



SCHUNCK REPORT

Unabhängig · Zukunftsorientiert · Innovativ

1 >> 2012



RISK MANAGEMENT:

**NATURKATASTROPHEN FÜHREN IMMER WIEDER
ZU STÖRUNGEN IN DEN LIEFERKETTEN**



SCHUNCK
GROUP

Internationaler
Assekuranz-Makler



Liebe Leserin, lieber Leser,

tun sie es, oder tun sie es nicht? Diese Frage beschäftigte lange die Börse, Banken und Politiker. Nun wissen wir: Sie haben es getan – die Ratingagentur Standard & Poors hat die Kreditwürdigkeit des Euro-Rettungsschirms sowie die Noten von neun EU-Ländern, darunter Frankreich und Österreich, um eine Stufe auf AA+ gesenkt. Und dies dürfte nicht der letzte Schritt gewesen sein. Weitere EU-Länder – darunter auch Deutschland – stehen auf dem Prüfstand der „fünften Macht“.

Was aber bedeutet diese Entwicklung für Mittelständler? Mit welchen Herausforderungen und Widerständen müssen sie rechnen, wenn sie beispielsweise Kredite für Investitionen benötigen? Oder kurzfristige finanzielle Lücken schließen möchten? Diesen und weiteren Fragen gehen wir in diesem SCHUNCK REPORT nach. So haben wir mit Christian Hackethal, Managing Partner der Bankhaus Main & Cie. Corporate Finance GmbH, über die Folgen der Eurokrise für deutsche Unternehmen gesprochen. Der langjährige Kenner der Logistikbranche geht dabei unter anderem auf die besondere Situation der Transportunternehmen ein.

Aktuell ist auch der Beitrag von Peter Kollatz zum Thema Risk Management. Er erläutert, wie Unternehmen sich vor den finanziellen Folgen gestörter oder gar unterbrochener Lieferketten aufgrund von Naturkatastrophen oder anderen nicht vorhersehbaren Ereignissen schützen können. Wie wichtig dieser Aspekt in der Unternehmensstrategie auch dann ist, wenn ein Unternehmen außerhalb eines gefährdeten Erdbebengebietes angesiedelt ist, zeigen nicht zuletzt die Auswirkungen des Vulkanausbruchs Eyjafjallajökull im Jahr 2010, der zur zeitweisen Unterbrechung des europäischen Flugverkehrs führte, oder die Katastrophe von Fukushima.

Um das Thema Sicherheit dreht sich auch der Beitrag „Der Wettbewerb liest mit“ von Susan Schreck. Hier geht es um das Thema Compliance und IT-Sicherheit – und damit auch um Risk Management, wenngleich aus einer anderen Perspektive.

Wie wir Sie bei diesen und anderen Themen unterstützen können, erfahren Sie in dieser Ausgabe des SCHUNCK REPORTs. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine spannende und anregende Lektüre.

Ihr

Gerhard Müller

INHALT

- 3 >> HAVARIE DER „COSTA CONCORDIA“
EIN UNGLÜCK KOMMT SELTEN ALLEIN – MILLIONENSCHADEN FÜR VERSICHERER?
- 4-5 >> EURODISKUSSION
EURODISKUSSION OHNE ENDE? WELCHE GEFAHREN BRINGT DIE AKTUELLE LAGE FÜR DEN MITTELSTAND?
- 
- 6 >> IT-SICHERHEIT
DER WETTBEWERB LIEST MIT
- 
- 7 >> COMPLIANCE
SCHUTZ VOR EIGENEN FEHLERN UND DENEN ANDERER
- 
- 8-9 >> RISK MANAGEMENT
FLEXIBILITÄT IN DEN LIEFERKETTEN
- 10 >> DREI FRAGEN AN ALEXANDER KRAUS
VERSICHERBARKEIT INTERNATIONALER RISIKEN PRÜFEN
- >> BI-LOG
PARTNER ENTLANG DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE
- 11 >> MELDUNGEN
SCHUNCK AKTUELL
- 12 >> PREISVERLEIHUNG
AND THE WINNER IS ... BEST AZUBI 2012
- >> FRÜHE MARKENWAHRNEHMUNG
SCHUNCK IM BILD



HAVARIE DER „COSTA CONCORDIA“: EIN UNGLÜCK KOMMT SELTEN ALLEIN – MILLIARDENSCHADEN FÜR VERSICHERER?

Es war Freitag der 13. im Januar 2012: Die „Costa Concordia“, das größte Kreuzfahrtschiff unter italienischer Flagge, schrammt einen Felsen vor der Insel Giglio und havariert.

Der entstandene Schaden am Schiff ist erheblich: Auf der linken Seite klafft ein 70 Meter langer Riss. Der 290 Meter große Riese mit etwa 4.200 Personen an Bord muss evakuiert werden. Obwohl die Besatzung das Schiff auf eine Sandbank setzt, um die Rettung der Passagiere zu erleichtern, sterben Menschen.

Neben der menschlichen Tragödie entstehen schwere wirtschaftliche Folgen. Die „Costa Concordia“ stammt aus der Flotte der Reederei Costa, einem der ältesten Kreuzfahrtanbieter in Europa. Costa, wie beispielsweise auch das deutsche Unternehmen AIDA, gehören wiederum zu dem US-amerikanischen Unternehmen Carnival Cruises. Nach dem Unglück brach der Aktienkurs der Carnival Cruises massiv ein. Carnival Cruises verlor über Nacht 2 Milliarden US-Dollar an Marktkapitalisierung, die Zielprognosen für das Jahr 2012 wurden um 175 Millionen US-Dollar korrigiert. Alleine der Betriebsausfall für das Schiff wird mit 95 Millionen US-Dollar veranschlagt.

Erst- und Rückversicherer sind bereits aktiv, denn es stehen Ansprüche im hohen dreistelligen Millionenbereich im Raum. Die zu den weltgrößten Rückversicherern zählenden Gesellschaften Munich Re und Hannover Rück taxieren ihren jeweiligen Schadenanteil mit zirka 50 Millionen Euro.

Welche Versicherungen sind am stärksten betroffen?

Zunächst ist die Kaskoversicherung der

„Costa Concordia“ tangiert. Diese versichert das Schiff als solches. Der Luxusliner wurde 2006 für 450 Millionen Euro gebaut. Diese Kosten stehen für Reparaturen oder den Totalschadenfall im Raum. Noch massiver könnten jedoch Ansprüche aus einem anderen Bereich sein. Denn durch die Havarie entstanden unterschiedlichste Haftungsansprüche. Darunter fallen die Ansprüche der Passagiere sowie von Angehörigen der Verstorbenen. Mittlerweile bereiten nach Informationen des Handelsblattes bereits zwei Kanzleien aus New York sowie eine italienische Verbraucherschutzorganisation eine Sammelklage gegen Carnival Cruises vor, an der sich bereits 300 Opfer beteiligen sollen. Diese Ansprüche werden von einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, einem sogenannten Protection and Indemnity-Club (P&I-Club), bestmöglichst abgedeckt. Diese P&I-Clubs betreiben die Reeder selbst.

Über allem schwebt jedoch das Damokles-Schwert einer möglichen Umweltkatastrophe. Sollte es zum Auslaufen von Schweröl kommen, sind die Folgen für die Reederei fatal. Das Beispiel BP hat im Jahr 2010 gezeigt, dass solche Umweltkatastrophen leicht zu Schadenersatzansprüchen in Milliardenhöhe führen können.

Bei solchen Summen fallen weitere denkbare Ansprüche aus anderen Versicherungs-

zweigen wie beispielsweise der Lebens-, Unfall- oder Berufsunfähigkeitsversicherung oder der Reisegepäck- und Reiserücktrittsversicherung kaum mehr ins Gewicht.

Natürlich können Versicherungen die schrecklichen Erfahrungen der Passagiere keinesfalls ungeschehen machen. Trotzdem zeigt dieser unglückliche Vorfall auch, wie wichtig und notwendig Versicherungen sind, damit Privatpersonen und Unternehmen wirtschaftliche Großschäden abfedern können.

Daher empfiehlt SCHUNCK im Rahmen des Risk Managements eines Unternehmens stets auch Katastrophenszenarien zu berücksichtigen, auch wenn diese als unwahrscheinlich gelten. Sollte es zu einer Katastrophe kommen, ist – ohne den entsprechenden Versicherungsschutz – die Existenz des Unternehmens bedroht.

Hätten Sie es vor diesem unglücklichen 13. Januar für wahrscheinlich gehalten, dass ein solches Kreuzfahrtschiff mit einem Felsen kollidiert und auf Grund läuft? <<

Ihr Ansprechpartner: Rudolf Christian Eder, Leiter Waren-Transportversicherung, Zentrale München, EderR@schunck.de, Tel. 089 38177-179



EURODISKUSSION OHNE ENDE? WELCHE GEFAHREN BRINGT DIE AKTUELLE LAGE FÜR DEN MITTELSTAND?

Seit Wochen beherrscht die Eurokrise die Medien. Während sich Politiker über immer neue Rettungspläne für Griechenland, Rettungsschirme und eine Finanzmarktsteuer streiten, beschäftigt deutsche Unternehmen eine konkrete Frage: Welche Folgen hat die Eurokrise für ihr Geschäft? Der SCHUNCK REPORT sprach darüber mit Christian Hackethal, Managing Partner der Bankhaus Main & Cie. Corporate Finance GmbH und langjähriger Kenner der Logistikindustrie.

Herr Hackethal, auch ohne Eurokrise hatten es mittelständische Unternehmen in den letzten Jahren schwer, Kredite zu bekommen. Wird sich die Lage für die Unternehmen verschärfen?

Christian Hackethal: Die Risikoaversion der deutschen Banken hat sich in den vergangenen Monaten weiter erhöht. Hintergrund ist eine Zunahme der Risikozuschläge für Staatsanleihen aus dem europäischen Raum und die damit verbundene Verringerung der Aktiva in den Bilanzen der Banken. Um weitere Risiken in den Büchern zu vermeiden, gehen die Banken zurzeit weniger Kreditfinanzierungen ein. Die EZB hat deshalb Ende 2011 einen Dreijahreskredit mit einem Volumen von fast 500 Milliarden Euro an die Banken der Eurozone ausgegeben, um so den negativen Auswirkungen erschwerter Refinanzierungsbedingungen für Banken über den Kapitalmarkt mittelfristig zu begegnen. Mit dieser Maßnahme soll zudem die Liquidität im Bankensystem sichergestellt werden.

Beide Maßnahmen gelten in der Regel als förderlich, um das originäre Kreditgeschäft zur Stärkung des deutschen Mittelstandes und damit des gesamtwirtschaftlichen Wachstums voranzutreiben. Die Frage in 2012 wird sein, inwieweit diese Maßnahmen greifen werden. Ratingagenturen gewinnen immer mehr Einfluss. Zuletzt hat S&P mit der Herabstufung Deutschlands gedroht.



Was würde eine solche Herabstufung für den Mittelstand bedeuten?

Christian Hackethal: Die Herabstufung der Bonitätsbewertung eines Landes durch Ratingagenturen führt grundsätzlich zu tendenziell höheren



Finanzierungskosten des betroffenen Staates und dementsprechend zu sinkenden Kursen der Staatsanleihen. Da Banken zu einem großen Teil in Staatsanleihen investiert haben, sind mittelständische Unternehmen direkt mitbetroffen. Unter einer Zunahme der Risikoaversion bei den Banken leidet das originäre Kreditgeschäft. Mittelständische Unternehmen müssen in dieser Situation für die Fremdkapitalaufnahme höhere Sicherheitsanforderungen erfüllen und mit höheren Finanzierungskosten, also Zinsen, bei der Kreditvergabe rechnen. Allerdings werden die Kreditzinsen unter Umständen auch durch andere, möglicherweise gegenteilige Effekte beeinflusst. Insgesamt können diese Trends zur Etablie-





zung alternativer Finanzierungsformen zum klassischen Kredit führen, wie z.B. zu Mittelstandsanleihen.

Was bedeutet diese Entwicklung für die Logistikbranche und gerade für international agierende Unternehmen, beispielsweise Logistikdienstleister? Werden diese leichter zu Übernahmekandidaten für ausländische Unternehmen?

Christian Hackethal: Die Logistik ist eine stark (früh-)zyklisch geprägte Branche, die sich mehr als andere rechtzeitig auf die jeweils bevorstehenden wirtschaftlichen Entwicklungen einstellen muss. Zurzeit profitiert sie noch vom anhaltenden Wachstum. Dies kann sich jedoch ändern. Zum anderen ist die Logistik stärker als andere von Konsolidierung, Konzentration, neuen Technologien und Globalisierung geprägt. Hier spielen verstärkt M&A-Transaktionen, also

Unternehmensübernahmen und Fusionen, eine wichtige Rolle. Die Höhe der Marktpreise für diese Transaktionen wird unter anderem von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung geprägt. Vor dem Hintergrund der zögerlichen Kreditvergabe sind bei der Finanzierung dieser Transaktionen zunehmend alternative Finanzierungsformen wie Anleihen oder Hybridkapital zu berücksichtigen. Die aktuelle Euro-Schuldenkrise führt zudem rein psychologisch zu einer gewissen Verunsicherung und somit zu einer Verzögerung bei bestimmten Entscheidungen, die auch M&A-Transaktionen betreffen. Dazu zählen beispielsweise auch Nachfolgeregelungen.

Wie schätzen Sie die weitere Diskussion über den Euro sowie die Konsequenzen für den deutschen und europäischen Kapitalmarkt und die deutschen Unternehmen – hier besonders den Mittelstand – ein?

Christian Hackethal: Seit Sommer 2011 sind die weltweiten Indizes an den Börsen zurückgegangen. Der Dax hat per 31.12.2011 rund 15 Prozent verloren. Der Rückgang bei den im MDAX notierten größeren, deutschen Mittelständlern war zum Teil noch höher. Wenn diese Entwicklung 2012 anhalten sollte, könnte dies weitreichende negative Folgen für die Firmen bedeuten. Wenn allerdings das beschlossene Maßnahmenpaket tatsächlich in die Umsetzung gelangt, dürfte auch das Vertrauen an den Kapitalmärkten sukzessive zurückkehren. Entscheidend ist dann, wie die wirtschaftliche Entwicklung 2012 tatsächlich ausfallen wird, also ob eine Rezession vermieden werden kann. Die Prognose-Ränge für den DAX per 31.12.2012 der Analysten ist entsprechend breit und reicht von 6.000 bis 7.500.

Herzlichen Dank für das Gespräch. «

DER WETTBEWERB LIEST MIT

Der Bauplan des Prototyps, der Letter of Intent für ein neues Joint Venture oder das Geheimrezept für ein neues In-Getränk: Deutsche Mittelständler haben einiges zu bieten, was nicht nur potenzielle Kunden interessiert. Auch der Wettbewerb will informiert sein – und geht dabei nicht nur legale Wege. Sowohl im privaten als auch im geschäftlichen Leben sind Datenklau und Internetattacken heute keine Seltenheit mehr. Allein 2010 wurden deutschlandweit 15.190 Fälle registriert, bei denen Daten ausgespäht oder abgefangen wurden – dies sind 32,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Weitere 7.993 Mal kam es zu Betrug mit Zugangsberechtigungen zu Kommunikationsdiensten, 22.524 Mal zu Datenveränderungen oder Computersabotage, 640 Mal zu Datenfälschung sowie Täuschung im Rechtsverkehr bei Datenverarbeitung sowie 27.292 Mal zu Computerbetrug. Dabei dürften diese vom Bundeskriminalamt veröffentlichten Zahlen nur die Spitze des Eisbergs sein, denn viele Straftaten fallen den Geschädigten erst gar nicht auf, weil Computerviren unentdeckt bleiben.



Andere Angriffe werden nicht gemeldet, um nicht die Reputation als zuverlässiger Partner zu verlieren.

Bei einem erfolgreichen Cyber-Angriff kann es passieren, dass Wettbewerber der geplanten Markteinführung zuvorkommen, oder Patente und Forschungsergebnisse von Unternehmen verwendet werden, die – anders als der Patentinhaber – zuvor nicht in die Forschung und Entwicklung investiert haben. Beides kann zu erheblichem wirtschaftlichen Schaden führen.

Gerade für mittelständische Unternehmen kann dies schnell zur einer existenzbedrohlichen Situation führen. Immer mehr Unternehmen sehen deshalb die Abwehr neuer Angriffsszenarien als eine der wichtigsten Herausforderungen für die IT-Sicherheit. Dabei spielen neben dem eigenen Firmennetzwerk zunehmend auch neue Technologien wie Cloud Computing, Mobility und Social Media eine Rolle. Das größte Sicherheitsrisiko sind nach Ansicht der Unternehmen jedoch – so die IDC-Studie „IT Security in Deutschland 2011“ – die eigenen Mitarbeiter. 50 Prozent der Befragten gaben an, dass diese das schwächste Glied in der IT-Security-Kette darstellen.

Gefahr erkannt, Gefahr gebannt?

So leicht ist es aufgrund der umfangreichen Cyberrisiken für Unternehmen leider nicht. Allerdings stehen sie – selbst im Fall eines erfolgreich verlaufenden Angriffs – nicht ganz hilflos dar. Zusammen mit dem Spezialversicherer Hiscox bietet die SCHUNCK GROUP Versicherungsschutz in Kombination mit umfangreichem Service an. Das aus frei wählbaren Modulen bestehende Produkt kann auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Unternehmen abgestimmt werden.

So gewährt das Data-Breach-Cost-Modul Versicherungsschutz für Kosten für forensische Untersuchungen zur

Klärung, was vorgefallen ist und wessen Daten betroffen sind. Abgedeckt sind auch die Kosten für die Benachrichtigungen von Dateninhabern oder Regulierungsbehörden sowie – wenn nötig – die Einrichtung für ein Call Center oder einen Kreditüberwachungsservice. Für Vermögensschäden wegen einer vom Versicherungsnehmer zu verantwortenden Datenschutzrechtsverletzung besteht Versicherungsschutz. Dies gilt sowohl für materielle und immaterielle Schäden als auch für elektronische oder nicht elektronische Störungen wie Phishing oder Social Engineering sowie Schäden durch Übertragung von Schadprogrammen. Auch viele weitere Risiken lassen sich durch die Versicherungslösung abdecken. «



Unser Tipp: Wir analysieren für Sie die bestehenden Risiken durch Cyberkriminalität und entwickeln für Sie eine maßgeschneiderte Versicherungslösung.

Ihre Ansprechpartnerin: *Susan Schreck*,
Leiterin Vertrieb Industrie, *Schunckhaus*
München, SchreckS@schunck.de,
Tel. 089 38177-445

SCHUTZ VOR EIGENEN FEHLERN UND DENEN ANDERER

Ein kleiner Zahlendreher in der Kontonummer hat bei der Mustermann GmbH großen Schaden angerichtet. Denn aufgrund dieses Fehlers wurde der Betrag von 100.000 Euro auf ein falsches Konto im Ausland überwiesen. Besonders ärgerlich: Das Geld war in diesem Fall verschwunden, die Überweisung konnte nicht rückgängig gemacht werden. Dem Unternehmen ist durch den „kleinen“ Fehler eines einzelnen Mitarbeiters ein erheblicher Vermögensschaden entstanden, für den der Geschäftsführer nun unter Umständen mit seinem vollen Privatvermögen haftet. Zumindest aber reicht dieser Vorfall aus, ihm ein Organisationsverschulden beziehungsweise einen Verstoß gegen Compliance-Richtlinien vorzuwerfen. Bei einer „ordentlichen“ Umsetzung professioneller Organisations- und Kontrollrichtlinien wäre doch ein solch folgenschwerer Fehler gar nicht erst möglich gewesen – so die Theorie. Das fingierte Beispiel zeigt, wie schnell Organe wie Geschäftsführer, aber auch Vorstände, Vereinsvorstände oder gar andere persönlich haftbar gemacht werden können. Mit dramatischen Konsequenzen für ihr Privatleben und das ihrer Familie. Diese Tendenz der „verschärften Rechtsprechung“ für Organe wird auch durch ein aktuelles BGH-Urteil verstärkt (20.09.2011 - II ZR 234/09 OLG Hamburg).

D&O-Versicherungen bieten Schutz

Die Gefahr, in Anspruch genommen zu werden, hat in Deutschland in den vergangenen Jahren aufgrund verschärfter gesetzlicher Haftung aber auch der Rechtsprechung stetig zugenommen. Aktiengesellschaften sind spätestens seit dem ARAG-Garmenbeck-Urteil aus dem Jahr 1997 für dieses Thema sensibilisiert. Damals verpflichtete der Aufsichtsrat, durchsetzbare Schadener-



satzansprüche gegen den Vorstand tatsächlich geltend zu machen. Geschieht das nicht, läuft der Aufsichtsrat selbst Gefahr, in Anspruch genommen zu werden. Die Managerhaftung ist somit deutlich in den Fokus gerückt und beschränkt sich dabei schon lange nicht mehr auf große börsennotierte Aktiengesellschaften. Auch nicht börsennotierte AGs aus dem Mittelstand oder GmbHs, selbst Genossenschaften oder Vereine, sind von dieser Tendenz zunehmend betroffen. Schutz vor den Konsequenzen einer Haftung mit dem vollen Privatvermögen bieten Directors&Officers-Versicherungen (D&O), die es bereits seit den 1930er-Jahren in den USA gibt.

Seit Mitte der 80-er Jahre werden sie auch in Deutschland angeboten und besonders in den letzten Jahren verstärkt nachgefragt. Doch wie so oft ist auch hier Versicherung nicht gleich Versicherung: Um einen sinnvollen Beitrag zum Risk Management zu leisten, muss die D&O-Versicherung auf die individuellen Anforderungen des Unternehmens beziehungsweise des Managements angepasst sein. Eine große Rolle spielt beispielsweise die Frage, wie das Unternehmen im In- und Ausland tätig ist. Gibt es beispielsweise Tochterunternehmen in den sogenannten Non-admitted-Ländern wie Schweiz,

Dubai, Brasilien, Russland, China oder anderen? Entscheidend kann aber auch sein, inwieweit das Unternehmen familiengeführt ist oder sich Versicherungsschutz auch auf leitende Angestellte wie Prokuristen oder die sogenannten Compliance-Beauftragten beziehen soll.

Zurzeit lassen sich umfangreiche Versicherungslösungen mit historisch günstigen Prämien abschließen. Diese liegen bei einem wirtschaftlich gesunden Unternehmen bei etwa einem Promille. Anders ausgedrückt: Mit nur 1.000 Euro Netto-Jahresprämie lassen sich bereits eine Million Euro Vermögensschadenabdeckung abschließen. Es ist damit zu rechnen, dass die Prämien mittelfristig wieder steigen, da die Anzahl der D&O-Versicherungen sowie die Schadenzahlen und die daraus resultierenden Schadenleistungen weiter zunehmen werden. «

Unser Tipp: Gemeinsam mit Ihnen analysieren wir die Risiken für die unterschiedlichen Führungsebenen und entwickeln eine auf Ihre Bedürfnisse abgestimmte D&O-Lösung.

Ihr Ansprechpartner: *Niels Jöhnk*,
Leiter Competence Center Financial Lines,
JoehnkN@schunck.de,
Tel. 089 38177-428

RISK MANAGEMENT: FLEXIBILITÄT IN DEN LIEFERKETTEN

Japan, 1. Januar 2012: Ein schweres Erdbeben der Stärke 7,0 erschütterte den Osten und Nord-Osten Japans. Auch in der Hauptstadt Tokio schwanken die Gebäude. Eine Katastrophe wie im März 2011, als ein Erdbeben und ein fast 15 Meter hoher Tsunami Fukushima traf und damit den GAU im dortigen Atomkraftwerk auslösten, blieb zum Glück aus. Trotzdem bleibt die Erkenntnis: 100-prozentige Sicherheit gibt es nicht. Weder in Japan, noch in den USA oder in Europa.

Im Gegenteil: Durch den Klimawandel kommt es nach Einschätzung von Experten verstärkt zu Naturkatastrophen. Mit spürbaren Folgen für produzierende Unternehmen und Logistiker. Denn vor dem Hintergrund der Globalisierung und den damit einhergehenden steigenden Anforderungen an Zulieferer und Logistikdienstleister gestalten sich Wertschöpfungsketten immer komplexer – und damit anfälliger. Dies zeigte sich auch in Japan: Als Folge des Tsunamis 2011 standen unter anderem die Bänder in der japanischen Autoindustrie still. Wegen der Engpässe im Teile-Nachschub mussten aber auch europäische Produktionsstandorte der Automobilhersteller ihre Fertigung teilweise einstellen.

Potenzielle Risiken erkennen und einplanen

Hätte dieser Engpass verhindert werden können? Vielleicht. Zumindest aber lässt sich das Risiko eines Produktionsstillstandes und den daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen für die Zukunft minimieren. Gefragt ist dazu ein durchdachtes Risk Management. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, welche Störfaktoren innerhalb der Supply Chain auftreten können und welche Folgen sie gegebenenfalls

für das Unternehmen haben werden – und wie dieses Risiko verhindert bzw. vermindert werden kann. Für eine realistische Einschätzung des Risikos muss zudem die Häufung von Schadenfällen beachtet werden. **Hier gilt:** Je öfter ein negatives Ereignis eintritt und je größer der damit verbundene Schaden ist, umso wichtiger ist es, das bestehende Risiko mit einer zielführenden Maßnahme steuerbar zu machen.

Spätestens seit Fukushima werden dabei neue Maßstäbe an die Bewertung von Risiken aufgrund von Naturkatastrophen gelegt. Denn neben der stockenden Versorgung mit Ersatzteilen aufgrund zerstörter Produktionsstätten hat beispielsweise die mögliche radioaktive Verstrahlung produzierter Teile zu Verzögerungen in der Supply Chain aufgrund verstärkter Kontrollen beim Import geführt. Aber auch ohne diese Katastrophe hat sich in den vergangenen Jahren vor allem in der Logistik mit ihren komplexen Strukturen gezeigt, dass die Zahl der Unwägbarkeiten und damit die Risiken steigen. Denn jede Schnittstelle im Waren- und Informationsfluss birgt neue, zusätzliche Unsicherheiten. So haften Logistikdienstleister für Schäden, die während des Transports oder der Lagerung entstanden sind, aber auch für fehlerhafte Prozesse und Kontrollen sowie für angebotene Mehrwertdienste, die oft bis in die Produkthaftung hineingehen. Weitere Risiken liegen im finanziellen Bereich: Wechselkurschwankungen, fehlende Liquidität oder auch die schlechte Zahlungsmoral eines Geschäftspartners können schnell die wirtschaftliche Zukunft eines Unternehmens in Frage stellen.

Risiken vermeiden, vermindern, überwälzen oder übernehmen?

Um diese Risiken in den Griff zu bekommen, stehen den Unternehmen verschiedene Strategien zur Verfügung. Sie können Risiken vermeiden, vermindern oder aber auf andere überwälzen bzw. übertragen.

1. Risikovermeidung:

Im Fall der Risikovermeidung wird versucht, die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos durch entsprechende Entscheidungen gleich Null zu setzen. Dies ist natürlich nicht immer möglich, zumal es ohne unternehmerisches Risiko keinen Gewinn gibt. Realistischer ist deshalb das Prinzip der Risikoverminderung.

2. Risikoverminderung:

Hier werden vorsorglich Maßnahmen ergriffen, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und die wirtschaftlichen Folgen eines Risikos senken. Bezogen auf Fukushima und das erhöhte Risiko von Naturkatastrophen könnte hier beispielsweise die Zusammenarbeit mit mehreren Zulieferern in verschiedenen Ländern Engpässe bei der Versorgung vermeiden. Im Falle einer Katastrophe könnte so die Lieferkette in kürzester Zeit den neuen Rahmenbedingungen angepasst werden, indem in nicht betroffenen Gebieten die Produktion erhöht und so die Versorgung mit den benötigten Mengen sichergestellt wird. Dies hat natürlich wiederum Konsequenzen auf die gesamte Lieferkette: Zum einen muss das Wissen um die Teile mit mehreren Produktionsstätten geteilt werden, sodass das Risiko der Betriebsspionage steigt. Zum anderen kann die Herstellung nicht mehr preisgünstig an einem Ort gebündelt werden, Änderungen in der Produktion müssen an verschiedenen Standorten durchgeführt werden etc.

3. Risikoüberwälzung:

Hier werden die wirtschaftlichen Risikoauswirkungen auf einen externen Träger übertragen. Dies geschieht beispielsweise, indem bestimmte Teilaufgaben an einen externen Dienstleister übertragen werden, um so im Schadenfall nicht haftbar zu sein oder einen Regresspartner zu haben. Zur Risikoüberwälzung zählt aber auch die Versicherung, mit der ausschließlich finanzielle Risiken abgedeckt werden können.

4. Risikoübernahme:

Bei der Risikoübernahme werden eventuell eintretende Schäden bewusst in Kauf genommen. Wichtig ist hierbei, dass diesen ein ausreichendes Deckungspotenzial – beispielsweise in Form von Eigenkapital – entgegensteht. Zudem sollte das eingegangene Risiko gleichzeitig eine Chance für das Unternehmen darstellen.

Versicherbarkeit von Risiken

In der Regel wird das Risk Management-Konzept eines Unternehmens die oben vorgestellten Maßnahmen sinnvoll miteinander verknüpfen, um so die bestehenden Risiken möglichst optimal zu bewältigen. Ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes ist auch der Ersatz von Eigenkapital durch Versicherungen. Die Herausforderung für die Logistik besteht dabei darin, dass es für die einzelnen Teilprozesse innerhalb der Supply Chain eigene, separate Versicherungslösungen gibt, eine ganzheitliche Betrachtung jedoch in der Regel ausbleibt.

Neu auf dem Markt sind jetzt Lösungen von einzelnen Versicherern, mit denen Ausfälle innerhalb der Supply Chain auf „Allgefahren-Basis“ abgedeckt werden – ganz gleich, ob

es sich um Lieferunterbrechungen oder -störungen handelt. Diese All-Gefahren-Deckung bietet eine recht hohe Sicherheit, allerdings sind Risiken wie beispielsweise Vorsatz, Betrug oder Krieg ausgeschlossen. Diese Produkte setzen allerdings nicht beim Logistikdienstleister an, sondern bei deren Auftraggebern.



Werden einzelne Teilprozesse der Supply Chain durch den verantwortlichen Logistikdienstleister versichert, greifen bei Speditionsleistungen Verkehrs- und Transportversicherungen, während zusätzliche Dienstleistungen wie Montage etc., die auf das zu liefernde Produkt einwirken, in der Regel mit eigenen Betriebshaftpflichtversicherungen abgesichert sind. Ergänzt werden müssen diese gegebenenfalls mit Produkthaftpflichtversicherungen, da der Logistikdienstleister nach dem Produkthaftpflichtgesetz auch wie ein Hersteller haften kann. Im Ergebnis sind die Risiken des Logistikdienstleisters in unterschiedlichen Versicherungssparten zu versichern, je nachdem, welche Leistung im Supply-Chain-Prozess erbracht wird. So werden beispielsweise Beförderung mit eigenem Lkw durch Kfz-Haftpflichtversicherungen und Einwirken auf das Gut durch Betriebs- und Produkthaftpflichtversicherungen abgedeckt.

Im Bereich der Einlagerung schützen Lagerversicherungen das Unternehmen. Dieser standardisierte Versicherungsschutz je Teilprozess gleicht einem einzelnen Puzzleteil. Für die Beteiligten der Wertschöpfungskette können hierdurch schnell Lücken im Versicherungsschutz entstehen, die ein enormes Risiko darstellen.

Für ein umfassendes, auch die internationalen Risiken abdeckendes Versicherungskonzept, sollten vielmehr die logistischen Teilprozesse als einheitliche Wertschöpfungskette betrachtet werden. Dazu gehört auch, dass sich die Beteiligten an der Supply Chain untereinander austauschen, um Lücken und doppelte Versicherung zu vermeiden.

Wirtschaftlich möglichst sinnvolle Lösungen für alle Beteiligten können durch ausgewogene Haftungsvereinbarungen, eventuell mit Regressverzicht, oder die Aufnahme eines Beteiligten aus der Supply Chain in den Versicherungsschutz des anderen Beteiligten als Mitversicherter, erreicht werden. «

Ihr Ansprechpartner: *Peter Kollatz,*
Leiter Geschäftsbereich Verkehr/Logistik,
Zentrale München, KollatzP@schunck.de,
Tel. 089 38177-130

VERSICHERBARKEIT INTERNATIONALER RISIKEN PRÜFEN

Drei Fragen an Alexander Kraus,
Leiter Internationales Geschäft

Herr Kraus, sollten sich Unternehmen gegen alle potenziellen Risiken versichern?

Alexander Kraus: Dies ist abhängig vom Risk Management der Unternehmen. Ratsam ist es auf jeden Fall, eine individuelle Risikoanalyse durchzuführen, um nicht nur die „üblichen“ Risiken auszuloten. Hier geht es darum, insbesondere die unwahrscheinlichen Risiken daraufhin zu prüfen, inwiefern ein hierdurch entstandener Schaden dem Unternehmen insgesamt schaden könnte. Sobald diese Analyse durchgeführt wurde und entsprechende Versicherungskonzepte vorliegen, kann dann das Unternehmen eine Entscheidung treffen, welche Risiken versichert werden sollten.

Sind Versicherungen gegen Naturkatastrophen wie Tsunamis und Erdbe-

ben überhaupt zu einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis realisierbar?

Alexander Kraus: Auch diese Frage lässt sich nicht pauschal beantworten. Preis und Leistung sind insbesondere vom jeweiligen Risikopotenzial des betroffenen Landes bzw. Ortes abhängig. Zur Beitragsermittlung verfügen Versicherer daher über entsprechende Risikotools, mit welchen die Gefährdung, das Risiko, die Versicherbarkeit und letztendlich dann ggf. der entsprechende Beitrag ermittelt werden. Die meisten Erstversicherer arbeiten hier sehr eng mit Rückversicherern und Experten, wie z.B. Geowissenschaftlern, zusammen. Aufgrund der starken Restriktionen einzelner Länder – beispielsweise aufgrund aktueller Ereignisse u.a. in Japan und Südostasien – ist sicherlich mit sehr hohen Beiträgen zu rechnen. Zudem werden sich in solchen Fällen mehrere Versicherer zur Risikoverteilung zu einem Pool zusammenschließen.

Worauf sollten Unternehmen bei entsprechenden Versicherungslösungen achten – gerade im Hinblick auf internationale Lieferketten?

Alexander Kraus: Es muss unbedingt darauf geachtet werden, welche Folgen ein Worst-Case wie Totalschaden oder lange Verzögerungen das Unternehmen selbst treffen können. Wichtig ist hier insbesondere der Ertragsausfall. Bei Lieferketten müssen daher am Besten alle Zulieferer sowie deren Zulieferer und wiederum deren Zulieferer etc. bekannt sein. Aber auch die Ersetzbarkeit dieser Zulieferer, um auch nur den geringsten „Ausfall“ in der Lieferkette berücksichtigen zu können. Selbstverständlich ist dies bei internationalen Lieferketten mit einem höheren Aufwand verbunden. «

Ihr Ansprechpartner: *Alexander Kraus,*
Leiter Internationales Geschäft,
Zentrale München, KrausA@schunck.de,
Tel. 089 38177-134

BI-LOG: PARTNER ENTLANG DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Logistikdienstleister werden heute fast schon selbstverständlich mit in die Wertschöpfungskette von Herstellern und Handelsunternehmen eingebunden. Das Bamberger Unternehmen BI-LOG geht jedoch einen – gewaltigen – Schritt weiter: Für seine Kunden übernimmt BI-LOG zusätzliche (Logistik-) Dienstleistungen wie Produktveredelung, Individualisierung und die rasche kundenspezifische Aufbereitung von Produkten.

So lassen sich beispielsweise Elektrogeräte für bestimmte Zielmärkte individualisieren, indem Gehäusefarbe, eingebautes Zubehör und Anleitungen sowie die installierte Software angepasst werden. Oder aber es werden für

verschiedene Länder unterschiedliche Pakete geschnürt: Während bei Lieferungen in das eine Land zur Kaffeemaschine entsprechende Werbetaschen mitgeliefert werden, kann in einem anderen Land gerade ein Gewinnspiel laufen. Je nachdem, wohin geliefert wird, werden die Pakete im BI-LOG-Lager entsprechend zusammengestellt, mit Informationsmaterial in der entsprechenden Sprache versehen und erst dann versendet.

Der Vorteil für die Kunden: Bestellungen können rascher ausgeliefert werden, die entsprechenden Produkte mitsamt Zubehör direkt vor dem Versand zusammengestellt.

Eine weitere Besonderheit dabei ist die hohe Transparenz, die BI-LOG entlang der Supply Chain schafft. Dazu hat der Dienstleister eine eigene IT-Plattform geschaffen, mit der alle Beteiligten jederzeit die gesamte Wertschöpfungskette im Blick haben.

Bei diesem umfangreichen Dienstleistungsspektrum sind natürlich entsprechend individuelle Versicherungslösungen gefragt. Hier vertraut BI-LOG seit vielen Jahren auf die SCHUNCK GROUP und unsere individuellen Lösungen. Damit hat der Dienstleister seine Risiken jederzeit im Griff. «

UNTERNEHMENSKOMMUNIKATION: **TOBIAS KRÜGER NEUER LEITER**

Seit Oktober 2011 leitet Tobias Krüger (37) zusätzlich zum Bereich Vertrieb auch die Unternehmenskommunikation der SCHUNCK GROUP. Im Rahmen der Zusammenlegung beider Bereiche verantwortet er nun auch den SCHUNCK REPORT.

Zwei Fragen an Tobias Krüger Herr Krüger, welche Ziele haben Sie sich als Leiter Vertrieb & Unternehmenskommunikation gesetzt?

Tobias Krüger: Die SCHUNCK GROUP hat bereits heute einen exzellenten Ruf. Darauf werde ich weiter aufbauen und vor allem unser Alleinstellungs-

merkmal, den 360°-Blick auf die Risiken, weiter in den Vordergrund rücken. Zudem möchte ich unsere Spezialisierung auf den Mittelstand weiter hervorheben.

Wie fühlen Sie sich in Ihrer neuen Funktion?

Tobias Krüger: Ausgesprochen gut. Als Vertriebsleiter bin ich nah an unseren

Kunden, kenne ihre Bedürfnisse und Unsicherheiten. Dieses Wissen über den Markt werde ich im Bereich Unternehmenskommunikation einbringen können. <<

Ihr Ansprechpartner: *Tobias Krüger, Leiter Vertrieb & Unternehmenskommunikation, Zentrale München, KruegerT@schunck.de, Tel. 089 38177-148*



STOROPACK:

25 JAHRE PARTNERSCHAFT ZWISCHEN STOROPACK UND DER SCHUNCK GROUP

Überall, wo Produkte weltweit verschickt werden, sind Schutzverpackungen erforderlich. Hersteller investieren eine Menge Wissen, Zeit und Geld und erwarten, dass ihre Produkte sicher am Bestimmungsort ankommen. Die auf die jeweiligen Bedürfnisse der Produzenten zugeschnittene Verpackungslösung bietet seit über 50 Jahren die STOROPack Unternehmensgruppe mit Sitz in Metzingen. Die internationale Präsenz in 13 Ländern mit über 60 Standorten in Europa, Nordamerika und Asien sichert die konsequente Ausrichtung an Kundenbedürfnissen in den lokalen Märkten.

Seit nunmehr einem Vierteljahrhundert werden individuelle, weltweite Versicherungslösungen sowie das Vertrags-, Schaden- und Risk Management für STOROPack von SCHUNCK gestaltet. Das integrierte Versicherungsprogramm besteht aus Lokalpolicen auf Basis „good local standard“, unter Berücksichtigung lokaler, gesetzlicher und landesüblicher Besonderheiten und einem Mastervertrag unter Einschluss aller Tochterunternehmen. Durch das seit Jahren bewährte Versicherungs-

programm werden Deckungslücken sowie Doppelversicherungen vermieden und Steuerprobleme durch dezentrale Prämienzahlungen in den jeweiligen Ländern verhindert.

Die SCHUNCK GROUP begleitet den Verpackungsspezialisten seit Jahren in allen Ländern, in denen sich STOROPack-Unternehmen befinden, mit eigenen Tochtergesellschaften oder Co-Brokern.

In diesen 25 Jahren ist aus der rein geschäftlichen inzwischen eine freundschaftliche Beziehung, insbesondere zur Inhaberfamilie Reichenecker, entstanden.

Anlässlich des Jubiläums besuchte daher Gerhard Müller, Vorstand der SCHUNCK GROUP, die Unternehmenszentrale STOROPacks und dankte persönlich für die vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit. <<



Foto: (v.l.n.r.) Dieter Buck, Andrea Kuder, Hans Reichenecker, Gerhard Müller, Oliver Donth, Dietmar Kolb.



AND THE WINNER IS ... BEST AZUBI 2012

Acht Fragebögen mit jeweils zehn Fragen mussten größtenteils richtig beantwortet werden, damit der 23-jährige Till Oliver Jahn, Auszubildender zum Speditions- und Logistikkaufmann bei der L.I.T. AG in Brake, sein Ziel erreichen konnte: Er ist „Best Azubi“ 2012.

Am 2. Februar konnte er seinen Gewinn, 5.000 Euro, von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Gerhard Müller, Vorstandsvorsitzender der SCHUNCK GROUP, entgegennehmen.

„Als einer der wichtigsten Industriezweige Europas bietet die Logistik zahlreiche berufliche Chancen mit glänzenden Zukunftsaussichten für wissbegierige und motivierte Menschen. Umso mehr freue ich mich über die rege Teilnahme am Wissenswettbewerb“, so Müller.

An dem von der VerkehrsRundschau und der SCHUNCK GROUP zum fünften Mal initiierten Wissenswettbewerb haben insgesamt 1.378 Auszubildende teilgenommen. Best Azubi ist damit Deutschlands größter Wissenstest für angehende Speditions- und Logistikkaufleute. «



Von links nach rechts: Ralf Fuchs, Till Oliver Jahn, Gerhard Müller, Birgit Bauer, Peter Ramsauer/Bildquelle Foto: VerkehrsRundschau/Miguel Perez.

FRÜHE MARKENWAHRNEHMUNG: **SCHUNCK IM BILD**

Autos sind bei Jungen beliebt – auch bei Tobias, dem acht Jahre alten Sohn eines SCHUNCK-Mitarbeiters. Zu unserer Freude hat er SCHUNCK und unsere Nähe zur Logistik bereits verinnerlicht, wie dieser Lkw eindeutig belegt. «



SCHUNCK Bild von Tobias Fuchs

Verantwortlich für den Inhalt:

OSKAR SCHUNCK
Aktiengesellschaft & Co. KG
Leopoldstraße 20
80802 München
Tobias Krüger (v.i.S.d.P.)
Telefon 089 38177-0
Fax 089 38177-299

info@schunck.de
www.schunck.de
Handelsregister München HRA 46500
Persönlich haftende Gesellschafterin:
OSKAR SCHUNCK Assekuranz-
Makler Aktiengesellschaft
Handelsregister München HRB 160250

Aufsichtsrat:
Horst O. A. Schunck (Vorsitzender)
Vorstand:
Gerhard Müller

Alle Informationen gemäß § 11 VersVermV:
Die OSKAR SCHUNCK AG & Co. KG ist zugelassener Versicherungsmakler mit Erlaubnis gemäß § 34 d Abs. 1 Gewerbeordnung (GewO). Dies ist unter der Registrierungsnummer D-NTHO-9X9YY-41 überprüfbar.
Alle weiteren Informationen unter www.schunck.de/Impressum.
© OSKAR SCHUNCK AG & Co. KG., internationaler Assekuranz-Makler



SCHUNCK
GROUP