



DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i41.2525>

Ciencias Económicas y Empresariales
Artículo de Investigación

Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador

The Post-pandemic Effects in the Automotive Sector of Zone 3 of Ecuador

Os efeitos pós-pandemia no setor automotivo da zona 3 do Equador

Mauricio Vicente Martínez-Arias ^I

mmartinez4302@uta.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-0640-9240>

Jenny Margoth Gamboa-Salinas ^{II}

jennymgamboa@uta.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0001-9507-6144>

Correspondencia: Ariasmmartinez4302@uta.edu.ec

***Recibido:** 15 de diciembre de 2021 ***Aceptado:** 30 de diciembre de 2021 * **Publicado:** 28 de enero de 2022

- I. Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador.
- II. Diploma Superior en Finanzas, Magister en Gerencia Financiera Empresarial, Diploma Superior en Tecnologías para la Gestión y Práctica Docente, Licenciada en Ciencias Administrativas, Doctora en Ciencias Administrativas, Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador.

Resumen

Debido a la pandemia COVID 19, que azotó al mundo entero por más de dos años consecutivos, todos los gobiernos dictaron y tomaron medidas para la protección de la salud de sus ciudadanos, lo que acarreó problemas económicos que se hicieron presentes en diversos tipos de industrias y diferentes tipos de mercados, el sector automotriz resultó con una gran afectación en su industria principal y en los ramales que nacen de la misma resultantes de la diversificación, esta primera siendo compra y venta de vehículos ligadas al transporte, y sub industrias tales como reparaciones mecánicas, venta de accesorios, repuestos y pintura.

La presente investigación se presenta como un meta análisis moderno de la situación, en el cual se emplea un enfoque cuantitativo, si existe una diferencia muy marcada en el nivel de ventas de las diferentes empresas del sector automotriz que han formado parte del estudio, dando a notar el contraste tan severo en cuanto a ingresos monetarios en los meses más críticos de la pandemia, provocando reducción de personal, pagos a medio tiempo, pagos por comisión, disminuyendo plazas laborales afectando la economía general del país.

Palabras clave: Pandemia; automotriz; economía; afectación; pérdidas.

Abstract

Due to the COVID 19 pandemic, which hit the entire world for more than two consecutive years, all governments dictated and took measures to protect the health of their citizens, which led to economic problems that were present in various types of industries. and different types of markets, the automotive sector was greatly affected in its main industry and in the branches that are born from it resulting from diversification, the first being the purchase and sale of vehicles linked to transportation, and sub-industries such as repairs mechanics, sale of accessories, spare parts and painting.

This research is presented as a modern meta-analysis of the situation, in which a quantitative approach is used, if there is a very marked difference in the level of sales of the different companies in the automotive sector that have been part of the study, giving Note the severe contrast in terms of monetary income in the most critical months of the pandemic, causing staff reduction, part-time payments, commission payments, reducing job positions, affecting the country's general economy.

Keywords: Pandemic; automotive; economy; impact; losses.

Resumo

Devido à pandemia do COVID 19, que atingiu o mundo inteiro por mais de dois anos consecutivos, todos os governos ditaram e tomaram medidas para proteger a saúde de seus cidadãos, o que gerou problemas econômicos que estavam presentes em diversos tipos de indústrias. de mercados, o setor automotivo foi bastante afetado em sua principal indústria e nos ramos que dele nascem resultantes da diversificação, sendo a primeira a compra e venda de veículos ligados ao transporte, e subindústrias como mecânica de reparos, venda de acessórios, peças de reposição e pintura.

Esta pesquisa apresenta-se como uma meta-análise moderna da situação, em que se utiliza uma abordagem quantitativa, se há uma diferença muito acentuada no nível de vendas das diferentes empresas do setor automotivo que fizeram parte do estudo, dando Nota o forte contraste em termos de rendimento monetário nos meses mais críticos da pandemia, causando redução de pessoal, pagamentos a tempo parcial, pagamentos de comissões, redução de postos de trabalho, afetando a economia geral do país.

Palavras-chave: Pandemia; automotivo; economia; afetação; perdas.

Introducción

El contexto económico social de la Industria se da en una año referenciado como 2019, donde se hace enfoque en Hubei – China, aquí se reportaron casos de una sepa de neumonía etiológica desconocida; la fuente de contagio fue ubicada en los mercados de mariscos de Wuhan, (García-Chabur & Otoya-Tono, 2020).

Tras dos semanas de la aparición del covid-19, los contagios fuera de china se multiplicaron, generando preocupación por la inacción de todos los países, por lo cual, la OMS la declaró como pandemia (Vanelli & Cuccinota, 2020). La paralización de actividades debido a la pandemia declarada, fue proyectada y prevista una pérdida económica de 4000 a 5000 millones de dólares sólo por las prohibiciones de vuelos desde y hacia China; asimismo, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en sus estudios informaron que aproximadamente 70 aerolíneas paralizaron sus actividades, 50 de estas redujeron su capacidad de operaciones a la mitad, siendo que las pérdidas reportadas solo toman en cuenta a la afluencia de pasajeros, mas no a los movimientos de carga aérea ni al transporte de profesionales. (ONU, 2020).

Desarrollar vacunas efectivas demoró entre 1 año a 18 meses. Al iniciar la vacunación, la la población inoculada llegó al 85% de eficacia, esta tiene una significativa reducción de mortalidad y contagios

con respecto a la población que se ha negado a recibir cualquier vacuna disponible para dar inicio a la reactivación económica (Anderson, Hesterbeek, & Klinkenberg, 2020). Para conocer la fiabilidad de las diferentes vacunas disponibles (Asztrazeneca, Sinovac, Sputnik, etc.), se generaron diferentes ensayos durante 14 semanas determinando que la efectividad de la vacuna no está definida por género, contextura o raza. (Polack, Thomas, & Kitchin, 2020). Varias estrategias terapéuticas han sido utilizadas para reducir la mortalidad como nebulizaciones con interferones, antibióticos de amplio espectro y fármacos antivirales para reducir la carga viral del paciente tratado. (Sherren, Khan, Kazmi, Bashir, & Siddique, 2020).

(Fonseca-Páez & Mancheno-Saá, 2021) dan a notar en Ecuador la transición de modalidad presencial a modalidad virtual, reflejándose la falta de interés y confusión generado por el cambio drástico del ritmo de trabajo. La interfaz de ciertas plataformas de aprendizaje virtual debido a su complejidad y estructura poco intuitiva; desde el punto de vista social presenta dificultades, como: la interacción, adaptación al entorno, personalidad, aptitud, actitud y predisposición al cambio.

(Freire-Luisa & Mancheno-Saá, 2020) concluyen que, el covid-19 tuvo un gran impacto positivo como negativo en todos los rubros del Ecuador, generado un declive en la economía a comparación con los años anteriores, aumentando sus índices de pobreza conforme a la pérdida de trabajo, pérdida de negocios entre otros factores, agravado por la situación de varios países con acuerdos comerciales mutuos. La tecnología se ha convertido en un medio de vida indispensable en el día a día para el trabajo remoto, aprendizaje virtual y entretenimiento, por ello, grandes empresas que operan a través de la web resultaron beneficiadas por el aumento de tráfico en sus redes, como Google y Youtube, de la misma manera las empresas dedicadas al entretenimiento virtual como el streaming y redes sociales como Netflix, Meta (Facebook, Instagram, etc.) y TikTok. Otras empresas dedicadas con otros rubros también han salido beneficiadas como es el área de salud en general (farmacias, consultorios médicos, empresas dedicadas a la fabricación de implementos sanitarios, vidrierías y plastificadoras).

Desarrollo

La investigación desarrollada por la (World Health Organization, 2021) destaca las 4 variantes de coronavirus con mayor presencia en el mundo (Alfa, Beta Gamma y Delta):

Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador

Table 1. Newly reported and cumulative COVID-19 cases and deaths, by WHO Region, as of 14 November 2021**

WHO Region	New cases in last 7 days (%)	Change in new cases in last 7 days *	Cumulative cases (%)	New deaths in last 7 days (%)	Change in new deaths in last 7 days *	Cumulative deaths (%)
Europe	2 145 966 (64%)	8%	80 941 615 (32%)	28 304 (57%)	5%	1 480 768 (29%)
Americas	758 669 (23%)	8%	95 089 154 (38%)	12 791 (26%)	-3%	2 320 358 (46%)
Western Pacific	173 930 (5%)	6%	9 772 383 (4%)	2 437 (5%)	-5%	134 617 (3%)
South-East Asia	152 535 (5%)	-3%	44 273 117 (18%)	3 530 (7%)	1%	699 920 (14%)
Eastern Mediterranean	101 743 (3%)	-9%	16 564 274 (7%)	1 974 (4%)	-14%	305 396 (6%)
Africa	13 674 (0%)	-33%	6 185 290 (2%)	548 (1%)	3%	151 689 (3%)
Global	3 346 517 (100%)	6%	252 826 597 (100%)	49 584 (100%)	1%	5 092 761 (100%)

*Percent change in the number of newly confirmed cases/deaths in the past seven days, compared to seven days prior

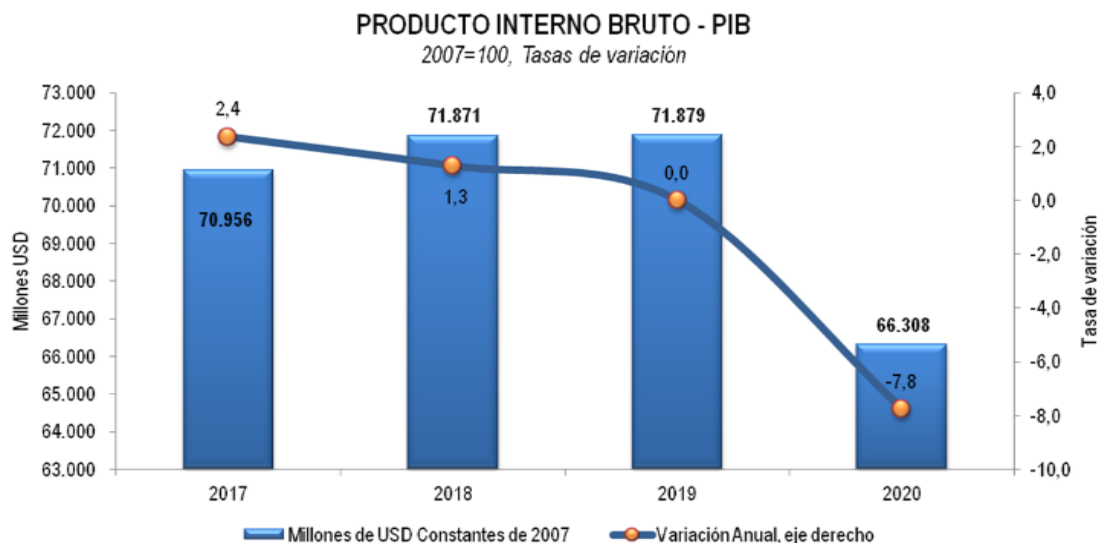
**See Annex 3: Data, table, and figure notes

Fuente: “Covid-19 Weekly Epidemiological Update”

<https://www.who.int/publications/m/item/weekly-epidemiological-update-on-covid-19---16-november-2021>

A través de la información recolectada por (América-economía, 2021), la caída del PIB en el Ecuador fue menor a la proyectada por el FMI siendo del 9.5%, pero, aun así, es una de las caídas más grandes que ha tenido el país en décadas, golpeando el consumo de los hogares, intervención del gobierno, inversiones y exportaciones. Las consecuencias postpandemia han generado un impacto importante en el desempeño económico de varios países de la región y el mundo, afectando el funcionamiento de establecimientos productivos y comerciales, reflejándose en el Producto Interno Bruto (PIB) del Ecuador dando una caída del 7.8% tomado a partir de los datos de las cuentas trimestrales manejadas (BCE, 2021).

Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador



Fuente: “Pandemia incidió en el crecimiento 2020: La economía ecuatoriana decreció un 7.8%”

<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1421-la-pandemia-incidio-en-el-crecimiento-2020-la-economia-ecuatoriana-decrecio-7-8>

En el contexto del año 2019, el cual es cierre estadístico se realiza el año siguiente, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, en su base de datos, ha contabilizado 882776 empresas que cumplen requisitos como: ventas en el SRI, plazas de empleo registradas en el IESS y afiliados al sistema RISE, siendo el segmento D, que presentan sólo información de ventas, conformado por microempresas, pequeñas empresas o familiares, representando el 3,06% un equivalente a 27048 empresas en el Ecuador (INEC, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2020).

A través de un estudio realizado por la Universidad de Especialidades Espíritu Santo (UESS), del total de las empresas ecuatorianas registradas en la superintendencia de compañías, valores y Seguros, el 90,5% tienen una estructura familiar, un 7,9% de propiedad dispersa no familiar y un 1,7% de propiedad desconocida (Camino-Morgo & Bermudez-Barrezueta, 2018).

La innovación tecnológica en general ha dejado de ser simples cambios para convertirse en mejoras ligadas a la tecnología y a la eficiencia, al referirse al transporte y comunicaciones en particular, se entiende el sector bajo el término referente de globalización, entendiendo que varias de las industrias se manejan bajo modelos. (Saá, 2016) .

El nuevo modelo de producción mundial se entiende bajo transformaciones constantes mejora continua, entendiendo que la herramienta de outsourcing por costo es una de las principales aliadas

del segmento automotriz. (Mancheno-Saá, 2019). Las ventajas competitivas y comparativas han evolucionado teniendo mayor énfasis en un mercado cambiante, bajo el concepto de una conducta del consumidor flexible que no está ligada mayormente a la fidelización. Esto ha conllevado a los estudiosos a preguntarse si la ciencia de la satisfacción conocida como Marketing es ética. (Saá M. J., 2016).

El Sector automotriz a nivel mundial se ha venido reinventando a nivel nacional y mundial, basando su término en sostenibilidad y productividad, que al sumarlas en sinergia se convierten en el tema de competitividad. (Mancheno, 2018). Ha nacido un término que ha pasado de ser una moda y se ha convertido en una tendencia, la personalización, este último término se ha ligado a la estrategia de masificación entendiendo la personalización en masa o denominada Mass Customization propia de la industria automotriz, respondiendo a las demandas de la gente en varios mercados cautivos, así también como en aquellos que son emergentes. La diversificación de cualidades y valores han pasado desde la potencia, la velocidad de crucero, la tecnologización hasta llegar a los vehículos híbridos y la percepción que esto conlleva, entendiendo que siempre existirá una diferencia entre el enfoque social y el enfoque de mercado. (Analuisa, 2018).

Al hablar de vehículos no solo se entiende a la actividad de importar los mismos sino que la economía regional y nacional, hace referencia al ensamblaje de los mismos con una fuerza laboral que con el tiempo se ha hecho especializada y a otras derivas como la industria del plástico y caucho. El rol de la Industria en el país es muy grande ya que presenta varios ingresos fiscales considerando aranceles y fuentes de impuesto a la renta. Si se remonta históricamente al crecimiento del sector esta data a la crisis originada en el Feriado Bancario donde era más seguro tener un vehículo que tener dinero en un sistema sin ninguna seguridad. Se entiende que esta perspectiva está ligada a la teoría del Caos expresada de forma explícita en la evolución de la administración. (Mancheno-Saá M. J.-S.-B., 2019)

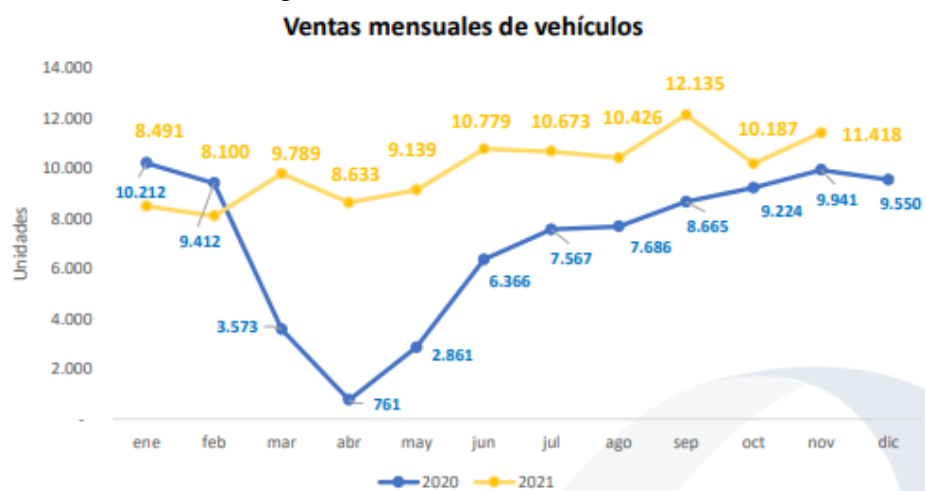
Materiales y métodos

La presente investigación presenta como un meta análisis, el cual está basado en datos accedidos a través de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEDAE). La naturaleza de la información es cuantitativa, basado en un enfoque de tiempo retrospectivo, teniendo un enfoque analógico inferencial. El método tratado es de naturaleza inductivo, partiendo de datos particulares, realizando abstracciones para conclusiones generales. La presente investigación se centra en

dimensionar el actuar de la industria automotriz ecuatoriana, con el fin de establecer una evolución. Se utiliza el empirismo para la obtención de pruebas en la validación de un razonamiento. La recolección y análisis de datos está basada con fuentes secundarias ligadas a una frecuencia de publicación anual haciendo referencia a periodos largos entre 2000 y 2019, las variables de estudio que determinan el comportamiento de varios mercados e industrias son exportaciones, ventas de Vehículos e importaciones. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).

Resultados

En el corte de ventas entre el año 2020 y el año 2021, se muestra una caída en las ventas en el mes de abril, compaginado con la caída del PIB del Ecuador en un 7.8%, dando un crecimiento general del 44% desde el año 2020 al año 2021 en cuanto a la comercialización de automotores de todos los segmentos (AEDAE, 2021)



Fuente: AEDAE “Boletín de prensa. Venta de Vehículos - Resumen”

<https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/12/BOLETIN-DE-VENTAS-PARA-PRENSA-DICIEMBRE-2021.pdf>

En la relación de venta de vehículos de todas las categorías en el año 2020, se evidencia que, los meses de marzo, abril y mayo, tienen la mayor caída de ventas en relación a todos los meses consiguientes, siendo que para el año 2021 en comparación, existe un alza abrupta en sus cifras, y a su vez, indican en los meses de enero y febrero del año 2021 con ventas menores con respecto al año anterior (AEDAE, 2021).

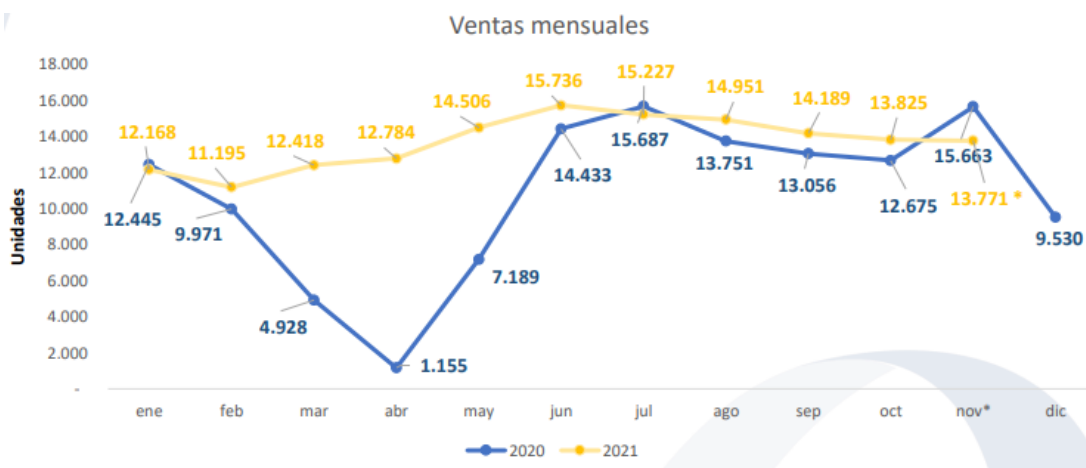
Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador

Mes	2020	2021	Var 2021/2020
ene	10.212	8.491	↓ -17%
feb	9.412	8.100	↓ -14%
mar	3.573	9.789	↑ 174%
abr	761	8.633	↑ 1034%
may	2.861	9.139	↑ 219%
jun	6.366	10.779	↑ 69%
jul	7.567	10.673	↑ 41%
ago	7.686	10.426	↑ 36%
sep	8.665	12.135	↑ 40%
oct	9.224	10.187	↑ 10%
nov	9.941	11.418	↑ 15%
dic	9.550		
Subtotal	85.818	109.770	

Fuente: AEDAE “Boletín de prensa. Venta de Vehículos - Resumen”

<https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/12/BOLETIN-DE-VENTAS-PARA-PRENSA-DICIEMBRE-2021.pdf>

La venta de motocicletas siendo un medio de transporte muy utilizado en el país, también refleja la misma caída en ventas en los tres meses más críticos del año 2020, siendo el mes de abril el punto más bajo en ventas (AEDAE, 2021).



Fuente: AEDAE “Boletín de prensa. Venta de Vehículos - Resumen”

<https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/12/BOLETIN-DE-VENTAS-PARA-PRENSA-DICIEMBRE-2021.pdf>

Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador

Los diferentes sectores en las empresas automotrices, en cuanto a empresas legalmente registradas y activas en el Ecuador, según la (AEDAE, 2021), la masa laboral de los trabajadores a nivel nacional se la describe en la siguiente tabla, siendo la actividad más representativa, la de mantenimiento de vehículos, seguido por la venta de autopartes

Actividad	Número de trabajadores	Masa laboral
Venta de vehículos	16662	9,74 %
Mantenimiento de Vehículos	110552	64,61 %
Venta autopartes	32531	19,01 %
Venta y Mantenimiento de motos	11373	6,65 %
Total	171118	100,00 %

Adaptado de: “Estrategias para la Reactivación Productiva en Talleres Automotrices Multimarca en la ciudad de Guayaquil Pos Covid-19” (Carrión Benitez, 2021).

En la masa laboral, el mantenimiento de vehículos resultó ser el rubro de este sector el cual tuvo un mayor funcionamiento durante la pandemia con un 64.61% y el rubro más bajo con un 9.74%, dando a notar que, la venta de vehículos fue el rubro más afectado, por el cual varias industrias dedicadas a la venta de automotores de diversos tipos ha tenido muy poca participación en el año 2021.

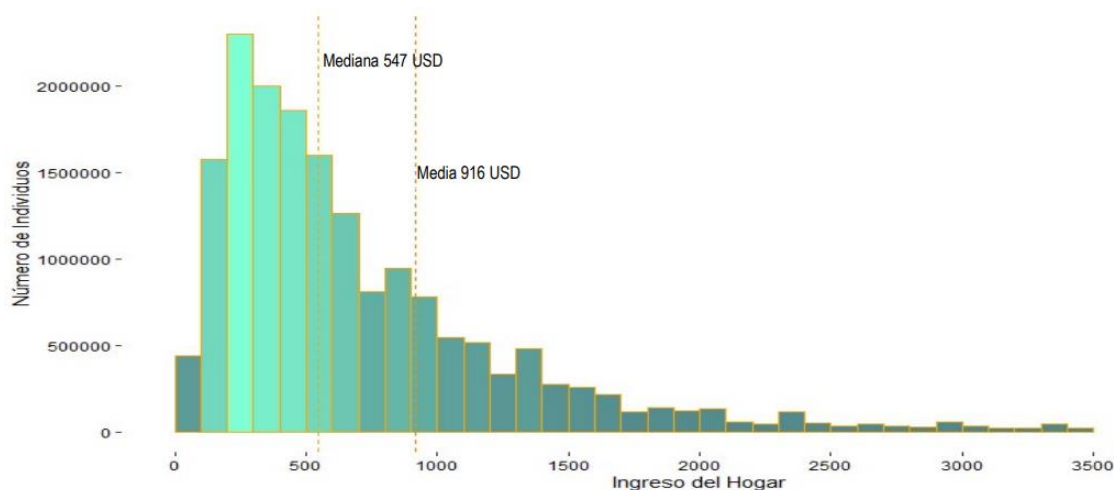
Los datos de la AEDAE reflejan que, 122 empresas se encuentran bajo su afiliación, y los datos derivados de esta entidad sirven para generar la base estadística confiable para los estudios pertinentes, siendo que la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador consta con miembros de gran presencia en el país.

En cuanto a comparación de los números de ventas que han existido en el año 2019 y el 2020 en los mismos meses, se evidencia que, en Marzo Abril y Mayo han sido los que han tenido una variación negativa en venta y con una diferencia muy marcada superior al 50%; la AEDAE también anunció que es una asociación que desde 1946 ha agrupado a un sector fundamental en crecimiento y desarrollo de la economía social representado lo frente a diversas autoridades.

Para poder comprender si existió o no una diferencia marcada en el nivel de ventas entre las empresas del sector automotriz, se debe observar si los consumidores están en capacidad de gastar para adquirir

Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador

un automotor, ya que los automotores se consideran inversión sólo si se utilizan como herramienta de trabajo directa como transporte de personas o de carga constante. Según el (BCE, 2021) 2.3 millones de ecuatorianos viven con ingresos entre 200USD y 300USD



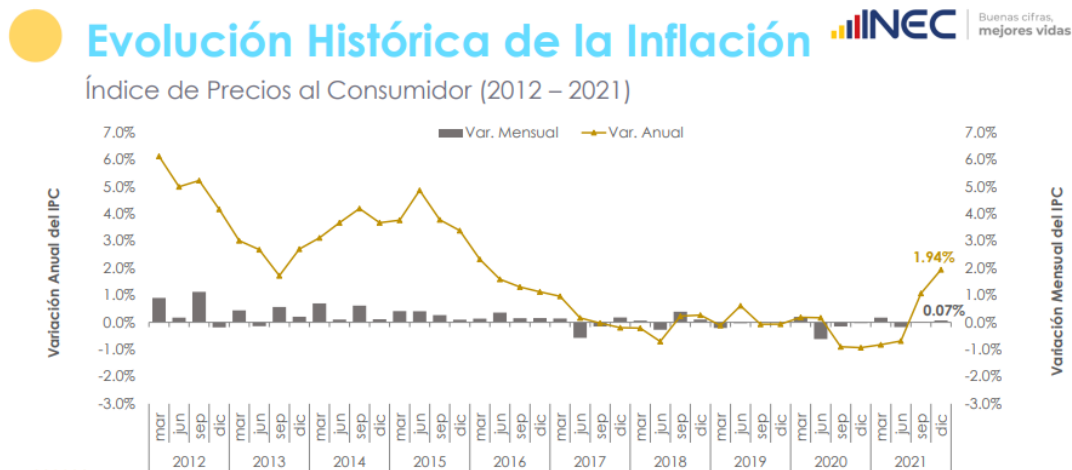
Fuente: BCE “Reporte de pobreza, ingreso y desigualdad”

<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/Empleo/PobrezaDic2020.pdf>

Según el (INEC, 2021), la canasta familiar básica para corte del año 2021 es fijada en 719,56USD mientras que la canasta familiar vital está definida en 509,83USD; el sueldo básico tiene un valor fijado de 425USD como ingreso mínimo, sumado los décimos de 33,33USD que se reciben dos veces en el año; el (INEC, 2021) manifiesta que la canasta básica familiar consta de 75 productos y la canasta vital familiar consta de 73 productos.

El índice de Precios del Consumidor (IPC) mide la evolución del nivel general de precios en productos y servicios de consumo adquiridos en un espacio de tiempo determinado por los hogares, siendo la medida oficial de la inflación que se registra en el país (INEC, 2021).

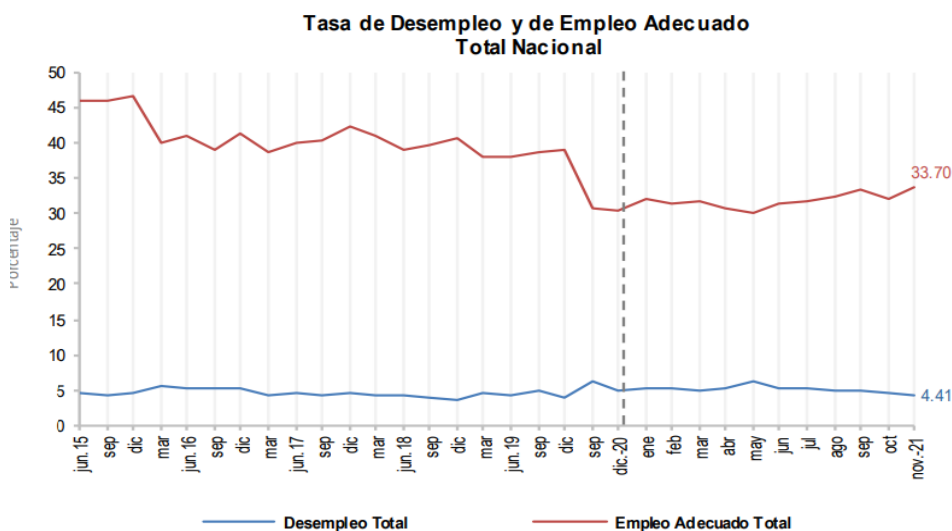
Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador



Fuente: INEC “Índice de precios al consumidor Diciembre - 2021”
https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Inflacion/2021/Diciembre-2021/01%20ipc%20Presentacion_IPC_dic2021.pdf

Se puede observar que el IPC en el año 2020 comenzó a decrecer, entre el año 2020 y el año 2021 empezó a incrementarse, con un corte a diciembre con valor mensual de +0.07% y anual de 1.94% significando que el precio de los productos de consumo en general ha sufrido un incremento de precio a nivel nacional en este último año.

EMPLEO



Fuente: BCE “Cifras económicas del Ecuador”
https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/CifrasEconomicas/cie20211_2.pdf

Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador

Automotores vendidos sin segmentación		Años			
		2019	2020	2021	
Ventas mensuales generales	1er Trimestre	Enero	10324	10212	8491
		Febrero	10226	9412	8100
		Marzo	10118	3573	9789
		Abril	11554	761	8633
	2do Trimestre	Mayo	10689	2861	9139
		Junio	11853	6366	10779
		Julio	12062	7567	10673
		Agosto	11757	7686	10426
	3er Trimestre	Septiembre	11715	8665	12135
		Octubre	9729	9224	10187
		Noviembre	11687	9941	11418
		Diciembre	10554	9550	
		132268	85818	109770	

Fuente: Adaptado de "AEDAE, Sector automotriz en cifras" año 2019, 2020 y 2021 recuperado de <https://www.aeade.net/boletin-sector-automotor-en-cifras/>

Discusión y conclusiones

La pandemia Azotó al Ecuador, y tras ello, el país impuso medidas sanitarias para evitar la propagación, contagios y muertes entre la población, pero a su vez, las medidas de restricción de movilidad afectaron a la economía, golpeando al empleo adecuado reduciendo sus plazas de trabajo, aumentando la cantidad de ecuatorianos en diferentes actividades económicas con las que perciben un ingreso mensual entre 200 y 300 USD mensuales, siendo que la canasta familiar básica se encuentra en 719.65USD y la canasta vital familiar en 519.83USD

Las empresas del sector automotriz han sido afectadas de la forma drástica en su nivel de ventas en la mitad de los dos trimestres del año 2020, esto se puede ver a través de la cantidad de empleados en las diferentes áreas del sector automotriz, siendo que, servicios de mantenimiento tienen un 64.61%, la venta de autopartes en un 19.01% y venta de vehículos en un 9.744. Los mismos rubros en motos, alcanzan el 6.65%.

Los niveles de venta de las empresas del sector automotriz han tenido una afectación económica muy grave, lo que ha generado diferentes efectos a nivel social, entre ellos es la disminución de personal que trabajan en este sector, engrosando la fila del desempleo del país, decayendo el empleo adecuado desde el 2019 de un 39% al 33.7%, el nivel de desempleo se mantiene en un promedio de 4.41%.

Generando una relación entre el PIB del Ecuador, que en el año 2020 cayó un 7.8% y la notable diferencia en ventas del sector automotriz tras el estudio estadístico de contraste, y el alza del 44% de ventas entre el año 2020 y el año 2021, podemos observar que la bajada de ventas de automotores contribuyó directamente en esta caída del PIB del país.

Referencias

1. AEDAE. (12 de 2021). Obtenido de <https://www.aeade.net/boletin-sector-automotor-en-cifras/>
2. AEDAE. (2021). Asociación de empresas Automotrices del Ecuador. *AEDAE*.
3. América-economía. (1 de Abril de 2021). *América economía*. Obtenido de Economía de Ecuador se contrae un 7,8% en el 2020 por efectos de la pandemia: <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/economia-de-ecuador-se-contrae-un-78-en-el-2020-por-efectos-de-la>
4. Analuisa, D. A., Sánchez, R. Z., & Saá, M. J. M. (2018). Emprendimiento social en Ecuador: análisis del enfoque social vs. enfoque de mercado. *Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional*, 3(12), 336-350.
5. Anderson, R., Hesterbeek, H., & Klinkerberg, D. (21 de Marzo de 2020). *Lancet*. Obtenido de [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(20\)30567-5/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(20)30567-5/fulltext): [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(20\)30567-5/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(20)30567-5/fulltext)
6. BCE. (31 de Marzo de 2021). Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1421-la-pandemia-incidio-en-el-crecimiento-2020-la-economia-ecuatoriana-decrecio-7-8>
7. BCE. (2021). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/Empleo/PobrezaJun2021.pdf>
8. Camino-Morgo, S., & Bermudez-Barrezueta, N. (2018). Las Empresas Familiares en el Ecuador: Definición y aplicación. *ojs.supercias.gob.ec*, 1-27.
9. Carrión Benitez, C. D. (2021). Estrategias para la Reactivación Productiva en Talleres Automotrices Multimarca en la Ciudad de Guayaquil Pos Covid-19 (Doctoral dissertation). *UIDE Arizona State University*.

10. CEPAL. (8 de Julio de 2021). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Obtenido de Crecimiento de América Latina y el Caribe en 2021 no alcanzará a revertir los efectos adversos de la pandemia: <https://www.cepal.org/es/comunicados/crecimiento-america-latina-caribe-2021-alcanzara-revertir-efectos-adversos-la-pandemia>
11. El Universo. (7 de Mayo de 2020). *El Universo*. Obtenido de Ministerio de Trabajo: Se han registrado 66 440 desvinculaciones en lo que va de la emergencia por el COVID-19: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/05/07/nota/7833810/despidos-trabajos-emergencia-covid-19-ministerio-trabajo-empresas/>
12. Fienco Zamora, G., & Villón Lázaro, H. J. (2021). Análisis del plan de reactivación generado por la crisis sanitaria en respuesta al impacto económico en el mercado automotriz ecuatoriano durante el periodo marzo-noviembre, año 2020. *Universidad de Guayaquil*, 141.
13. Fonseca-Páez, & Mancheno-Saá. (2021). Elearning un efecto inesperado del covid 19. *Polo del conocimiento*, 1-25.
14. Franco Ruiz, W. L. (2021). Covid-19 y su impacto en el sector. *Digital Publisher* 6(3), 5-15.
15. Freire-Luisa, & Mancheno-Saá. (2020). Covid 19 entre muerte y recesión económica. *FIPCAEC*, 280-320.
16. García-Chabur, M., & Otoya-Tono, A. (2020). COVID-19: generalidades, comportamiento epidemiológico y medidas adoptadas en medio de la pandemia en Colombia. *Acta de Otorrinolaringología & Cirugía de Cabeza y Cuello*, 93-102.
17. Hernández, F. M., Bombón, Ó. R., & Carillo, D. F. (2021). Influencia de la Covid-19 en la liquidez de las importadoras automotrices de Santo Domingo. *Dilemas contemporáneos: Educación, política y valores*, 5-15.
18. INEC. (10 de 2020). *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos*. Obtenido de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>:
https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/DirectorioEmpresas/Directorio_Empresas_2019/Principales_Resultados_DIEE_2019.pdf
19. INEC. (12 de 2021). Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Inflacion/canastas/Canastas_2021/Diciembre-2021/1.%20Informe_Ejecutivo_Canastas_Analiticas_dic_2021.pdf

20. Mancheno, M. J., Salinas, J. M. G., Miranda, R. F. V., & Yugcha, J. D. P. H. (2018). Caracterización de la logística comercial y su evolución. *Revista Publicando*, 5(15 (2)), 817-833.
21. Mancheno-Saá, M. J., & Albán-Bautista, M. L. (2019). Competitividad Sistémica Empresarial, un término que define el rendimiento de mercados modernos. *Revista Científica FIPCAEC (Fomento de la investigación y publicación en Ciencias Administrativas, Económicas y Contables)*. ISSN: 2588-090X. Polo de Capacitación, Investigación y Publicación (POCAIP), 4(4), 559-577.
22. Mancheno-Saá, M. J., Bermúdez-Santana, D. J., & del Rocío Pérez-Barrionuevo, A. (2019). De la teoría científica a la de criticabilidad auto organizada: Un entorno que exige cambios sustanciales en la administración. *Revista Científica FIPCAEC (Fomento de la investigación y publicación en Ciencias Administrativas, Económicas y Contables)*. ISSN: 2588-090X. Polo de Capacitación, Investigación y Publicación (POCAIP), 4(4), 595-612.
23. Molina Prendes, N., & Mejias Herrera, M. L. (2020). Impacto social de la COVID-19 en el Brasil y Ecuador: donde la realidad supera las estadísticas. *Edumecentro*, 12(3), 277-283.
24. ONU. (14 de 02 de 2020). *Las millonarias pérdidas económicas del coronavirus COVID-19*. Obtenido de Notivias ONU: <https://news.un.org/es/story/2020/02/1469651>
25. Polack, F., Thomas, S., & Kitchin, N. (10 de 12 de 2020). *Safety and Efficacy of the BNT162b2 mRNA Covid-19 Vaccine*. Obtenido de The New England Journal of Medicine: <https://www.nejm.org/doi/full/10.1056/nejmoa2034577>
26. Saá, M. J. M. (2016). Consideraciones sobre el Marketing Ético. *Revista Publicando*, 3(9), 509-519.
27. Saá, M. J. M., & Miranda, R. F. V. (2016). Habilidades directivas y el desarrollo empresarial en la industria de calzado a través de la modelización. *Revista publicando*, 3(9), 620-637.
28. Sherren, Khan, Kazmi, Bashir, & Siddique. (Julio de 2020). *Science Direct*. Obtenido de COVID-19 infection: Emergence, transmission, and characteristics of human coronaviruses: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2090123220300540>
29. SUPERCIAS. (2 de 11 de 2021). *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Obtenido de <https://appscvs.supercias.gob.ec/rankingCias/rankingCias.zul?id=C&tipo=5>
30. Tene, E. (2020). Los impactos en la economía del Ecuador ocasionados por el coronavirus. *reserchgate*.

31. Vanelli, M., & Cuccinota, D. (11 de Marzo de 2020). *World Health Organization*. Obtenido de WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020: <https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>
32. Villavicencio-Caparó, E., Alvear-Córdova, M. C., Cuenca-León, K., Calderón-Curipoma, M., Zunio-Ordoñez, K., & Webster-Carrión, F. (2017). EL TAMAÑO MUESTRAL PARA LA TESIS. ¿CUÁNTAS PERSONAS DEBO ENCUESTAR? *Revista OACTIVA UC Cuenca*, 59-62.
33. World Health Organization. (16 de Noviembre de 2021). *COVID-19 Weekly Epidemiological Update*. Obtenido de World Health Organization: <https://www.who.int/publications/m/item/weekly-epidemiological-update-on-covid-19---16-november-2021>
34. Cairampoma, M. R. (2015). Tipos de Investigación científica: Una simplificación de la complicada incoherente nomenclatura y clasificación. *Redvet. Revista electrónica de veterinaria*, 16(1), 1-14.
35. López-Roldán, P., & Fachelli, S. (2016). La encuesta. *Metodología de la investigación social cuantitativa*.
36. Escofet, A., Folgueiras, P., Luna, E., & Palou, B. (2016). Elaboración y validación de un cuestionario para la valoración de proyectos de aprendizaje-servicio. *Revista mexicana de investigación educativa*, 21(70), 929-949.
37. Vega-Malagón, G., Ávila-Morales, J., Vega-Malagón, A. J., Camacho-Calderón, N., Becerril-Santos, A., & Leo-Amador, G. E. (2014). Paradigmas en la investigación. Enfoque cuantitativo y cualitativo. *European Scientific Journal*, 10(15).
38. Martínez, R. & Rodríguez, E. (2015). Manual de Metodología la investigación científica. Red de Salud de Cuba. Recuperado de: http://www.sld.cu/galerias/pdf/sitios/cielam/manual_de_metodologia_de_investigaciones.1.pdf
39. Rusu, C. (2011). Metodología de la Investigación. *Recuperado el*, 19.
40. Olivares, P. V., Urquiza, R. N., & Acosta, T. N. (2017). Análisis normativo de las ganancias por acción reportados por empresas con cotización bursátil. *Quipukamayoc*, 25(47), 19-30.

41. Pardo González-Aller, Í. M. (2018). La información financiera y su efecto en la cotización de las empresas.
42. Gómez, L. R., Balkin, D. B., & Cardy, R. L. (2019). *Gestión de recursos humanos*.
43. Schmalz, S. (2017). Los recursos de poder para la transformación sindical. *Nueva sociedad*, 272, 19-41.
44. Mercader-Moyano, P., Marrero, M., Solís-Guzmán, J., Montes Delgado, M. V. D., & Ramírez de Arellano Agudo, A. (2010). Cuantificación de los recursos materiales consumidos en la ejecución de la cimentación. *Informes de la Construcción*, 62 (517), 125-132.
45. Serrano Pastor, R. M., & Casanova López, O. (2018). Recursos tecnológicos y educativos destinados al enfoque pedagógico Flipped Learning.