

ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DEL RAMO DE TRANSPORTE

BOLETIN ANUAL 2010

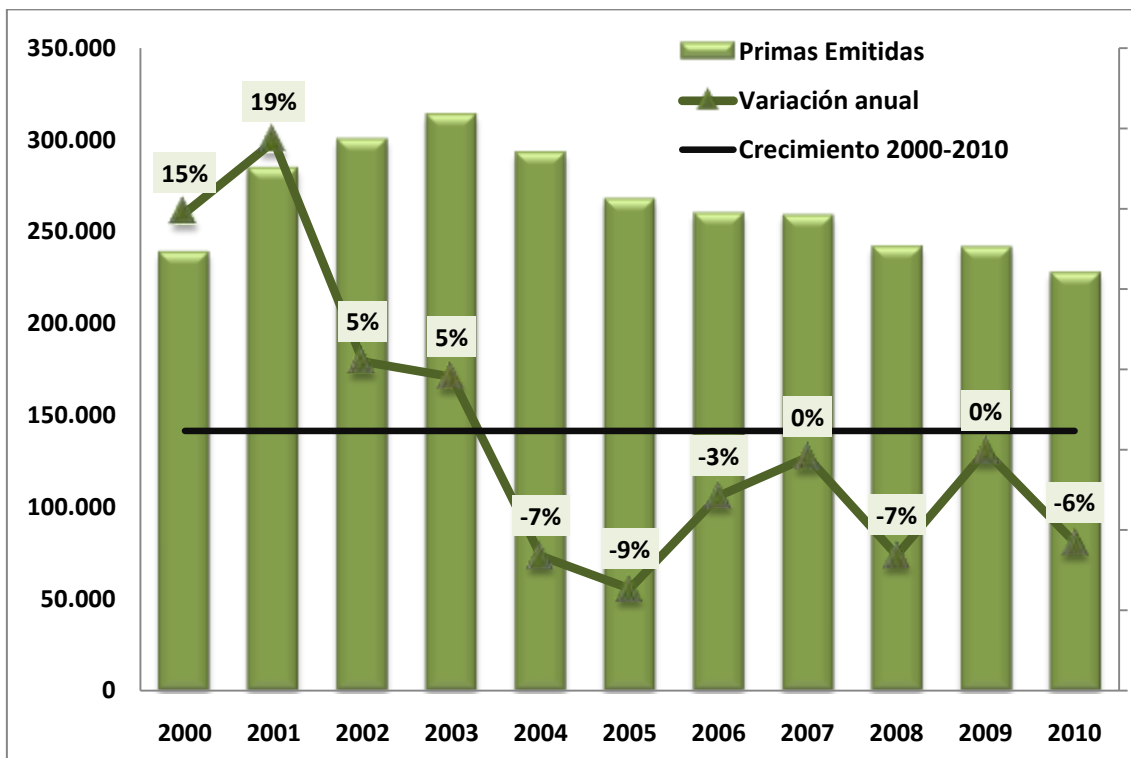
Por: Angela Concha

BOLETIN ANUAL RAMO DE TRANSPORTE

Por: Angela Concha

Durante el año 2010 las primas de transporte evidenciaron una desaceleración real del 6% (nominal 3%), lo que lo ubica como el tercer peor año en crecimiento de los últimos 10 años. Es importante señalar que la mayoría de los negocios en este ramo se suscriben con pólizas automáticas o flotantes a un año, tarifadas con base a la experiencia del año anterior y a las expectativas futuras. A finales del 2009, las expectativas de los industriales sobre el comportamiento de la producción en 2010 eran negativas¹, lo que se tradujo en una menor base de cotización y en consecuencia en menos primas para éste año. El 2010 resultó ser un año de crecimiento moderado, propulsado en gran parte por el auge del sector minero-energético y se espera que cierre con un aumento del PIB cercano al 4%², lo que supondrá que Colombia mantenga un rezago en el ritmo de crecimiento con respecto a la media latinoamericana, que se estima será de 5.9%.

Gráfica 1 Primas Emitidas
Millones de Pesos 2010



¹ Para Fedesarrollo el índice de confianza industrial a diciembre de 2009 se ubicó en -5.6. El ICI está compuesto por el nivel de existencias, las expectativas de producción a tres meses y el volumen actual de pedidos

² Cifras tomadas de los pronósticos de crecimiento del WEO, del FMI.

La caída en términos reales de las primas que se aprecia en la gráfica 1 (-6%) puede fundamentarse en dos factores principales: en primer lugar, por la progresiva caída de las exportaciones no tradicionales, en particular el efecto de la dramática caída de las exportaciones a Venezuela y en segundo lugar por la fuerte competencia, que en los últimos 5 años ha propiciado la reducción de la tasa promedio en aproximadamente 50%, según estimaciones de la Cámara Técnica de Transporte. Esta sustancial caída de los precios de los seguros de transporte tiene su origen en el ajuste de los niveles de riesgo que se logró con la estrategia de seguridad de los últimos gobiernos, por el mejoramiento de las prácticas logísticas en algunos eslabones de la cadena y por la reducción que en los índices de velocidad genera la precaria infraestructura vial del país³.

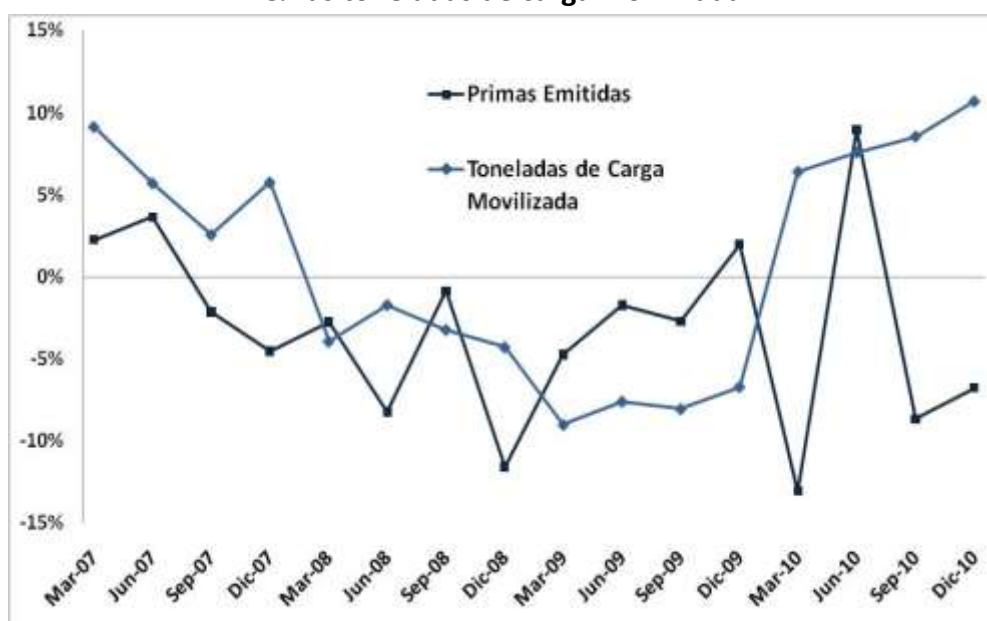
De acuerdo a la encuesta de Fasecolda, el número de clientes de seguros de transporte de carga aumentó en un 3% frente al 2009, mientras que las tarifas promedio disminuyeron en 10%.

2. Comportamiento de las primas y principales variables macroeconómicas.

Al evaluar el comportamiento trimestral, se observa que en el primer trimestre del año las primas tuvieron la variación negativa más grande de los últimos diez años. En el segundo trimestre se observó una recuperación, sin embargo para el tercer y cuarto trimestre del año nuevamente las primas volvieron a decrecer, en este caso en -8.7%, y en -6.8% respectivamente.

³ Según el informe del World Economic Forum, *"The Global Competitiveness Report 2010-2011"* en el ranking de infraestructura, Colombia ocupa el lugar 79 dentro 133 países analizados y en América Latina se ubica por debajo del promedio.

**Gráfica 2 Comportamiento Trimestral de las Primas Emitidas
& Las toneladas de carga movilizada**



*Variación anual /*Las toneladas de carga transportada fueron tomadas de Colfecar

Factores Internos

Como lo indica la gráfica anterior, las toneladas de carga movilizada por el país y las primas emitidas han mantenido una estrecha relación. Sin embargo, parece ser que la recuperación observada en el tonelaje, no se tradujo en mayores primas, lo que puede explicarse por las menores tasas cobradas por las aseguradoras. De hecho para la Swiss Re, los ramos de daños a nivel mundial siguen presentando las bajas tasas propias del ciclo blando (que se inició desde el pico en tasas de 2004), lo que viene deteriorando el índice combinado.

Según la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por carretera, COLFECAR, en 2010 las toneladas de carga movilizada por carretera aumentaron 10.6% al pasar de 117 millones de toneladas en 2009 a 130 millones de toneladas en 2010. Estos resultados se explican por el mejor comportamiento del sector industrial y del sector de hidrocarburos.

Finalmente, las encuestas de percepción industrial durante el 2010 mostraron mejoría frente a lo que se venía observando en 2009. Para Fedesarrollo la confianza industrial pese a mantenerse en terrenos negativos mejoró considerablemente y de hecho para diciembre se ubicó en un terreno positivo. El Dane por su parte en la encuesta mensual manufacturera encuentra que 34 de los 48 subsectores de la muestra registraron un crecimiento positivo, en donde los sectores más dinámicos fueron: vehículos automotores (35,8%), confecciones (19,2%) y sustancias químicas básicas (11,2%).

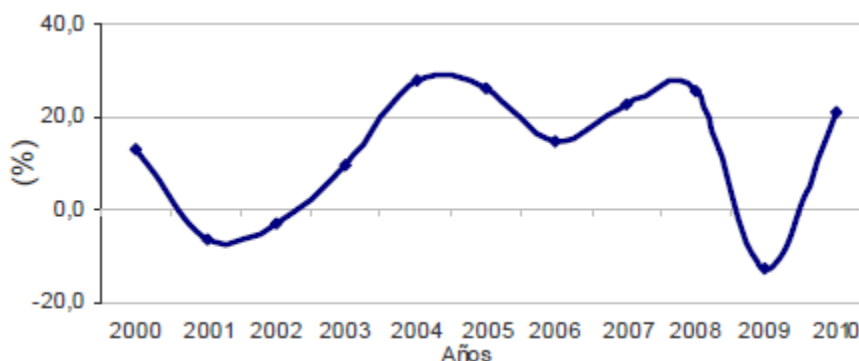
Lo anterior, demuestra una reactivación en la producción industrial durante el 2010, sin embargo y como se menciona con anterioridad, las menores tarifas en el mercado no permitieron traducir este aumento de la producción en mayores primas emitidas para el ramo.

Factores Externos

La crisis económica que comenzó a finales del 2008 tuvo varias repercusiones en el sector externo mundial, de acuerdo al Banco Mundial el volumen de comercio exterior para 2009 disminuyó en 10%. En 2010 la reactivación económica en la mayoría de las economías trajo como consecuencia un aumento en el comercio mundial, según el World Economic Outlook para 2010 se espera un aumento del 11.3% en el volumen de exportaciones del mundo. Colombia al igual que varios países de la región, tuvo una mejora en el comercio exterior, en valor aumento 22%.

Como lo indica la gráfica 3 las exportaciones colombianas se reactivaron luego de la desaceleración presentada en 2009, el crecimiento estuvo jalonado por las exportaciones de petróleo y sus derivados que presentaron una variación del 60%.

Gráfica 3 Variación anual del valor de las exportaciones



Fuente: Boletín de exportaciones 2010; DANE.

Para las exportaciones no tradicionales la historia fue diferente, en 2010 continuaron con la desaceleración que venían presentando desde 2009, decreciendo -2.9% en valor y -15.8% en toneladas. Pese a una mejora en las relaciones diplomáticas con Venezuela, en el comercio exterior la crisis siguió, con un decrecimiento en las exportaciones a este país del 65%. Así Venezuela pasó de representar un promedio del 15% de las exportaciones colombianas en los últimos 3 años al 3% en 2010.

Tabla 1 Exportaciones 2009-2010

Millones de Dolares FOB	2009	2010	Variación FOB	Variación Toneladas	Participación	Contribución a la variación.
Exportaciones Tradicionales	17,953	25,351	41%	8.7	64%	22.5%
Petróleo y derivados	10,268	16,485	61%	27.1	41%	19%
Café	1,543	1,884	22%	-10.1	5%	1%
Carbón	5,416	6,015	11%	5.2	15%	2%
Ferroníquel	726	967	33%	-17	2%	1%
Exportaciones No Tradicionales	14,900	14,468	-2.9%	-15.8	36.3%	-1.3%
Sector Agropecuario	2,077	2,147	3%	.	5%	0%
Sector Industrial	12,506	12,189	-3%	.	31%	-1%
Sector Minero	203	52	-74%	.	0%	0%
Demas Sectores	115	80	-31%	.	0%	0%
Total Exportaciones	32,853	39,820	21.2%	11.2%	100%	21.2%

Fuente: Departamento nacional de estadística, DANE.

Ahora bien, la apreciación de las monedas fue una constante en los países emergentes, en especial en los latinoamericanos, la revaluación de la moneda colombiana durante el 2010 fue de 7%. Lo anterior, contribuyó a una reactivación en las importaciones del país, las cuales aumentaron en 23%. Los sectores más dinámicos, fueron productos para la refinanciación del petróleo, vehículos, sustancias químicas y maquinaria equipo, contribuyendo con más de la mitad del crecimiento total de las importaciones.

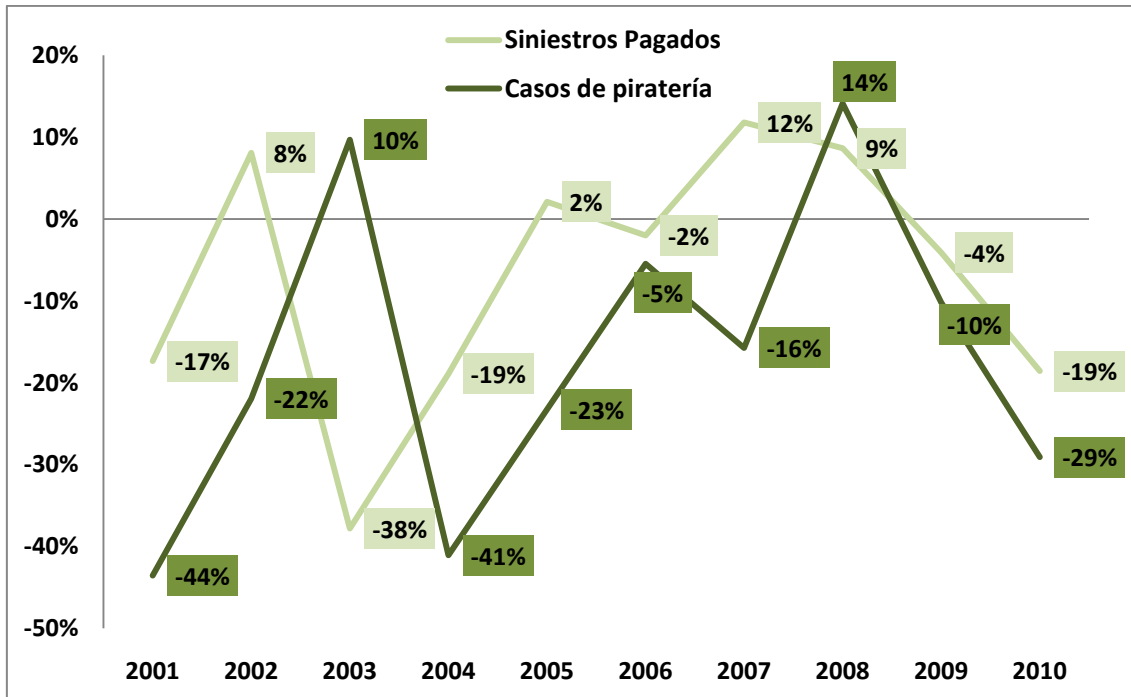
En general, el repunte en el comercio exterior estuvo motivado por el petróleo y sus derivados, productos poco asegurados por el ramo, con lo anterior la desaceleración en las exportaciones no tradicionales del país se tradujo en una menor demanda de primas.

3. Siniestros y comisiones a intermediarios.

Los siniestros pagados del ramo evidenciaron un decrecimiento real de -19% durante el 2010, lo que consolida la tendencia decreciente de los dos últimos años.

La estrecha relación entre los casos de piratería terrestre y los siniestros pagados se puede observar en la gráfica 4. De acuerdo a la Dirección de Investigación Criminal de la Policía Nacional, los casos de piratería terrestre disminuyeron al pasar de 580 casos en 2009 a 413 casos en 2010. Es importante resaltar que el mayor número de casos se registraron en el área metropolitana de Medellín (25%) y en el área metropolitana de Bogotá (12%), en donde los días con mayores hurtos fueron los viernes y sábados.

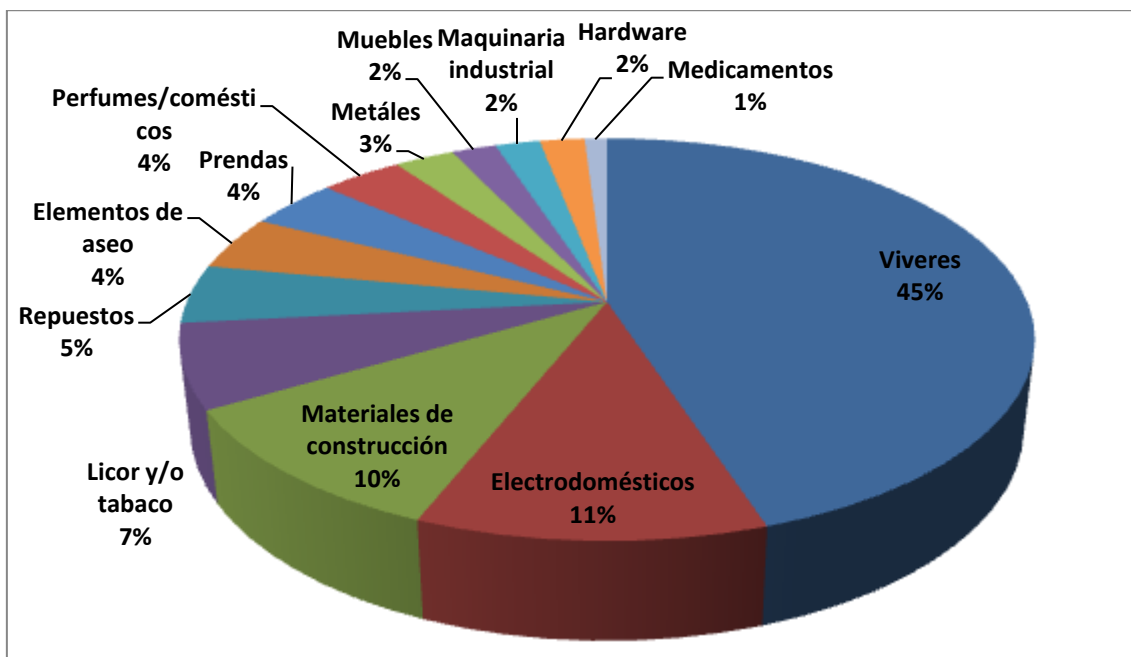
Gráfica 4 Variación Anual Siniestros Pagados Vs. Variación Anual Casos Piratería



Fuente: Dijin; las cifras de siniestros pagados están en pesos constantes 2010

De las mercancías reportadas como robadas, y como lo indica la siguiente gráfica las principales corresponden a víveres, electrodomésticos y materiales de construcción.

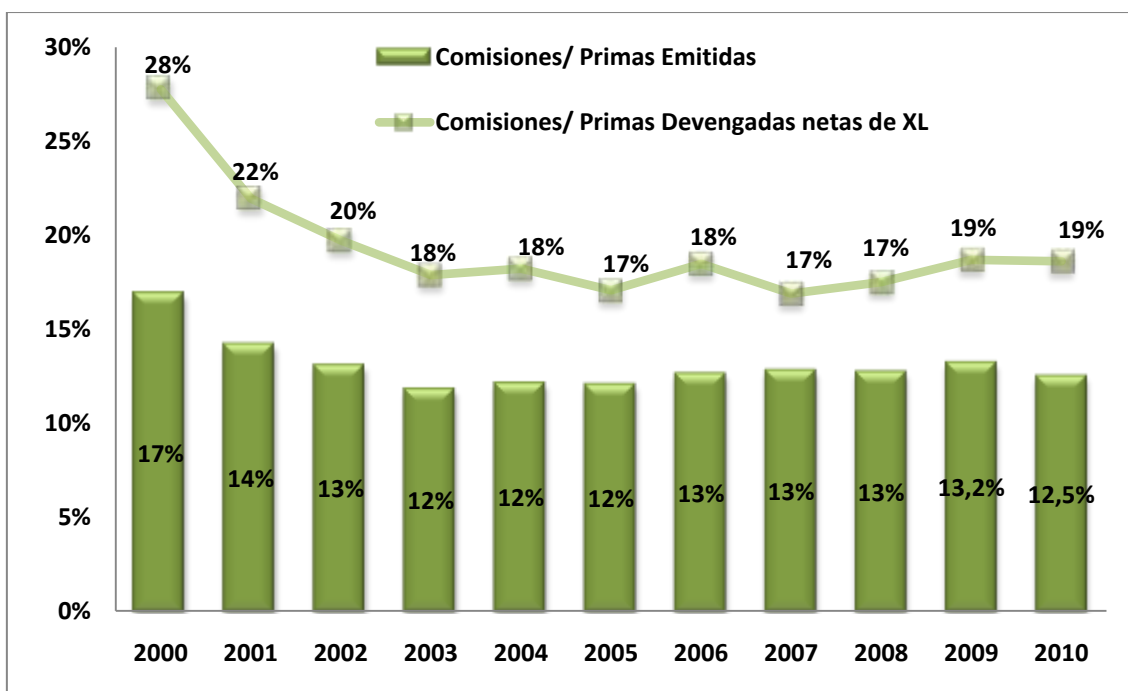
Gráfica 6 Casos de piratería terrestre - Mercancías Robadas



Fuente: Dijin.

Finalmente las comisiones pagadas a intermediarios, se mantienen casi estables. Como proporción a las primas emitidas disminuyen 0.7 puntos porcentuales, mientras aumentan en relación a las primas devengadas en 0.1%.

Gráfica 7 Comisiones a intermediarios seguros de Transporte



4. Proyecciones 2011

Varios analistas coinciden con su visión optimista para el año 2011. Recientemente el FMI estimó un crecimiento del 4.4%⁴ en la producción mundial y para Colombia, el pronóstico promedio, considerando las proyecciones de los principales centros de análisis e investigación, se ubica cercano al 4.5%⁵, lo cual estaría por encima del cierre esperado del 2010 (4%).

Oportunidades

Para Fedesarrollo los sectores de industria y comercio sostendrán una recuperación en 2011 de 5.9% y 4.7% respectivamente. Lo anterior, incidiría positivamente en la demanda de seguros de transporte de carga. De hecho, según la encuesta de opinión empresarial, la confianza industrial a diciembre de 2010 mejora, creciendo 11 puntos frente al 2009, con lo cual las expectativas de los industriales sobre su producción para el primer trimestre de 2011 son altas.

⁴ Tomado del WEO de enero 2011.

⁵ Promedio de crecimiento económico proyectado por diferentes entidades. Tomado del reporte de inflación del Banco de la República.

Con relación al comercio exterior, hay dos puntos importantes por resaltar. La relación diplomática con Venezuela parece enderezar el rumbo; sin embargo esto aun sigue sin traducirse en mayores exportaciones al vecino país, por lo que se espera que 2011 sea el año en donde definitivamente se cosechen los frutos de la labor diplomática, que deberá comenzar por el pago de las facturas pendientes. Por otra parte, se percibe una gran expectativa en el gobierno con respecto a la firma de nuevos tratados de libre comercio con países como Canadá y los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC). El de Corea del Sur avanza a buen ritmo y el de Estados Unidos atravesará su punto más crítico, al enfrentar la indiferencia del partido demócrata y la oposición republicana a la agenda legislativa de Obama, que se muestra a favor del tratado. El embajador de Colombia en Washington confesó que si no se firma el acuerdo este año, dejará de ser una prioridad para la Casa de Nariño.

Para finalizar, se espera que el auge del sector minero-energético se consolide al ser este una prioridad declarada del gobierno de Santos. El ministerio de minas y energía espera que se inviertan 50 mil millones de dólares en los próximos 5 años, lo que sin duda supondrá una gran oportunidad para el ramo de transporte, por la necesidad de asegurar el transporte de los insumos y equipos que demandarán los nuevos proyectos, en particular los de hidrocarburos.

Riesgos

A la incertidumbre con respecto a la aprobación del TLC con Estados Unidos debe sumarse la postergación de la renovación del ATPDEA. El ATPDEA beneficia a más de 6.300 productos, que cubren cerca del 90% de las exportaciones a ese país; de no ser extendido el acuerdo, varios industriales se verían afectados, y la carga movilizadora a Estados Unidos disminuiría notablemente.

Por otro lado, y aunque ya hay una visión optimista sobre el comercio exterior con Venezuela, es importante señalar que las exportaciones a Venezuela parecen ser de difícil sustitución a otros mercados. De hecho el Banco de la República menciona lo siguiente:

*“ ..Gran parte de las empresas exportadoras a Venezuela no parecen caracterizarse por tener un patrón claro de internacionalización, al no estar principalmente enfocadas hacia la venta a otros mercados. Por lo que gran parte del comercio desarrollado entre los dos países en los últimos años se sustentó en excedentes de la producción interna que encontraron una salida en el mercado vecino. Por ello, es muy probable también que constituyan lo que en la literatura se denomina «desviación del comercio»; es decir, su estructura era la de bienes que se vendían a Venezuela porque gozaban de unas preferencias a ese mercado y no porque fueran competitivos en otras condiciones.**Este patrón implica que no será fácil encontrar otros mercados de destino hacia dónde dirigir lo que antes se exportaba al país vecino...**”⁶*

⁶ Tomado del reporte del banco de la República sobre el comercio exterior con Venezuela. Diciembre 2010.

Es así, como en caso de que no se logre reactivar el comercio al vecino país, es probable que estas exportaciones no sean sustituidas a otros mercados, con lo que la carga movilizada disminuiría.

Ahora bien, adicional al riesgo existente con el comercio, existen dos riesgos que pueden afectar las primas del ramo, el primero relacionado a la revaluación y el segundo a la decisión reciente del gobierno sobre el desmonte de la tabla de fletes.

La política monetaria expansiva de los últimos meses tomada por el gobierno de los Estados Unidos ha generado un gran impacto en las monedas de los mercados emergentes, la apreciación de las monedas en la región latinoamericana ha sido una constante. Colombia no ha sido ajena a esta situación como se mencionó anteriormente en lo corrido del 2010 la apreciación de la moneda fue del 7%. Para 2011 y según la encuesta de expectativas de inflación y tasa de cambio realizada por el banco de la república, el promedio de tasa de cambio esperada por el mercado es de \$1.831 pesos. En general, el mercado espera una apreciación del peso durante el 2011 motivada no sólo por la expansión monetaria en Estados Unidos, sino por el auge minero-energético, el mejor rating de Colombia en las calificadoras de riesgo que lo pueden llevar a conseguir el grado de inversión, y el aumento en las expectativas de inflación que puede generar un aumento en las tasas de interés, lo que incentivaría la llegada de más capitales en moneda extranjera. Esta mayor revaluación tendría un impacto negativo en el aseguramiento de las importaciones, por cuanto el valor asegurado y por consiguiente el monto de la prima se fija con base en el valor de las mercancías en pesos.

Finalmente, el anunciado desmonte de la tabla de fletes puede tener profundas consecuencias en el ramo de transporte. En el mediano y largo plazo, el efecto será muy positivo para el sector asegurador. Con la eliminación de los precios mínimos en el transporte de carga por carretera, se reducirá la atomización de este sector, pues la libre competencia ajustará los niveles y el tipo de oferta, propiciando la eficiencia y la generación de economías de escala, que se traducirán a la vez en estructuras empresariales más sólidas y con mayor cultura de aseguramiento, aumentando las primas y mejorando el perfil de los clientes de este segmento. Los pequeños transportadores que decidan asumir el reto de permanecer en este mercado de libre fijación de precios, tendrán que ser muy eficientes y ofrecer servicios de calidad si quieren competir exitosamente contra los grandes conglomerados logísticos que seguramente se formarán. También podrán asociarse en cooperativas de clase mundial, compartiendo los beneficios de las economías de escala, particularmente en lo que tiene que ver con la reducción relativa de los costos fijos, la negociación de insumos al por mayor, la administración agregada de flotas, la inversión en tecnología, la gestión de riesgos, la capacidad de financiar fletes y la posibilidad de firmar contratos a largo plazo con los generadores de carga. Un ejemplo exitoso de esta

repartición democrática pero eficiente del capital, son los 500 mil accionistas que hoy son dueños de Ecopetrol.

En corto plazo, mientras el mercado se ajusta a la libertad de fletes, la oferta informal deberá afrontar la caída de los fletes por la abierta competencia e intentará sobrevivir reduciendo los presupuestos de mantenimiento y seguridad, lo que puede tener un efecto negativo sobre la siniestralidad.

Retos

El art. 62 de la ley 1328 del 2009 dispuso que a partir de Julio del 2013, toda persona natural o jurídica residente en Colombia, podrá adquirir cualquier tipo de seguro en el exterior (a excepción de los seguros de la seguridad social, los seguros obligatorios y los seguros en los cuales el tomador, asegurado o beneficiario sea una entidad del Estado). Lo anterior es un gran reto para la industria aseguradora colombiana, en especial para el ramo de seguros de transporte, que tendrá cerca de dos años para fortalecerse y ajustarse a los estándares internacionales.

Con lo anterior, el ramo de transporte tendrá que evolucionar hacia un esquema de comercialización más masivo (productos más sencillos, con menores márgenes de rentabilidad pero al alcance de muchas más empresas), y deberá incursionar con mayor determinación en segmentos no tradicionales como en las coberturas Stock Thru-Put (STP), 'Advance Loss of Profit (ALOP), Fine Arts, Contenedores y toda la gama de responsabilidad civil para operadores logísticos. También podrá aprovechar la gran inversión en proyectos petroleros y energéticos, reteniendo mayores capas de riesgo en las pólizas que amparan el transporte de todos los insumos y equipos para la construcción y operación de plataformas, refinerías, oleoductos y minas.

Reflexión final

Aunque el 2010 fue un año negativo en términos de producción de primas, el mejoramiento de la siniestralidad permitió mantener el equilibrio técnico del ramo. La fuerte competencia entre aseguradoras parece no ceder, y el resultado ha sido una caída constante de las tarifas en los últimos 5 años. El futuro económico inmediato plantea oportunidades interesantes, no sólo por el regreso de la economía a la senda de crecimiento, si no por las mayores expectativas de comercio internacional y por la consolidación del auge minero energético. En la medida en que las aseguradoras logren adaptarse a la nueva realidad de tasas del mercado y a las oportunidades que brindará el entorno, el ramo de transporte podrá recuperar su participación en el negocio de seguros de daños.