

Análisis técnico y económico del ramo de automóviles en 2012

Con cifras acumuladas a noviembre de 2012, las primas del ramo crecieron en términos reales 7,1% al igual que la cantidad de vehículos asegurados. Las primas promedio de mercado detuvieron su tendencia decreciente, alcanzando un crecimiento de -0,2%.

Por:

Hernando Rodríguez Moreno

Investigador Cámara Técnica de Automóviles

FASECOLDA

Análisis económico del ramo

Uno de los aspectos más relevantes para el ramo de automóviles es la relación altamente pro-cíclica entre las primas emitidas y el desempeño macroeconómico del país. La venta de vehículos nuevos, fuertemente ligada al comportamiento de la economía, depende a su vez de variables macroeconómicas como el PIB, la TRM, la tasa de desempleo, y las tasas de interés de créditos

de consumo. En un análisis estadístico preliminar se encontraron altos coeficientes de correlación entre las variables macro y la venta de vehículos, y entre el PIB, la venta de vehículos y las primas emitidas de automóviles¹.

En este orden de ideas, a continuación se examina brevemente el desempeño en 2012 de las variables macroeconómicas mencionadas.

En primer lugar, el PIB presentó crecimientos favorables en los dos primeros trimestres (4,8% y 4,9%, respectivamente). Sin embargo, en el tercer trimestre su crecimiento fue considerablemente menor, alcanzando un nivel de 2,1%² con respecto al mismo trimestre de 2011.

En segundo lugar, la TRM real (Tasa de Cambio Representativa del Mercado) continuó su tendencia a la baja, pasando de \$ 1.845,9 pesos en enero de 2012 a \$ 1.822 pesos en noviembre de 2012, representando una caída del dólar con respecto al peso de 1,3%. De esta manera, el abaratamiento del dólar incentivó la importación de vehículos y autopartes del exterior.

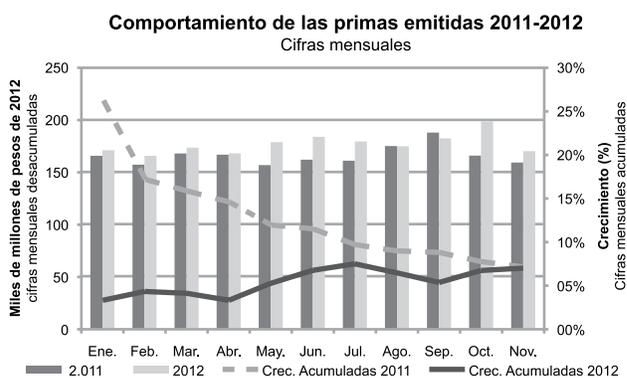
En tercer lugar, la tasa de desempleo ha continuado su tendencia decreciente de años anteriores, pasando de 12,4% en enero a 9,2% en noviembre. En relación con el empleo, cabe mencionar que en el mediano plazo, la caída de la tasa de desempleo dinamiza el ingreso de los hogares, incrementando su canasta de consumo. En cuarto lugar, la tasa de intervención del Banco de la República inició una tendencia a la baja a partir del tercer trimestre de 2012, con una reducción de 100 puntos básicos a lo largo del periodo mencionado, para alcanzar un nivel actual de tasa de 4,25. Esto se reflejó en una caída en las tasas de interés de créditos de consumo.

Por último, las ventas de vehículos en 2012 superaron por segunda vez la cifra de 300.000, alcanzando las 315.968 unidades vendidas³. Esto representó una caída en las ventas con respecto a 2011 de 2,7%. Este

comportamiento se explica, entre otros factores, por la caída en la tasa de crecimiento de la venta de vehículos en el tercer trimestre de 2012, como resultado de la menor tasa de crecimiento del PIB en el mismo periodo de análisis.

Análisis Técnico del Ramo

De noviembre de 2012 a noviembre de 2011, las primas emitidas crecieron 7,1% real. En términos anualizados, las primas emitidas acumuladas a noviembre alcanzaron los \$ 2,13 billones de pesos. Esta cifra es un proxy de las primas emitidas con las que cerrará el 2012 en diciembre.



Gráfica 1. Fuente: Plan Único de Cuentas

La gráfica 1 ilustra el comportamiento de las primas emitidas mensuales desacumuladas en 2011-2012 y el crecimiento de las primas acumuladas para los mismos periodos. Comparando la evolución de las primas emitidas a lo largo del 2012, se observa que los meses de octubre, mayo y marzo fueron los de mayor crecimiento,

Bibliografía

- 1 - Análisis Técnico y Económico del Ramo de Automóviles. Reporte a Junio de 2012. Disponible en: <http://goo.gl/6jWru>
- 2 - Fuente: <http://goo.gl/DRKyE>
- 3 - Conferencia: Productos Exitosos en el mercado Norte Americano: Beneficios y Riesgos.

mientras que los meses de noviembre, febrero y agosto fueron los de menor crecimiento. Comparando, a su vez, el comportamiento mensual de 2012 con respecto a 2011, se encuentra un crecimiento continuo de las primas emitidas hasta la mitad del tercer trimestre (agosto), en donde se observa una desaceleración de las mismas, las cuales repuntan su crecimiento a partir del mes de octubre.

En cuanto al comportamiento de las tasas de crecimiento, se observa que el 2011 presentó tasas más altas con respecto a 2012. Además se observa una tendencia decreciente continua a lo largo del 2011, mientras que en 2012 se observa una tendencia creciente.

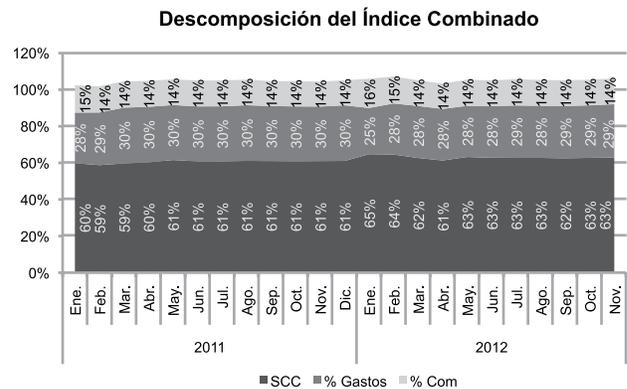
Estos resultados permiten concluir que si bien las primas emitidas de 2012 crecieron con respecto a 2011, este crecimiento fue relativamente más bajo que el crecimiento del 2011 con respecto al 2010. También se destaca que las tasas de crecimiento tienden a converger conforme se acumulan las primas. En este sentido, el crecimiento de las primas emitidas en noviembre de 2012 fue similar al crecimiento observado en el mismo mes de 2011.

De enero a noviembre de 2012, el comportamiento de las primas emitidas del ramo puede ser desagregado en sus componentes de precio (prima promedio de mercado) y cantidad (cantidad de vehículos asegurados vigentes). Los vehículos asegurados vigentes pasaron de 1'794.715 a 1'907.060, para un crecimiento del

6,25%,. En relación a los precios, la prima promedio de mercado pasó de 1'119.223 a 1'117.663 pesos de 2012, para un crecimiento del -0,13%.

En relación con el crecimiento de 2012 respecto a 2011, con datos a noviembre, las cantidades y los precios crecieron 7,1% y -0,2%, respectivamente. Si se comparan estos crecimientos con los reportados en 2011 respecto a 2010 (13,5% y -6,0%, respectivamente), se encuentra una clara desaceleración en las cantidades y en mayor medida en los precios. La desaceleración en las cantidades se explica por la caída en las ventas de vehículos nuevos en 2012.

En cuanto al comportamiento de la siniestralidad, los gastos administrativos y de personal, y las comisiones a intermediarios, el gráfico 2 muestra la evolución de estos rubros como porcentaje de las primas devengadas para



Gráfica 2. Fuente: Plan Único de Cuentas

- » El crecimiento de las primas emitidas en noviembre de 2012 fue similar al crecimiento observado en el mismo mes de 2011.

el periodo 2011-2012. La suma de estos porcentajes corresponde al índice combinado, el cual indica la proporción entre los gastos incurridos y los ingresos devengados. Como se puede observar, el ramo de automóviles continúa siendo técnicamente deficitario.

De la gráfica 2 se destaca que tanto el porcentaje de comisiones como el porcentaje de gastos, no presentan

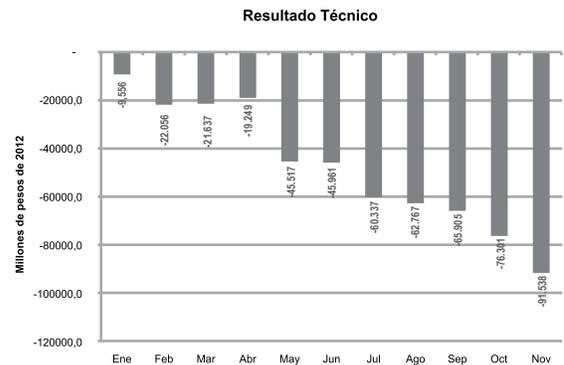
grandes variaciones a lo largo del periodo de estudio; no obstante, el comportamiento atípico fue en enero de 2012.

En cuanto a la SCC, el comportamiento histórico de este indicador a partir de 1998 se puede dividir en cuatro fases: La primera fase (1998-2000) se caracterizó por presentar niveles elevados de siniestralidad cercanos al 80%, asociados principalmente a la alta frecuencia del amparo hurto en ese periodo. En la segunda fase (2000-2002), la siniestralidad descendió ostensiblemente para alcanzar en 2002 los niveles más bajos hasta la fecha, cercanos al 50%. En la tercera (2002-2008), se observa un continuo incremento de la misma, alcanzando su punto más alto en 2008 con un nivel promedio del 64,6%. En la cuarta fase (actual) se observa una disminución leve y progresiva de la siniestralidad para incrementarse nuevamente en 2012, alcanzando a noviembre una cifra de 62,7%. Este incremento se generó por un mayor nivel de crecimiento de los siniestros incurridos sobre las primas devengadas.

Al respecto, mientras que los promedios de crecimiento de los siniestros incurridos y las primas devengadas en lo corrido de 2011 fueron de 4,9% y 7,5%, respectivamente, en 2012 estos porcentajes pasaron a ser de 11,7% y 7,3%, respectivamente. Una interpretación posible de estos resultados es que la tasa de crecimiento de las primas emitidas y las primas devengadas se ha estancado a consecuencia de los bajos niveles históricos en los que se encuentran las primas promedio de mercado, mientras que los siniestros incurridos sí han aumentado su crecimiento.

De esta manera, el incremento observado en la SCC (Siniestralidad cuenta compañía) en 2012 explica el incremento del índice combinado en 2012. Este

comportamiento del índice combinado puede ser corroborado por la evolución del resultado técnico en 2012. La gráfica 3 evidencia un incremento del déficit técnico, alcanzando a noviembre de 2012 una pérdida técnica de \$ 91.538 millones de pesos, superior en términos reales, a los \$ 75.287 millones de pesos de pérdida registrados en diciembre de 2011.



En síntesis, las primas emitidas mantuvieron en 2012 un comportamiento positivo, las cantidades de vehículos asegurados desaceleraron su crecimiento como resultado del comportamiento de la venta de vehículos y las primas promedio se mantuvieron relativamente constantes. A su vez, el resultado técnico y el índice combinado incrementaron su nivel de pérdida técnica, como resultado de un incremento de la siniestralidad.

Bibliografía

- Rodríguez, H y Varela, C. (2012). Análisis Técnico y Económico del Ramo de Automóviles. Reporte a Junio de 2012.
- Páginas web del DANE y el Banco de la República.
- Portafolio (08 de Enero de 2013). En 2012 se facturaron en el país 315.968 carros. Disponible en: <http://goo.gl/v8pVE>