

**INFORME DEL PRESIDENTE - GERENTE**

**ECUAMOTORS S.A.**

**ECUAMOTORS S.A.**  
**JUNTA GENERAL UNIVERSAL DE ACCIONISTAS**  
**INFORME DEL PRESIDENTE- GERENTE**  
**SOBRE EL EJERCICIO ECONOMICO 2016**

Señores accionistas:

De acuerdo los estatutos de la empresa y en lo previsto en la ley de compañías, presento el informe del Presidente - Gerente de Ecuamotors S.A. relacionado al ejercicio económico del año 2016.

## **I.- ENTORNO POLÍTICO ECONÓMICO**

### **1. ANTECEDENTES**

Desde inicios de la dolarización, durante el año 2016 la economía ecuatoriana atravesó su peor momento, fue el único año de la última década en que la economía no creció, según datos del Banco Central la última cifra positiva se registró en 2015 con un 0.2% de crecimiento, mientras que en 2016 la economía decreció en 1.5%.

Las publicaciones realizadas por el BCE de las cuentas nacionales, entre ellas se encuentran las cifras del producto interno bruto (PIB), señalan que el primer trimestre del 2016, tuvieron la variación negativa más importante.

En la información del BCE de la economía ecuatoriana en el largo plazo, por ejemplo los últimos 10 años, se pueden diferenciar dos grandes momentos en las actividades económicas del país.

Entre enero de 2007 y junio de 2009, el PIB experimentó tasas trimestrales de crecimiento anual que fueron superiores al 1,6% y que llegaron al 4,0% como promedio para ese período. A partir de julio de 2009, sin embargo, se hizo sentir el efecto de la caída del precio internacional del petróleo, durante este mes el barril de crudo WTI se cotizó a un precio 48% menor al valor registrado el año anterior, como consecuencia inmediata de esto, desde julio hasta diciembre de 2009, el PIB tuvo una contracción en términos reales, esta fase recesiva duró apenas unos cuantos meses.

En enero de 2010, el PIB volvió a crecer y se mantuvo con tasas positivas durante 21 trimestres consecutivos, la mayor tasa de crecimiento anual (8,8%) se registró entre abril y junio de 2011, después de que el precio internacional del barril de crudo WTI llegó a USD 110 en abril de 2011, luego se mantuvo una tendencia a la baja que duró 5 años consecutivos y que llegó a su nivel más bajo (USD 30) en febrero de 2016, como consecuencia empezó una tendencia a la desaceleración productiva. Este prolongado período en los cuales el PIB logró mantener todavía una tasa baja pero positiva de expansión trimestral anual (0,2%).

En este contexto, entre el último trimestre de 2015 y el primer trimestre de 2016, el PIB experimentó una reducción de 1,9% en términos constantes, es decir, tomando como referencia los precios existentes en 2007.

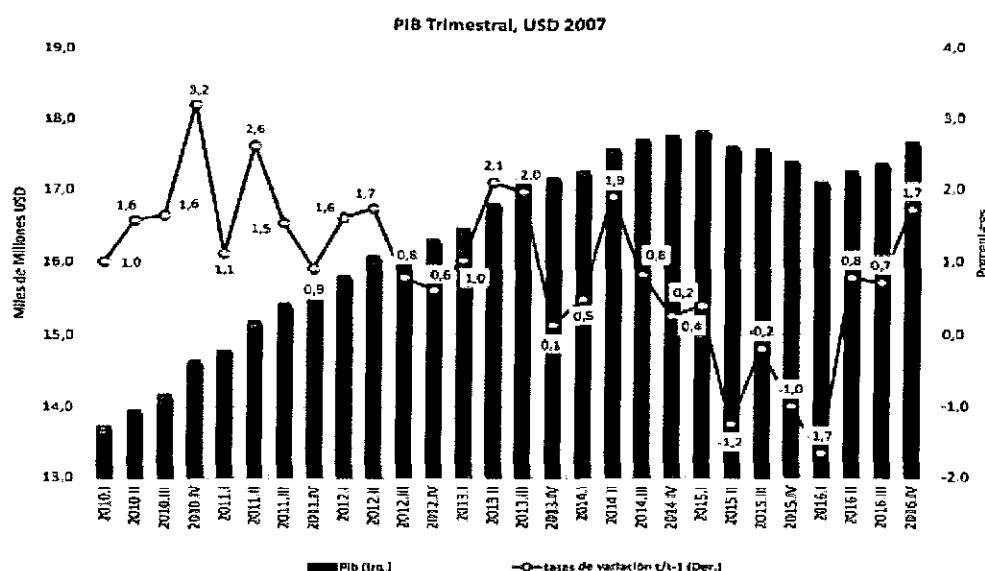
Durante el primer trimestre del 2016, la tasa de crecimiento anual disminuyó también en los valores constantes de las exportaciones (-2,7%), la demanda interna (-5,4%) y el consumo gubernamental (-3,2%).

### Sector Real

PRODUCTO INTERNO BRUTO( + )	2015	2016
Tasa de variación anual (USD 2007)	0,2%	-1,5%
PIB (millones USD 2007)	70.354	69.321
PIB per cápita (USD 2007)	4.322	4.194
PIB (millones USD corrientes)	100.177	97.802
PIB per cápita (USD corrientes)	6.154	5.917
Tasa de variación PIB Trimestral (CVE)	2016.III	2016.IV
PIB TOTAL, a precios constantes, Base 2007 (++)	0,7%	1,7%

### Sector Real

#### PIB Trimestral, USD 2007



Fuente: BCE

A través de un boletín estadístico en su página web, el Banco Central explica que las razones de ese decrecimiento fueron:

- La caída del precio del petróleo
- El encarecimiento del dólar
- El terremoto del 16 de abril de 2016
- El pago a CHEVRON y OXY luego de que Ecuador perdió un juicio internacional con estas petroleras

Podemos afirmar que hay otras razones para este continuo deterioro de la economía ecuatoriana:

La demanda exterior de los Estados Unidos ha bajado y eso implica que nuestras exportaciones también se reduzcan. En el 2016 tuvimos un decrecimiento de exportaciones e importaciones.

Y, el gran causante fue que durante los años de bonanza el modelo económico gobierno de turno priorizó al sector público como motor de crecimiento y descuidó el rol del sector privado.

Pese a ello, las cifras del Banco Central muestran una leve recuperación a finales de 2016 en comparación con el 2015.

El último trimestre del 2015 la economía ecuatoriana decreció en 2%, pero en ese mismo trimestre de 2016 subió a 1.5%. Principalmente se debe a que el gobierno emitió bonos por USD 1.750 millones, se realizaron preventas de petróleo por más de USD 1.200 millones y también se obtuvo cientos de millones de dólares del Banco Central, por lo tanto, generan necesariamente un repunte, una respuesta positiva en el consumo de los hogares. Es necesario hacer un ajuste gradual del presupuesto público, no es sostenible ni se puede repetir el presupuesto 2016 y hay que tomar una serie de decisiones que implican reducir el gasto corriente, el gasto que no es necesario.

Después de cerrar un 2016 con una desaceleración económica, registrar un decrecimiento del PIB del 1.7%, un terremoto y un ambiente de crisis continua, que se reafirma cuando se mide el Índice de Confianza del Consumidor, el mismo que cae por debajo de los 30 puntos en 2016, aun cuando en 2013 alcanzó su punto máximo con casi 55 puntos, es decir que en 3 años prácticamente la confianza de los consumidores perdió un 50%, afectando así el dinamismo general de la economía del país.

En el sector financiero existe la misma incertidumbre, se ha provocado que en la banca especialmente durante el segundo semestre de 2016 se haya dado, por un lado, un crecimiento de su liquidez mientras que, por el otro, una falta de demanda de créditos, lo cual ha generado que este sector baje sus niveles de rentabilidad y empiece a tener excedentes de liquidez, que no se han podido transmitir al mercado.

En lo social, los niveles de pobreza en el país han venido disminuyendo desde el año 2008 hasta el 2015; sin embargo, del 2015 al 2016 la tasa de pobreza urbana subió del 15,1% al 16,6%, mientras que la de extrema pobreza urbana pasó en el mismo período del 3,9% a 5,6%.

La primera conclusión que se obtiene es que el 2016 está perdido para Ecuador, el Banco Central del Ecuador no tiene una proyección para el 2017, pero las autoridades del Gobierno sostienen que la economía está en proceso de recuperación; sin embargo, los factores que vienen empujando ese crecimiento son básicamente externos: deuda y precio del petróleo, que no son controlados por el gobierno.

## **2.- SECTOR AUTOMOTOR.**

Durante el año 2016 la economía del país y el sector automotor han tenido uno de los desempeños más complejos de los últimos tiempos. Ante las dificultades macroeconómicas derivadas de los choques externos y las decisiones de política económica, se ha trasladado una gran parte del peso de la crisis al sector privado. Como resultado, el sector comercial y específicamente el sector automotriz ha tenido que soportar un panorama cargado de incertidumbre y múltiples medidas que han afectado seriamente la actividad empresarial. Las cifras en relación con el año 2015 son críticas y la situación extrema, el volumen de ventas de vehículos nuevos se redujo en 22%, la

producción de vehículos disminuyó en 45%, las importaciones bajaron en un 12% y las exportaciones cayeron en 78%.

Durante los dos últimos años el sector se ha enfrentado a una severa reducción del mercado como consecuencia de los efectos recesivos de la economía y de la limitación a las importaciones de vehículos livianos y CKD así como una salvaguardia e incremento de aranceles de vehículos comerciales que llegó en el caso de los camiones a una sobrecarga del 50% adicional.

A estos hechos se sumó un entorno incierto frente a la nueva política y reglamentación técnica de seguridad de los vehículos, que podía haber implicado que una gran cantidad de modelos importados y ensamblados en el país no puedan comercializarse. Como si no fuera suficientemente, el Gobierno estableció un nuevo y complejo sistema de cupos de importación para el año 2016 y empezó a analizar otras medidas de consecuencias impredecibles para el sector, como la posibilidad de crear un timbre cambiario para las importaciones y un mecanismo restrictivo para la comercialización de camiones.

Paralelamente, la carga tributaria que implicó el anticipo del impuesto a la renta y otras dificultades derivadas de medidas gubernamentales, como una posible aplicación de la sobretasa de salvaguardia derivada de una reclasificación arancelaria de los neumáticos para camionetas, VANS y SUV o el mantenimiento de las restricciones generadas por las trabas y trámites asociados a reglamentos técnicos en repuestos (como en el caso de los filtros) han contribuido al deterioro de la actividad del sector.

El último trimestre este clima desfavorable al desarrollo empresarial tuvo un cambio, se evidenció una paulatina recuperación del mercado, debido a la ampliación del crédito, la inyección de recursos a la economía, pero también la eliminación o atenuación de políticas restrictivas.

Entre estas se puede mencionar: el gobierno anunció la eliminación de los cupos de importación a partir de enero de 2017; se obtuvo un cupo adicional de 51 millones de dólares para la importación de vehículos livianos para el 2016, que implicó un incremento en más de 30 millones en relación con el 2015; se debilitó la posibilidad de un timbre cambiario; inició el desmonte de la salvaguardia por balanza de pagos; a partir del 1 de enero de 2017 entrará en vigencia el acuerdo comercial más importante de las últimas décadas para el país con beneficios directos e indirectos para el sector automotor; se reconocieron los estándares de diversos orígenes para demostrar la conformidad con la reglamentación técnica de seguridad de los vehículos, incluyendo Europa, Estados Unidos, Japón, Corea, China y Brasil; se extendieron los plazos para poder homologar los vehículos; se evitó la incorporación a la salvaguardia de determinados tipos de neumáticos; no llegó a expedirse un Manual altamente restrictivo para el sector por parte de la Superintendencia de Control del Poder del Mercado; quedó eliminado el sistema de cupo de importaciones a través del Registro de Operadores para los repuestos; entre otros.

Hoy por hoy un desafío para la industria automotriz es el desarrollo de nuevas y mejores tecnologías, debe estar al alcance de las exigencias del mercado, para hacer frente y atraer a un usuario cada vez más exigente; según datos del informe Automotor en Cifras, elaborado por la AEADE, la edad promedio del parque automotriz en Ecuador es de 15 años. De un total de 2,267,344 vehículos; 81,309 (3.59%) tienen menos de un año de circulación; 654,861 (28.88%) de cinco a diez años; es decir al país le urge

renovar su parque automotor, especialmente porque los vehículos con menos de cinco años cuentan con innovaciones de seguridad, optimizan el consumo de combustible lo que le hacen más amigables con el medio ambiente.

### 3.- VENTAS.-

En el transcurso de este año continua el desplome en las ventas. Por esto, las empresas automotrices se vieron obligadas a disminuir las operaciones para adaptarse a las difíciles condiciones del mercado.

Las ventas del sector en unidades para el año 2016 reflejaron una caída respecto al año anterior, porcentualmente disminuyo en 21.84% con un total de ventas de 63,555 unidades, resultado de la vigencia de la ley respecto a los cupos de importación de vehículos. Del total de unidades vendidas el 50.00% corresponde a los vehículos ensamblados localmente y el 50.00% a vehículos importados, se observa una disminución en la venta de vehículos ensamblados.

## COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS EN ECUADOR

En unidades / porcentaje de participación, 2000-2016

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	%	IMPORTACIÓN	%	TOTAL
2000	10 441	55.00%	8 542	45.00%	18 983
2001	20 316	35.67%	36 634	64.33%	56 950
2002	21 047	30.34%	48 325	69.66%	69 372
2003	22 768	39.19%	35 327	60.81%	58 095
2004	22 230	37.58%	36 921	62.42%	59 151
2005	29 528	36.72%	50 882	63.28%	80 410
2006	31 496	35.17%	58 062	64.83%	89 558
2007	32 591	35.51%	59 187	64.49%	91 778
2008	46 782	41.52%	65 902	58.48%	112 684
2009	43 077	46.44%	49 687	53.56%	92 764
2010	55 683	42.13%	76 489	57.87%	132 172
2011	62 053	44.36%	77 840	55.64%	139 893
2012	56 395	46.44%	65 051	53.56%	121 446
2013	55 509	48.77%	58 303	51.23%	113 812
2014	61 855	51.52%	58 205	48.48%	120 060
2015	43 962	54.07%	37 347	45.93%	81 309
2016	31 775	50.00%	31 780	50.00%	63 555

Fuente: AEADE

En total en el año 2016, se vendieron 55,884 unidades de vehículos livianos (automóviles, camionetas y SUVs) que equivale al 87.93% del mercado total, frente a las 7,670 unidades de vehículos comerciales (vans, camiones y buses) que representaron el 12.06% del mercado.

Respecto a las ventas por marcas, Chevrolet mantiene su hegemonía con el 44.65% del mercado, le sigue Kia con el 13.35%, en la tercera posición se ubica Hyundai, con 7.76%, cuarto lugar Toyota con el 4.64%, quinto lugar Great Wall con el 4.28% y Mazda en el sexto lugar con el 4.01% bajando una posición en relación al año anterior.

Durante este año existió una disminución de ventas en la mayoría de las marcas, mientras que las marcas chinas presentan un sostenido crecimiento. El ranking de las principales marcas del país y su evolución es el siguiente:

	2016 Ene	2016 Feb	2016 Mar	2016 Abr	2016 May	2016 Jun	2016 Jul	2016 Ago	2016 Sep	2016 Oct	2016 Nov	2016 Dic	2016 Ene + Dic
CHEVROLET	1.749	1.856	2.038	2.205	2.474	2.149	2.239	2.505	2.890	2.702	2.770	2.758	29.375
NIA	501	386	460	503	640	632	759	891	808	849	1.055	1.001	5.485
HYUNDAI	296	416	375	393	589	350	351	420	288	456	472	515	4.030
GREAT WALL	210	135	161	175	282	209	192	231	232	259	278	293	2.717
TOYOTA	122	201	194	108	258	108	371	241	186	359	356	347	2.951
NISSAN	125	197	204	241	300	116	243	205	146	206	246	246	2.474
NISSAN	132	155	120	204	270	135	147	151	137	218	259	222	2.150
RENAULT	85	100	138	178	252	89	135	139	85	187	156	225	1.747
MAZDA	166	179	161	177	209	133	170	240	221	223	327	276	2.566
FORD	118	143	133	151	214	61	158	144	134	137	147	104	1.644
CHERY	38	29	43	94	61	42	90	68	104	109	86	92	878
VOLKSWAGEN	71	57	79	63	125	54	73	70	75	127	78	103	975
ZOTYE	0	0	0	0	0	0	33	83	41	10	27	32	220
JAC	29	26	21	25	32	18	10	35	53	23	23	24	322
DFSK	23	37	25	34	27	23	29	22	25	14	28	34	321
MERCEDES BENZ	24	12	8	16	20		20	16	24	27	13	19	215
CHANGHE	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	55
LIFAN	2	0	1	4	3	4	1	1	3	1	3	32	55
CITROEN	14	15	9	18	18	17	15	13	23	10	18	19	189
AUDI	4	4	9	12	12	10	10	10	12	17	11	23	134
BMW	13	5	6	10	10	6	9	7	4	12	5	5	92
VOLVO	1	0	0	0	0	1	14	6	1	2	1	2	28
LAND ROVER	1	0	0	2	1	0	0	2	3	1	1	0	11
OTRAS MARCAS	105	128	130	165	212	135	177	191	186	174	187	232	2.030
TOTAL													

Fuente: AEADE

Las ventas del último trimestre del 2016 superaron las expectativas del sector, entre los principales factores que impulsaron el incremento, se encuentran la política de expansión de crédito anunciada por la banca privada a mediados de 2016, así como la concesión del cupo adicional de 50 millones de dólares en importaciones de vehículos, realizado en octubre, que permitió satisfacer la demanda represada.

A pesar de estas cifras y las iniciativas por fomentar la activación del mercado automotor, se debe considerar que en vehículos livianos sujetos a cupo se vendieron 13,268 unidades menos que en 2015, es decir -18,6% en relación al mismo período y en vehículos pesados sujetos a salvaguardias como buses y camiones, la reducción en ventas comparadas con 2015 fue de 45,6%, es decir, se vendieron 4.507 unidades menos que en 2015.

## II.- MAZDA EN EL ECUADOR

A continuación se puede observar la evolución de la participación de la marca Mazda en el país, desde el año 2005.

AÑO	VENTAS	VARIACION UNIDADES	VARIACION %	PARTICIPACION MERCADO	VARIACION %
2005	5,343			6.64%	
2006	7,503	2,160	40.43%	8.38%	1.74%
2007	8,918	1,415	18.86%	9.72%	1.34%
2008	10,437	1,519	17.03%	9.26%	-0.46%
2009	7,692	-2,745	-26.30%	8.29%	-0.97%
2010	8,589	897	11.66%	6.53%	-1.76%
2011	8,012	-577	-6.72%	5.70%	-0.83%
2012	5,120	-2,892	-36.10%	4.22%	-1.48%
2013	6,402	1,282	25.04%	5.63%	1.41%
2014	6,916	514	8.03%	5.76%	0.13%
2015	3,651	-3,265	-47.21%	4.49%	-1.27%
2016	2,546	-1,105	-30.27%	4.01%	-0.48%

Mazda redujo sus ventas en el 2016 en un 30.27% con 1,105 unidades menos respecto al año anterior, esto le representa un decremento de participación de mercado como marca de 0,48% frente al año 2015.

Tras el cierre de la planta ensambladora en diciembre del 2015 por las complicaciones del mercado y con el afán de mantenerse como líderes, Mazda empezó una nueva era en el Ecuador, con la presentación de la gama completa de la marca que pone a prueba su renovado portafolio de modelos, marcado por los tres valores que maneja la marca a nivel mundial: SkyActiv Technology, diseño Kodo y filosofía Jinba Ittai.

Mazda se reinventó y con ello busca un nuevo momento en el país, ofreciendo a sus clientes diversos modelos creados para ser únicos a la hora de conducirlos, sustentados bajo la más alta tecnología y diseño japonés, generando con ello una verdadera fusión entre el vehículo y el conductor.

La tecnología Skyactiv surgió de la necesidad de crear un auto que no realice concesiones entre el ahorro de combustible y su rendimiento, alcanzando con ello la creación de vehículos eficientes, flexibles y potentes.

El diseño Kodo, por otro lado, viene del concepto “alma en movimiento”, el cual personifica la belleza dinámica de la vida y se inspira en los movimientos de un felino a la hora de atacar.

Finalmente, el concepto Jinba Ittai se remonta a la época de los arqueros japoneses Yabusame, quienes al montar su caballo, disparaban en movimiento tres flechas en tres blancos diferentes. Este espectáculo fue creado hace cientos de años en Japón para perfeccionar la habilidad de arquería de los Yabusame y se basa por completo en la conexión entre el jinete y su caballo.

Estos tres valores juntos, Skyactiv, Kodo y Jinba Ittai, fusionan al conductor y a su vehículo en una experiencia única de manejo que está presente en sus nuevos modelos: Mazda 2, 3, 6, CX-3, CX-5, CX-9 y su nueva BT-50.

De esta forma Mazda, con el apoyo de sus redes de distribución, continúa evolucionando y apostando al mercado automotriz ecuatoriano.



### III.- DESEMPEÑO DE LA COMPAÑÍA.

A Diciembre del 2016 las ventas de ECUAMOTORS fueron de USD 15,184,552 comparadas con las del 2015 de USD 20,524,693 registra una disminución del 26.0%. La mayor disminución se registra en vehículos con un valor de USD 4,197,093, equivalente a 25.6%; la línea repuestos (canales taller y mostrador) presenta un decremento del 30.5% contribuyendo con el 13.0% al total de ventas de la empresa; talleres por su parte también presentó un decremento del 17.1% y contribuye con el 6.4% del total de ventas de la empresa.

Esta disminución es consecuencia del fuerte impacto recesivo imperante en el Ecuador y el correspondiente deterioro de la demanda de vehículos, nos enfrentamos a una severa reducción del mercado como consecuencia de los efectos recesivos de la economía y de la limitación a las importaciones

A continuación los resultados alcanzados en las ventas por línea de negocio:

VENTAS NETAS POR LINEA						
	2016		2015		Variación	
	US \$	%	US \$	%	US \$	%
<b>Vehículos</b>	<b>12,191,883</b>	<b>80.3%</b>	<b>16,388,976</b>	<b>79.9%</b>	<b>-4,197,093</b>	<b>-25.6%</b>
Quito	6,360,944	52.2%	8,547,752	52.2%	-2,186,808	0.0%
Guayaquil	5,830,940	47.8%	7,841,225	47.8%	-2,010,285	0.0%
<b>Repuestos</b>	<b>1,970,824</b>	<b>13.0%</b>	<b>2,835,879</b>	<b>13.8%</b>	<b>-865,055</b>	<b>-30.5%</b>
Quito	801,028	40.6%	1,345,220	47.4%	-544,192	-6.8%
Guayaquil	1,169,796	59.4%	1,490,659	52.6%	-320,863	6.8%
<b>Taller</b>	<b>968,639</b>	<b>6.4%</b>	<b>1,168,815</b>	<b>5.7%</b>	<b>-200,176</b>	<b>-17.1%</b>
Quito	462,419	47.7%	563,491	48.2%	-101,072	-0.5%
Guayaquil	506,220	52.3%	605,324	51.8%	-99,104	0.5%
<b>Otros productos</b>	<b>53,206</b>	<b>0.4%</b>	<b>131,022</b>	<b>0.6%</b>	<b>-77,816</b>	<b>-59.4%</b>
<b>TOTAL VENTAS NETAS</b>	<b>15,184,552</b>	<b>100%</b>	<b>20,524,693</b>	<b>100%</b>	<b>-5,340,141</b>	<b>-26.0%</b>

**Vehículos.** En el año 2016 se vendieron un total de 435 unidades que frente a las 591 unidades en el año 2015 representó un disminución del 26%.

UNIDADES VENDIDAS			
	2016	2015	% variación
Quito	218	304	-28%
Guayaquil	217	287	-24%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>435</b>	<b>591</b>	<b>-26%</b>

Quito registró una disminución del 28%, mientras que en Guayaquil la disminución fue del 24%, comparado con el año 2015.

**Repuestos.** Las ventas de repuestos (canales taller y mostrador) en el año 2016 fueron de USD 1,970,824 reflejando un decremento de USD 865,055, lo que equivale a un 30.5% respecto del año 2015.

VENTA DE REPUESTOS						
	2016		2015		Variación	
	US \$	%	US \$	%	US \$	%
Quito	801,028	40.6%	1,345,220	47.4%	-544,192	-40.5%
Guayaquil	1,169,796	59.4%	1,490,659	52.6%	-320,863	-21.5%
<b>TOTAL</b>	<b>1,970,824</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,835,879</b>	<b>100.0%</b>	<b>-865,055</b>	<b>-30.5%</b>

El stock de repuestos a diciembre del 2016 fue de USD 946,957 y a diciembre del 2015 de USD 728,359; esto es 30.0% más que el año anterior, el incremento en stock y compras de repuestos fue con la finalidad de obtener el 40,0% de margen con el proveedor.

La rotación del inventario en el 2016 fue de 1.3; lo que significa que el inventario rotó cada 276 días versus 122 días del año 2015.

	2016		2015		VARIACION	
Inventario repuestos	946,957	11.9%	728,359	9.4%	218,598	30.0%

**Talleres.**- Las ventas de servicios mecánicos en Talleres (mano de obra directa, chapa y pintura, trabajos de terceros, aceites y lubricantes) reflejaron un decremento de 17.13% con respecto al año 2015, con un total de facturación de USD 968.639.

VENTA DE SERVICIOS - TALLERES						
	2016		2015		Variación	
	US \$	%	US \$	%	US \$	%
Quito	462,419	47.7%	563,491	48.2%	-101,072	-17.9%
Guayaquil	506,220	52.3%	605,324	51.8%	-99,104	-16.4%
<b>TOTAL</b>	<b>968,639</b>	<b>100.0%</b>	<b>1,168,815</b>	<b>100.0%</b>	<b>-200,176</b>	<b>-17.13%</b>

El comportamiento de los clientes en época de crisis es restrictivo respecto al uso de talleres autorizados y a la compra de repuestos originales, por lo es cada vez más necesario alianzas estratégicas con Aseguradoras y clientes corporativos, garantizando nuestra solvencia en atención y servicio de los talleres Mazda con precios asequibles.

**COSTO DE VENTAS.**- El Costo de Ventas en el año 2016 disminuyó a USD 12,754,644 representando el 84.0% sobre las ventas, 27.8% menos que la proporción registrada en el año anterior.

COSTO DE VENTAS POR LINEA					
	2016		2015		VAR
	US \$	% a Ventas	US \$	% a Ventas	%
Vehículos	11,250,747	92.3%	15,130,667	92.3%	-25.6%
Repuestos	1,232,815	62.6%	2,146,741	75.7%	-42.6%
Taller	271,082	28.0%	392,747	33.6%	-31.0%
<b>TOTAL COSTO DE VENTAS</b>	<b>12,754,644</b>	<b>84.0%</b>	<b>17,670,155</b>	<b>86.1%</b>	<b>-27.8%</b>

El costo de ventas en la línea de vehículos representó en el año 2016 el 92.3%, repuestos el 62.6 y talleres el 28.0% frente al 92.30%, 75.7% y 33.6% respectivamente en el año 2015.

**GASTOS DE OPERACIÓN.-** Las cuentas del gasto se han disminuido como consecuencia del decremento en ventas y una mayor eficiencia en el control del gasto; sin embargo, la relación proporcional sobre ventas es de 17.3% es decir un incremento del 3.2%, principalmente por el aumento en los gastos de administración y financieros debido a la contribución solidaria e intereses de financiamiento.

El total de cuentas alcanzaron la suma de 2,62 millones de dólares versus 2,89 millones de dólares en 2015, con una variación del 9,4%.

GASTOS DE OPERACIÓN						
	VALOR EN US\$				% SOBRE VENTAS	
	2016	2015	VARIACION	VAR. %	2016	2015
Gastos de Venta	1,131,520	1,469,150	-337,630	-23.0%	7.5%	7.2%
Gastos de Administración	1,046,042	988,568	57,474	5.8%	6.9%	4.8%
Gastos Financieros	445,016	437,431	7,586	1.7%	2.9%	2.1%
<b>TOTAL GASTOS DE OPERACIÓN</b>	<b>2,622,579</b>	<b>2,895,149</b>	<b>-272,570</b>	<b>-9.4%</b>	<b>17.3%</b>	<b>14.1%</b>

**UTILIDAD NETA.-** Se obtuvo una utilidad de USD 59,414 antes de la participación de trabajadores e impuesto a la renta, menor a la del año 2015 que fue de USD 232,723.

Después de realizar la conciliación tributaria, el valor de utilidad neta a disposición de los accionistas es de USD 1,580.

A continuación el análisis comparativo del Estado de Pérdidas y Ganancias entre el año 2016 y el 2015.

ESTADOS DE PERDIDAS Y GANANCIAS ANÁLISIS COMPARATIVO 2016 – 2015				
	2016	2015	VAR. USD	VAR. %
Ventas	15,184,552	20,524,693	-5,340,141	-26.0%
Costo de Ventas	12,754,644	17,670,155	-4,915,510	-27.8%
Utilidad Bruta	2,429,908	2,854,538	-424,630	-14.9%
Gastos de Venta	1,131,520	1,469,150	-337,630	-23.0%
Gastos de Administración	1,046,042	988,568	57,474	5.8%
Gastos Financieros	445,016	437,431	7,586	1.7%
Otros Ingresos	-252,084	-273,334	21,249	-7.8%
Utilidad Antes de Partic. Empl. e Imp.Renta	59,414	232,723	-173,309	-74.5%
Participación Empleados	8,912	34,908	-25,996	-74.5%
Impuesto a la Renta	48,922	92,745	-43,823	-47.3%
Utilidad Neta del Ejercicio	1,580	105,069	-103,490	-98.5%
Reserva Legal	0	10,507	-10,507	0.0%
Utilidad Líquida Accionistas	1,580	94,562	-92,983	-98.3%

#### IV.- ESTRUCTURA FINANCIERA Y PATRIMONIAL

**ACTIVOS.-** El valor total de los activos tuvo un incremento equivalente al 2.9%, respecto al año 2015, principalmente por el aumento de cuentas por cobrar e inventario de repuestos.

El capital de trabajo con que cuenta la empresa (activos corrientes- pasivos corrientes) es de USD 2,390,914.

MOVIMIENTO DE ACTIVOS						
	2016		2015		VARIACION	
	US\$	% vs activos	US\$	% vs activos	US\$	%
<b>Activo corriente</b>						
Caja – bancos	145,478	1.8%	218,599	2.8%	-73,121	33.4%
Cuentas por cobrar clientes	1,530,080	19.3%	1,017,888	13.2%	512,192	50.3%
Otras cuentas por cobrar	4,120,859	51.9%	4,018,103	52.1%	102,756	2.6%
Inventario vehículos	365,432	4.6%	853,593	11.1%	488,160	57.2%
Inventario repuestos	946,957	11.9%	728,359	9.4%	218,598	30.0%
Inventario en proceso	78,983	1.0%	72,843	0.9%	6,141	8.4%
Gastos e Impuestos Anticipados	293,235	3.7%	257,983	3.3%	35,252	13.7%
<b>Total activo corriente</b>	<b>7,481,025</b>	<b>94.3%</b>	<b>7,167,367</b>	<b>92.9%</b>	<b>313,658</b>	<b>4.4%</b>
Activos Fijos Netos	243,195	3.1%	336,006	4.4%	-92,811	27.6%
Activo Amortizable y Diferido	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Inversiones a largo plazo	209,579	2.6%	209,579	2.7%	0	0.0%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>7,933,799</b>	<b>100.0%</b>	<b>7,712,952</b>	<b>100.0%</b>	<b>220,847</b>	<b>2.9%</b>

Dentro de otras cuentas por cobrar se registra el anticipo para la adquisición del terreno en la ciudad de Guayaquil por un valor de USD 3,813,493.50; durante el 2016 se extendió el plazo para formalizar la compra.

Las cuentas por cobrar clientes, instituciones financieras y aseguradoras aumentaron en 27.57% en el 2016; principalmente se debió a que las ventas de vehículos en el mes de diciembre aumentaron considerablemente.

DETALLE DE CARTERA 2016 Y 2015						
DETALLE	AÑO 2016			AÑO 2015		
	Por Vencer	Vcdo. 1-30 días	Vcdo. más de 30 días	Por Vencer	Vcdo. 1-30 días	Vcdo. más de 30 días
Cartera Clientes	299,548	310,593	486,416	119,427	244,443	305,854
Cartera Financieras	118,088	0	25,500	51,714	42,788	1,210
Cartera Tarjetas de Crédito	33,278	243	0	52,719	2,592	645
Cartera Aseguradoras	74,031	74,705	107,677	47,751	100,566	138,537
<b>SUBTOTAL</b>	<b>524,945</b>	<b>385,542</b>	<b>619,593</b>	<b>271,611</b>	<b>390,389</b>	<b>446,246</b>
<b>TOTAL</b>			<b>1,530,080</b>			<b>1,108,246</b>
<b>VARIACION</b>			<b>27.57%</b>			

**PASIVOS.-** La estructura total de los pasivos aumentó en 6,6% respecto al año 2015, este cambio se debe básicamente al aumento de la cuenta por pagar proveedores.

MOVIMIENTO DE PASIVOS						
	2016		2015		VARIACION	
	US\$	% vs activos	US\$	% vs activos	US\$	%
<b>Pasivo corriente</b>						
Obligaciones bancarias	1,027,305	19.0%	705,625	13.9%	321,680	45.6%
Cuentas por pagar proveedores	3,528,694	65.2%	3,158,931	62.2%	369,763	11.7%
Anticipos clientes	152,110	2.8%	225,973	4.5%	-73,863	-32.7%
Impuestos por pagar	303,859	5.6%	202,707	4.0%	101,152	49.9%
Otras cuentas por pagar	78,142	1.4%	138,157	2.7%	-60,014	-43.4%
<b>Total pasivo corriente</b>	<b>5,090,111</b>	<b>94.1%</b>	<b>4,431,393</b>	<b>87.3%</b>	<b>658,718</b>	<b>14.9%</b>
Pasivo por Impuesto diferido	0	0.0%	1,709	0.0%	-1,709	-100.0%
Préstamos e intereses por pagar a LP	170,069	3.1%	488,274	9.6%	-318,205	-65.2%
Jubilación patronal y desahucio	150,228	2.8%	153,865	3.0%	-3,637	-2.4%
<b>TOTAL PASIVOS</b>	<b>5,410,407</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,075,241</b>	<b>100.0%</b>	<b>335,167</b>	<b>6.6%</b>

**PATRIMONIO.-** El patrimonio de la Compañía en el 2016 llegó a ser de USD 2,523,392 comparado con los USD 2,637.711 de 2015, representa una disminución del 4.3%.

PATRIMONIO US\$			
	2016	2015	VARIACION
CAPITAL SOCIAL	1,122,000	1,122,000	0
RESERVA LEGAL	354,638	354,638	0
RESULTADO EJERCICIOS ANTERIORES	1,040,495	1,061,832	-21,337
RESULTADO DEL EJERCICIO	1,580	94,562	-92,983
RESULTADOS ADOPCION NIIFs	4,678	4,678	0
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>2,523,392</b>	<b>2,637,711</b>	<b>-114,320</b>

## INDICES FINANCIEROS

Los ratios están situados en valores aconsejables y la Compañía está en la posibilidad de atender sus obligaciones presentes y futuras, el índice de rentabilidad se vio afectado por las contribuciones a la ley de solidaridad y los intereses de financiamiento con el proveedor.

INDICES FINANCIEROS 2016				
Indicadores	Cálculo	Datos		Resultado
Capital de trabajo	Activos Corrientes - Pasivos Corrientes	7,481,025	5,090,111	2,390,914
Indice de liquidez	Activos Corrientes / Pasivos Corrientes	7,481,025	5,090,111	1.47
Indice de solvencia	Activos Totales / Pasivos Totales	7,933,799	5,410,407	1.47
Indice de rentabilidad	Utilidad Neta / Ingresos	1,580	15,184,552	0.01%

## **PERSONAL**

Al cierre del año 2016 laboraron en Ecuamotors 73 empleados, al 31 de diciembre del 2015 el número de empleados fue de 82, todos ellos con relación de dependencia. Se ha mantenido una estructura administrativa sólida, con un alto enfoque comercial.

En relación al número de empleados y de acuerdo a la normativa legal vigente, continuamos consolidando el Comité Paritario (Análisis del entorno de la empresa) y nos hallamos en un proceso de verificación de esquemas de seguridad industrial, para un entorno de trabajo con la mínima exposición al riesgo, el personal cuenta con equipos de protección individuales y la infraestructura necesaria para el óptimo desempeño de sus integrantes.

## **RELACIONES CON PROVEEDORES**


La calificación de Ecuamotors S.A. en el score de riesgo es de "A" o Riesgo Normal, mantenemos excelentes relaciones comerciales con la marca y de igual manera con las instituciones financieras.

## **V.- COMENTARIOS FINALES**

El esfuerzo de esta administración está enfocado a generar niveles de rentabilidad adecuados para los accionistas que incrementen el valor de la empresa y permitan cumplir con todas las obligaciones de la compañía en beneficio de los accionistas y de sus empleados.

Termino agradeciendo a los Señores Accionistas, al Directorio, Administración y al personal de ECUAMOTORS S.A. por el apoyo y gestión realizada durante el año 2016.

Atentamente,



---

**Fernando Hidrobo Estrada**  
**MOTORES DEL ECUADOR ECUAMOTORS S.A.**