

Michael Huth und Frank Romeike

Inhaltsverzeichnis

1.1 Wenn Risiken Realität werden 5

1.2 Zielsetzungen und Aufbau des Buchs 8

Literatur 11

M. Huth (✉)
Hochschule Fulda, Fulda, Deutschland
E-Mail: michael.huth@w.hs-fulda.de

F. Romeike
RiskNET GmbH, Brannenburg, Deutschland
E-Mail: office@risknet.de



„Risiken? Et hätt noch emmer joot jejange!“

[© Copyright: RiskNET GmbH / Frank Romeike / Alexander Holzach]

1.1 Wenn Risiken Realität werden

Im März 2000 brach in einer relativ kleinen Mikrochip-Fabrik des niederländischen Elektronikkonzerns Philips im US-amerikanischen Albuquerque in New Mexico ein Feuer im Produktionsbereich aus. Dieser Brand konnte nach wenigen Minuten gelöscht werden, so dass die Auswirkungen zunächst gering schienen. Dennoch hatte er erhebliche Folgen für die nachfolgenden Wertschöpfungsketten. Sowohl die Produktionsanlagen als auch die Lagerbestände an Halbleitern und Mikrochips waren durch Rauchpartikel erheblich verschmutzt. Die zunächst taxierte Reinigungsdauer erwies sich als zu optimistisch. Das Ergebnis: Die Betriebsunterbrechung dauerte um einiges länger, als nach dem Brand ursprünglich geschätzt worden war.

Zwei direkte Kunden von Philips, die beiden europäischen Technologieunternehmen Nokia und Ericsson, reagierten jedoch höchst unterschiedlich auf die noch spärlichen Informationen aus den USA. Ericsson auf der einen Seite vertraute den übermittelten Informationen und ging davon aus, dass das Problem in kurzer Zeit gelöst werden könne. Weitere Aktionen schienen nicht notwendig zu sein. Nokia auf der anderen Seite reagierte deutlich sensibler und kommunizierte intensiv mit Philips. Nokia verfügte über ein proaktives Krisenmanagement. Das Nokia-Management war damit in der Lage, die Dringlichkeit weiterer Aktivitäten zu erkennen. Durch Produktionsverlagerungen sowohl innerhalb des Produktionsnetzwerks von Philips als auch zu Lohnfertigern konnte eine länger andauernde Lieferunterbrechung vermieden werden. Für Ericsson dagegen hatte der Versorgungsstopp gravierende Folgen; so mussten ein entgangener Umsatz von rund US\$ 400 Mio. und ein Rückgang des Marktanteils um drei Prozentpunkte verzeichnet werden (Sheffi 2005, S. 3–10). Aus einem zehnminütigen Feuer resultierte für Ericsson ein wirtschaftlicher Verlust von rund US\$ 400 Mio. Ericsson-Manager waren davon überrascht, dass die Ursachen für den Schaden relativ weit vom Kernprozess entfernt waren und sich außerhalb der direkten Kontrolle des Unternehmens befanden. Im Gegensatz zu Ericsson, das kein präventives Supply Chain Risk Management (SCRM) nutzte, verfügte Nokia über ein integriertes SCRM. Das Management der Risiken in der Supply Chain¹ war fester Bestandteil des unternehmensweiten Risikomanagements. Ziel war der Aufbau einer widerstandsfähigen (resilienten) Supply Chain zur Minderung potenzieller Schadensszenarien sowie die Gestaltung flexibler und agiler Supply Chains zur schnellen Reaktion.

Viele Unternehmen haben uns in den vergangenen Jahren Beispiele für ein nicht adäquates und damit wenig effektives Risikomanagement in der Logistik geliefert. So war Toyota über viele Jahre der „Musterknabe“ für ein exzellentes Supply Chain Management. Nach dem großen Tōhoku-Erdbeben im Jahre 2011 benötigte Toyota sechs Monate, um die Produktion wieder auf das ursprüngliche Niveau zu bringen. Dies war nur durch einen

¹ Im Folgenden verwenden wir die Begriffe Supply Chain und Lieferkette synonym. Da wir bei Supply Chains vornehmlich auf logistische Aspekte eingehen, werden wir in geeigneten Fällen auch Logistikkette als Synonym verwenden. In derselben Form werden wir auch Logistik-Risikomanagement und Supply Chain Risk Management in passenden Fällen bedeutungsähnlich verwenden.

enormen Aufwand möglich. Ein primärer Grund für die Produktionsausfälle war das Single-Sourcing einer Microcontroller-Einheit des 1-Tier-Lieferanten Denso vom Vorlieferanten Renesas Electronics Corp (vgl. Park et al. 2013, S. 77).

Renesas Electronics ist der Zusammenschluss der ausgegliederten Halbleiterbereiche von Hitachi, Mitsubishi Electric und NEC. Renesas produziert Mikrocontroller unter anderem für Toyota. Im Zeitraum des Tōhoku-Erdbebens basierte die Supply Chain auf einem Just-in-time-Mechanismus mit einem zeitlichen Puffer von sechs Minuten (vgl. Harrington 2013, S. 2). Renesas produzierte die Computerchips für Toyota in einer Produktionsstätte in Japan, die in der Folge des Tsunamis zerstört wurde. Dies hatte zur Konsequenz, dass Toyota die Produktion in allen Werken weltweit reduzieren beziehungsweise einstellen musste.

Der US-Wettbewerber General Motors (GM) hatte exakt die gleiche Exponierung, allerdings mit einem wichtigen Unterschied. GM hatte präventiv eine Redundanz in der Supply Chain berücksichtigt und verfügte über einen zweiten Lieferanten, der die Lücke von Renesas schließen konnte.

Das Ergebnis: Der Vorstandsvorsitzende von GM konnte im dritten und vierten Quartal 2011 berichten, dass die Katastrophe in Japan keinerlei Einfluss auf die wirtschaftlichen Ergebnisse hat. Toyota hingegen verzeichnete im Zeitraum März 2011 bis März 2012 einen Verlust von US\$ 3,5 Mrd. (vgl. Abb. 1.1). Im Monat nach der Katastrophe ging im April 2011 die weltweite Produktion von Toyota um 48,1 % zurück, während der Produktionsrückgang in Japan selbst mit 74,5 % angegeben wird.

Diese beinahe klassischen Beispiele zeigen exemplarisch die Bedeutung eines proaktiven und professionellen Risikomanagements in der Logistik. Durch das vorausschauende Identifizieren von Risiken in der Lieferkette waren Nokia und auch General Motors in der Lage, Alternativpläne aufzustellen. Die Auswirkungen des Brandes beziehungsweise der Betriebsunterbrechung konnten damit deutlich eingeschränkt werden.

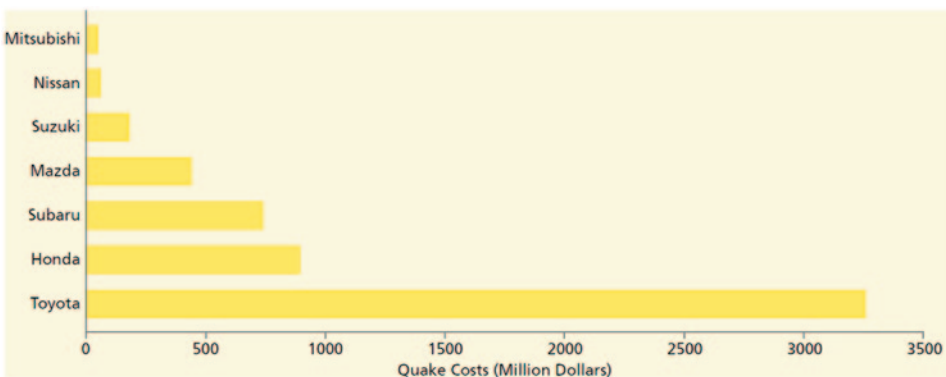


Abb. 1.1 Finanzieller Schaden der sieben größten japanischen Automobilhersteller (11. März 2011 bis 31. März 2012). (Quelle: U.S. Department of Energy, 16. April 2012)

Risiken in der Logistik können auch hausgemacht sein: So führte beispielsweise der Wechsel auf ein neues Software-System in der Logistik zu erheblichen Problemen in der Ersatzteil-Logistik bei BMW. Aufgrund der technischen Schwierigkeiten ergaben sich für rund 300 Werkstätten in Deutschland Lieferverzögerungen von mehreren Wochen, da rund zehn Prozent der Ersatzteile im Zentrallager Dingolfing nicht zur Verfügung standen. Weil auch die Bestelleingänge der 40 internationalen Distributionszentren in Dingolfing zusammenlaufen, konnten auch Ersatzteillieferungen ins Ausland, beispielsweise in die USA oder nach China, nur mit Verzögerungen durchgeführt werden. BMW versuchte durch Sonderschichten die Konsequenzen der Lieferprobleme zu reduzieren; dies gelang jedoch nur teilweise (vgl. Kiewitt 2013).

Die Beispiele verdeutlichen, welche Risiken in der Logistik schlummern und welche Konsequenzen drohen, wenn unerwünschte Ereignisse eintreten. Die ersten beiden Beispiele zeigen aber auch, in welchem Maße ein angewandtes und präventives Risikomanagement dazu beitragen kann, die Auswirkungen realisierter Risiken abzufedern. Einem strukturierten und effektiven Risikomanagement in der Logistik kommt damit eine erhebliche Bedeutung zu, logistische Ketten stabil und resistent zu halten.

Trotz der Bedeutung des Risikomanagements in der Logistik ist der Umsetzungs- und Anwendungsgrad noch relativ gering. So wendet beispielsweise nur gut die Hälfte der Logistikdienstleister Risikomanagement aktiv an (Huth und Lohre 2014). Auch in der aktuellen „Third-Party Logistics Study“ wird die Anwendung von Risikomanagement-Methoden und -Instrumenten äußerst kritisch gesehen: „Companies lack a tactical approach to identifying the biggest risks across their supply networks, as well as processes for actively mitigating and monitoring these risks“ (Langley 2012, S. 24).

Lisa Harrington, Associate Director of the Supply Chain Management Center der University of Maryland, fasst den Mehrwert eines präventiven SCRM wie folgt zusammen: „Those companies that embrace the ‚new normal‘ of continuous – and sometimes radical – supply chain volatility and risk, and put the processes and systems in place to better manage both, regularly outperform their competitors. Companies that ignore or lag behind in addressing supply chain volatility do so at the peril of their bottom lines and their shareholder confidence.“ (Harrington 2013, S. 14).

Laut dem Supply Chain Resilience Report 2012 waren über 70 % der befragten Unternehmen von mindestens einer Störung in der Supply Chain betroffen. Der Haupteffekt von Störungen in Lieferketten war eine verminderte Produktivität (60 %). Bei 20 % der Unternehmen überstiegen die Kosten der Störung eine Mio. EUR. Erstaunlich ist in diesem Kontext, dass die Mehrzahl der Unternehmen erst mit der Einführung eines präventiven Supply Chain Risk Managements begonnen hat. Auf der anderen Seite verfügen 25 % der Unternehmen über keinerlei Prozesse oder Methoden zum Management von Risiken in der Logistik.

Zusammenfassend können wir festhalten: Auf der einen Seite werden Logistiknetze und logistische Prozessketten länger und gleichzeitig komplexer. Parallel dazu nehmen die Anforderungen an logistische Leistungen hinsichtlich Kosten, Zeit und Qualität zu. Diese Ansprüche an höhere Effizienzniveaus führen zu „schlankeren“ Logistikketten, in-

dem jede mögliche Verschwendung, beispielsweise aufgrund von Redundanzen wie Zwischenlager, vermieden wird. Beide Tendenzen führen dazu, dass Logistikketten anfälliger für potenzielle Störungen sind. Mit anderen Worten: Die Risiken, die mit der Erbringung logistischer Leistungen verbunden sind, nehmen zu.

Auf der anderen Seite wird deutlich, dass zwar rechtliche Rahmenbedingungen zum Aufbau und zur Anwendung eines Risikomanagements geschaffen wurden. Diese gesetzlichen Anforderungen werden auch weitgehend erfüllt. Oftmals allerdings wird Risikomanagement allein aufgrund derartiger extrinsischer Anreize betrieben. Das Ergebnis ist dann nicht selten eine „rückspiegelorientierte“ Risikobuchhaltung ohne jeglichen ökonomischen Mehrwert. Risikomanagement ist dann eher vergleichbar mit einem „potemkinschen Dorf“, benannt nach dem Feldmarschall Reichsfürst Grigori Alexandrowitsch Potjomkin. Oberflächlich wirkt das Risikomanagement fundiert und beeindruckend (siehe externer Risikobericht), es fehlt aber jegliche Substanz hinsichtlich Methodik oder auch gelebter Risikokultur.

Die intrinsische Motivation eines Unternehmens, Risiken proaktiv zu erkennen und ihnen sinnvoll zu begegnen, ist oftmals nur wenig ausgeprägt, so dass Risiken zu oft reaktiv und damit zu spät begegnet wird. Selbst wenn für bestimmte Unternehmensfunktionen ein Risikomanagement umgesetzt ist, so wird die Logistik hinsichtlich einer strukturierten Risikoerkennung und -behandlung zumeist stiefmütterlich behandelt.

Damit besteht eine erhebliche Lücke zwischen den Anforderungen, ein Risikomanagement für die Logistik zu betreiben, und der tatsächlichen Umsetzung und Anwendung. Diese Lücke können wir durch eigene (allerdings statistisch nur bedingt belastbare) Erfahrungen bestätigen. Sie lässt sich aber auch durch empirische Untersuchungen fundieren, auf die wir im Laufe des Buchs verweisen werden.

1.2 Zielsetzungen und Aufbau des Buchs

Mit dem vorliegenden Buch möchten wir bewusst dazu beitragen, die angesprochene Lücke zwischen Anforderungen und Realität im Logistik-Risikomanagement zu schließen. Verbunden damit sind die folgenden Zielsetzungen des Buchs:

- Der relativ geringe Anwendungsgrad des Risikomanagements in der Logistik lässt sich zum Teil auch auf eine zu geringe Sensibilisierung von Unternehmen hinsichtlich logistischer Risiken zurückführen. **Wir möchten daher zunächst Ihr Bewusstsein für Risiken in der Logistik schärfen.**
- Für die Umsetzung eines Logistik-Risikomanagements im Unternehmen lässt sich auf ein umfangreiches Instrumentarium zurückgreifen. Dieses Instrumentarium beginnt beim Phasenkonzept des Risikomanagements und den innerhalb der einzelnen Phasen anwendbaren Methoden und endet mit der Einbindung des Risikomanagements in die Aufbau- und Ablauforganisation eines Unternehmens. Verbunden damit sind auch existierende internationale Standards für das Risikomanagement und rechtliche

Rahmenbedingungen. **Wir möchten Ihnen sowohl die Rahmenbedingungen für das Risikomanagement vermitteln als auch Gestaltungsempfehlungen an die Hand geben, wie ein Risikomanagement idealtypisch implementiert und betrieben wird beziehungsweise welche Handlungsalternativen bestehen.**

- Risiken in der Logistik lassen sich, das werden wir zeigen, durch unterschiedliche Maßnahmen begegnen. In der Logistik haben sowohl rechtliche Vereinbarungen als auch die Nutzung von Versicherungen eine besondere Bedeutung. **Wir möchten Ihnen als Entscheidungsträgern in Risikomanagement und Logistikmanagement daher das Instrumentarium der rechtlichen und der versicherungsbezogenen Maßnahmen vermitteln.**
- Unterschiedliche Branchen weisen unterschiedliche logistische Risiken auf. Diese Unterschiede basieren auf Branchenstruktur und -größe, auf Kundenanforderungen, auf der regionalen Verteilung von Wertschöpfungsketten und einer Vielzahl weiterer Faktoren. Sie können Einfluss auf die Ausgestaltung des logistisch-orientierten Risikomanagements eines Unternehmens ausüben. Wir möchten daher auf der einen Seite auf die Besonderheiten einzelner Branchen eingehen. Auf der anderen Seite möchten wir durch Best-Practice-Beispiele aufzeigen, wie Top-Unternehmen unterschiedlicher Branchen und verschiedener Größe strukturiert logistische Risiken handhaben. **Durch die branchenbezogenen Anwendungs- und Umsetzungsbeispiele erhalten Sie konkrete Hinweise zu Aufbau und Betrieb eines Logistik-Risikomanagements.**
- Trotz einer Differenzierung nach verarbeitender Industrie, Handel und Logistikdienstleistungen lassen sich nicht alle Besonderheiten einzelner Wertschöpfungsketten abbilden. **Daher möchten wir Ihnen durch weitere Beispiele zur Umsetzung eines Logistik-Risikomanagements für spezifische Aufgabenstellungen Anregungen und konkrete Handlungsoptionen an die Hand geben.**
- **Letztendlich werden Sie nach der Lektüre des Buchs in der Lage sein, bei Aufbau und Betrieb eines logistikbezogenen Risikomanagements aktiv mitzuwirken.**

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, haben wir das Buch in zwei Teile gegliedert. In Teil I beschäftigen wir uns intensiv mit *institutionellen Aspekten des Logistik-Risikomanagements*, während wir in Teil II auf *branchenbezogene Aspekte des Logistik-Risikomanagements* eingehen werden.

Wir beginnen mit den institutionellen Aspekten des Risikomanagements, um Ihnen die wesentlichen Gestaltungsparameter an die Hand zu geben und um ein effektives logistikbezogenes Risikomanagement aufzubauen und zu betreiben. Dazu ist es sinnvoll, anhand zweier umfangreicher Beispiele zunächst auf die *Grundlagen des Risikomanagements in der Logistik* einzugehen, insbesondere auf logistikbezogene Risiken sowie die Bedeutung, die ein Risikomanagement in der Logistik einnimmt (Kap. 2). Anschließend gehen wir in Kap. 3 auf die *Struktur des Logistik-Risikomanagements* ein und erläutern die verschiedenen Phasen des Risikomanagement-Kreislaufs. Für die Umsetzung eines Logistik-Risikomanagements lassen sich an verschiedenen Stellschrauben Einstellungen vornehmen; in Kap. 4 werden wir daher auf die *aufbau- und ablauforganisatorische Einbindung* sowie

auf die Anforderungen an EDV-Anwendungen zur Unterstützung des Risikomanagements eingehen.

Insbesondere bei strategischen Handlungsalternativen in der Logistik sind Risikoaspekte zu berücksichtigen. Dementsprechend wichtig ist es, *Risiken richtig zu aggregieren und bei der Bewertung der Handlungsoptionen zu berücksichtigen*; dieser Thematik widmen wir uns in Kap. 5. Insbesondere in Logistik und Supply Chain Management, die durch Komplexität und Dynamik gekennzeichnet sind, ist die Ermittlung entscheidungsrelevanter Risikowerte oftmals schwierig. Als geeignetes Instrument lassen sich *Simulationen einsetzen*, auf deren Anwendung wir in Kap. 6 eingehen. Zwar gelten für Umsetzung und Anwendung des Risikomanagements oftmals nationale Gesetze, wichtig jedoch ist, dabei zu erkennen, welchen *Nutzen internationale Standards* für das Logistik-Risikomanagement aufweisen; diesem Thema nähern wir uns in Kap. 7. Unabhängig von den Standards, die für das Risikomanagement von Bedeutung sind, stellt sich doch die Frage, welcher *rechtliche Rahmen für das Logistik-Risikomanagement* gilt; Kap. 8 geht daher detailliert auf rechtliche Aspekte ein. Insbesondere im Transport- und Logistikbereich spielen Versicherungen eine wesentliche Rolle als risikopolitische Maßnahme. In Kap. 9 werden wir nicht nur auf die klassische *Transportversicherung* eingehen, sondern auch auf *neue Ansätze zur Versicherung von Betriebsunterbrechungen*.

Die logistischen Risiken, die für einen Fahrzeughersteller mit globalem Produktionsnetzwerk von besonderer Bedeutung sind, mögen für einen Logistikdienstleister, der für die regionale Distribution von Lebensmitteln verantwortlich ist, weniger relevant sein – stattdessen spielen für den Lebensmittellogistiker andere Risiken eine Rolle. Die wahrgenommene Bedeutung bestimmter logistischer Risiken gilt auch für den Handel. Um die unterschiedlichen Risiken und die daraus abgeleiteten Anforderungen an ein Risikomanagement in der Logistik angemessen zu würdigen, gehen wir in Teil II des Buchs auf *branchenbezogene Aspekte des Logistik-Risikomanagements* ein. Für die verarbeitende Industrie, für den Handel und für Logistikdienstleister werden wir zunächst jeweils branchenspezifisch auf Struktur, Besonderheiten und Risiken eingehen (Kap. 10: verarbeitende Industrie, Kap. 12: Handel, Kap. 14: Logistikdienstleistungsbranche). Anschließend werden wir für ausgewählte Branchen Best-Practice-Ansätze darstellen, die verdeutlichen, wie Unternehmen der jeweiligen Branche mit der zunehmenden Risikosituation umgehen können und sollten – oder bereits konkret reagiert haben. Diese Beispiele umfassen:

- *Vergleich der subjektiven versus objektiven Bewertung von Supply Chain-Risiken* (Kap. 11).
- *Reduktion von Inventurdifferenzen* im Handel durch die ECR Shrinkage Roadmap (Kap. 13).
- *Präventives Risikomanagement in der Kontraktlogistik* mittels der „Contract Logistics Delivery Method“ (Kap. 15).
- *Risikomanagement beim Outsourcing von Logistikprozessen* (Kap. 16).
- *Einbindung eines Katastrophen- und Risikomanagements* in die humanitäre Logistik (Kap. 17).

Die folgenden 16 Kapitel geben Ihnen damit einen breiten Überblick, gleichzeitig aber auch tiefen Einblick, wie Risikomanagement in der Logistik ausgestaltet sein sollte, um als präventiver Ansatz effektiv zu funktionieren.

Literatur

- Glendon, L.: 4th Annual Survey – Supply Chain Resilience 2012. The Business Continuity Institute. <http://www.mypurchasingcenter.com/files/8213/9567/7107/BCI-Supply-Chain-Resilience-2012-Published-Version-pdf.pdf> (2012). Zugriffen: 28. Mai 2015
- Glendon, L., Bird, L.: 5th Annual Survey – Supply Chain Resilience 2013. The Business Continuity Institute. <http://www.zurich.com.au/content/dam/marine/supply-chain-survey-report-2013.pdf> (2013). Zugriffen: 28. Mai 2015
- Harrington, L.: Lean and resilient: the new automotive supply chain hybrid. Exel und DHL Supply Chain, Bonn (2013)
- Huth, M., Lohre, D.: Risk management in logistics enterprises: Findings from the 2013 empirical study. *Logist. Transp.* **2**(22), 5–12 (2014)
- Kiewitt, A.: Ersatzteillogistik: Riss in der Lieferkette. BMW leidet weiter unter weltweitem Lieferengpass bei Ersatzteilen. *LOGISTIK HEUTE*. <http://http-www.logistik-heute.de/Logistik-News-Logistik-Nachrichten/Markt-News/10761/BMW-leidet-weiter-unter-weltweitem-Lieferengpass-bei-Ersatzteilen-Ersatzteil> (2013). Zugriffen: 28. Mai 2015
- Langley, C.J.: 2013 third-party logistics study: The state of logistics outsourcing – Results and findings of the 17th annual study. Capgemini Consulting. http://www.capgemini.com/resource-file-access/resource/pdf/2013_Third-Party_Logistics_Study.pdf (2012). Zugriffen: 4. März 2015
- Park, Y., Hong, P., Roh, J.J.: Supply chain lessons from the catastrophic natural disaster in Japan. *Bus. Horiz.* **56**(1), 75–85 (2013)
- Sheffi, Y.: The resilient enterprise – overcoming vulnerability for competitive advantage. The MIT Press, Cambridge (2005)



Prof. Dr. Michael Huth ist seit 2006 Professor für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, insbesondere Logistik, an der Hochschule Fulda. Dort war er von 2009 bis 2011 Prodekan, von 2011 bis 2014 leitete er als Dekan den Fachbereich Wirtschaft. Die Internationalität seiner Aktivitäten zeigt Prof. Dr. Michael Huth unter anderem durch längere Lehr- und Forschungsaufenthalte an der University of the Sunshine Coast (Australien) und an der California State University San Bernardino (USA). Neben der fachbezogenen Lehre beschäftigt er sich seit mehr als 15 Jahren mit den Themen Risikomanagement, Notfallplanung und Sicherheit. Gemeinsam mit Prof. Dr. Dirk Lohre von der Hochschule Heilbronn führt er seit 2008 empirische Untersuchungen zum Stand des Risikomanagements in der Logistikbranche durch. Vor seinem Engagement an der Hochschule Fulda war

er geschäftsführender Gesellschafter der Hulocon GmbH, einer Unternehmensberatung mit Fokus Logistik- und Risikomanagement. Er kann auf viele erfolgreiche Beratungsprojekte in Industrie, Handel und dem Dienstleistungssektor verweisen. Prof. Dr. Michael Huth hat an der Goethe-Universität in Frankfurt am Main und an der Southampton University (Großbritannien) Betriebswirtschaftslehre studiert.



Frank Romeike ist Gründer des Kompetenzzentrums RiskNET – The Risk Management Network. Er ist Geschäftsführer und Eigentümer der RiskNET GmbH sowie Gründer und Gesellschafter von RiskNET Advisory & Partner. Außerdem ist er verantwortlicher Chefredakteur (V. i. S. d. P.) der Zeitschrift „RISIKO MANAGER“, die alle 14 Tage erscheint und sich schwerpunktmäßig mit den Themen Kreditrisiko, Marktrisiko, Operationelles Risiko und Enterprise Risk Management (ERM) auseinandersetzt. Er zählt international zu den renommiertesten und führenden Experten für Risiko- und Chancenmanagement und coacht seit rund 20 Jahren Unternehmen aller Branchen und Unternehmensgrößen rund um die Themengebiete Risiko- bzw. Chancenmanagement und Wertorientierte Unternehmenssteuerung. Im Rahmen von Intensiv- und Inhouse-Seminaren der Risk Academy hat er mehr als 7500 Risiko-

manager ausgebildet bzw. gecoacht. An der HDU ist er fachlicher Leiter des akkreditierten Masterstudiengangs „Risiko- und Compliancemanagement“. In seiner beruflichen Vergangenheit war er Chief Risk Officer bei der IBM Central Europe, wo er u. a. an der Einführung des weltweiten Risk-Management-Prozesses der IBM beteiligt war und mehrere internationale Projekte leitete. Er hat u. a. ein wirtschaftswissenschaftliches Studium (mit Schwerpunkt Versicherungsmathematik) in Köln und Norwich/UK abgeschlossen. Im Anschluss hat er Politikwissenschaften, Psychologie und Philosophie studiert. Außerdem hat er ein exekutives Masterstudium im Bereich Risiko- und Compliancemanagement abgeschlossen. Frank Romeike hat u. a. Lehraufträge (Adjunct Professor) an der Ludwig-Maximilians-Universität München (Seminar für Finanzökonomie), der Hochschule Coburg (MBA-Studiengang Versicherungsmanagement; Schwerpunkt: Risikomanagement in Versicherungsunternehmen) sowie der Technischen Hochschule Deggendorf (Masterprogramm Risiko- und Compliancemanagement, hierbei handelt es sich um ein gemeinsames Projekt des TÜV Süd, der Technischen Hochschule Deggendorf und RiskNET) angenommen. Frank Romeike ist Mitglied des Vorstands beim Institut für Risikomanagement und Regulierung e. V. (Frankfurt am Main) und verantwortet dort unter anderem das Thema Öffentlichkeitsarbeit.

Risikomanagement in der Logistik

Konzepte – Instrumente – Anwendungsbeispiele

Huth, M.; Romeike, F. (Hrsg.)

2016, XXV, 385 S. 144 Abb., 7 Abb. in Farbe., Softcover

ISBN: 978-3-658-05895-1