

Transportschäden und ihre Prävention: Ergebnisse aus der Wissenschaft für die Praxis

Wildenmoos Ressort Reitnau, 14. September 2012

Alexander C.H. Skorna, Senior Researcher
Institut für Technologiemanagement (ITEM), Universität St.Gallen (HSG)
Departement für Management, Technologie, und Ökonomie (D-MTEC), ETH Zürich



Quelle: GDV

Was kann eine Transportversicherung dagegen tun?



1. Hintergrund I-Lab

Neue Technologien erhöhen die Sehschärfe auf versicherte Objekte und verbessern die Transparenz in der Versicherungswirtschaft!

Welche Auswirkungen hat die radikale Veränderung der Geschäftsprozesse durch intelligent versicherte Objekte auf die Versicherungswirtschaft?

I-Lab Hintergrund (2)



Forschungs-partner

suva



DAIMLER



BOSCH



Die Mobiliar
Versicherungen & Vorsorge



accenture
High performance. Delivered.

DB SCHENKER

Spin-Offs

intellion

synesix



Labs



BOSCH

Entitäten

ETH

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich



Universität St.Gallen

Forschungs-netzwerk

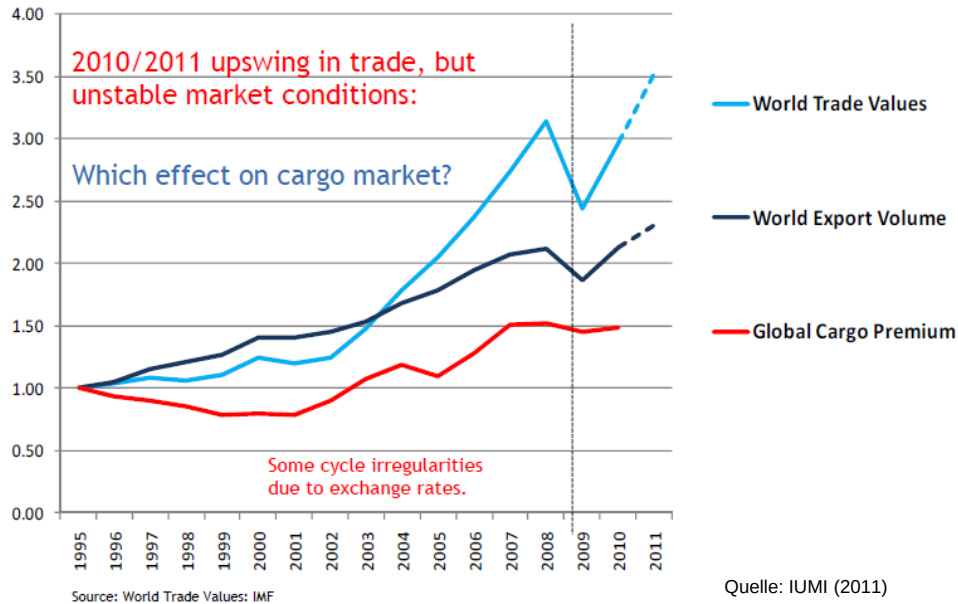


復旦大學



2. Prävention vs. Versicherung – Zwei Seiten der selben Medaille?

Die Versicherungsprämie spiegelt nicht mehr die tatsächliche Gefahrensituation im Transport wider



Probleme in der Transportversicherung:

- Komplexes, beratungsintensives Produkt
- Wenig transparente Tarifierung der Prämien, hohe Rivalität im Markt
- Geringes Wissen der Versicherungen über die versicherten Risiken bei ihren Kunden
- Kumulgefahr durch größere Transportmittel und Bündelungseffekte der Transport- und Logistikdienstleister

Strukturelle Probleme der Versicherungswirtschaft im Transport:

- Neue Anbieter bedrohen etablierte Versicherungskonzerne
- Broker bestimmen Kundenprozesse, Rückversicherung Margen
- Geringe Kundenloyalität, Nachfrage nach Risikomanagement
- Überkapazität, steigender Wettbewerb, Prämienzerfall
- Hohe Schadenquoten (>70%) verursachen technische Verluste



Forschungsvorhaben:

Entwicklung eines Präventionsansatzes für Transportversicherungen

Risikodefinition: $R = \pi * I$ $\longrightarrow$ *Prämie*

Prävention als Model der Versicherungsökonomie (Zweifel und Eisen, 2001):

Fall 1: Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Schadens nimmt ab (Schadenverhütung).

Beispiele sind: Besserer Einbruchschutz durch Gitter, Schlösser, Zäune ($\rightarrow$ Diebstahl) bzw. Verpackungsoptimierung ($\rightarrow$ Beschädigungen)

Fall 2: Die Schadenhöhe nimmt ab (Schadenminderung). Beispiele sind: Sprinkleranlagen, Feuerlöscher.

Beziehungen zwischen Versicherung und Prävention (Zweifel und Eisen, 2001):

Prävention im Sinne der Schadeneindämmung bzw. Schadenverhütung stellt eine **Alternative** zur klassischen Versicherung dar (Alternativer Risikotransfer)

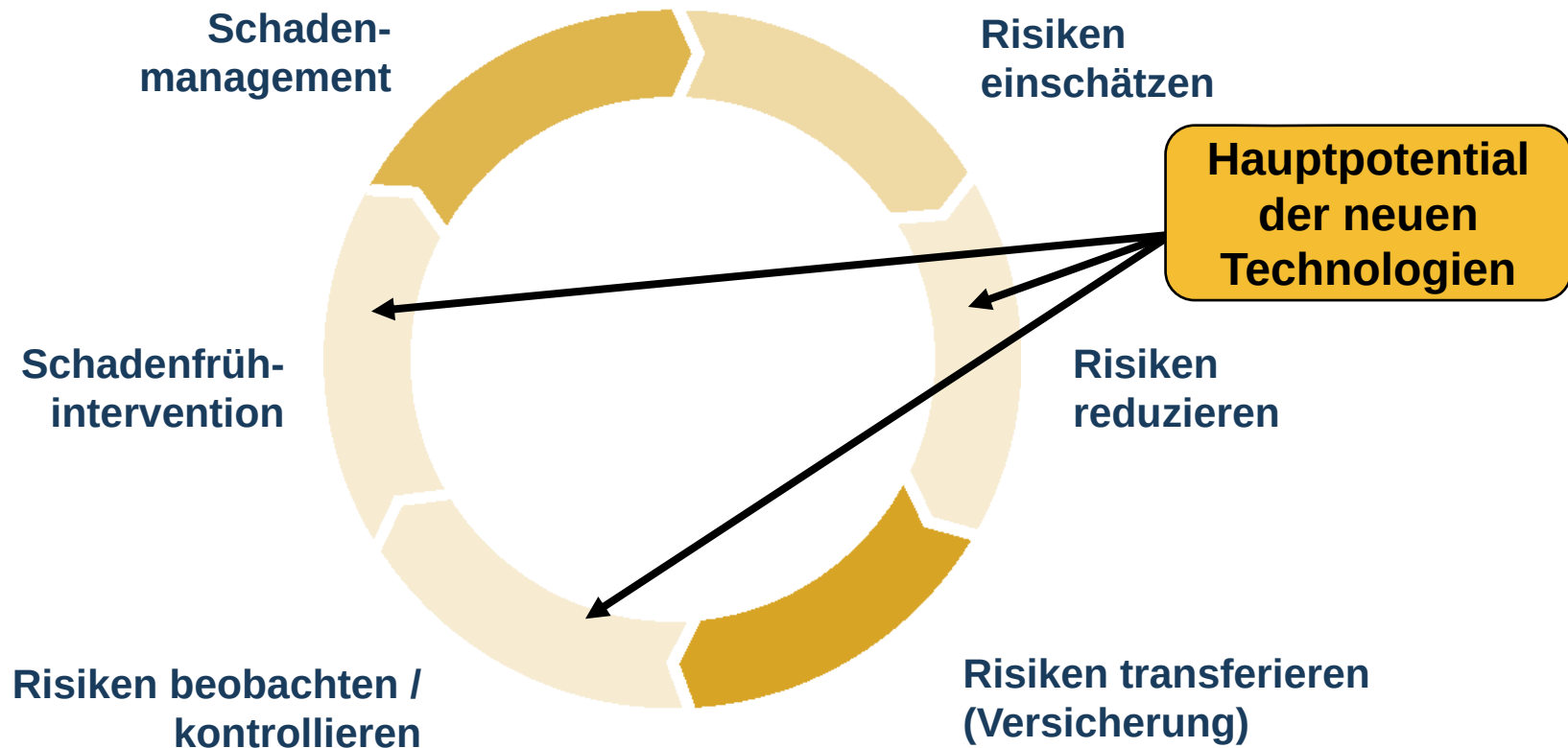
Fall i: Versicherungsnachfrage und Maßnahmen der Schadenverhütung sind **substitutiv**. Steigt der Preis für Versicherungsschutz, sinkt die nachgefragte Menge an Versicherung, gleichzeitig steigen die (relativ günstiger gewordenen) Schadenverhütungs-/ minderungsmaßnahmen

Fall ii: Versicherungsschutz und präventive Maßnahmen sind **komplementär**. Investiert der Versicherungsnehmer in präventive Maßnahmen, honoriert das die Versicherung und der Preis für Versicherungsschutz geht zurück, aber die nachgefragte Menge an Versicherungsschutz steigt.

Investitionen in Prävention lohnen sich für Versicherungskunden und Versicherungsgesellschaften



Heutige Kompetenzverteilung in Riskomanagement-Prozessen zeigt Präventionspotentiale auf



- Weniger hohe Kompetenz der Transportakteure
- Sehr hohe Kompetenz der Transportakteure

Identifikation der am Markt verfügbaren Technologien zur Schadenprävention – Aber welche Lösung ist sinnvoll?!

Indikatoren



Daten-Logger



Telematik



1. Analyse der Schadendaten zweier Versicherungen (14% MA (CH), N=15.095)



2. Empirische Befragung von Versicherungsnehmern (N=282)



3. Handlungsempfehlungen zur Prävention für die Industrie



Potential Transportschadenprävention

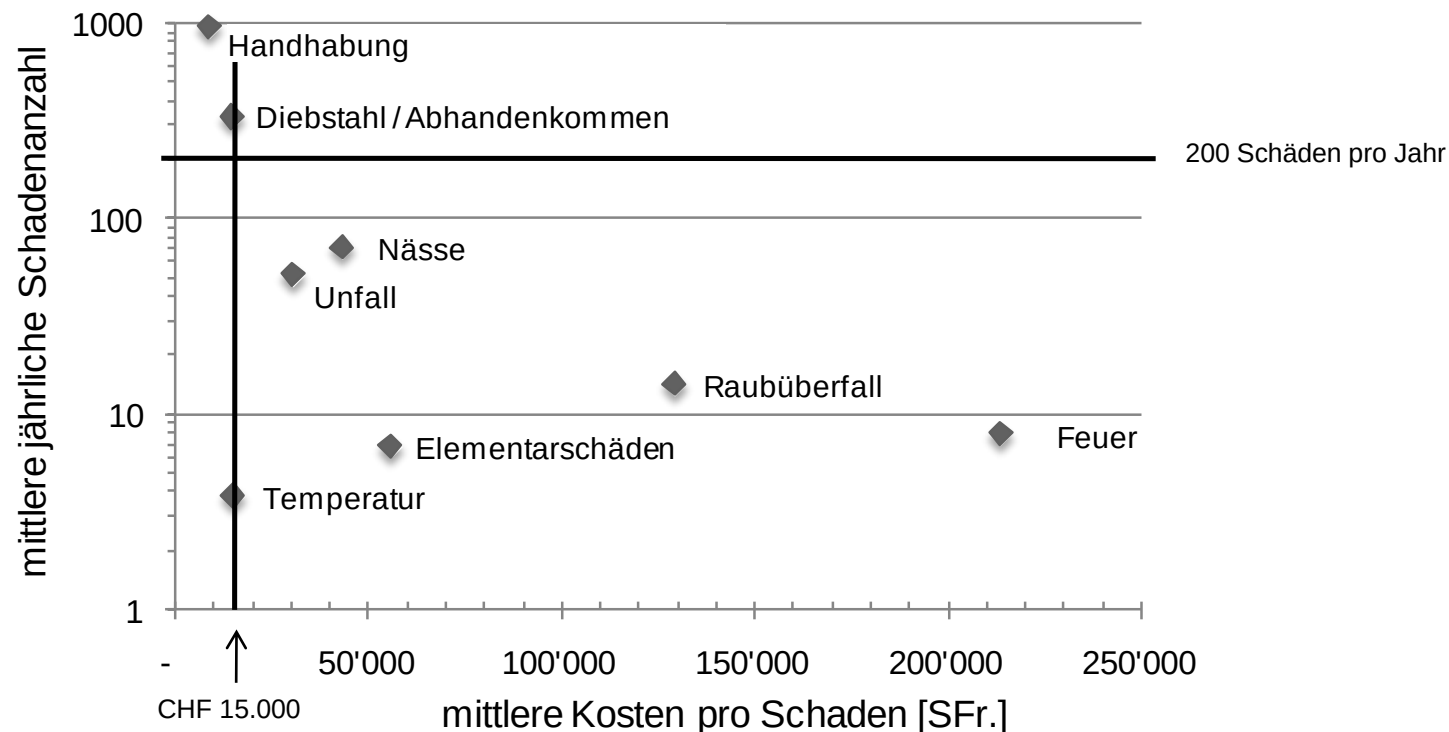
3. Analyse der Transportrisiken

1. Schadenausmass (Versicherungsperspektive):

- Fokus liegt auf dem effektiven Schadenaufwand pro Schadenursache.
- **Zielsetzung:** mit zielgerichteten Maßnahmen Schadenzahlungen zu minimieren.

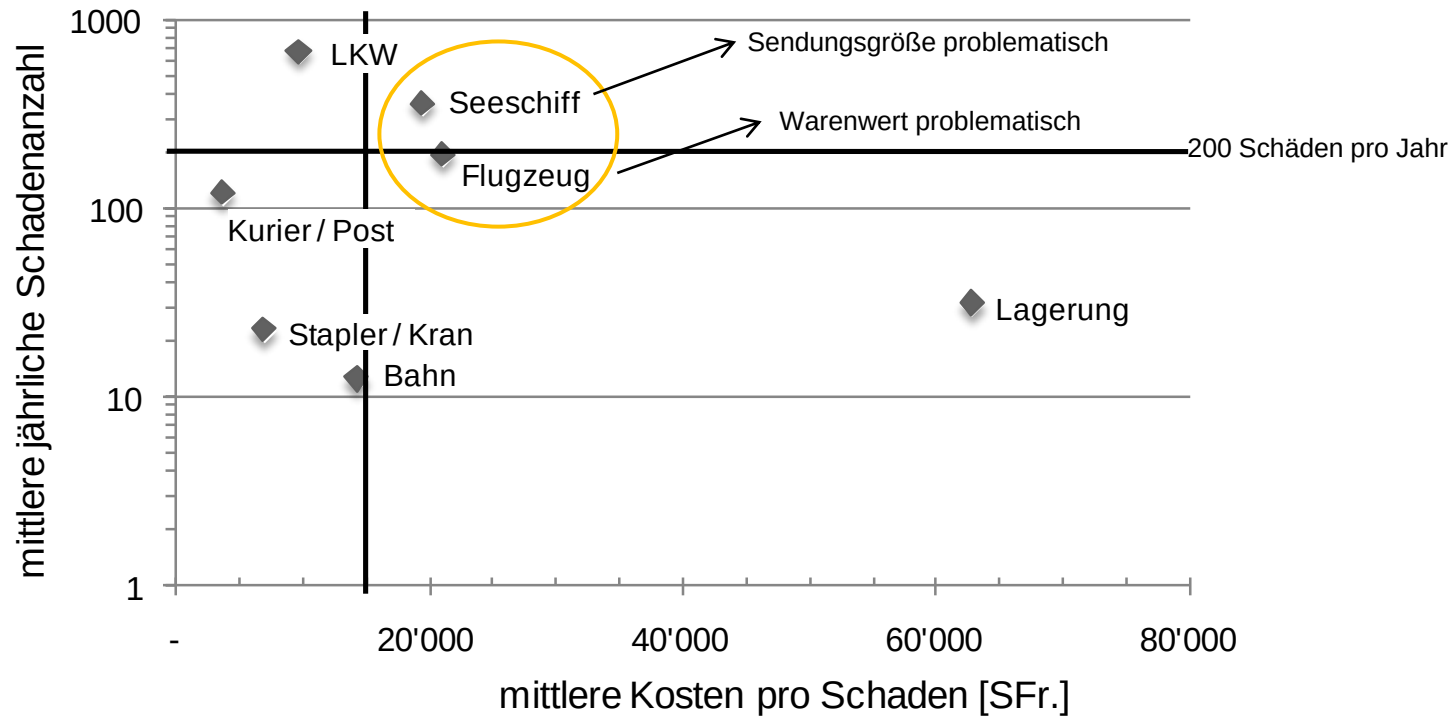
2. Schadenfrequenz (Kundenperspektive):

- Fokus liegt auf den Frequenzschäden
- Effektive Schadenaufwände (bei gegebener Deckung) spielen eine untergeordnete Rolle
- **Zielsetzung:** häufig eintretende Schäden während des Transports zu vermeiden und dadurch Liefer- und Produktqualität sicherzustellen bzw. Zusatzaufwände infolge der Schäden zu minimieren.



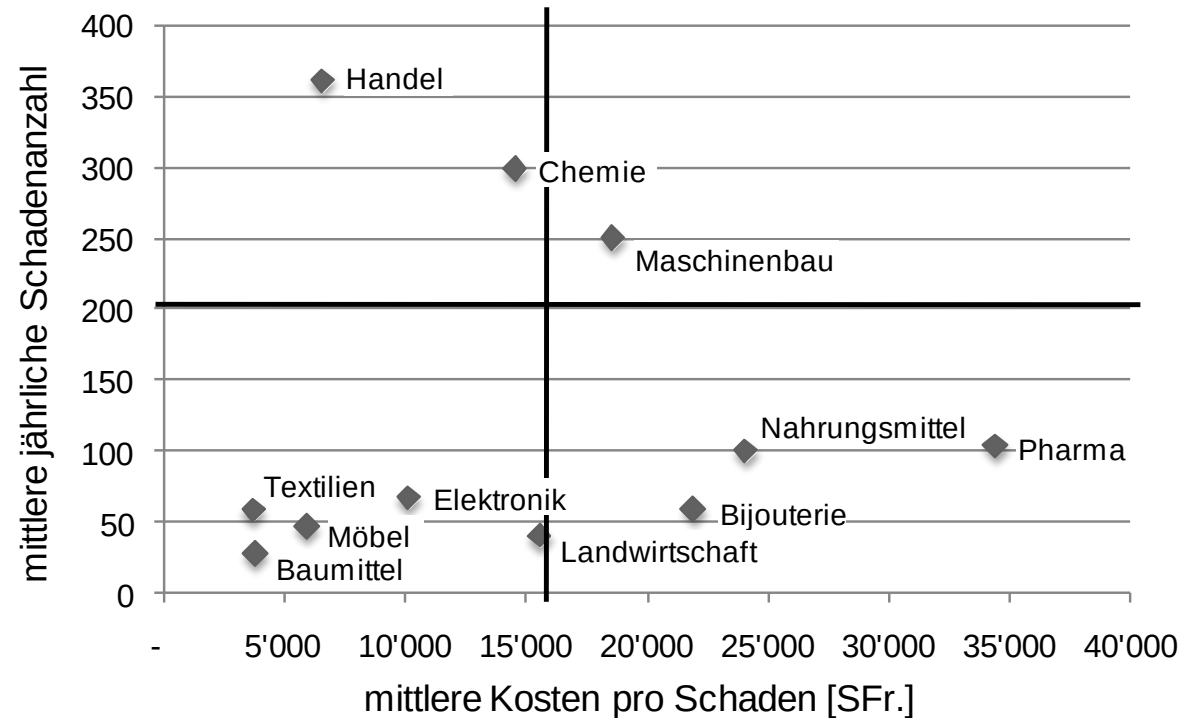
Teure Schäden: Feuer, Raub, elementare Ereignisse, Nässe, Unfall
Häufige Schäden: Handhabung, Diebstahl / Abhandenkommen

Ergebnisse Analyse versicherter Schäden: kritische Verkehrsträger



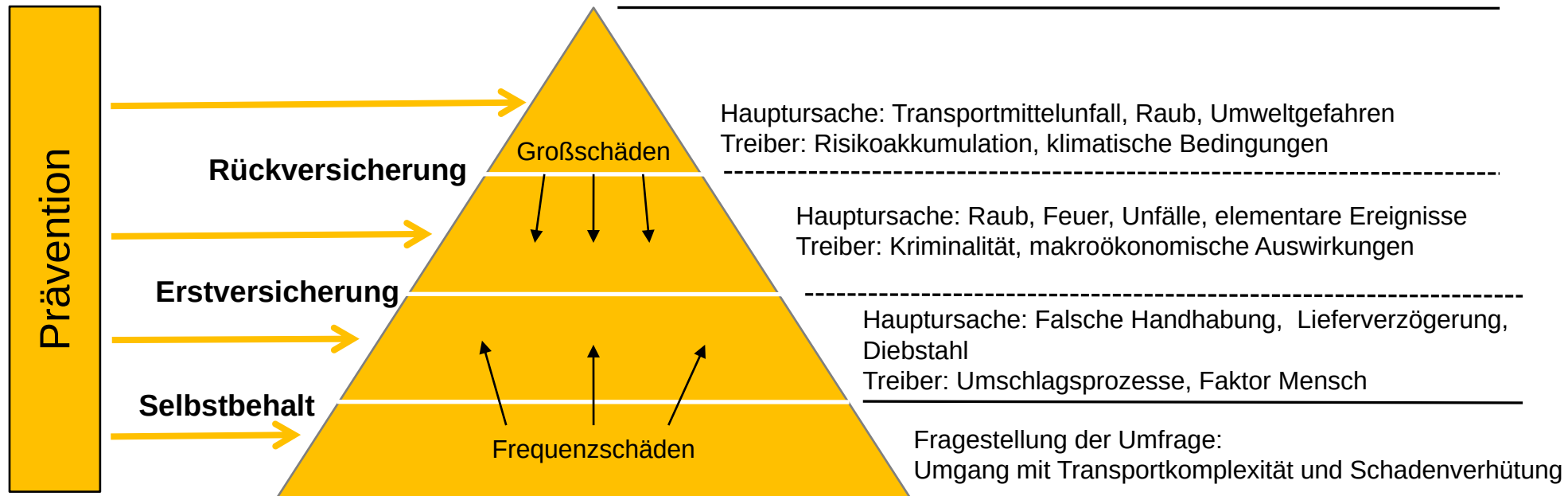
Teure Schäden: Lagerung, Flugzeug, Seeschiff
Häufige Schäden: LKW, Seeschiff

Ergebnisse Analyse versicherter Schäden: kritische Produkte (Branchen)



Teure Schäden: Pharma, Nahrungsmittel, Maschinenbau
Häufige Schäden: Handel, Chemie, Maschinenbau

Analyse von Risikotreibern für Transportschäden auf der Grundlage von Schadendaten und einer Befragung



Ableitung von praxisrelevanten Gestaltungsempfehlungen für die Integration von Prävention in die Transportprozesse

4. Empirische Umfrage unter Versicherungskunden

Erhebungszeitraum: 10/2011 bis 05/2012

Stichprobengrösse: 282 Unternehmen aus der Industrie (CH/D) teils mit internationaler Ausrichtung als Versicherungsnehmer:

- Darunter Verlader (234): BASF, Ems-Chemie, Feldschlösschen Getränke, Lindt & Sprüngli, Clariant, DSM Nutritionla, ThyssenKrupp Presta, Mettler-Toledo, Syngenta, Bystronic, Holcim, Nestle, Coop, Migros, Dr. Oetker, Charles Vögele, SR Technics, etc.
- Logistikdienstleister & Spediteure (45): Agility, Kühne + Nagel, Camion Transport, GO! Express, TNT, Schweizerische Post, Schenker, Hugelshofer, Planzer, Felix, Würth, etc.

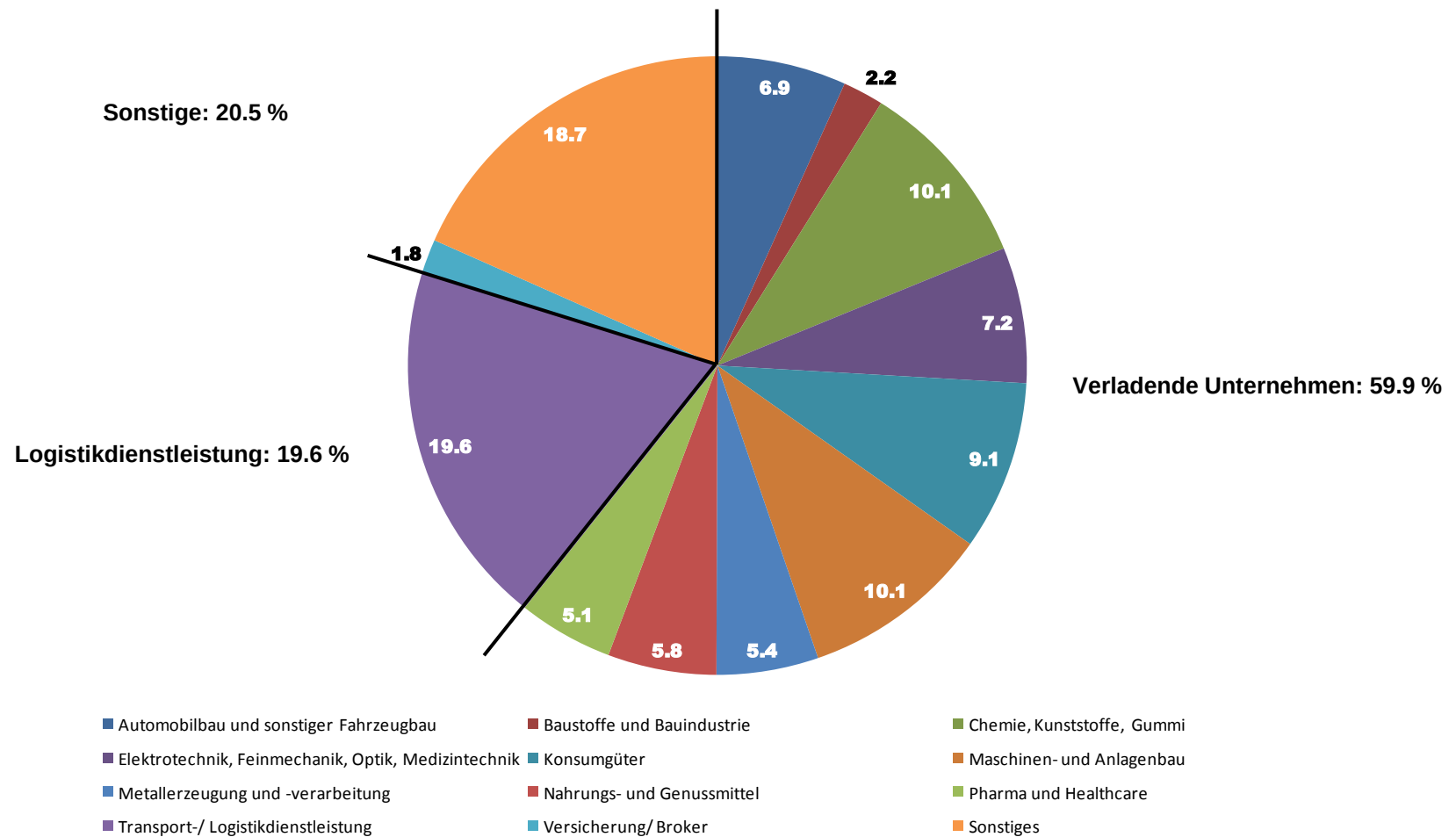
Kooperationspartner: Swiss Shippers' Council (SSC), Transported Asset Protection Association (TAPA), Swiss Supply Chain Network & Weitere

Methode: Online-Befragung via EFS Survey (Unipark)

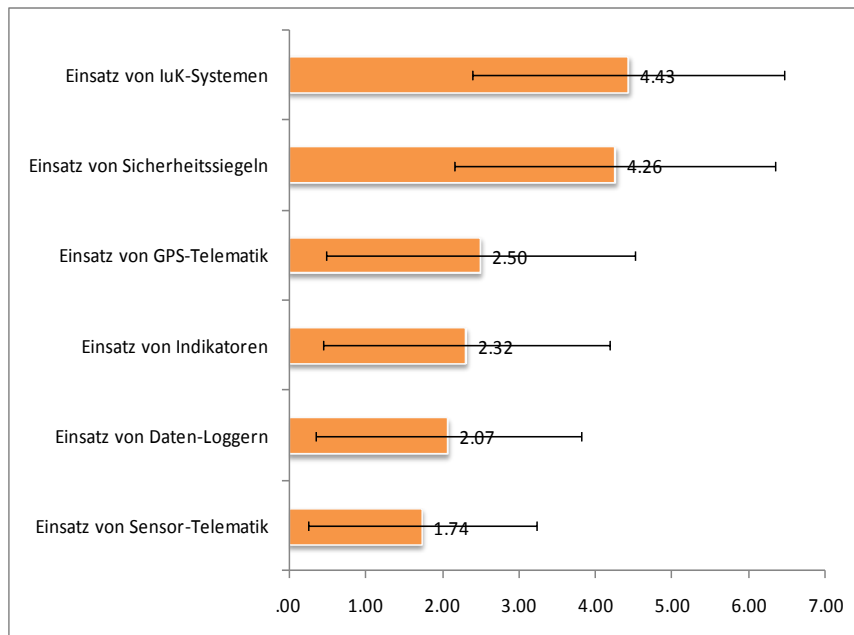
Auswertung: SPSS Version 17.0

Forschungsziel: Identifikation von Treibern der Schadenprävention

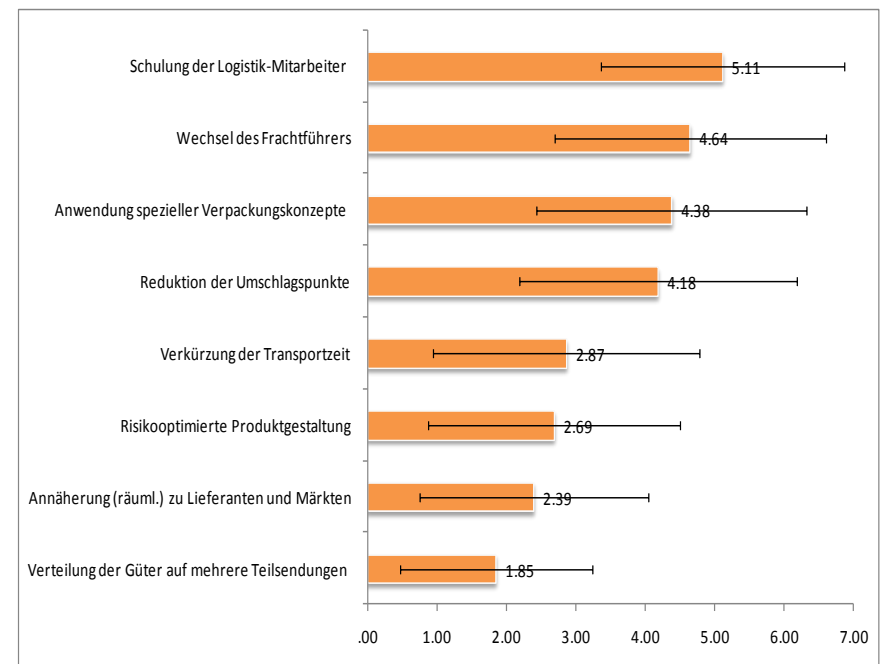
Die Branchenverteilung der befragten Unternehmen (N=282) zeigt den Schwerpunkt in der Verladewirtschaft



Transparenz schaffende Maßnahmen

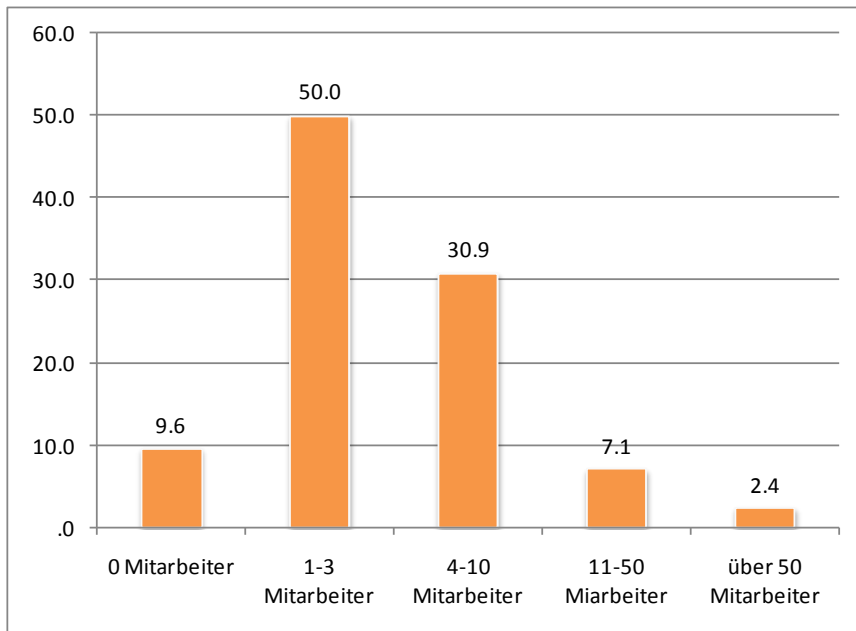


Reaktive Maßnahmen



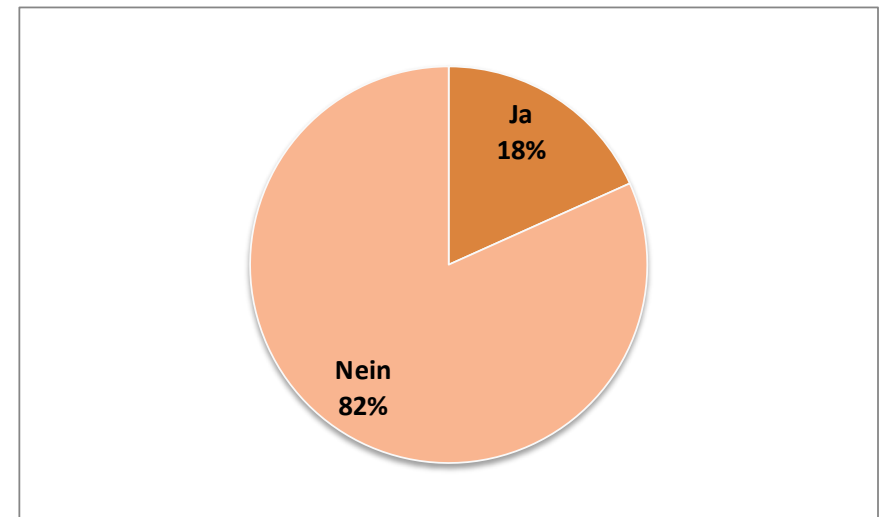
Der Präventionseinsatz erfolgt i.d.R. zweistufig

Mitarbeiter



Größere Präventionsabteilungen sind nur bei Logistikdienstleistern zu finden

Budget

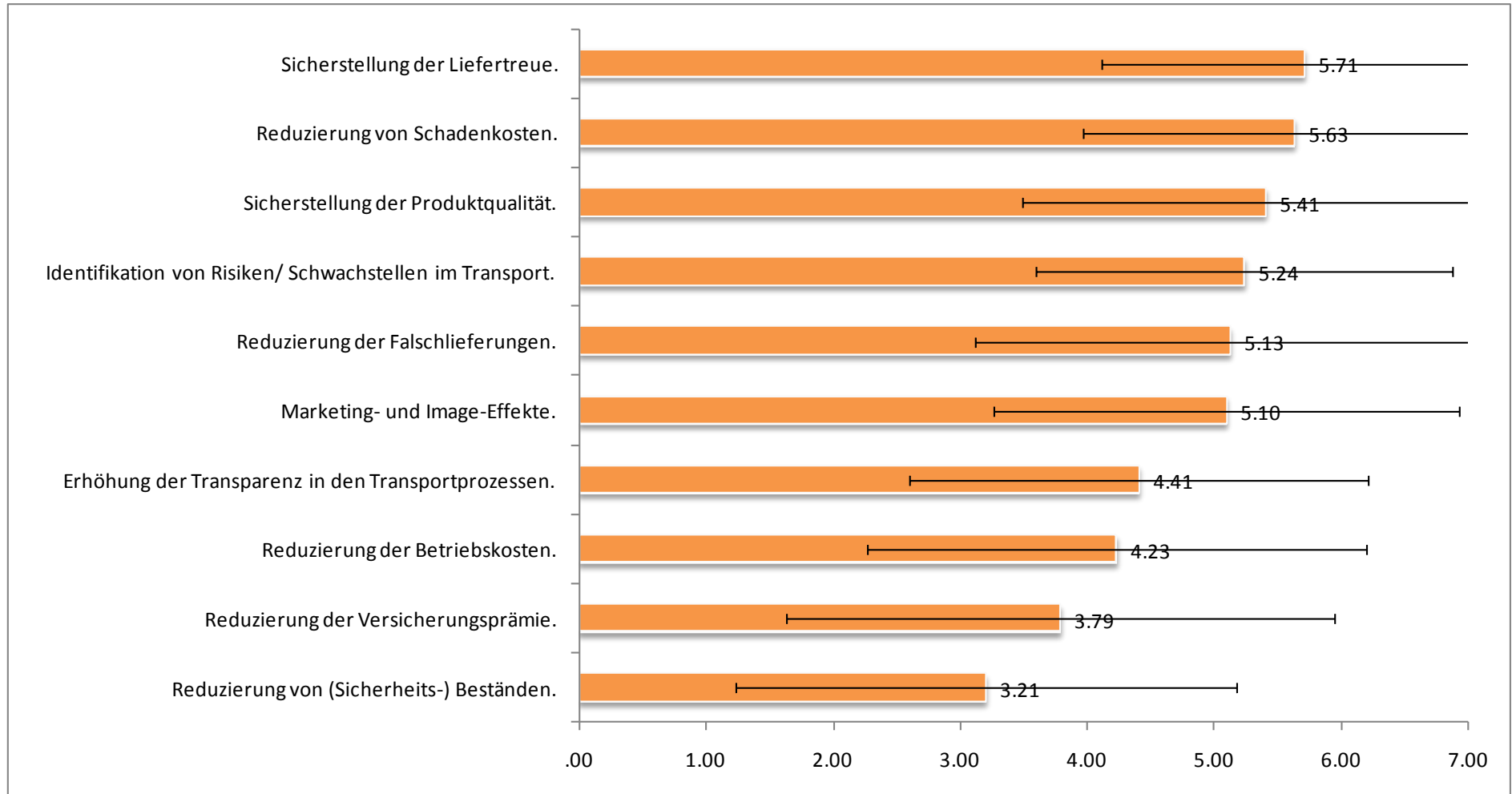


Unterschiede zwischen Logistikdienstleistern und verladenden Unternehmen deutlich:

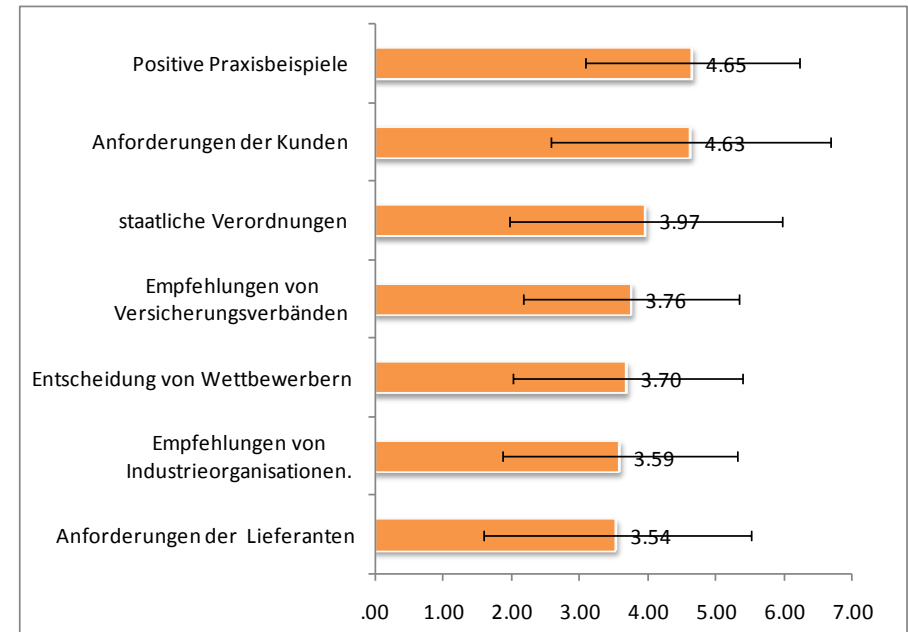
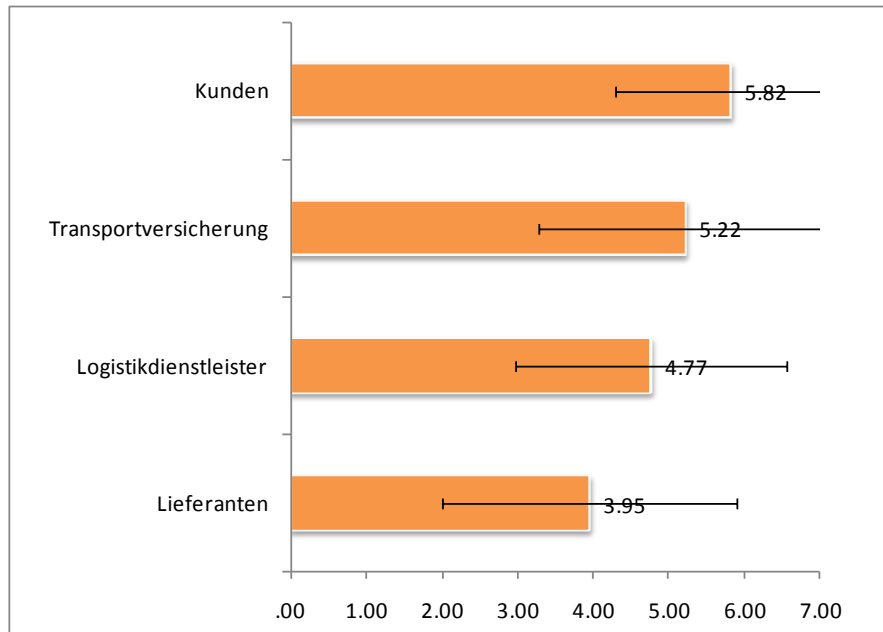
Logistikdienstleister: Ja 39% / Nein 61%

verladende Unternehmen: Ja 15% / Nein 85%

Ziele des Präventionseinsatzes bei Unternehmen orientieren sich an den Kundenanforderungen und Kosten



Die Treiber des Präventionseinsatzes sind primär kundengetrieben



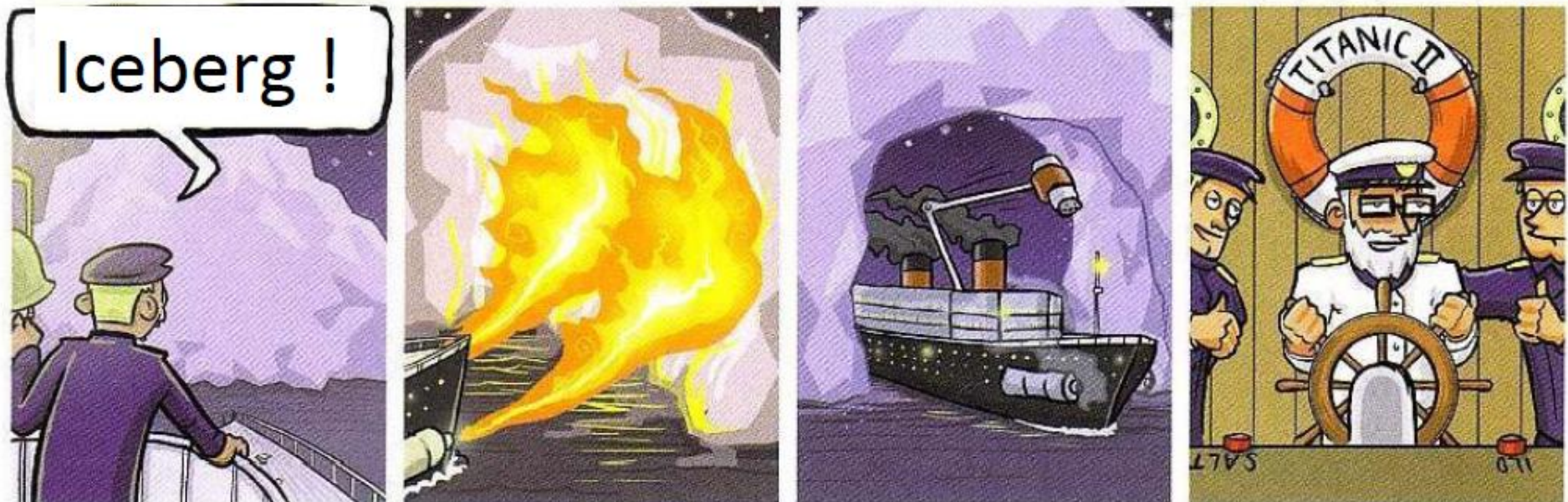
Kundenanforderungen und positive Praxisbeispiele bewirken den Einsatz von Präventionsmaßnahmen bei den befragten Unternehmen

5. Zusammenfassung

- 1. Vor der Überlegung des Präventionseinsatzes steht eine detaillierte Analyse der Risikosituation auf einzelnen Routen, für bestimmte Produktgruppen, o.ä.**
- 2. Logistikdienstleister unterstützen die Verladerwirtschaft bei der Auswahl risikogerechter Logistiklösungen, Transportversicherungen beginnen ebenfalls Fachwissen im Bereich der Prävention aufzubauen. Nutzen Sie die Expertisen ihrer Geschäftspartner.**
- 3. Wichtig für den Präventionserfolg ist die konsequente Nutzung von Synergien, z.B. im Rahmen von Qualitätsprogrammen oder Lean-Management-Konzepten.**
- 4. Konzentration auf häufige Schäden sichert verladenden Unternehmen messbare Erfolge durch die reduzierte Schadenanzahl bei überschaubarem Aufwand. Für teure, seltene Schäden bleiben Unternehmen über die Versicherung geschützt.**
- 5. Prävention geht weit über versicherbare Risiken hinaus: Imageeffekt positiv fürs Unternehmen. Risiken hinsichtlich Betriebsunterbruch bzw. Einschränkungen der Lieferfähigkeit werden ebenso reduziert wie kleine (häufige) Schäden innerhalb des Selbstbehalts**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

■ www.optipess.com



**Alexander Skorna, M.Sc.
Competence Center I-Lab
Universität St.Gallen
Institut für Technologiemanagement
Dufourstr. 40a
CH-9000 St. Gallen**

**Tel.: + 41 71 224 72 47
Fax: + 41 71 224 73 01
alexander.skorna@unisg.ch
www.i-lab.ch**

