

Panorama actual y retos de los seguros marítimos

Los seguros marítimos enfrentan diferentes retos a nivel mundial por las dificultades comerciales luego de la COVID-19 y la crisis de la cadena global de suministros, que han afectado las primas de los seguros, pero también tienen oportunidades de mejora en los procesos económicos, productivos y logísticos.

Luis Guillermo Gil Madrid

Director Cámara Técnica de Automóviles y Transportes

Daniel Felipe Suárez Mayorga

Profesional Cámara Técnica de Automóviles y Transportes

El reciente Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos, celebrado por la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (ALSUM) del 25 al 27 de octubre, presentó los siguientes cuatro ejes temáticos de cara al futuro de los seguros en esta industria: i) el panorama de la industria marítima en el contexto económico actual, ii) el enfoque de sostenibilidad en el ramo, iii) las tendencias de siniestralidad en el seguro marítimo, y iv) la transformación digital en los seguros marítimos.

Desde Fasecolda hemos preparado una serie de consideraciones a cada uno de estos puntos, acorde con los debates que se desarrollaron durante este Congreso.

Panorama de la industria marítima en el contexto económico mundial

Un año atrás, se esperaba que el panorama de los seguros marítimos en América Latina no fuera positivo, dada la pandemia ocasionada por la COVID-19, debido a que están ligados al comercio internacional de mercancías, que se vio altamente afectado; según cálculos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por su sigla en inglés), el índice de volumen, que permite conocer las cantidades importadas o exportadas respecto a un año base, decreció en un 7,5% en la economía mundial y tuvo un estancamiento similar al que se dio durante

Gráfico 1:
Índice de volumen de mercancías exportadas en el mundo
(Primer trimestre de 2019 - Segundo trimestre 2021)

(Primer trimestre de 2019 - Segundo trimestre 2021)

■ Mundo

Fuente: UNCTAD, 2021.

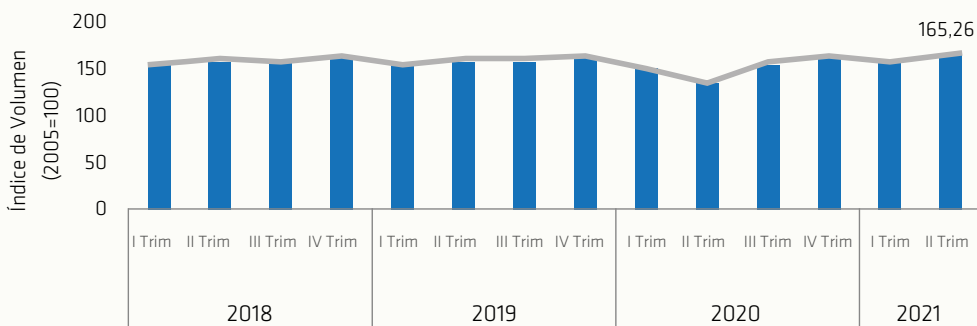
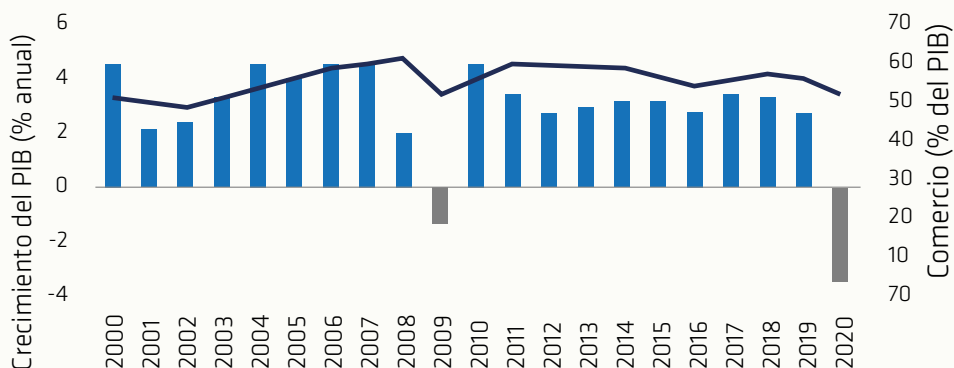


Gráfico 2:
Relación comercio internacional y crecimiento PIB mundial, 2000-2020.

■ Crecimiento del PIB (% anual)

— Comercio (% del PIB)

Fuente: World Bank, 2021.



la crisis financiera del año 2008; sin embargo, para 2021 se ha ido recuperando, dado que para el segundo trimestre del presente año el índice creció un 22,5%.

Por otra parte, la relación entre el valor del comercio mundial como porcentaje del producto interno bruto (PIB) y el crecimiento del PIB mundial ha presentado un estancamiento para la última década, de manera que lo ocasionado por la pandemia aceleró la crisis de comercio internacional que se viene presentando por diversos factores económicos, productivos y logísticos, como se ejemplifica en el gráfico 1.

Nicita, Peters y Razo (2021) mencionan que el mercado internacional ha vuelto, pero no para todos. Las exportaciones de muchos países están creciendo a tasas de dos dígitos y el comercio mundial ya ha superado los niveles precovid del año 2019; sin embargo, la recuperación del comercio mundial esconde una importante asimetría: las pequeñas economías y los países más pobres se están quedando atrás, su recuperación aún no está a la vista.

Un factor relevante que explica lo anterior es la crisis en la cadena global de suministros. Según Leonardo Umaña¹ (2021), secretario general de ALSUM, los aspectos determinantes que han influido en esta crisis son: i) los pedidos atrasados del 2020; ii) la demanda de bienes exacerbada en 2021; iii) la globalización y el «justo a tiempo», que generó una dependencia de centros de producción remotos; iv) la escasez de contenedores y congestión portuaria; y v) el aumento del flete marítimo, que llegó a incrementarse en hasta

➔ La senda de reactivación continuará siempre y cuando se logre superar la crisis de la cadena global de suministros y se dé la recuperación de las economías más pequeñas y pobres.

7 veces su valor de China a Suramérica, con respecto al 2019.

La fragilidad en la cadena de suministros está generando el aumento de la inflación, que se traduce en el incremento de los precios para los consumidores y, así mismo, se está afectando directamente la recuperación de la economía mundial. Moody's Analytics menciona en un reciente informe que a medida que la recuperación económica mundial cobre fuerza, se verá obstaculizada por interrupciones de la cadena de suministros, que ahora están apareciendo en cada esquina.

En definitiva, el panorama negativo que se esperaba para 2021, a causa de la pandemia, se ha tornado positivo. Es importante resaltar que esta senda continuará así, siempre y cuando se logre superar la crisis de la cadena global de suministros y se dé la recuperación de las economías más pequeñas y pobres.

Enfoque de sostenibilidad en el ramo

El transporte sostenible de mercancías, según la UNCTAD (2015, pág. 5), «pretende equilibrar las dimensiones económica, social y ambiental del sector de manera integrada para lograr más sinergias, complementariedades y coherencia». La sostenibilidad del ramo de seguros parte del principio de ser amigables con el medio ambiente, socialmente incluyentes y resilientes ante los impactos causados por el cambio climático y las catástrofes, lo cual está relacionado con los principios ambientales, sociales y de gobernanza (ASG).

En la charla del Congreso titulada «Agenda ASG en el seguro marítimo: el reto de la sostenibilidad», se mencionó la importancia de no separar los seguros marítimos de la sostenibilidad de la industria, anticiparse

Gráfico 3: Pilares del transporte sostenible de mercancías

Fuente: UNCTAD, 2015.



1. Se desarrolló el debate durante la charla «Panorama del seguro marítimo en LATAM: ¿de dónde venimos, en qué estamos y hacia dónde vamos?».



a las tendencias ambientales mundiales, y promover la economía circular en los siniestros, aspectos relevantes a la hora de contribuir a la reducción del impacto ambiental que tiene la industria, que hoy en día representa el 2,5% de los gases de efecto invernadero en el mundo.

Según la UNCTAD, los tres pilares del transporte sostenible de mercancías son los siguientes (ver gráfico 3).

En resumen, el negocio marítimo tiene la misión de reducir su impacto en cada una de estas dimensiones, generando una estrategia acorde con la rentabilidad y tecnología que genere la descarbonización de la industria marítima y de los seguros, anticipándose así a los cambios mundiales en torno a la sostenibilidad.

Tendencias de siniestralidad en el seguro marítimo

Los siniestros del sector de transporte marítimo para 2020 y 2021 han estado en niveles históricamente bajos, accidentes como el sucedido con el buque Ever Given, en el canal de Suez, y el ONE Apus, que generó una pérdida de más de 1.800 contenedores, dejaron lecciones importantes para el futuro del seguro marítimo.

➔ Para 2021, los buques portacontenedores superan los 24.000 TEU por encargo, cifra que para la década pasada no se preveía en la industria.

A lo largo de 2020 se presentaron 49 siniestros considerados como pérdida total de buques en todo el mundo, es el segundo valor más bajo en el último siglo, según datos del Allianz Global Corporate & Specialty (2021). Es necesario mencionar que la percepción de mayor riesgo va a aumentar en la medida en que las embarcaciones sean más grandes; para 2021, los buques portacontenedores superan los 24.000 TEU² por encargo, cifra que para la década pasada no se preveía en la industria.


Como resultado, se ha presentado pérdida de contenedores en el mar y un aumento en el número de incendios, lo que ha interrumpido la cadena global de suministros y generado mayores riesgos al medio ambiente y a la navegación, las compañías aseguradoras deben repensar la forma de asegurar las mercancías que van a bordo de estos grandes buques.

Transformación digital en los seguros marítimos

El sector de los seguros, y en especial el marítimo, se enfrenta a la era digital, a causa de esto, el negocio asegurador se debe convertir en un centro de innovación y transformación digital. Oliva y Flores (2017, pág. 2) resaltan que «Las compañías de seguros siempre han buscado acercarse a sus agentes o corredores como forma de asegurarse su lealtad o preferencia frente a otras compañías; así como a sus clientes finales como forma de ser menos dependientes de los primeros. [...] Pero, gracias a los nuevos recursos digitales, las compañías tienen por primera vez a su alcance medios atractivos y beneficiosos para lograrlo. Generando así posibilidades de acceso, personalización y contacto, a costos razonables, como nunca antes las han tenido.»

En la charla del Congreso «La transformación digital en los seguros corporativos: mitos y realidades» se menciona que se deben identificar los procesos claves, rediseñar estos y así ofrecer un servicio ágil y sencillo a la hora de presentarse un siniestro, con el objetivo de elevar la experiencia y el servicio.

De este modo, se busca transformar el modelo de negocio, llevarlo a un uso óptimo y eficiente de los datos, generar con ello una visión de 360 grados a la hora de calcular el valor del seguro y atender la demanda del mercado, y cambiar el paradigma digital de los seguros marítimos en el mundo.

Luego de revisar los cuatro ejes temáticos, solo nos resta concluir que para Colombia sigue preocupando la ralentización del seguro de transporte de mercancías. Es aquí donde el sector asegurador debe replantear la oferta con productos innovadores para este sector de la economía, por ejemplo, atender a la demanda de seguros enfocados a la responsabilidad mínima del transportador y revisar las coberturas específicas para generadores de carga y operadores logísticos. Con lo anterior podremos hablar de una evolución del seguro de transporte de mercancías a mediano y largo plazo. 

Referencias

- Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS). (2021). *Safety and Shipping Review 2021*. Munich: AGCS.
Obtenido de <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2021.pdf>
- Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (ALSUM). (2021). IX Congreso de Seguros Marítimos de Latinoamérica. Bogotá D.C.: ALSUM.
Obtenido de <https://evento.alsumcongreso.co/es/congreso-alsum-2021/stage/162308>
- Nicita, A., Peters, R., & Razo, C. (6 de 10 de 2021). *International trade is back, but not for all*.
Obtenido de UNCTAD: <https://unctad.org/news/international-trade-back-not-all>
- Oliva, F., & Flores, M. (2017). La transformación de las compañías de seguros en la era digital. *Visión Deloitte*, 1-6.
Obtenido de <https://www2.deloitte.com/uy/es/pages/strategy-operations/articles/La-transformacion-de-las-companias-de-seguros-en-la-era-digital.html>
- UNCTAD. (2015). Los sistemas sostenibles de transporte de mercancías: oportunidades para los países en desarrollo. *Conferencia de las Naciones Unidas* (págs. 1-27). Ginebra: UNCTAD.
Obtenido de https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d11_es.pdf

-
2. La sigla TEU «representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo referida en contenedores de carga. Dicho de otra manera, una TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies.» Tomado de: <https://www.sertrans.es>