



Quito, 11 de abril de 2014

Señores
Junta de Accionistas
Neohyundai S.A.
Cuenca

De mi consideración,

De acuerdo a las disposiciones societarias vigentes, a continuación pongo a consideración de la Junta General de Accionistas de Neohyundai S.A. el informe de la Gerencia General de la empresa, correspondiente al año 2013.

En Ecuador, 2013 fue un año con crecimiento moderado de la economía, el PIB creció alrededor del 4% frente a 5,1% del año anterior, y baja inflación, 2,7% en base anual a diciembre de 2013, frente a 4,16% de 2012. Esto significa que el país sigue creciendo pero con un dinamismo menor al observado en años anteriores.

Varias son las razones para ello, pero fundamentalmente, el relativo estancamiento de las exportaciones petroleras, que crecieron sólo el 2,3%, pasando a US \$ 14.108 millones en 2013, de 13.793 millones en el año anterior, ya que, aunque en el mismo período la producción de crudo subió 4,2%, el precio promedio cayó de US 98,50 a 95,87 dólares por barril; en tanto que las importaciones de derivados alcanzaron los US \$ 6.080 millones, frente a US \$ 5.442 en 2012, con un subsidio en su venta final de US \$ 3.666 millones, US \$ 216 millones más que en 2012.

Por otro lado, el sector público, anteriormente motor del crecimiento, se vio afectado por un mayor crecimiento de gastos frente a ingresos, generándose un resultado global deficitario; mientras entre enero y octubre de 2013 los ingresos del Sistema Público No Financiero (Presupuesto General del Estado, Empresas Públicas y Gobiernos Seccionales) crecieron sólo en 6,7%, en el mismo período, frente al año anterior, los gastos se incrementaron 15,1%; por tanto, el resultado global del pasó de un superávit de US \$ 1.486 millones en 2012, a un déficit de US \$ 786 millones en 2013, en tanto que la inversión pública cayó del 12,2 al 12% del PIB. El crecimiento de gastos estuvo centrado principalmente en sueldos y salarios, gastos de capital y préstamos neto.

Todo esto, aunque en el año la deuda pública creció a US \$ 21.895 millones (23,8% del PIB), con el saldo de la deuda externa llegando a US \$ 12.607 millones y el de la deuda interna a US \$ 9.288 millones, y pese a que la recaudación de impuestos subió 13,3% de un año a otro y la liquidez del

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

Neohyundai S.A.
Av. Galo Plaza Lasso y 6 de Diciembre (Esc.), Quito, Ecuador
T +593 2 603-0740
Av. Remigio Tamariz 1-62 y Av. Solano, Cuenca, Ecuador
T +593 7 407-8173
www.hyundai.com.ec



sistema financiero continuó aumentando, de manera que el volumen de crédito otorgado por el sistema financiero nacional aumentó en el año de US \$ 20.428 a 22.773 millones, aunque el número de operaciones disminuyó en el mismo período de 7,1 a 6,18 millones, afectando principalmente a los microcréditos y créditos de consumo.

Por otra parte, este fue un año en el que se acentuaron las debilidades del país en su frente externo, debilidades derivadas tanto de circunstancias imperantes en la economía mundial, como de aquellos factores producto de la conducción económica del país, en el marco restrictivo que impone una economía dolarizada.

La balanza comercial del país al cierre de 2013 fue negativa en US \$ 1.084 millones, el déficit más alto desde 2010, año en que bordeó los US\$ 2.000 millones, originando en su momento una serie de medidas restrictivas a las importaciones, con el agravante que en 2013, en tanto que la balanza petrolera tuvo un superávit de US \$ 8.028 millones, el déficit de la balanza no petrolera llegó a US \$ 9.112 millones, cifra record en la historia del país.

El problema de la balanza no petrolera se centra en que, mientras las exportaciones no petroleras en 2013 llegaron a US \$ 10.788 millones, en el mismo período las importaciones no petroleras, esto es, bienes de consumo, materias primas y bienes de capital, fueron de US \$ 19.900, destacando que dentro de este monto US \$ 5.230 millones (26%) correspondieron a importaciones de bienes de consumo.

En realidad, desde el año 2009, producto de la crisis mundial de finales de 2008, el país ha tenido problemas con su balanza comercial, problemas que, ante la imposibilidad de encarecer las importaciones devaluando la moneda, han derivado en la adopción, a lo largo del tiempo, de una serie de medidas restrictivas de las importaciones, esto es: incremento de aranceles, imposición de salvaguardas primero y luego cupos de importación y, últimamente, a fines de 2013, fundamentándose en nuevas normas de calidad ligadas a una política de cambio de la matriz productiva, a la ampliación a una vasta gama de productos de sectores, como: producción de alimentos, automotriz, cosméticos, juguetes, textil, etc., el requisito de Certificados de Reconocimiento INEN 1, previo a su nacionalización. La obtención de estos certificados derivó, en la mayor parte de los casos, en convenios "voluntarios" de reducción de importaciones del orden del 25% con relación al año anterior.

Para 2014, pese a las restricciones señaladas, la situación del frente externo tendería a complicarse aún más, ya que, por una parte, el dólar probablemente continuará fortaleciéndose en los mercados internacionales, a tono con la política de recortes monetarios que está impulsando el Banco de la Reserva de Estados Unidos, restando competitividad a nuestra exportaciones y, por otra, el precio del petróleo probablemente disminuirá como resultado de la reducción de la demanda por la desaceleración de la economías de la China y la India, los rezagos

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

Neohyundai S.A.
Av. Galo Plaza Lasso y 6 de Diciembre (Esq.), Quito, Ecuador
T +593 2 603-0740
Av. Remigio Tamariz 1-62 y Av. Solano, Cuenca, Ecuador
T +593 7 407-8173
www.hyundai.com.ec



de la recesión europea, y la mayor oferta de petróleo, proveniente de la aplicación de nuevas técnicas de producción, a través del fraccionamiento hidráulico (fracking) de esquistos, aunque la reciente crisis de Rusia con Europa y Estados Unidos, por Ucrania y Crimea, podría atenuar en algo esta tendencia descendente.

Por otra parte, 2014 presenta la particularidad, en cuanto a la necesidad de divisas, de que, por un lado, el paro parcial de la refinería de Esmeraldas no puede ser pospuesto y requerirá la importación de 10 millones de barriles de derivados adicionales, que representan aproximadamente US \$ 1.200 millones, y, por otro, en el año se deben desembolsar alrededor de US \$ 3.500 millones para el pago de amortización e intereses de la deuda pública.

La situación se complica aún más, si se considera que las otras fuentes de ingreso de divisas, inversiones extranjeras directas y endeudamiento externo, por el momento son bastante limitadas. Hemos constatado que a lo largo de este gobierno, el país no ha logrado atraer montos significativos de inversión extranjera, la falta de instituciones sólidas y la inseguridad jurídica han sido frenos importantes; en el 2013, tal inversión apenas bordeó los US 400 millones. Por otra parte, el acceso del país a los mercados internacionales de capital o al endeudamiento, vía organismos multilaterales, se ha visto seriamente limitado por las acciones tomadas previamente por el gobierno en los dos frentes, quedando China, país con el que la deuda ya es de cerca de US \$ 9.000 millones y en términos de intereses bastante onerosos, como prácticamente única alternativa.

Otro elemento a considerar, al analizar las perspectivas de este año, es la muy posible expedición de un nuevo Código Monetario y Financiero que, con espíritu cuasi-estatizante, plantea, entre otras cosas, un esquema de intervención directa del Gobierno para dirigir y orientar la política crediticia del sector financiero privado, a más de instituir al Banco Central como rector de todas las remesas de divisas desde y hacia país.

Para 2014, en consecuencia, se espera un crecimiento general de la economía más pausado, del orden del 3,5%, con niveles de obra pública menores a los de años anteriores. Puesto que tanto la balanza comercial como la de pagos se debilitarían aún más que en 2013, se esperarían restricciones mayores a las importaciones, tanto en forma directa como a través de requerimientos de calidad.

Bajo las situaciones antes descritas, el sector automotriz ecuatoriano registró en 2013 ventas de 113.812 unidades, 6,3% menos que 2012, año en que se vendieron 121.446 unidades. De estas unidades, 79.328 fueron automóviles, SUV y vans, 22.047 camionetas y 12.437 camiones y buses. De las ventas totales, 58.303 unidades, 51,2%, fueron importadas y 55.509 unidades, 48,8%, fueron ensambladas localmente. Es necesario recalcar que, año a año desde 2009, como resultado de las políticas gubernamentales, el ensamblaje local ha incrementado su participación.

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

Neohyundai S.A.
Av. Galo Plaza Lasso y 6 de Diciembre (Esq.), Quito, Ecuador
T +593 2 603-0740
Av. Remigio Tamariz 1-62 y Av. Solano, Cuenca, Ecuador
T +593 7 407-8173
www.hyundai.com.ec



en las ventas, en detrimento de las importaciones. En 2013 se importaron 62.595 vehículos cayendo 6,1% con relación a las 66.652 unidades importadas en 2012; en tanto que la producción nacional de vehículos pasó de 81.398 a 68.182 unidades, debido principalmente al cierre del mercado venezolano, por problemas que son de conocimiento público.

Se puede apreciar que el sector automotriz, en términos generales, se vio y se ve afectado en el mercado interno más que nada por las regulaciones técnicas y controles relacionados con las *restricciones de importación*. Las perspectivas en este sentido no son nada alentadoras ya que está a punto de ponerse en vigencia una modificación a la Norma 034 del INEN, estableciendo requisitos muy exigentes de inclusión obligatoria en los vehículos, de diversos dispositivos de seguridad, con base en normativas europeas, que afectará principalmente el costo de los vehículos de gama baja, convirtiéndose en una restricción más a la importación. Por otro lado, se encuentra desde hace algún tiempo en estudio un replanteamiento de las políticas del Estado con relación al sector automotriz, sin que esté todavía clara la orientación de las mismas, esto es, si continuará apoyando al sector ensamblador en detrimento del importador. A la luz, de las recientes negociaciones en curso con la Unión Europea, parecería ser que la protección arancelaria al sector ensamblador no iría a más de siete o diez años. En todo caso, en el corto plazo, por las circunstancias macroeconómicas antes señaladas, respecto a los problemas del sector externo, lo más probable es que el Gobierno busque, a través de diversos mecanismos, reducir el tamaño de todo el sector, llevándolo a niveles de ventas inferiores a las 100.000 unidades anuales.

La situación descrita, junto con circunstancias de orden externo relacionadas con el bajo abastecimiento de fábrica en ciertos modelos, determinaron la disminución del nivel de negocios de la marca y Neohyundai en 2013. En el año, Hyundai como marca vendió al público 9.621 unidades, 21,8% menos que en 2012. Del total señalado, 8.694 unidades fueron vehículos livianos y 927 pesados. Por su parte, Neohyundai vendió a sus concesionarios 10.214 unidades, 16,5% menos que en 2012, de las cuales 9.315 fueron vehículos livianos y 899 camiones y buses; estas cifras implican decrecimientos del 17,2% y 7,5% respectivamente, para livianos y pesados. Con estos resultados, Hyundai si bien se mantuvo como primera marca importada, perdió el segundo lugar en el mercado en ventas, en favor de Kia, marca que ensambla localmente buena parte de sus ventas.

Cabe señalar que si bien camiones, buses y vans se mantuvieron y mantienen sin restricciones a la importación por parte del Gobierno, los niveles de ventas de los mismos, estuvieron nuevamente por debajo de las expectativas; esto, en parte, por problemas con la homologación de algunos modelos, en procesos administrados por la ANT, en muchos casos, con tinte más político más técnico. En todo caso, en cuanto a camiones y buses, vale la pena destacar que las ventas al público aumentaron 5,1%, pasando de 882 a 927 unidades entre 2012 y 2013, en tanto que la industria en el mismo período tuvo un crecimiento mínimo, ya que apenas pasó de 12.417 a 12.437 unidades.

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

Neohyundai S.A.
Av. Galo Plaza Lasso y 6 de Diciembre (Esq.), Quito, Ecuador
T +593 2 603-0740
Av. Remigio Tamariz 1-62 y Av. Solano, Cuenca, Ecuador
T +593 7 407-8173
www.hyundai.com.ec



Por otra parte, las exportaciones a Venezuela se cerraron, logrando Neohyundai exportar en el año solamente 697 unidades, como remanente de la licencia de 2012, ya que aquella del 2013 no fue concedida. La crítica situación de Venezuela, parece indicar que tampoco habrá exportaciones de vehículos a dicho país en 2014, por lo que Neohyundai deberá redoblar esfuerzos para procurar colocar en el mercado local la mayor parte posible del alto inventario, de CKD y camiones ensamblados, originalmente destinados al mercado venezolano.

Es así como, en Neohyundai, en el 2013 las ventas de vehículos fueron de US \$ 243,4 millones, cayendo en 17,4% y aquellas de repuestos y accesorios llegaron a US \$ 24,1 millones, 3,6% inferiores a las del año anterior, para dar un total de ventas netas en 2013, incluyendo exonerados, de US \$ 268,7 millones, esto es 16,2% menos que en 2012, alcanzándose en el año una utilidad total antes de impuestos, de US \$ 24,3 millones, cuyo destino, luego de las deducciones correspondientes, correspondientes, deberá ser definido por la presente Junta General. Sin embargo, cabe destacar que, aunque la utilidad operacional se reduce sensiblemente, principalmente por la caída en exportaciones, se logró mantener la utilidad por vehículo vendido en US \$ 2.372 en 2013, sin mayor diferencia con la alcanzada en el año anterior de US \$ 2.393.

Con el nivel de actividad señalado, los activos totales de la empresa en el 2013 llegaron a USD 254,7 millones, creciendo 17,3% frente a 2012, fundamentalmente por el crecimiento de inventario resultante de la situación de Venezuela, en tanto que los pasivos alcanzaron los USD 159 millones, esto es 16,4% más que el año anterior, de nuevo por efectos, principalmente, de Venezuela. En todo caso, el patrimonio de la empresa llegó en 2013 a USD 95,7 millones, esto es 19 % más que en 2012.

Para 2014, al continuar las restricciones del Gobierno a las importaciones de vehículos livianos, debemos concentrarnos en acciones que busquen maximizar la rentabilidad del negocio, centrando la actividad en tres ejes: en vehículos livianos, procurar llevar a niveles mínimos los inventarios a diciembre 2014, vendiendo en el año todas las asignaciones de fábrica más las existencias de la red de concesionarios; en camiones y buses, seguir enfocados en un agresivo desarrollo basado en la venta de camiones y buses, específicamente del inventario remanente de Venezuela y el modelo de camión de llanta sencilla, que está por llegar ; y, en posventa, aparte de procurar desarrollar agresivamente negocios como los talleres de colisión, continuar empujando el desarrollo de nuevas líneas de negocios afines a su actividad principal, como lubricantes, insumos de taller y llantas.

En el ámbito administrativo, la empresa continuará consolidando los niveles de calidad en todos los aspectos de su operación, habiendo ya revalidado la calificación ISO 9001, incluyendo adicionalmente en la misma las actividades de ensamblaje de camiones en la planta de Aymesa.

Neohyundai S.A.

Av. Galo Plaza Lasso y 6 de Diciembre (Esq.), Quito, Ecuador
T +593 2 603-0740
Av. Remigio Tamariz 1-62 y Av. Solano, Cuenca, Ecuador
T +593 7 407-8173
www.hyundai.com.ec

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.



Agradeciendo a los señores accionistas por el apoyo y confianza recibidos para el cumplimiento de mis tareas, les reitero mis sentimientos de consideración.

Atentamente,

Diego Tamariz S.
Gerente General

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

Neohyundai S.A.
Av. Galo Plaza Lasso y 6 de Diciembre (Esq.), Quito, Ecuador
T +593 2 603-0740
Av. Remigio Tamariz 1-62 y Av. Solano, Cuenca, Ecuador
T +593 7 407-8173
www.hyundai.com.ec