

INFORME DEL GERENTE

CENTRALMOTORS S.A.

JUNTA GENERAL UNIVERSAL DE ACCIONISTAS

INFORME DEL GERENTE

SOBRE EL EJERCICIO ECONOMICO 2018

Señores accionistas:

De acuerdo a los estatutos de la Empresa y lo previsto en la ley de compañías, presento el informe de Gerencia de Centralmotors S.A. relacionado al ejercicio económico del año 2018.

L- ENTORNO POLÍTICO ECONÓMICO

1. ANTECEDENTES

Durante el 2018 el crecimiento de la economía del Ecuador sufrió una significativa desaceleración y se terminó sólo con el 1,0% para el año completo, frente a un 2.4% en 2017. Esto ocurre en buena medida como efecto de la consolidación fiscal en curso, que se tradujo en una disminución del gasto público en capital hasta lograr una reducción del 2.3% del gasto total del sector público no financiero. Sin el fuerte estímulo fiscal del 2017, la actividad económica se desaceleró como consecuencia de una contracción moderada de la producción petrolera (-3.1%), un contexto internacional adverso, con mayor volatilidad financiera y aumentos de tasas por parte de la Reserva Federal de los Estados Unidos, un riesgo país que aumentó casi 200 puntos a partir de marzo y un tipo de cambio real que no logró depreciarse. Durante el primer semestre, la formación bruta de capital fijo se expandió levemente (3.2%), a una tasa menor que la registrada en 2017 (3.3%), al igual que las exportaciones (que crecieron un 0.8%, en comparación con un 1.1% en 2017). Esto no se reflejó en el mercado laboral ni en la inflación: el desempleo permaneció bajo, con una leve disminución, y los precios al consumidor comenzaron a salir del período deflacionario.

En cuanto a la balanza de pagos el dato más relevante es el déficit de USD 1.358 millones que la cuenta corriente registró en 2018. Se trata de un déficit tres veces mayor que el observado en 2017 y se explica por la pérdida de competitividad externa que implica un encarecimiento de los productos (bienes y servicios) ecuatorianos frente a los de nuestros socios comerciales. Esa pérdida de competitividad, que impulsa las importaciones a la vez que dificulta las exportaciones, es hoy por hoy el principal desequilibrio de la economía ecuatoriana, incluso por delante del desequilibrio fiscal, ya que tratándose de un país dolarizado es muy difícil de corregir. En ese sentido, las reformas que permitan devolver competitividad al sector productivo (como una reforma laboral o la eliminación de tramitología) son urgentes.

Más allá del crecimiento de las importaciones, otro factor que explica el mayor déficit en la cuenta corriente es el aumento en los intereses que se pagan al exterior por concepto de los bonos soberanos emitidos en los últimos años (contemplado en la línea renta pagada); esos intereses aumentaron en cerca de USD 500 millones.

El aumento del precio del petróleo, el bajo dinamismo de la economía y las medidas de remisión tributaria, dirigidas a condonar multas e intereses para estimular el pago de impuestos atrasados, se plasmaron en el desempeño de los ingresos fiscales: los ingresos

petroleros aumentaron un 24.5% y los correspondientes al impuesto a la renta un 10.2%, pero los provenientes del IVA cayeron un 0.7%. El gasto total ejecutado disminuyó un 2.3% como consecuencia de una reducción del 20.3% de los gastos de capital, que contrarrestó el aumento del 6.4% del gasto corriente, inducido por el mayor gasto en intereses y compras de derivados. Como resultado, el superávit primario del sector público no financiero alcanzó un 0.4% del PIB (en comparación con un déficit del 1.3% en 2017), al mismo tiempo que se registró un déficit global del 1,6% del PIB, frente a uno del 3.3% en 2017.

A partir de octubre, la medida oficial de la deuda pública volvió a ser la deuda agregada, que considera tanto las obligaciones dentro del Estado como aquellas con terceros. Dicha deuda, después de un rápido crecimiento en los últimos años, mostró un incremento moderado durante 2018. La deuda pública externa aumentó 372 millones de dólares, totalizando un monto de 35.193 millones de dólares (32.2% del PIB), en tanto que la deuda pública interna disminuyó de 14.782 a 13.876 millones de dólares. Sumadas, conforman una deuda pública total de 49.069 millones de dólares, equivalente al 44.8% del PIB (en comparación con un 44.6% del PIB a fines de 2017). Para mediados de diciembre está anunciada la contratación de nueva deuda por 2.500 millones de dólares con el Banco de Desarrollo de China, lo que elevaría el total al 47.2% del PIB.



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

La inflación de precios al consumidor tuvo un punto de inflexión en mayo, de modo que se revirtió la tendencia decreciente de los últimos tres años. Como resultado, el índice de precios al consumidor registró en septiembre una variación anual del 0.29%, con lo que concluyó una deflación de 11 meses.

Teniendo presente este mecanismo democrático, se requiere tomar conciencia de la necesidad de avanzar, salvaguardando principios y derechos fundamentales, especialmente el Estado Plurinacional, los derechos de la naturaleza, los derechos humanos, entre otros. En esta perspectiva, también se requiere reformar la Ley de Comunicación, el Código Penal e inúmeros decretos ejecutivos dictados al arbitrio, que deben ser derogados.

Respecto a los indicadores económicos, el Ministro de Economía y Finanzas, realizó un balance positivo en materia económica por el año que termina, cumpliendo el deber de informar a la ciudadanía sobre el trabajo realizado por el Gobierno Nacional para manejar adecuadamente el tema económico y superar una etapa recesiva, al respecto se indicó lo siguiente:

El salario básico unificado aumentó un 2.3% en términos reales. El índice registró en septiembre una variación anual del 5.87%

Dentro de su estabilidad, la tasa de desempleo urbano abierto de 2018 fue menor que la de 2017, el promedio de los tres primeros trimestres del año pasó del 5.0% en 2017 al 4.8% en 2018. En el mismo sentido, la tasa de empleo adecuado aumentó del 48.3% al 48.8% al comparar los valores promedios de los tres primeros trimestres.

Además, existe una apertura con distintos sectores, el impulso a la productividad nacional y el empleo desde el Gobierno Central, se fortalecieron las conversaciones con los organismos multilaterales como el FMI, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y el Banco Mundial.

Para 2019 se espera una leve reducción del crecimiento (0.9%), básicamente debido a una renovada presión en contra del impulso fiscal, como consecuencia del fin del efecto de la remisión tributaria, un precio más bajo y volátil del petróleo, las renovadas transferencias de recursos al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (1,1% del PIB) y las contenidas en la Ley Orgánica para la Planificación Integral de la Circunscripción Territorial Especial Amazónica (0.2% del PIB).

2.- SECTOR AUTOMOTOR

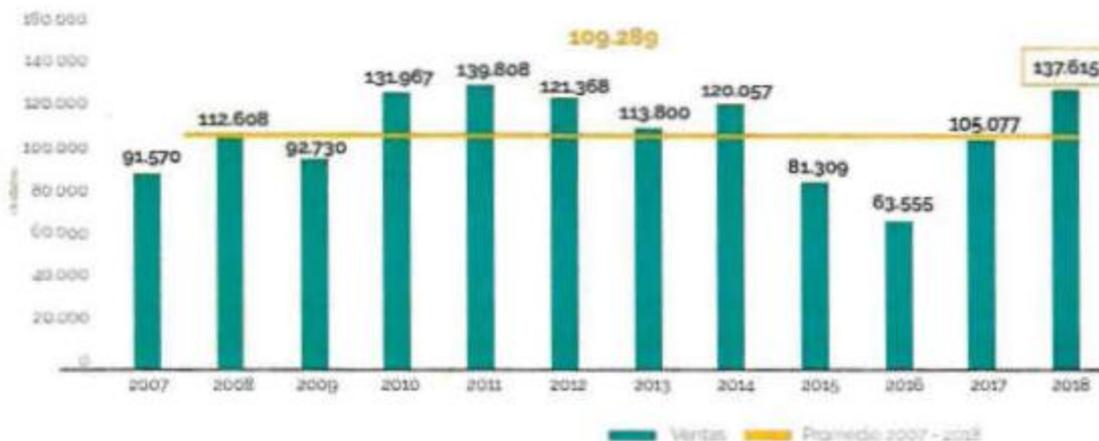
La industria automotriz es intensa, tanto a nivel de capital como de conocimiento, desempeña un papel importante en el desarrollo socioeconómico de un país. En la actualidad, la industria está en auge, un creciente número de países se han sumado a la producción de automóviles, mientras que la alineación de fuerzas en el mercado automotor está cambiando constantemente. El papel de la industria automotriz en la evolución de la economía moderna y los prospectos de su desarrollo se determinan por el lugar del transporte motorizado en la infraestructura de la economía nacional.

El 2018 fue el segundo año de recuperación para el sector automotor luego del 2017, puesto que en años anteriores, el sector atravesó por fuertes restricciones al comercio. Esta recuperación derivó en varios efectos positivos para la economía nacional. Por una parte, su dinamización contribuyó con USD 1.633 millones en el 2018 en tributos al Estado, es decir, USD 738 millones más que el 2016.

Bajo el enfoque de la recuperación del sector en estos años, los efectos en la generación de fuentes de trabajo también fueron positivos. Según cifras del INEC, desde 2016 hasta 2018, se afiliaron 3.791 nuevos trabajadores en las empresas de producción, comercialización y mantenimiento de vehículos motorizados, este incremento significativo representa un crecimiento del 5.9% y hasta el momento el sector registra 68.155 afiliados.



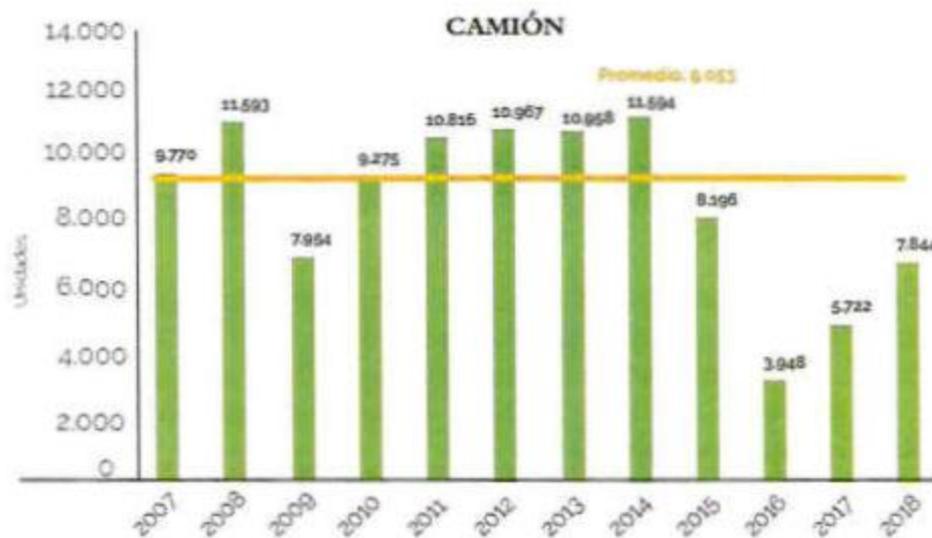
Durante el 2018 el sector automotor creció un 31% en relación con el 2017, y cerró el mercado con 137.615 unidades vendidas, cifra similar a la registrada en el 2011. Esto ocurrió gracias a una mejora de la economía, la expansión del crédito y la eliminación de una serie de restricciones que limitaban la comercialización de vehículos nuevos en Ecuador.



La razón principal para esta recuperación fue la demanda represada de años anteriores, sumada a las condiciones de la economía nacional, una política comercial de mayor apertura y el apoyo de las instituciones financieras a través del crédito. Esta demanda represada se originó con el establecimiento de cupos de importación y salvaguardias que impuso el Gobierno, y tuvo su fin con la entrada en vigencia del Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea el 1 de enero de 2017. Parte de los compromisos asumidos en ese proceso de negociación fue que Ecuador cumpliera sus obligaciones internacionales en el marco de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Los automotores de origen chino, mexicano, colombiano y europeo, fueron los de mayor crecimiento en participación de mercado entre los años 2016 y el 2018, lo que explica esta política de inicio de una apertura comercial. En el caso de China, sumó 8.3 puntos porcentuales a su participación; México 6.4; Colombia 4.5; y la Unión Europea 4 puntos. Sin embargo, los vehículos ensamblados en Ecuador y de origen coreano continúan ocupando los dos primeros lugares en participación.

En cuanto a ventas de vehículos comerciales, en 2017 y 2018 se evidenció también un importante crecimiento, lo que reflejó una recuperación para el sector productivo, puesto que el transporte pesado está vinculado al traslado de productos. El mercado que más creció en el 2018 fue el de las VANS, con un 53,8%, respecto al año anterior, y vendió 4407 unidades. Las VANS son consideradas herramientas de trabajo, para reparto de carga liviana en ciudades, para turismo, y para el transporte escolar e institucional. Le sigue el segmento de camiones que tuvo un crecimiento del 37,1% con la comercialización de 7844 unidades y finalmente el segmento de buses, que cerró el 2018 con 2,9% de crecimiento y 1907 ventas.



En el caso puntual del sector automotor los desafíos para el 2019, en primer lugar, la necesidad de seguir ajustando las cuentas públicas puede impactarlo por dos vías: un recorte en el gasto corriente (con una reducción en la nómina del sector público, como ya se ha anunciado) o un aumento impositivo afectará de manera negativa al consumo de los hogares; y, si el ajuste (o el acuerdo con el FMI) implica una nueva revisión a los subsidios a los combustibles, esa medida también podría desalentar la demanda de vehículos. En segundo lugar, la previsible desaceleración en la entrega de créditos por parte de los bancos tampoco ayudaría a impulsar la compra de vehículos, operaciones que muchas veces se financian con préstamos bancarios. Finalmente, la presión sobre las reservas internacionales que es provocada por el desequilibrio externo y la pérdida de competitividad podría llevar a las autoridades, si no ingresan dólares por otra vía, a tomar medidas para tratar de contener la salida de divisas. Más allá de eso, lo importante es que ese acuerdo con el FMI sirva para corregir los desequilibrios que desde hace varios años impiden que el Ecuador tenga un crecimiento económico sostenible. Un tema importante es el fiscal, pero hay que poner especial atención en las reformas, sobre todo en el campo laboral que, sin descuidar derechos mínimos de los trabajadores, permitan a las empresas tener una mayor variedad de formatos contractuales y, de ese modo, que el sector productivo recupere competitividad y pueda crecer apuntando a los mercados externos.

El sector automotor es un importante actor de desarrollo del Ecuador y está comprometido con la innovación para fomentar la competitividad y así seguir dinamizando la economía nacional.

3.- VENTAS

La apertura comercial implicó en beneficios para el consumidor, con más oferta y mayor acceso a las nuevas tecnologías con un mejor estándar en seguridad. Cabe recordar que los aranceles a la importación de vehículos europeos se encuentran en un proceso de desgravación gradual que implica que en el caso de los vehículos livianos para el año 2024 estarán exentos de aranceles.

El crecimiento del mercado automotor ecuatoriano en general se vio reflejado con el ingreso de 15 nuevas marcas y 89 nuevos modelos, con mejores precios para el usuario. Se estima que los precios de vehículos livianos se redujeron en promedio un 8 % en el 2018 en relación con el 2016.

En este contexto, en el mercado general de vehículos en el 2018 las ventas por rango de precios se concentraron en el segmento económico de hasta USD 20.000. En 2016 representaron el 37.1 % del mercado; mientras que para el 2018 significaron el 41,2%. Es decir, en el transcurso del 2016 al 2018 el rango económico incrementó su participación en 4.1 puntos porcentuales.

En el segmento de los SUV, este presentó mayor crecimiento en participación, pasando de representar un 26.8 % en 2016 a un 32.8 % en 2018.

En términos de ventas, este segmento alcanzó las 45.139 unidades en 2018. Su popularidad ha ido en aumento a lo largo de estos años y su cuota de mercado ha crecido en todo el mundo. La mayoría de empresas ya ofrecen una alternativa de estas características en su portafolio.

En cuanto a ventas de vehículos comerciales en el 2018 se evidenció un importante crecimiento, lo que reflejó una recuperación para el sector productivo, puesto que el transporte pesado está vinculado al traslado de productos.

Las ventas del sector en unidades para el año 2018 reflejaron un incremento respecto al año anterior, porcentualmente aumentó en 56.70% con un total de ventas de 137.615 unidades, resultado de la eliminación de la ley respecto a los cupos de importación de vehículos.

COMPOSICIÓN DE LAS VENTAS EN ECUADOR										
En unidades / porcentaje de participación 2014 – 2018										
Marca	2014	%	2,015	%	2016	%	2017	%	2018	%
CHEVROLET	53,574	44.62%	40,265	49.52%	28,375	44.65%	41,101	39.12%	45,605	33.14%
KIA	12,038	10.03%	7,647	9.40%	8,486	13.35%	18,223	17.34%	23,141	16.82%
HYUNDAI	10,623	8.85%	5,678	6.98%	4,930	7.76%	9,443	8.99%	13,568	9.86%
GREAT WALL	2,160	1.80%	2,445	3.01%	2,717	4.28%	6,792	6.46%	8,380	6.09%
TOYOTA	6,476	5.39%	3,651	4.49%	2,951	4.64%	4,804	4.57%	7,947	5.77%
NISSAN	6,019	5.01%	3,794	4.67%	2,474	3.89%	3,568	3.40%	4,969	3.61%
HINO	4,578	3.81%	3,385	4.16%	2,150	3.38%	3,310	3.15%	4,154	3.02%
CHERY	1,117	0.93%	1,059	1.30%	878	1.38%	1,614	1.54%	3,330	2.42%
FORD	4,164	3.47%	1,771	2.18%	1,644	2.59%	2,541	2.42%	3,175	2.31%
JAC	1,314	1.09%	891	1.10%	322	0.51%	866	0.82%	3,075	2.23%
MAZDA	6,916	5.76%	3,651	4.49%	2,546	4.01%	1,959	1.86%	2,737	1.99%
VOLKSWAGEN	1,942	1.62%	1,105	1.36%	975	1.53%	1,889	1.80%	2,626	1.91%
RENAULT	2,587	2.15%	1,128	1.39%	1,747	2.75%	1,953	1.86%	2,298	1.67%
OTRAS MARCAS	798	0.66%	371	0.46%	637	1.00%	1,467	1.40%	1,558	1.13%
PEUGEOT	184	0.15%	146	0.18%	114	0.18%	481	0.46%	1,348	0.98%
CITROËN	453	0.38%	329	0.40%	189	0.30%	685	0.65%	957	0.70%
SOUEAST	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	901	0.65%

CHANGAN	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	820	0.60%
ZOTYE	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	807	0.59%
FOTON	128	0.11%	76	0.09%	91	0.14%	291	0.28%	793	0.58%
MERCEDES BENZ	335	0.28%	316	0.39%	215	0.34%	441	0.42%	614	0.45%
DFSK	765	0.64%	558	0.69%	321	0.51%	328	0.31%	512	0.37%
MITSUBISHI	419	0.35%	256	0.31%	151	0.24%	492	0.47%	478	0.35%
FAW	49	0.04%	206	0.25%	127	0.20%	329	0.31%	473	0.34%
SHINERY	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	399	0.29%
JEEP	443	0.37%	203	0.25%	152	0.24%	265	0.25%	321	0.23%
FIAT	278	0.23%	236	0.29%	28	0.04%	356	0.34%	279	0.20%
BYD	299	0.25%	171	0.21%	168	0.26%	307	0.29%	272	0.20%
DONGFENG	303	0.25%	216	0.27%	165	0.26%	168	0.16%	258	0.19%
BMW	150	0.12%	114	0.14%	92	0.14%	148	0.14%	257	0.19%
JMC	106	0.09%	121	0.15%	30	0.05%	59	0.06%	233	0.17%
SKODA	261	0.22%	100	0.12%	57	0.09%	110	0.10%	204	0.15%
AUDI	191	0.16%	182	0.22%	134	0.21%	188	0.18%	189	0.14%
KENWORTH	472	0.39%	179	0.22%	55	0.09%	77	0.07%	183	0.13%
LIFAN	25	0.02%	146	0.18%	55	0.09%	247	0.24%	154	0.11%
INTERNATIONAL	186	0.15%	192	0.24%	67	0.11%	70	0.07%	129	0.09%
LANDWIND	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	127	0.09%
UD TRUCKS	86	0.07%	78	0.10%	29	0.05%	26	0.02%	125	0.09%
SSANGYONG	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	110	0.08%
SCANIA	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	109	0.08%
HONDA	147	0.12%	121	0.15%	205	0.32%	171	0.16%	0	0.00%
FUSO	0	0.00%	151	0.19%	118	0.19%	129	0.12%	0	0.00%
GOLDEN DRAGON	2	0.00%	117	0.14%	98	0.15%	74	0.07%	0	0.00%
FREIGHTLINER	272	0.23%	96	0.12%	37	0.06%	37	0.04%	0	0.00%
BEIBEN	52	0.04%	49	0.06%	5	0.01%	30	0.03%	0	0.00%
YUTONG	48	0.04%	46	0.06%	3	0.00%	20	0.02%	0	0.00%
MACK	100	0.08%	63	0.08%	17	0.03%	18	0.02%	0	0.00%
Total	120,060	100%	81,309	100%	63,555	100%	105,077	100%	137,615	100%

Fuente: AEADE

Respecto a las ventas por marcas, Chevrolet mantiene su hegemonía con el 33.14% del mercado, le sigue Kia con el 16.82%, en la tercera posición se ubica Hyundai, con 9.86%, cuarto lugar Great Wall con el 6.09%, quinto lugar Toyota con el 5.77%, respecto a las marcas TATA y DAEWOO su participación está considerada dentro de OTRAS MARCAS.

II.- DAEWOO EN EL ECUADOR

Como antecedente, la distribución la tenía el Grupo Eljuri desde inicios del milenio, y mantuvieron operaciones hasta aproximadamente el año 2004. A partir del 2004 se decidió parar operaciones, por esta razón la marca no tuvo presencia en el mercado ecuatoriano por lo menos 10 años.



Se comercializaba los vehículos Tata Indica para Taxi, los camiones de 4 toneladas con llanta sencilla, y las camionetas Telcoline. La marca estaba disminuida y la gente opinaba que era un vehículo poco confiable

A partir del 2013, Centralmotors S.A. firmó el convenio de distribución con la Planta principal de Daewoo ubicada en la ciudad de Gunsan en Corea del Sur y Tata Motors en Pune en India. Con lo que se dio inicio a la limpieza de imagen de la marca; el Grupo Hidrobo Estrada empezó operaciones con la representación de Tata entre los años 2012 - 2013 y las operaciones (ventas) arrancan en el año 2014, comercializando los modelos Tata Xenon en sus versiones CD 4x2 y 4x4 Turbo Diesel.

Los nichos de Mercado estaban enfocados a Zonas Rurales, promocionando la camioneta como un vehículo de trabajo. Se manejó bien la gestión de post venta en los años donde existió restricción de cupo para la importación y donde bajaron las ventas.

El 2018 se planteó como un año de recuperación y se lograron 31 ventas (siendo el año record para Tata Motors).

Respecto a camiones Daewoo, actualmente Centralmotors comercializa cinco modelos de vehículos pesados en tres diferentes categorías (Camión Mediano, Camión Pesado y Tracto Camión): Camión F7 de 12 toneladas y Volqueta F3 de 8 m³ en medianos, Volqueta K4 de 12-14m³ en pesados, y el Tracto M2 4x2 1 eje y el V3 6x4 doble eje en Tracto camiones.

El vehículo que más se ha comercializado desde el inicio es la Volqueta K4 de 12m³, la cual ha sido un éxito por su robustez, especificaciones y precio. La reactivación petrolera y de movimientos de tierra para proyectos en el Oriente ha ayudado a promover la venta de la volqueta, así como la reactivación minera del último año y las obras del metro de Quito. Los clientes se han volcado a este modelo el cual al momento es el tercero en ventas dentro de todo el segmento.

Las características del vehículo parten de que tiene una de las mejores relaciones entre peso, potencia y torque en el mercado. Posee un chasis reforzado para carga, algo que nos diferencia de la competencia. El equipamiento interior del vehículo es como ninguno en su clase: tiene asiento ergonómico, cabina full equipo (A/C, velocidad crucero, vidrios eléctricos, desempañador de retrovisores, asiento con suspensión neumática, moqueta impermeable en el piso, vidrio panorámico delantero, cabina abatible con mando eléctrico).

Como proyecto principal está la expansión de la marca en el País por cuanto se está desarrollando un plan de expansión de concesionarios para poder abarcar al menos las cuatro ciudades más importantes del país.

Se ha logrado mucha aceptación en un mercado donde tenemos marcas con muchos años de presencia e inversión. La calidad de nuestros vehículos coreanos habla por sí misma, sobre todo con clientes que regresan a comprar una segunda y tercera unidad.

III.- ANALISIS COMERCIAL Y FINANCIERO DE CENTRALMOTORS

1.- RESULTADOS DEL AÑO 2018

VENTAS.- Las ventas totales de la compañía alcanzaron la suma de 5,8 millones de dólares (3,9 millones de dólares en 2017) con un incremento del 49% respecto al año 2017.

VENTAS NETAS POR LÍNEA						
DETALLE	2018		2017		Variación	
	US \$	%	US \$	%	US \$	%
Ventas USD Automotriz	4,361,474	75%	2,830,341.23	72%	1,531,133	54%
Ventas USD Repuestos	77,175	1%	132,987.24	3%	-55,812	-42%
Ventas USD Talleres	247,861	4%	384,603.92	10%	-136,743	-36%
Otros ingresos Operacionales	997,613	17%	403,008.70	10%	594,604	148%
Otros ingresos NO Operacionales	163,113	3%	175,378.26	4%	-12,265	-7%
Ventas	5,847,237	100%	3,926,319	100%	1,920,917	49%

Fuente: Centralmotors

A continuación se detalla las ventas por línea de negocio:

Vehículos.- En el año 2018 se vendieron un total de 69 unidades que frente a las 42 unidades del año 2017 representó un decremento en ventas en línea Automotriz con el 58%.

UNIDADES VENDIDAS			
	2018	2017	%
DAEWOO	38	25	66%
TATA	31	17	55%
TOTAL GENERAL	69	42	61%

Fuente: Centralmotors

Repuestos.- Las ventas de repuestos (canales taller y mostrador) en el año 2018 fueron de USD 77,175 reflejando un decremento de USD 55,812 lo que equivale a un 42% respecto al año 2017.

Talleres.- Las ventas de servicios mecánicos en Talleres (mano de obra directa, chapa y pintura, trabajos de terceros, aceites y lubricantes) tuvieron una disminución en un 36% con respecto al año 2017, con un total de facturación de USD 247,861.

Otros Ingresos.- Durante el año 2018 se generó por gestión de recaudo de cartera, seguros y dispositivos un valor de USD 729,089.04.

COSTO DE VENTAS.- El costo de ventas del año 2018 fue de 4,083,304.25 millones de dólares (2,419,342.25 en 2017) presentando un incremento respecto al año 2017, debido obviamente por el aumento en los ingresos.

GASTOS (Incluye depreciaciones) En el año 2018 los gastos totales se incrementaron a USD 1,650,684.01 (16%), mientras que en el año 2017 fueron de 1,417,398.68 principalmente por el rubro de arriendo a partir de finales del año 2017.

GASTOS DE OPERACIÓN						
	VALOR EN US\$				% SOBRE VENTAS	
	2018	2017	VARIACION	VAR. %	2018	2017
Gastos de Venta	468,799	643,119	-174,319	-27.1%	8.2%	19.2%
Gastos de Administración	964,399	619,162	345,237	55.8%	17.0%	18.5%
Gastos Financieros	206,171	131,196	74,975	57.1%	3.6%	3.9%
Gastos NO Operacionales	11,314	23,921	-12,607	-52.7%	0.2%	0.7%
TOTAL GASTOS DE OPERACIÓN	1,650,684	1,417,399	233,285	16.5%	29.0%	42.3%

El gasto financiero del año 2018 fue de USD 206,171, que es mayor al año 2017 por cuanto las ventas e importaciones aumentaron y por lo tanto la venta de cartera con recurso generó un mayor rubro en intereses.

UTILIDAD NETA.- En el año 2018 se obtuvo una utilidad de USD 113,248 antes de participación de trabajadores e impuesto a la renta, mayor a la del año 2017 que fue de USD 89.579.

Después de realizar la conciliación tributaria, el valor de utilidad neta a disposición de los accionistas es de USD 48.939.

	2018	2017	VAR. USD	VAR. %
Utilidad Antes de Partic. Empl. e Imp.Renta	113,248	89,579	23,670	26.4%
Participación Empleados	16,987	13,437	3,551	26.4%
Impuesto a la Renta	42,711	42,633	78	0.2%
Utilidad Neta del Ejercicio	53,550	33,509	20,041	59.8%
Reserva Legal	7,223	3,351	3,872	115.6%
Resultados Actuariales	2,612	0	2,612	0.0%
Utilidad Líquida Accionistas	48,939	30,158	18,781	62.3%

Fuente: Estado de Resultados Centralmotors

2.- ESTRUCTURA FINANCIERA Y PATRIMONIAL

ACTIVOS.- El valor total de los activos aumento en 38% respecto al año 2017, debido principalmente a la venta de cartera realizada a financieras, inventaro y también préstamos a relacionadas.

DETALLE	2018	2017	VARIACION USD	VARIACION %
ACTIVOS				
Caja Bancos	9,180	30,288	-21,107	-230%
Inversiones	0	0	0	0%
Total Disponible	9,180	30,288	-21,107	-230%
Cuentas Por Cobrar Clientes	9,249,716	3,789,204	5,460,512	59%
(-) Provisión Cuentas Incobrables	-148,188	-30,658	-117,529	79%
Otros Activos Corrientes	417,004	1,964,476	-1,547,473	-371%
Total Exigible	9,518,532	5,723,022	3,795,510	40%
Inventarios	2,479,232	713,533	1,765,699	71%
Pagos Anticipados	417,891	950,322	-532,431	-127%

Total Realizable	2,897,123	1,663,855	1,233,268	43%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	12,424,835	7,417,165	5,007,670	40%
Activo fijo	226,899	261,805	-34,906	-15%
Cuentas por Cobrar LP	0	225,018	-225,018	0%
TOTAL ACTIVO LARGO PLAZO	226,899	486,822	-259,924	-115%
TOTAL ACTIVO	12,651,733	7,903,987	4,747,746	38%

PASIVOS.- Igualmente se refleja un aumento significativo de los pasivos en el orden del 42%, llegando al 2018 a un total de USD 11,163,506. Principalmente por la venta de cartera y el ingreso contable a cuentas del balance de las negociaciones realizadas con recurso de la Compañía.

DETALLE	2018	2017	VARIACION USD	VARIACION %
PASIVOS				
Obligaciones Bancarias	4,796,576	586,409	4,210,167	88%
Proveedores	1,533,201	846,013	687,188	45%
Otras Cuentas Por Pagar CP	1,655,913	1,570,850	85,063	5%
Anticipo Clientes	83,046	93,164	-10,118	-12%
Obligaciones Patronales	78,149	9,206	68,943	88%
Obligaciones Fiscales	92,365	165,350	-72,985	-79%
TOTAL PASIVO CORRIENTE	8,239,250	3,270,992	4,968,258	60%
Beneficios Sociales	19,352	28,856	-9,504	-49%
Otras Cuentas Por Pagar LP	2,904,904	3,152,330	-247,426	-9%
TOTAL PASIVO LARGO PLAZO	2,924,256	3,181,186	-256,930	-9%
TOTAL PASIVO	11,163,506	6,452,178	4,711,328	42%

PATRIMONIO.- La estructura patrimonial de la compañía incrementó en USD 36,418 por los resultado obtenidos en el ejercicio económico 2018, llegando a un total de patrimonio de USD 1'488,227.

DETALLE	2018	2017	VARIACION USD	VARIACION %
PATRIMONIO				
Capital Social	2,100,000	2,100,000	0	0%
Resultados Acumulados	-675,158	-688,922	13,764	-2%
Resultado de Ejercicio	56,162	33,509	22,653	40%
Ajuste Patrimonio	7,223	7,223	0	0%
TOTAL PATRIMONIO	1,488,227	1,451,809	36,418	2%
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO	12,651,733	7,903,987	4,747,746	38%

3.- INDICES FINANCIEROS

INDICADORES FINANCIEROS				
INDICADORES	CALCULO	DATOS		RESULTADO
CAPITAL DE TRABAJO	ACTIVO CORRIENTE-PASIVO CORRIENTE	7,417,165.01	3,299,848.03	4,117,316.98
LIQUIDEZ	ACTIVO CORRIENTE/PASIVO CORRIENTE	7,417,165.01	3,299,848.03	2.25
SOLVENCIA	ACTIVOS TOTALES/PASIVOS TOTALES	7,903,987.40	6,452,177.94	1.23
PRUEBA ACIDA	(ACTIVO CORRIENTE-INVENTARIO)/PASIVO CORRIENTE	6,703,631.70	3,299,848.03	2.03

4.- TRANSACCIONES IMPORTANTES

Se mantiene el registro contable en el pasivo de la cuenta por pagar accionistas el saldo del préstamo de Equinorte S.A. de acuerdo a lo establecido en junta general de accionistas.

5.- PERSONAL

En el año 2018 laboraban en Centralmotors 31 empleados al 31 de diciembre del 2018. 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.

6.- COMENTARIOS FINALES

Termino de esta manera, agradeciendo a los Señores Accionistas y al personal en general que hace Centralmotors, por el apoyo y la confianza que han depositado en esta administración.

El esfuerzo de esta administración está enfocado a continuar mejorando en el corto plazo los resultados financieros y comerciales proyectados con el fin de mejorar la posición financiera y la rentabilidad de la compañía.

Atentamente,



Luis Fernando Hidrobo Arroyo
CENTRALMOTORS S.A.