

Beneficios del análisis de riesgos para las empresas de transporte¹

Héctor Mauricio Sánchez Abril ²

Mariano Alessandro Sánchez Abril ³

Fecha de Recepción: 22 de junio de 2012
Fecha de Aceptación: 3 de septiembre de 2012

Para citar este artículo: Sánchez, H. y Sánchez, M. (2012). "Beneficios del análisis de riesgos para las empresas de transporte". Revista In Vestigium Ire. Vol. 5, p.p 67 - 74

RESUMEN

Este artículo presenta una descripción de los principales problemas existentes en materia de seguridad en el transporte de carga, un diagnóstico de la carga movilizadora en Colombia y el estado de la infraestructura vial según el ministerio de transporte, así como algunas estadísticas del parque automotor. Se describe como los costos de transporte de carga se ven incrementados por la falta de gestión o implementación de políticas de análisis de riesgo es las empresas dedicadas a esta actividad y se hace un desglose de los perjuicios que tiene la criminalidad, la piratería terrestre y su incidencia en el sector asegurador y por ende en la economía del país. Finalmente se muestran los aspectos más importantes a tenerse en cuenta en el análisis de riesgos y se hace una descripción de la justificación de hacerlo y los beneficios obtenidos por las empresas de transporte de carga con éste.

PALABRAS CLAVE

Empresas, Transporte, Análisis de Riesgos

ABSTRACT

This paper presents a description of the main problems in security in the freight, a diagnosis of cargo moved in Colombia and the state of the road infrastructure according to the transport ministry, as well as some statistics Park vehicle. It is described as the freight costs are increased by the lack of management or policy implementation risk analysis companies engaged in this activity and provides a breakdown of the damages that have crime, carjacking and impact on the insurance sector and therefore the economy. Finally, we show the most important aspects to be taken into account in the risk analysis and a description of the rationale for doing so and the benefits to the freight companies with it.

KEYWORDS

Business, Transportation, Risk Analysis

RÉSUMÉ

Cet article présente un aperçu des principaux défis dans le domaine de la sécurité des transports charger un diagnostic de la cargaison déplacée en Colombie et l'état de l'infrastructure routière selon le ministère des transports et des statistiques de la flotte. Il est décrit comme les frais de transport sont augmentés par l'absence de gestion ou entreprises d'analyse des risques de mise en œuvre des politiques engagées dans cette activité et fournit une ventilation des dommages qui ont crime, car-jacking et impact sur le secteur de l'assurance et donc l'économie. Enfin, nous détaillons les aspects les plus importants à prendre en compte dans l'analyse des risques et une description de la raison pour le faire et les avantages pour les entreprises de transport avec elle.

MOTS-CLÉS

Sociétés, des transports, l'analyse des risques

1 Artículo de reflexión como resultado de un estudio denominado: "Estudio para la implementación de un sistema de Análisis de Riesgos para empresas de transporte de carga en Colombia"

2 Ingeniero en Transporte y Vías, Magíster en Ingeniería de Transporte, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Consultor en tránsito y transporte. Docente investigador grupo de investigación "ACI" Ingeniería Civil Universidad Santo Tomás seccional Tunja. hsancheza@ustatunja.edu.co

3 Administrador de empresas y Especialista en Gobierno, Universidad Escuela de Administración de Negocios EAN Bogotá. Especialista en Gobierno Administrador Policial. Consultor de riesgos en empresas de transporte y aseguradoras. Investigador privado de fraudes. masa_082@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

El incremento de la modalidad de hurto denominada piratería terrestre es uno de los principales fenómenos que hace que muchas empresas de transporte no crezcan o se desestabilicen, generando así una desconfianza que afecta la inversión nacional y extranjera. Uno de los “modus operandi” de la piratería terrestre es el auto robo que consiste en que el conductor incumpliendo el contrato temporal o permanente de una empresa de transportista, realiza artimañas engañosas, miente y se apropia de la carga que transportaba. Este fenómeno puede ir acompañado de confabulación con organizaciones delincuenciales que se lucran con dicha actividad.

Es por lo anterior, que en este artículo se muestran desde la investigación de los autores, la importancia y uso actual del análisis de riesgos en Colombia, enfocado a las empresas de transporte carga, así como algunas modalidades de piratería terrestre y otros riesgos que se pueden presentar. Se hace una descripción de la forma correcta como deben prevenirse, buscando que los afectados por esta actividad, (empresas de transporte, compañías de seguros, autoridades y conductores) puedan tomar mejores decisiones.

ANTECEDENTES

Características del sector transporte

Teniendo en cuenta el informe del Ministerio de Transporte sobre el diagnóstico del sector en Colombia, aproximadamente el 80% del total de la carga se transporta por vía terrestre, a través de una red insuficiente y con limitaciones, además de las deficiencias en los procesos logísticos relacionados, y sin mencionar los factores perturbadores de orden público e inseguridad en las carreteras.

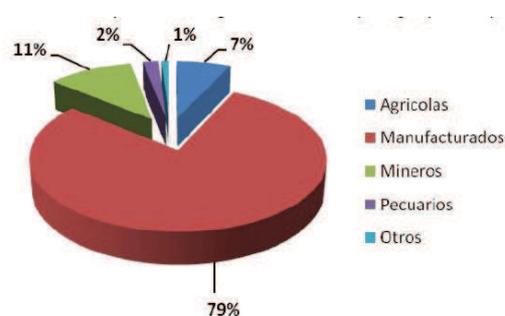
Para el año 2005 se realizaron 11'916.465 viajes en total, en los que se movilizaron 139'725.030 toneladas; de estas, el 89.12% se movilizó en vehículos de servicio público, el 9.86% en vehículos de servicio particular y sólo el 1.02% en vehículos de servicio oficial.

Entre los principales productos que se movilizan por carretera se destacan, según el mismo informe, el carbón (10'321.796), cementos (9'085.976), manufacturas diversas (6'320.560), azúcar (5'950.651), maíz (4'865.677), y papel / cartón (4'356.679); estos generan aproximadamente un 30% de las toneladas movilizadas en el año.

Teniendo en cuenta productos como químicos, abonos, petróleo crudo, café, arroz, madera, y muchos otros, para una cifra de 50 artículos, se transportaba aproximadamente el 80.5 % de la carga total por carretera para el año 2005.

En Colombia la carga movilizada se distribuye según el tipo de producción de la siguiente manera: (Figura 1) manufacturas, con la participación más alta (79%), debido a la calidad de país importador de bienes manufacturados, mineros (11%), agrícolas (7%) y otras actividades que representan el 1%.

Figura 1. Participación carga movilizada por grupo de producción



Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario estadístico 2008

Vías

La red de carreteras del país está constituida por aproximadamente 164 mil kilómetros, distribuida en 16.676 de red primaria a cargo de la Nación, de los cuales son 13.296 km a cargo del Instituto Nacional de Vías y 3.380 km concesionados, (Instituto Nacional de Concesiones); y los restantes 147.500 km entre red secundaria y terciaria repartidos así: 72.761 km a cargo de los departamentos, 34.918 a cargo de los municipios, 27.577 del Instituto Nacional de Vías, y 12.251 km de los privados.

A cargo de la Nación están 16.676 km, de los cuales se calificaron 13.272 (78,91%), y los resultados son los siguientes: están pavimentados 9.959 km que corresponden al 7,04%, y 3.312 km no pavimentados (afirmado), equivalentes al 24,96 % de la red calificada

Carga movilizada

El comportamiento de la carga movilizada en Colombia muestra que las cantidades que se transportaron entre 1994 y 2005 son fluctuantes, con lo cual su variación porcentual oscila entre

valores tanto positivos como negativos. Tan solo entre 2003 y 2005 el crecimiento de la carga es constante y positivo y durante estos tres años el aumento de carga se mantuvo en un 15,6%.

Tabla 1. Carga Movilizada por miles de Toneladas

Año	Miles De Toneladas	Variación (%)
1994	82.483	-
1995	86.742	4,9%
1996	71.168	-21,9%
1997	89.399	20,4%
1998	84.350	-6,0%
1999	77.674	-8,6%
2000	73.034	-6,4%
2001	100.284	27,2%
2002	84.018	-19,4%
2003	99.782	15,8%
2004	117.597	15,1%
2005	139.725	15,8%

Fuente: Dirección de Tránsito y Transporte, MINTRANSPORTE

Durante el año 2008³ el transporte de carga por carretera movilizó 126.77 millones de toneladas, lo que representó una caída de 4.27% al comparar este tonelaje con el movilizado en todo el año 2007, 131.25 millones de toneladas. De igual manera al comparar estas cifras con el año 2006 donde se movilizó 129.65 millones de toneladas, se evidencia una caída de 7,2%.

Parque automotor nacional

El parque automotor nacional, en las modalidades de público y privado, está compuesto por vehículos públicos, particulares y oficiales, tanto para carga como para pasajeros. Tal como se puede observar en la Tabla 2, el parque automotor nacional está compuesto por 5.300.769 vehículos, entre los que se encuentran automóviles, buses, busetas, camionetas, camperos, microbuses, motocicletas, camiones, tracto camiones, volquetas, y maquinaria agrícola e industrial. De estos vehículos, el 96% se dedica al transporte de pasajeros y el 4% al transporte de carga.

Tabla 2. Parque vehicular en Colombia, Año 2008

	Cantidad	(%)
Pasajeros	5.084.640	96%
Carga	216.129	4%
Total	5.300.769	100%

Fuente: Ministerio de Transporte

4 Datos obtenidos de COLFECAR. 2008

En los vehículos de servicio público el 82% está destinado al transporte de pasajeros y el 18% al transporte de carga. En el caso del servicio particular, el 98% es de transporte de pasajeros y el 2% de carga. Finalmente, para los vehículos oficiales la distribución es de 93% para pasajeros y el 7% para carga.

En Colombia existen 1.649 empresas habilitadas para el transporte de carga, que tienen el cubrimiento nacional; sin embargo, el 72% se encuentra aglomerado en Cundinamarca (39%), Antioquia (15%), Atlántico (8%) y Valle del Cauca (10%)

Tabla 3. Distribución de vehículos pesados según el tipo de servicio

	Servicio Público	Servicio Particular	Servicio Oficial
Pasajeros	537.713	4.426.076	104.444
(%)	82%	98%	93%
Carga	115.907	91.287	7.476
(%)	18%	2%	7%
Total	653.620	4.517.363	111.920

Fuente: Ministerio de Transporte, Diagnóstico

Problemas y descripción del transporte

Costos del transporte

El negocio del transporte, genera un gran impacto en la economía nacional, a continuación se puede observar la estructura de costos operativos del sector.

En la tabla 4 se puede ver la influencia de cada uno de los rubros en los costos operativos. Los más sensibles para el ramo son: el combustible (33%), las llantas y neumáticos (14%), el mantenimiento (12%), los peajes (12%) y los seguros (10%).

La inflación tiene un mayor impacto en los transportadores, debido a que los insumos que utilizan para su operación, en su mayoría son bienes con demanda inelástica (combustible), y sumando la disminución de sus ingresos, tiene como resultado que los propietarios u operadores no tengan la capacidad para reducir sus costos y se vean más expuestos al efecto de erosión de la inflación.

Accidentalidad

En el 2007 se presentaron 184.347 accidentes de tránsito, 11% más que el 2006, de los cuales hubo 5.642 muertes y 44.702 heridos graves (Tabla 4).

Tabla 5. Estructura de costos operativos de los tracto camiones

Concepto	Gasto Mensual	Participación en el total
Salarios, Prestaciones y Comisiones	2.530.667	10%
Combustible	7.936.995	33%
Llantas y Neumáticos	3.307.621	14%
Filtros y Lubricantes	814.178	3%
Mantenimiento y Reparación	2.942.553	12%
Peajes	2.827.641	12%
Impuestos al Vehículo	54.427	0.2%
Seguros	1.926.220	8%
Retefuente	368.372	2%
Garajes y Lavado	522.057	2%
Otros	945.368	4%
Total mes	24.176.099	100%

Fuente: COLFECAR 2009

Los accidentes de tránsito desde 1997 a 2001 presentan un comportamiento creciente, se observa en la tabla 5 que el 2001 es el año que presentó la mayor cantidad de accidentes de tránsito de los últimos diez años (239.838). Al pasar al año 2002 se observa una caída del 21% respecto al año anterior, y posteriormente un crecimiento constante hasta el año 2004. El año 2006 registró el menor número de accidentes de tránsito (166.739) y para el 2007 se observa un aumento del 11%.

Las muertes en carretera representan en promedio el 16% del total de las muertes en accidentes de tránsito, en el año 2007 esta cifra ascendió a 950, es decir un 17% del total nacional.

Tabla 6. Accidentalidad y mortalidad a nivel nacional

Año	Accidentes	Muertes Por Acc. De Tránsito	Heridos Graves Por Acc. De Tránsito
1997	195.442	7.607	49.312
1998	206.283	7.595	52.965
1999	220.225	7.026	52.346
2000	231.974	6.561	51.458
2001	239.838	6.346	47.748
2002	189.933	6.063	42.837
2003	209.904	5.632	36.743
2004	229.184	5.483	35.914
2005	209.568	5.418	37.669
2006	166.739	5.486	35.597
2007	184.347	5.642	44.702

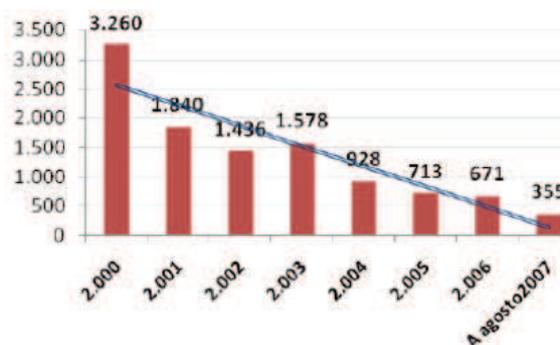
Fuente: Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Criminalidad

La piratería terrestre es considerada como la modalidad de hurto más frecuente en el ramo de transportes y está relacionada con asaltos a vehículos que transportan cargamentos de valor, así como con saqueo o despojo de los automotores de carga.

En los últimos 7 años el comportamiento del hurto por modalidad de piratería terrestre ha disminuido. De acuerdo con las autoridades, la reducción paulatina de la piratería terrestre en Colombia obedece a la puesta en marcha de la Política de Seguridad Democrática y a los constantes controles que se adelantan en las vías del país, sin embargo, el último año aunque los casos disminuyeron la cuantía aumentó, según las autoridades, la delincuencia está hurtando mercancías de alto valor.

Figura 2. Hurto (Piratería terrestre)



Fuente: Centro de Investigación Criminológica de la Dirección de Policía Judicial

Incidencia de la piratería terrestre en el transporte

La piratería terrestre, que como se mencionó anteriormente tiene un importante efecto en el ramo; existen diferentes modalidades de piratería terrestre entre las que se destacan las siguientes:

- Por atraco.
- Por saqueo de la mercancía desde el puerto hasta el lugar donde se entrega.
- Suplantación y gемеleo.
- El auto-hurto por parte de terceros.

Denominado en el sector el “cartel de piratas terrestres”, quienes compran y venden vehículos (los rotan) para continuar hurtándose la mercancía que luego reportan como “robada”.

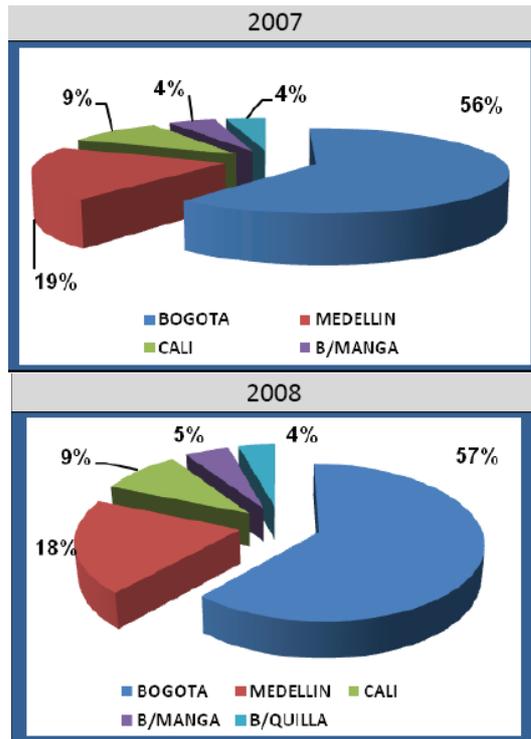
- El mal estado de las carreteras que hace que las mercancías se averíen.
- El mal embalaje de la mercancía que hace que esta se dañe.
- Algunas manifestaciones donde la mercancía permanece estática por varios días (pocos casos).
- La informalidad, la competencia desleal por la gran cantidad de parque automotor e incumplimiento de los fletes.
- Los transportadores se sienten desprotegidos por parte de las autoridades civiles y de la policía. No existen medidas eficaces contra los delitos relacionados con la piratería terrestre.

Comportamiento del sector transporte en los seguros

En la figura 3 se muestran las primas emitidas y siniestros pagados en el sector transporte. En cuanto a las primas emitidas, el sector transporte muestra una “recuperación” en el periodo 2001-2003. A partir del 2003, el sector presenta una disminución constante en sus primas. En cuanto a los siniestros pagados, del año 2000 al 2003 se puede observar una disminución, en parte explicada por la reactivación económica del año 2000 y el mejoramiento de la seguridad en las carreteras. Sin embargo, a partir del 2003 los siniestros pagados presentan un aumento constante.

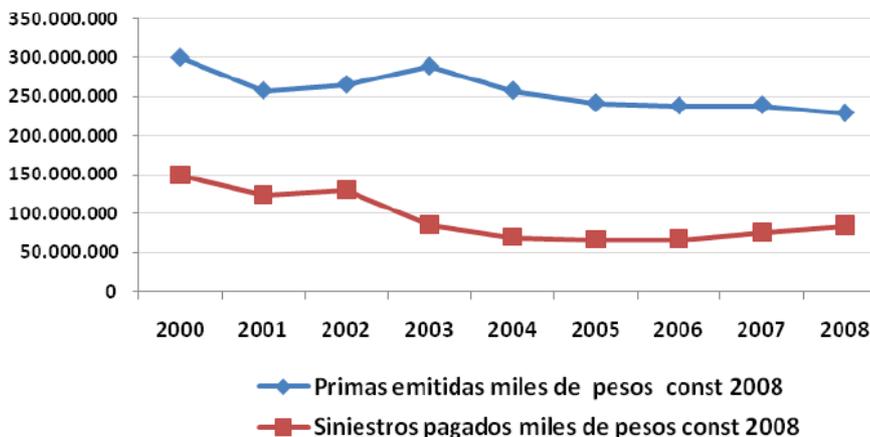
Por otro lado, Bogotá es la ciudad que más pólizas de vehículos pesados emite (Figura 4) tanto en el 2007 como en el 2008 (135.291.046 y 130.712.232 respectivamente), seguida de Medellín representando el 18.5% en promedio cada año de las primas emitidas en el país.

Figura 4. Primas emitidas en las principales ciudades del país



Fuente: FASECOLDA, las cifras usadas en esta gráfica están en miles de pesos constantes a precios de 2008.

Figura 3. Primas Vs. Siniestros (2000 – 2008)



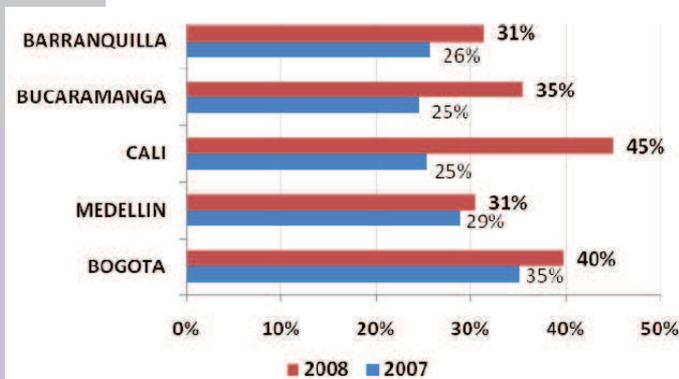
Fuente: FASECOLDA, las cifras usadas en esta gráfica están en miles de pesos constantes a precios de 2008.

La participación de los siniestros pagados en las primas emitidas permite observar cómo es el comportamiento del negocio asegurador. En las cinco ciudades observadas, la participación promedio de los siniestros en el total de primas del sector transporte en el 2007 fue de 28% y en el 2008 de 36%.

Barranquilla (31%) y Medellín (31%) son las ciudades con mejor comportamiento de siniestralidad en el 2008, es decir, presentan el menor número de siniestros, seguidas por Bogotá (40%) y Bucaramanga (35%), mientras que Cali (45%) presenta el peor comportamiento de siniestralidad de estas cinco ciudades en el 2008.

La participación de los siniestros pagados sobre las primas emitidas en el 2007 y 2008. Para el año 2007 las compañías socias del Instituto INIF representaban el 49% de las primas emitidas en el sector y en el 2008 esta cifra aumentó a 54%. Las compañías con más participación en el 2007 y 2008 fueron: Seguros Bolívar (15%) y Colseguros (12%), y en el 2008 representan el 16% y 14% respectivamente.

Figura 5. Participación de los siniestros pagados en las primas emitidas en las cinco principales ciudades del país (2007 – 2008)



Fuente: FASECOLDA, las cifras usadas en esta gráfica están en miles de pesos constantes a precios de 2008.

En cuanto a los siniestros las compañías socias del Instituto INIF participan con el 48% (2007) y 49% (2008). Para el año 2007 la compañía que pagó la mayor cantidad de siniestros fue Bolívar (20%) y para el 2008 tuvo una disminución en sus siniestros pagados, ocupando el segundo lugar (13%) después de Colseguros (15%).

ANÁLISIS DE RIESGOS

Justificación

Surge de diversas oportunidades o necesidades del sector transporte, que se mencionan a continuación:

- El crecimiento de la carga movilizada en Colombia indica una tendencia incremental positiva en las cantidades que se transportan anualmente, manteniéndose en un 15,6%.
- El comportamiento del hurto por modalidad de piratería terrestre se ha disminuido, sin embargo la cuantía de los mismos se encuentra en aumento.
- El crecimiento positivo del sector transporte en un 9,3% promedio.
- Los requerimientos tecnológicos son de fácil consecución a nivel local y se dispone de mantenimiento por parte del proveedor para el sistema implementado.
- La reconversión a tecnologías más limpias otorga incentivos y beneficios tributarios.
- FASECOLDA, promueve campañas tendientes a impulsar la cultura de los seguros.
- En el ramo de transporte se presenta una disminución constante en las primas emitidas.
- El comportamiento de las exportaciones e importaciones no alcanza un nivel de vinculación fuerte al comercio internacional, lo que coadyuva en una afectación parcial de la carga movilizada por el país.
- La reforma tributaria con la liberación de los servicios financieros establece reglas de juego no equitativas para todos los competidores del sector.

Definición

El manejo de los riesgos internos y externos en una empresa no es visto como un aspecto fundamental dentro de los procesos de la misma.

Las empresas del sector transporte en Colombia, están perdiendo dinero como consecuencia de la inobservancia de riesgos que surgen de la rutina normal del funcionamiento, un ejemplo claro es que contratan a personas perfiladas para cumplir un fin específico, y esta no cuenta con este perfil, la verdad, está sirviendo de infiltrado en la empresa

ya que pertenece a una banda organizada que defrauda la buena fe del empleador para cometer sus ilícitos.

Este riesgo es evidente cuando ya la empresa ha detectado pérdidas cuantiosas en su patrimonio, solo hasta que se ve el gran error, las directivas de la empresa se dan cuenta que no solo se ha perdido patrimonio económico, también capacitaciones, tiempo y hasta información.

Un ejemplo claro de este problema se evidencia en las empresas de transporte. Una empresa de transporte maneja mucha información de mercancía que a diario se moviliza por las vías nacionales, información que es utilizada y traficada para ser brindada a organizaciones dedicadas a la piratería terrestre que se aprovechan de la filtración para hurtarle a la empresa de transportes la mercancía, que termina pagando la compañía de seguros, si se cuenta con una póliza.

Según el exdirector de Tránsito y Transporte, General Luis Alberto Moore Perea, "En la mayoría de los 750 casos de robos que se registraron en el año 2008 los chóferes fueron cómplices en los hurtos que le generaron pérdidas a las transportadoras por más de 50 mil millones de pesos. De igual forma se han desarticulado siete bandas de piratería terrestre y en algunas de ellas se descubrió la complicidad de chóferes que facilitan los millonarios robos."⁴

Actualmente en Colombia son muchas las empresas e instituciones que tienen una gran necesidad que no está siendo suplida: es la de conocer con quienes están trabajando, a quienes contratan, quienes son sus proveedores, que riesgos tienen si contratan a cierta persona, y si sus operaciones están siendo aplicadas con el manejo de buenas prácticas que se enfoquen a la prevención e investigación de riesgos, todo esto, en procura de que no sea afectado su patrimonio.

Las empresas e instituciones miran con gran asombro todos los días en medios de comunicación que las personas que contratan están siendo utilizadas por la delincuencia, para infiltrarse y cometer hechos delictuales que afectan el mismo nombre de la empresa.

Beneficios

Así como surge la justificación para la realización de un análisis de riesgos para las empresas de

transporte de carga por carretera, se encuentran unos beneficios consecuentes que se resumen en la reducción o eliminación de los problemas asociados al sector transporte considerados como "riesgos" y que generan pérdidas económicas a las empresas. Estos beneficios son:

- Prevención del riesgo en transporte de carga terrestre
- Disminución de siniestros empresariales asociados
- Disminución de costos a causa de investigación en siniestralidad o criminalidad para las empresas de transporte de carga.
- Aumento de la productividad y aprovechamiento del parque automotor.
- Optimización de tiempos de operación de los vehículos automotores.
- Mayor confiabilidad ante los clientes (dueños de la carga y/o intermediarios)
- Mejores relaciones comerciales y disminución de costos por pólizas por beneficios a las aseguradoras al disminuirse la criminalidad.
- Agilidad y eficiencia en el manejo de la información del personal operativo del parque automotor usado para el transporte de carga por carretera por parte de las empresas.
- Disminución de modalidades delictivas como el auto-robo.
- Uso de tecnologías blandas (software especializado) que facilitan el proceso de análisis y brinda agilidad.
- Suministra información histórica para ejercer control y seguimiento ante posibles eventos futuros.
- Aumento de la tranquilidad al seleccionar personal operativo de las empresas de transporte de carga (conductores) y disminución de costos en dicho proceso.
- Disminución de pérdidas patrimoniales en las empresas transportadoras.
- Disminución de criminalidad en las operaciones logísticas y de transporte de las empresas.

5 www.eltiempo.com/colombia/oriente/policia-de-carreteras-denuncio-complicidad-de-conductores-en-hurtos-en-vias_4799217-1

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Cámara de comercio de Bogotá. Página institucional. Quienes somos. 2009

COLFECAR. Boletines, 2008

Estadísticas DANE, 2007 – 2008

Diagnóstico del sector transporte. Ministerio de Transporte, República de Colombia. Diciembre de 2008

FASECOLDA. Registro de aseguradoras que tienen línea de negocio en el sector de transporte, 2008.

ICONTEC. Norma técnica colombiana. NTC-ISO9001. Sistemas de gestión de la calidad. 2000

INIF. Diagnóstico del transporte diciembre 2008.

www.eltiempo.com/colombia/oriente/policia-de-carreteras-denuncio-complicidad-de-conductores-en-hurtos-en-vias_4799217-1

