LinkMotor S.A.

INFORME DE LA GERENCIA GENERAL

A LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

PERIODO ENE – DIC 2019

Quito, 5 de mayo de 2020

LINKMOTOR S.A.

CONVOCATORIA A JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS

Por medio de la presente y de conformidad con el artículo 119 y 307 de la Ley de Compañías se convoca a los accionistas de la compañía LINKMOTOR S.A. a realizase el día 31 de mayo del 2020 a las 10:00 horas en las oficinas de la Compañía ubicadas en el Bypass de Cumbayá, a 50 metros del redondel de Lumbisí, en la parroquia de Cumbayá, Quito.

ORDEN DEL DIA:

1. Conocimiento y aprobación de los Estados Financieros del ejercicio económico 2019;
2. Conocimiento y aprobación del Informe de Gerente General para el ejercicio económico 2019;
3. Conocimiento y aprobación del Informe de Comisario del ejercicio económico 2019;
4. Conocer y resolver sobre el Informe de los Auditores Externos por el ejercicio económico 2019;
5. Resolución sobre los resultados del ejercicio económico 2019;
6. Elegir Comisario para el año 2020;
7. Designar Auditores Externos para el año 2020.

El Comisario será especial e individualmente convocado.

Quito, 10 de mayo 2020

Arturo Román Cárdenas
GERENTE GENERAL

CONTENIDO DEL INFORME

1. Informe de la Gerencia General relacionado con el período Enero – Diciembre 2019
    a. Entorno general de la industria
    b. Escenario económico-político en 2019 y perspectivas para 2020
2. Cumplimiento de los objetivos previstos para el ejercicio económico 2019
    a. Ventas de vehículos nuevos
    b. Resultado de la Red de Concesionarios Mercedes-Benz
3. Cumplimiento de las disposiciones de la Junta General y el Directorio
4. Información sobre hechos extraordinarios producidos durante el ejercicio 2019, en el ámbito administrativo, laboral y legal
5. Situación financiera de la compañía al cierre del ejercicio 2019.
    a. Balances y Estado de situación Financiera al cierre del ejercicio 2019.
    b. Estados del Resultado Integral al cierre del ejercicio 2019, comparados con los obtenidos en el ejercicio 2018.
6. Propuesta sobre el resultado obtenido en el ejercicio económico 2019
7. Estado de cumplimiento de las normas sobre propiedad intelectual y derechos de autor por parte de la compañía
8. Recomendaciones de la Administración a la Junta General respecto de políticas y estrategias para el siguiente ejercicio económico
9. Informe del Comisario de la Compañía sobre el Ejercicio 2019
10. Informe de los Auditores Externos de la Compañía sobre el ejercicio 2019

Quito, 5 de mayo de 2019

INFORME DE LA GERENCIA GENERAL DE LINKMOTOR
PERIODO ENE –DIC 2019

Señores Accionistas:

Me permito poner a consideración de ustedes el informe relacionado con la administración y resultados de la compañía, por el periodo enero – diciembre del ejercicio 2019:

Considero necesario señalar que todas las acciones ejecutadas por esta administración durante el año 2019 estuvieron encaminadas a lograr el cumplimiento de los objetivos definidos al inicio del periodo, para maximizar la inversión de los accionistas y minimizar los riesgos relativos al negocio.

Entorno General: aspectos claves económicos y políticos:

El 2019 había sido concebido como un año transicional, antesala del último año de gestión del Gobierno de Lenin Moreno, pero al mismo tiempo el período indicado para la promoción de reformas más ambiciosas a favor de la economía. Esto tenía sentido si se consideraba las dificultades iniciales del nuevo gobierno una vez que se desvincula del modelo político y económico que representó el correísmo hasta el inicio de 2017, así como las limitaciones que se derivan de un año pre-electoral como el 2020.

En marzo de 2019 se llevaron a cabo elecciones para autoridades locales y provinciales, siendo este el primero proceso para la designación de autoridades locales que se organizó después de la ruptura entre el gobierno actual y el anterior. Los resultados mostraron un incremento de la fragmentación entendida en el reparto del poder local, con el Partido Social Cristiano emergiendo como ganador por número de provincias, con una evidente pérdida de poder de Alianza País, y con resultados mixtos en Quito con un nuevo alcalde elegido a pesar de no haber estado dentro de las apuestas iniciales.

Sin embargo, los hechos rebelaron una realidad mucho más compleja, la misma que tuvo probablemente dos picos: uno en el primer trimestre del año con el anuncio y puesta en marcha del acuerdo alcanzado con los organismos multilaterales de crédito para un financiamiento extraordinario de USD 10.200 millones, y que conllevaba una serie de exigencias y compromisos por parte de los mismos; y la segunda en octubre, cuando el Gobierno nacional intentó promulgar varias reformas económicas que fracasaron estrepitosamente, incluyendo la eliminación de subsidios a los combustibles con los consiguientes protestas que paralizaron el país durante más de once días.

En el aspecto político, el escenario de preparación electoral no aportó claridad a la capacidad de que nuevos actores asuman un papel de liderazgo y puedan acumular el capital político necesario para la puesta en marcha de las reformas que el país necesita. A finales del 2019, cifras presentadas por empresas especializadas en estudios de opinión, muestran por ejemplo que el 79,7% de los ecuatorianos califican como mala y muy mala la gestión del presidente Moreno, con lo cual la aceptación del actual régimen cuenta con tan solo un 18,13% de aceptación, la tasa más baja desde que asumió el mandato en 2017. Al término del año, aunque el Gobierno parecería haber consumido por completo su capital político interno, especialmente afectado luego de los acontecimientos de octubre, el respaldo de los organismos multilaterales, encabezado por el FMI, sirvió también para dar oxígeno al país de cara al cumplimiento de los compromisos adquiridos a inicios de año.

De cara a las alternativas políticas, los posibles participantes de la contienda electoral de 2021 pertenecen a 7 partidos políticos, 9 movimientos nacionales y 54 movimientos provinciales, un escenario consistente con la fragmentación política que sucedió a los 10 años de gobierno de Rafael Correa. Esta multiplicación de actores se traduce por tanto en liderazgos locales fluctuantes y en candidatos nacionales con una cuestionada capacidad de aglutinar apoyos fuera de sus zonas de influencia natural, como es el caso de líderes como Jaime Nebot y Guillermo Lasso. Las interrogantes políticas pueden ubicarse en tres partes: primero, saber si el Gobierno actual estará en posición de presentar candidato propio y abandonar de facto su condición de transitorio; segundo saber si dirigientes indígenas como Vargas o Iza podrán capitalizar su actuación durante las protestas de octubre; y por último, saber si el correísmo será capaz de presentar un candidato en posición de desestabilizar al resto según intereses particulares, estando además siempre a merced de los dictámines judiciales que podrían terminar por cerrar el paso a ocupar posiciones de poder pero no necesariamente a seguir influyendo fuertemente la política, especialmente en un escenario de gran fragmentación.

Escenario económico en el 2019 y perspectivas para el 2020

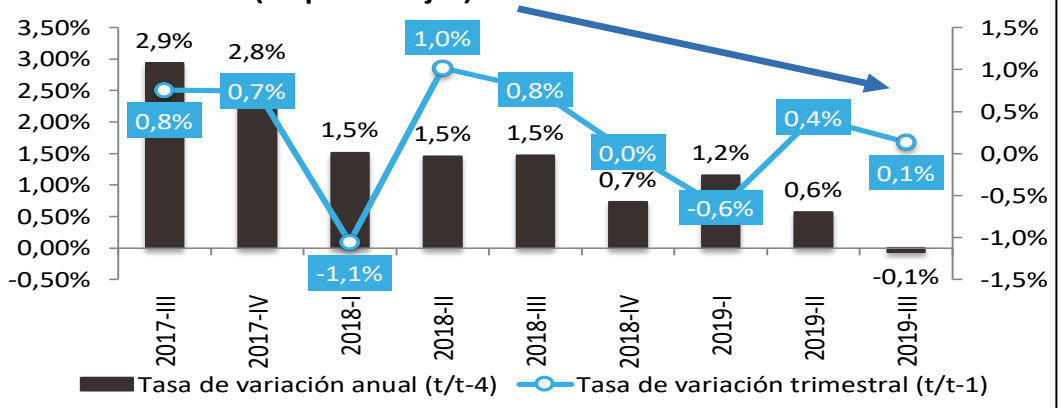
A nivel económico, el evento que marcó el curso del año fue el acuerdo alcanzado con los organismos multilaterales para la obtención de créditos por USD 10.279 millones a recibirse hasta 2021. Este acuerdo fue formalizado mediante carta de intención con el Fondo Monetario Internacional (FMI) y en ella se establecen los compromisos asumidos por el Gobierno ecuatoriano para:

- Restaurar la prudencia de la política fiscal
- Fortalecer instituciones como el Banco Central del Ecuador
- Reforzar el sistema financiero
- Apoyar la creación de empleo, competitividad y crecimiento
- Promover la transparencia y el buen gobierno

Es importante resaltar que el 60% de los fondos alcanzados (aproximadamente USD 6.200 millones) son de libre disponibilidad, lo que implica que el Gobierno podrá administrar una ingente cantidad de fondos sin mayores restricciones, recuperando así una parte de su capacidad para administrar su política fiscal. Como contraparte, al acuerdo contempla un fuerte programa de austeridad, así como un importante esfuerzo para optimizar el gasto público, pero también el avance de reformas que son consideras estructurales y que requieren un mínimo de consensos políticos para que puedan ser viables. El mayor aportante de estos recursos es el FMI, con USD 4.209 millones, tenía programado hacer transferencias programadas cada trimestre sobre la base del cumplimiento de los acuerdos alcanzados. Como efecto adicional, el país de una mejora considerable de su imagen frente a los mercados internacionales, medida que se deriva del riesgo país, el cual llegó a estar por debajo de los 550 puntos básicos en abril de 2019.

Al analizar los datos preliminares del comportamiento de la economía al cierre del año, es posible observar que de acuerdo al informe del Banco Central, el PIB del país decreció un 0,1% en relación al mismo período de 2018. Este dato representa la primera tasa de decrecimiento anual desde el tercer trimestre de 2016, año marcado por una recisión.

Gráfico 1: Ecuador: Variación anual y trimestral del PIB 2017.III – 2019.III (En porcentajes)



Fuente: BCE / **Elaboración:** Multienlace.

Un análisis más detallado de los *drivers* de crecimiento, o de decrecimiento en este caso del PIB, muestra el gran peso que tuvo la caída del gasto del Gobierno central, el cual pasó de un crecimiento del 3,3% anual a un decrecimiento del 0,7% en el mismo período. Adicionalmente, el consumo de los hogares mostró también una desaceleración considerable. (2,1% vs 1,8%), mientras que las importaciones crecieron de manera mucho mas lenta (5,5% vs 2% anual).

Una revisión de las tendencias de crecimiento de 19 macro-industrias del país muestra resultados variables. Sectores como la acuicultura, pesca de camarón y actividades financieras aceleraron su ritmo de crecimiento. Esta tendencia fue el caso también de la industria de petróleo y minas, las cuales crecieron más lentamente durante 2017 y 2018, y que en 2019 crecieron 3,5% anualmente por las inversiones en proyectos mineros que se inauguraon en este año. En el lado opuesto estuvieron sectores como la agricultura, el comercio, la construcción, entre otros, los cuales demostraron un decrecimiento más acuciante.

Gráfico5: Variación anual PIB por industrias del Ecuador
Acumulado III trimestre 2017 vs 2019 (En %)

Industria	III trim 2017	III trim 2018	III trim 2019
Acuicultura y pesca de camarón	14,3%	7,6%	11,8%
Actividades de servicios financieros	6,1%	2,1%	6,3%
Pesca (excepto camarón)	5,1%	1,6%	6,1%
Suministro de electricidad y agua	9,7%	5,8%	4,3%
Actividades profesionales, técnicas y administrativas	1,4%	2,5%	4,3%
Petróleo y minas	-2,6%	-6,5%	3,5%
Otros Servicios (*)	-4,6%	1,8%	3,5%
Alojamiento y servicios de comida	4,8%	6,8%	3,2%
Enseñanza y Servicios sociales y de salud	3,1%	3,4%	2,3%
Correo y Comunica-ciones	1,4%	3,1%	1,4%
Manufactura (excepto refinación de petróleo)	3,0%	1,5%	1,2%
P.I.B. Nacional	**2,2%**	**1,5%**	**0,6%**
Transporte	0,1%	4,5%	0,5%
Agricultura	4,1%	0,1%	-0,4%
Comercio	5,2%	2,5%	-1,4%
Servicio doméstico	7,1%	0,2%	-2,4%
Administración pública, defensa; planes de seguridad social obligatoria	0,9%	-1,1%	-4,7%
Construcción	-4,8%	1,5%	-5,8%
Refinación de Petróleo	19,9%	-7,8%	-23,6%

*** incluye el gasto de consumo de las Instituciones sin fines de lucro al servicio de los hogares, ISFLSH**
Fuente: BCE / **Elaboración:** Multienlace.

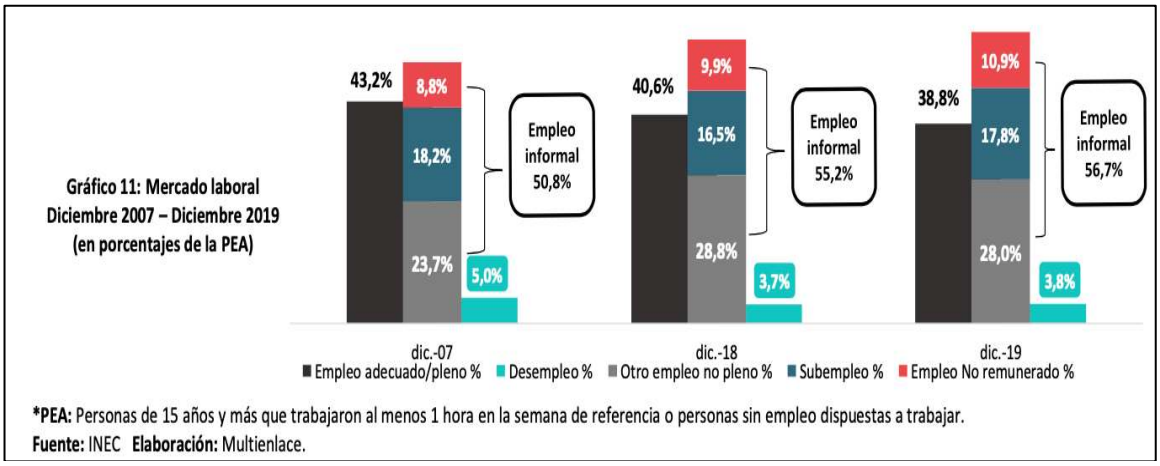
En relación con la producción petrolera, considerada como un indicador de la salud general de la economía, los datos hacia finales de 2019 mostraron un incremento de 2,51% con respecto al mismo período de 2018. Este efecto incluye la paralización de 11 días en los que un número igual de campos petroleros no pudieron operar debido a las protestas del mes de octubre. En cuanto al precio del crudo, el 2019 terminó con un referencial de USD 63,27 por barril, un valor superior al promedio de los once meses del 2019 (USD 56,77 por barril).

Las previsiones a inicios del 2020 posicionaban el crudo WTI de referencia para el petróleo ecuatoriano en un precio promedio de USD 59,25 por barril de acuerdo con la U.S. Energy Information Association. Este valor estaba por encima del precio considerado en el Presupuesto General del Estado para 2020, el cual se fijó en USD 51,30 por barril. Sin embargo, ya a finales de enero del presente año, el precio del WTI cerró en USD 52,75 acusando los primeros efectos sobre la demanda de petróleo en China a partir de la crisis ocasionada por el nuevo Coronavirus.

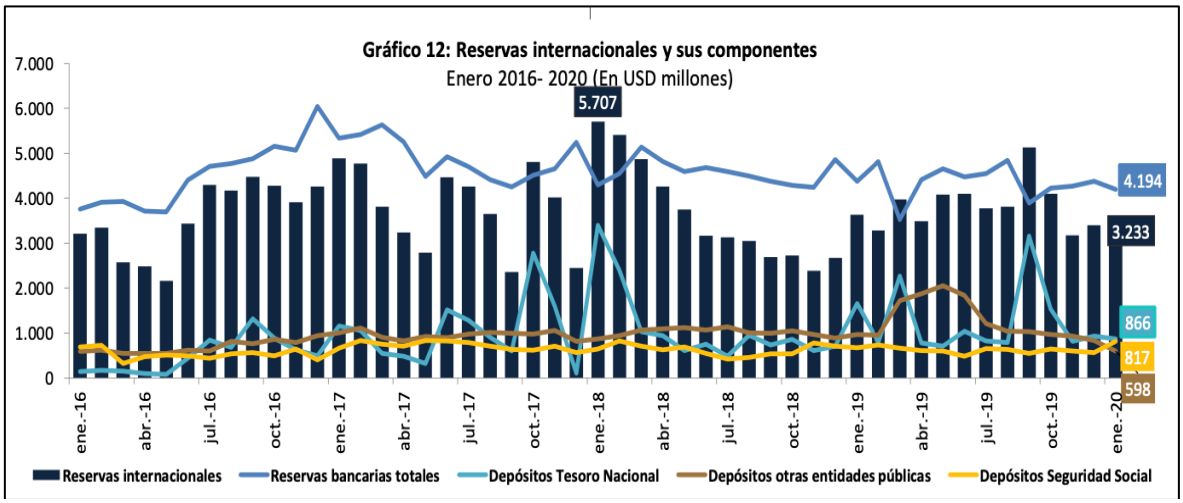
En cuanto a la inflación, el 2019 marcó la segunda vez que en 15 años este indicador mostró una variación negativa (-0,07%), lo que puede interpretarse como un reflejo de una demanda menos dinámica, la misma que estaría explicada según varios expertos a partir del incremento del desempleo y el deterioro del empleo adecuado.

En este sentido, el cuarto trimestre de 2019 volvió a mostrar un retroceso de acuerdo con los datos publicados por el INEC, el cual estableció que la población con empleo pleno con respecto a la población económicamente activa (PEA) se ubicó en un 38,8%, esto es 1,8 puntos por debajo de la tasa reportada a finales de 2018 (40,6%), siendo este el menor dato desde el 2007 en el que se cuenta con información comparable. Para el caso del dato agregado del subempleo (otro empleo no pleno + Empleo no remunerado + Subempleo), este también alcanzó el dato histórico más alto desde que el

INEC publica los datos uniformizados de 2007 (56,7%), siendo además el tercer año consecutivo de caída.
El manejo de los datos sobre el mercado laboral también produce distorsiones importantes si se considera que el dato del desempleo alcanza tan solo el 3,8% de la PEA, un dato que no tiene relación con la realidad sino con un principio metodológico ya que una persona desempleada que logra generar un dólar de ingreso gracias a trabajos informales mientras busca empleo, pasa a ser considerada como un empleado inadecuado.



Sobre el análisis de las reservas internacionales, a inicios de enero del 2020 el saldo publicado por el Banco Central del Ecuador alcanzó USD 3.233 millones, lo que significó un descenso de USD 2.474 millones (-43,4%) frente al mismo período de 2018. Esta reducción tan importante se explica principalmente a la ausencia de financiamiento extranjero y un descenso en las exportaciones de hidrocarburos desde octubre de 2019. La meta de la reserva internacional para finales del 2020 se fijó en USD 6.022 millones.



En cuanto al nivel total de la liquidez de la economía ecuatoriana, a finales de diciembre de 2019 se reportó un crecimiento interanual de 8,1%, correspondiente a un aumento de USD 4.325 millones adicionales. Este indicador se explicó por el aumento de los depósitos bancarios y las captaciones del sector de cooperativas de ahorro y crédito, así como el ingreso de los desembolsos realizados por los organismos multilaterales.

El sector público y su efecto sobre el desempeño económico

El 2019 evidencia claramente las dificultades estructurales por las que atraviesa el sector público, reconociendo la gran incidencia que tiene sobre el desempeño del sector privado y sobre la economía general. Así, el sector público no financiero registró un déficit global de USD 1.186 millones, una cifra un poco menor que la presentada en 2018. El Sector Público Consolidado mostró que el 72% de los ingresos corresponden a los que se clasifican como no petroleros, en su gran mayoría recaudación de

tributos y otras contribuciones. Un 20,8% fueron ingresos petroleros y un 7,1% se explica por otro tipo de ingresos como el superávit de las empresas públicas no financieras.

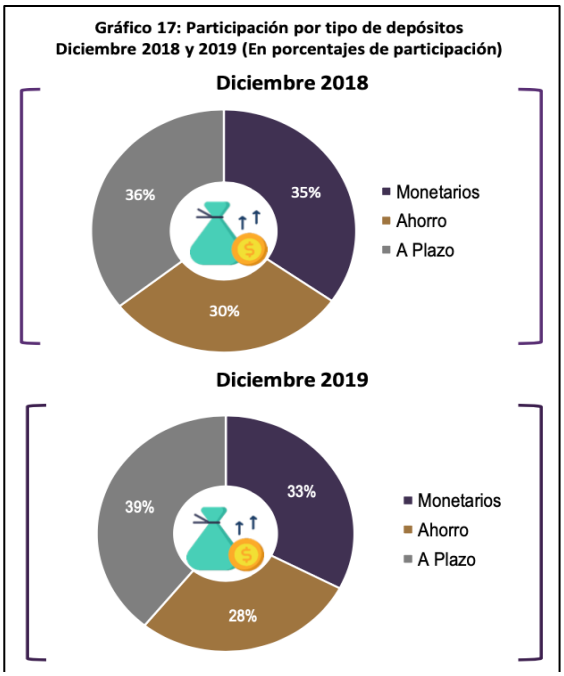
El análisis interanual muestra que los ingresos se redujeron un 5,71%, explicados principalmente por la caída de USD 1.244 millones de los ingresos no petroleros y USD 994 millones menos de ingresos petroleros. Los gastos totales también mostraron una reducción interanual de 5,8%, explicados a su vez por una disminución de los gastos corrientes (84% del total), pero también una parte corresponden a una contracción de los gastos de capital del gobierno nacional.
En cuanto al desglose del Presupuesto General del Estado, los datos publicados por el Observatorio Fiscal en 2019, el déficit reportado al final del año ascendió a USD 4.406 millones, esto es un 18% más de lo reportado en 2018. El empeoramiento de la situación fiscal se explica en parte por la caída de los ingresos tributarios (-3,5%), los cuales cayeron sobre todo por la disminución de las transferencias de capital, la caída de otros ingresos por autogestión, recaudaciones menores por impuesto a la renta (-4,3%), ICE (-7,8%), IVA (-1,0%) y aranceles (-8,8%). La disminución del ingreso total del PGE fue del 2,0%. En el capítulo de los gastos, estos se incrementaron en 1% interanual, siendo los gastos corrientes los que más subieron de un año a otro (8,8%). Los gastos de capital se redujeron por otro lado en 18,5%, explicado en buena medida por la disminución de 7,7% del gasto de los Gobiernos autónomos y una abrupta caída del 30,3% en otros gastos de capital.

Para 2020, la programación presupuestaria para los próximos cuatro años presentada por el Ministerio de Finanzas consideró unos ingresos por USD 22.515 millones y gastos totales por USD 25.899 millones, dando como resultado un déficit global de USD 3.834 millones. Estos valores fueron presentados en la proforma correspondiente a la Asamblea Nacional, la cual devolvió la propuesta al Ejecutivo con 17 observaciones. El Presidente de la República envió un nuevo documento que debía ser debatido nuevamente en la Asamblea, pero al no contar con los votos necesarios la misma quedó programada para su entrada en vigencia mediante el Ministerio de la ley para 2020 y 2021 al ser este un año electoral.

En cuanto a la deuda pública, tanto interna como externa, el dato publicado por el Ministerio de Finanzas muestra un importe de USD 57.337 millones en 2019, equivalente al 52,5% del PIB. Por su parte, la porción relacionada con deuda externa representa el 72% de este valor.

El sector bancario

A diciembre de 2019, la banca privada en el Ecuador mostró un saldo de USD 31.598 millones, con una variación interanual de USD 2.426 millones (+8,3%). Este aumento se explica en buena medida por los desembolsos realizados por los multilaterales, notablemente por el FMI, y a nivel doméstico por la recuperación de las tasas de interés pasivas como incentivo para lograr mayores captaciones y por tanto depósitos totales.



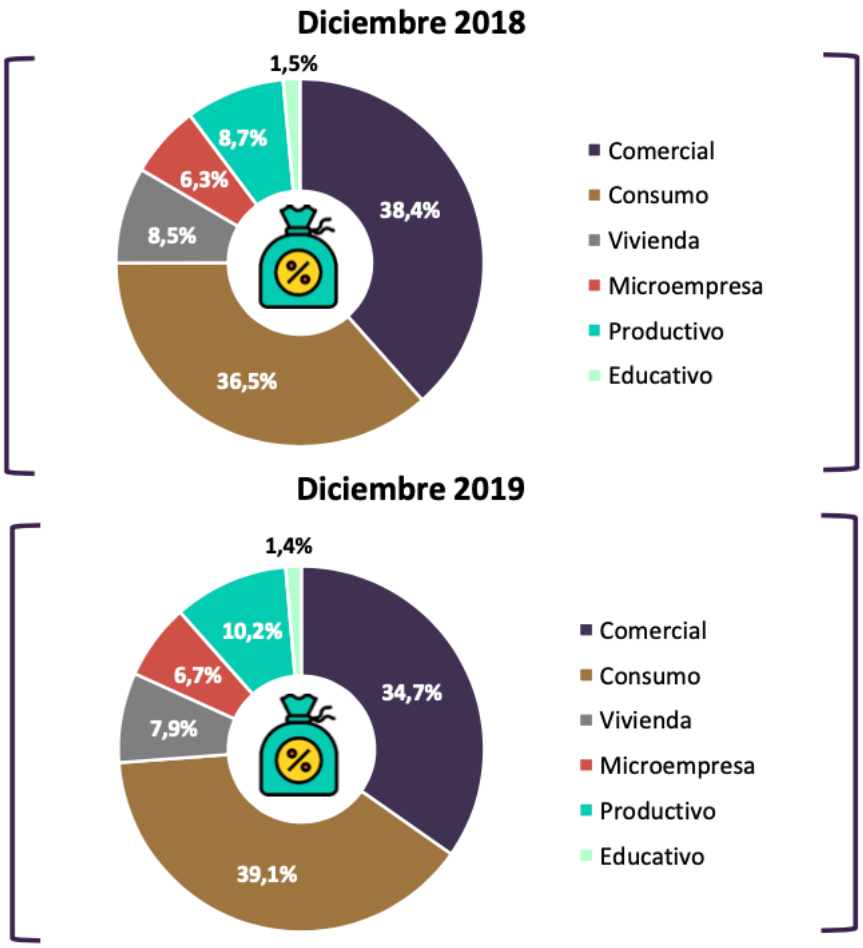
Fuente Superintendencia de Bancos

De hecho, las captaciones a plazo subieron más del 19% (USD 1.987 millones) comparadas con el mismo período de 2018, mientras que los depósitos de ahorro subieron un nivel mucho más discreto (+3%) y los depósitos monetarios tan solo 1,8%.

Al final de 2019, la cartera bruta de crédito (cartera por vencer más cartera improductiva) cerró con un saldo de USD 30.029 millones, equivalente a un incremento de 9,9% en relación con el mismo período del año anterior. El ritmo de crecimiento de la cartera había sido más alto desde 2017, llegando a incrementos de 20%, por lo que es claro que hay un efecto de desaceleración.

En cuanto a la composición de la cartera, la que corresponde al consumo creció un 17,5% (saldo USD 11.736 millones), microempresa un 16% (saldo USD 2.011 millones), mientras que el crédito comercial tuvo una leve caída de 0,7%. La composición de la cartera total al mes de diciembre de 2018 y 2019 fue la siguiente:

Gráfico 19: Participación por tipo de cartera (en porcentajes)



Fuente: SB/ Elaboración: MULTIENLACE.

El indicador de morosidad de todo el sistema financiero privado a finales de diciembre de 2019 fue de 2,73%, lo que representa a un incremento de 0,11 puntos porcentuales con respecto al año anterior. Al analizar por tipo de cartera, la mayor morosidad interanual se encontró en el crédito comercial, de vivienda y educativo. La cartera de consumo y microcrédito redujeron el nivel de morosidad al 4,6% y 4,7% respectivamente. Para el caso de la morosidad del sistema cooperativo, este alcanzó un nivel de 3,69%, lo que significa un ligero incremento interanual de 0,23 puntos.

A diferencia de lo sucedido en 2018, las tasas de interés pasiva referenciales de bancos y cooperativas en el 2019 tuvieron un comportamiento volátil. Por ejemplo, los depósitos a plazo entre 30 y 60 días

tuvieron una tasa pasiva promedio de 4,53% para las instituciones privadas y 6,07% para el sector cooperativista.

Sector externo

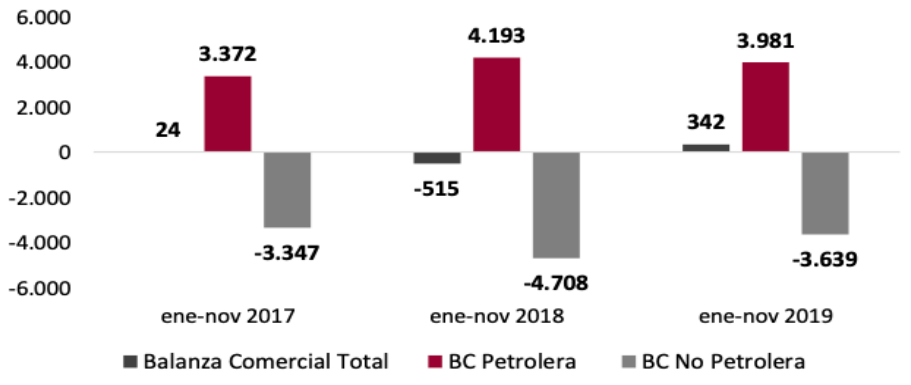
El saldo que registraba la balanza de pagos global al tercer trimestre de 2019 mostró un superávit de USD 774,76 millones, lo que supone un incremento de USD 1.241 millones con respecto al mismo período de 2018. Por su parte, el flujo de remesas con corte a la misma fecha se incrementó de manera interanual en 10% (+USD 77 millones) para alcanzar un total de USD 846 millones.

La inversión extranjera directa (IED) contabilizada al término del tercer trimestre de 2019 alcanzó un monto de USD 610,8 millones, siendo este valor USD 240 millones menor que el año 2018, esto es casi un 30% menos. Una posible explicación para esta reducción tan importante puede encontrarse en la volatilidad reflejada en el nivel riesgo país durante todo el año, incrementando así la incertidumbre para los posibles inversionistas extranjeros. En cuanto a la actividad, la IED está concentrada en la explotación de minas y canteras, representando un 57% del valor total y que presentó un aumento interanual de USD 43 millones. En el otro lado, los sectores que presentaron un descenso más importante fueron el Comercio (-USD 115,5 millones), Servicios prestados a las empresas (-USD 83,6 millones) y Construcción (-USD 78,6 millones).

Rama de actividad económica	I-III-2018	I-III-2019	Var. anual
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	50,8	37,8	-13,0
Comercio	143,8	28,3	-115,5
Construcción	63,7	-14,9	-78,6
Electricidad, gas y agua	4,1	6,0	1,9
Explotación de minas y canteras	316,7	359,5	42,8
Industria manufacturera	72,5	91,1	18,6
Servicios comunales, sociales y personales	0,1	-5,2	-5,3
Servicios prestados a las empresas	153,67	70,1	-83,6
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	45,4	38,1	-7,3
TOTAL	850,7	610,8	-239,8

Los datos que arroja la balanza comercial a finales de 2019 muestran un superávit de USD 342 millones, mientras que en la misma fecha de 2018 este valor ascendía a aproximadamente USD 856 millones. La situación de la balanza comercial no petrolera presenta un déficit de USD 3.639 millones, la cual significa de todas formas haber tenido una importante recuperación de USD 1.068 millones en un año. Para la balanza comercial petrolera se contabilizó un superávit de USD 3.981 millones al cierre de noviembre de 2019.

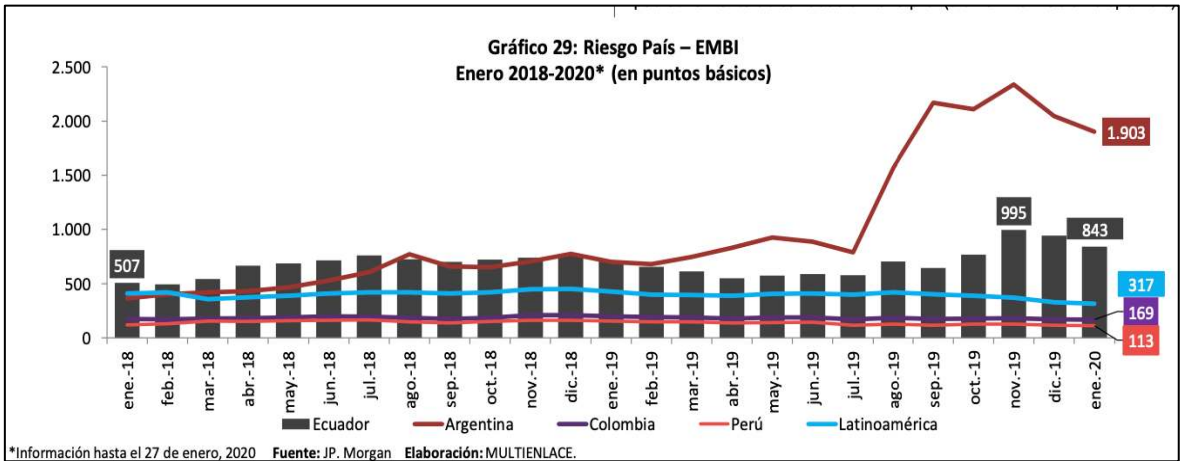
Gráfico 24: Balanza comercial acumulada Ene –Nov 2017-2019
(En millones de USD FOB)



Fuente: BCE
Elaboración: MULTIENLACE

Riesgo país

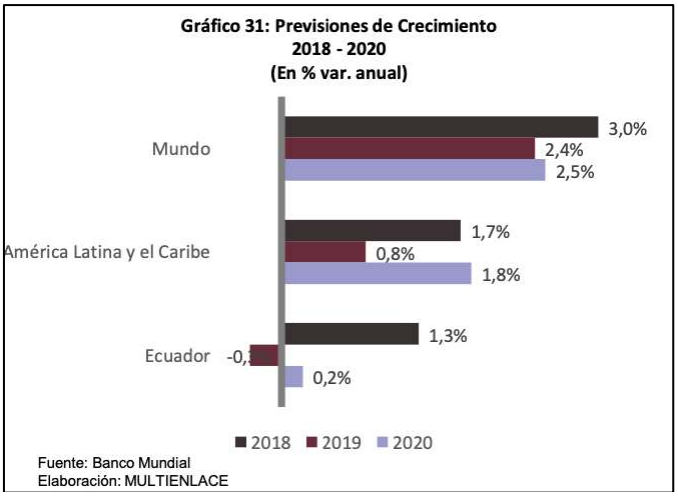
El índice de riesgo país -EMBI- mostraba los primeros días del 2020 un valor promedio para los países de América Latina de 317 puntos básicos (p.b.). En cuanto al Ecuador, el promedio del mes de enero fue de 843 p.b., lo que supuso un aumento de 133 p.b. frente a enero de 2018. A partir del anuncio de los acuerdos alcanzados con el FMI, el riesgo país del Ecuador tuvo una evolución positiva durante los primeros meses del año. Sin embargo, desde agosto este índice comenzó a tener saltos negativos a raíz de la incapacidad del Gobierno de concretar las reformas legislativas y la posterior paralización del país en octubre. Si se comparan los valores del riesgo país no solo con el promedio latinoamericano, sino con Colombia y Perú, es evidente la diferencia que existe en relación con la capacidad del país para atraer inversión extranjera. Así, el país supera valores que no se observaban desde 2016.



Perspectivas económicas para 2020

Las perspectivas económicas iniciales para 2020 reconocían un enfriamiento de la economía global por lo experimentado en 2019. Así, la tasa de variación anual de la economía durante el año pasado fue 2,4%, es decir 0,6 puntos por debajo del desempeño mostrado en 2018. Las razones de este enfriamiento estuvieron en la guerra comercial encubierta entre los Estados Unidos y China, en la desaceleración de las economías de la mayoría de los países latinoamericanos, el efecto de las protestas generalizadas alrededor del mundo, entre otros.

Así, a principios del año se esperaba que la economía mundial retome su ritmo de crecimiento y llegue a un 2,5% anual. Para el caso de América Latina y el Caribe, se esperaba que el nivel de crecimiento pasara de 0,8% en 2019 a 1,8% anual en 2020. Para esto, era clave que Brasil mejorara su dinamismo económico, una mejora en la situación de México y Argentina. En este contexto, las proyecciones del Banco Mundial para el Ecuador contemplaban una frágil recuperación del crecimiento del PIB del 0,2% anual, lo que se correspondía con las proyecciones del FMI.



En la fecha de redacción del presente informe, todas las proyecciones económicas hechas a inicios del 2020 dejaron de tener validez frente a la pandemia mundial provocada por la expansión de la enfermedad Covid-19. El primer efecto se sintió en China desde finales del 2019 y casi tres meses más tarde, prácticamente todos los países del mundo se vieron forzados a declarar el confinamiento de sus pobladores y la consiguiente paralización de sus economías. Las consecuencias económicas de una paralización mundial son todavía incalculables ya que las presiones son a la vez externas e internas, como por ejemplo la caída dramática del precio del petróleo como resultado de la falta de demanda mundial.

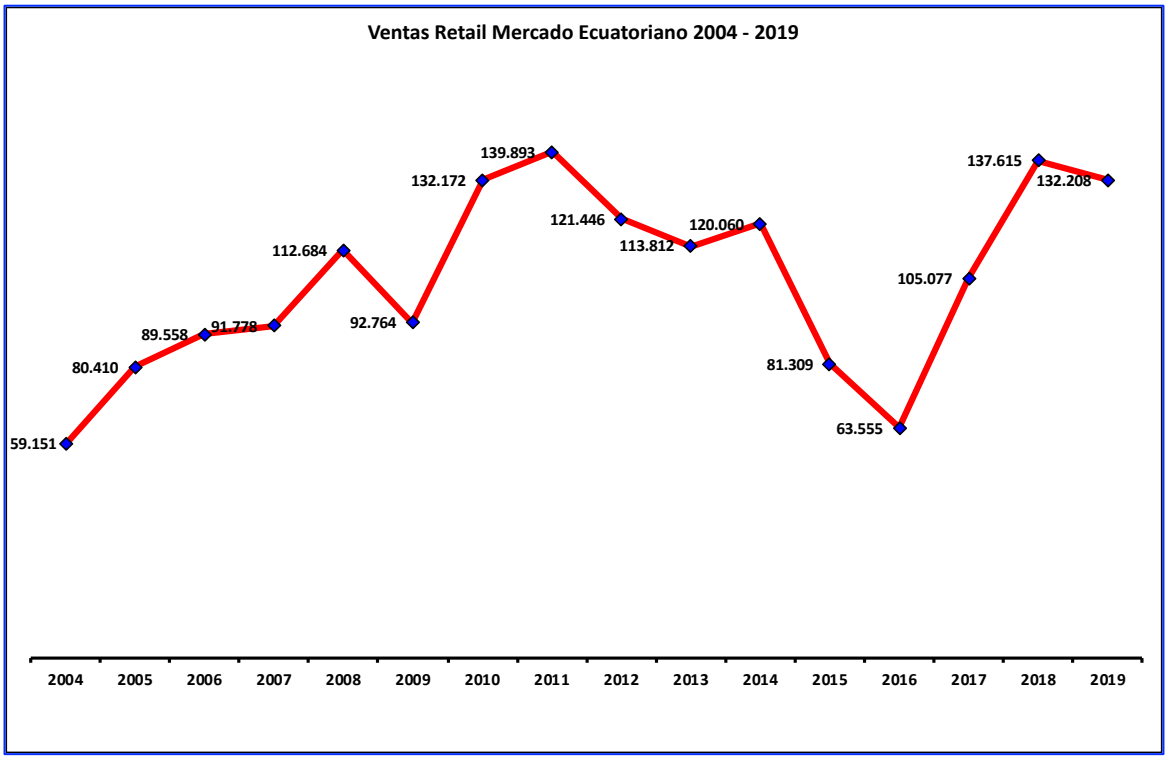
Para el caso específico del Ecuador, existen distintas opiniones que colocan la caída de la economía entre el 5% y el 9% en 2020, con una pérdida de empleo fuera de escalas conocidas y aumento de la pobreza. La condición particular de la economía ecuatoriana antes del estallido de la crisis económica, con necesidades crecientes para cubrir un el déficit fiscal y las obligaciones corrientes del Gobierno. Si a esto se suma la ausencia de reservas internacionales y de fondos que permitan plantear y ejecutar políticas de incentivo para los actores económicos, la perspectiva para el 2020 es extremadamente compleja.

En este momento, la economía ecuatoriana se encuentra prácticamente paralizada con excepción de determinados sectores que han sido considerados como esenciales por las autoridades gubernamentales. Se espera que, contralado el impacto sobre la salud pública, el Gobierno nacional y los gobiernos locales puedan implementar medidas de reapertura para lograr la activación general de la economía. Solo en ese momento será posible tener una proyección más ajustada sobre la capacidad de la economía para recuperarse.

El Mercador Automotor Ecuatoriano

En el 2019 se comercializaron 132.208 vehículos (137.615 unidades en el 2018 y 105.077 en el período 2017). Esto significa que las ventas en el sector automotor disminuyeron en 5.407 unidades, lo que representa una caída de 3,9% con respecto a año anterior. El volumen de ventas alcanzado por la industria es prácticamente calcado al de 2010 cuando se vendieron 132.172 vehículos en todo el país. El dato de 2019 es el tercer más importante en los últimos diez años.

En el gráfico que sigue, se muestra la evolución del mercado desde 2004. Las ventas han crecido de manera consistente hasta el año 2011, periodo que registra el mayor volumen de ventas alcanzado en el país con 139.893 unidades. Así, desde 2011 el mercado registró caídas constantes que terminan en 2016 con la cifra de ventas más baja desde 2005. La cifra de ventas de 2019 rompe la tendencia de recuperación que inició en 2017, un período que puede considerarse como rebote después de la crisis de 2015 y 2016.



RETAIL MERCADO ECUATORIANO POR CATEGORIA 2002 - 2019												
AÑO	AUTOMOV	PICK-UPS	SUV	VAN	CAMIONES	BUSES	TOTAL	% AUTO	% PICKUPS	% SUV	% CAMIONES	% BUSES
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	7.290	1.109	69.372	42,2%	23,2%	18,6%	10,5%	1,6%
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	3.837	583	58.095	47,4%	24,3%	15,6%	6,6%	1,0%
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	3.557	541	59.151	48,1%	24,0%	16,9%	6,0%	0,9%
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	5.264	1.016	80.410	51,9%	22,1%	15,7%	6,5%	1,3%
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	8.669	1.175	89.558	47,9%	21,5%	17,8%	9,7%	1,3%
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	9.570	1.297	91.778	42,0%	22,5%	21,5%	10,4%	1,4%
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	11.521	1.437	112.684	41,6%	24,8%	20,2%	10,2%	1,3%
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	7.919	1.018	92.764	38,7%	23,0%	26,7%	8,5%	1,1%
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	9.180	1.232	132.172	43,3%	21,0%	24,9%	6,9%	0,9%
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	10.788	1.661	139.893	44,7%	19,6%	22,7%	7,7%	1,2%
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	10.954	1.463	121.446	44,1%	19,7%	22,3%	9,0%	1,2%
2013	47.102	22.047	27.067	5.159	11.085	1.352	113.812	41,4%	19,4%	23,8%	9,7%	1,2%
2014	47.851	23.244	30.634	5.355	11.673	1.303	120.060	39,9%	19,4%	25,5%	9,7%	1,1%
2015	30.344	15.071	21.664	4.404	8.263	1.563	81.309	37,3%	18,5%	26,6%	10,2%	1,9%
2016	27.771	11.071	17.045	2.298	3.948	1.422	63.555	43,7%	17,4%	26,8%	6,2%	2,2%
2017	45.696	15.203	33.736	2.866	5.722	1.854	105.077	43,5%	14,5%	32,1%	5,4%	1,8%
2018	58.854	19.464	45.139	4.407	7.844	1.907	137.615	42,8%	14,1%	32,8%	5,7%	1,4%
2019	54.192	18.406	45.266	4.678	7.907	1.759	132.208	41,0%	13,9%	34,2%	6,0%	1,3%

Un año más, el segmento de automóviles sigue ocupando la primera posición dentro del mercado, con una participación que supera consistentemente el 40% desde 2016. Sin embargo, de las 5.407 unidades menos en 2019, 4.662 corresponden a esta categoría, lo que significa una disminución que es el doble de la caída global del mercado. La segunda categoría en participación es la de SUV, la cual registró el porcentaje más alto de share (34,2%) desde el 2002 pero que apenas creció de un año a otro. La categoría Pickups mantiene la tendencia histórica a la baja y registra también el dato más bajo de los últimos 18 años, con una disminución interanual de 5,44%, también superior a la del mercado.

El siguiente cuadro, registra la evolución en los últimos 2 años de la participación en el mercado ecuatoriano de las principales marcas, que sumadas en 2019 representan más del 88% del volumen de ventas.

MERCADO AUTOMOTOR ECUATORIANO						
VENTAS RETAIL POR MARCA 2018 - 2019 VARIACION EN VOLUMEN DE VENTAS						
MARCAS	*2018*	*% SHARE*	*2019*	*% SHARE*	*VARIACION 2019 VS 2018*	
CHEVROLET	45.605	33,1%	39.387	29,8%	(6.218)	-13,6%
KIA	23.141	16,8%	22.171	16,8%	(970)	-4,2%
HYUNDAI	13.568	9,9%	9.382	7,1%	(4.186)	-30,9%
TOYOTA	7.947	5,8%	7.821	5,9%	(126)	-1,6%
GREAT WALL	8.380	6,1%	7.305	5,5%	(1.075)	-12,8%
MAZDA	2.737	2,0%	3.026	2,3%	289	10,6%
NISSAN	4.969	3,6%	4.682	3,5%	(287)	-5,8%
HINO	4.154	3,0%	4.210	3,2%	56	1,3%
RENAULT	2.298	1,7%	3.366	2,5%	1.068	46,5%
FORD	3.175	2,3%	2.688	2,0%	(487)	-15,3%
VOLKSWAGEN	2.626	1,9%	2.712	2,1%	86	3,3%
CHERY	3.330	2,4%	3.483	2,6%	153	4,6%
JAC	3.075	2,2%	4.067	3,1%	992	32,3%
MERCEDES BENZ	614	0,4%	693	0,5%	79	12,9%
HONDA	106	0,1%	337	0,3%	231	217,9%
CITROËN	957	0,7%	1.549	1,2%	592	61,9%
OTRAS MARCAS	10.933	7,9%	15.329	11,6%	4.396	40,2%
TOTAL	*137.615*	*100%*	*132.208*	*100%*	*-5.407*	*-4%*

Fuente Aeade

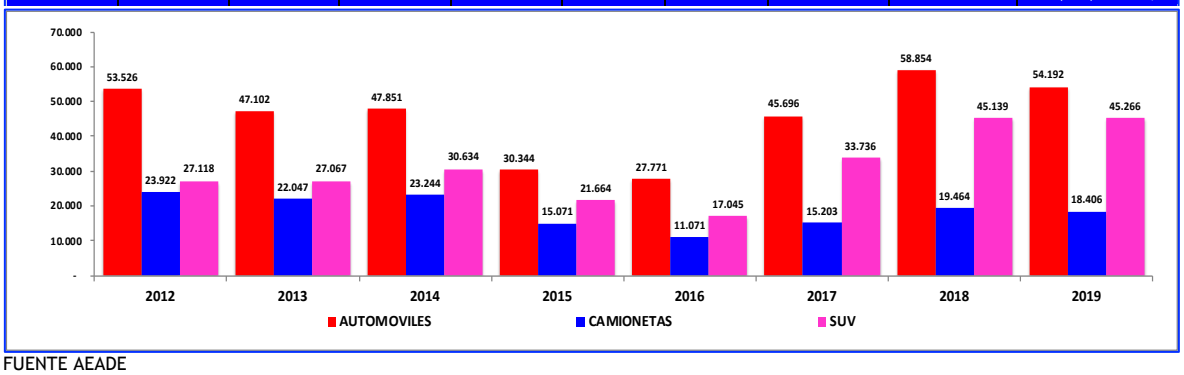
Un año más, Chevrolet ocupó el primer lugar en share de ventas. Sin embargo, se trata de una primera posición que contrasta con el hecho de no haber superado el porcentaje del 30% de participación, esto es un valor que está muy por debajo de la repartición histórica. La caída interanual de ventas de Chevrolet es igualmente muy importante con 6.218 unidades menos, esto es casi un 14% de disminución con respecto a 2018 y más de tres veces peor que la del mercado global.

En cuanto a los ganadores netos, es curioso observar como las marcas de mayor volumen tradicional (Chevrolet, KIA y Hyundai) quedan todas por fuera en 2019. Las ganancias por tanto en volumen corresponden en orden a Renault (+1.068), JAC (+992), Citröen (+592), Mazda (+289), Honda (+231), Mercedes-Benz (+79) e Hino (+56). El dato extendido de nuestras marcas muestra que 2019 fue nuevamente positivo, sobre todo para Mazda con un incremento mayor de 10,6% en términos de volumen, con una mejora en participación 0,3 puntos porcentuales. En el caso de Chery, existió también un pequeño incremento en volumen y participación.

De lado de los perdedores netos, la marca que tuvo un retroceso interanual más marcado fue Hyundai, con casi 31% menos de ventas que en 2018 y una pérdida de casi tres puntos porcentuales de participación. Además de lo ya mencionado por Chevrolet, otro perdedor importante es Great Wall, marca que ocupa la quinta posición en el ranking de participación y que perdió poco más de 1.000 unidades en relación con 2018. Así, las ventas de 2019 sugieren una nueva composición de la participación de las distintas marcas, ahora con solo dos actores claramente diferenciados a la cabeza (Chevrolet y KIA), un segundo grupo con marcas que se mueven entre el 6% y el 7% del share (Toyota,

Great Wall y Nissan), y luego seguidas por un pelotón de participantes con niveles muy parecidos para otras 8 marcas.
A continuación, se muestra un cuadro de las ventas por categoría de vehículos, en el periodo analizado 2012 – 2019:

MERCADO AUTOMOTOR ECUATORIANO																		
VENTAS RETAIL POR CATEGORIA 2012 - 2018																		
CATEGORIA	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		Variac. 2019 vs 2018	
AUTOMOVILES	53.526	44%	47.102	41%	47.851	40%	30.344	37%	27.771	44%	45.696	43%	58.854	43%	54.192	41%	(4.662)	-7,92%
CAMIONETAS	23.922	20%	22.047	19%	23.244	19%	15.071	19%	11.071	17%	15.203	14%	19.464	14%	18.406	14%	(1.058)	-5,44%
SUV	27.118	22%	27.067	24%	30.634	26%	21.664	27%	17.045	27%	33.736	32%	45.139	33%	45.266	34%	127	0,28%
VANS COMERCIALES	4.463	4%	5.159	5%	5.355	4%	4.404	5%	2.298	4%	2.866	3%	4.407	3%	4.678	4%	271	6,15%
CAMIONES	10.954	9%	11.085	10%	11.673	10%	8.263	10%	3.948	6%	5.722	5%	7.844	6%	7.907	6%	63	0,80%
BUSES	1.463	1%	1.352	1%	1.303	1%	1.563	2%	1.422	2%	1.854	2%	1.907	1%	1.759	1%	(148)	-7,76%
TOTAL MERCADO	121.446	100%	113.812	100%	120.060	100%	81.309	100%	63.555	100%	105.077	100%	137.615	100%	132.208	100%	(5.407)	-3,93%



FUENTE AEADE

Por categoría, el 2019 muestra un solo claro ganador en el segmento de Vans comerciales al crecer 6,15% con respecto al año pasado. En ese orden, la categoría de camiones y SUV presentaron crecimiento muy discreto (0,8% y 0,28%), mientras que los perdedores netos están claramente en la categoría de Automóviles, Camionetas y Buses, con caídas superiores a la del mercado.

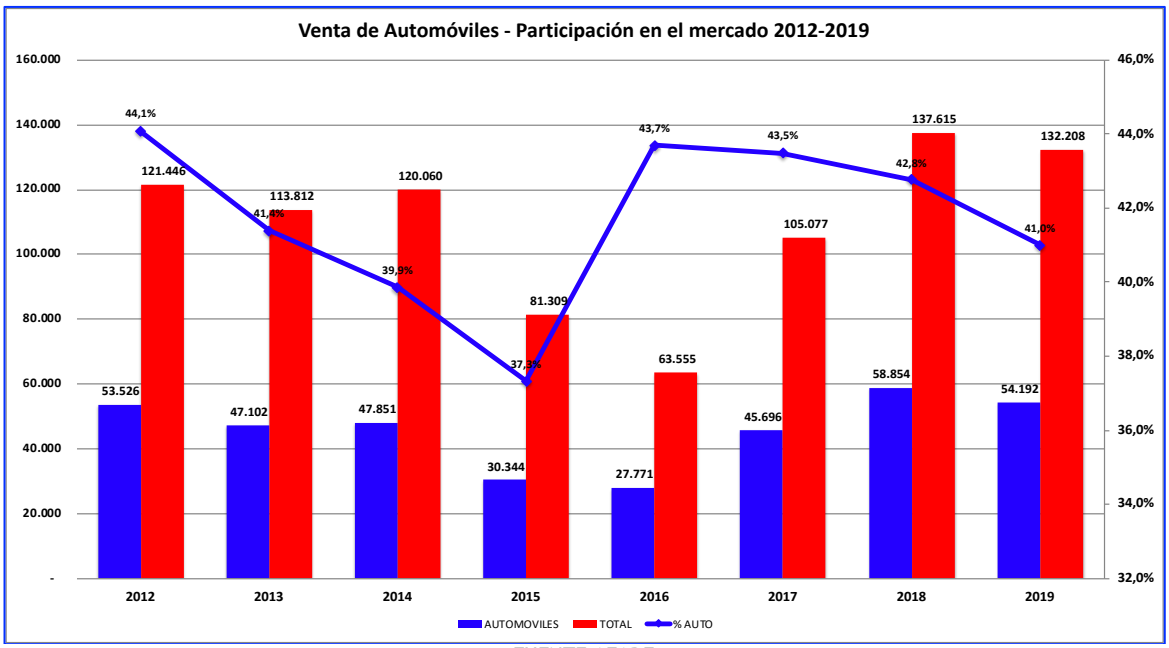
Del análisis por provincia, el orden de los mercados no ha variado y Pichincha y Guayas se mantienen a la cabeza de la cifra global con más del 65% de las ventas del país concentradas entre las dos.
Las dos provincias muestran retrocesos interanuales importantes, especialmente Pichincha con 3.244 unidades menos que en 2018. De las 5 provincias que ocupan el primer lugar, todas presentan retrocesos y llama la atención la caída interanual de Tungurahua y Azuay, mientras que las provincias de la Costa tuvieron un impacto negativo menos grave en términos porcentuales.

VENTAS RETAIL EN PROVINCIAS PERIODOS 2013 - 2019																
	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		Variac. 2019 vs 2018	
PROVINCIAS	Ene-Dic	%	Ene-Dic	%	Ene-Dic	%	Ene-Dic	%	Ene-Dic	%	Ene-Dic	%	Ene-Dic	%	Unidades	%
PICHINCHA	46.478	41%	49.702	41%	32.566	40%	24.556	39%	41.027	39%	52.962	38%	49.718	38%	(3.244)	-6,13%
GUAYAS	30.824	27%	32.373	27%	22.268	27%	18.657	29%	29.180	28%	37.439	27%	36.588	28%	(851)	-2,27%
TUNGURAHUA	8.016	7%	8.235	7%	5.495	7%	3.922	6%	6.738	6%	10.058	7%	9.536	7%	(522)	-5,19%
AZUAY	6.461	6%	7.114	6%	4.986	6%	4.009	6%	7.181	7%	9.916	7%	9.100	7%	(816)	-8,23%
MANABI	3.956	3%	4.078	3%	3.108	4%	3.156	5%	5.047	5%	5.363	4%	5.346	4%	(17)	-0,32%
OTRAS PROV.	18.077	16%	18.558	15%	12.886	16%	9.255	15%	15.904	15%	21.877	16%	21.920	17%	43	0,20%
TOTAL	113.812	100%	120.060	100%	81.309	100%	63.555	100%	105.077	100%	137.615	100%	132.208	100%	(5.407)	-3,93%

FUENTE AEADE

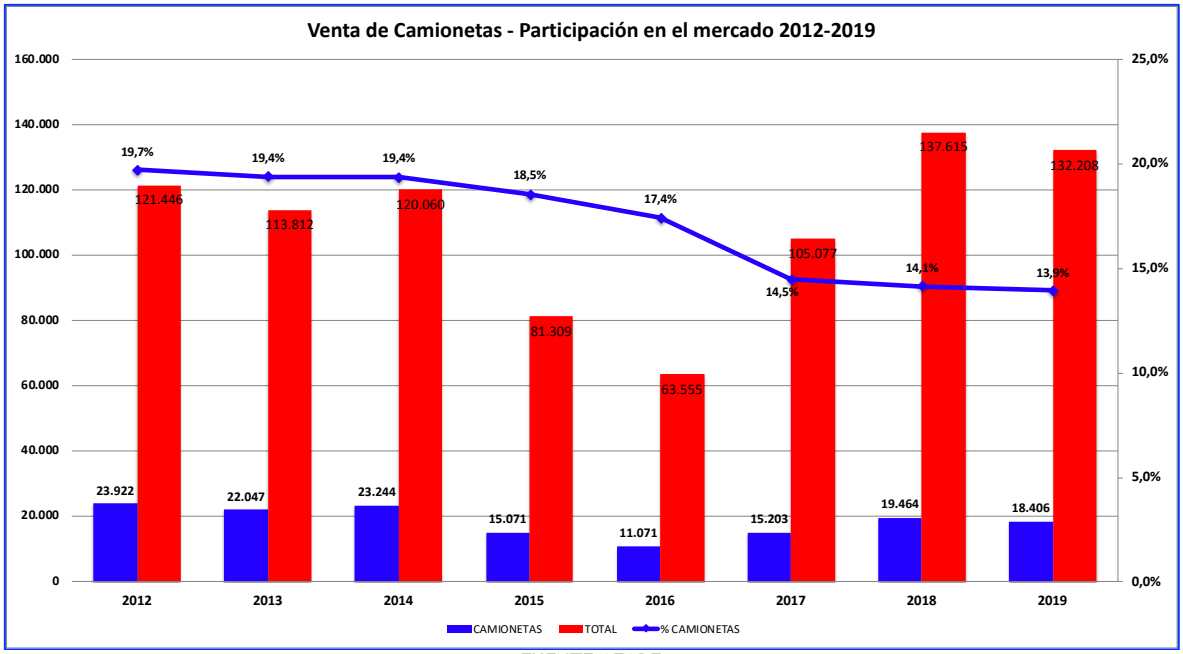
A continuación, haremos un análisis de la evolución de las ventas en el mercado ecuatoriano por categoría de vehículos:

AUTOMOVILES: el 2019 muestra la profundización de la tendencia a la baja de esta categoría, la cual vuelve a niveles ligeramente inferiores al de 2013. Esta tendencia negativa había sido mucho más pronunciada entre 2012 y 2015, año en que ocupó tan solo el 37% de las ventas totales, para luego recuperarse muy agresivamente en 2016. Este efecto de repunte temporal podría explicarse por comportamientos de sustitución de ventas de vehículos más económicos o de origen nacional. La cifra alcanzada por las ventas de automóviles en 2019 es la segunda más alta desde 2012.



FUENTE AEADE

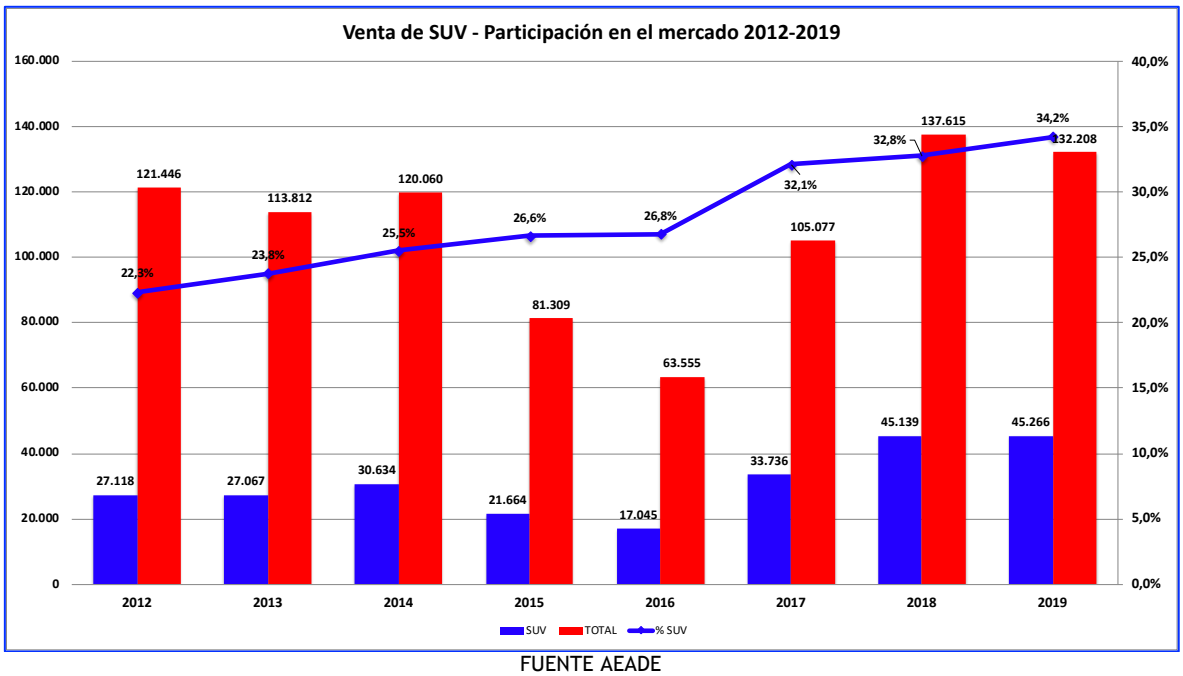
CAMIONETAS: los datos de ventas de camionetas muestran un interesante movimiento de la tendencia histórica de ventas, la cual había posicionado al mercado ecuatoriano como uno de los más importantes de la región para esta categoría. Así, entre 2012 y 2014 la participación de Pickups se mantuvo estable entre el 19,4% y 19,7%; mientras que los años de crisis de 2015 y 2016, la participación tomó claramente un escalón de descenso, de modo que desde 2017 empieza otro período relativamente estable en el cual la participación de este segmento fluctúa entre el 13,9% y el 14,5%. En el pasado, ya se distinguieron vasos comunicantes entre los compradores de camionetas y los de SUV, especialmente para clientes que no requerirían necesariamente un vehículo de trabajo. Se trata por tanto de una categoría que podría mostrar participaciones más cercanas a las de otros países.



FUENTE AEADE

VEHICULOS SUV: el resultado del 2019 refuerza la marcada tendencia al alza de la participación de este tipo de autos dentro del mercado global ecuatoriano. En el plazo de 7 años, se vendieron 18.148 unidades más, esto es un incremento de casi el 67%. Así, la evolución de la participación de esta categoría parece tener un comportamiento similar al de las camionetas, ya que entre 2012 y 2016 la tendencia ascendente empezó en 22,3% y terminó en 26,6%.

Después de los años de crisis de 2015 y 2016, la participación escala un peldaño a partir de 2017 con una participación de 32,1%, para terminar en 34,2% en 2019. La evolución interanual muestra que el segmento vendió prácticamente la misma cantidad de vehículos, mientras que el mercado vendió casi 4% de unidades.



FUENTE AEADE

El mercado de vehículos Premium en Ecuador

De acuerdo con las cifras publicadas por la AEADE, en 2018 se vendieron en el Ecuador 137.615 unidades, de las cuales 849 correspondieron al segmento de marcas Premium y Ultra Premium en segmentos livianos (excluyendo categorías de camiones y autobuses). En el mismo año, las tres marcas del segmento de volumen premium Mercedes-Benz, Audi y BMW sumaron ventas por 685 unidades (80,68% del segmento):

Marca	Ventas ENE - DIC 2018	% de participación
BMW	257	30,27 %
MERCEDES BENZ	***239***	***28,15 %***
AUDI	189	22,26 %
VOLVO	75	8,83 %
LAND ROVER	40	4,71 %
PORSCHE	29	3,42 %
MASERATI	17	2,00 %
LOTUS	2	0,24 %
FERRARI	1	0,12 %
Total general	**849**	**100,00 %**

Los datos del año siguiente 2019 muestran un importante crecimiento interanual del 18,61% para el mismo segmento, pasando de 849 a 1.007 unidades:

Marca	Ventas ENE - DIC 2019	% de participación
MERCEDES BENZ	***387***	***38,43 %***
BMW	313	31,08 %
AUDI	167	16,58 %
VOLVO	84	8,34 %
PORSCHE	30	2,98 %
MASERATI	21	2,09 %
FERRARI	3	0,30 %
LOTUS	2	0,20 %
Total general	**1007**	**100,00 %**

En 2019, las tres marcas alemanas en el tope del segmento ocuparon el 86,10% de las ventas retail en Ecuador, esta vez con Mercedes-Benz a la cabeza y distanciándose claramente de sus dos competidores:

Marca	2018	2019	% 18-19
MERCEDES BENZ	***239***	***387***	***61,92 %***
BMW	257	313	21,79 %
AUDI	189	167	-11,64 %
Total general	**685**	**867**	**26,57 %**

Los datos de 2019 muestran que Mercedes-Benz es en gran medida responsable del salto cuantitativo del segmento al crecer casi al 62% con respecto al 2018, lo cual refleja en buena medida la tendencia actual de la marca tanto en el Ecuador como a nivel mundial. De hecho, el 2019 marca el noveno año consecutivo en que la marca presenta resultados récord, en un escenario muy prometedor a partir de una demanda cada vez más importante de modelos SUV premium. Las cifras para los tres constructores alemanas entre 2017 y 2019 fueron las siguientes en términos de número de vehículos vendidos en todo el mundo:

	2019	2018	2017	2018/2019
Mercedes-Benz	***2.339.562***	***2.310.185***	***2.289.344***	***1,27 %***
BMW	2.168.516	2.125.026	2.088.283	2,05 %
Audi	1.845.550	1.812.500	1.878.100	1,82 %

Fuente www.best-selling-cars.com

2.- Cumplimiento de los objetivos previstos para el ejercicio económico 2019:

La necesidad de acercar la marca Mercedes-Benz a un importante número de clientes actuales y potenciales en el valle de Cumbaya y Tumbaco representaba una obviedad estratégica desde hace muchos años. Esta zona de Quito tiene actualmente uno de los mayores índices de crecimiento y valor de plusvalía de la ciudad, albergando un creciente número de zonas de negocios y residencias de densidad diversa. Por estas razones, la oportunidad de asegurar la presencia de Mercedes-Benz en la zona representó un valor estratégico muy importante. Solamente Audi había mantenido un local en uno de los centros comerciales de la zona, por lo que LinkMotor fue el primer concesionario completo en una ubicación de altísima visibilidad y reconocimiento.

Aunque el showroom de LinkMotor en Cumbaya abrió sus puertas a finales de octubre de 2018, es importante mencionar que existió un importante trabajo de prospección comercial que permitió generar ventas referidas de 19 unidades antes de la apertura del concesionario. Dichas ventas fueron facturadas directamente por Autolider S.A. en su calidad de importador y representante de Mercedes-Benz en el Ecuador, quien reconoció un valor por comisiones comerciales para LinkMotor por USD 161.724.

En el ejercicio económico 2019, las ventas de LinkMotor fueron las siguientes:

Modelos	**Unidades**
Serie A	4
Serie C	22
Serie CLA	1
Serie E	2
Serie GLA	13
Serie GLC	17
Serie GLE	4
Serie SLC	2
Total	**65**

Con estos 65 vehículos, LinkMotor aportó con el 16,80% del resultado a nivel global de la marca en el Ecuador y con el 21,81% de la cifra que corresponde a la provincia de Pichincha.

La facturación total de las 65 unidades ascendió a US$ 5.281.991 con una mezcla promedio de US$ 81.262 sin IVA por vehículo. El valor mínimo facturado fue US$ 48.215 y el más alto alcanzó US$ 266.071 sin IVA, lo cual da cuenta de un portafolio de modelos muy amplio y completo; y que en gran medida explica los resultados ventajosos para la marca en relación con BMW y Audi. A las 65 unidades facturadas a clientes finales es necesario sumar un número de 6 unidades adicionales que se gestionaron bajo la figura de ventas exonerados por discapacidad y cupos diplomáticos, por lo que, la cifra de ventas de LinkMotor asciende a 71 unidades en 2019.

Es importante destacar que, al ser su primer año de operación, la compañía ha experimentado una provechosa curva de aprendizaje en cuanto al conocimiento de la marca y al perfil de los clientes de esta. Este período también coincidió con la renovación de varios modelos de la marca, especialmente con la introducción del A200 y el GLC200, así como la reconfiguración de otros modelos que dejaron el portafolio como es el caso del GLA250 y el C250. Esto hizo que la disponibilidad de inventario, que fue discreta durante el primer semestre, se vea fuertemente reforzada a partir del segundo semestre de 2019, fecha en la que la compañía contó con un stock muy completo que le permitió aprovechar la ventaja competitiva de proponer a sus clientes la entrega inmediata de sus vehículos.

En la misma línea, desde el segundo semestre de 2019, LinkMotor empezó un proceso importante de fortalecimiento interno con la incorporación de una nueva administración, la cual cuenta con más de 15 años de experiencia en la zona. Para esto, se reforzaron los sistemas de CRM para la generación de proformas automatizadas y para seguimiento a prospectos, se adecuaron todos los procesos de control y de calidad para asegurar el estándar necesario a la hora de la entrega de los vehículos nuevos, pruebas de manejo, avaluó de vehículos usados para recibirlos como parte de pago. Adicionalmente, se renovó por completo el equipo comercial para incorporar asesores con probada experiencia en el segmento *premium*, así como en marcas que han demostrado ser puente de entrada para la marca como es el caso de Toyota. También se inició un proceso auspiciado por un consultor internacional para trabajar en la tarea de asegurar los niveles de atención al cliente y llevarlos al

estándar del nivel y prestigio de la marca, además de cumplir con las exigencias en términos de cumplimiento que impone Daimler desde la casa matriz de Mercedes-Benz en Alemania

3.- Cumplimiento de las disposiciones de la Junta General y el Directorio:

La Administración, durante el ejercicio 2019, ha cumplido con todas las disposiciones de la Junta General de Accionistas y su Directorio.

4.- Información sobre hechos extraordinarios producidos durante el ejercicio, en el ámbito administrativo, laboral y legal:

Me permito informar a los Señores accionistas que durante el ejercicio 2019, uno de los hechos relevantes constituye la decisión de la Junta General de aceptar la renuncia del Sr. C. Latorre y nombrar con fecha 10/04/2019 como Gerente General y Representante Legal de la compañía por el periodo de 4 años al Sr. Arturo Cárdenas, cuyo nombramiento fue inscrito en el Registro mercantil con fecha 18/04/2019.

El 15 de noviembre de 2018, la compañía suscribió con Autolider S.A. el Contrato mediante el cual fue nombrado Concesionario Autorizado para la distribución, comercialización y venta de la marca Mercedes Benz en el territorio asignado. Dicho contrato tiene vigencia por un año con renovación automática por dos años más, por lo tanto, a partir del 15/11 2019, el mismo quedo renovado hasta noviembre de 2021.

5.- Situación financiera de la compañía al cierre del ejercicio 2019 (estados financieros) y de los resultados anuales, comparados con los del ejercicio precedente 2018:

Los principales cambios en la situación financiera durante el periodo 2019 fueron los siguientes:

DE LOS ACTIVOS. -

ACTIVO	2019	2018	Variación
ACTIVO CORRIENTE			
Efectivo y equivalentes de efectivo	97,362	52,490	44,872
Clientes	483,179	534,801	(51,622)
Otras cuentas por cobrar	1,397,061	1,914,396	(517,335)
Inventario	747,798	631,110	116,688
Servicios y otros pagos anticipados	484	477	7
Activos por impuestos corrientes	157,477	128,028	29,449
Total activo corriente	2,883,361	3,261,302	(377,941)
ACTIVO NO CORRIENTE			
Propiedad y equipo - neto	97,645	37,124	60,521
Activo intangible	1,906	2,016	(110)
Otros activos no corrientes - neto	469,787	118,320	351,467
Activos por impuestos diferidos	147	-	147
Total activo no corriente	569,485	157,460	412,025
TOTAL ACTIVO	**3,452,846**	**3,418,762**	**34,084**

Los principales cambios en el activo corriente se presentan en la recuperación de otras cuentas por cobrar, un incremento en los pedidos de inventarios, movimientos normales por la operación del negocio.
El Activo no corriente tiene un incremento en propiedad y equipo por la adquisición de una plataforma para movilizar los vehículos nuevos y de mantenimiento. Los activos no corrientes se incrementan por la activación de los costos asociados a la obtención y gestión pre-operativa como concesionario de la marca Mercedes Benz.

DE LOS PASIVOS Y PATRIMONIO

PASIVO	2019	2018	Variación
PASIVO CORRIENTE			
Cuentas y documentos por pagar	584,132	2,472,717	(1,888,585)
Pasivos por impuestos corrientes	12,407	33,706	(21,299)
Beneficios empleados por pagar	11,342	8,968	2,374
Total pasivo corriente	607,881	2,515,391	(1,907,510)
PASIVO NO CORRIENTE			
Partes relacionadas	-	800,000	(800,000)
Jubilación patronal y desahucio	476	-	476
Total pasivo no corriente	476	800,000	(799,524)
TOTAL PASIVO	**608,357**	**3,315,391**	**(2,707,034)**
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS	2,844,489	103,371	2,741,118
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	**3,452,846**	**3,418,762**	**34,084**

Los movimientos de pasivos y patrimonio más representativos constituyen el aporte para futura capitalización a través de la compensación de créditos de los valores previamente entregados por ASESORÍA PARA EL DESARROLLO FINLINK S.A. y AUTOFENIX S.A., por un valor total de US$ 2.742.202.

DE LAS VENTAS Y EL COSTO DE VENTAS

	2019	2018	Variación
INGRESOS			
Ingresos de actividades ordinarias	5,343,627	638,722	4,704,905
Otros ingresos	11,775	569	11,206
Total ingresos	**5,355,402**	**639,291**	**4,716,111**
COSTOS			
Costo de ventas	4,743,858	337,362	4,406,496
Total costos	**4,743,858**	**337,362**	**4,406,496**
Utilidad operativa	**611,544**	**301,929**	**309,615**

Al 31 de diciembre del 2019, las ventas y el costo de ventas se ven incrementados debido a que es el primer año de actividad operacional en la cual se empiezan a vender directamente los autos.

DE LOS GASTOS Y LA UTILIDAD DEL EJERCICIO

	2019	2018	Variación
GASTOS OPERACIONALES			
Gastos de venta	316.244	153.003	163.241
Gastos de administración	138.976	58.742	80.234
Gastos financieros	152.200	51.482	100.718
Total gastos operacionales	**607.420**	**263.227**	**344.193**
UTILIDAD OPERACIONAL	4.124	38.702	- 34.578
GASTOS NO OPERACIONALES			
Otros gastos	1.755	25.242	(23.487)
Total otros gastos	**1.755**	**25.242**	**(23.487)**
UTILIDAD DEL EJERCICIO ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA	2.369	13.460	(11.091)
Participación trabajadores	(355)	(2.019)	1.664
Impuesto a la renta	(2.663)	(8.070)	5.407
Impuesto a la renta diferido	147	-	
RESULTADO DEL PERÍODO	**(502)**	**3.371**	**(3.873)**
OTROS RESULTADOS INTEGRALES			
Pérdidas reconocidas en estudios actuariales	(582)	-	(582)
RESULTADO INTEGRAL DE LOS PERÍODOS	**(1.084)**	**3.371**	**(4.455)**

Los gastos operativos se incrementan en el período 2019, debido a que toda la gestión de compras y ventas de vehículos realmente se inicia en el 2019 como un negocio. Por supuesto, este arranque del negocio ha generado costos y gastos pre operacionales significativos y, por lo tanto, la utilidad antes de participación trabajadores e impuesto a la renta se ha visto disminuida con respecto al 2018.

DE LA UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO Y EL PAGO DE IMPUESTO A LA RENTA.

	2019	2018
(=) Utilidad Contable	2,369	13,460
(-) Participación trabajadores	(355)	(2,019)
(-) Por provisiones desahucio y jubilación patronal	588	-
(+) Gastos no deducibles	8,050	25,242
(=) Utilidad gravable	10,652	36,683
(=) Impuesto causado	**2,663**	**8,070**
Anticipo de impuesto a la renta	-	-
(=) Impuesto a la renta determinado	2,663	**8,070**
(-) Retención en la fuente	(22,075)	(9,156)
(-) Crédito tributario de años anteriores	(1,086)	-
(=) Crédito tributario	**(20,498)**	**(1,086)**

La utilidad gravable ha generado un impuesto a la renta de US$ 2.663 para el ejercicio 2019 y de US$ 8.070 para el 2018. Los créditos tributarios obtenidos han servido para compensar los valores a pagar de estos impuestos y se han generado saldos a favor que están sujetos a devolución por parte de la autoridad tributaria.

LINKMOTOR S.A.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
Por el año terminado al 31 de diciembre del 2019,
con cifras comparativas al 31 de diciembre del 2018
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2019	2018	Variación
ACTIVO			
ACTIVO CORRIENTE			
Efectivo y equivalentes de efectivo	97.362	52.490	44.872
Clientes	483.179	534.801	(51.622)
Otras cuentas por cobrar	1.397.061	1.914.396	(517.335)
Inventario	747.798	631.110	116.688
Servicios y otros pagos anticipados	484	477	7
Activos por impuestos corrientes	157.477	128.028	29.449
Total activo corriente	2.883.361	3.261.302	(377.941)
ACTIVO NO CORRIENTE			
Propiedad y equipo - neto	97.645	37.124	60.521
Activo intangible	1.906	2.016	(110)
Otros activos no corrientes - neto	469.787	118.320	351.467
Activos por impuestos diferidos	147	-	147
Total activo no corriente	569.485	157.460	412.025
TOTAL ACTIVO	**3.452.846**	**3.418.762**	**34.084**
PASIVO			
PASIVO CORRIENTE			
Cuentas y documentos por pagar	584.132	2.472.717	(1.888.585)
Pasivos por impuestos corrientes	12.407	33.706	(21.299)
Beneficios empleados por pagar	11.342	8.968	2.374
Total pasivo corriente	607.881	2.515.391	(1.907.510)
PASIVO NO CORRIENTE			
Partes relacionadas	-	800.000	(800.000)
Jubilación patronal y desahucio	476	-	476
Total pasivo no corriente	476	800.000	(799.524)
TOTAL PASIVO	**608.357**	**3.315.391**	**(2.707.034)**
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS	2.844.489	103.371	2.741.118
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	**3.452.846**	**3.418.762**	**34.084**

Arturo Cárdenas
Representante legal

Omar Pulupa
Contador General

LINKMOTOR S.A.

ESTADOS DEL RESULTADO INTEGRAL

Por los períodos entre el 1 de enero al 31 de diciembre del 2019 y 2018

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

	2019	2018	Variación
INGRESOS			
Ingresos de actividades ordinarias	5.343.627	638.722	4.704.905
Otros ingresos	11.775	569	11.206
Total ingresos	**5.355.402**	**639.291**	**4.716.111**
COSTOS			
Costo de ventas	4.743.858	337.362	4.406.496
Total costos	**4.743.858**	**337.362**	**4.406.496**
Margen de contribución	**611.544**	**301.929**	**309.615**
GASTOS OPERACIONALES			
Gastos de venta	316.244	153.003	163.241
Gastos de administración	138.976	58.742	80.234
Gastos financieros	152.200	51.482	100.718
Total gastos operacionales	**607.420**	**263.227**	**344.193**
UTILIDAD OPERACIONAL	4.124	38.702	- 34.578
GASTOS NO OPERACIONALES			
Otros gastos	1.755	25.242	(23.487)
Total otros gastos	**1.755**	**25.242**	**(23.487)**
UTILIDAD DEL EJERCICIO ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA	2.369	13.460	(11.091)
Participación trabajadores	(355)	(2.019)	1.664
Impuesto a la renta	(2.663)	(8.070)	5.407
Impuesto a la renta diferido	147	-	
RESULTADO DEL PERÍODO	**(502)**	**3.371**	**(3.873)**
OTROS RESULTADOS INTEGRALES			
Pérdidas reconocidas en estudios actuariales	(582)	-	(582)
RESULTADO INTEGRAL DE LOS PERÍODOS	**(1.084)**	**3.371**	**(4.455)**

Arturo Cárdenas
Representante legal

Omar Pulupa
Contador General