrir en sanciones o infracciones, con la finalidad de evitar contingencias y fiscalizaciones por parte de OSINERGMIN en un futuro, lo cual podría ocasionar una notable disminución en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno.
3. Finalmente, se sugiere la implementación de informes técnicos enfocados en las mermas en las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno, como un mecanismo oportuno para erradicar y reducir futuras contingencias de una forma lícita, ya que este instrumento accede usar convenientemente los procedimientos enfocados en el tratamiento de los combustibles, identificando situaciones propicias para las empresas dentro de la normativa legal, acrecentando su rentabilidad económica.

APORTE DE LA INVESTIGACIÓN

La actual investigación ofrece a la sociedad una serie de aportes relevantes para el conocimiento contable, como el aporte teórico y práctico. Por tal motivo, el aporte teórico de la investigación residió en cubrir los vacíos en el discernimiento relacionado con el vínculo existente entre las variables analizadas: mermas en combustible y rentabilidad económica. Por lo tanto, los resultados obtenidos mediante la aplicación adecuada de la metodología podrán ser generalizados a nivel nacional, resaltando el comportamiento de ambas variables en las empresas comercializadoras de combustible y el nexo significativo entre ellas.

Por otro lado, el aporte práctico de la indagación estuvo enfocado en la solución de una problemática que se manifiesta en las distintas organizaciones, el adecuado reconocimiento de mermas en combustible y su posterior incidencia en la rentabilidad económica por tal motivo, la investigación instituyó una serie de recomendaciones donde resalta la consumación de estrategias como la capacitación constante, elaboración de informes técnicos y material didáctico, con la finalidad principal de acrecentar sus utilidades al final de cada periodo.

Finalmente, es notable resaltar que, los resultados encontrados en la presente investigación son primordiales para las organizaciones peruanas, puesto que, tendrán mayor conciencia de las estrategias a emplear para determinar de manera correcta las mermas en combustible y su trascendencia en la rentabilidad económica por lo que, es necesario tener en cuenta dichos hallazgos para implementar diversas tácticas que fortalezcan ambas variables, generar utilidades y posteriormente, reconocer a las empresas en el sector en el que se desenvuelve.

REFERENCIAS

- Abdel, M. (2021). *Crude Oil - New Technologies and Recent Approaches*. IntechOpen. <https://doi.org/10.5772/intechopen.97553>
- Aguirre, C., Barona, C., y Dávila, G. (2020). La rentabilidad como herramienta para la toma de decisiones: análisis empírico en una empresa industrial. *Revista De Investigación Valor Contable*, 7(1), 50-64. https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_vc/article/view/1396
- Ali, M., Bakar, R., y Ghani, E. (2018). The Effect of Firm Internal and External Characteristics on Risk Reporting Practices among Malaysian Listed Firms. *Indonesian Journal of Sustainability Accounting and Management*, 2(2), 121–135. <https://doi.org/10.28992/ijssam.v2i2.53>
- Apaza, M. (2004). Herramientas para el análisis de la Rentabilidad de la empresa (Parte I). *Actualidad Empresarial*, 1(1), 1-4. <https://xdoc.mx/documents/area-inanzas-actualidad-empresarial-5ea5f0fbe2a32>
- Aquino, L., y Mamani, S. (2019). *Mermas y desmedros y su incidencia en los Estados Financieros y en el Impuesto a la Renta en las Empresas del Sector Avícola de Lima, año 2017*. Lima: [Tesis de Pregrado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625697/Aquino_PL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arias, J. (2020). *Proyecto de Tesis: Guía para la Elaboración*. Biblioteca Nacional del Perú. <http://hdl.handle.net/20.500.12390/2236>
- Arias, J., y Covinos, M. (2021). *Diseño y Metodología de la Investigación*. Enfoques Consulting EIRL.
- Banco Central de Reserva del Perú. (2022). *Memoria 2021*. Banco Central de Reserva del Perú. <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Memoria/2021/memoria-bcrp-2021.pdf>
- Barrero, J. (2013). *La importancia de medir la rentabilidad*. Universidad Católica de Argentina. https://www.cpba.com.ar/old/Actualidad/Noticias_Consejo/2013-01-

18_Este_verano_lea_a_sus_colegas_RePro_68_Agosto_2012_La_importancia_de_medir_la_rentabilidad.pdf

- Bazán, C., Patricio, S., y Rojas, J. (2021). Six Sigma en la reducción de merma del proceso de envasado de Gas Licuado de Petróleo. *AXCES Digital Library*, 1-9. <https://doi.org/10.18687/LACCEI2021.1.1.248>
- Belito, H., y Burga, D. (2021). Tratamiento tributario de mermas y desmedros en renta y en el impuesto a la renta. *Lumen*, 17(2), 333–345. <https://doi.org/10.33539/lumen.2021.v17n2.2476>
- Bui, M., y Nguyen, H. (2021). Determinants Affecting Profitability of Firms: A Study of Oil and Gas Industry in Vietnam. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 8(1), 599–608. <https://doi.org/10.13106/JAFEB.2021.VOL8.NO1.599>
- Cabo, E., Cortés, J., y Gonzáles, J. (2014). *Prueba de Significación y contraste de hipótesis*. Universitat Politècnica de Catalunya. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/186413/09_ps-5331.pdf
- Calderón, N., y Culqui, M. (2018). *Mermas en el combustible y su influencia en la rentabilidad del grifo Olita en el distrito de nueva Cajamarca, 2017*. Tarapoto: [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional de San Martín]. <https://repositorio.unsm.edu.pe/bitstream/handle/11458/3313/CONTABILIDAD%20-%20Nilda%20Calder%c3%b3n%20%20Barreda%20%26%20Merlly%20Rubby%20%20Culqui%20Guzm%c3%a1n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chaldaeva, L., Chinaeva, T., y Bogopolskiy, A. (2020). Analysis of financial and economic indicators, characterizing the activities of organizations in the oil and gas industry. *Statistics and Economics*, 17(1), 69-78. <https://doi.org/10.21686/2500-3925-2020-1-69-78>
- Chaves-Barboza, E., y Rodríguez-Miranda, L. (2018). Análisis de confiabilidad y validez de un cuestionario sobre entornos personales de aprendizaje (PLE). *Revista Ensayos Pedagógicos*, 13(1), 71-106. <http://dx.doi.org/10.15359/rep.13-1.4>
- Chow Pangtay, S. (2007). *Biblioteca Digital del ILCE*. Retrieved setiembre 30, 2019, from Biblioteca Digital del ILCE:

http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/39/html/sec_7.html

Congreso del Perú. (1993). *DECRETO SUPREMO N° 054-93-EM*. Congreso del Perú.
<https://www.minem.gob.pe/minem/archivos/Decreto%20Supremo%20N%20054-93-EM.pdf>

Congreso del Perú. (1994). *DECRETO SUPREMO N° 122-94-EF*. Congreso del Perú.
https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic3_per_ds122.pdf

Congreso del Perú. (2004). *Decreto Supremo N.° 179-2004-EF*. Congreso del Perú.
<https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/2898142-179-2004-ef>

Congreso del Perú. (2020). *Decreto Supremo N.° 086-2020-EF*. Congreso del Perú.
<https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/483083-086-2020-ef>

Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad. (2010). *Marco conceptual para la información financiera*. IFRS Foundation. <https://bit.ly/3JlumRH>

Coronel, S., Gavidia, L., y Oblitas, R. (2021). Propuesta de sistema de control basado en método ABC para determinar el stock de mercaderías en kalito distribuciones, Jaén 2021. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5(6), 10575-10591. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i6.1098

De la Hoz, B., Ferrer, M., y De la Hoz, A. (2008). Indicadores de rentabilidad: herramientas para la toma de decisiones financieras en hoteles de categoría media ubicados en Maracaibo. *Revista Ciencias Sociales*, 14(1). http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-95182008000100008

Donderis, L., Martínez, A., Nagrani, R., Zachrisson, C., y Barría, N. (2019). Aplicación de las tres primeras etapas de la metodología DMAIC para identificar la causa principal de la merma en el proceso de producción de las tortillas de harina de trigo. *Revista De Iniciación Científica*, 5, 48-53. <https://doi.org/10.33412/rev-ric.v5.0.2369>

Durán, M., Calles, F., y Zolano, M. (2022). Gestión y control de inventario en pequeñas y medianas empresas (pymes) como herramienta de información para la toma de

- decisiones en tiempos de crisis. *Revista de Investigación Académica sin Frontera*(37), 1-12. <https://doi.org/10.46589/rdiasf.vi37.468>
- Febre, C., y Orellana, A. (2020). Tratamiento contable de las mermas en la empresa Ferro Steel S.A. y su impacto en los estados financieros. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*(263), 1-22. <https://www.eumed.net/rev/oel/2020/01/tratamiento-contable-mermas.pdf>
- Fernández de Castro, J. (1978). La teoría de la empresa neoclásica: la maximización de beneficios. *Cuadernos de Economía*, 6(16), 217-237. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/5857>
- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la Investigación*. Universidad Continental. https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/4278/1/DO_UC_EG_MAI_UC0584_2018.pdf
- Hernández, I., y Hernández, M. (2006). *Importancia del análisis financiero para la toma de decisiones*. México: [Tesis de Pregrado, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo]. <http://dgsa.uaeh.edu.mx:8080/bibliotecadigital/bitstream/handle/231104/406/Importancia%20del%20analisis%20financiero.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hernández, R. (2014). *Metodología de la investigación*. México, México: Mc Graw Hill.
- Hernández, R., y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la Investigación*. Mc Graw Hill Education. <http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/bitstream/54000/1292/1/Hern%C3%A1ndez-%20Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n.pdf>
- Hernández, R., y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la Investigación*. Mc Graw Hill Education. <http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/bitstream/54000/1292/1/Hern%C3%A1ndez-%20Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n.pdf>
- Herrera, Y. (2022, enero 12). *Diferencia entre utilidad neta y utilidad bruta en contabilidad*. Contabilidad Financiera y Tributaria: <https://bit.ly/3v6a7YN>
- Huacahuari, J. (2018). *Estrategias de distribución en una organización comercializadora de combustibles, para reducir las mermas en el transporte*.

- [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos].
<https://core.ac.uk/download/pdf/323343973.pdf>
- Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid. (2019). *El petróleo: El recorrido de la energía*. Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid.
<https://www.fenercom.com/wp-content/uploads/2019/05/recorrido-de-la-energia-el-petroleo.pdf>
- Iparraguirre, S. (2018). *Mermas y rentabilidad económica en la corporación Inalta SAC, San Martín de Porres, 2016*. Lima: [Tesis de Pregrado, Universidad César Vallejo].
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/29218/Iparraguirre_SSJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Jara, F., y Mendoza, G. (2018). *Diseño de un informe técnico contable-tributario para acreditar las mermas según la NIC 2 y la Ley del impuesto a la renta para evitar contingencias tributarias en la empresa combustible SRL en el periodo 2016*. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. Chiclayo: [Tesis de Pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo].
http://tesis.usat.edu.pe/xmlui/bitstream/handle/20.500.12423/1845/TL_JaraTapiFiorella_MendozaRodrigoGabriela.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Jiménez, A. D., y Rivera, E. (2019). *Mermas y Desmedros- Impacto financiero y tributario en las empresas del sector manufactura (actividades de impresión) en la Zona Este y Lima, 2017*. [Tesis de Pregrado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas].
https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625958/Jim%C3%A9nezB_A.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Jurušs, M., y Seile, E. (2017). Application of Loss Rates for Petroleum Products Due to Natural Wastage in Customs Procedures. *Procedia Engineering*, 178, 377-383.
<https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.01.069>
- Lozano, A., Alvarez, C., y Moggiano, N. (2021). El cambio climático en los andes y su impacto en la agricultura: una revisión sistemática. *Scientia Agropecuaria*, 12(1), 101-108. <https://doi.org/10.17268/sci.agropecu.2021.012>

- Mafra, V., Gonzáles, E., Ricardo, P., y Wahrlich, R. (2016). A cost - benefit analysis of three gillnet fisheries in Santa Catarina, Brazil: contributing to fisheries management decisions. *Latin American Journal of Aquatic Research*, 44(5), 1096-1115. <https://scielo.conicyt.cl/pdf/lajar/v44n5/art19.pdf>
- Mamani, J. (2022). *Factores que generan las mermas en la venta de combustibles de la empresa Grifos Inversiones San José S.A.C. en la ciudad de Juliaca 2018-2019*. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional del Altiplano]. http://tesis.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/17870/Mamani_Coaquira_Judit_h.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Martínez, O. (. (2017). Metodología de la Investigación. *Revista Scientific*, 2(5). https://issuu.com/indtec/docs/revista_scientific_-_edici___n_espec/388
- Marx, K. (1867). *El Capital*. Cartago. https://www.solidaridadobrero.org/ateneo_nacho/libros/Karl%20Marx%20-%20El%20Capital.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021). *NIC 2 del 2021 - Inventarios*. Ministerio de Economía y Finanzas. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2841030/NIC%202%202021.pdf>
- Miranda, M., Romero, M., Chiriboga, P., y Tapia, L. (2021). La calidad de los servicios y la satisfacción del cliente, estrategias del marketing digital. Caso de estudio hacienda turística rancho los emilio's. Alausí. *Dialnet*, 7(4), 1430-1446. <https://doi.org/10.23857/dc.v7i4>
- Mitzel, J., Zhangm, Q., Gazdzicki, P., y Friedrich, A. (2021). Review on mechanisms and recovery procedures for reversible performance losses in polymer electrolyte membrane fuel cells. *Journal of Power Sources*, 488(1), 1-21. <https://doi.org/10.1016/j.jpowsour.2020.229375>
- Nogueira, D., Medina, A., Hernández, A., Comas, R., y Medina, D. (2017). Análisis económico-financiero: talón de Aquiles de la organización. *Ingengería Industrial*, 38(1), 106-115. <https://www.redalyc.org/pdf/3604/360450397010.pdf>

- Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. (2011). *Resolución de Consejo Directivo N.º 143-2011-OS-CD*. Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. <https://www.gob.pe/institucion/osinergmin/normas-legales/704245-143-2011-os-cd>
- Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. (2017). *La industria de los hidrocarburos líquidos en el Perú: 20 años de aporte al desarrollo del país*. Lima: Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Libro-industria-hidrocarburos-liquidos-Peru.pdf
- Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. (2020). *Reporte Semestral de Monitoreo del Mercado de Hidrocarburos*. Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. <https://www.ariae.org/servicio-documental/reportes-semestrales-de-monitoreo-del-mercado-rsmm-2016-2017-2018-2019-2020#:~:text=Los%20Reportes%20Semestrales%20de%20Monitoreo,la%20evolu%C3%B3n%20de%20cada%20sector.>
- Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. (2021). *Análisis del Mercado de Hidrocarburos*. Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2575246/RSMMA%3%B1o%2010%20-%20N%C2%BA%2019%3A%202021.pdf>
- Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. (2022). *Boletín Estadístico: Procesamiento, Producción y Transporte de Gas Natural*. Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3269809/Bolet%C3%ADn%20Estad%C3%ADstico%20de%20Gas%20Natural%20-Trimestre%202022-I.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2019, Diciembre 15). *Perspectivas Agrícolas: 2019-2028*. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. <https://doi.org/10.1787/7b2e8ba3-es>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2020). *Supervisión de la cadena de comercialización de balones de GLP*. Organización

de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/893072/Osinergmin-Infografia-cadena-GLP.pdf>

Ortiz, H. (2006). *Análisis financiero Aplicado y principios de administración financiera*. Universidad Externado de Colombia.
https://www.academia.edu/26760979/Analisis_Financiero_Aplicado_pdf

OSINERGMIN. (2006). *Documento de Trabajo 10. Sistema de Supervisión y Esquemas de Sanciones para el Sector Hidrocarburos*. OSINERGMIN.
<https://www.gob.pe/institucion/osinergmin/informes-publicaciones/1297732-documento-de-trabajo-10-sistema-de-supervision-y-esquemas-de-sanciones-para-el-sector-hidrocarburos>

Perupetro. (2018, Diciembre 31). *Estadística Anual de Hidrocarburos*. Perúpetro.
 Estadística anual de hidrocarburos:
<https://www.perupetro.com.pe/wps/wcm/connect/corporativo/947ab63c-e46e-42d3-a3dc-5d3bd1a8d99a/ESTAD%C3%8DSTICA+ANUAL+DE+HIDROCARBUROS+2018.pdf?MOD=AJPERESy2018>

Puente, M., y Andrade, F. (2016). Relación entre la diversificación de productos y la rentabilidad empresarial. *Revista Ciencia Unemi*, 9(18), 73-80.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=582663825010>

Rice, W. (2018). *La historia de los combustibles fósiles*. Teacher Created Materials.
<https://books.google.es/books?id=hlEuDgAAQBAJylpg=PP1yots=aMKsCPE1nuydq=HISTORIA%20DEL%20COMBUSTIBLE%20GASOHOL%20PDFylryhl=esypg=PA2#v=onepageyqyf=false>

Rodríguez, J., y Fuentes, F. (2020). *Merzas de combustibles y su influencia en la rentabilidad de la empresa grifos El Buen Samaritano E.I.R.L.* Chiclayo: [Tesis de Pregrado, Universidad César Vallejo].
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/46048/Rodr%C3%adguez_SJN-Fuentes_RFL-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Rodríguez, J., Panzi, M., Romero, E., y Cabrera, G. (2020). Análisis para detección de mermas en órdenes de producción de una imprenta. *Interconectando Saberes*, (10), 83-89. <https://doi.org/10.25009/is.v0i10.2650>
- Rodríguez, Y., y Rosso, J. (2021). The Profitability of Electricity, Oil, and Gas Utilities in America: An Analysis Focused on Colombia. *Revista Facultad de Ciencias Económicas*, 29(1), 27-48. <https://doi.org/10.18359/rfce.4525>
- Sánchez, A. (1994). La rentabilidad económica y financiera de la gran empresa española. *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, 24(78), 159-179. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=44122>
- Sánchez, J. (2002). Análisis de Rentabilidad de la empresa. *Análisis Contable*, 1-24. <https://ciberconta.unizar.es/LECCION/anarenta/analisisR.pdf>
- Sánchez, Y., Marquez, Y., Nápoles, M., y De La Cruz, M. (2021). Metodología para la evaluación del trasiego eficiente de combustibles. *SciELO*, 49(2), 47-59.
- Semieniuk, G., Holden, P., Mercure, J., Salas, P., Pollitt, H., Jobson, K., . . . Viñuales, J. (2022). Stranded fossil-fuel assets translate to major losses for investors in advanced economies. *Nature Climate Change*, 12, 532–538. <https://doi.org/10.1038/s41558-022-01356-y>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2022). *Impuesto a la Renta*. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria: <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/renta/reglamento.html#>
- Torres, G. (2021). El deterioro de los inventarios y la disminución de la utilidad neta en las empresas industriales del Perú. *Revista Espacios*, 42(14), 1-17. <https://doi.org/10.48082/espacios-a21v42n14p01>
- Venegas, D., y Ayabaca, C. (2019). ANÁLISIS DEL ALMACENAMIENTO EN SISTEMAS DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO: TANQUES. *Ingenius*, 1(22), 1-15. <https://doi.org/10.17163/ings.n22.2019.11>
- Vílchez, C. (2020). *El Planeamiento tributario y su influencia en la rentabilidad de la empresa Botica La Estrellita S.R.L Jaén*. [Tesis de Pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Digital Institucional de la Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/48439>

- Zambrano, F., Rivera, C., Quimi, D., y Flores, E. (2021). Factores explicativos de la rentabilidad de las microempresas: Un estudio aplicado al sector comercio. *INNOVA Research Journal*, 6(3), 63-78. <https://doi.org/10.33890/innova.v6.n3.2.2021.1974>
- Zurita, T., Jean, P., Iduvina, C., y Liliana, L. (2019). Estrategias financieras para incrementar la rentabilidad. Caso: Empresa Indema Perú S.A.C. *INNOVA*, 4(31), 30-41. <https://revistas.uide.edu.ec/index.php/innova/article/view/1175/1574>

ANEXOS

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
PROBLEMA GENERAL ¿Dé que manera las mermas en combustible inciden en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del distrito Jesús Nazareno 2020- 2021?	OBJETIVO GENERAL Determinar la incidencia de las mermas en combustible en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.	HIPÓTESIS GENERAL Las mermas en combustible inciden negativamente en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.	VARIABLE 1 Merma de combustible DIMENSIONES - Operacionalización - Factor climatológico - Metodología de Cálculo de mermas - Cantidad	1. TIPO DE INVESTIGACIÓN: Aplicada 2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN Descriptivo-Correlacional. 3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN No experimental. 4. POBLACIÓN Conformada por 13 empresas comercializadoras de combustible calificadas del Distrito Jesús Nazareno.
PROBLEMAS ESPECÍFICOS ¿De qué manera las mermas en combustible inciden en el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021? ¿Dé que manera las mermas en combustible inciden en el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021?	OBJETIVOS ESPECÍFICOS Determinar la incidencia de las mermas en combustible en el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021. Determinar la incidencia de las mermas en combustible en el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.	HIPÓTESIS ESPECÍFICOS Las mermas en combustible inciden negativamente en el rendimiento de activos de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021. Las mermas en combustible inciden negativamente en el margen de utilidad de las empresas comercializadoras de combustible del Distrito Jesús Nazareno 2020- 2021.	VARIABLE 2 Rentabilidad económica DIMENSIÓN - Rendimiento de Activos - Margen de utilidad	5. MUESTRA La muestra estará conformada por 6 empresas comercializadoras de combustible, de las cuales se tomará 3 trabajadores por cada una. 6. FUENTES DE INFORMACIÓN Fuentes primarias o internas y secundarias. 7. TÉCNICAS Observación y encuesta. 8. INSTRUMENTOS Guía de observación y cuestionario.

Anexo 2. Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS	INSTRUMENTO
Variable 1 Merms en Combustible	Algún elemento que se consume de manera natural o se sisa, incluso es un elemento que constituye el costo de un bien determinado, además de, impactar sobre la situación tributaria y financiera de las diversas organizaciones (Torres, 2021).	Operacionalización	Transporte	Encuesta	Cuestionario
			Recepción		
			Almacenamiento		
			Despacho		
		Factor Climatológico	Cambios de temperatura		
		Metodología de cálculo de merms	Promedio simple estadístico		
		Cantidad	Peso y volumen		
Variable 2 Rentabilidad Económica	Capacidad de una compañía para generar ingresos mediante terceros o recursos propios, siendo un indicador que implica la minimización de incertidumbre ante la serie de dificultades que pueda impactar en una empresa (Zurita et al., 2019).	Rendimiento de activos	Utilidad neta	Encuesta	Cuestionario
			Activos		
		Margen de Utilidad	Utilidad neta		
			Ventas netas		

Anexo 3. Población



N	EXPEDIENTE	CODIGO OSINERG	REGISTRO	RUC	RAZON SOCIAL	DIRECCION OPERATIVA	DEPARTAMEN TO	PROVINCIA	DISTRITO	TIPO DE ESTABLECIMIENTO
7	201900175165	91157	91157-050-111119	20603239220	ESTACION DE SERVICIO ROBIN E.I.R.L	AV. LAS ROSAS Nº 620 - AA.HH. LAS ROSAS, MZ. A, LOTE 53, VIA EVITAMIENTO	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS
320	201800131758	8924	8924-050-240818	20452262399	SERVICENTROS PLAZA S.A.C.	CARRETERA AYACUCHO - HUANTA KM. 06	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS
602	202000012310	21621	21621-050-310120	20452431760	GRIFO TAMBINITO S.R.L.	CARRETERA AYACUCHO - HUANTA KM. 4.4.	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	ESTACIONES DE SERVICIOS
640	201900033297	40506	40506-050-040319	20602270751	MARCANIC S.A.C.	JR JOSE SANTOS CHOCANO Nº 300 JR MARIANO MELGAR Y CESAR VALLEJO - URB SIMON	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS
735	201800139549	97519	97519-050-050918	20107034413	YAVA S.A.C.	CARRETERA AYACUCHO-HUANTA KM. 4.3	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS
936	201800098886	136932	136932-050-190618	20601884691	SERVICENTRO PALUCO E.I.R.L.	CARRETERA AYACUCHO-HUANTA KM. 07+250 - ANEXO RUMICHACA	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	ESTACIONES DE SERVICIOS
1095	201800132297	43906	43906-050-230818	20452843529	PETRONEGOCIACIONES E.I.R.L.	CARRETERA AYACUCHO-HUANTA KM 07	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS
1241	201800125812	14455	14455-050-090818	20452558751	GRIFO TOKHEIM E.I.R.L.	CARRETERA AYACUCHO - HUANTA KM. 7 + 104	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS
1660	201900093986	136649	136649-050-190619	20603233591	GASOLINERA PETROX E.I.R.L.	RUMICHACA S/N CENTRO JESUS NAZARENO CARRETERA AYACUCHO - HUANTA	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	ESTACIONES DE SERVICIOS
2101	201900167517	14456	14456-050-151019	10422906326	ROCA VELASQUEZ NIEVES BALBINA	JR. CIRO ALEGRIA Nº 588 CON AV. SALVADOR CAVERO	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS
2310	201900161975	93122	93122-050-	10096810984	SERVICENTRO MACHI E.I.R.L.	MZ. B, LOTE 2, COMUNIDAD CAMPESINA	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	ESTACIONES DE SERVICIOS
2938	201800126191	127791	127791-050-080818	20502445805	WARI SERVICE SAC	INTERSECCIÓN CARRETERA AYACUCHO - HUANTA Y PROLONGACIÓN JR. MOISES CAVERO	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	ESTACIONES DE SERVICIOS
3115	201800197388	8778	8778-050-121218	20494597854	INVERSIONES M & M S.R.L.	CARRETERA A HUANTA KM. 02	AYACUCHO	HUAMANGA	JESUS NAZARENO	PUESTO DE VENTA DE COMBUSTIBLE - GRIFOS

Anexo 4. Instrumento

INSTRUMENTO SOBRE MERMAS EN COMBUSTIBLE

El presente estudio tiene como finalidad recabar información para realizar el estudio titulado: **“Mermas y su influencia en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible en el Distrito de Jesús Nazareno periodo 2020 – 2021”**

Seguidamente, le mostramos varias proposiciones, le requerimos que frente a ello enuncie su opinión personal teniendo en cuenta que no existen respuestas correctas ni incorrectas marcando con una (X) la que mejor enuncie su punto de vista, respecto a las siguientes alternativas.

1. Nunca 2. Muy pocas 3. Algunas 4. Casi siempre 5. Siempre
veces veces

Nº	ÍTEMS	Puntaje				
		1	2	3	4	5
Dimensión 1: Cantidad						
1	¿Conoce y emplea la cantidad permitida de hidrocarburos que puede ser transportada, según lo establecido por Osinergmin?					
2	¿Posee y aplica un registro de volúmenes de hidrocarburos recibidos?					
3	¿Conoce la cantidad de mermas que se producen en la circulación de combustible?					
4	¿Conoce los tipos de mermas que se producen con mayor frecuencia en la empresa?					
Dimensión 2: Operacionalización						
5	¿El transporte de combustible genera mermas?					
6	¿Emplean estrategias para disminuir la merma de combustible en el proceso operativo de transporte?					
7	¿Se produce merma en el proceso operativo de recepción?					
8	¿Emplean estrategias para disminuir la merma de combustible en el proceso operativo de recepción?					

9	¿Se produce merma en el proceso operativo de almacenamiento?					
10	¿Emplean estrategias para disminuir la merma de combustible en el proceso operativo de almacenamiento?					
11	¿Se produce merma en el proceso operativo de despacho?					
12	¿Emplean estrategias para disminuir la merma de combustible en el proceso operativo de despacho.?					
Dimensión 3: Factor Climatológico						
13	¿Las altas temperaturas causadas por el factor climatológico producen merma en el combustible?					
14	¿Utilizan estrategias para disminuir la merma de combustible ocasionado por las altas temperaturas de la zona?					
Dimensión 4: Metodología de cálculo de mermas						
15	¿Estima si el porcentaje de mermas de combustibles anualmente alcanza lo permitido?					
16	Estima que las mermas de las existencias tratados en el informe adecuada y tributariamente ocasionan riesgos tributarios.					

INSTRUMENTO SOBRE RENTABILIDAD ECONÓMICA

El presente estudio tiene como finalidad recabar información para realizar el estudio titulado:
“Mermas y su influencia en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible en el Distrito de Jesús Nazareno periodo 2020 – 2021”

Seguidamente, le mostramos varias proposiciones, le requerimos que frente a ello enuncie su opinión personal teniendo en cuenta que no existen respuestas correctas ni incorrectas marcando con una (X) la que mejor enuncie su punto de vista, respecto a las siguientes alternativas.

1. Nunca 2. Muy pocas 3. Algunas 4. Casi siempre 5. Siempre
 veces veces

N°	ÍTEMS	Puntaje				
		1	2	3	4	5
Dimensión 1: Rendimiento de Activos						
1	Conoce sobre el rendimiento que generan sus activos, en su rentabilidad económica.					
2	Considera el nivel de efectividad que genera el rendimiento de activos para la compañía, incrementando su rentabilidad económica.					
3	Conoce la utilidad que genera la empresa de forma inmediata, como factor que influye en el rendimiento de los activos, y a la vez a la rentabilidad económica.					
4	Conoce la utilidad que genera la empresa de forma inmediata, como factor que influye en el rendimiento de los activos, y a la vez, a la rentabilidad económica.					
Dimensión 2: Margen de utilidad						
5	Conoce la ganancia neta, como resultados de las actividades de su empresa?.					
6	Considera que el costo de ventas influye en el margen de utilidad de la empresa.					
7	De acuerdo con el monto de ventas totales por la empresa, considera que está conforme con el nivel de ganancia?					

Anexo 5. Guía de observación

Datos Generales

Nombre de la Empresa:
Nombre del Observador:
Nombre del colaborador a observar:
Cargo que desempeña el colaborador:
Fecha y hora de inicio:

Nº	INDICADORES	SÍ NO OBSERVACIONES
1	¿Existe un sistema establecido para registrar las mermas en la producción o almacenamiento?	
2	¿Se documentan las mermas de manera detallada, especificando las razones y los montos afectados?	
3	¿Se lleva a cabo un seguimiento efectivo para identificar las áreas o procesos con mayores índices de mermas?	
4	¿Se implementan medidas correctivas basadas en los resultados de los análisis de mermas?	
5	¿La valoración de mermas se realiza de acuerdo con principios contables y normativas?	
6	¿Se realiza un análisis de rentabilidad económica de manera periódica?	
7	¿Se comparan las medidas de rentabilidad con metas y estándares predefinidos?	
8	¿Se analizan las posibles implicaciones financieras de las mermas en la rentabilidad general de la empresa?	
9	¿Existen estrategias contables implementadas para mejorar la rentabilidad económica?	
10	¿Se documentan y comunican las recomendaciones para mejorar la rentabilidad?	

Anexo 6. Evidencia de los resultados procesados

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado Explorar Título Pruebas de norm: Correlaciones Título Correlaciones Título Correlaciones Título Correlaciones Título Correlaciones Frecuencias Título Estadísticos Tabla de frecuenc Título Rendimiento Rendimiento RENTABILID/ Gráfico de barras Título Rendimiento Rendimiento RENTABILID/

Correlaciones

		MERMAS EN COMBUSTIBLE	RENTABILIDAD ECONÓMICA
MERMAS EN COMBUSTIBLE	Correlación de Pearson	1	-,854**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	18	18
RENTABILIDAD ECONÓMICA	Correlación de Pearson	-,854**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	18	18

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

Correlaciones

		MERMAS EN COMBUSTIBLE	Rendimiento de Activos
MERMAS EN COMBUSTIBLE	Correlación de Pearson	1	-,891**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	18	18
Rendimiento de Activos	Correlación de Pearson	-,891**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	18	18

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

Archivo Editar Ver Datos Transformar Insertar Formato Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

Resultado

- Explorar
 - Título
 - Pruebas de norm:
- Correlaciones
 - Título
 - Correlaciones
- Correlaciones
 - Título
 - Correlaciones
- Correlaciones
 - Título
 - Correlaciones
- Correlaciones
 - Título
 - Correlaciones
- Frecuencias
 - Título
 - Estadísticos
 - Tabla de frecuenc
 - Título
 - Rendimiento
 - Rendimiento
 - RENTABILID/
- Gráfico de barras
 - Título
 - Rendimiento
 - Rendimiento
 - RENTABILID/

Correlaciones

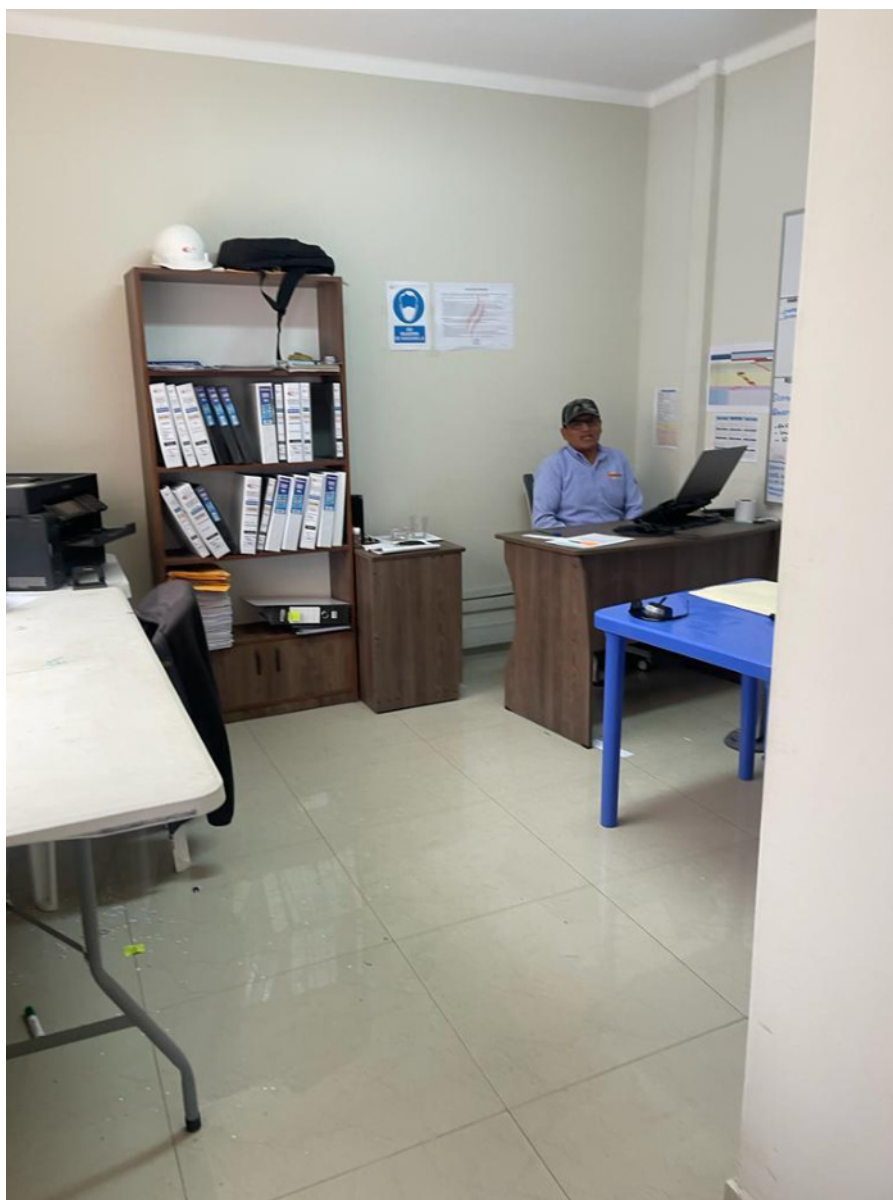
		MERMAS EN COMBUSTIBLE	Rendimiento Financiero
MERMAS EN COMBUSTIBLE	Correlación de Pearson	1	-,683**
	Sig. (bilateral)		,002
	N	18	18
Rendimiento Financiero	Correlación de Pearson	-,683**	1
	Sig. (bilateral)	,002	
	N	18	18

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

Anexo 7. Infografía.



Oficinas administrativas del grifo Chalpón. Encargado del establecimiento.



Oficinas administrativas del grifo “Wari Service”, administrador del establecimiento.



Encuesta al encargado de turno del Grifo Batman “ROCA”



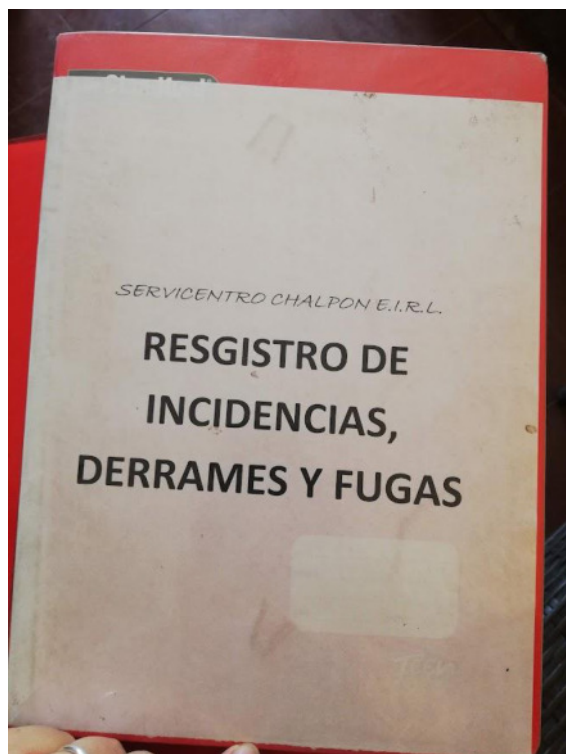
Encuesta al personal de turno del Grifo “ROCA”, sucursal.



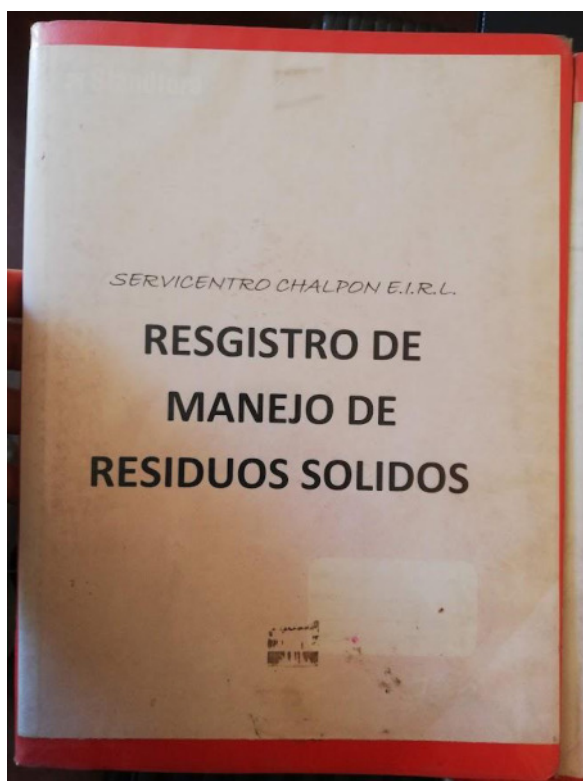
Encuesta al personal de turno del Grifo “Santa Bertha”



Encuesta el personal de turno del Grifo “Servicentro”



“Registro de incidencias, derrames y fugas del grifo Chalpón EIRL”



“Registro de manejo de Residuos Sólidos grifo Chalpón EIRL”

Nº 2400

FORMATO N° 01

RELACIÓN DE PERSONAS AUTORIZADAS PARA EL LLENADO DEL RI CROQUIS
DEL ESTABLECIMIENTOPRODUCTO GASOHOL 90 PLUS

El que suscribe, **PILLACA GARAUNDO, Donatilda**, identificada con DNI N° 28287673, representante legal del establecimiento de Razón Social **SERVICENTRO CHALPÓN S.A.C.** con RUC N° 20495105866, autorizo a las siguientes personas a llenar y firmar el Registro de Inventario de Combustibles Líquidos RIC

AP. PATERNO	AP. MATERNO	NOMBRE	NUMERO DNI	FIRMA
LUYO	URBANO			
ORIUNDO	ORE			
MORALES	ORE			
SILVA	LUJAN			

Ayacucho, 20 de mayo de 2019

El RIC debe llevarse en un cuaderno o libro tamaño mínimo A4 por cada producto, debiendo estar todas sus hojas foliadas y firmadas por el responsable del establecimiento. El formato N° 1, "Relación de Personas Autorizadas para el llenado del RIC" deberá incluirse en la primera hoja del cuaderno o libro y en su reverso el "Croquis del establecimiento". En caso hubieran modificaciones en los datos consignados en cualquiera de los dos documentos del Formato N° 1, se volverá a incluir una nueva versión del formato N° 1 en la siguiente hoja inmediata disponible del RIC, respetando la compaginación del libro o cuaderno; lo que implica que todas las versiones del Formato N° 1 se mantengan en el mismo.

En el Croquis del Establecimiento deberá resaltarse la ubicación de los surtidores, tanques y/o compartimientos del producto registrado. El croquis deberá indicar una leyenda que señale la fecha de elaboración, así como los nombres, apellidos y firma de quién elaboró el croquis.

La firma que se consigne deberá ser igual a la que figura en el DNI.

“Personas autorizadas para el llenado del RIC”

REPSOL
REPSOL COMERCIAL S.R.C.

Domicilio Fiscal

 Av. Victor Andrés Bello s/n, 147 Im. 700 Edif. B-102
 San Isidro - Lima - Perú
 Teléfono: (011) 2150225 Fax: (011) 4222842

 R.U.C. 20495105866
FACTURA ELECTRONICA
F017-

PANTALLA: CARRETERA A VENTANILLA KM 25 VENTANILLA - CALLAO, Callao, Perú

SEÑOR (ES)	: SERVIENTRO CHALPON S.A.C. _				FECHA DE EMISIÓN	: 07-11-2020
DIRECCIÓN	: KM 4.5 CARRETERA AYACUCHO - PUANTA JESUS NAZARENO - HUAMANGA - Ayacucho, Perú.				R.U.C.:	: 20495105866
CODIGO CLIENTE	CONDICION DE PAGO	PEDIDO	TIPO DE MONEDA	TIPO DE CAMBIO	ORDEN DE COMPRA	ORDEN DE ENTREGA
99495105866	A 20 días de crédito Factura	2101842648	SOLES			0017-1269173

DIRECCION DE ENTREGA: CARRETERA A VENTANILLA KM 25 VENTANILLA - CALLAO, Callao, Perú

 TRANSPORTISTA: GENARO PELACA CALAMARCA CHOFER: POLICARHO MOROTE ENCISO
 VEHICULO: A100-700 MARCA: CAPACIDAD: 8800.000 BREVETE: Q80251376

CODIGO	CANT.	DESCRIPCION	UM.	VALOR UNIT.	PRECIO UNIT.	VALOR VENTA
482700	1,000.000	PTTEC 90 (US GAL) - T.72.24 - API 60.4	GAL			

TOTAL GRAVADO	TOTAL INAFECTO	TOTAL EXONERADO	TOTAL RECARGO	TOTAL DCTO	IGV (18%)	IMPORTE TOTAL
	S/ 0.00	S/ 0.00	S/ 0.00			

SON: NUEVE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE Y 43/100 SOLES

CODIGO SCOP:

11852846137

GUIA(S) DE REMISION:

OBSERVACIONES:

ENTREGA EX - PLANTA, REMISION POR CUENTA DEL CLIENTE

OPERACION SUJETA A PERCEPCION 1.04 % TOTAL PERCEPCION S/ 94.47 TOTAL A PAGAR CON PERCEPCION S/ 9541.50

 Representación impresa de la Factura Electrónica
 Podrá ser consultada en www.repsol.pe

 COD. SAP USUARIO
 500004979 R000562

En caso de no ser cancelada la presente Factura Electrónica a su vencimiento, a REPSOL COMERCIAL S.R.C. el cliente podrá pagar los intereses moratorios correspondientes y asumir los costos y gastos en los que incurra la Compañía para obtener el pago de la deuda. La compañía podrá comunicar esta situación de mora a los centros de riesgo que considere oportuno.

“Factura de compra del combustible”

TRANSPORTE DE CARGA PILLACA PILLACA CAJAMARCA GENARO			FACTURA ELECTRONICA	
IR. CIRO ALEGRIA 770 A 5 CDAS DEL PARADERO HUANTA JESUS NAZARENO - HUAMANGA - AYACUCHO			RUC: 10282 E001-3...	
Fecha de Venta	07/11/2020		GUIA DE REMISION REMITENTE	0002 1307
Fecha de Emisión	07/11/2020		GUIA DE REMISION TRANSPORTISTA	0002 984
Señor(es)	SERVICENTRO CHALPON S.A.C.			
RUC	20495105866			
Dirección del Cliente	---- CARRETERA AYACUCHO- HUANTA KM. 4.6 GRIFO CHALPON AYACUCHO- HUAMANGA-JESUS NAZARENO			
Tipo de Moneda	SOLES			
Observación				
Cantidad	Unidad Medida	Descripción	Valor Unitario	ICBPER
1000.00	GALON INGLÉS (4,545956L)	POR SERVICIO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES 1000 GLNS GASOHOI 90 PLUS DESDE CARRET A VENTANILLA KM 25 VENTANILLA CALLAO CALLAO HASTA CARRETERA AYACUCHO HUANTA KM 4.6 JESUS NAZARENO-HUAMANGA- AYACUCHO SEGUN FACTURA: F017-387788 PLACA: AHQ- 700/TBU-977		0.00
Valor de Venta de Operaciones Gratuitas			S/ 0.00	
SON: SETECIENTOS Y 00/100 SOLES				
			Sub Total	
			Ventas	
			Anticipos	S/ 0.00
			Descuentos	S/ 0.00
			Valor Venta	S/ 593.22
			ISC	S/ 0.00
			IGV	S/ 106.78
			ICBPER	S/ 0.00
			Otros	
			Cargos	S/ 0.00
			Otros	
			Tributos	S/ 0.00
			Importe	
			Total	
Esta es una representación impresa de la factura electrónica, generada en el Sistema de SUNAT. Puede verificarla utilizando su clave SOL.				

“Factura de transporte de combustible”

Vicentro Chalpon S.A.C. CARRETERA AYACUCHO HUANTA KM 4.6 Pbl. Totorilla N° 10 - Jesús Nazareno - Huamanga - Ayacucho VENTA DE COMBUSTIBLES, OLP Y LUBRICANTES A LOS MEJORES PRECIOS Telef: 066-317976 - Cel: 986-640480 - 986-609330 ATENCION LAS 24 HORAS						R.U.C. N° 20495105866 GUIA DE REMISION - REMITENTE 002 - Nº 	
Lugar de Origen: CARAT. A. VENTANILLA Km 25 VENTANILLA - CALLAO - CALLAO Lugar de Llegada: CARAT. PYCUXHO-HUANTA km 4.6 S.N. HUAMANGA - AYACUCHO				Fecha de inicio del Traslado: 07-11-20 Nombre de denominación o razón social del DESTINATARIO: SERVICENTRO CHALPON SAC Número de RUC: 20495105866 EMPRESA DE TRANSPORTES			
Unidad de Transporte y Conductor: Marca y número de placa: VOLVO PHO-700 TRV-977 Año de Constancia de Inscripción: 05/19 Placa Licencia(s) de Conducir: S-80251376				Nombre o denominación o razón social: GEMARD PIZZO ECA Número de RUC: 102 			
CODIGO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	PESO TOTAL			
	GASOLINA 90 Plus	1000	Litro				
	SCOP - 118 						
	FACTURA - F.V. 118						
CHALPON							
Tipo y Número de Comprobante de Pago: _____							
Motivo de Traslado: Para transformación ☐ Recejo de bienes transformados ☒ Emitor itinerante ☐ Zona Promal ☐ Importación ☐ Exportación ☐							
Venta ☐ Venta sujeta a confirmar ☐ Compra ☒ Otros: ☒ Consignación ☐ Devolución ☐ Operaciones de una misma empresa ☐							
Deliberio Erlina Villanueva Contreras CEL: 98788853 RUC: 100024947 serie - 002 del 1001 al 1500 ip: 0052806241 F.I. 05/06/2018 DESTINATARIO Rafael Contreras							

“Guía de Remisión – Remitente, por el transporte de combustible”

Osinerghmin SISTEMA DE CONTROL DE ORDENES DE PEDIDO

Cierre Orden de Pedido Simple - Registro

Usuario: SERVICENTRO CHALPON E.I.R.L.
(SERVICENTRO CHALPON S.A.C.)

SERVICENTRO CHALPON S.A.C.
 (CARRETERA AYACUCHO - HUANTA KM. 4.6)
 Código Osinerg : 8626
 Registro DGH : 8626-056-160818

Código Autorización : 11852846137
 Estado : CERRADA

Usuario Comprador : SERVICENTRO CHALPON E.I.R.L.
 Fecha Registro : 09/11/2020 09:58:32
 Fecha Entrega : 07/11/2020

Número de Factura : F017-003
 Fecha Emisión Factura : 07/11/2020
 Guía de Remisión :

Empresa Mayorista : REPSOL COMERCIAL S.A.C.
 Planta : REFINERIA LA PAMPILLA S.A. PLANTA DE ABASTECIMIENTO LA PAMPILLA

Información adicional al pedido :

Producto	Pedido (litros)	Pedido (litros)	Revisado (litros)	Revisado (litros)	Pedido (litros)	Transporte	Estado
GASOHOL 90 PLUS	6000	1000	1000	1000	990	TBU-977	CERRADA

Total Pedido : 1000

[Imprimir](#) [Cerrar Ventana](#)

“Control de órdenes de pedido”

CROQUIS

TANQUES SUBTERRANEOS			
G-900	DIESEL	DIESEL	G-840
G-800	BS	BS	G-800
GLUS	GLUS	GLUS	GLUS

ALARMAS	OPERA DORMIR TRABAJAR	SEÑAL
---------	-----------------------------	-------

ISLA N° 03

ISLA N° 01

ISLA N° 02

CARRETERA AYACUCHO - HUANTA KM 4.6

RAZÓN SOCIAL	SERVICENTRO CHALPÓN E.I.R.L.		
DIRECCIÓN	CARRETERA AYAC. HUANTA KM 4.6 J.N. Hga. Ayacucho.		
ELABORADO POR			
FECHA		FIRMA	

“Croquis de almacenamiento de combustible del Grifo Chalpón”

**UNSCH**FACULTAD DE
CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES**DECANATO**

TRANSCRIPCION DE ACTA DE SUSTENTACIÓN

En la ciudad de Ayacucho, el día 20 de junio de 2024, a las 18:00 p.m. horas, en la Sala de Grados de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, se reunieron los miembros de la Comisión del Jurado Evaluador, conformado por los profesores: CPC. Edgar Huarancca Aguilar, CPC. Yon Ciro Ezcurra Ramírez, CPC. Richard Sulca Guillen y CPC. Sixto Susano Pretel Eslava (Asesor-Jurado), bajo la presidencia del Dr. Pelayo Hilario Valenzuela, como Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, en el acto académico de la sustentación de tesis y actuando como secretario el CPC. Edwar Rafael Enciso Huilca;

El secretario da lectura de la Resolución Decanal N° 238-2024-UNSCH-FCEAC-D, de fecha 19 de marzo de 2024, el cual declara expedito a la bachiller FLOR VIANE CUADROS CAMPOS, para la sustentación de la tesis: **Mermas y su incidencia en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible en el distrito de Jesús Nazareno periodo 2020-2021**, para optar el título profesional de Contadora Pública.

Acto seguido el presidente de los jurados invita a la sustentante a dar inicio a la exposición de la mencionada tesis en un tiempo aproximado de treinta (30) minutos. Concluida la sustentación el presidente solicita a los miembros del jurado evaluador formular las preguntas y repreguntas necesarias para lo cual disponen de treinta y cinco (35) minutos, las mismas que fueron absueltas satisfactoriamente.

Concluida la sustentación, el presidente de los jurados invita a la sustentante y público asistente abandonar la sala de grados con la finalidad de deliberar y emitir la calificación correspondiente, con el siguiente resultado:

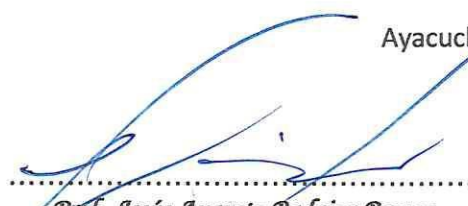
Jurado 1	14
Jurado 2	14
Jurado 3	10

Resultando aprobado por mayoría con el calificativo de TRECE (13)

Siendo las 19:10 p.m. horas del mismo día, se dio por concluido el acto académico y en fe de lo actuado firman al pie del presente los profesores: Dr. Pelayo Hilario Valenzuela (Presidente), CPC. Edgar Huarancca Aguilar, CPC. Yon Ciro Ezcurra Ramírez, CPC. Richard Sulca Guillen y CPC. Sixto Susano Pretel Eslava (Asesor-Jurado).

Libro N° 05, con folio N° 251

Ayacucho, 17 de julio de 2024


Prof. Jesús Augusto Badajoz Ramos
Secretario Docente



UNSCH

**FACULTAD DE
CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES**

DECANATO

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

Nº 181-2024-EPCA/FCEAC/UNSCH

1.- Nombres y Apellidos de los Investigadores:

FLOR VIANE CUADROS CAMPOS

2.- Escuela Profesional **Contabilidad y Auditoría**

3.- Facultad de Ciencias **Económicas, Administrativas y Contables**

4.- Tipo de trabajo académico evaluado:

Tesis

5.- Título del trabajo académico:

**Mermas y su incidencia en la rentabilidad económica de las empresas
comercializadoras de combustible en el Distrito de Jesús Nazareno periodo
2020-2021**

6.- Software de similitud: **TURNITIN**

7.- Fecha de recepción: 09 de julio de 2024

8.- Fecha de evaluación: 09 de julio de 2024

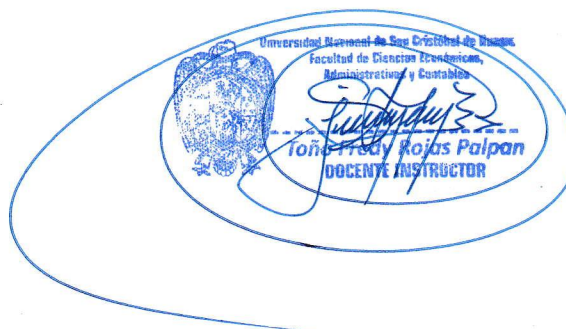
9.- Evaluación de originalidad:

Porcentaje de similitud	Resultado
* 22% (Veintidos)	** APROBADO

* Consignar el porcentaje de similitud

** Consignar **APROBADO** si se encuentra dentro del rango de porcentaje establecido subsanar las observaciones o **DESAPROBADO** si excede el porcentaje permisible de similitud.

Ayacucho, 10 de julio de 2024.



Mermas y su incidencia en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible en el Distrito de Jesús Nazareno periodo 2020-2021

por Flor Viane Cuadros Campos

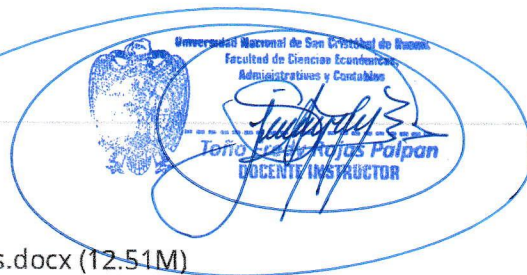
Fecha de entrega: 09-jul-2024 10:29a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 2414305803

Nombre del archivo: 181_Flor_Viane_Cuadros_Campos.docx (12.51M)

Total de palabras: 18310

Total de caracteres: 107894



Mermas y su incidencia en la rentabilidad económica de las empresas comercializadoras de combustible en el Distrito de Jesús Nazareno periodo 2020-2021

INFORME DE ORIGINALIDAD

22%

INDICE DE SIMILITUD

23%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

15%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

hdl.handle.net

Fuente de Internet

5%

2

repositorio.unas.edu.pe

Fuente de Internet

3%

3

Submitted to Universidad Nacional de San
Cristóbal de Huamanga

Trabajo del estudiante

3%

4

Submitted to Universidad Cesar Vallejo

Trabajo del estudiante

1%

5

repositorio.upla.edu.pe

Fuente de Internet

1%

6

vdocuments.com.br

Fuente de Internet

1%

7

repositorio.unsch.edu.pe

Fuente de Internet

1%

8

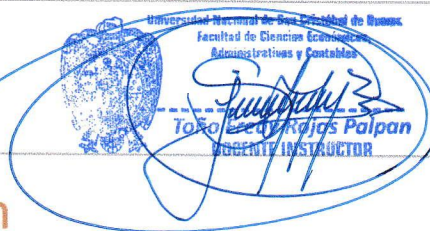
www.slideshare.net

Fuente de Internet

1%



9	es.scribd.com Fuente de Internet	1 %
10	Submitted to Universidad Popular del César,UPC Trabajo del estudiante	<1 %
11	upc.aws.openrepository.com Fuente de Internet	<1 %
12	tesis.usat.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
13	idoc.pub Fuente de Internet	<1 %
14	cybertesis.unmsm.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
15	GAMIO ARATA CAROLA ELIZABETH. "ITS del Proyecto de Modificación y Ampliación del Grifo para la Instalación de un Gasocentro de GLP-IGA0006426", R.D. N° 457-2019-MINEM/DGAAH, 2020 Publicación	<1 %
16	repositorio.untumbes.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
17	www.researchgate.net Fuente de Internet	<1 %
18	qmasociados.netfirms.com Fuente de Internet	<1 %



19	redi.unjbg.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
20	repositorio.uladech.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
21	doi.org Fuente de Internet	<1 %
22	www.osinergmin.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
23	Submitted to Universidad Nacional Jose Faustino Sanchez Carrion Trabajo del estudiante	<1 %
24	repositorio.upn.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
25	qdoc.tips Fuente de Internet	<1 %
26	repositorio.unac.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
27	repositorio.usmp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %



Excluir citas Activo
Excluir bibliografía Activo

Excluir coincidencias < 30 words