



*Asesorías y Tutorías para la Investigación Científica en la Educación Puig-Salabarría S.C.  
José María Pino Suárez 400-2 esq a Lerdo de Tejada, Toluca, Estado de México. 7223898478*

RFC: ATI120618V12

**Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores.**

<http://www.dilemascontemporaneoseduccionpoliticayvalores.com/>

**Año: VIII**

**Número: Edición Especial.**

**Artículo no.:35**

**Período: Julio, 2021**

**TÍTULO:** Influencia de la Covid-19 en la liquidez de las importadoras automotrices de Santo Domingo.

**AUTORES:**

1. Máster. Fanny Maricela Pozo Hernández.
2. Máster. Óscar Rodrigo Aldaz Bombón.
3. Máster. Diego Francisco Vega Carrillo.

**RESUMEN:** La economía mundial sufrió graves afectaciones, debido a la pandemia COVID-19, que provocó, la paralización de la mayoría de los sectores en Ecuador, uno de estos fue el automotriz. El objetivo de la investigación fue, determinar como la COVID-19 ha impactado la liquidez de las empresas importadoras de repuestos automotrices que operan en Santo Domingo. Se aplicó un alcance descriptivo, el mismo que tuvo una modalidad mixta cuali-cuantitativa. El diseño de la investigación es no experimental transversal, el método de conocimiento fue de análisis documental y de campo. Concluyendo que la pandemia ha provocado una disminución notable en el tamaño, nivel de ventas y plazas de trabajo en las empresas automotrices afectando de esta manera a la liquidez de las mismas.

**PALABRAS CLAVES:** Covid-19, empresas automotrices, liquidez, desempleo.

**TITLE:** Influence of Covid-19 on the liquidity of automotive importers in Santo Domingo.

**AUTHORS:**

1. Master. Fanny Maricela Pozo Hernández.
2. Master. Óscar Rodrigo Aldaz Bombón.
3. Master. Diego Francisco Vega Carrillo.

**ABSTRACT:** The world economy was seriously affected by the COVID-19 pandemic, which caused the paralysis of most sectors in Ecuador, one of these was the automotive industry. The objective of the investigation was to determine how COVID-19 has impacted the liquidity of importing companies of automotive parts that operate in Santo Domingo. A descriptive scope was applied, the same one that had a qualitative-quantitative mixed modality. The research design is non-experimental cross-sectional, the method of knowledge was of documentary and field analysis. Concluding that the pandemic has caused a notable decrease in the size, level of sales and jobs in automotive companies, thus affecting their liquidity.

**KEY WORDS:** Covid-19, automotive companies, liquidity, unemployment.

**INTRODUCCIÓN.**

En la economía de los países tanto desarrollados como en vías de desarrollo, el comercio internacional ha sido uno de los principales mecanismos de vinculación y consolidación para las naciones (Mancini, 2016). En ese sentido, es ineludible establecer como hito el fin de la Segunda Guerra Mundial, ya que con este acontecimiento las economías de los países, de forma progresiva, se fueron estableciendo indicadores para disminuir los impuestos a la importación y exportación de productos (Segovia., et al, 2019).

Asimismo, dada la vertiginosidad económica con la que se empezaban a mover las naciones, se crearon nuevas formas de comunicación, el cual tuvo como aliado a la tecnología y de esta forma, se modelaron nuevos métodos con el fin de realizar movimientos financieros internacionales (Anderson,

2016). Por su parte, los países comprometidos con el crecimiento de la economía global empezaron a diseñar normas para incrementar la seguridad legal, lo que permitió obtener un ecosistema estandarizado de preferencia hacia los consumidores, así como un equilibrio político y económico de las naciones (González-Díaz., et al, 2016); sin embargo, han existido obstáculos que han marcado indicadores de decrecimiento económico en los países, lo cual se traduce en eliminación de puestos de trabajo y por ende da paso a que el índice de pobreza crezca, mediante la extinción o liquidación de empresas que no pueden sostener una plana laboral debido a la falta de flujo económico (Caravaca., et al, 2017; Miguélez, 2017).

En este contexto, uno de los problemas más actuales, fue la Gran recesión que tuvo lugar en el año 2008 y se originó en los Estados Unidos, donde existieron fallas en la regulación económica y esto, dio paso a una sobrevaloración de productos, lo cual derivó en una crisis alimentaria y energética de orden mundial, teniendo como resultado final una recesión mundial (Muñoz & Ortiz, 2016).

A pesar de este precepto, la capacidad inventiva de los líderes políticos de las naciones tuvo que tomar espacio, donde crearon como variante resoluble programas de rescates financieros para empresas financieras y no financieras ante una constante amenaza de quiebra. De forma gradual, esta crisis fue superada, dejando secuelas como el endeudamiento de los países, pero al menos, se precautelaron en su gran mayoría los empleos (Gil, 2018). En la actualidad, 12 años después de esta gran recesión, aparece una nueva crisis, pero su motivo causal, es sanitario y se ha denominado la COVID-19 (Nozawa & Qiu, 2020; Coibion., et al, 2020).

La Covid-19 o, SARS-CoV2 tuvo su primer caso en China, específicamente, en la ciudad de Wuhan, el 17 de noviembre del 2019, el lugar donde se contrajo esta nueva variante de coronavirus, según el Gobierno Chino, fue en un mercado mayorista de animales silvestres ubicado en la localidad; sin embargo, la versión del origen ha sido puesto en dudas por países como: Alemania, Francia y Estados Unidos. Este último, mediante el secretario de estado Mike Pompeo, han manifestado que existe un

informe donde el origen de este virus se dio en el Instituto de Virología de Wuhan (Zhang, Wu, & Zhang, 2020; Singhal, 2020).

A pesar de hipótesis sobre su origen, lo que si se conoce con veracidad, es que la COVID-19 está trayendo consigo fuertes embastes económicos al mundo sin precedentes, ya que en la actualidad, todos los países del mundo tienen reportes de casos y de forma global ya existen más de 5'000.000 de casos confirmados, donde el impacto directo a la producción y la interrupción de la cadena de suministro ha traído consigo repercusiones financieras en las empresas y los mercados financieros (Harvey, 2020; Díaz, Loayza, Ruíz, Mendoza, & Olivo, 2020).

Por otra parte, si se aborda la variable medio ambiental, este virus ha sido un estímulo que ha disminuido la contaminación, donde el sector automotriz y petrolero han disminuido su producción, a mínimos posibles. La razón, a nivel mundial se han empleado medidas de confinamiento para los ciudadanos, es decir, se han suspendido casi en totalidad las actividades presenciales, donde solo se debe salir por cosas necesarias, como abastecerse de alimentos o medicina (Barbei, González, & Tiberi, 2020).

En América Latina, las medidas restrictivas han ido encaminadas en el mismo sentido, pero con el antecedente de que los países que conforman esta región, casi en su totalidad, están en vías de desarrollo y detener la productividad está conllevando a crisis agudas. De acuerdo, la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe ha estimado, que la pandemia por la Covid-19 está trayendo consigo la mayor contracción de la actividad económica en la historia para la región, donde el PIB decaerá un -5,3% para el año 2020 (Bonaldo, 2020; Organización Mundial de la Salud, 2020). Ecuador, por su parte, decrecerá un -6,3% en el 2020 y esto, pondrá en riesgo a 508.000 empleos (Coba, 2020).

En este contexto, una crisis económica sin precedentes es uno de los escenarios probables para el país; por ello, el Ejecutivo (Gobierno) ha estado enfocado en el diseño de nuevas políticas que mitiguen los impactos que traería tan complejo panorama.

En este sentido, el 16 de mayo del 2020, la Asamblea Nacional aprobó una cuestionada Ley de Finanzas Públicas, donde el ejecutivo defiende que con este instrumento se podrán salvar muchas plazas de trabajo (Asamblea Nacional del Ecuador, 2020); sin embargo, sectores sociales, como: la Confederación de Nacionalidades Indígenas del Ecuador (CONAIE) y El Frente Unitario de Trabajadores (FUT), han manifestado que este es un golpe nefasto a económica nacional, según sus criterios, esta Ley atiende a intereses del Fondo Monetario Internacional (FMI), pero tan cuestionada Ley cuenta con 5 ejes principales como son: Establecer techos para el incremento del gasto público; Crear un seguro para afrontar la volatilidad del precio del petróleo; Disminuir el % del incremento al gasto presupuestario; Tener un fondo de ahorro para afrontar eventuales crisis y; Establecer un límite para el endeudamiento del país (BBC News Mundo, 2020; Heredia, 2021).

Según empresarios y analistas económicos como el Ingeniero Eduardo Egas, presidente ejecutivo de la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones (CORPEI) considera que la Ley puede ser beneficiosa para controlar el gasto fiscal y de esta forma optimizar los recursos para que el sector privado sea el motor productivo del país. En este mismo sentido, el Economista Patricio Alarcón presidente de la Cámara de Comercio de Quito considera que al país le urgía una ley que limite el despilfarro por parte del gobierno de turno, ya que en momentos de urgencias económicas, para mantener ese nivel de gasto público, se crean nuevos impuestos que afecta la productividad de las empresas y genera desempleo (El Universo, 2020).

Bajo estos antecedentes y teniendo en consideración que actualmente en el mundo, casi la totalidad de la población se encuentra confinada en casa enfrentando una pandemia que ha colapsado toda capacidad sanitaria y organizativa de todos los países; por esto, se convierte en necesidad que las

empresas privadas tomen acciones propositivas mediante la innovación para que estas, en cierta medida mantengan la economía de las naciones, entendiendo que el objetivo principal de cualquier compañía del sector privado, es aumentar día a día sus beneficios (Jaén., et al, 2020).

El 31 de diciembre de 2020, la OMS incluyó la vacuna de ARNm COVID-19 de Pfizer / BioNTech (BNT162b2) para uso de emergencia, lo que la convierte en la primera en recibir la validación de emergencia de la OMS desde que comenzó el brote un año antes (Organización Mundial de la Salud, 2020).

A nivel mundial se han administrado ya algo más de 733 millones de dosis de vacunas contra la COVID-19, lo que equivale a 9,6 dosis por cada 100 personas. Según datos de Our World in Data recogidos por The New York Times, en el mundo se están utilizando diez vacunas distintas entre las más utilizadas tenemos:

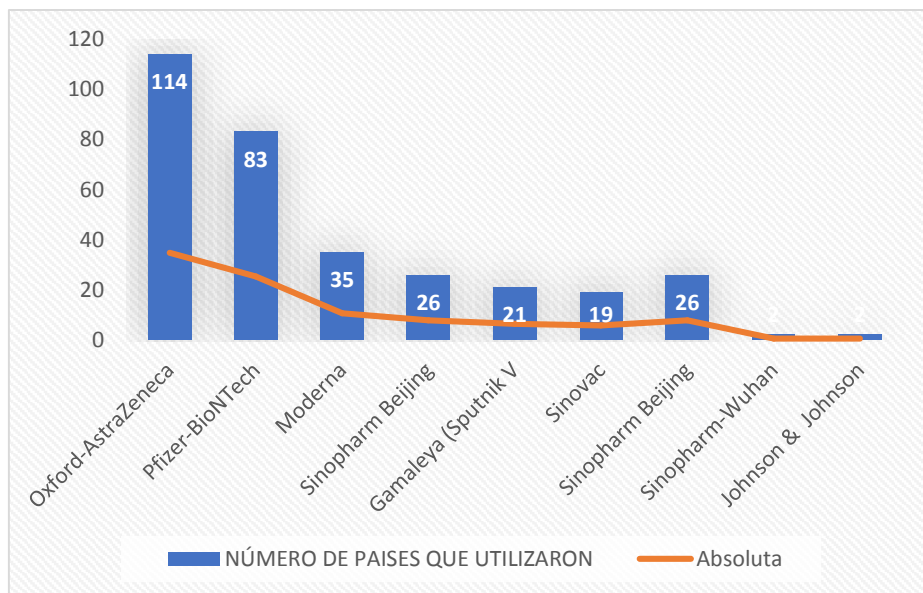


Figura 1: Vacunas utilizadas por número de países contra el Covid-19.

Las primeras vacunas contra el coronavirus llegaron el 20 de enero del 2021, al aeropuerto Mariscal Sucre, de Quito. Luego, iré a Guayaquil y posteriormente a Cuenca. Ecuador es el segundo país en recibir la vacuna de Pfizer en América del Sur. En la primera fase se espera un total de 86 000 vacunas,

pero llegaron 8 190 dosis, que se aplicaron a grupos vulnerables: personal de salud, adultos mayores y sus cuidadores en centros geriátricos. En ambos casos públicos y privados. Hasta el pasado 6 de abril del 2021, en Ecuador se han aplicado 356 783 dosis, de las cuales el 68% corresponde a la primera dosis (244 159). Esto significa que en el país se están administrando dos dosis por cada 100 personas. Esto lo ubica en el puesto 36 de 49 países del continente americano, de acuerdo con el registro de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) (Heredia, 2021).

En este sentido, las empresas que se centran en ensamblar vehículos en Ecuador como son: General Motors Ecuador (Chevrolet), Ciauto (Great Wall, Zotye) y Aymesa (Kia, Hyundai, Volkswagen y Jac) han suspendido sus actividades por completo debido a la falta de componentes, los cuales son importados. Ahora, si realiza un enfoque solo a empresas que fabrican repuestos automotrices como es: Imfrisa, la situación es muy similar a las ensambladoras donde desde el 17 de marzo encuentra paralizada las actividades y sostener una nómina de 100 trabajadores resulta imposible, por lo cual pronostican despidos de al menos, el 40% de la nómina (El Universo, 2020).

En el país operan tres plantas ensambladoras, menciona David Molina, presidente ejecutivo de la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (Cinae). General Motors ensambla vehículos de la marca Chevrolet, Ciauto ensambla la marca Great Wall, el Haval M4 y la furgoneta Shineray; y Aymesa hace lo propio con la marca Kia. Según cifras de la Cinae, en 2017 y 2018 se produjeron 43 239 y 39 991 unidades, respectivamente, en toda la industria, ya en el 2019 la producción se redujo a 23 704 unidades; y este año, según Molina, por la crisis del coronavirus se espera una producción cercana a las 12 000 unidades. Hasta agosto se han producido tan solo 5750 vehículos. El efecto también se siente en la participación de mercado de la industria que hoy representa solo el 18 % del mercado, cuando en los años anteriores esta participación superaba el 30 % y alcanzaba el 40 %. Aunque, el impacto es para todo el sector, incluidos los vehículos importados. Caída de producción

y ventas no detienen los nuevos lanzamientos de la industria automotriz local (Cámara Marítima del Ecuador, 2020).

Por esta razón, de forma imperiosa se debe empezar a estudiar de forma científica al parque automotriz para poder determinar el impacto real de la pandemia; por ejemplo, Capurro-Tapia (2020) realizó un análisis de los posibles impactos que traerá a la economía la Covid-19, donde determinó que, el sector automotriz se está viendo afectado de forma grave, ya que en países donde se encuentran las matrices de marcas como: General Motors, Ford, Tesla, etc. han suspendido sus actividades de producción automotriz y se han centrado en la fabricación de respirados artificiales y este producto no representa rentabilidad en los gastos operativos que tienen las empresas, todo esto tomando desde la perspectiva económica.

El presente trabajo investigativo plantea la siguiente interrogante científica ¿De qué forma a incidido la pandemia de la COVID-19 en la liquidez de las empresas automotrices de Santo Domingo y, si han diseñado formas innovadoras para contrarrestar estos problemas? Se conoce, que en la ciudad de Santo Domingo, existen 22 importadoras de repuestos automotrices y estas a su vez, están en el grupo de pequeñas y medianas empresas (Pymes). Se aplicó la modalidad cuali-cuantitativa con tendencia cualitativa, el diseño de la investigación es no experimental, así como también la técnica de la encuesta con el instrumento el cuestionario.

Resulta oportuno estudiar a este sector, a razón de que el parque automotor se encuentra paralizado en su gran mayoría, y es un principio que han perdido liquidez y como consecuencia de aquello, quizás han cerrado de forma permanente o han disminuido su plana laboral. Por otra parte, la parálisis productiva para los emprendedores no es una opción, entonces estas empresas de alguna forma han buscado una variante resoluble que mitigue las afectaciones, pero no se sabe de forma concreta cuáles son esas técnicas; por esta razón, surge la presente investigación.



## **DESARROLLO.**

### **Materiales y Método.**

Para responder a la incógnita planteada y generar un estudio científico que reporte resultados relevantes a la comunidad académica, se usó un alcance descriptivo, el mismo que tuvo una modalidad mixta cuali-cuantitativa, pero su tendencia fue al paradigma cualitativo. El diseño de la investigación es no experimental, ya que tuvo un corte transversal; es decir, se estudió un momento específico, la situación que están atravesando las importadoras automotrices por la COVID-19, y el método de conocimiento fue de análisis documental y de campo. El análisis documental se realizó para acceder al listado que tiene el Servicio de Rentas Internas.

La investigación de campo, por su parte, se dio para aplicar el instrumento a las importadoras. El instrumento fue un cuestionario que indagó acerca de: el tamaño de las empresas antes y ahora en la emergencia sanitaria; nivel de ingresos; nivel de ventas; gastos; desempleo; obligaciones tributarias y; pagos aduaneros. El sistema de calificación para el 75% del cuestionario fue de escala dicotómica (Si-No); el restante (25%) fue selección de las opciones.

De acuerdo al SRI, existen 22 importadoras de repuestos automotrices operativas en la ciudad de Santo Domingo, por eso la técnica de muestreo será no probabilístico; por ello, el cuestionario se hizo extensivo mediante medios tecnológicos como son: Google drive, WhatsApp y correo electrónico, estos medios son entendidos como no convencionales. La razón principal para hacer uso de estas herramientas es la emergencia sanitaria, donde la movilidad está restringida y el peligro de contraer el virus es latente. Es así como, el tipo de muestreo fue oportunista (Otzen & Manterola, 2017), donde se pudo conformar una muestra de (n=21). El procesamiento de información se hizo a través de Microsoft Excel.

## Resultados.

Los resultados que se exponen tienen como finalidad generar un estudio de orden analítico que vislumbrará de qué forma la pandemia por la COVID-19 ha influenciado en la liquidez de las importadoras de repuestos automotrices localizadas en la ciudad de Santo Domingo.

### El tamaño de estas empresas según las proyecciones es de disminución.

La figura 1 expone el tamaño de las importadoras automotrices, en contraste antes de la emergencia sanitaria, y ya con la emergencia sanitaria. El 19% de las empresas en término de activos y número de trabajadores se ubicaba en la escala de pequeñas empresas. Por otro parte, el 67% estaba en el rango de mediana empresa y un 14% ya eran grandes empresas. Sin embargo, a raíz de la pandemia por la Covid-19 estas empresas han decrecido. En la actualidad, un 38% de estas empresas son pequeñas empresas, 52% ahora son medianas empresas y solo el 10% es gran empresa; es decir, un estrato de las grandes empresas pasó a mediana, y las medianas pasaron a pequeñas.

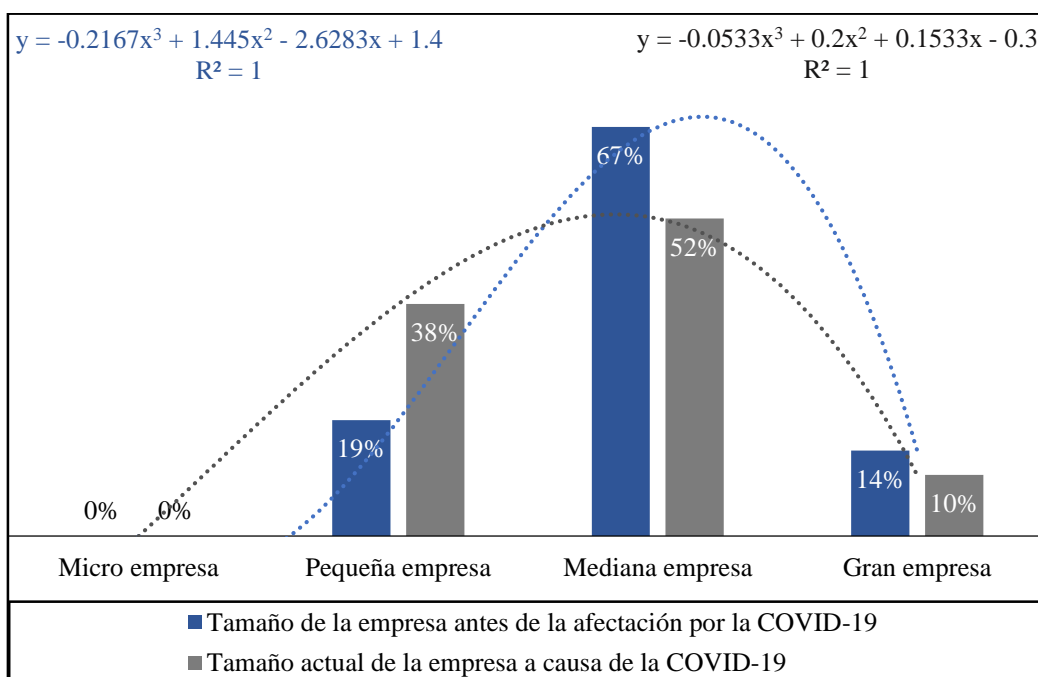


Figura 2. Forma porcentual del tamaño de las importadoras automotrices que operan en la ciudad de Santo Domingo.

Una de las razones para que el tamaño de las empresas decrezca fue la poca venta que han tenido, donde para el 42,85% de estas importadoras calificaron como regulares sus ventas, mientras que para el 57,15% las calificaron como malas.

**La disminución en las ventas es un factor incidente en la falta de liquidez de las importadoras automotrices.**

La tabla 1 data el margen de disminución en ventas, falta o no de liquidez y de forma cuantiosa las pérdidas en la para productiva por la emergencia sanitaria (desde el 16 de marzo hasta el 25 de mayo; fecha en la cual Santo Domingo paso al semáforo amarillo, y la economía parcialmente empezó a reactivarse).

El 24% de las importadoras han disminuido sus ventas en un 50%; por otra parte, 43% de estas importadoras han visto una disminución en el 75% de sus ventas.

Por último, 33% de las importadoras ha tenido una disminución del 100% de sus ventas; es decir, no vendieron nada durante ese periodo; por esta razón, el 95% de estas empresas no han presentado liquidez suficiente para cubrir sus gastos; por eso, el 53% de las empresas han tenido retrasos en ciertas obligaciones, la más repetida, el aporte del empleador a los empleados en el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).

En este sentido, de forma cuantiosa, el 29% de las importadoras han perdido de \$20.000 a \$50.000 dólares; mientras que el 52% ha registrado pérdidas de \$60.000 a \$100.000 dólares.

El 19% registra pérdidas superiores a los \$150.000 dólares; sin embargo, el 62% de las importadoras no han detenido importaciones de repuestos automotrices.

Importadora Automotrices	Margen de Disminución de las ventas	¿Su liquidez ha sido suficiente para cubrir los gastos mientras duro el estado de excepción dispuesto por el gobierno?	¿Cuánto estima que Fueron sus pérdidas económicas?
IA1	50%	Si	\$20.000-\$50.000
IA2	75%	No	\$20.000-\$50.000
IA3	100%	No	\$60.000-\$100.000
IA4	75%	No	\$60.000-\$100.000
IA5	75%	No	\$60.000-\$100.000
IA6	100%	No	\$20.000-\$50.000
IA7	100%	No	\$60.000-\$100.000
IA8	50%	No	\$20.000-\$50.000
IA9	75%	No	\$20.000-\$50.000
IA10	50%	No	\$20.000-\$50.000
IA11	50%	No	\$60.000-\$100.000
IA12	75%	No	\$150.000- en adelante
IA13	100%	No	\$150.000- en adelante
IA14	75%	No	\$60.000-\$100.000
IA15	75%	No	\$60.000-\$100.000
IA16	100%	No	\$60.000-\$100.000
IA17	75%	No	\$150.000- en adelante
IA18	50%	No	\$150.000- en adelante
IA19	75%	No	\$60.000-\$100.000
IA20	100%	No	\$60.000-\$100.000
IA21	100%	No	\$60.000-\$100.000

Tabla 1. Datos cuantitativos de las pérdidas económicas que han tenido las importadoras automotrices durante el confinamiento total a causa de la pandemia por la COVID-19.

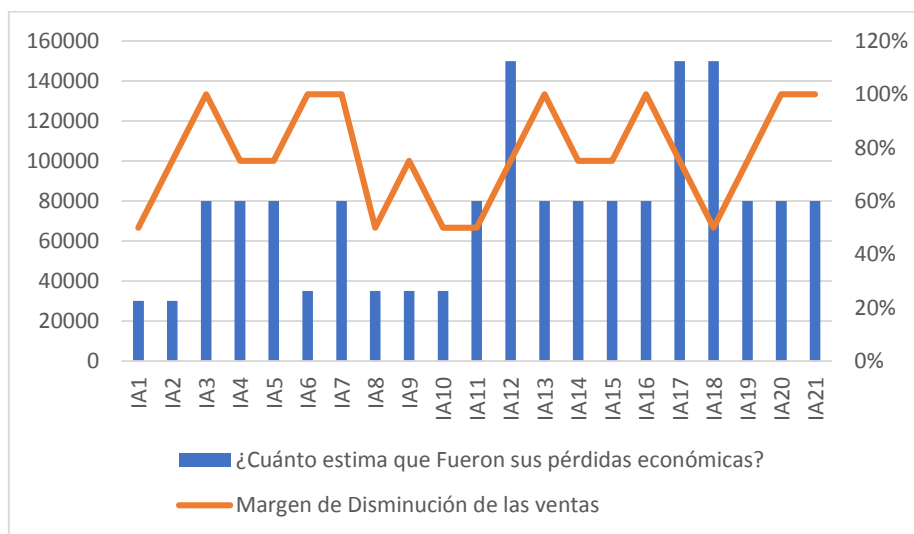


Figura 3: Las pérdidas económicas que han tenido las importadoras automotrices

Evidenciando estas pérdidas económicas, el 57% de las importadoras recurrió a las redes sociales como método para comercializar los repuestos automotrices y que esto, de alguna forma mitigue el embaste económico.

El 95% de las importadoras No tuvieron liquidez para cubrir los gastos mientras duro el estado de excepción y el 5% restante si tuvo liquidez. EL 62% de las importadoras no se detuvieron sus importaciones, mientras que el 38% si se detuvieron sus importaciones.

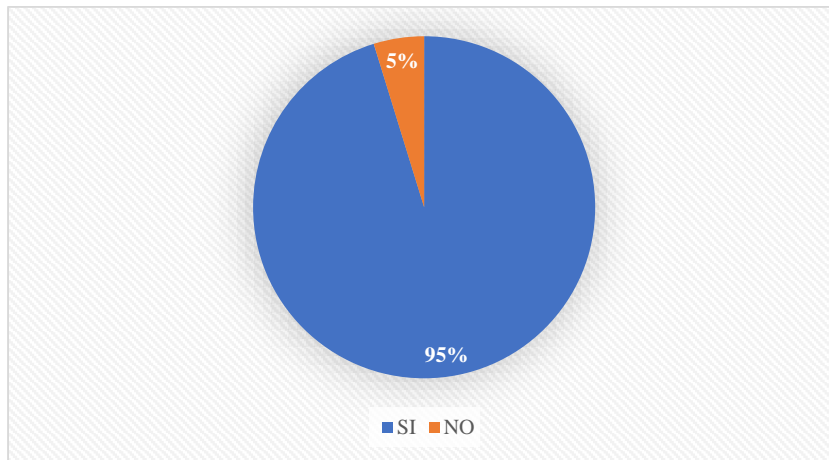


Figura 4. Porcentaje de empresas que no tuvieron liquidez para cubrir gastos.

**Las medidas tomadas para ralentizar el índice de contagio que tiene la COVID-19 ha disminuido plazas de trabajo en las importadoras automotrices.**

A raíz del confinamiento y la parálisis de toda actividad productiva no esencial, las importadoras automotrices se tuvieron que regirse al decreto emitido; por ello, el 43% de las empresas tuvieron una para en las actividades del 100%. Por otra parte, el 52% paralizó sus actividades en un 75% y solo un 5% operó al 50% (ver figura 2).

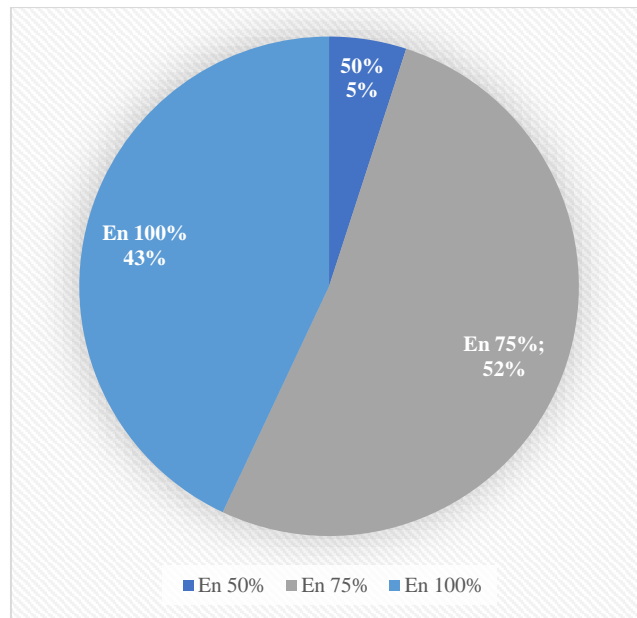


Figura 5. Porcentaje de empresas que han disminuido la actividad laboral.

A pesar de que el teletrabajo es una opción aplicada durante la emergencia sanitaria, solo el 10% de estas empresas, les permitió a sus trabajadores acogerse al teletrabajo; por esta razón, al no aplicar esta modalidad laboral y tener pérdidas cuantiosas, las importadoras han optado por desvincular trabajadores. El 95% de estas empresas, despidió trabajadores durante este periodo –se menciona que las empresas no quisieron dar número exacto de despidos, porque actualmente están entablado conversaciones con las personas despedidas para poder llegar a acuerdos referentes a sus liquidaciones y que no se creen conflictos legales que comprometan aún más la estabilidad de la empresa–; no obstante, lo que si manifestaron que estos despidos han traído consigo afectación económica a la empresa. Es así como, el 90% de las importadoras han tenido que aumentar su capacidad de endeudamiento, es decir solicitar financiamiento bancario.

### **Discusión.**

Las consecuencias que ha traído consigo la pandemia originada por el virus SARS-CoV-2, denominado como COVID-19 no solo ha traído consigo pasivos en materia sanitaria, sino que a las empresas les ha quitado expectativa de crecimiento. Este es el caso de las importadoras automotrices

que se encuentran localizadas en Santo Domingo, que de acuerdo al índice de crecimiento mediante la obtención de la resultante, se determinó que las empresas, en su mayoría, ya eran medianas empresas; es decir, tenían expectativas de crecimiento a grandes empresas, pero esta situación extraordinaria las frenó y las hizo decrecer.

Tomando este resultado y realizando un escalonamiento de acuerdo al estudio de Amores & Castillo, (2017), los mismos que dieron la clasificación de las empresas en: empresas que tengan ingresos anuales menores a \$100.000 y su plana laboral oscile entre 1 a 9 trabajadores son consideradas microempresas. Cuando sus ingresos anuales van de \$100.001 a \$1'000.000,00 y sus colaboradores son de 10 a 49 personas se considera a una empresa como pequeña. Mientras que si una empresa tiene ingresos anuales de \$1'000.001 a \$5'000.000 y tiene entre 50 a 199 trabajadores son denominadas medianas empresas. Si una empresa, en sus ingresos anuales son superiores a \$5'000.001 y tiene más de 200 trabajadores, estas ya se consideran grandes empresas.

Se puede deducir, que, actualmente, a pesar de que las empresas en su mayoría siguen siendo medianas empresas, un grupo importante de estas, ha decrecido y se han convertido en pequeñas empresas.

En este contexto, Pesantes (2020) descomponiendo de forma extensiva un informe de la Cámara de Industrias y Producción prevé tres posibles destinos que tendrían los sectores productivos del país a causa de la pandemia por la Covid-19. El primer escenario, solo son pérdidas económicas; el segundo escenario, es decrecimiento de las empresas y despido de trabajadores; el tercer escenario, da como cultivo la liquidación de las empresas y despido masivo de trabajadores.

La autora comenta, que estos escenarios se darían en aras del aumento del confinamiento total; en este sentido, las importadoras automotrices de la ciudad se encuentran situadas en el segundo escenario, lo cual es negativo, porque esto quiere decir que están perdiendo liquidez, además de decrecer la economía de Santo Domingo.

De acuerdo a la desvinculación de trabajadores, esto es una tendencia mundial. Según expertos como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) han proyectado, que 195 millones de empleos pierdan a causa de la pandemia, lo más alarmante, América Latina y el caribe serán las regiones más afectas (Sumba-Bustamante. et al, 2020). En Ecuador hasta el 7 de mayo según el Ministerio de Trabajo se han contabilizado 66.400 desvinculaciones laborales por distintas causas. Esta cartera de estado ha descompuesto este número en: 38.333 casos son por mutuo acuerdo; 5.883 por terminación de contrato; 3.987 por despido intempestivo; por causas legalmente previstas en el contrato, 3277 y por muerte del trabajador 101 (El Universo, 2020a).

Este mismo ente ha acogido denuncias de los trabajadores, donde la empresa que los desvincula se está acogiendo al Código de trabajo, artículo 169 numeral 6, el mismo que precisa un causal para dar por terminado el contrato de trabajo de forma individual: *“por caso fortuito o fuerza mayor que imposibiliten el trabajo, como incendio, terremoto, tempestad, explosión, plagas del campo, guerra y, en general, cualquier otro acontecimiento extraordinario que los contratantes no pudieron prever o que, previsto, no lo pudieron evitar”* (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

Entonces, quizás esa fue una norma legal que las importadoras usaron para desvincular a sus trabajadores, donde según lo que respondieron sus actividades han tenido una parálisis en unas empresas al menos un 50% y en otros un 100% y desde el punto de vista técnico-económico-legal es viable; sin embargo, por lo que comentaron los gerentes de las empresas, se está buscando un medio para dar una especie de liquidación a los trabajadores, claro entendiendo la realidad de la importadora, ya que su situación actual es carente de liquidez.

Respondiendo a la pregunta científica planteada en la introducción, la misma que dio motivación al siguiente estudio, se puede afirmar que: La pandemia por la Covid-19 ha incidido de forma directa en la liquidez de las importadoras automotrices, sobre todo, porque las medidas de restricción y operación que se establecieron vía decreto han obligado a paralizar toda actividad que no haya sido



considerado como esencial y el sector automotriz, no fue considerado esencial. Por otra parte, no han existido medios innovadores extraordinarios para comercializar repuestos automotrices, más que el uso de redes sociales, aunque este medio fue muy usado por otros sectores productivos, en el parque automotriz no tiene mayor gravitación, más que nada, porque la movilidad mediante el uso de vehículos de combustión interna se ha restringido.

Se menciona, que el presente estudio no encontró limitaciones para desarrollarse, más bien existió apertura por parte de las empresas; por esta razón, se motiva que el próximo estudio se realice centrado en el impacto laboral que ha traído la pandemia por la COVID-19 a las importadoras automotrices.

## **CONCLUSIONES.**

Las importadoras automotrices que operan en la ciudad de Santo Domingo a raíz de la pandemia por la Covid-19 y las restricciones que impuso el gobierno para aplacar la curva de contagio, han incidido de forma directa en su liquidez y esto ha derivado en la desvinculación de trabajadores, lo cual genera procesos de contracción económica y da paso al aumento de la estadística de desempleados.

Existe una tendencia marcada al decrecimiento y estancamiento de las empresas en tamaño, lo cual las ubicaría en mediana empresas. Adicional a esto y agudizando más el problema, las redes sociales en el sector automotriz no se convirtieron en un medio idóneo para comercializar productos, sobre todo, porque la movilidad fue restringida y, por ende, los vehículos no rodaron.

La mayoría de las empresas no tuvieron la liquidez suficiente para cubrir con sus gastos por la paralización de actividades disminución de importaciones, la demora en pagos y la interrupción de la producción por la pandemia, además de demandar menos bienes de capital e insumos para producir, también significa menos bienes de consumo. Según el Banco Central, de enero a abril se importaron en bienes de consumo un 19% menos al 2019.

La pandemia de COVID-19 sacudió nuestra forma de vivir y nos obligó a reinventarnos; hay quienes lograron conseguir empleo en un contexto tan delicado y otros aún siguen en esa búsqueda. El aumento exponencial de la tasa de desempleo puede dar como resultado un estallido social, y esto a su vez, sumergirá al país en una crisis económica aguda que traería como consecuencia la emigración, quizás mayor a la producida por el feriado bancario en el año 1999.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.**

1. Amores, R. E., & Castillo, V. A. (2017). Las PYMES ecuatorianas: su impacto en el empleo como contribución del PIB PYMES al PIB total. *Espacios*, 38(53), 1-15.
2. Anderson, A. (2016). Transferencia de Tecnología Incorporada Mediante Comercio Interindustrial en la Economía Social y Solidaria. *Revista Politécnica*, 37(2), 112-112.
3. Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial 180. [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT\\_CEDAW\\_AR\\_L\\_ECU\\_18950\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT_CEDAW_AR_L_ECU_18950_S.pdf)
4. Asamblea Nacional del Ecuador. (2020). Ley Orgánica para el Ordenamiento de las Finanzas Públicas. Registro Oficial N 253. [http://www.pge.gob.ec/images/documentos/LeyTransparencia/2021/enero/a2/ley\\_organica\\_para\\_el\\_ordenamiento\\_de\\_las\\_finanzas\\_publicas.pdf](http://www.pge.gob.ec/images/documentos/LeyTransparencia/2021/enero/a2/ley_organica_para_el_ordenamiento_de_las_finanzas_publicas.pdf)
5. Barbei, A. A., González, P. C., & Tiberi, S. (2020). ¿Qué dicen las empresas sobre el COVID-19? *Centro de estudio en contabilidad internacional*. 067, 1-16.
6. BBC News Mundo (2020). Coronavirus en Ecuador | El inédito y cuestionado plan de emergencia económica del país contra la crisis del covid-19. BBC. (sitio web). <https://www.bbc.com/mundo/noticias-52275464>

7. Bonaldo D. (2020). La COVID-19 y la economía: ¿qué normalidad nos espera? (sitio web) The Conversation: <https://theconversation.com/la-covid-19-y-la-economia-que-normalidad-nos-espera-136734>
8. Cámara Marítima del Ecuador. (2020). Caída de producción y ventas no detienen los nuevos lanzamientos de la industria automotriz local. El Universo. <http://www.camae.org/economia/caida-de-produccion-y-ventas-no-detienen-los-nuevos-lanzamientos-de-la-industria-automotriz-local/>
9. Capurro-Tapia, E. E. (2020). Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia. *Dominio de las Ciencias*, 6(4), 1610-1625.
10. Caravaca, I., González-Romero, G., & López, P. (2017). Crisis y empleo en las ciudades españolas. *EURE (Santiago)*, 43(128), 31-54.
11. Coba G. (2020). Crisis económica por COVID-19 reduce cuatro ingresos de Ecuador.
12. Coibion, O., Gorodnichenko, Y., & Weber, M. (2020). *The Cost of the Covid-19 Crisis: Lockdowns, Macroeconomic Expectations, and Consumer Spending*. Cambridge: National Bureau Of Economic Research.
13. Díaz, F. R. V., Loayza, F. V., Ruíz, J. D. M., Mendoza, J. A. G., & Olivo, M. R. (2020). Covid-19: Early lessons from a new paradigm in the globalization process. *Journal of Research and Opinion*, 7(4), 2699-2712.
14. El Universo. (2020). Emergencia por COVID-19 mantiene a ensambladoras de vehículos paralizadas.
15. El Universo. (2020<sup>a</sup>). Ministerio de Trabajo: Se han registrado 66 440 desvinculaciones en lo que va de la emergencia por el COVID-19. (sitio web). <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/05/07/nota/7833810/despidos-trabajos-emergencia-covid-19-ministerio-trabajo-empresas/>

16. Gil, J. P. (2018). España 2008-2014. De la champions league de las economías mundiales a la Gran Recesión. *Historia Actual Online*, (47), 134-148.
17. González-Díaz, B., López-Duarte, C., & Vidal-Suárez, M. M. (2016). National culture and international growth of companies: a literature review. *Innovar*, 26(60), 83-102.
18. Harvey, D. (2020). Política anticapitalista em tempos de COVID-19. *Sin Permiso*, 22, 1-11
19. Heredia V. (2021). Gobierno informa que segundo lote de vacunas contra COVID-19 llegó a Ecuador. (sitio web) *El Comercio*: <https://www.elcomercio.com/actualidad/vacunas-covid19-ecuador-segundo-lote.html>
20. Jaén, J. M. S., Marín, M. T. T., & Ortiz, M. D. G. (2020). Repercusiones sobre las empresas de sus actuaciones socialmente responsables ante la pandemia generada por el COVID-19. *Revista hispanoamericana de Historia de las Ideas*, (46), 1-11.
21. Mancini, M. E. (2016). Inserción en cadenas de valor globales y patrones de innovación de empresas de países en desarrollo. *Economía: teoría y práctica*, (45), 5-37.
22. Miguélez, F. (2017). Políticas de empleo para salir de la crisis: resultados de un Delphi. *Anuario IET de trabajo y relaciones laborales*, 4, 45-64.
23. Muñoz, G. G., & Ortiz, R. B. (2016). Las políticas monetarias heterodoxas en el contexto de la Gran Recesión. Un comparativo entre el Sistema de la Reserva Federal y el Banco Central Europeo. *Análisis Económico*, 31(77), 177-204.
24. Nozawa, Y., & Qiu, Y. (2020). The Corporate Bond Market Reaction to Quantitative Easing During the COVID-19 Pandemic. *Hong Kong: Journal of Banking and Finance*
25. Pesantes K. (2020). El impacto del COVID-19 en la economía tiene tres escenarios. (Sitio web) *Primicias*. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/impacto-covid-19-economia-escenarios/>

26. Organización Mundial de la Salud. (2020). Pandemia del COVID-19 llevará a la mayor contracción de la actividad económica en la historia de la región: caerá -5,3% en 2020. China: Organización Mundial de la Salud.
27. Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International journal of morphology*, 35(1), 227-232.
28. Sumba-Bustamante, R. Y., Saltos-Ruiz, G. R., Rodríguez-Suarez, C. A., & Tumbaco-Santiana, Z. L. (2020). El desempleo en el ecuador: causas y consecuencias. *Polo del Conocimiento*, 5(10), 774-797.
29. Segovia, C. F., Espinosa, F. A., & Flores, W. G. (2019). Teorías del comercio internacional líderes mundiales a nivel comercial – 2018. *Revista Publicando*, 6(22), 50-62.
30. Singhal, T. (2020). A review of coronavirus disease-2019 (COVID-19). *The indian journal of pediatrics*, 87(4), 281-286.
31. Zhang, T., Wu, Q., & Zhang, Z. (2020). Probable pangolin origin of SARS-CoV-2 associated with the COVID-19 outbreak. *Current biology*, 30(7), 1346-1351.

#### **DATOS DE LOS AUTORES.**

1. **Fanny Maricela Pozo Hernández.** Máster en Contabilidad y Finanzas. Docente de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Ecuador. E-mail: [us.fannypoza@uniandes.edu.ec](mailto:us.fannypoza@uniandes.edu.ec)
2. **Óscar Rodrigo Aldaz Bombón.** Magíster en Auditoría Gubernamental. Docente de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Ecuador. E-mail: [us.oscaraldaz@uniandes.edu.ec](mailto:us.oscaraldaz@uniandes.edu.ec)
3. **Diego Francisco Vega Carrillo.** Magíster en Gerencia Educativa. Docente de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Ecuador. E-mail: [us.diegovega@uniandes.edu.ec](mailto:us.diegovega@uniandes.edu.ec)

**RECIBIDO:** 29 de mayo del 2021.

**APROBADO:** 16 de junio del 2021.