

<https://doi.org/10.69639/arandu.v12i1.608>

La relación de la política fiscal y el COVID-19 en el sector transporte de carga terrestre, en la región de Ica 2020-2022

The relationship between fiscal policy and COVID-19 in the land cargo transportation sector, in the Ica region 2020-2022

Ruth Magaly Gamboa Vila

ruth.gamboa2@unmsm.edu.pe

<https://orcid.org/0009-0005-2438-5464>

Facultad de Ciencias Contables de la Universidad Nacional
Mayor de San Marcos
Lima – Perú

Artículo recibido: 20 diciembre 2024 - Aceptado para publicación: 26 enero 2025
Conflictos de intereses: Ninguno que declarar

RESUMEN

El objetivo principal de la presente investigación es determinar la relación que existe entre la política fiscal y el Covid19 en las empresas de transporte de carga terrestre en la región de Ica, con una muestra de 215 especialistas que laboran en el sector a los que se les aplicó una encuesta de tipo Likert, cuyos resultados muestran una correlación de $Rho= 0,267$ entre la variable Política fiscal y el Covid19 lo que establece que la política fiscal tiene un impacto positivo en la recuperación del sector de transporte de carga terrestre en el contexto del COVID-19 aunque evidencia una correlación positiva baja, lo que implica que las empresas de este sector no experimentaron un impacto significativo prolongado en sus ingresos durante la pandemia por lo que la oferta y la demanda se mantuvieron estables, es probable que no sintieran la necesidad de aprovechar los beneficios fiscales del estado. En consecuencia, aunque existe una relación positiva entre las variables, la baja intensidad de la correlación implica que otros factores, como las condiciones del mercado y la respuesta estratégica de las empresas, también juegan un papel crucial en la recuperación del sector de transporte de carga terrestre en Ica.

Palabras clave: política fiscal, COVID 19, protocolos sanitarios, tasa de empleo

ABSTRACT

The present non-experimental descriptive correlational research aimed to determine the relationship between fiscal policy and COVID-19 in land freight transportation companies in the Ica region. A sample of 215 specialists working in the sector was surveyed using a Likert-type questionnaire. The results showed a correlation of $Rho = 0.267$ between the fiscal policy variable and COVID-19, indicating that fiscal policy has a positive impact on the recovery of the land freight transportation sector in the context of COVID-19, although the correlation is weak. This

suggests that companies in this sector did not experience a significant, prolonged impact on their revenues during the pandemic, leading to stable supply and demand. As a result, they likely did not feel the need to take advantage of the fiscal benefits offered by the state. Consequently, although a positive relationship exists between the variables, the low intensity of the correlation implies that other factors, such as market conditions and the strategic response of companies, also play a crucial role in the recovery of the land freight transportation sector in Ica.

Keywords: fiscal policy, COVID-19, health protocols, employment rate

Todo el contenido de la Revista Científica Internacional Arandu UTIC publicado en este sitio está disponible bajo licencia Creative Commons Attribution 4.0 International. 

INTRODUCCIÓN

La irrupción de la pandemia de COVID-19, declarada emergencia sanitaria global por la Organización Mundial de la Salud, (2020), significó una disrupción sin precedentes para la economía global. En Perú, los efectos de esta crisis se sintieron con particular intensidad en sectores estratégicos como el transporte de carga terrestre, cuyo rol en la continuidad de la cadena de suministro fue esencial, Arab Trade Union Confederation,(2020). Sin embargo, las restricciones sanitarias, los cambios en la oferta y demanda, y la necesidad de implementar medidas operativas y financieras significaron desafíos sustanciales para la sostenibilidad de estas empresas.

En este contexto, según el Fondo monetario internacional (2020) la política fiscal del gobierno peruano se convirtió en una herramienta clave para mitigar los impactos de la pandemia. Medidas como las prórrogas tributarias, las garantías crediticias y las estrategias de estabilidad laboral, Organización Internacional del Trabajo, (2020) fueron implementadas con el objetivo de salvaguardar la operatividad del sector y estimular la recuperación económica. Arias, L. A. (2021), No obstante, su efectividad no estuvo exenta de cuestionamientos, evidenciando brechas administrativas y dificultades de acceso, particularmente para pequeñas y medianas empresas.

El presente estudio se sitúa en este panorama y busca analizar la relación entre la política fiscal y el impacto del COVID-19 en el sector transporte de carga terrestre en la región de Ica durante el período 2020-2022. Con base en teorías económicas como el enfoque keynesiano, Maynard Keynes, J. (1936) y la economía del bienestar, se pretende evaluar cómo las medidas fiscales contribuyeron a la sostenibilidad de este sector y qué factores externos, como las condiciones del mercado, afectaron los resultados esperados.

A partir de una revisión exhaustiva de antecedentes nacionales e internacionales, así como de la experiencia directa de empresas locales, este trabajo no solo busca responder a preguntas sobre la eficacia de las políticas implementadas, sino también proponer lineamientos para mejorar su diseño y ejecución en futuras crisis.

Como hipótesis principal, se plantea que existe una relación positiva entre la política fiscal y la recuperación del sector transporte de carga terrestre, aunque de intensidad limitada debido a factores externos y estructurales. A través de este análisis, se espera contribuir al desarrollo de estrategias más inclusivas y sostenibles que fortalezcan la resiliencia económica y operativa del sector frente a escenarios adversos.

MATERIALES Y MÉTODOS

Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación es del tipo descriptivo-correlacional y longitudinal

Se clasifica como descriptivo correlacional, dado que su propósito es llevar a cabo una medición estadística de los resultados y la relación que existe entre la variable relacionada con la Política Fiscal en el sector transporte de carga y la variable vinculada al COVID19.

Es longitudinal porque hemos analizado variables, examinando a su vez cambios y desarrollos en un lapso de tiempo.

El diseño de la investigación es no experimental porque lo que se pretende es observar el desempeño de las variables y recopilar los datos tal como se presentan en su entorno natural, y no manipular las variables.

Participantes

La presente investigación se realizó en una muestra de 215 empresas de transporte de carga terrestre de tipo Sociedad Anónima Abierta (SA), y Sociedad Anónima Cerrada (SAC) de la región de Ica, y se enfocó en los representantes legales, gerentes, administradores y contadores de los sujetos objeto de estudio.

Instrumento

El instrumento para recabar información fue una encuesta que consistía en un cuestionario de 24 preguntas para evaluar las dimensiones de las variables “X” (Política Fiscal) y “Y” (Covid19), en una escala Likert con respuestas que van desde Totalmente en desacuerdo a Totalmente de acuerdo.

Validez

Los instrumentos de recojo de información fueron validados por 3 expertos en la materia que evaluaron la claridad, coherencia y relevancia. Esto garantizó la calidad y la pertinencia de las encuestas aplicadas al sector, además de que contribuyó a fortalecer la validez del instrumento y la calidad de los datos recolectados.

Confiabilidad

Para medir la confiabilidad se utilizó el coeficiente de alfa de Cronbach obteniendo un valor de 0.897 en la Variable Política fiscal y Covid19, indica que los ítems que componen el instrumento de medición están altamente correlacionados además de que tienen una alta fiabilidad, lo que significa que las conclusiones de los datos recogidos son coherentes y precisos.

Análisis de los datos

Se utilizó el coeficiente de correlación de Spearman, pues es ideal para encuestas de tipo Likert porque maneja datos ordinales, no requiere normalidad en la distribución y mide relaciones monótonas, siendo más robusto frente a valores atípicos. Además, los datos se procesaron en el programa estadístico SPSS-25 donde se tabuló y analizó la información recopilada. A través de este programa, se pudo realizar un análisis descriptivo de los datos y utilizar pruebas estadísticas para determinar la existencia y el grado de correlación entre las variables de interés.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Variable “X”: La política fiscal en sector transporte de carga terrestre, en marco de la pandemia

En los estudios sobre el impacto de las políticas fiscales en el sector transporte de carga, se observan diferencias importantes en cuanto a la percepción y los efectos que estas políticas generan. Morales Monárrez (2013), en su investigación sobre las empresas de transporte de carga en Culiacán, México, concluyó que las políticas fiscales y la globalización afectaron de forma negativa a este sector. Los resultados sugieren que la inadecuada aplicación de las políticas tributarias fue un factor clave en el impacto negativo, generando dificultades operativas y una mayor carga fiscal para las empresas.

Por otro lado, la presente investigación realizada en la región de Ica presenta un escenario diferente como se puede apreciar en la tabla y figura 1. En este estudio, realizado con 215 encuestados del sector transporte de carga regional, se encontró una tendencia clara hacia la aprobación de las medidas fiscales implementadas durante la pandemia del Covid19, con un 62.3% (134 encuestados) los participantes mostraron una actitud favorable. Sin embargo, un número significativo de 32.5% (70 encuestados) se posicionó en un estado neutral, indicando que, aunque las políticas fiscales no generan un impacto negativo marcado, tampoco se perciben como una mejora significativa para las operaciones de los empresarios.

Este contraste en los resultados expone diferencias en los contextos específicos de cada región. Mientras que en Culiacán las políticas fiscales fueron vistas como un obstáculo debido a su aplicación ineficaz, en la región de Ica las políticas fiscales parecen ser mejor recibidas, aunque no sin reservas. La neutralidad de un porcentaje considerable de encuestados sugiere que, las políticas fiscales no han tenido un impacto en las actividades empresariales. Esto podría reflejar una falta de comunicación o información sobre los beneficios que las políticas fiscales deberían aportar a las empresas.

La discrepancia en los resultados entre ambos estudios también puede deberse a las diferencias en la metodología utilizada. Mientras que Morales Monárrez (2013) empleó un enfoque cualitativo y profundizó en las entrevistas y observaciones para explorar el impacto real de las políticas fiscales, la investigación realizada en Ica se basó principalmente en datos cuantitativos, lo que permite obtener una visión general de las percepciones, pero limita la comprensión profunda de las causas subyacentes de esas percepciones.

Ambos estudios resaltan la importancia de la implementación efectiva de las políticas fiscales, sugiriendo que la percepción positiva o negativa depende no solo del contenido de las políticas, sino también de su correcta aplicación y de la comunicación entre el gobierno y el sector estudiado. En el caso de Ica, la alta proporción de respuestas neutrales podría reflejar una falta de

confianza o claridad en la manera en que las políticas fiscales impactan directamente en las operaciones de las empresas.

En conclusión, a pesar de las diferencias en los resultados, ambos estudios coinciden en que la implementación adecuada y la comunicación efectiva de las políticas fiscales son esenciales para lograr un impacto positivo en las empresas.

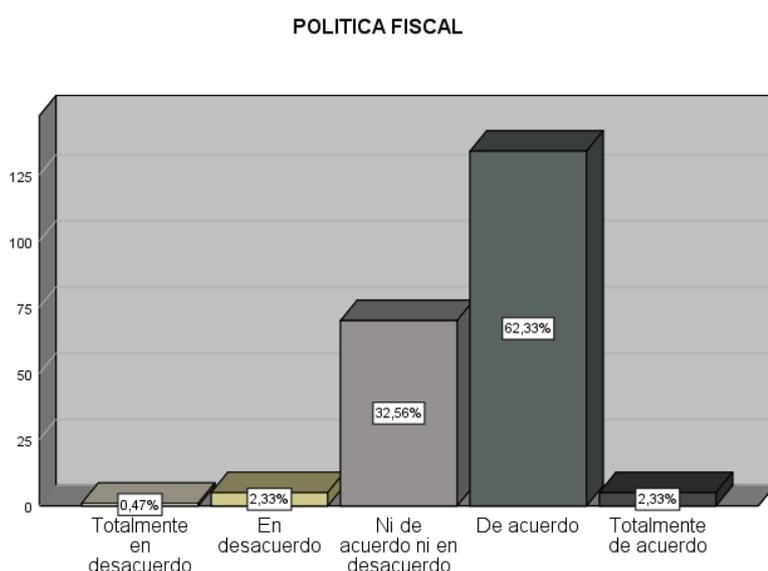
Una comunicación transparente entre gobierno y empresas puede mejorar la percepción y efectividad de estas políticas. La falta de consenso en Ica subraya la necesidad de un diálogo continuo que ajuste las políticas fiscales a las realidades locales, garantizando su aceptación y eficacia.

Tabla 1
Resultados descriptivos. Política Fiscal

POLITICA FISCAL		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	,5	,5	,5
	En desacuerdo	5	2,3	2,3	2,8
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	70	32,6	32,6	35,3
	De acuerdo	134	62,3	62,3	97,7
	Totalmente de acuerdo	5	2,3	2,3	100,0
	Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 1
Política Fiscal



Nota: Elaboración propia

Dimensión X1: Medidas de alivio tributario

Nuestra investigación revela una percepción favorable hacia las medidas de alivio tributario implementadas durante el COVID-19 en el sector de transporte de carga en Ica. Según la Tabla 2 y Figura 2, el 80.47% de los 215 encuestados estuvo de acuerdo o totalmente de acuerdo con estas políticas, mientras que solo el 2.8% expresó desacuerdo. Además, un 16.74% se mostró neutral. El alto porcentaje de respuestas positivas (64.19% "De acuerdo" y 16.28% "Totalmente de acuerdo") refleja una valoración generalizada positiva hacia dichas medidas.

El estudio de Martínez Cañada M.P (2016) destaca cómo las políticas gubernamentales influyen en la salud financiera y operativa del sector de transporte de mercancías en España. Señala que las legislaciones y medidas impositivas impactan directamente a las empresas, dependiendo de su aplicación. Concluye que un mayor apoyo estatal, mediante reducción de impuestos y bonificaciones a la seguridad social, es clave para incentivar la inversión y renovar el parque automotor.

Al comparar los resultados de la encuesta con las conclusiones de Martínez Cañada, se observa una coincidencia significativa en cuanto a la necesidad de apoyo estatal, diferenciándose en el contexto analizado. Mientras el autor aborda un enfoque estructural y a largo plazo, la encuesta resalta la percepción positiva de las medidas tributarias aplicadas durante la pandemia. Estas acciones demostraron ser eficaces en el corto plazo, aliviando la carga fiscal y protegiendo la estabilidad de las empresas de transporte de carga frente a la crisis económica global.

Martínez Cañada resalta la presión fiscal que enfrentan los transportistas, destacando que los impuestos elevados son un obstáculo para el crecimiento del sector. Este punto resuena con los resultados de la encuesta, donde la amplia mayoría de los encuestados muestra un acuerdo generalizado con las medidas de alivio tributario. Este apoyo puede interpretarse como una validación de la necesidad de políticas que alivien la carga impositiva, lo que podría haber sido percibido como una respuesta positiva y adecuada ante la crisis derivada por la pandemia.

Además, Martínez Cañada aboga por la necesidad de políticas que no solo reducen los impuestos, sino que también incentiven la renovación del parque automotor mediante bonificaciones a la seguridad social. Este aspecto es relevante en el contexto de la encuesta, ya que, si bien no se menciona específicamente la renovación de flotas, el impacto positivo de las medidas tributarias puede extenderse a la capacidad de mantener un capital de trabajo adecuado que permita el idóneo desenvolvimiento de las empresas del sector.

Si bien las respuestas reflejan una gran satisfacción por parte de los encuestados con las medidas de alivio tributario, la neutralidad de un 16.74% de los encuestados podría sugerir que algunas empresas todavía sienten que las medidas no abordan completamente sus necesidades estructurales a largo plazo. Sin embargo, una posible explicación de esta neutralidad puede estar relacionada con los cambios positivos en la oferta y la demanda derivados del contexto de la pandemia de COVID-19.

Durante la crisis sanitaria, muchos sectores, incluido el transporte de carga, experimentaron un aumento en la demanda de ciertos servicios debido a factores como el crecimiento del comercio electrónico y la necesidad de suministrar productos esenciales. Esta demanda adicional pudo haber compensado en parte los efectos negativos de la crisis, permitiendo a algunas empresas mantener o incluso mejorar sus ingresos. Por ello, algunas empresas podrían haber sentido que, aunque las políticas fueron útiles, no fueron determinantes en su desempeño o no cubrieron sus necesidades específicas a largo plazo.

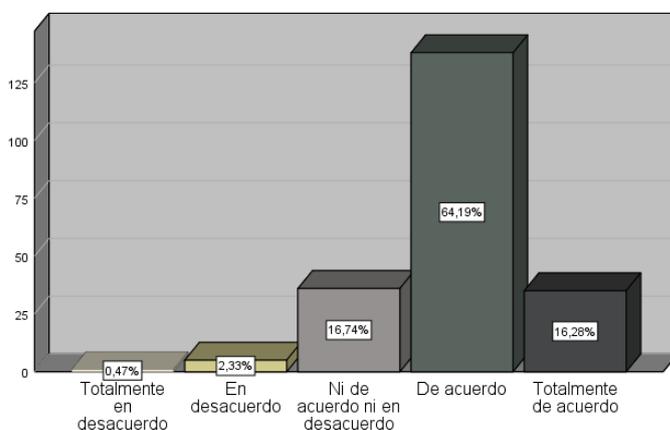
Este fenómeno sugiere que la neutralidad de los encuestados no siempre refleja una insatisfacción directa con las políticas de alivio, sino que podría ser resultado de una dinámica positiva en la oferta y demanda que permitió que las empresas se beneficiaran más de las condiciones del mercado que de las políticas fiscales en sí. Este aspecto destaca la importancia de comprender los factores económicos contextuales que influyen en la percepción de las políticas, y subraya la necesidad de seguir adaptando las medidas fiscales a las condiciones cambiantes del mercado y del entorno económico global.

Tabla 2
Resultados descriptivos: Medidas De Alivio Tributario

Medidas de alivio tributario		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	,5	,5	,5
	En desacuerdo	5	2,3	2,3	2,8
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	36	16,7	16,7	19,5
	De acuerdo	138	64,2	64,2	83,7
	Totalmente de acuerdo	35	16,3	16,3	100,0
	Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 2
Medidas de alivio tributario
Medidas de alivio tributario



Nota: Elaboración propia

Dimensión X2: Medidas de estabilidad laboral

Los resultados de la encuesta revelan como se visualiza en la Tabla 3 y Figura 3, que el 47.4%, (102 de los encuestados) estuvo de acuerdo con las medidas de estabilidad laboral adoptadas durante la pandemia, mientras que un 44.2% (95 de los encuestados) adoptaron una postura neutral. Solo el 6.1% expresó desacuerdo. Estos datos sugieren que, en general, las medidas fueron percibidas como útiles por una proporción significativa de los trabajadores, especialmente aquellos que no estaban directamente involucrados en las operaciones de transporte o cuyas funciones eran susceptibles de ser realizadas de manera remota.

El hecho de que una gran parte de los encuestados se haya mantenido neutral puede indicar que, aunque las medidas fueron implementadas, su impacto en las empresas de transporte de carga fue variable y dependió de factores como la modalidad de trabajo y la disponibilidad de recursos. Las empresas de este sector, que dependen principalmente de la presencia física para sus actividades, se enfrentaron a desafíos únicos para aplicar medidas como “el trabajo remoto”, lo que pudo haber limitado la efectividad de la política para ciertos grupos de trabajadores.

El análisis de las medidas de estabilidad laboral fue vistas con mayor positividad entre los encuestados, especialmente en el área operativa pues el sector de transporte de carga requiere presencia física para su ejecución, por tanto, lo que sugiere que la efectividad de estas medidas fue, en algunos casos, insuficiente para resolver los desafíos económicos que enfrentaron las empresas durante la crisis sanitaria.

Al comparar estos resultados con el estudio de Gómez Iquirá.M. E (2024), se puede observar una similitud en la dificultad de adaptación y los efectos negativos del trabajo remoto en la calidad de vida de los trabajadores, lo que es especialmente relevante en sectores como el transporte de carga, donde la infraestructura tecnológica es menos accesible y la modalidad de trabajo remoto no siempre es factible.

En conclusión, las medidas de estabilidad laboral fueron bien recibidas en muchos casos, pero su efectividad dependió de factores como la modalidad de trabajo y la infraestructura tecnológica de las empresas. La situación del sector transporte de carga evidenció que, si bien se implementaron medidas para proteger los empleos, la falta de preparación tecnológica y la necesidad de trabajo presencial generaron desafíos significativos para las empresas y sus trabajadores.

Tabla 3
Resultados descriptivos. Medidas de estabilidad laboral

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	,5	,5	,5
	En desacuerdo	12	5,6	5,6	6,0

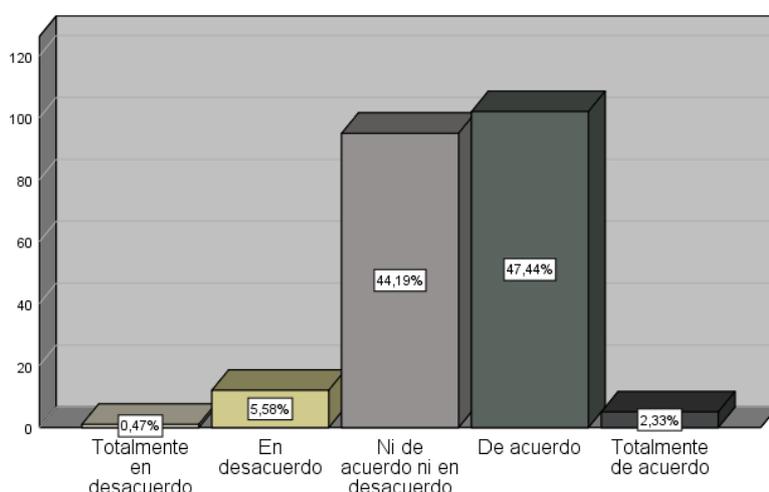
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	95	44,2	44,2	50,2
De acuerdo	102	47,4	47,4	97,7
Totalmente de acuerdo	5	2,3	2,3	100,0
Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 3

Medidas de estabilidad laboral

Medidas de estabilidad laboral



Nota: Elaboración propia

Dimensión X3: Garantías crediticias

Los datos obtenidos en la encuesta de la presente investigación sobre las garantías crediticias en el sector de transporte de carga durante la pandemia del COVID-19 muestran una clara preferencia por este tipo de apoyo financiero. Los resultados que se visualizan en la Tabla y Figura 4 muestran que el 66.5% de los encuestados estuvo de acuerdo y el 8.8% estuvo totalmente de acuerdo con las garantías crediticias, lo que representa un 75.3% de respuestas positivas. Este alto porcentaje refleja que las garantías crediticias fueron vistas como una herramienta crucial para mantener la operatividad y liquidez de las empresas de transporte de carga durante la crisis del COVID-19.

Al acceder a los beneficios las empresas pudieron aprovechar estas garantías para cubrir costos operativos, como salarios, combustibles, y mantenimiento de vehículos, evitando así la paralización de sus actividades. En este contexto, las garantías crediticias funcionaron como un alivio temporal ante la falta de ingresos debido a la baja demanda durante la pandemia, Banco Interamericano de Desarrollo. (2021).

Solo un pequeño porcentaje de los encuestados, 3.8%, (8 de los encuestados) se mostraron en desacuerdo con las garantías, mientras que el 20.9% adoptó una postura neutral, lo que sugiere que hubo una diversidad de experiencias con respecto al acceso y la efectividad de estas medidas.

Si analizamos la investigación realizada por Medina R., Segundo y Osorio (2022) sobre el efecto del COVID-19 en las empresas de transporte en Trujillo durante el 2021 muestra una perspectiva positiva respecto a las políticas financieras de reactivación económica, especialmente en lo que se refiere a la liquidez y el apalancamiento financiero. Este estudio concluye que, a pesar de los retos de la pandemia, las empresas del sector lograron mantenerse con altos niveles de liquidez, lo que les permitió superar la crisis sin grandes niveles de endeudamiento.

Las conclusiones coinciden en que las garantías crediticias y el apoyo financiero fueron clave para la estabilidad financiera de las empresas de transporte. El acceso a créditos con condiciones favorables ayudó a mantener la operatividad y evitar quiebras o despidos masivos. Sin embargo, tanto los resultados de la presente investigación como el estudio de Medina et al. (2022) destacan la necesidad de un enfoque estratégico en la gestión financiera, incluyendo programas de simulación económico-financieros y una evaluación constante de indicadores para preparar mejor a las empresas frente a futuras crisis.

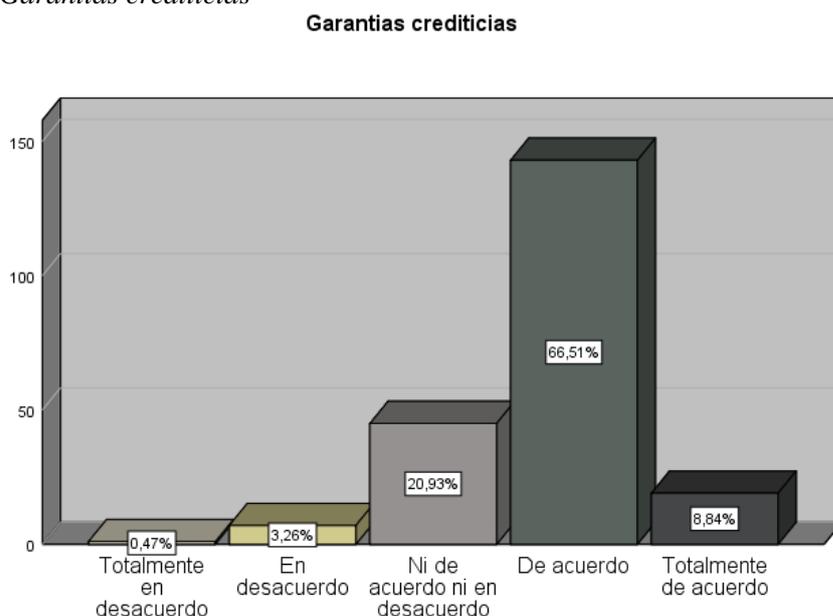
La encuesta y el análisis de Medina et al. (2022) destacan que las garantías crediticias fueron eficaces para mitigar los efectos de la pandemia en el transporte de carga. No obstante, es crucial mejorar el acceso a estos beneficios y fortalecer estrategias financieras para enfrentar futuras crisis. La adaptabilidad y una sólida planificación financiera serán esenciales para garantizar la sostenibilidad y el crecimiento del sector a largo plazo.

Tabla 4
Resultados descriptivos. Garantías crediticias

				Porcentaje	Porcentaje
		Frecuencia	Porcentaje	válido	acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	,5	,5	,5
	En desacuerdo	7	3,3	3,3	3,7
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	45	20,9	20,9	24,7
	De acuerdo	143	66,5	66,5	91,2
	Totalmente de acuerdo	19	8,8	8,8	100,0
	Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 4
Garantías crediticias



Nota: Elaboración propia

Variable “Y”: El COVID-19 en sector transporte de carga terrestre

De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta sobre el impacto del COVID-19 en las empresas de transporte de carga, como puede apreciarse en la Tabla 5 y figura 5 muestran que 105 encuestados (48.8%) reconocieron el impacto negativo de la pandemia en sus operaciones. En específico, el 45.1% estuvo de acuerdo y el 3.7% totalmente de acuerdo con los efectos adversos, mientras que un 40.5% adoptó una postura neutral. Solo un 10.7% expresó desacuerdo con el impacto de la pandemia. Esto refleja que el sector de transporte de carga, aunque afectado, mostró una variabilidad en las respuestas, lo que puede estar vinculado a las diferentes realidades operativas y tamaño de las empresas.

En términos de la investigación de Benedetta (2021), el estudio realizado sobre el impacto del COVID-19 en los operadores logísticos en la región de Piamonte, Italia, reportó que la pandemia tuvo una repercusión considerable en el sector, afectando tanto las redes de abastecimiento como los aspectos económicos, sociales y psicológicos. Al igual que en el caso de las empresas de transporte de carga en la encuesta, Benedetta encontró que las redes logísticas se vieron transformadas por el cambio hacia el comercio electrónico y la entrega a domicilio, lo que incrementó la demanda de servicios logísticos. Este cambio, que fue percibido como un desafío, también representó una oportunidad para los operadores logísticos que pudieron adaptarse a los nuevos requerimientos del mercado, particularmente en términos de almacenamiento y transporte.

En la encuesta, las respuestas neutrales (40.5%), 87 de los encuestados podrían reflejar la incertidumbre sobre la magnitud del impacto en comparación con las rápidas adaptaciones al comercio electrónico y la necesidad de cambios en las operaciones logísticas, algo que también

se mencionó en el estudio de Benedetta. La variabilidad en las respuestas también puede estar asociada con la diferente capacidad de adaptación de las empresas, donde algunas, especialmente las más grandes, pudieron haber aprovechado la digitalización y el comercio electrónico como una oportunidad, mientras que otras enfrentaron mayores dificultades para ajustar sus operaciones como pudo ser el caso de las PYMES.

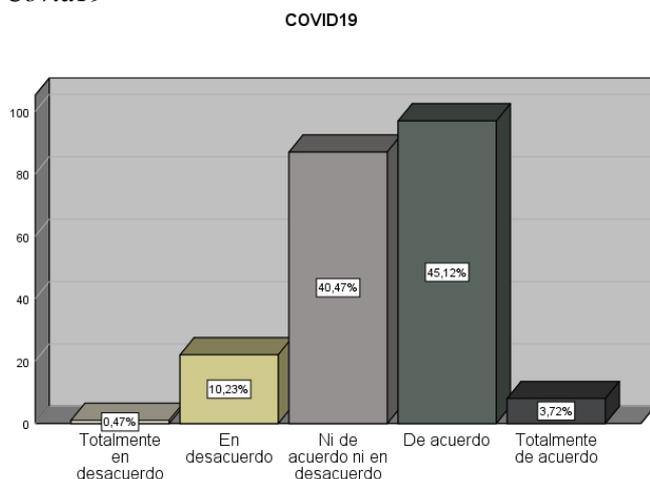
En síntesis, ambos estudios, el realizado en Piamonte por Benedetta (2021) y el análisis de los datos de la encuesta sobre el impacto del COVID-19 en las empresas de transporte de carga, coinciden en reconocer la pandemia como un evento reformador que ha reconfigurado el sector logístico, tanto en términos de desafíos operativos como de oportunidades de adaptación. Sin embargo, las respuestas variables en ambas investigaciones reflejan las diferencias en la capacidad de adaptación de las empresas a los nuevos paradigmas del mercado.

Tabla 5
Resultados descriptivos. COVID19

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	,5	,5	,5
	En desacuerdo	22	10,2	10,2	10,7
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	87	40,5	40,5	51,2
	De acuerdo	97	45,1	45,1	96,3
	Totalmente de acuerdo	8	3,7	3,7	100,0
	Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 5
Covid19



Nota: Elaboración propia

Dimensión Y1: Cambios en la oferta y demanda

Los resultados de la encuesta sobre cambios en la oferta y demanda en el sector de transporte de carga durante la pandemia muestran que la mayoría percibió modificaciones significativas, con un 42,3% de acuerdo y un 4,2% totalmente de acuerdo. Sin embargo, un 31,6% se mostró neutral y un 21,9% en desacuerdo, lo que indica que no todas las empresas del sector experimentaron el impacto de manera evidente o similar.

Según el análisis de San José López (2021), la pandemia tuvo efectos significativos en los precios y el volumen de intercambio de mercancías, sin embargo, a pesar de las dificultades iniciales, el sector logístico y productivo ha mostrado una rápida recuperación, impulsada por la necesidad de adaptarse y corregir ineficiencias operativas. Este análisis es relevante para el sector de transporte de carga, ya que la oferta y demanda de servicios de transporte se vieron afectadas por factores como las restricciones de movilidad, la reducción de actividad comercial y la disrupción de las cadenas de suministro, pero también por la innovación y la búsqueda de nuevas soluciones.

Al igual que lo señaló San José López, la recuperación del sector de transporte puede haber sido más rápida de lo esperado, ya que la demanda de ciertos tipos de carga, como productos esenciales y la distribución de productos farmacéuticos o de comercio electrónico, aumentó. Por otro lado, sectores como la automotriz o la fabricación de bienes no esenciales se enfrentaron a una disminución en la demanda de transporte.

Por otro lado, el estudio de Roque U. Sergio (2023) sobre el impacto del COVID-19 en el planeamiento estratégico en una empresa de transporte de carga revela que la pandemia interrumpió las estrategias de planificación, ya que las empresas se vieron obligadas a adaptarse a las restricciones impuestas por el gobierno. En su investigación, el autor señala que menos inversión fue destinada al seguimiento de las estrategias tradicionales debido a la necesidad de cumplir con las medidas sanitarias. Sin embargo, recalca que la adopción de tecnologías de la información permitió a las empresas adaptarse y mejorar sus operaciones en medio de la crisis, facilitando la continuidad de la actividad económica.

Este antecedente es particularmente relevante cuando se considera que 91 de los encuestados (un 42.3%) estuvo de acuerdo en que hubo cambios en la oferta y demanda, lo que muestra que las empresas de transporte de carga tuvieron que ajustarse rápidamente a un entorno dinámico. Al igual que en el caso estudiado por Roque U. Sergio, donde resalta la innovación y la necesidad de corregir ineficiencias. Este proceso podría haber sido impulsado por la digitalización y la automatización, incluyendo la optimización de rutas de transporte y la mejora en el seguimiento de las entregas, áreas que probablemente también se vieron influenciadas por el auge del comercio electrónico y las demandas de entrega a domicilio, sectores que crecieron exponencialmente durante la pandemia.

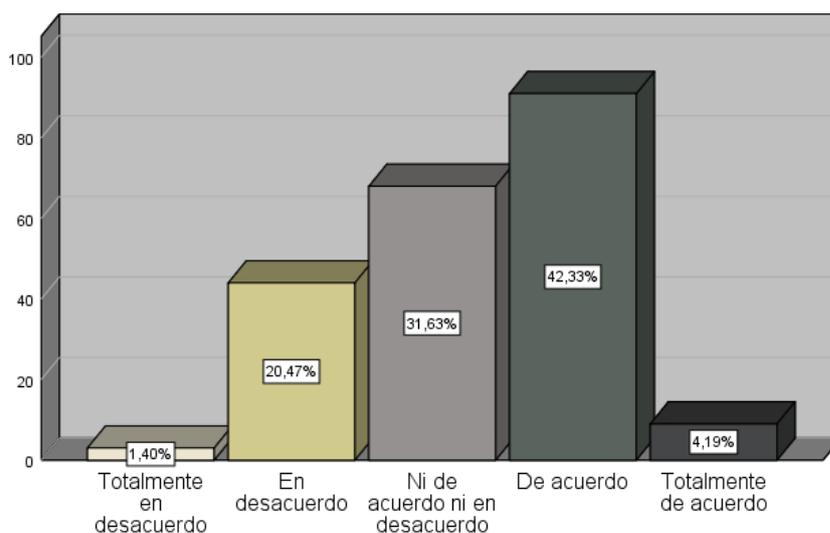
En resumen, la encuesta muestra que la pandemia del COVID-19 tuvo un impacto significativo en la oferta y demanda en el sector de transporte de carga, con una adaptación rápida y generalizada de las empresas a las nuevas condiciones de mercado. El análisis teórico de los estudios de San José López (2021) y Roque U. Sergio (2023) refuerzan la idea de que, aunque hubo interrupciones en las cadenas de suministro y en la demanda de algunos productos, la innovación y la adaptación tecnológica jugaron un papel crucial en la recuperación del sector. Además, como subraya San José López, la corrección de ineficiencias a largo plazo y el aumento de la digitalización permitirán que el sector logístico y de transporte de carga no solo se recupere, sino que también se fortalezca para afrontar futuros desafíos.

Tabla 6
Resultados descriptivos. Cambios en la oferta y demanda

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	3	1,4	1,4	1,4
	En desacuerdo	44	20,5	20,5	21,9
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	68	31,6	31,6	53,5
	De acuerdo	91	42,3	42,3	95,8
	Totalmente de acuerdo	9	4,2	4,2	100,0
	Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 6
Cambios en la oferta y demanda
Cambios en la oferta y demanda



Nota: Elaboración propia

Dimensión Y2: Tasa de empleo

Los datos de la encuesta sobre la tasa de empleo en el sector de transporte de carga durante la pandemia muestran diversas realidades. Un 44,7% de los encuestados indicó que la tasa de empleo se mantuvo estable, mientras que un 33,5% se mostró neutral, sugiriendo que muchas empresas no enfrentaron cambios significativos en su fuerza laboral. Solo un 15,3% expresó desacuerdo, indicando ajustes de personal por caídas en la demanda o restricciones operativas. Un 6% estuvo totalmente de acuerdo en que no hubo alteraciones, lo que podría reflejar una rápida adaptación o pertenencia a sectores esenciales.

Este análisis puede ser complementado con los hallazgos del estudio de Lulgjuraj (2024), quien investigó el impacto de las políticas laborales del COVID-19 en los trabajadores del sector transporte de carga en Dallas–Fort Worth, Texas. Lulgjuraj concluyó que la capacidad de adaptación, la resiliencia y una comunicación efectiva fueron fundamentales para que las empresas del sector pudieran manejar los desafíos que presentaba la pandemia. Estas conclusiones son directamente aplicables al contexto de los resultados de la encuesta, donde la adaptabilidad de las empresas de transporte de carga en la pandemia parece haber sido crucial para mantener la estabilidad laboral.

El hecho de que un 44,7% de los encuestados en la encuesta esté de acuerdo con que la tasa de empleo se mantuvo estable refleja cómo muchas empresas lograron adaptarse a las circunstancias, tal vez mediante la reorganización de sus operaciones para priorizar los servicios esenciales o la adopción de nuevas tecnologías y estrategias logísticas para continuar operando. Esto coincide con las recomendaciones de Lulgjuraj, quien destaca la importancia de la innovación y la adopción de nuevas estrategias. Las empresas que respondieron de manera rápida a la crisis, a través de la implementación de políticas laborales adaptativas y la reestructuración de operaciones, habrían sido las que menos impacto experimentaron en términos de empleo.

Además, el 33,5% de respuestas neutras en la encuesta podría reflejar empresas que, si bien se adaptaron de alguna manera, enfrentaron incertidumbres o dificultades adicionales, como la falta de visibilidad en la demanda o las restricciones operativas, lo que generó dudas sobre la estabilidad a largo plazo del empleo. Estas empresas probablemente no fueron capaces de llevar a cabo cambios rápidos o fueron menos eficientes en la adopción de nuevas estrategias, lo que concuerda con los aspectos de resiliencia que Lulgjuraj menciona como cruciales.

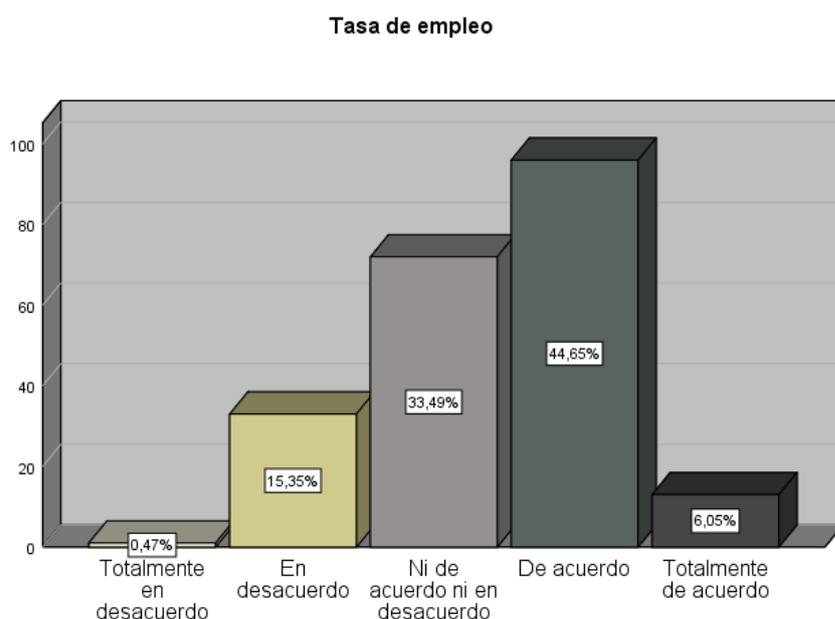
Por otro lado, el 15,3% que estuvo en desacuerdo con la estabilidad del empleo indica que algunas empresas no pudieron adaptarse tan bien y probablemente enfrentaron recortes de personal debido a la disminución de la demanda de servicios o las restricciones operativas impuestas por las políticas de bioseguridad. Esto refuerza la idea de que las empresas que no innovaron o que no fueron lo suficientemente resilientes fueron las más afectadas por la crisis, enfrentando recortes de personal u otros desafíos operativos que impactaron la tasa de empleo.

Tabla 7
Resultados descriptivos. Tasa de empleo
Tasa de empleo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	,5	,5	,5
	En desacuerdo	33	15,3	15,3	15,8
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	72	33,5	33,5	49,3
	De acuerdo	96	44,7	44,7	94,0
	Totalmente de acuerdo	13	6,0	6,0	100,0
	Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 7
Tasa de empleo



Nota: Elaboración propia

Dimensión Y3: Seguridad y salud

Los datos de la encuesta sobre seguridad y salud en el sector transporte de carga durante la pandemia muestran que la mayoría de los encuestados percibe positivamente las medidas adoptadas por las empresas. Según los resultados que se visualizan en la tabla y figura 8:

121 de los encuestados que representa un 56,3% está de acuerdo con las medidas de seguridad y salud implementadas un 6,5% (14 de los encuestados) está totalmente de acuerdo. Solo un 4,2% se muestra en desacuerdo o totalmente en desacuerdo. Un 33% se mantiene en una postura neutral ("ni de acuerdo ni en desacuerdo"). Estos datos indican que la gran mayoría de los

encuestados, aproximadamente 62,8%, aprobó las medidas adoptadas, lo que refleja una buena percepción sobre la seguridad laboral en el sector, pese a las dificultades planteadas por la pandemia.

Lulguraj (2024) recalca la importancia de adaptabilidad, resiliencia y comunicación efectiva durante la pandemia. En su estudio sobre el sector transporte de carga en Dallas–Fort Worth, observó que las políticas laborales implementadas de manera flexible y transparente fueron clave para mitigar los efectos negativos del COVID-19. Las empresas que innovaron y adoptaron estrategias eficaces de seguridad lograron una mejor adaptación y enfrentaron con éxito los desafíos sanitarios.

Este antecedente resuena con los resultados de la encuesta, pues muestra que las medidas de seguridad y salud implementadas en las empresas del sector fueron percibidas mayoritariamente de forma positiva. La buena acogida de estas medidas indica que las empresas probablemente comunicaron eficazmente las políticas de salud, asegurando que los empleados se sintieran protegidos. La adopción de medidas adecuadas no solo generó confianza, sino que también permitió a las empresas mantener la operatividad en condiciones difíciles.

Sin embargo, el 33% de respuestas neutrales sugiere que no todos los trabajadores percibieron estas políticas de manera tan clara o efectiva. Esto puede deberse a una falta de información adicional o mejor comunicación. Tal como señala Lulguraj, una comunicación más constante y detallada es fundamental para garantizar que todos los empleados comprendan y confíen en las medidas adoptadas.

En general, la encuesta refleja que las medidas de seguridad y salud implementadas durante la pandemia fueron bien consideradas por los trabajadores del sector transporte de carga, pero también se identifican áreas de mejora en cuanto a la comunicación de estas políticas. Las empresas deben continuar innovando y adaptando sus estrategias de seguridad, tal como sugiere Lulguraj (2024), para asegurar que todos los trabajadores se sientan protegidos y respaldados ante futuras crisis.

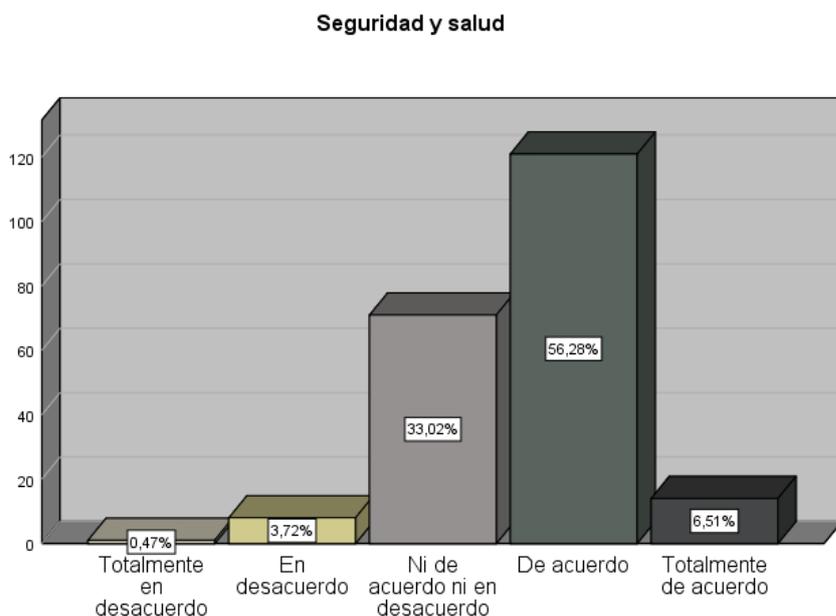
Tabla 8
Resultados descriptivos. Seguridad y salud

Seguridad y salud		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	,5	,5	,5
	En desacuerdo	8	3,7	3,7	4,2
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	71	33,0	33,0	37,2
	De acuerdo	121	56,3	56,3	93,5
	Totalmente de acuerdo	14	6,5	6,5	100,0
	Total	215	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

Figura 8

Seguridad y salud



Nota: Elaboración propia

Prueba de hipótesis

Hipótesis general

H.G. Existe una relación positiva entre la política fiscal y el COVID-19 en sector transporte de carga terrestre en el distrito de Ica, 2020-2022

H0. No existe una relación positiva entre la política fiscal y el COVID-19 en sector transporte de carga terrestre en el distrito de Ica, 2020-2022

La correlación entre la Política Fiscal y COVID19 es 0,267, lo que sugiere una correlación positiva débil. Esto quiere decir que a medida que aumenta el valor de una de las variables, también tiende a aumentar la otra, pero esta relación no es muy fuerte.

Por otro lado, el Pvalue es $0,000 < 0,05$. Esto indica que la correlación observada entre las dos variables es estadísticamente significativa. por lo que podemos rechazar la hipótesis nula de que no existe correlación entre las dos variables.

Tabla 9

Correlación entre variables. Política Fiscal y el Covid19

		POLITICA		
		FISCAL	COVID19	
Rho de Spearman	POLITICA	Coefficiente de correlación	1,000	,267**
	FISCAL	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	215	215
	COVID19	Coefficiente de correlación	,267**	1,000

	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	215	215

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

Nota: Elaboración propia

Hipótesis específicas

H.E1: Existe una relación positiva entre las medidas de alivio tributario y los cambios en oferta y demanda en el sector transporte de carga terrestre en el distrito de Ica, 2020-2022.

H0. No existe una relación positiva entre las medidas de alivio tributario y los cambios en oferta y demanda en el sector transporte de carga terrestre en el distrito de Ica, 2020-2022

El coeficiente de correlación entre Medidas de alivio tributario y Cambios en la oferta y demanda es de 0,182, lo que indica una correlación positiva débil. Esto significa que a medida que las medidas de alivio tributario aumentan, también tienden a aumentar los cambios en la oferta y demanda, pero la relación no es fuerte.

A su vez el Pvalue es $0,008 < 0,05$, lo que indica que la correlación es estadísticamente significativa. por lo que podemos rechazar la hipótesis nula de que no existe relación entre las dos variables.

Tabla 10

Correlación entre variables. Medidas de alivio tributario y Cambios en la oferta y demanda

Correlaciones				Medidas de alivio tributario	Cambios en la oferta y demanda
Rho de Spearman	Medidas de alivio tributario	Coeficiente de correlación	1,000	,182**	
		Sig. (bilateral)	.	,008	
		N	215	215	
Cambios en la oferta y demanda	Cambios en la oferta y demanda	Coeficiente de correlación	,182**	1,000	
		Sig. (bilateral)	,008	.	
		N	215	215	

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

Nota: Elaboración propia

H.E2: Existe una relación positiva entre las medidas de estabilidad laboral y la tasa de empleo en el sector transporte de carga terrestre en el distrito de Ica, 2020-2022.

H0. No existe una relación positiva entre el entre las medidas de estabilidad laboral y la tasa de empleo en el sector transporte de carga terrestre en el distrito de Ica, 2020-2022.

El coeficiente de correlación entre Medidas de estabilidad laboral y Tasa de empleo es de

0,242, lo que indica una correlación positiva débil a moderada. Esto significa que a medida que mejoran las medidas de estabilidad laboral, también tiende a aumentar la tasa de empleo, aunque la relación no es muy fuerte.

Por otro parte el Pvalue es $0,000 < 0,05$. Esto indica que la correlación observada es estadísticamente significativa. lo que nos permite rechazar la hipótesis nula de que no existe una relación entre las dos variables.

Tabla 11

Correlación entre variables. Medidas de estabilidad laboral y la tasa de empleo

Correlaciones		Medidas de	de
		estabilidad	Tasa de
		laboral	empleo
Rho de Spearman	Medidas de	Coeficiente de	de
	estabilidad laboral	correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,242**
		N	,000
			215
	Tasa de empleo	Coeficiente de	de
		correlación	,242**
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	,000
			215

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

Nota: Elaboración propia

H.E3: Existe una relación positiva entre las garantías crediticias y la seguridad y salud en el sector transporte de carga en el distrito de Ica, 2020-2022.

H0. No existe una relación positiva entre las garantías crediticias y la seguridad y salud en el sector transporte de carga en el distrito de Ica, 2020-2022.

El coeficiente de correlación entre Garantías crediticias y Seguridad y salud es de 0,284, lo que indica una correlación positiva moderada. Esto sugiere que a medida que aumentan las garantías crediticias, también tienden a mejorar las condiciones de seguridad y salud, o viceversa, con una relación de fuerza moderada.

Además, el Pvalue es $0,000 < 0,05$. Esto indica que la correlación observada es estadísticamente significativa, o que nos permite rechazar la hipótesis nula de que no existe correlación entre las dos variables. Esta relación es confiable y no producto del azar.

Tabla 12*Correlación entre variables. Garantías crediticias y seguridad y salud*

Correlaciones			Garantías crediticias	Seguridad y salud
Rho de Spearman	Garantías crediticias	Coefficiente de correlación	de 1,000	,284**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	215	215
	Seguridad y salud	Coefficiente de correlación	de ,284**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	215	215

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

Nota: Elaboración propia

CONCLUSIONES

Se comprobó la hipótesis general con un coeficiente de correlación Spearman de 0.267 por lo que se establece que existe una correlación positiva débil entre la variable de Política Fiscal y el Covid19.

Esto implica en primer lugar, que la Política fiscal, aunque fue recibida positivamente, podría no haber tenido un impacto uniforme, ya que algunas empresas del sector experimentaron menos dificultades que otras, además de que pudieron haber experimentado una recuperación rápida sin necesidad del apoyo gubernamental esto debido a la naturaleza esencial del sector transporte de carga. Por otro lado, al ser un sector esencial, el transporte de carga se vio menos afectado por la pandemia, lo que permitió una recuperación más rápida y redujo la necesidad de un fuerte apoyo fiscal. Esto explica la correlación débil entre ambas variables.

Se ha comprobado la Hipótesis específica 1, con una correlación de variable de 0.182 de acuerdo a los resultados de correlación de Spearman, por lo que se establece una relación positiva, aunque débil entre las medidas de alivio tributario y cambio en la oferta y demanda

Esto quiere decir que, aunque las medidas de alivio tributario tienen cierto impacto sobre los cambios en la oferta y demanda no fue determinante. Vale decir que, aunque dichas medidas fueron recibidas positivamente por el sector de transporte de carga, gran parte de los encuestados consideraron que no fueron cruciales para su recuperación, ya que el impacto de la pandemia fue menor en comparación con otros sectores dado los cambios en los patrones de consumo de la población en el marco de la pandemia.

Se confirmó la Hipótesis específica 2, con una correlación de variable de 0.242 de acuerdo a los resultados de correlación de Spearman, por lo que se establece una relación positiva débil a moderada entre la variable de medidas de estabilidad laboral y tasa de empleo.

Esto se atribuye a varios factores. En primer lugar, el sector de transporte de carga es principalmente físico, lo que involucra actividades como estiba, desestiba y conducción de vehículos, actividades que no pueden realizarse de manera remota. Las medidas de estabilidad laboral, como el trabajo remoto y la suspensión perfecta de labores, no tuvieron un impacto tan marcado en este sector debido a la naturaleza del trabajo. Asimismo, como el sector fue considerado esencial, muchas empresas mantuvieron la tasa de empleo o la recuperaron rápidamente gracias a la demanda constante de servicios. Ello explica la baja correlación entre las variables.

Se comprobó la Hipótesis específica 3, con una correlación de 0.284 de acuerdo a los resultados de correlación de Spearman, de modo que se establece una relación positiva moderada entre la variable garantías crediticias y seguridad y salud

Debido a la continuidad de operaciones en el marco de la pandemia, las empresas tuvieron que ajustarse a las normativas de seguridad y salud impuestas por las autoridades. Las garantías crediticias facilitaron este proceso, proporcionando los fondos necesarios, especialmente en los casos de las Pymes. No siendo así en el caso de las empresas bien posicionadas financieramente, pues estas ya contaban con recursos para implementar las medidas sanitarias sin necesidad de financiamiento adicional.

REFERENCIAS

- Arab Trade Union Confederation. (2020). En *Impac of the COVID19 on the trasport industry*.
Obtenido de
https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/impact_of_covid-19_on_tranportation.pdf
- Arias, L. A. (Abril de 2021). *Reforma del Estado y gestión pública*. Lima. Obtenido de
https://cies.org.pe/wp-content/uploads/2021/05/4._dp_politica_fiscal_tributaria.pdf
- BID. (Diciembre de 2021). *La política de garantías de crédito como acceso a financiación en la crisis del covid19*. 01. Obtenido de
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-politica-de-garantia-de-creditos-como-acceso-a-financiacion-en-la-cri-sis-del-Covid.pdf>
- Benedetta , P. L. (2022, Abril). *The impacts of Covid-19 on logistics operators' business: an empirical analysis*. Obtenido de <https://webthesis.biblio.polito.it/22433/1/tesi.pdf>
- Gomez Iquira, M. E. (n.d.). *Condiciones de trabajo remoto y estrés laboral en colaboradores del área de reclutamiento de empresas outsourcing e intermediación de Lima durante la pandemia de COVID 19*. Obtenido de
<https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/37387/Tesis%20Gomez%20Iquira.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- International Monetary Fund. (Octubre de 2020). *La Política Fiscal en Tiempos de Pandemia*.
Obtenido de
<https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/REO/WHD/2020/Oct/Spanish/Fiscal-SPA.ashx>
- Luljguraj , M. (2024, Febrero). *The Trucking Industry Working From Home, COVID-19, and Positive Social Change Effects*. Walden University. Obtenido de
<https://scholarworks.waldenu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=16589&context=dissertations>
- Martínez Cañada, M. (2016, Julio). *El sector del transporte de mercancías por carretera en España. Análisis del entorno y estructural*. Universidad de Valladolid. Obtenido de
<https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/23399/TFG-O%20959.pdf?sequence=1>
- Maynard Keynes, J. (1936). *The General Theory of Employment, Interest and Money*. Obtenido de https://www.files.ethz.ch/isn/125515/1366_keynestheoryofemployment.pdf
- Medina Ruiz, S. M., & Osorio Fernandez, M. A. (n.d.). *Adaptación de políticas financieras de reactivación económica en la rentabilidad de una empresa de transporte de Trujillo, 2021. 2022*. Trujillo: Universidad Cesar Vallejo. Obtenido de
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/113294/Medina_RSM-Osorio_FMA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Morales Monarrez, C. M. (2013, Agosto). *Política Fiscal Y El Transporte De Carga. El Caso Del*

Transporte Público De Carga (Tpc) De Culiacán . Universidad Autónoma de Sinaloa.

Obtenido de

<https://defiscal.posgrado.fca.uas.edu.mx/wp-content/uploads/2020/07/morales-monarrez-carlos-mario.pdf>

Organización Internacional del Trabajo. (Noviembre de 2020). *Mercado laboral peruano: impacto de la COVID-19 y recomendaciones de política*. Mercado Laboral Peruano. Lima.

Obtenido de <https://www.ilo.org/es/media/387491/download>

Organización Mundial de la Salud. (11 de marzo de 2020). *rueda de prensa sobre la COVID19*

OMS. Obtenido de <https://www.who.int/es/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>

Roque, U. S. (2023). *El Planeamiento Estratégico Y Su Relación Con El Desarrollo*. Obtenido de

https://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13084/7815/TESIS_ROQUE_URQUIA_SERGIO_OMAR.pdf?sequence=3&isAllowed=y

San José Lopez, J. (2021, Julio). *Impacto del COVID-19 en los costes y el volumen del transporte de mercancías*. Valladolid: Universidad de Valladolid. Obtenido de

<https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/48795/TFM-I-2065.pdf;jsessionid=70133B8B43891B81136D674E0BBB923A?sequence=1>