

IMPACTO ECONÓMICO DEL COVID-19 EN EL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO

ECONOMIC IMPACT OF COVID-19 ON THE ECUADORIAN AUTOMOTIVE SECTOR

Marthaliz Cisneros Razo, Ing.

Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Sede Ambato, Ecuador.
daymartha21@outlook.es

Verónica Peñaloza López, Ph.D.

 <https://orcid.org/0000-0001-8172-5924>

Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Sede Ambato, Ecuador.
vpenaloza@pucesa.edu.ec

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Recibido: 23 de diciembre de 2022

Aceptado: 18 de marzo de 2023

RESUMEN

La pandemia por Covid-19, sigue ocasionando intranquilidad a nivel mundial por sus efectos negativos en aspectos sociales y económicos, dado que, son particularmente nocivos en países con economías que dependen en gran medida del comercio internacional, turismo y financiamiento externo, como es el caso de Ecuador. Al respecto, si bien la magnitud de las perturbaciones varía en función a la región, en todos los sectores productivos causan vulnerabilidades que se ven agravadas por la dificultad de acceso a los servicios y, por la falta, de liquidez en las personas. Es por ello, que, la industria automotriz busca evaluar los efectos suscitados que desestabilizan la sostenibilidad de las empresas en el mercado. Desde este punto de vista, el objetivo general de la investigación es desarrollar un análisis del impacto económico del covid-19 en el sector automotor ecuatoriano para la mejora de la información y la toma decisiones. De manera tal, que contribuya al establecimiento de estrategias como cimientos para la recuperación postpandemia y la preservación de los recursos. En este sentido, el tipo de investigación es descriptiva-explicativa, orientada bajo los lineamientos del enfoque cualitativo-cuantitativo, con la finalidad de profundizar y reflexionar minuciosamente el objeto de estudio. Al término de la investigación y concluidos los resultados, se identifican los factores económicos claves que influyen en la actual realidad empresarial del sector, por lo cual, se promueve la



transición a la reactivación económica, el incremento de la productividad y el impulso a la consolidación de los sistemas de protección en las organizaciones.

Palabras clave: impacto económico, sector automotor, covid-19

ABSTRACT

The Covid-19 pandemic continues to cause unrest worldwide due to its detrimental effects on social and economic aspects, given that they are particularly harmful in countries with economies that depend largely on international trade, tourism, and external financing, such as the case of Ecuador. In this regard, although the magnitude of the disturbances varies depending on the region, all productive sectors cause vulnerabilities that are aggravated by the difficulty of access to services and, by the lack of liquidity in people. For this reason, the automotive industry seeks to value and evaluate the risks that arise that destabilize the sustainability of companies in the market. From this point of view, the general objective of the research is to develop an analysis of the economic impact of covid-19 in the Ecuadorian automotive sector to improve information and decision-making. In such a way that it contributes to the establishment of strategies as foundations for post-pandemic recovery and the preservation of resources. In this sense, the type of research is descriptive-explanatory, oriented under the guidelines of the qualitative-quantitative approach, with the purpose of deepening and thoroughly reflecting on the object of study. At the end of the investigation and the results concluded, the key economic factors that influence the current business reality of the sector are identified, for which the transition to economic reactivation, the increase in productivity and the impulse to consolidation are promoted. protection systems in organizations.

Keywords: economic impact, automotive sector, covid-19

INTRODUCCIÓN

La crisis sanitaria de covid-19 ha expuesto desafíos a gran escala para los gobiernos a nivel mundial en el contexto económico, pues trata de un fenómeno sin precedentes que afecta a la salud humana y a factores sociales subyacentes como la reaparición de grupos desfavorecidos debido a la pérdida de ingresos, el cual, ha provocado una contracción comercial importante y, con ello, una disminución notable en la oferta y la demanda por la suspensión de actividades como medida precauteladora para evitar la propagación de la enfermedad (Decreto Ejecutivo No.1017 del 17 de marzo de 2020).

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), afirman que la región latinoamericana es especialmente susceptible por su alta tasa de informalidad laboral, pobreza, desigualdad y urbanización. Asimismo, indican que, tanto el control de la pandemia como la reactivación económica requieren de un liderazgo dinámico de los países.

Conforme la Evaluación del Impacto Macroeconómico del Covid-19 en la Economía ecuatoriana realizada por el Banco Central, concluye que, en el año 2020 la economía nacional decreció en 7.8% frente al año 2019, de la misma manera, la cantidad de pérdida de empleo representa el 6.6% respecto a la Población Económicamente Activa (PEA) de diciembre 2020, razón por la cual, en varios de los sectores más afectados, como el comercio, hoteles y restaurantes, ha generado un cambio estructural regresivo que condujo al cese de sus actividades, ocasionando problemas en sus obligaciones salariales y financieras, igualmente, dificultades en el acceso a financiamiento para capital de trabajo.

Como consecuencia del acontecimiento descrito, el Sector Automotor ha experimentado un fuerte descenso en los ingresos, de acuerdo con la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en 2020 las ventas de vehículos livianos disminuyeron en un 37%, al mismo tiempo que los vehículos comerciales se vendieron en un 23% menos que en el 2019.

En tal virtud, se asevera que, múltiples fabricantes de piezas y accesorios de vehículos tienen problemas de liquidez a corto y mediano plazo, a esto se suma, que la pandemia por Covid-19 se declaró en un momento en que la industria automotriz ya experimentaba un fuerte deterioro, dado que, se registra un prominente declive debido al calentamiento global, el desarrollo tecnológico, la variación demográfica y la inestabilidad y turbulencias del mercado. Incluso antes de la pandemia, la producción de vehículos nuevos se había obstruido a causa del limitado nivel de facturación (Organización Internacional del Trabajo, 2020). Dentro de este escenario, el trabajo investigativo presenta una interrogante científica: ¿Cómo el Covid-19 afectó económicamente al sector automotor ecuatoriano?

Desarrollo del Sector Automotor

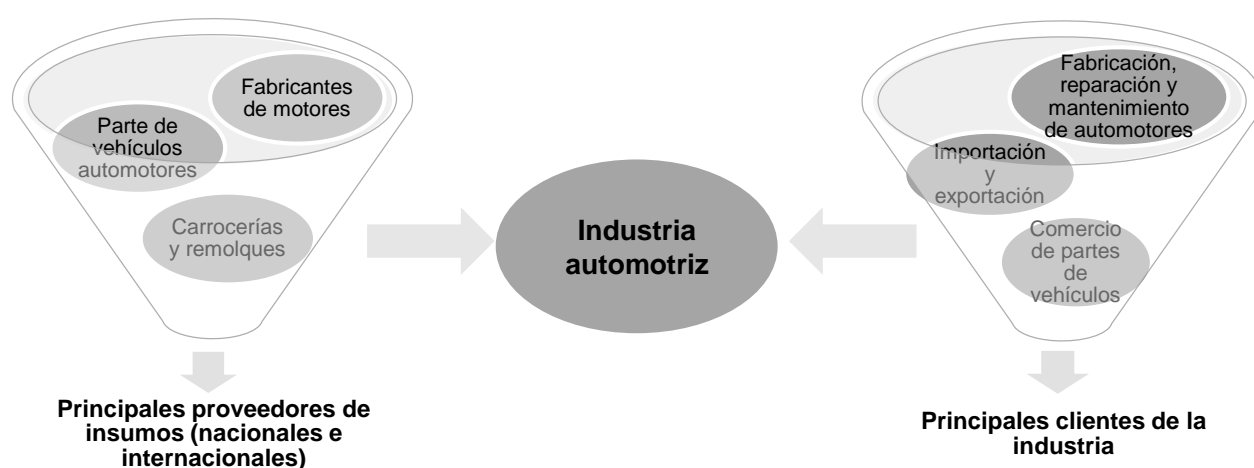
Hace aproximadamente 35 años, la industria automotriz supuso un impulso al cambio tecnológico que ha implicado la instalación de nuevas plantas como la reinserción de otras. Este proceso, fue acompañado por una congregación de fabricantes y vendedores de autopartes, que, en el marco de la manufactura flexible, adecuaron su producción a los requerimientos de las dependientes entidades multinacionales.

Al respecto, Carbajal (2010) menciona que, el sector automotor se ha distinguido por un persistente proceso de reestructuración, sobre todo, a lo largo del presente siglo, con lo que, se ha transformado en un sector empresarial vigoroso de la era moderna, que ocasiona efectos importantes en las distintas economías en términos de productividad, especialización y competitividad.

Se han realizado distintos análisis acerca de las causas de la evolución y progreso del sector automotor. Según Regalado & Zapata (2019), expresan que, la cooperación tecnológica, industrial y comercial de los autopartistas ha sido una de las estrategias imprescindibles para su crecimiento, puesto que, su finalidad es no aumentar los costos, sino, alcanzar mejores logros en el ámbito de investigación. Mientras tanto, los estudios realizados por Vicencio (2007), Fitzsimons (2014) y Ordeñana et al. (2021), coinciden con su afirmación, se menciona que el desarrollo constante de la industria automotriz es el resultado de una serie de procesos y transformaciones que incluyen la adaptación hacia la globalización, así como el alineamiento a las políticas nacionales e internacionales de la industria.

Figura 1

Cadena productiva de la industria automotriz



Fuente: modificado a partir de Zaga & Reza (2020)

Actualmente, este destacado sector productivo se maneja bajo los lineamientos de una nueva realidad empresarial, en consecuencia, se han creado nuevas formas de comunicación, el cual, tiene como aliado a la tecnología y, en este sentido, se modelaron nuevos sistemas de producción que busca aumentar la eficiencia con lo mínimo y reducir los costes a través de la eliminación de desperdicios en el proceso (Aldaz et al., 2021). Por su parte, las sedes de las marcas como Tesla, General Motors, Ford, entre otros. han empezado a formular normas para intensificar la seguridad legal, sanitaria y ocupacional, lo que ha permitido beneficiarse de un ambiente estandarizado de preferencia para los consumidores, así como una conciliación política y económica de las organizaciones.

Estudio Económico del Impacto por Covid-19 en las Empresas Automotrices

En diciembre del 2019, se reportaron pacientes por una enfermedad sin precedentes caracterizada por síntomas respiratorios severos producidos por el coronavirus SARS-COV-2, la misma que posteriormente fue nombrada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como Covid-19.

De acuerdo con el párrafo anterior, se ratifica la afirmación de Gastelo et al. (2020) en su publicación, se refiere al Covid-19 como una enfermedad letal que ha desatado pánico y alerta universal por ser transmisible, además, ha ocasionado millones de muertes especialmente a personas vulnerables con comorbilidades como diabetes, sobrepeso e hipertensión arterial.

Es así, que tanto Ciotti et al. (2020), Pérez et al. (2020) y Naveira (2020) fundamentan teóricamente un estudio analítico de las características clínicas de los casos confirmados de esta enfermedad, el cual, destacan como principales afecciones la fiebre, escalofríos y síntomas respiratorios como tos seca, disnea, mialgia o fatiga y linfopenia, por esta situación, los expertos sugieren que las personas que han tenido contacto cercano con estos pacientes deben ser aisladas y observadas por un periodo determinado de tiempo para descartar la infección.

En Wuhan provincia de Hubei-China, los esfuerzos por contener la propagación del virus ha afectado a negocios tanto locales como internaciones, para Santos (2022) corresponsal de Euronews en Shanghái, menciona que, la interrupción de las operaciones en las empresas fue inminente, debido a que la ciudad se ha convertido en un epicentro de contagios.

En consecuencia, la empresa Toyota Motor Corporation ha cesado sus actividades en todas las regiones afectadas y ha restringido los viajes a sus empleados, en el mismo contexto, Hyundai detuvo la producción en Corea del Sur, aduciendo a la escasez de piezas a nivel mundial provocada por el brote (Huerta, 2022). Por lo tanto, se deduce que la propagación del Covid-19 representa un claro ejemplo de cómo determinados sucesos locales pueden convertirse con rapidez en una emergencia a gran escala con efecto dominó en las cadenas de suministros.

Con referencia a lo anterior, Zaga & Reza (2020) manifiestan que, en esencia todas empresas a nivel global se han visto afectadas por la crisis sanitaria, pero el desempeño ha sido muy variable, incluso dentro de un mismo país o sector. En vista de ello, la investigación realizada por el Banco Mundial (2021), en el periodo comprendido entre octubre de 2020 y enero de 2021, ha determinado que, en el 75% de las empresas encuestas las ventas cayeron en un promedio del 27% respecto a los niveles previos a la pandemia. Cabe que recalcar que, a pesar de la crisis mantuvieron a sus trabajadores, sin embargo, cerca del 65% las organizaciones ajustaron la nómina salarial reduciendo los horarios y los sueldos, debido a estos ajustes, solo el 11% de las compañías han despedido a su personal.

Por otro lado, el grupo de investigación multidisciplinar SIGTI de la Escuela Politécnica Nacional afirma que para abril de 2020 el 67% de las empresas no pudieron cubrir los costos y gastos con sus ingresos a razón de los efectos de la crisis sanitaria y los periodos de restricción aplicados, además, confirman que el 91% de las empresas tenían deudas pendientes por cancelar, de los cuales, el 66% consideran que se necesita seis meses o más para liquidarlas. Dicho esto, el periódico digital DW.com (2021) revela que la cifra de pérdida por ventas supera los 14.500 millones de dólares, lo que ha ocasionado la desaparición de 22.000 empresas en el Ecuador.

Finalmente y de forma paradójica, se hace énfasis en la publicación realizada por Baldwin (2020), donde menciona que, varias de las organizaciones afectadas han convertido esta catástrofe en una oportunidad de crecimiento y rediseño estratégico, pues, se cree que deben mirar más allá de la persistencia comercial o de los problemas de liquidez causados por la pandemia, más bien, es necesario prestar atención a la ductilidad de los impedimentos impuestos por los gobiernos y a la toma de decisiones en base a la experiencia, a vista de forjar un periodo de crecimiento económico próspero.

MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación utiliza información importante recopilada por fuentes oficiales como el Instituto de Estadísticas y Censos (INEC), la AEADE y el Banco Central del Ecuador, además, se complementa con datos relevantes de otras fuentes, en concreto bibliotecas virtuales como Dialnet, EBSC y eBOOKS; y, con revistas científicas de alto impacto incluidas Scielo, Direct, Science, entre otros. De igual forma, se cuenta con el total apoyo de varias organizaciones públicas y privadas, tanto importadoras como exportadoras, interesadas en el trabajo.

La naturaleza de la investigación es descriptiva-explicativa, con el propósito de indagar y analizar los factores sociales, económicos y sanitarios que se encuentran presentes en la reactivación económica y productiva de la industria automotriz, simultáneamente, se trabaja con un enfoque mixto, que, al integrar componentes cuantitativos y cualitativos sobre realidades de hecho, permite tener una perspectiva completa del fenómeno.

Dentro del estudio, el elemento cuantitativo posibilita el cálculo de datos numéricos establecidos en el estudio económico del sector; mientras que, el elemento cualitativo, además de interpretar las cifras los estudios ya mencionados, faculta el desarrollo de la descripción técnica y detalla de las tendencias del mercado.

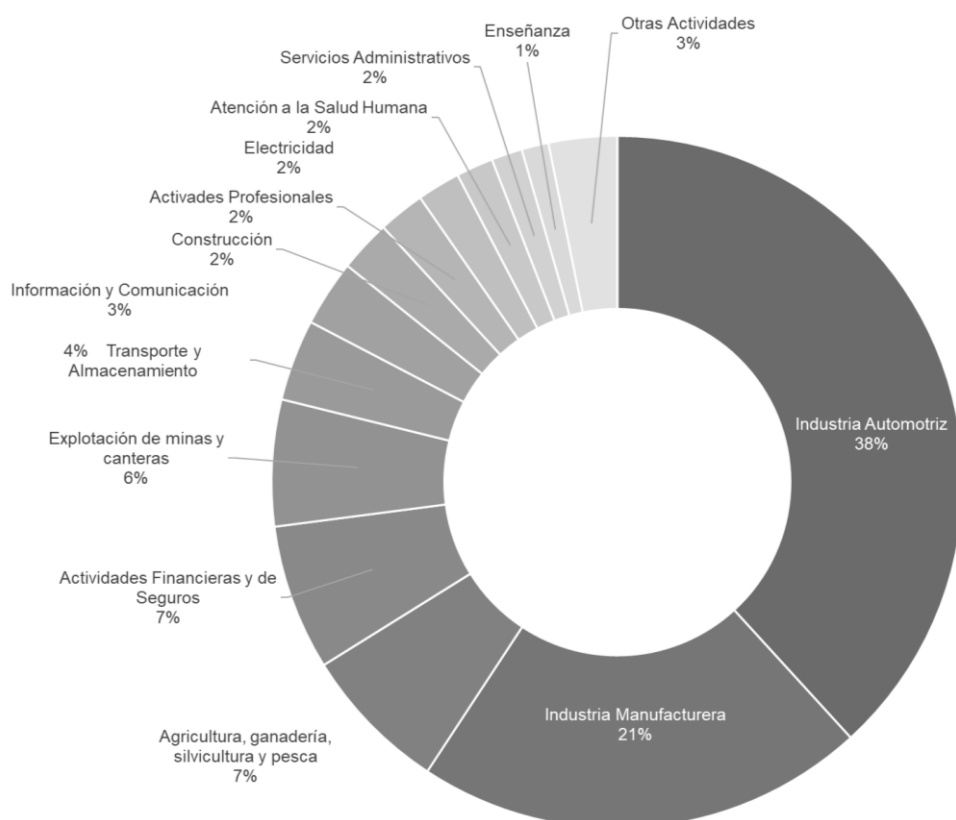
La base de datos obtenida en el portal de información de la Superintendencia de Compañías del Ecuador (SuperCias), ha permitido adquirir información necesaria sobre las variables económicas y sociales más influyentes que han sido perjudicadas por la crisis sanitaria en el sector estudiado. En el año 2021, en el Ecuador existe un total de 1.861 empresas con actividades relacionadas a la industria automotriz, considerando la aplicación de un muestreo no probabilístico por conveniencia, se utilizaron las representativas para el análisis, por consiguiente, se seleccionaron un total de 125 de las empresas con mayores ventas del segmento, debido a su tamaño, incidencia y capacidad de dominar un mercado determinado, cabe recalcar que, los datos fueron segregados por año para evaluar su tendencia, como consecuencia de lo dicho, se extrajeron datos de los años 2019, 2020 y 2021.

RESULTADOS

El sector automotor juega un papel importante dentro de la economía del país, su progreso y desarrollo ocasiona ingresos fiscales para el Estado en forma de tributos, aranceles e impuestos, de la misma manera, genera oportunidades de trabajo durante los procesos de ensamblaje de automotores, fabricación de piezas o repuestos y actividades relacionadas al comercio de los mismos. Se amplía este aspecto, y se menciona que el sector es fundamental para el crecimiento y avance de la sociedad a través de la transferencia de nuevas tecnologías y soluciones de movilidad, también responde particularmente a la cadena de suministro como elemento clave a lo largo de la cadena de suministro, además, constituye una herramienta básica para incrementar la eficiencia en los sectores productivos. Según los datos presentados por el INEC (2021), la industria automotriz tiene una participación del 38% con relación a las ventas totales nacionales, ubicándose como la actividad económica con mayor comercio y afluencia de dinero en el Ecuador.

Figura 2

Participación de la Industria Automotriz en el total de ventas nacionales



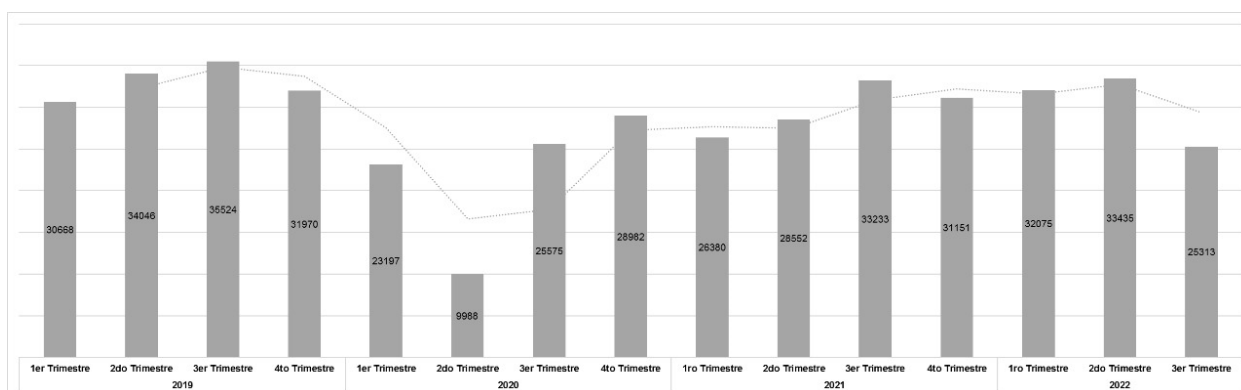
Fuente: Elaborado a partir de INEC (2021)

A pesar de lo anteriormente dicho, el dinamismo del sector ha disminuido últimamente y en especial durante los años posteriores a la crisis sanitaria de Covid-19, cuando la opción de ahorro dinero se convirtió en una media de supervivencia para precautelar y atenuar la incertidumbre sobre las consecuencias económicas del confinamiento.

Para determinar el comportamiento de la demanda nacional y su relación con la participación en ventas del sector automotor se ha realizado un análisis de las ventas totales de vehículos (producción nacional e importados) en calidad de nuevos durante los periodos establecidos.

Figura 3

Ventas históricas de vehículos (unidades)






Fuente: Elaborado a partir de AEADE (2021)

Respecto a las ventas históricas de vehículos por unidades, se pudo identificar que, durante el año 2020 la demanda del sector se contrajo en un 35% en comparación con las cifras de 2019, puesto que pasó de 132.208 a 85.818 unidades. Tan desconcertantes fueron las consecuencias, que las ventas registradas en el segundo trimestre son las más bajas, a lo que, únicamente han sido sobrepasadas por el 2016, año en que la economía fue abruptamente afectada por el terremoto en la provincia de Manabí.

A continuación, se presenta una tabla resumen del comercio de vehículos en el Ecuador y su variación porcentual:

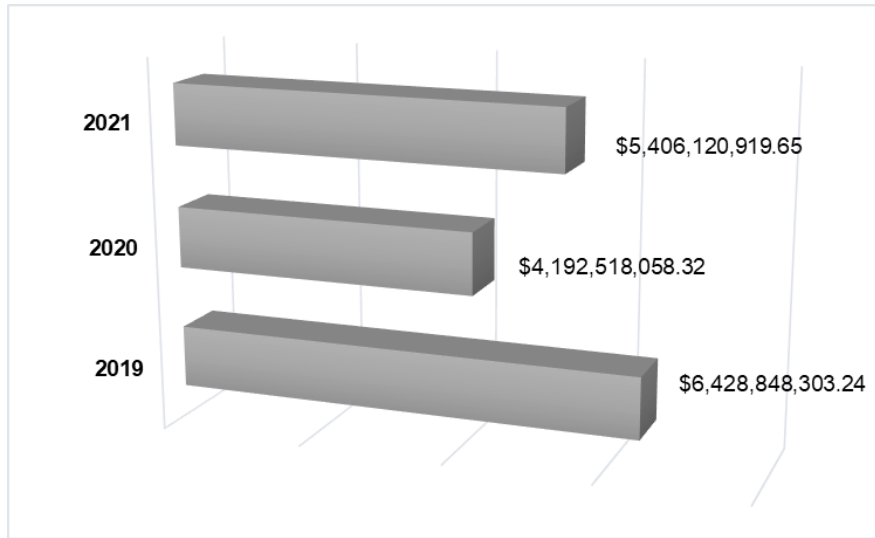
Tabla 1*Resumen del comercio automotor (unidades)*

Año	Ventas de producción nacional	Ventas de vehículos importados	Ventas totales mercado ecuatoriano	Variación
2019	25.307	106.901	132.208	 -4%
2020	13.968	7.185	85.818	 -35%
2021	19.233	10.083	119.316	 39%

Fuente: elaborado a partir de AEADE (2021)

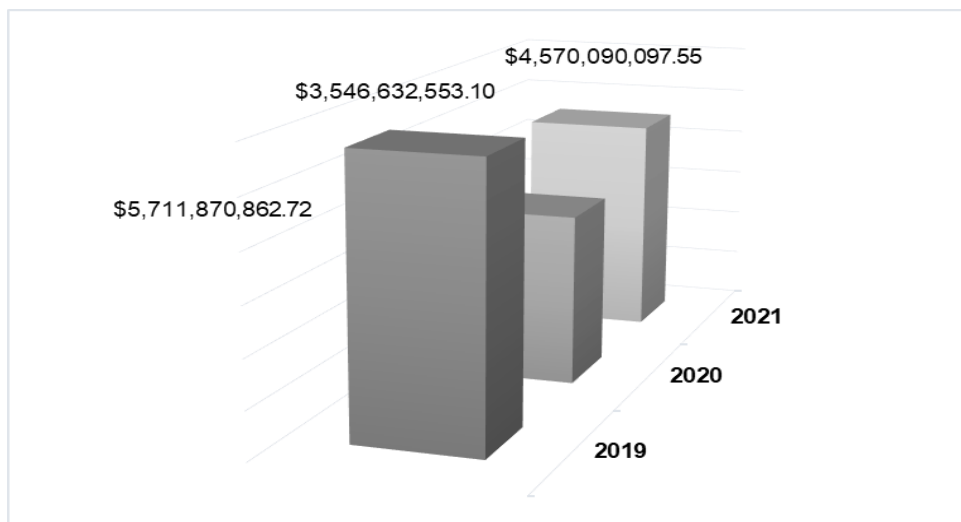
Con relación a los años atípicos del 2019 y 2020, la variación de las ventas descendió en 46.390 vehículos, esto se debe a la escasa movilidad que hubo en el país para evitar la propagación del virus suscitado. A simple vista, se observa que, existe una mayor de demanda de equipo de transporte a partir del mes de julio del 2021. Por otra parte, entre enero y diciembre del 2021 se evidencia la comercialización 31.574 automóviles, lo que es equivalente a un aumento del 39% frente al mismo periodo de 2020, dicho crecimiento se debe al levantamiento gradual de medidas precautelares que permitieron la reacción de la cadena de producción. Por ende, se deduce que, el ritmo de recuperación de la economía es asincrónica. Actualmente, las ventas de vehículos en los primeros meses del 2022 han incrementado en un 19%.

En relación a los ingresos totales percibidos en el sector, para el periodo de tiempo analizado, se pudo identificar una recesión del 53%, es decir, los ingresos de las empresas seleccionadas se redujeron a la mitad durante el primer año de la pandemia, el cual, coincide con los ingresos promedios anuales por empresa, que, en el año 2019 es de \$51 millones, mientras que, en el auge de la pandemia disminuyó a \$33 millones (Tabla 2). Al disponer menos dinero, las entidades se vieron obligadas a hacer concesiones y sacrificios que menoscababan la rentabilidad de la organización, ocasionando ajuste en la nómina salarial y reducción de horarios y sueldos.

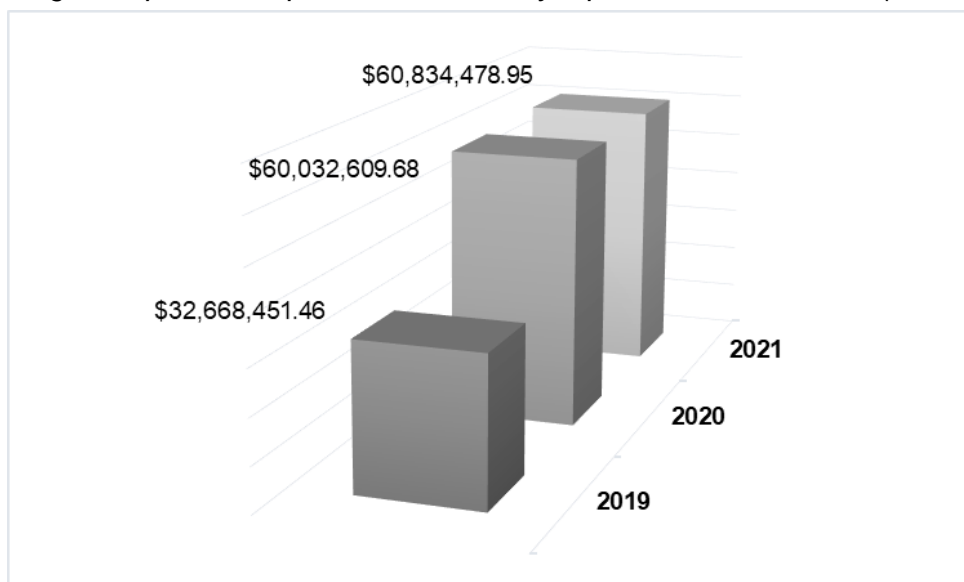
Figura 4*Ingresos totales percibidos(dólares)*

Fuente: Elaborado a partir de SuperCías (2021)

En tal contexto, los ingresos obtenidos se analizaron en tres grupos en función a las actividades con mayor relevancia dentro del sector, como son: la venta de vehículos (satisfacción de las necesidades del cliente), mantenimiento y reparación (conjunto de acciones técnicas que permiten regular el funcionamiento normal de los equipos) y, finalmente, el comercio de autopartes (accesorios, repuestos, químicos y piezas automotrices).

Figura 4*Ingresos percibidos por venta de vehículos (dólares)*

Fuente: Elaborado a partir de SuperCías (2021)

Figura 6*Ingresos percibidos por mantenimiento y reparación de vehículos (dólares)*

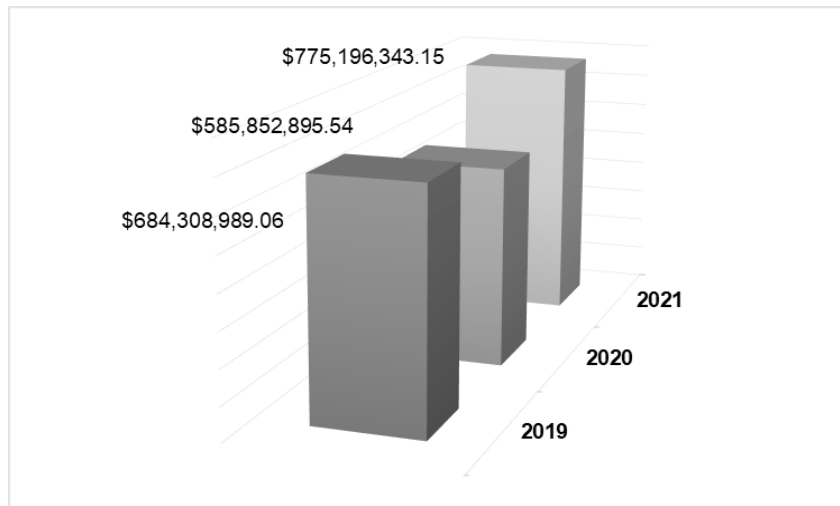
Fuente: elaborado a partir de SuperCías (2021)

De acuerdo con los gráficos, la venta vehículos es la actividad con mayor aporte económico indiferentemente a los años transcurridos, puesto que, se mantuvo con una participación promedio del 85,99% en los ingresos del sector, mientras que la contribución de actividades como el comercio de autopartes y mantenimiento y reparación de vehículos es del 12,98% y 1,02% respectivamente. Con respecto a su crecimiento anual, se observa que tanto la venta de autopartes como el mantenimiento y reparación de vehículos creció en un 54,87% y 25,80%, mientras que la venta de vehículos disminuyó, por ende, se deduce que el año 2019 las personas contaban con la liquidez suficiente para adquirir bienes nuevos, mientras que, en años subsiguientes, la población se vio obligada conservar y preservar sus bienes automotores antes que adquirir unidades nuevas.

Tabla 2*Resumen del comercio automotor (dólares)*

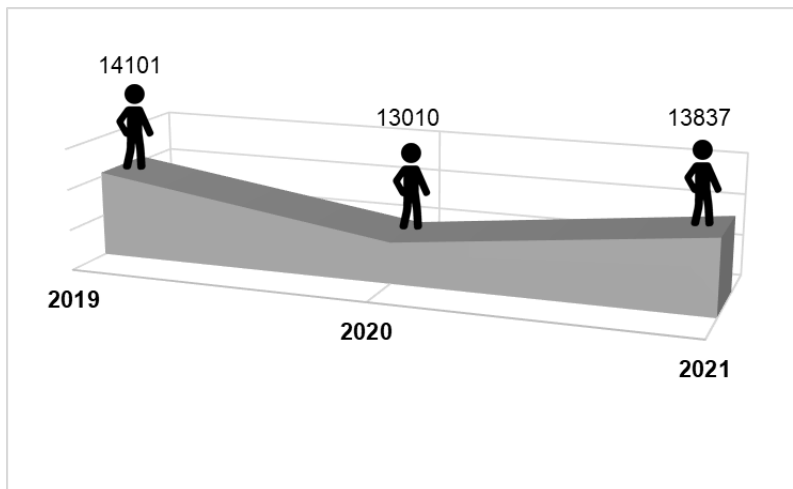
Año	Ingresos promedio por empresa	Participación sobre los ingresos totales según su actividad económica		
		Venta de Vehículos	Venta de Autopartes	Mantenimiento y reparación de vehículos
2019	\$ 51,430,786.43 ▲	88.85% ▼	10.64% ▼	0.51%
2020	\$ 33,540,144.47 ▼	84.59% ▲	13.97% ▲	1.43%
2021	\$ 43,248,967.36 ▼	84.54% ▲	14.34% ▲	1.13%

Fuente: elaborado a partir de SuperCías (2021)

Figura 7*Ingresos percibidos por venta de autopartes (dólares)*

Fuente: Elaborado a partir de SuperCías (2021)

Según la SuperCías (2021), el sector automotor en Ecuador se encargó de generar 14.101 empleos formales en el año 2019, mientras que, en el 2020 disminuyó a 13.010, más adelante, en 2021 las empresas hicieron un esfuerzo por retornar a sus actividades laborales normales, como resultado, la tasa de empleabilidad creció en un 6% con un total de 13.837 empleados, cabe destacar que, el porcentaje de funcionarios recontractados es mínimo en comparación con lo que requiere el sector automotor para mejorar y mantener sus ventas.

Figura 8*Cantidad de empleados*

Fuente: elaborado a partir de SuperCías (2021)

Todo lo antes mencionado permite afirmar que es necesario el diseño de un conjunto de estrategias que confronten los problemas de desequilibrios económicos hoy presentes en el sector estudiado, con el objetivo de contrarrestar la incertidumbre que impone la crisis sanitaria sobre la dinámica del mercado, los impactos deflacionarios en los precios y la pérdida de las capacidades productivas.

Estrategias de Tendencia y Prospectiva del Mercado para la Reactivación Económica

En una industria tan impredecible, la innovación de los vehículos y los cambios en el comportamiento de la movilidad, incentivaron a las empresas al desarrollo de nuevas estrategias y modelos de comercialización, en donde la fuerza ventas tiene como pilar fundamental la transformación digital y el uso eficiente de las tecnologías de información, con el objetivo de incrementar la productividad y el rendimiento de la calidad de datos y la toma de decisiones empresariales.

De forma simultánea, se prevé la implementación de la quinta generación de redes móviles, más conocida como tecnología 5G, que potenciará el uso de información para nuevas aplicaciones en los esquemas de movilidad, de tal forma que se impulsará el desarrollo de plataformas digitales que precisen menor injerencia humana en el vehículo.

En cuanto a las tendencias de reconversión de producción, las multinacionales buscan la producción de unidades más completas con otras energías de propulsión como los sistemas híbridos, la regeneración de energía y la electricidad, con el propósito de reducir la huella de carbono en los usuarios, por este motivo, la demanda de insumos se modificará sustancialmente. Por añadidura, los patrones heterogéneos de consumo y la interrupción de las cadenas de suministros han modificado los planes de producción de las ensambladoras, sobre todo las fábricas más grandes, en respuesta a ello, se volvió indispensable la estructuración de un plan operativo en respuesta las contingencias inminentes.

Por otro lado, ante el aumento de competencia en el mercado global, las diversas organizaciones han establecido alianzas estratégicas para el flujo compartido de información, aun cuando en ocasiones exista conflictos comerciales, se espera que este tipo de acuerdos de colaboración sean cada vez más utilizados.

CONCLUSIONES

El desarrollo del mercado automotriz ecuatoriano presenta un comportamiento irregular, a causa del impacto negativo de la pandemia por Covid-19 por las diversas limitaciones creadas para preservar la salud de las personas. En consecuencia, la rentabilidad financiera se vio afectada, como se muestra en los resultados de los ejercicios económicos de las empresas, esto se debe a la presión de la globalización mundial por la nueva realidad empresarial que exige sistemas de producción y comercialización más flexibles, con el fin de adaptarse a las nuevas tendencias del mercado.

Del mismo modo, se determinó que una gran cantidad de puestos de trabajo se redujeron, por motivo del deterioro del flujo de fondos, de modo que, es fundamental determinar políticas orientadas a la preservación de recursos, y así fomentar la recuperación post pandemia. Asimismo, es importante el desarrollo de empresas vinculadas a la industria automotriz, pues contribuyen a los ingresos fiscales del Gobierno, ya sea en aranceles, impuestos o plazas de empleo, en otras palabras, son factores clave que dinamizan la economía del país, y con ello, impulsan al progreso y mejoramiento de los estándares de vida de las personas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2021). Obtenido de Anuario 2021:
<https://www.aeade.net/anuario/>

Baldwin, A. (27 de mayo de 2020). *EY Global Managing Partner*. Obtenido de Incluso mientras se ocupan del impacto inmediato de COVID-19, las organizaciones deberían pensar en cómo prosperarán en un mundo post-pandémico. Obtenido de:
https://www.ey.com/es_ec/covid-19/how-can-you-reframe-your-future-during-the-chaos-of-today

Banco Mundial. (17 de febrero de 2021). *Cómo la COVID-19 (coronavirus) afecta a las empresas en todo el mundo*. Obtenido de
<https://www.bancomundial.org/es/news/infographic/2021/02/17/how-covid-19is-affecting-companies-around-the-world>

Carbajal Suárez, Y. (2010). Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial. *Paradigma económico*, 29.

Ciotti, M., Ciccozi, M., Terrinoni, A., Jiang, W.-C., Wang, C.-B., & Bernardini, S. (2020). The COVID-19 pandemic. *Critical Reviews in Clinical Laboratory Sciences*.

DW.com. (07 de julio de 2021). *Más de 22.000 empresas desaparecieron por la pandemia en Ecuador*. Obtenido de: <https://www.dw.com/es/m%C3%A1s-de-22000-empresas-desaparecieron-por-la-pandemia-en-ecuador/a-58183852>

Fitzsimons, A. (2014). *Estado y acumulación de capital en Argentina*. Buenos Aires: Teseo.

Huerta, A. L. (22 de junio de 2022). Toyota extiende período de suspensión de operaciones por COVID. *Revista Transportes y Turismo*.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2021). *Tabulados del Directorio de Empresas y Establecimientos*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas/>

Mañiga Vargas, C., Gastelo Acosta, R., & Tequen Bernilla, A. (Junio de 2020). *El nuevo Coronavirus y la pandemia del Covid-19*. Obtenido de: http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1018-130X2020000200125

Naveira, P. (2020). Los síntomas persistentes más comunes de la COVID-19. *Diario AS*.

Organización Internacional del Trabajo (08 de abril de 2020). *La COVID-19 y la Industria Automotriz-Nota Informativa Sectorial*. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_744619.pdf

Pérez Abreu, M. R., Gómez Tejeda, J. J., & Dieguez Guach, R. A. (2020). Características clínico-epidemiológicas de la COVID-19. *Revista Habanera de Ciencias Médicas*, 15.

Pozo Hernández, F. M., Aldaz Bombón, Ó. R., & Vega Carrillo, D. F. (2021). Influencia de la Covid-19 en la liquidez de las importadoras automotrices de Santo Domingo. *Scielo*.

Quinde Rosales, V., Vera Lucio, N., Ordeñana Proaño, A., & Silvera Tumbaco, T. (2021). I Sector Automotriz en Ecuador: Antecedentes, Situación actual y Perspectivas. *UNIVERSIDAD, CIENCIA y TECNOLOGÍA Vol. 25, Nº 109*, 6.

Regalado Pezua, O., & Zapata, G. (2019). Estrategias de Internacionalización de Empresas Chinas: Casos de la Industria Automotriz en el Mercado Sudamericano. *SSRN*, 16.

Santos Pascual, J. C. (14 de mayo de 2022). China registra 253 casos de COVID y Shanghái continúa con su estricto confinamiento. *Euronews*.

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2021). Indicadores Financieros de Compañías Activas. Obtenido de: https://reporteria.supercias.gob.ec/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=cognosViewer&ui.action=run&ui.object=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Indicadores%27%5d%2freport%5b%40name%3d%27Indicadores%20Sector%20Empresa%

Vicencio Miranda, A. (abril de 2007). *La industria automotriz en México. Antecedentes, Situación actual y Perspectivas*. Obtenido de: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422007000100010

Zaga, D., & Reza, A. (2020). *Perspectiva Industrial-Industria Automotriz*. *Deloitte*, 63.