



Gruppen- lagebericht



Wer sorgt jeden Tag dafür, dass Transportgüter ihr Ziel erreichen? Damit es in der Logistik läuft, braucht es Menschen. Wir stellen ein paar von ihnen vor. Mehr lesen können Sie in unserem Online-Magazin in der Story „Möglichmachen“.

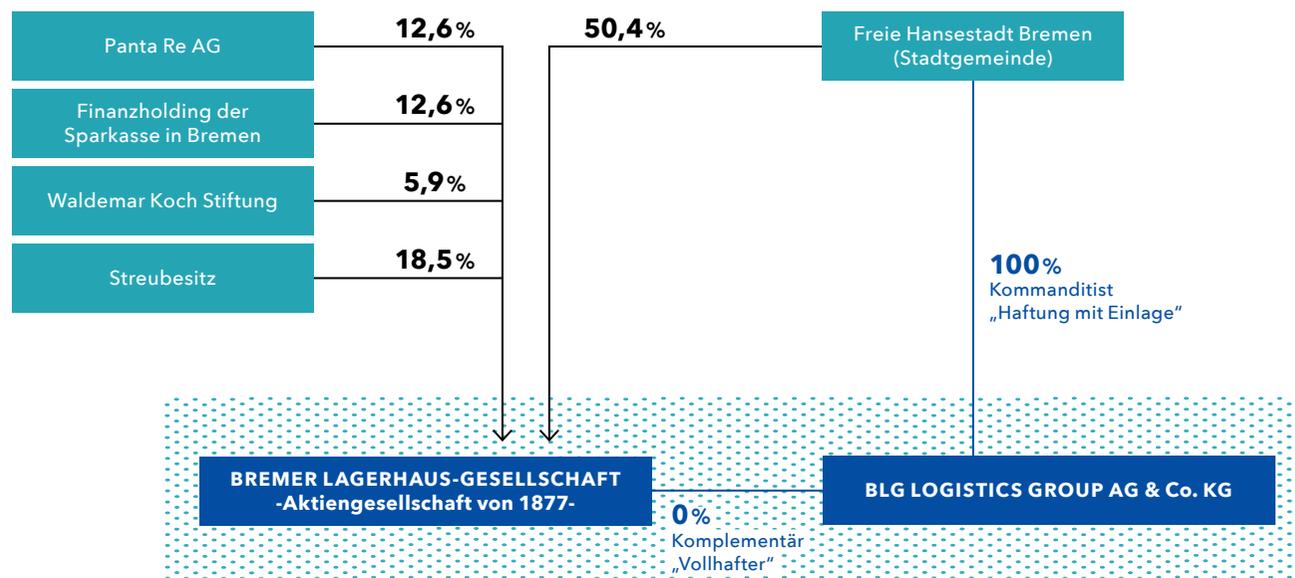
- 48 Grundlagen der Gruppe
- 55 Wirtschaftsbericht
- 68 Chancen- und Risikobericht
- 85 Prognosebericht

Gruppenlagebericht

Grundlagen der Gruppe

Die börsennotierte BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT -Aktiengesellschaft von 1877- (BLG AG) hat als persönlich haftende Gesellschafterin der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (BLG KG) die Geschäftsführung für die BLG-Gruppe übernommen. Diese beiden Unternehmen, die rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch eng verbunden sind, stellen als einheitliche Spitze den Gruppenabschluss auf.

Die BLG AG ist am Gesellschaftskapital der BLG KG nicht beteiligt und ihr steht auch kein Ergebnisbezugsrecht an der Gesellschaft zu. Für die übernommene Haftung und für ihre Geschäftsführungstätigkeit erhält sie jeweils eine Vergütung. Sämtliche Kommanditanteile der BLG KG werden von der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) gehalten. Die Geschäfte der BLG KG werden durch den Vorstand der BLG AG als Organ der Komplementärin geführt. Der Vorstand führt die Geschäfte entsprechend § 76 Absatz 1 AktG in eigener Verantwortung und ist Weisungen der Gesellschafter nicht unterworfen.



Rechtliche Gruppenstruktur zum 31. Dezember 2022

Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

Die BLG-Gruppe tritt nach außen unter der Marke BLG LOGISTICS auf. BLG LOGISTICS ist ein Seehafen- und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Mit über 100 Gesellschaften und Niederlassungen sind wir in Europa, Amerika, Afrika und Asien und auf allen Wachstumsmärkten der Welt präsent. Wir bieten unseren Kunden aus Industrie und Handel komplexe logistische Systemdienstleistungen an.

Die BLG KG als strategische Managementholding fokussiert sich auf die strategischen Entwicklungen auf Gruppenebene. Damit ist der Einfluss der Holding auf das operative Geschäft weitreichender als bei einer reinen Finanzholding, jedoch auch deutlich geringer als bei einer operativen Managementholding. Eine Sonderrolle als Schnittstelle zu den operativen Einheiten nehmen die zuständigen Mitglieder des Vorstands für die drei Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER ein. Der Vorstand bestimmt die Gruppenstrategie begleitet von strategischen Leitlinien auf Gruppenebene; der Geschäftsbereichsvorstand bestimmt zusammen mit den operativen Leitungen die Geschäftsbereichsstrategie im Rahmen der Gruppenstrategie und ist für das strategische Geschäftsbereichsmanagement verantwortlich. Die jeweiligen Strategien werden durch die Zentralbereiche in ihrer Erfüllung unterstützt.

Entsprechend der definierten Mission will BLG LOGISTICS die Logistik der Kunden einfacher machen, damit diese sich auf das erfolgreiche Auftreten im Markt fokussieren können.

BLG LOGISTICS ist in drei Geschäftsbereichen tätig. Dieser Aufteilung folgt auch die Berichterstattung.

Die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sind in Geschäftsfelder bzw. Regionen untergliedert. Die operative Führung der Geschäftsfelder/Regionen, einschließlich der Ergebnisverantwortung, obliegt den jeweiligen Leitern. Die Gruppengeschäftsführung des Teilkonzerns EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG ist für den Geschäftsbereich CONTAINER verantwortlich.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist ein führender Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Im Geschäftsjahr 2022 wurden in unserem weltweiten AUTOMOBILE-Netzwerk 4,7 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet.

BLG LOGISTICS setzt in diesem Bereich weltumspannend multimodale Verkehrsträger für die Logistik ein und verknüpft individuelle und innovative technische Dienstleistungen miteinander. Die Distribution findet per Lkw, Bahn und Binnenschiff statt. Neben Seehafenterminals in Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg und in Danzig betreiben wir weitere Terminals an Rhein und Donau. Die Stützpunkte unserer Lkw-Flotte erstrecken sich quer durch Europa.

BLG AutoRail ist ein Spezialanbieter für Fahrzeugtransport auf der Schiene und verfügt über 1.500 eigene offene Doppelstock-Waggons, davon 200 Flachwagen. Damit ist die logistische Leistungskette von den Autoherstellern bis zum Endkunden komplett.

Bei uns stehen die Räder niemals still: Konsequenterweise ergänzt der BLG-Geschäftsbereich AUTOMOBILE sein Logistiknetzwerk mit smarten digitalen Lösungen und nachhaltigen Konzepten für klimafreundliche Transporte.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT managt komplexe Projekte und bietet unseren Kunden verlässliche Logistiklösungen an. Der Schwerpunkt unseres Know-hows und unserer Erfahrung liegt in der Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik sowie in der Retouren- und Ersatzteillogistik. Wir lagern, transportieren, verpacken und entpacken, wickeln konventionelle Bestellungen, E-Commerce-Themen und auch vielfältige Mehrwertdienstleistungen ab.

Als Logistikarchitekt planen, konzeptionieren, realisieren und betreiben wir kundenspezifische Logistiklösungen. Dies können hochautomatisierte Logistikzentren oder manuelle Inhouse-Abwicklungen sein. Projektmanagement ist unsere Kernkompetenz, das Thema Nachhaltigkeit und eine vereinbarte, verlässliche Qualität haben dabei für uns höchste Priorität.

Unsere Kunden sind starke Marken aus Industrie und Handel, mittelständische Unternehmen und die großen deutschen sowie viele internationale Automobilhersteller. An mehr als 40 Standorten in Europa und Übersee arbeiten

wir in eigenen Logistikzentren sowie in den Produktionsbereichen und Werken unserer Kunden. Ob Autoteile, Eisenbahnkomponenten, Sportbekleidung, Drucker, Mode, Möbel, Nahrungsmittel, Sanitärtechnik oder Tiefkühlgüter – unsere Expertenteams schnüren maßgeschneiderte Leistungspakete für die unterschiedlichsten Güter.

Geschäftsbereich CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE vertreten. Die EUROGATE-Gruppe, an der BLG LOGISTICS zu 50 Prozent beteiligt ist, ist eine insbesondere europaweit tätige, reedereiunabhängige Containerterminal-Gruppe. Das Unternehmen betreibt gemeinsam im Netzwerk mit dem italienischen Terminalbetreiber CONTSHIP Italia zwölf Containerterminals von der Nordsee bis zum Mittelmeer. Das Leistungsspektrum wird abgerundet durch intermodale Dienstleistungen und Services rund um die Box.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Vor dem Hintergrund des Verlusts der faktischen Kontrolle im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg wurde die BLG Logistics Automobile St. Petersburg Co. Ltd., St. Petersburg, Russland, zum 31. Dezember 2022 entkonsolidiert.

Im Juni 2022 wurde durch die BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG, Bremerhaven, gemeinsam mit der Reederei Hyundai GLOVIS das Joint Venture BLG GLOVIS GmbH, Bremerhaven, gegründet. Hyundai GLOVIS wird in den nächsten Jahren den BLG AutoTerminal Bremerhaven

als europäischen Hub für seine Automobiltransporte zwischen Asien und Europa einsetzen. Ziel des Joint Venture ist es, Volumen zu bündeln und somit die Logistikketten der Automobilhersteller unter Berücksichtigung von Laufzeit, Kosten sowie Umwelteinflüssen zu optimieren.

Mit Kaufvertrag vom 18. Mai 2022 hat die BLG Automobile Logistics Süd-/Osteuropa GmbH, Bremen, ihre Anteile an der Autoterminal Slask Logistic Sp. z o. o., Dabrowka Gornicza, Polen, veräußert.

Geschäftsbereich CONTRACT

Infolge der Einstellung des Geschäftsbetriebs wurde die BLG AUTO LOGISTICS OF SOUTH AFRICA (Pty) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika, zum 31. Dezember 2022 entkonsolidiert.

Zum Ausbau der Geschäftstätigkeit hat die BLG Logistics of South Africa (Pty) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika, gemeinsam mit Partnern die Autovision South Africa (Pty) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika, gegründet. Gegenstand des Joint-Venture ist die Erbringung von wertschöpfenden Tätigkeiten, wie beispielsweise die Lackierung von Autoteilen.

Forschung und Entwicklung

Um die logistischen Abläufe unserer Kunden fit für die Zukunft zu machen, entwickeln wir fortlaufend neue Lösungen. Zugleich steht bei uns die stetige Prozessoptimierung, über das gesamte Leistungsportfolio hinweg, im Fokus.

Im Berichtsjahr stand die Weiterentwicklung des Innovationsprozesses im Vordergrund, aus dem sich eine engere Zusammenarbeit zwischen dem Innovationsteam und der Operativen ergab. Zukünftig wird die Abteilung „Technology“ im Geschäftsbereich CONTRACT die Entwicklung von MVPs (Minimum Viable Products) neuer Technologien mit nachfolgender Implementierung übernehmen. Hierzu zählen Themen wie autonomes Fahren, Robots, Cobots, AMR (autonomous mobile robot) und New Work. Für Digitalisierungsaktivitäten, im Rahmen von Datenstrategien (Data Warehouse), KI/BI oder digitale Workflows werden seit 2022 in einem neuen neu gegründeten Team „Digital Services“ in der zentralen IT gebündelt und erhalten so einen klareren Fokus.

Weiterhin arbeiten wir in Forschungs- und Entwicklungsprojekten, zusammen mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie, an gänzlich neuen, besonders komplexen Konzepten. 2022 wurden sieben solcher Projekte bearbeitet.

Das vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung geförderte Projekt „INSERT“ wurde am 30. November 2022 nach 2,5 Jahren Projektlaufzeit erfolgreich abgeschlossen. Ziel war die Entwicklung eines auf künstlicher Intelligenz basierendem Assistenzsystems zur Konzeptplanung für die Produktions- und Logistikplanung. Durch die Zusammenarbeit von Planer:in und dem im Projekt entstandenen Prototyp konnte erfolgreich die Planungsgeschwindigkeit und -qualität von Konzepten signifikant erhöht werden. Die vier Projektpartner stehen im engen Austausch über mögliche Folgeaktivitäten und die weiteren Entwicklung des entstandenen Tools.

Das am 1. Juli 2020 gestartete Projekt „Isabella 2.0“, welches die Ergebnisse des erfolgreichen Vorgängerprojekts „Isabella“ aufgreift, lief auch im Berichtsjahr weiter. Es zielt darauf ab, die Be- und Entladung von Lkw, Bahn und Schiff in den zuvor entwickelten intelligenten Steuerungsansatz zu integrieren. Dafür wurden nun weitere Digitalisierungsbedarfe identifiziert und Lösungen konzipiert. So soll beispielsweise der Ladeplan, inklusive einer Ladereihenfolgesteuerung, in einer App dargestellt werden. Auch ein Dashboard zur Visualisierung der Isabella-Prozesse wird entwickelt. Schulungen von bestehenden sowie neu hinzukommenden Inhalten werden zukünftig von einer virtuellen Schulungsumgebung unterstützt.

Die Entwicklung des Demonstrators stand 2022 beim Forschungsprojekt „KITE“ im Fokus. Im Demonstrator werden Fahrzeuge, bestehende Transportaufträge, Frachtbörsenaufträge und durch die KI erstellte Prognoseaufträge miteinander vereint, um Transportrouten zu optimieren. Ziel ist dadurch die Einsparung von Emissionen bspw. durch das Vermeiden von Leerfahrten. Zusätzlich werden durch die KI Upselling-Potentiale aufgezeigt, um noch nicht erschlossene Regionen gezielt zu entwickeln. Für die Künstliche Intelligenz wurde eine breite Datenbasis aus historischen Transportdaten angelegt.

Auch das 2021 gestartete Projekt „PortSkill 4.0“ lief im Berichtsjahr weiter. Ein Schwerpunkt war die Erhebung und Analyse der vorhandenen Jobprofile im Hafenumfeld. Ebenso wurden technische Entwicklungen/Neuerungen untersucht und hinsichtlich einer möglichen Anwendung im Hafenumfeld bewertet. Die Erhebungen und Analysen erfolgten anhand von Experteninterviews, Umfragen, Workshops und Literaturrecherche. Im nächsten Schritt

werden die Ergebnisse der beiden Untersuchungsbereiche zusammengeführt, um die künftigen Jobprofile im Hafen zu definieren. Darauf aufbauend sollen erste Trainingskonzepte entwickelt werden.

Mit dem Projekt „MEXOT“ startete zum 1. Januar 2022 ein neues IHATEC-Forschungsvorhaben. Ziel ist es, eine ganzheitliche ergonomische Ausgestaltung eines Technikarbeitsplatzes sowie der vorangestellten Kommissioniertätigkeiten zu gewährleisten. Dafür werden passive Exosklette um Messsensorik weiterentwickelt und mit individuell anpassbaren fahrerlosen Transportfahrzeugen (FTF) unter anderem für die (teil-)automatisierte Materialbereitstellung gekoppelt. Basierend auf den Ergonomiedaten soll eine Anreizplattform ausgearbeitet werden, die den Mitarbeitenden direktes persönliches Feedback gibt und Gamification-Ansätze zur Motivationssteigerung integriert.

Ebenfalls im Berichtsjahr gestartet sind die Projekte „Forschungscampus Mobility2Grid (M2G)“ und „HyBit“. Mobility2Grid wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und startete zum 1. März 2022. Im Verbund mit vielen weiteren Partnern aus Forschung und Wirtschaft werden bis zum 28. Februar 2027 effiziente und vernetzte Systeme für die klimaneutrale Stadt entwickelt. Das oberste Ziel von BLG LOGISTICS ist, die Machbarkeit einer elektrifizierten Zugmaschine mit Megawatt-Laden im Dauerbetrieb zu demonstrieren. Als Anwendungsbeispiel dient das Logistik-Lieferanten-Zentrum Falkensee mit der Werksversorgung eines dort ansässigen Kunden.

Das Forschungsprojekt „HyBit“ startete am 1. September 2022 und ist der initiale Impuls eines Wasserstoff-Hubs in Bremen. Im Zentrum steht die Forschungsfrage, wie Wasserstoff-Hubs zu einem nachhaltigen und klimaneutralen Europa beitragen können. Die Projektaktivitäten von BLG LOGISTICS fokussieren sich auf das Cluster Mobilität und Logistik. Es soll eine Analyse- und Bewertungsmethodik verschiedener Wasserstoffeinsatzmöglichkeiten entwickelt werden, welche BLG LOGISTICS unter praxisnahen Bedingungen testet. Zudem wird BLG LOGISTICS bei der Identifikation möglicher Pilotanwendungen für die Verwendung von Wasserstoff mitwirken und diese grob ausplanen. HyBit umfasst ein Konsortium von 18 Partnern und läuft 4,5 Jahre.

Im Jahr 2022 beteiligte sich BLG LOGISTICS somit an sieben Verbundprojekten, die ein Gesamtprojektvolumen in Höhe von EUR 57,6 Mio. aufweisen.

Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

BLG LOGISTICS muss eine Vielzahl von nationalen und internationalen Rechtsvorschriften beachten. Neben den öffentlich-rechtlichen Regelungen sind für uns insbesondere das Kapitalmarktrecht, das Arbeitsrecht einschließlich Arbeitssicherheits- und Gesundheitsrecht, das Transport- und Zollrecht sowie das Wettbewerbsrecht relevant.

Zu den für BLG LOGISTICS wesentlichen wirtschaftlichen Einflussfaktoren zählen insbesondere Tarifabschlüsse in Deutschland, da ein Großteil der Mitarbeitenden in Deutschland tätig ist, und der Aufwand für Personal, für eigenes sowie Fremdpersonal, die eine wesentliche Kostenposition darstellt. Da unser Geschäftsmodell in allen Geschäftsbereichen zudem kapitalintensiv ist, kommt den Kapitalkosten ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

Gruppensteuerung

Steuerungskennzahlen

Die wesentlichen Steuerungskennzahlen von BLG LOGISTICS, die wir gruppenweit verwenden, bilden die Grundlage für die operativen und strategischen Managemententscheidungen. Wir verwenden sie, um Ziele zu setzen, den Unternehmenserfolg zu messen und die variablen Vergütungen der Führungskräfte und außertariflich Beschäftigten – neben weiteren Faktoren – festzulegen.

Die Kerngrößen der Steuerungskennzahlen sind:

Umsatz

Der Gruppenumsatz ergibt sich aus der Gruppengewinn- und -verlustrechnung und beinhaltet nicht den Umsatz des Geschäftsbereichs CONTAINER.

EBIT

Aufgrund des wesentlichen Beitrags des Geschäftsbereichs CONTAINER werden die Beteiligungserträge mit im EBIT ausgewiesen.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird bei BLG LOGISTICS wie folgt berechnet:

- + Umsatzerlöse
- + Sonstige Erträge
- Materialaufwand
- Personalaufwand
- Abschreibungen
- Sonstige Aufwendungen
- +/- Beteiligungsergebnis

EBT

Das Ergebnis vor Steuern (EBT – Earnings Before Taxes) ist die Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft unabhängig von nicht beeinflussbaren steuerlichen Effekten.

Es ist auch zur Messung der Profitabilität im internationalen Vergleich geeignet.

EBT-Marge

Die Division des EBT durch den Umsatz ergibt die EBT-Marge. Sie ist ein Indikator für die Effizienz und Profitabilität eines Unternehmens.

RoCE

Der Return on Capital Employed (RoCE) ist eine Kennzahl, die misst, wie effizient und profitabel ein Unternehmen mit seinem eingesetzten Kapital umgeht. Sie errechnet sich durch Division des EBIT durch das gebundene Kapital. Das gebundene Kapital enthält bei BLG LOGISTICS die folgenden Komponenten:

- + Anlagevermögen (inkl. Finanzanlagen)
- + Vorräte
- + Forderungen aus Lieferungen + Leistungen
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen + Leistungen

Die Kennzahlen Umsatz, EBIT, EBT und EBT-Marge werden auch im Rahmen der internen monatlichen Berichterstattung sowie im Rahmen der Unternehmensplanung und im Rahmen von Forecasts ermittelt. Die Berichterstattung des RoCE erfolgt nur gruppenweit und wird erst zukünftig in die monatliche Berichterstattung einfließen.

Neben den oben genannten Kennzahlen werden für die variable Vergütung des Vorstands und seit dem Geschäftsjahr 2023 auch für die außertariflich Beschäftigten zusätzlich die Zielgrößen CO₂-Ausstoß, 1.000-Mann-Quote an Betriebsunfällen und der Anteil der Auszubildenden an der Gesamtbelegschaft berücksichtigt. Bei den weiteren finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen handelt es sich je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie Fahrzeughandling, bearbeitete Mengen, Energieverbrauch oder der Containerumschlag. Zur Einschätzung der zukünftigen Entwicklung setzen wir auf einen kontinuierlichen Dialog mit den Kunden und beobachten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung genau, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können.

Für die Erläuterungen bezüglich der prognostizierten Kennzahlen und deren Erreichung im Geschäftsjahr 2022 verweisen wir auf den [Wirtschaftsbericht](#). Die Erwartungen für das kommende Jahr sind im [Prognosebericht](#) erläutert.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die Verteilung der gemäß § 267 Absatz 5 HGB (Jahresdurchschnitt) Beschäftigten in den Segmenten – ohne Mitglieder des Vorstands sowie Auszubildende – und ihre Aufteilung auf die Geschäftsbereiche ist der Tabelle zu entnehmen.

Mitarbeitende nach Geschäftsbereichen	2022	2021	Veränderung prozentual
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	3.235	3.397	-4,8
davon gewerblich Mitarbeitende	2.767	2.920	
davon angestellte Personen	468	477	
Geschäftsbereich CONTRACT	6.266	6.599	-5,0
davon gewerblich Mitarbeitende	4.959	5.292	
davon angestellte Personen	1.307	1.307	
Geschäftsbereich CONTAINER	1.605	1.582	1,5
davon gewerblich Mitarbeitende	1.149	1.122	
davon angestellte Personen	456	460	
Beschäftigte der Segmente	11.106	11.578	-4,1
davon gewerblich Mitarbeitende	8.875	9.334	
davon angestellte Personen	2.231	2.244	
Services	386	374	3,2
davon gewerblich Mitarbeitende	0	0	
davon angestellte Personen	386	374	
Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER	11.492	11.952	-3,8
davon gewerblich Mitarbeitende	8.875	9.334	
davon angestellte Personen	2.617	2.618	
Abzug der beschäftigten Personen des Geschäftsbereichs CONTAINER	-1.605	-1.582	1,5
davon gewerblich Mitarbeitende	-1.149	-1.122	
davon angestellte Personen	-456	-460	
Mitarbeitende BLG LOGISTICS	9.887	10.370	-4,7
davon gewerblich Mitarbeitende	7.726	8.212	
davon angestellte Personen	2.161	2.158	

BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeitende, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein sowie den stetigen Herausforderungen

der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Unter dem Motto „#ErfolgBrauchtAlle“ wird dieses seit dem Geschäftsjahr 2019 durch verschiedenste Maßnahmen und Aktionen unterstrichen, die

übergreifend alle Ebenen von aushelfenden Personen bis zum Vorstand und Bereiche sowie Standorte von BLG LOGISTICS einbinden.

Um Mitarbeitende zu gewinnen, fördern und halten zu können, verfolgt BLG LOGISTICS das Ziel, dauerhaft als attraktives Unternehmen am Arbeitsmarkt wahrgenommen zu werden. Zu den Bestandteilen unserer Personalpolitik zählen daher neben einer leistungsorientierten Vergütung und gezielten Weiterbildungsmöglichkeiten auch Angebote zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie spezifische Instrumente des Gesundheitsmanagements.

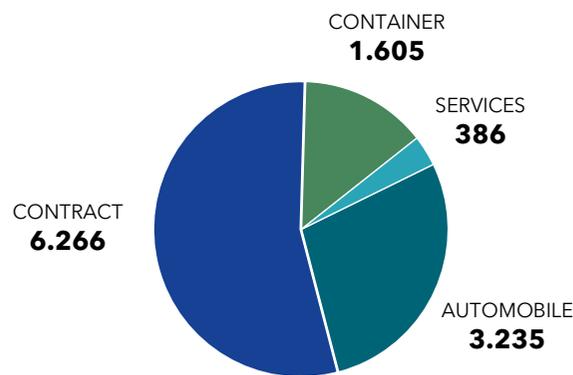
Die erfolgreiche Umsetzung einer klaren und zukunftsweisenden Strategie hängt in großen Teilen von dem Management von BLG LOGISTICS ab. Unsere Führungsgrundsätze und unsere Unternehmenswerte unterstützen dabei, ein gemeinsam getragenes Führungsverständnis auf allen Ebenen zu erreichen.

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr mit 483 Personen gegenüber dem Vorjahr um 4,7 Prozent gesunken.

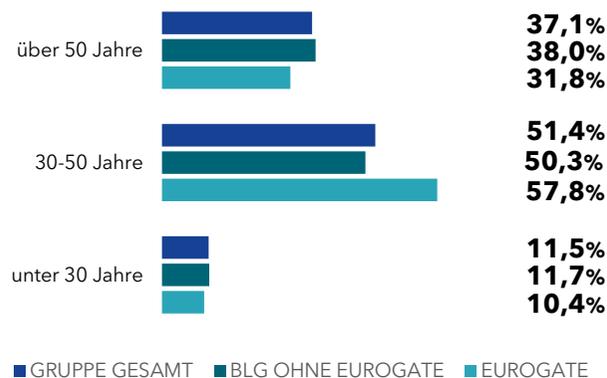
Hierbei wirkt sich im Geschäftsbereich CONTRACT insbesondere der Wegfall des Standorts Leipzig aus, der durch einen in der Kontraktlogistik üblichen Dienstleisterwechsel in der Statistik für das Geschäftsjahr 2022 wegfiel. Gegenläufig waren im Geschäftsjahr 2022 an neuen Standorten im Geschäftsfeld Handelslogistik neue Mitarbeitende für BLG LOGISTICS tätig. Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE sorgten die Nachwirkungen der Corona-Pandemie (sin-

kende Nachfrage, schwierige Teileverfügbarkeit, Kaufzurückhaltung etc.) für einen geringeren Bedarf an Mitarbeitenden, so dass zum Beispiel freiwerdende Stellen nicht sofort nachbesetzt und befristete Verträge nicht verlängert werden mussten.

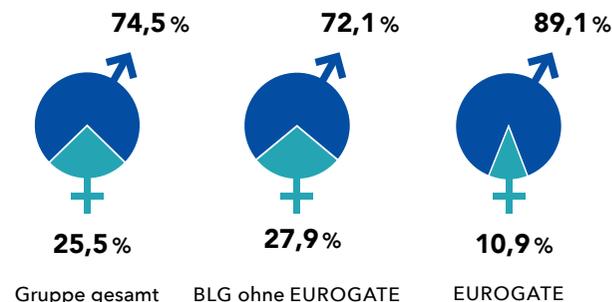
Mitarbeitende 2022



Mitarbeitende nach Altersgruppen



Mitarbeitende nach Geschlecht*



* Bislang nehmen wir im Hinblick auf unsere Beschäftigtenzahlen lediglich eine Kategorisierung in Männer und Frauen vor, uns ist jedoch bewusst, dass sich nicht alle Menschen einem dieser beiden Geschlechter zuordnen. Von unseren eigenen Mitarbeitenden haben sich bislang nur wenige uns gegenüber als divers definiert. Da wir aktuell von einem Anteil kleiner 0,1 Prozent sprechen, weisen wir diese Menschen noch nicht explizit in unseren Statistiken aus. Wir werden den Aspekt jedoch im Interesse einer gleichberechtigten Repräsentanz weiter beobachten.

Nichtfinanzieller Bericht

Nach den Vorgaben des Gesetzes zur Stärkung der nichtfinanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) gibt BLG LOGISTICS seit dem Geschäftsjahr 2017 eine nichtfinanzielle Gruppen-Erklärung im Sinne von § 315b HGB ab. Diese Erklärung ist als gesonderter nichtfinanzieller Bericht im Nachhaltigkeitsbericht integriert, der unter reporting.blg-logistics.com abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht 2022 wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.

Wirtschafts- bericht

Rahmenbedingungen

Multi-Krisen-Umfeld behindert Weltwirtschaft

Nachdem die Corona-Pandemie sowie Produktionshemmnisse wie Lieferschwierigkeiten von Vorleistungsgütern zu Beginn des Jahres 2022 langsam überwunden schienen, war der Ausblick für das Wirtschaftsjahr zu Jahresbeginn durchaus positiv.

Eine kraftvolle Expansion der Wirtschaft trat jedoch nicht ein. Die russische Invasion in der Ukraine im Februar 2022 beeinträchtigte die Weltwirtschaft in nicht geahnter Weise. Die Eskalation in der Ukraine führte zu erheblichen Auswirkungen auf die Energielieferungen und die Höhe der Energiepreise – insbesondere im Sommer 2022. Auch viele andere Güter verteuerten sich und die Inflation stieg in vielen Ländern auf einen Stand, der so hoch war wie seit 50 Jahren nicht mehr.

Neben den Unsicherheiten, die von dem Krieg in der Ukraine bis heute ausgehen, wirkte sich auch die Geldpolitik, die angesichts des Inflationsdrucks gestrafft wurde, bremsend auf die Weltwirtschaft aus. Die großen Notenbanken haben auf den deutlichen Anstieg der Inflation mit einer historisch steilen Anhebung der Leitzinsen reagiert.

Nach einem schwachen ersten Halbjahr hat sich der Anstieg der Weltproduktion im dritten Quartal vorübergehend verstärkt. Dies war insbesondere durch den Wegfall dämpfender Einflüsse wie die umfangreichen pandemiebedingten Lockdowns in China begünstigt.

Zum Jahresende entspannte sich auch die Lage an den Energiemärkten merklich. Zudem führten weitere fiskalische Maßnahmen zur Entlastung von privaten Haushalten und Unternehmen. Dennoch hat sich die weltwirtschaftliche Dynamik zum Jahresende merklich verringert und vor allem die großen Volkswirtschaften stehen vor einer Phase schwacher Konjunktur.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2023

IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 97 (2022|Q4)

IMK, IMK Report Nr. 178, Dezember 2022

Deutsches BIP stieg 2022 um rund 1,9 Prozent



Veränderung des realen BIP gegenüber den Vorjahren

Analog der beschriebenen Lage der Weltwirtschaft verhielt sich auch die Lage in Deutschland. Die hohe Inflation und Unsicherheit mit Blick auf den Krieg in der Ukraine lasteten auch hierzulande auf der Wirtschaft. Zum Jahresende hat sich die Lage dahingehend aufgehellt, dass die Großhandelspreise für Strom und Gas gesunken sind – auch wenn sie sich nach wie vor auf hohem Niveau befinden. Auch das Geschäftsklima gemäß Umfragen des ifo Instituts verbesserte sich. Der Arbeitsmarkt zeigt sich trotz der wirtschaftlichen Abkühlung robust, vor allem, weil nach wie vor Fachkräfte stark gefragt sind.

Insgesamt stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in diesem Umfeld um rund 1,9 Prozent und übertraf leicht den Vorpandemiestand. Die Aufholeffekte nach der Corona-Krise und die wirtschaftliche Erholung wurden gebremst vom Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine und den dadurch neuen Problemen in den Lieferketten, des Weiteren wirkten sich die hohe Inflation und die Unsicherheiten hinsichtlich der Energieversorgung aus.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2023

IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 98 (2022|Q4)

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Anforderungen an die Logistik verändern sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Anhaltende Globalisierung, kürzere Produktlebenszyklen, Digitalisierung und Urbanisierung sind Treiber dieser Veränderungen. Die Branche profitiert dabei weiterhin von der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, die durch das wachsende E-Commerce-Geschäft sowie die Retourenbearbeitung im Business-to-Consumer-Geschäft zusätzlich verstärkt wird. Herausforderungen bestehen insbesondere im Zusammenhang mit dem anhaltenden Margendruck, mit der demografischen Entwicklung und dem sich weiter verstärkenden Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte. Hinzu kommen die in der Corona-Krise noch einmal gewachsene Bedeutung des Onlinehandels, steigende Kundenanforderungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Flexibilität und Qualität der Belieferung sowie ein steigendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung. Personaldefizite gibt es in der Branche derzeit insbesondere bei Lagerarbeitern, Kraftfahrern, Lokführern und IT-Managern.

Zusätzlich werden von den Logistikunternehmen im Rahmen von Outsourcingaktivitäten hohe Investitionsbereitschaft und Innovationskraft erwartet. Ein Schwerpunkt der Investitionen liegt dabei in Umschlags-, Distributions- und Kommissionierungszentren in verkehrsgünstigen Lagen. Verträge mit Kunden werden regelmäßig nur mit Laufzeiten über wenigen Jahren geschlossen und häufig werden die Flächen und Umschlagsgeräte gemietet oder geleast.

Aufgrund steigender Kundenanforderungen hat sich auch der Einsatz von durchgängigen Informations- und Kommunikationstechniken entlang der Prozessketten deutlich ausgeweitet. Logistikdienstleister müssen sich verstärkt an

Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Automatisierung und Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.

Die Logistikbranche in Deutschland ist der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilindustrie und dem Handel. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Logistikstandort Deutschland einen großen Anteil seiner Wirtschaftsleistung in Industrie und Handel erbringt. Weitere Ursachen sind der traditionell hohe Exportanteil, die zentrale Lage in Europa und die daraus abgeleitete Drehscheibenfunktion. Auch die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und das Know-how an Logistiktechnologie tragen dazu bei.

Der Krieg in der Ukraine, Energiekosten, Inflation, Fachkräftemangel, Klimawandel und die fortdauernden Pandemiebedingungen – die Multi-Krisen des Jahres 2022 haben auch in der Logistik zu einem sehr herausfordernden Geschäftsumfeld geführt.

Das Geschäftsmodell der globalen Wirtschaft basiert auf einer eng getakteten und miteinander verwobenen Logistik rund um den Globus. Dieses weltumspannende Netz aus Lieferketten ist sehr fragil und wurde schon mit COVID-19 auf eine harte Probe gestellt. Analog dem Wirtschaftsgeschehen platzierte sich der Indikatorwert des SCI LOGISTIKINDEX zum Jahresende 2022 auf ähnlich negativem Niveau wie zu Beginn der Corona-Pandemie im März 2020. Die Entwicklung war maßgeblich beeinflusst vom Kriegsgeschehen in der Ukraine. Rückblickend auf die letzten Monate des Geschäftsjahres 2022 hat sich die Geschäftslage weiter stabilisiert. So bewertet eine Mehrheit

im Dezember 2022 die derzeitige Geschäftslage als „normal“ (71 Prozent) oder „gut“ (16 Prozent). Mit dem Fehlen von Fachkräften und dem daraus resultierenden Mangel an geeigneten Bewerbern muss sich die Logistikbranche zusätzlichen Schwierigkeiten stellen.

Der BVL-Logistik-Indikator entwickelte sich 2022 negativ (vgl. auch Grafik im [Prognosebericht](#)) und das Geschäftsklima blieb auch zum Jahresende weit unter seinen Möglichkeiten. Die Nachfragedynamik ging zuletzt deutlich zurück und die Auftragsbestände wurden häufig als zu niedrig eingestuft. Die Nachholeffekte der vergangenen Monate wurden weitgehend abgearbeitet und in vielen Branchen wird eine anhaltende Nachfrageschwäche befürchtet. Dazu kommt der steigende Kostendruck durch die immer noch hohe Inflation.

Die globalen Warenströme per Containerschiff waren im Geschäftsjahr 2021 und auch weit ins Jahr 2022 hinein erheblich gestört. Die Gründe hierfür sind vielfältig und wurden im Vorjahresbericht bereits dargestellt. Zum Jahresende 2022 normalisierten sich die Lieferketten zunehmend – insbesondere aufgrund des geringeren Transportvolumens infolge der Konsumzurückhaltung, der drohenden Rezession und weiterer Faktoren.

Quellen dieses Abschnitts:

BVL-Logistik-Indikator 4. Quartal 2022, inkl. Kommentierung

SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2022

NDR.de vom 29.12.2022 „Schiffahrtsbilanz 2022: Schwierige Zeiten für Reeder“, abgerufen am 1.2.2023; 16:05 Uhr

Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

BLG LOGISTICS ist in das Jahr 2022 gestartet mit der Hoffnung auf Licht am Ende des Corona-Virus-Tunnels, nicht ahnend, dass sich die nächsten Krisen am Himmel der Welt zusammenbrauen. Seit Februar wachen wir täglich in einer neuen Welt auf. Die Krise ist nicht mehr Ausnahme-, sondern Dauerzustand geworden. Der Krieg in der Ukraine, Energiekosten, Inflation, Fachkräftemangel, Klimawandel und die fortdauernden Pandemiebedingungen – diese Multi-Krisen haben zu einem sehr herausfordernden Geschäftsumfeld geführt.

Dennoch hat BLG LOGISTICS das Geschäftsjahr 2022 deutlich besser als erwartet abschließen können. Das ist angesichts der Vielzahl an Krisen und Herausforderungen eine respektable Leistung. Wir wissen aber auch – und bereiten uns sehr intensiv darauf vor, dass die wirtschaftlichen Unsicherheiten 2023 weiter zunehmen werden.

Die Situation im Geschäftsbereich AUTOMOBILE bleibt dabei angespannt. Die Gründe sind vielfach bedingt durch Probleme in der Industrie:

- „Langsteher“ und „Lochverbaute“ in Folge von fehlenden Teilen wie Halbleitern, Kabelbäumen und Bordnetzsystemen, die zu stark ausgelasteten Flächen und geringerer Produktivität führen;
- Engpässe in der Bereitstellung von Traktionen auf Straße und Schiene;

- geringere Volumina und reduzierte Abfahrten durch Werkschließungen, Teileverfügbarkeit und erratische Reedereifahrpläne.

Die Verantwortungen liegen also häufig außerhalb der Häfen, trotzdem sind die Probleme hier am sichtbarsten. Die Häfen sind die Drehscheibe der Logistik. An der Kaje laufen Schiene und Straße zusammen. Und bei Letzteren ist die Situation zusätzlich komplex: Einerseits ist die Nachfrage nach Transportkapazitäten per Bahn hoch. Es gibt aber Einschränkungen durch die Bereitstellung der Traktionen der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Diese sind im Wesentlichen bedingt durch einen Mangel an Lokführern, eine Vielzahl von Baustellen am europaweiten Gleisnetz und die Priorisierung anderer Güter auf der Schiene. Die Restriktionen in der Bereitstellung von ausreichend Bahnkapazitäten führen zu einer hohen Nachfrage nach Lkw-Transporten als Alternative. Auch hier liegt aber eine deutliche Verknappung der Kapazitäten vor, die unter anderem aus dem hohen Mangel an Lkw-Fahrern resultiert.

Seit Mitte 2022 befindet sich der BLG AutoTerminals Bremerhaven in der Restrukturierung. In diesem Zuge wurde ein Beschäftigungssicherungsvertrag mit den Tarifparteien vereinbart. Das oberste Ziel ist es, den Standort Bremerhaven langfristig auch ohne Beschäftigungssicherungstarifvertrag stabil aufzustellen. Hierbei sind effiziente Prozesse und moderne Strukturen für einen Standort der Größe unseres Terminals unverzichtbar.

Der Geschäftsbereich CONTRACT ist mittlerweile an über 40 Standorten in ganz Deutschland und der Welt tätig. Bislang untergliederte sich die Kontraktlogistik in die Geschäftsfelder Industrielogistik und Handelslogistik. Nun hat sich dieser Bereich organisatorisch neu aufgestellt. Die Standorte und Länder werden ab 2023 in einer Regionalstruktur geführt.

Insbesondere Konsumgüter und Dienstleistungen im Bereich E-Commerce waren erneut gefragt. Frühzeitig haben wir auf die steigenden Energiepreise reagiert und mit unseren Kunden Vereinbarungen zur Kostenbeteiligung geschlossen.

Seit dem 1. Dezember 2022 trägt Matthias Magnor die Verantwortung für die beiden Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT – als Chief Operating Officer (COO). Durch die engere Zusammenarbeit der beiden operativen Geschäftsbereiche vernetzen wir Kapazitäten und Expertise und heben gleichzeitig Synergieeffekte.

Obwohl die Umschlagsmengen im Geschäftsbereich CONTAINER an den zwei kleinsten EUROGATE-Terminals in Deutschland in 2022 Mengen leicht über Plan aufweisen, blieben die drei größten Terminals und damit die deutschen Standorte insgesamt, deutlich hinter den Erwartungen zurück. Extrem hohe Lagergelder überkompensieren diesen Fakt allerdings. Jedoch sind diese Lagergelder Sondereffekte und insofern zwar positive, aber lediglich temporäre Auswirkungen.

Die Branche verzeichnet strukturelle und dauerhafte Veränderungen. Der Wettbewerb um Containermengen wird ständig härter. Die weitere Umsetzung der Transformationsmaßnahmen für eine stabile Zukunft von EUROGATE ist und bleibt daher unabdingbar.

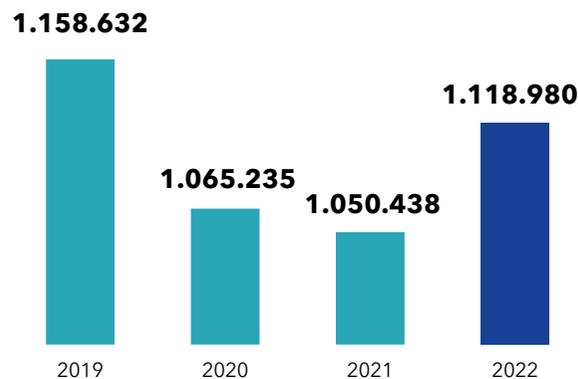
Der Trend der Container-Reedereien zur Indienststellung weiterer Großcontainerschiffe hält unvermindert an. Angesichts dieses Trends wird auch die Anzahl der Schiffsanläufe von Großcontainerschiffen an den Terminals der EUROGATE-Gruppe perspektivisch weiter zunehmen.

BLG LOGISTICS hat die Chancen genutzt, die sich uns in der Pandemie geboten haben, und viele Veränderungen angestoßen, die uns – auch in Zeiten von Multi-Krisen – robust, anpassungsfähig und zukunftsfit machen. Trotzdem sehen wir uns aber weiterhin einem volatilen Marktumfeld ausgesetzt. Um diesen Aufgaben zu begegnen, gehen wir Themen wie Flexibilität, Digitalisierung, Automatisierung und Nachhaltigkeit weiter mit voller Kraft an und arbeiten intensiv daran, die wirtschaftliche Lage von BLG LOGISTICS stetig zu verbessern.

Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2022 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts in 2023. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2023 lag im Rahmen der Erwartungen.

Geschäftsverlauf

Ertragslage



Umsatzentwicklung (in TEUR)

Im Geschäftsjahr 2022 ist der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um TEUR 68.542 auf TEUR 1.118.980 gestiegen. Dieser Anstieg entfällt mit TEUR 61.793 auf den Geschäftsbereich AUTOMOBILE und ist im Wesentlichen auf höhere Erlöse im Transportbereich sowie auf Lagergelder zurückzuführen.

Umsatzerlöse nach Segmenten TEUR

	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	579.768	517.975	61.793	11,9
CONTRACT	548.192	542.799	5.393	1,0
CONTAINER	345.098	305.955	39.143	12,8
Überleitung ¹	-354.078	-316.291	-37.787	-11,9
Gruppe gesamt	1.118.980	1.050.438	68.542	6,5

¹ Die hier und in den folgenden Tabellen dargestellte Zeile „Überleitung“ beinhaltet die Rücknahme des Geschäftsbereichs CONTAINER (aufgrund at Equity-Bewertung) sowie die Zahlen der Zentralbereiche (Services).

Des Weiteren konnte der Umschlag und damit die Umsatzentwicklung im Neustädter Hafen in Bremen gesteigert werden.

Der Anstieg im Geschäftsbereich CONTRACT beträgt TEUR 5.393. Dies ist insbesondere durch die Ausweitung unserer Geschäfte im Bereich Sports & Fashion begründet.

Im Geschäftsbereich CONTAINER ist das Umschlagsvolumen (in TEU) aufgrund der weltweit angespannten wirtschaftlichen Lage insgesamt um 2,8 Prozent zurückgegangen. Dennoch ergaben sich aufgrund der Turbulenzen in den weltweiten Lieferketten und der abweichenden Fahrpläne der Reeder temporär deutlich erhöhte Lagergelder, sodass die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2022 um TEUR 39.143 auf TEUR 345.098 angestiegen sind. Da die EUROGATE-Gruppe, die den Geschäftsbereich CONTAINER repräsentiert, nach der Equity-Methode in den Gruppenabschluss einbezogen wird, sind diese Umsätze nicht im ausgewiesenen Gruppenumsatz enthalten.

Kennzahlen zur Ertragslage
TEUR

	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	1.118.980	1.050.438	68.542	6,5
Sonstige Erträge	53.868	55.199	-1.331	-2,4
Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen ²	75.596	62.302	13.294	21,3
Materialaufwand	-462.018	-423.763	-38.255	-9,0
Personalaufwand	-475.075	-479.303	4.228	0,9
Sonstige Aufwendungen	-159.770	-122.541	-37.229	-30,4
Abschreibungen	-86.999	-80.825	-6.174	-7,6
EBIT	64.582	61.507	3.075	5,0
Finanzergebnis	-8.860	-9.281	421	4,5
EBT	55.722	52.226	3.496	6,7
EBT-Marge (in %)	5,0	5,0	0,0	0,0
Gruppenjahresüberschuss	51.606	50.566	1.040	2,1

Die sonstigen Erträge sind gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig (TEUR 1.331) zurückgegangen. Gegenüber dem Vorjahr reduzierten sich die Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens um TEUR 7.089. Dies ist im Wesentlichen durch den Verkauf der Hochregallager-Immobilie am Standort Bremen (Geschäftsfeld Handelslogistik) im Vorjahr begründet. Gegenläufig stiegen im Berichtsjahr die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen durch diverse Einzelsachverhalte um TEUR 6.235.

Das Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen beinhaltet mit TEUR 76.705 (Vorjahr: 61.879) zu einem wesentlichen Teil das Beteiligungsergebnis aus der Bewertung nach der at-Equity-Methode der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG (EUROGATE). Diesbezüglich wird auf die

u.g. Ausführungen zum Geschäftsbereich CONTAINER verwiesen. Gegenläufig ergaben sich im Berichtsjahr TEUR 2.109 Aufwendungen für Abwertungen für Beteiligungsbuchwerte at Equity einbezogener Unternehmen.

Der Materialaufwand ist mit 9,0 Prozent etwas stärker gestiegen als die Umsatzerlöse (6,5 Prozent). Dies ist auf die allgemeinen Preissteigerungen insbesondere für Fremdpersonal, Material und Energie im Umfeld der hohen Inflation zurückzuführen.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr auf TEUR 475.075 (Vorjahr: TEUR 479.303) gesunken. Dies korrespondiert mit der Reduzierung der Beschäftigten (ohne den Geschäftsbereich CONTAINER) um 483. Hierbei wirkt sich im Geschäftsbereich CONTRACT insbesondere der Wegfall

des Standorts Leipzig aus, der durch einen in der Kontraktlogistik üblichen Dienstleisterwechsel im Geschäftsjahr 2022 wegfiel.

Die sonstigen Aufwendungen sind im Berichtsjahr um TEUR 37.229 angestiegen. Neben den allgemeinen Kostensteigerungen aufgrund der hohen Inflation schlugen hier im Berichtsjahr insbesondere Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für Drohverluste und Infrastrukturmaßnahmen zu Buche. Durch diverse Projekte, mit denen wir uns für die Zukunft aufstellen, stiegen auch die Beratungskosten leicht an.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2022 um TEUR 6.174 gestiegen. Während die laufenden Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr leicht (TEUR 1.446) zurückgingen, sind die außerplanmäßigen Abschreibungen stark angestiegen. Im Berichtsjahr entfielen außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von TEUR 7.836 auf die Abwertung von Software.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 421 auf TEUR -8.860 verbessert. Insbesondere durch höhere Zinserträge aus Leasingverträgen mit Kunden konnte eine Verbesserung erzielt werden. Gegenläufig wirkten sich unter anderem gestiegene Zinsen für langfristige Darlehen und sonstige Finanzverbindlichkeiten aus, die aus dem Anstieg des allgemeinen Zinsniveaus resultieren.

² Aufgrund des wesentlichen Beitrags des Geschäftsbereichs CONTAINER werden die Beteiligungserträge im EBIT ausgewiesen.

EBIT nach Segmenten TEUR	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	-2.293	7.573	-9.866	-130,3
CONTRACT	12.415	12.489	-74	-0,6
CONTAINER	90.560	74.152	16.408	22,1
Überleitung	-36.100	-32.707	-3.393	-10,4
Gruppe gesamt	64.582	61.507	3.075	5,0

EBT nach Segmenten TEUR	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	-11.696	-1.076	-10.620	-987,0
CONTRACT	11.256	8.717	2.539	29,1
CONTAINER	80.030	69.825	10.205	14,6
Überleitung	-23.868	-25.240	1.372	5,4
Gruppe gesamt	55.722	52.226	3.496	6,7

Das Ergebnis insgesamt konnte im Vergleich zum Vorjahr leicht gesteigert werden. Hierzu trug ausschließlich das hohe Beteiligungsergebnis des Geschäftsbereichs CONTAINER bei, dass das unter den Erwartungen liegende Ergebnis im Geschäftsbereich AUTOMOBILE kompensiert. Das EBIT stieg entsprechend gegenüber dem Vorjahr um TEUR 3.075 auf TEUR 64.582. Das Ergebnis vor Steuern (EBT) ist ebenfalls angewachsen um TEUR 3.496 auf TEUR 55.722. Aufgrund der ebenfalls angestiegenen Umsatzerlöse (+TEUR 68.542) blieb die EBT-Marge im Berichtsjahr mit 5,0 Prozent konstant gegenüber dem Vorjahr (5,0 Prozent).

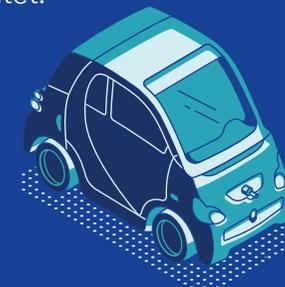
Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 4.116 (Vorjahr: TEUR 1.660). Der Anstieg ist insbesondere begründet durch höhere Aufwendungen für Vorperioden (TEUR 3.537) und geringere Erträge aus Steuererstattungen (TEUR 1.216). Gegenläufig stiegen die Erträge aus latenten Steuern um TEUR 1.684 deutlich an.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Entwicklungen ist das Gruppenperiodenergebnis um TEUR 1.040 auf TEUR 51.606 gestiegen.

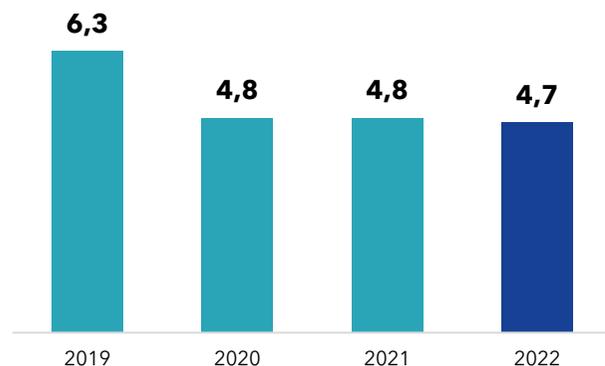
Geschäftsbereich AUTOMOBILE

4,7 Mio.

Fahrzeuge haben wir im Jahr 2022 umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet.



Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist ein führender Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Das Unternehmen setzt in diesem Bereich weltumspannend multimodale Verkehrsträger für die Logistik ein und verknüpft individuelle und innovative technische Dienstleistungen miteinander.



Fahrzeughandling (in Mio.)

Entlang der globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie nahmen im Geschäftsjahr 2022 verschiedene Faktoren Einfluss auf die Entwicklungen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Insbesondere zu Beginn des Jahres waren die Auswirkungen der Corona-Pandemie durch die No-Covid-Strategie in China noch spürbar und übten Druck auf die Verfügbarkeit von Vorleistungsgütern aus. Mit Beginn des Krieges in der Ukraine wurde der Druck auf die Lieferketten weiter verstärkt und die Absatzmärkte zusätzlich belastet. Insbesondere in Russland ging die Nachfrage nach Neufahrzeugen mit Kriegsbeginn deutlich zurück. Durch die Energiekrise und die steigende Inflation war die Lage an den Beschaffungsmärkten sehr herausfordernd. Enorme Preissteigerungen belasteten die Wertschöpfungskette und dämpften zudem das Konsumverhalten der Verbraucher. Trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen konnten Volumina in Höhe von 4,7 Mio. Fahrzeugen nahezu auf Vorjahresniveau abgewickelt werden.

TEUR	2022	2021
Umsatzerlöse	579.768	517.975
EBIT	-2.293	7.573
EBT	-11.696	-1.076
EBT-Marge (in %)	-2,0	-0,2

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals blieb das Umschlagsvolumen im Geschäftsjahr 2022 insgesamt auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres. Das Autoterminal in Bremerhaven schlug wie im Vorjahr 1,7 Mio. Fahrzeuge um. Auch am AutoTerminal Cuxhaven sind die Volumina nahezu identisch. Neben der schwachen Mengensituation waren die Abwesenheitsquoten überdurchschnittlich hoch, sodass Aufwendungen für Fremdpersonal das Ergebnis zusätzlich belastet haben. Nicht ausreichende Produktivitäten und die oben genannte Preissituation am Energiemarkt übten zudem Druck auf die Ergebnislage aus. Am Terminal in Cuxhaven konnte ein Zusatzgeschäft für Lagerung, Lagerpflegemaßnahmen, Handling und Wäsche von Fahrzeugen für positive Ergebnisbeiträge sorgen. Insgesamt belasten außerordentliche Effekte aus der außerplanmäßigen Abschreibung von Softwareprojekten, Restrukturierungsaufwendungen und Rückstellungen für Infrastrukturmaßnahmen das Ergebnis des Geschäftsfelds.

Der Bereich High&Heavy konnte die positive Entwicklung des Vorjahres nicht fortsetzen. Unter anderem aufgrund des Kriegsgeschehens in der Ukraine und verschiedener Lockdowns in China liegt das Umschlagsvolumen in Höhe mit 1,1 Mio. t rund 0,3 Mio. t unter dem Vorjahr.

Im Neustädter Hafen in Bremen waren die Kapazitäten insbesondere durch hohe Mengen Stahl und Forstprodukte stark ausgelastet. Die umgeschlagene Tonnage (schiffsseitige Abwicklung) stieg von 1,3 Mio. t auf 1,6 Mio. t. Dementsprechend positiv entwickelte sich die Ergebnissituation. Die aufgrund der permanent hohen Auslastung verursachten Zusatzaufwendungen für Ersatzgeräte und Instandhaltung sowie die auch hier gestiegenen Energiekosten schmälerten zwar das Ergebnis, konnten das positive Gesamtbild aber nicht trüben.

Die beschriebenen Herausforderungen und deren Auswirkungen auf die Volumina prägen dennoch maßgeblich die Situation in den Seehafenterminals und sorgen dafür, dass das Geschäftsfeld das Jahr in Summe deutlich negativ abschließt.

Das Geschäftsfeld Inlandsterminals konnte das Fahrzeughandling im Vergleich zum Vorjahr um 7 Prozent steigern und an den Standorten Kelheim, Dodendorf und Hamburg die Erwartungen übertreffen. Reduzierte Volumina mit dem Regelkundenstamm aufgrund der Herausforderungen am Automobilmarkt konnten durch zusätzliche (technische) Wertschöpfungstätigkeiten an den Fahrzeugen und durch diverse Spotgeschäfte kompensiert werden.

Am Terminal in Neuss herrschten durchweg signifikante Auslastungsprobleme aufgrund reduzierter Mengen des dortigen Hauptkunden. Zwar konnten Spotgeschäfte die Umsatzrückgänge zeitweise etwas abfedern, nichtsdestotrotz bleibt der Standort weit hinter den Erwartungen zurück.

Das Geschäftsfeld AutoTransporte konnte im Geschäftsjahr 2022 Spotverkehre zu sehr auskömmlichen Raten abwickeln. Im Laufe des Jahres stieg allerdings auch der Preisdruck der Subunternehmer, die aufgrund knapper Marktkapazitäten höhere Vergütungen durchsetzen konnten. Durch den Verkauf der Niederlassung in Schöps wurde ein Ertrag von TEUR 470 erzielt. Das Geschäftsfeld Schiene sah sich dagegen mit mehreren Herausforderungen konfrontiert.

Mangelnde Trassenverfügbarkeiten aufgrund von Baustellen, Fachkräftemangel bei Lokführer:innen und zwischenzeitlich hohe Abwesenheitsquoten wirkten sich signifikant auf Produktivität und Ergebnis aus. Die Erwartungen im Bereich Schiene konnten daher nicht erfüllt werden.

Das Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa und insbesondere die Vertretungen in Russland und der Ukraine waren maßgeblich vom Ausbruch des Krieges betroffen. Der Betrieb kam temporär vollständig zum Erliegen. Zudem wirkten sich die verhängten Sanktionen und schwankende Wechselkurse negativ auf die Ergebnislage aus. Als Reaktion auf die Entwicklungen in den beiden Ländern wurde die Beteiligung in der Ukraine vollständig wertberichtigt und die Beteiligung in Russland entkonsolidiert. Der Standort Gdansk profitiert von Sondergeschäften, kann die Verluste der anderen Bereiche aber nicht kompensieren.

Aufgrund der beschriebenen Herausforderungen, insbesondere im Geschäftsfeld Seehafenterminals, liegt das EBT für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsbereich AUTOMOBILE mit TEUR -11.696 deutlich unter dem Vorjahreswert von TEUR -1.076 und damit unter den Erwartungen.

Geschäftsbereich CONTRACT

An
> 40
Standorten sind wir in Europa und Übersee für unsere Kunden präsent.

Der Geschäftsbereich CONTRACT managt komplexe Projekte und bietet seinen Kunden verlässliche Logistiklösungen an. An mehr als 40 Standorten in Europa und Übersee arbeiten wir in eigenen Logistikzentren sowie in den Produktionsbereichen und Werken unserer Kunden.

TEUR	2022	2021
Umsatzerlöse	548.192	542.799
EBIT	12.415	12.489
EBT	11.256	8.717
EBT-Marge (in %)	2,1	1,6

Im Multi-Krisen-Umfeld ist es dem Geschäftsbereich CONTRACT im Geschäftsjahr 2022 gelungen, seine Ziele insgesamt zu erreichen. Die Auftragslage und die bearbeiteten Volumina lagen vielerorts über den Erwartungen. Zu Belastungen führten vielerorts die hohen Preise u.a. für Energie.

An unserem größten Standort der Industrielogistik in Bremen bestanden 2022 schwierige Rahmenbedingungen in den Bereichen CKD (Completely Knocked Down) und Rohbau. Diese litten 2022 unter geringen Volumina, Schwierigkeiten hinsichtlich der Produktivität und dem Ausfall der Mengen für Russland. Durch das Gegensteuern in Form von Kostenreduzierungen und Verbesserungen von Prozessen konnten die Auswirkungen abgemildert werden.

Teilweise kam es im Bereich der Industrielogistik auch 2022 zu Produktionsunterbrechungen bei unseren Kunden, was sich negativ auf die Volumen- und Ergebnissituation ausgewirkt hat.

An unseren Industrielogistik-Standorten in Übersee ist BLG LOGISTICS 2022 insbesondere in Südafrika eine positive Entwicklung gelungen. Der Standort konnte - inklusive Neugeschäfte - deutlich über den Erwartungen abschließen. Gegenläufig unter den Planungen schloss das USA-Geschäft das Geschäftsjahr 2022 ab. Dies resultierte insbesondere aus rückläufigen Volumina bei den Herstellern und einem verspäteten Beginn der Neugeschäfte. In den Joint Ventures in Indien und Malaysia lagen die Mengen unter den Erwartungen. Zu Beginn des Jahres 2023 hat sich BLG LOGISTICS von diesen beiden Joint Ventures getrennt.

Auch das Geschäftsfeld Handelslogistik konnte sich im Berichtsjahr 2022 positiv entwickeln. An einzelnen Standorten sorgten gestörte Lieferketten (fehlende Produktverfügbarkeit, Mangel an Seecontainern etc.) und Produktionsunterbrechungen der Hersteller zu deutlichen Einschränkungen. Dies konnte aber insgesamt - trotz hoher Kosten für Energie u.Ä. - durch gute Volumina und Neugeschäfte an anderen Standorten kompensiert werden.

Insgesamt konnte der Geschäftsbereich CONTRACT in einem herausforderndem Umfeld die Ergebeniserwartungen erfüllen und das EBIT stieg gegenüber dem Vorjahr um TEUR 2.539 auf TEUR 11.256.

Geschäftsbereich CONTAINER



Der Geschäftsbereich CONTAINER der BLG LOGISTICS wird durch die Hälfte der Gesellschaftsanteile an dem Gemeinschaftsunternehmen EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG repräsentiert. Diese betreibt - teilweise mit Partnern - Containerterminals in Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven, an den italienischen Standorten La Spezia, Ravenna und Salerno, in Limassol (Zypern) sowie in Tanger (Marokko) und Ust-Luga (Russland). Darüber hinaus ist die EUROGATE-Gruppe an mehreren Binnenterminals sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt.

Des Weiteren hat sich EUROGATE 2022 am Joint Venture „Damietta Alliance Container Terminal S.A.E.“ beteiligt. Dieses soll den Bau, die Entwicklung und den Betrieb eines neuen Terminals im Hafen von Damietta/Ägypten umsetzen. Das Joint Venture besteht aus drei Hauptgesellschaftern, der Hapag-Lloyd Damietta GmbH (39 %), der Eurogate Damietta GmbH (29,5 %) und Contship Damietta Srl (29,5 %). Zwei weitere Partner, Middle East Logistics & Consultants Group und Ship & C.R.E.W. Egypt S.A.E., werden jeweils 1 % halten.

Der Geschäftsbereich CONTAINER ist vor allem im Containerumschlag aktiv. Als Sekundärdienstleistungen werden intermodale Dienste, wie Transporte von Seecontainern von und zu den Terminals, Reparaturen, Depothaltung und Handel von Containern, cargomodale Dienste sowie technische Serviceleistungen angeboten.

TEUR	2022	2021
Umsatzerlöse	345.098	305.955
EBIT	90.560	74.152
EBT	80.030	69.825
EBT-Marge (in %)	23,2	22,8

Das Geschäftsjahr 2022 war in erheblichem Maße infolge der Corona-Pandemie sowie durch spezifische Markt- und Kostenentwicklungen beeinflusst. Insbesondere die anhaltenden Störungen in den globalen Lieferketten, die massiven Schiffsverspätungen und die dadurch bedingten deutlich überdurchschnittlich langen Verweildauern der Container auf den Containerterminals und die damit verbundenen Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe haben

den Fortschritt der aktuell laufenden Transformation negativ beeinflusst und zu zeitlichen Verzögerungen bei deren Umsetzung geführt.

Zudem haben sich im Geschäftsjahr 2022 die langanhaltenden und von Streiks begleiteten Tarifverhandlungen negativ auf die betriebliche Performance ausgewirkt und zu erheblichen Kostensteigerungen geführt. Darüber hinaus führen die durch den Einmarsch Russlands in die Ukraine stark gestiegenen Energiepreise zusätzlich zu hohen Ergebnisbelastungen.

EUROGATE hatte bei einem Rückgang der Umschlagsmengen (Deutschland -8,3 Prozent, insgesamt -2,8 Prozent) einen spürbaren Anstieg des Umsatzes um rund 13 Prozent zu verzeichnen. Signifikant steigende Durchschnittserlöse aufgrund von zusätzlichen und unerwartet hohen Lagergeld- und Reefererlösen sowie erste positive Transformationseffekte in der Ergebnisentwicklung haben sich positiv niedergeschlagen. Gegenläufig haben sich allerdings erheblich gestiegene Material- und Personalkosten sowie die Zuführung einer Rückstellung für potenzielle Vertragsstrafen in Höhe von (anteilig) EUR 17,4 Mio. negativ auf das Ergebnis 2022 ausgewirkt.

Im Ergebnis enthalten ist des Weiteren eine Zuschreibung zu Finanzanlagen in Höhe von (anteilig) EUR 35,4 Mio., die die Wertaufholung des at-equity-Ansatzes der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG. betrifft.

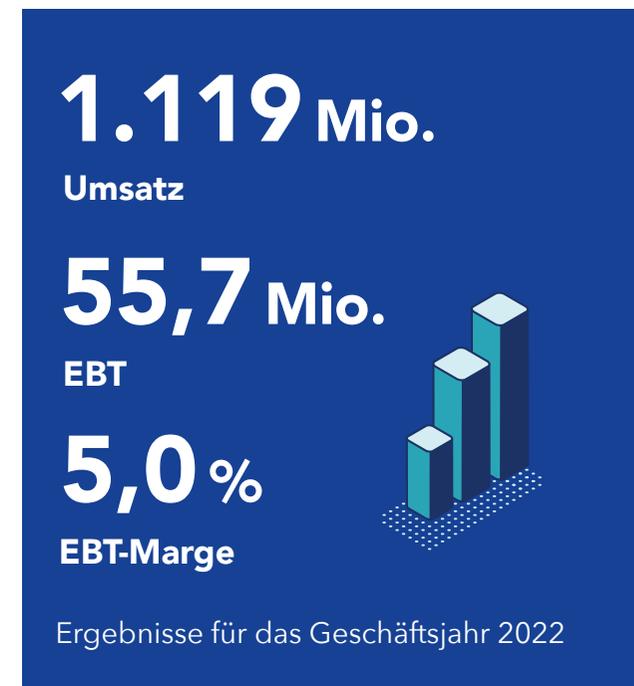
Die EU-Kommission hat die im September 2021 angekündigte Übernahme der bisher von APM Terminals, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der A.P. Møller - Mærsk A/S, Kopenhagen, Dänemark, gehaltenen 30 Prozent der Anteile an der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG sowie von 50 Prozent der Anteile an der Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH durch die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, Ende April 2022 genehmigt. Der Anteilsübergang an die HL Terminals GmbH, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, ist am 29. April 2022 erfolgt.

EUROGATE hält weiterhin die übrigen Anteile. Damit haben sich die Perspektiven für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft deutlich verbessert, was die Grundlage für die im laufenden Geschäftsjahr erfolgte Zuschreibung gewesen ist.

Der Beteiligungsbuchwert der JSC Ust-Luga Container Terminal wurde mit (anteilig) EUR 8,1 Mio. vollständig wertberichtigt.

Das Ergebnis aus der at-equity-Bewertung lag mit TEUR 76.705 daher über dem Vorjahreswert von TEUR 61.879.

Vergleich der Ertragslage 2022 mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2022



Zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorjahresberichts war der Krieg zwischen Russland und der Ukraine erst wenige Wochen alt und die weiteren Auswirkungen auf Mengen, Volumina, Ergebnis und Produktionen konnten nicht verlässlich prognostiziert werden. Auch war die Omikron-Welle innerhalb der Corona-Pandemie noch nicht ausgestanden und führte zu lokalen Beschränkungen und hohen Krankenständen. Des Weiteren bestanden bereits hohe Energiepreise und gestörte Lieferketten.

In diesem sehr unsicheren Umfeld sind wir zunächst davon ausgegangen, dass sich die Umsatzerlöse zwar auf dem Niveau von 2022 halten können, das Ergebnis (EBIT und EBT) sich aber deutlich reduziert. Entsprechend haben wir auch die Entwicklung für RoCE und EBT-Marge prognostiziert.

	Prognose 2022	Eintritt 2022
EBT	deutliche Reduzierung	leichte Steigerung
EBIT	deutliche Reduzierung	leichte Steigerung
Umsatz	auf Vorjahres- niveau	leichte Steigerung
EBT-Marge	deutliche Reduzierung	auf Vorjahres- niveau
RoCE	deutliche Reduzierung	auf Vorjahres- niveau

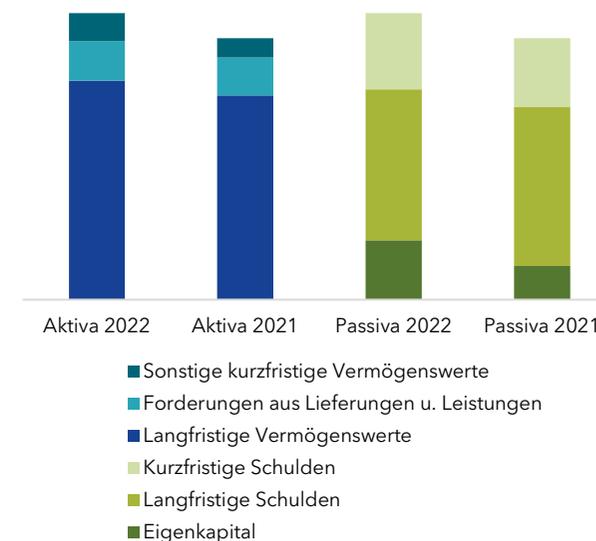
Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE haben sich die Prognosen bewahrheitet. Durch die gestörten Lieferketten und hohen Krankenstände war die Produktivität stark beeinträchtigt und sorgte für zusätzliche Aufwendungen. Des Weiteren belasteten hohe Preise für Personal, Material und Energie das Ergebnis. Dennoch konnten insbesondere im Transportbereich und durch zusätzliche Lagergelder deutlich höhere Umsätze erzielt werden.

Im Geschäftsbereich CONTRACT ergaben sich die Herausforderungen vor allem in den Bereichen CKD und Rohbau am Standort Bremen. Dennoch lagen die Auftragslage und bearbeiteten Volumina vielerorts über den Planungen, so dass sowohl der Umsatz als auch das Ergebnis über den Erwartungen abschließen konnten.

Trotz stark gestiegener Kosten für Personal, Material und Energie, gestörter Lieferketten und deren massivem Einfluss auf die Produktivität und trotz Umschlagsrückgang konnte der Geschäftsbereich CONTAINER ein deutlich über den Erwartungen liegendes Ergebnis erzielen. Dies ist insbesondere in den zusätzlichen und unerwartet hohen Lagergeld- und Reefererlösen sowie durch erste positive Transformationseffekte begründet.

Insgesamt konnte das EBT der BLG-Gruppe somit um TEUR 3.496 auf TEUR 55.722 leicht verbessert werden. Entsprechend stieg auch das EBIT leicht an. Da auch die Umsatzerlöse angestiegen sind, bleibt die EBT-Marge mit 5,0 Prozent konstant auf dem Vorjahresniveau. Das RoCE blieb ebenfalls mit 5,8 Prozent auf Vorjahresniveau.

Vermögenslage



Bilanzstruktur

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme TEUR 1.336.518 und lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahreswerts von TEUR 1.218.177.

Hinsichtlich der Sachanlagen ergaben sich im Geschäftsjahr 2022 insgesamt Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von TEUR 72.498 (davon zahlungsunwirksam TEUR 30.131). Dem stehen Desinvestitionen in Höhe von TEUR 1.537 und gegenüber dem Vorjahr um TEUR 6.174 höhere Abschreibungen (insb. aufgrund von Wertminderungen in Höhe von EUR 7.836) in Höhe von TEUR 86.999 gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 5,4 Prozentpunkte auf 41,3 Prozent reduziert.

**Kennzahlen zur Vermögenslage
TEUR**

	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Bilanzsumme	1.336.518	1.218.177	118.341	9,7
Anlagenintensität (in %)	41,3	46,7	-5,3	-11,3
Working Capital Ratio (in %)	88,2	83,3	4,9	5,9
Eigenkapital	277.727	156.289	121.438	77,7
Eigenkapitalquote (in %)	20,8	12,8	8,0	62,4
Nettoverschuldung	526.144	556.974	-30.830	-5,5

Deutliche Veränderungen ergaben sich auf der Aktivseite bei den Anteilen an Unternehmen, die at Equity bilanziert werden. Diese sind im Berichtsjahr um TEUR 72.601 auf TEUR 234.950 gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf das Beteiligungsergebnis von EUROGATE (TEUR 76.705) zurückzuführen. Des Weiteren stiegen auch die kurzfristigen Finanzforderungen mit TEUR 33.928 auf TEUR 55.059 deutlich an.

Im Wesentlichen aufgrund des positiven Gruppenergebnisses sowie von Neubewertungseffekten im sonstigen Ergebnis aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus konnte das Eigenkapital zum 31. Dezember 2022 um TEUR 121.438 gestärkt werden. Die Neubewertungseffekte entfallen mit TEUR 62.210 auf erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtungen nach IAS 19 sowie die Differenz aus der erwarteten und der tatsächlichen Rendite des Planvermögens und mit TEUR 19.266 auf erfolgsneutral erfasste Nettogewinne aus der Veränderung des Marktwerts des effektiven Teils von Cashflow-Hedges. Entsprechend stieg die Eigenkapitalquote deutlich von 12,8 Prozent im Vorjahr auf nunmehr 20,8 Prozent an.

Eine detaillierte Aufstellung der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie Angaben zu den Sicherungsinstrumenten ist im Gruppenanhang unter ▶Erläuterung Nummer 32 zu finden.

Finanzlage**Kennzahlen zur Finanzlage
TEUR**

	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	78.434	67.565	10.869	16,1
Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit	-20.102	34.515	-54.617	-158,2
Free Cashflow	58.332	102.080	-43.748	-42,9
Mittelzu-/abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-70.857	-26.150	-44.707	-171,0
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-12.525	75.930	-88.455	-116,5
Wechselkurs- und Konsolidierungskreisbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	-1.550	-549	-1.001	-182,3
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	11.440	-63.941	75.381	117,9
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-2.635	11.440	-14.075	-123,0
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	18.403	33.010	-14.607	-44,3
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-21.038	-21.570	532	2,5
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-2.635	11.440	-14.075	-123,0

Auf der Grundlage des im Jahr 2022 erzielten Ergebnisses vor Steuern von TEUR 55.722 ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 78.434 (Vorjahr: TEUR 67.565) erwirtschaftet worden. Der Free Cashflow lag mit TEUR 58.332 im deutlich positiven Bereich, allerdings TEUR 43.748 unter dem Vorjahreswert von TEUR 102.080.

Aufgrund der indirekten Ermittlung des Mittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wirken sich im Vergleich zum Vorjahr - bei leicht gestiegenem Ergebnis vor Steuern - insbesondere die Veränderungen der Bilanzpositionen im Bereich der Verbindlichkeiten positiv aus. Gegenläufig wirkt sich unter anderem das gestiegene Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen (+TEUR 15.403) negativ aus. Des Weiteren wirkt sich die stichtagsbedingte

Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Veränderung zum Vorjahr TEUR -42.397) im Vergleich zum Vorjahr deutlich negativer aus.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich im Berichtsjahr um TEUR -54.617 auf TEUR -20.102 verändert. Dies ist im Wesentlichen begründet durch den Verkauf der Hochregallager-Immobilie am Standort Bremen im Vorjahr, der zu hohen Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens und immaterieller Vermögenswerte führte (Abweichung zum Vorjahr insgesamt TEUR -80.615). Gegenläufig verringerten sich die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte um TEUR 25.765.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit reduzierte sich im Berichtsjahr deutlich um TEUR 44.707 auf TEUR -70.857. Hintergrund ist zum einen die Eigenkapitalstärkung durch den Gesellschafter im Vorjahr in Höhe von TEUR 53.000 und die um TEUR 13.412 geringeren Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten. Gegenläufig wirkten sich geringere Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten (TEUR 12.084) und Leasingverbindlichkeiten (TEUR 10.391) aus.

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds im Geschäftsjahr um TEUR 14.075 auf TEUR -2.635 verschlechtert.

Die Finanzierung ausstehender Investitionen erfolgt unter Berücksichtigung der operativen Cashflows, die in den Unternehmensbereichen erwirtschaftet wurden, sowie in Abhängigkeit von der Kapitalmarktsituation aus langfristigem Fremdkapital (Darlehen) sowie mittels Leasings.

Eine ausführliche Kapitalflussrechnung findet sich im ►Gruppenabschluss. Für die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auch auf ►Erläuterung Nummer 37 des Gruppenanhangs.

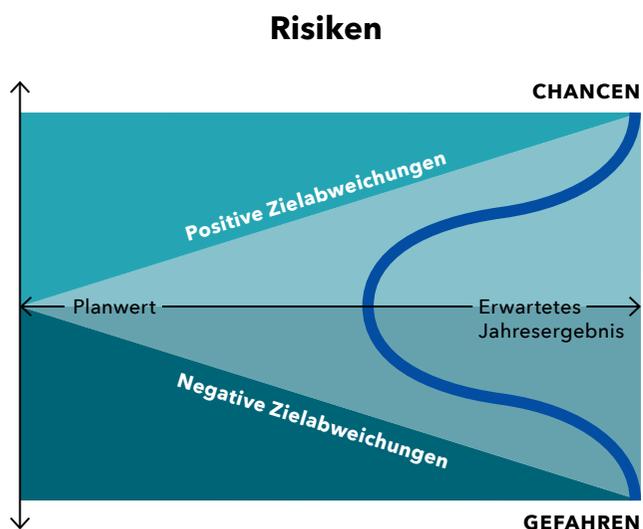
Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 63,0 Mio. Aus bestehenden Factoringvereinbarungen war zum 31. Dezember 2022 ein Volumen von EUR 24,9 Mio. ungenutzt.

Die Finanzverschuldung ist gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Der Anstieg der langfristigen Finanzforderungen durch gegenüber dem Vorjahr zusätzliche Leasingforderungen in Höhe von TEUR 9.193 wurde gegenläufig im Wesentlichen durch geringere Kontokorrentguthaben (Rückgang um TEUR 14.955) neutralisiert. Die kurzfristigen Finanzforderungen sind wesentlich durch einen Anstieg der Finanzforderungen aus Gesellschafterkonten bei at Equity einbezogenen Unternehmen (TEUR 26.866) angestiegen.

Nettoverschuldung TEUR	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	139.441	136.689	2.752	2,0
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	526.874	529.479	-2.605	-0,5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	161.519	162.574	-1.055	-0,6
Finanzverschuldung	827.834	828.742	-908	-0,1
Langfristige Finanzforderungen	228.228	217.627	10.601	4,9
Kurzfristige Finanzforderungen*	55.059	21.131	33.928	160,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.403	33.010	-14.607	-44,3
Nettoverschuldung	526.144	556.974	-30.830	-5,5

* Im Vorjahr Darstellung ohne diese Position

Chancen- und Risikobericht



Mögliche Abweichungen von den geplanten Zielen stellen Risiken dar - und zwar sowohl negative („Gefahren“) wie auch positive Abweichungen („Chancen“).

Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements

Unternehmerisches Handeln ist mit Chancen und Risiken verbunden. Der verantwortungsbewusste Umgang mit möglichen Chancen und Risiken ist für BLG LOGISTICS Kernelement solider Unternehmensführung. Unsere Chancen- und Risikopolitik folgt dem Bestreben, den Unternehmenswert zu steigern, ohne unangemessen hohe Risiken einzugehen.

Risiko- und Chancenkultur

Die BLG-Gruppe strebt ein profitables Wachstum unter Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Ziele an.

Die Risiko- und Chancenkultur als Teil der Unternehmenskultur von BLG LOGISTICS umfasst die grundsätzliche Einstellung und die Verhaltensweisen beim Umgang mit Risiken und Chancen. Sie beeinflusst maßgeblich das Risikobewusstsein bei unseren unternehmerischen Entscheidungen und bildet die Grundlage für die Schaffung angemessener und wirksamer Maßnahmen, damit wir unsere Chancen verantwortungsbewusst und sicher umsetzen können.

Deshalb stellt unsere Risiko- und Chancenkultur die Basis für den Erfolg unseres Risikomanagements dar. Das Risikomanagement funktioniert, sofern Transparenz und Bereitschaft zur aktiven Kommunikation und Mitarbeit als Bestandteil einer gelebten Risikokultur in der Praxis umgesetzt werden.

Verzahnung von Compliance- und Risikomanagementsystem sowie Internem Kontrollsystem¹

Ein verantwortungsvolles, kontinuierliches und systematisches Management der unternehmerischen Risiken, aber auch der Chancen, ist von grundlegender Bedeutung für BLG LOGISTICS. Dafür setzen wir auf die enge Verzahnung von Compliance- und Risikomanagementsystem sowie dem Internen Kontrollsystem (IKS). Die drei Systeme werden im Folgenden näher beschrieben:

Grundzüge der Compliance-Organisation

Compliance ist die Einhaltung aller gesetzlichen und unternehmensinternen Vorgaben, wie zum Beispiel der Richtlinien und Organisationsanweisungen. Sie dient der Haftungsvermeidung und Haftungsminimierung.

¹ Bei den Angaben in diesem Absatz handelt es sich um sogenannte lageberichts-fremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.

Bereits im Verhaltenskodex hat sich BLG LOGISTICS dazu verpflichtet, sich stets an die geltenden Gesetze sowie die internen Richtlinien des Unternehmens zu halten.

Durch diese Grundgedanken sowie unsere ethischen Grundsätze wollen wir für unsere Kund:innen, Geschäftspartner:innen und Aktionär:innen ein verlässlicher und fairer Partner sein.

Das Ziel von Compliance ist, eine rechtlich und ethisch einwandfreie Unternehmenstätigkeit zu gewährleisten. Damit geht die Prävention von Rechtsverstößen aus dem Unternehmen einher. Daraus leitet sich die Aufgabe des Compliance-Beauftragten ab, die Geschäftsleitung und die für die Geschäftsprozesse der BLG LOGISTICS verantwortlichen Mitarbeitenden darin zu unterstützen, diese Ziele zu erreichen.

Der Compliance-Beauftragte berichtet an das gemäß der Geschäftsordnung des Vorstands der BLG AG für Compliance zuständige Mitglied des Vorstands, den Chief Compliance Officer. Auf Einladung des Vorstands erstattet der Compliance-Beauftragte in Sitzungen des Gesamtvorstands Bericht über den aktuellen Stand der Compliance-Aktivitäten bei BLG LOGISTICS. Ebenfalls auf Einladung des Vorstands erstattet der Compliance-Beauftragte direkt dem Aufsichtsrat der BLG AG Bericht.

Durch das Compliance-Management-System (CMS) wird Fehlverhalten im Unternehmen vermieden und durch präventive Maßnahmen Compliance-Risiken bzw. Rechtsverstößen im Unternehmen oder aus BLG LOGISTICS heraus entgegengewirkt.

Der Gesamtvorstand unterstützt den Compliance-Beauftragten bei der Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben.

Der Compliance-Beauftragte hat ein regelmäßiges Compliance Committee eingerichtet. Der Compliance-Beauftragte von BLG LOGISTICS ist Ansprechpartner der externen Compliance-Ombudsperson. Gleichzeitig nimmt er die Funktion der internen Ombudsperson wahr.

Im Falle eines Verstoßes gegen maßgebliche Gesetze oder interne Richtlinien von BLG LOGISTICS unterstützt der Compliance-Beauftragte die internen Untersuchungen der Abteilung Revision.

Sofern Sanktionen erforderlich sind, schlägt der Compliance-Beauftragte in Abstimmung mit dem Personalbereich im Compliance Committee erforderliche Maßnahmen vor. In Abstimmung mit dem Vorstand, der zuständigen Geschäftsführung und dem Compliance Committee werden diese vom Personalbereich umgesetzt.

Einen besonderen Fokus bei dem Thema Lieferanten-Compliance nahm im Berichtsjahr die im Rahmen eines funktionsübergreifenden Projektes organisierte Vorbereitung auf das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz ein, das seit 1. Januar 2023 in Kraft ist.

Dieses Gesetz soll die Einhaltung der Menschenrechte international verbessern, indem es die zu beachtenden menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten festlegt. Darüber hinaus soll es Umweltbelange verbessern. Daraus abgeleitet definiert das Gesetz Anforderungen für ein verantwortliches Management.

Grundelemente des Risikomanagements

Gemäß der Risikostrategie der BLG-Gruppe werden die konzeptionellen Grundelemente des Risikomanagements durch einen einheitlichen Ansatz zur Sicherstellung der Abdeckung klarer Risikoverantwortung zentral „ausgerollt“ und in der Gruppenrichtlinie Risikomanagement beschrieben. Dies führt zu einer systematischen und vergleichbaren Risikoidentifikation/-dokumentation, Risikoanalyse/-bewertung, Risikokontrolle/-überwachung und Kommunikation/Berichterstattung.

Ziel des Risikomanagements ist es, ein gemeinsames Bewusstsein und positives Verständnis des Managements sowie aller Mitarbeitenden im Umgang mit unternehmerischen Risiken zu schaffen, damit die Risikotragfähigkeit des Unternehmens erhalten bleibt. Es geht darum, Risiken zu erkennen und zu bewerten, diese Risiken durch angemessene und wirksame Maßnahmen effizient zu handhaben, zu überwachen sowie eine laufende Risikoberichterstattung für eine fundierte Entscheidungsfindung zu gewährleisten. Auf diese Weise soll das Risikomanagement zur Erreichung der Unternehmensstrategie und -ziele beitragen.

Die Ziele des Risikomanagements sind:

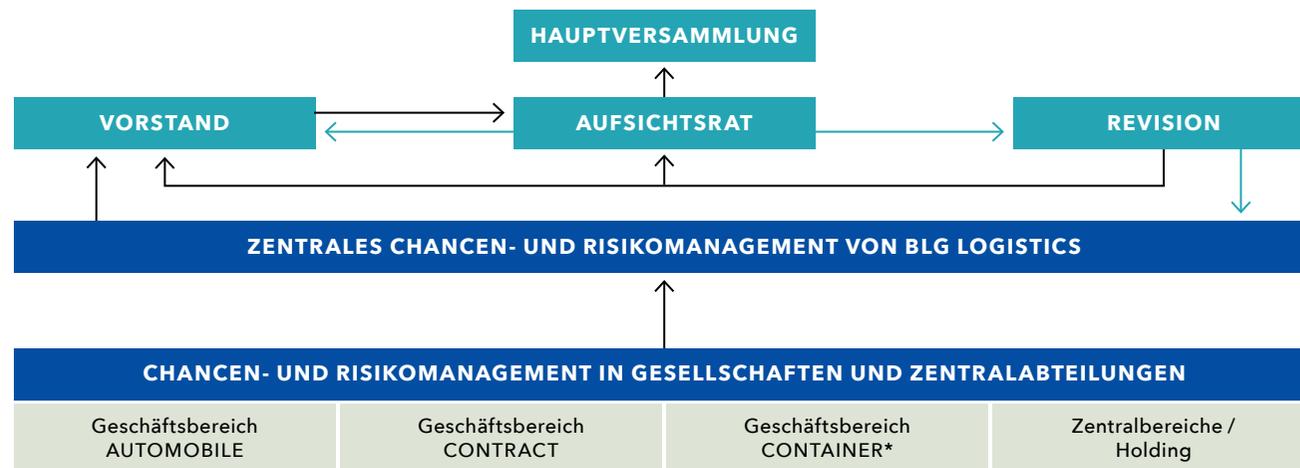
- Früherkennung und Prävention von Krisen und Insolvenzen (Unternehmenssicherung)
- Verbesserung von Planungssicherheit und Risikokosten durch optimale Risikobewältigung

- Fundierte Vorbereitung unternehmerischer Entscheidungen mit Risikoanalysen zur Verbesserung des Unternehmenserfolgs
- Erreichung der nachhaltigkeitsbezogenen Unternehmensziele und Überwachung nachhaltigkeitsbezogener Risiken im Hinblick auf die drei Dimensionen der ESG (Environment, Social, Governance), unter Berücksichtigung des Grundsatzes der doppelten Wesentlichkeit (d.h., es werden auch die Auswirkungen von BLG LOGISTICS auf z.B. das Klima oder sonstige Umweltbelange überwacht)

Risikomanagement-Organisation

Die Verantwortungsbereiche und Rollen in Bezug auf die Maßnahmen nach § 91 Abs. 2 und Abs. 3 AktG sind in den Organigrammen der BLG-Gruppe klar geregelt und im Risikomanagement-Tool abgegrenzt, kommuniziert und dokumentiert. BLG LOGISTICS überwacht, dass die Aufgabenträger die erforderlichen persönlichen und fachlichen Voraussetzungen erfüllen und regelmäßig durch das zentrale Risikomanagement geschult werden. BLG stellt im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses sicher, dass ausreichende Ressourcen für Maßnahmen zur frühzeitigen Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung bestandsgefährdender Entwicklungen zur Verfügung stehen. Die wesentlichen Regelungen zur Aufbau- und Ablauforganisation sind dokumentiert und verbindlich vorgegeben.

Chancen- und Risikomanagement bei BLG LOGISTICS



→ Bericht → Prüfung *eigenes Risikomanagement

Die Risikomanagement-Organisation besteht aus den folgenden Komponenten:

Die Aufbauorganisation umfasst die Aufgaben und Verantwortlichkeiten aller am Risikomanagementprozess beteiligten Verantwortlichen und die Maßnahmen, um das implementierte System kontinuierlich auf einem gleichbleibend hohen Niveau zu halten und Entwicklungen strukturiert und systematisch an die Verantwortlichen weiterzugeben.

Der Risikomanagementprozess ist der Prozess zur Bewertung von Risiken, bei dem die Risiken identifiziert/dokumentiert, analysiert/bewertet, kontrolliert/überwacht und kommuniziert/berichtet werden.

Die Plattform eines effektiven Risikomanagementsystems ist das Risikomanagement-Tool. Es ermöglicht einen zeitnahen und flexiblen Informationsaustausch, die Erstellung von Bewertungen und die Konsolidierung von Risiken auf Ebene der Risk Manager.

Eine Meldung aus den Geschäftsbereichen im Risikomanagement-Tool erfolgt kontinuierlich. Die darauf aufbauende Auswertung und Überwachung der im Risikomanagement-Tool eingegebenen Risiken wird durch zentral zuständige Risikomanager:innen vorgenommen. Eine ausführliche Risikoberichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt mindestens vier Mal im Jahr.

Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements

Die wesentlichen zur Finanzierung der Gruppe verwendeten Finanzinstrumente umfassen langfristige Darlehen, kurzfristige Kreditaufnahmen, Leasingverbindlichkeiten, sonstige Finanzkredite, Factoring sowie Zahlungsmittel einschließlich kurzfristiger Einlagen bei Kreditinstituten. BLG LOGISTICS verfügt über verschiedene weitere Finanzinstrumente, wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit entstehen.

Das Finanzrisikomanagement wird durch den Bereich Treasury verantwortet, dessen Aufgaben und Ziele in einer durch den Vorstand verabschiedeten Richtlinie dargestellt sind. Zentrale Aufgabe neben dem Liquiditätsmanagement und dem Abschluss von Finanzierungen ist die Minimierung der finanziellen Risiken auf Gruppenebene. Hierzu zählen die Erstellung und Analyse von Finanzierungs- und Sicherungsstrategien sowie der Abschluss von Sicherungsinstrumenten.

Die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden wesentlichen Risiken der Gruppe bestehen aus Ausfallrisiken (aus Forderungen), Fremdwährungsrisiken, Liquiditätsrisiken und Zinsänderungsrisiken. Der Vorstand verabschiedet Richtlinien zum Risikomanagement für jedes dieser Risiken, die im Abschnitt Finanzwirtschaftliche Risiken dargestellt werden, und überprüft deren Einhaltung. Auf Gruppenebene wird zudem das bestehende Marktpreisrisiko für alle Finanzinstrumente beobachtet.

Sofern derivative Finanzinstrumente als Sicherungsinstrumente eingesetzt werden und die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting gemäß IFRS 9 vorliegen, erfolgt die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Ziel ist die Reduzierung von Ansatz- oder Bewertungsinkongruenzen, die sich beispielsweise daraus ergeben, dass Gewinne oder Verluste aus einem Sicherungsinstrument nicht an der gleichen Stelle im Abschluss wie die Gewinne oder Verluste aus dem abgesicherten Risiko erfasst werden. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Gruppe für Derivate sowie weitere Angaben zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden im Abschnitt „Derivative Finanzinstrumente“ dargestellt.

Kapitalrisikomanagement

Wesentliches Ziel von BLG LOGISTICS im Hinblick auf das Kapitalmanagement ist die Sicherstellung der Unternehmensfortführung, um den Anteilseignern weiterhin Erträge und den weiteren Stakeholdern die ihnen zustehenden Leistungen bereitzustellen. Ein weiteres Ziel ist eine optimierte Liquiditätssicherheit und die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur, um die Kapitalkosten im Allgemeinen und das Refinanzierungsrisiko im Speziellen langfristig zu reduzieren.

BLG LOGISTICS überwacht ihr Kapital auf Basis der Eigenkapitalquote und weiterer Kennzahlen. Es bestehen Zusicherungen an alle Partnerbanken nach Gleichbehandlung und der Change-of-Control-Klausel.

Internes Kontrollsystem

Das Interne Kontrollsystem (IKS) als Gesamtheit aller systemisch definierten Kontrollen und Überwachungsaktivitäten hat das Ziel, die Sicherheit und Effizienz der Geschäftsabwicklung, die Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und die Übereinstimmung aller Aktivitäten mit Gesetzen und Richtlinien zu gewährleisten. Ein effektives und effizientes internes Kontrollsystem ist entscheidend, um Risiken in unseren Geschäftsprozessen erfolgreich zu steuern. In seiner Ausgestaltung betrachtet das interne Kontrollsystem bei BLG LOGISTICS alle wesentlichen Geschäftsprozesse und geht über Kontrollen im Rechnungslegungsprozess hinaus. Das sogenannte nichtfinanzielle IKS umfasst zum Beispiel die Themenfelder Umweltverstöße, Arbeitsschutz und Korruption.

Das IKS beziehungsweise dessen beitragende Elemente sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungsaktivitäten der internen Revision. Diese erfolgen entweder im Rahmen des risikobasiert abgeleiteten jährlichen Prüfungsplans oder im Rahmen von unterjährig anberaumten Prüfungen auf Anfrage der Geschäftsführung.

Integrierter Governance-, Risiko- und Compliance Ansatz²

Dem Risikomanagement der BLG-Gruppe liegt ein integriertes Governance-Risiko- und Compliance-Modell zugrunde, welches den verantwortungsvollen Umgang mit Chancen und Risiken ermöglicht.

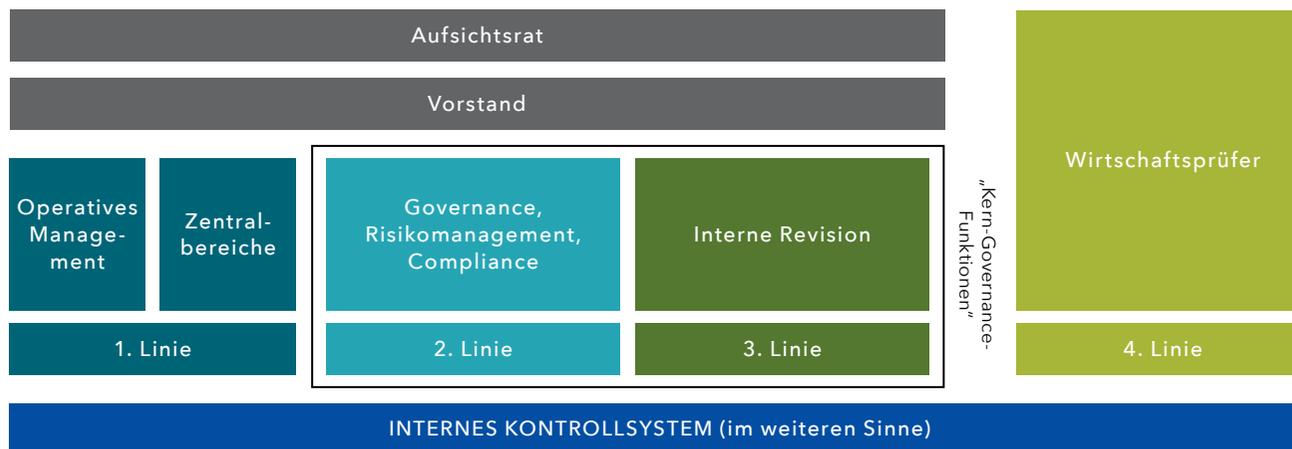
² Bei den Angaben in diesem Absatz handelt es sich um sogenannte lageberichts-fremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.

Erste Linie:
Operatives Management

Das operative Management der einzelnen Geschäftsfelder und Zentralbereiche bildet die vorderste Linie. Sie managen und verantworten ihre Prozesse und identifizieren und bewerten Risiken dezentral. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet. Wesentliche Risiken werden im Risikomanagementsystem auf Basis der veröffentlichten internen Richtlinie zum Risikomanagement gemeldet. Die Ergebnisse fließen kontinuierlich in die Risikoberichterstattung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Zweite Linie:
Zentrales Risikomanagementsystem, Compliance-Management-System, Internes Kontrollsystem

Das zentrale Risikomanagement ist eng mit den beiden anderen Governance-Kontrollsystemen, dem Compliance-Management-System und dem Internen Kontrollsystem, verzahnt. Alle drei Systeme dienen der Unterstützung und systemischen Überwachung des operativen Managements. Diese drei wesentlichen Governance-Kontrollsysteme geben den organisatorischen Rahmen vor und steuern die Umsetzung der Rahmenvorgaben in den operativen Prozessen. So wird die Konformität mit Gesetzen und unseren unternehmensinternen Standards und Regeln sichergestellt. Das Zentrale Risikomanagement erstellt unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den beiden anderen Kontrollsystemen, dem Compliance-Management-System und dem Internen Kontrollsystem, die zentrale Risikolandkarte und ist ein wichtiger Übergabepunkt für die



Governance-Risiko- und Compliance-Modell bei BLG LOGISTICS

Weitergabe relevanter Informationen an die interne Revision sowie für die Erstellung des Jahresabschlusses.

Dritte Linie:
Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des Risikomanagements regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen.

Vierte Linie:
Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer

Das Risikomanagement wird im Rahmen der Jahresabschlussprüfung in Bezug auf die Rechnungslegung vom Abschlussprüfer gewürdigt.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des IKS im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 4 HGB

Begriffsbestimmung und Elemente

Das interne Kontrollsystem von BLG LOGISTICS umfasst in Bezug auf die Rechnungslegung alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherstellung der bilanziell richtigen und gesetzesmäßigen Erfassung, Aufbereitung und Abbildung von unternehmerischen Sachverhalten in der Rechnungslegung sowie nichtfinanzieller Informationen im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Ziel ist die Vermeidung einer wesentlichen Falschaussage in der Buchführung und in der externen Berichterstattung. Da das interne Kontrollsystem einen integralen Bestandteil des Risikomanagements darstellt, erfolgt eine zusammengefasste Darstellung.

Elemente des internen Kontrollsystems bilden das interne Steuerungs- und Überwachungssystem. Als Verantwortliche für das interne Steuerungssystem hat der Vorstand der BLG LOGISTICS in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess insbesondere den Fachbereich Financial Services beauftragt.

Das interne Überwachungssystem umfasst sowohl in den Rechnungslegungsprozess integrierte als auch vom Rechnungslegungsprozess unabhängige Kontrollen. Zu den prozessintegrierten Kontrollen zählen insbesondere das Vier-Augen-Prinzip, die Funktionstrennung von abhängigen Bereichen (insbesondere Kreditorenmanagement und Treasurymanagement) und IT-gestützte Kontrollen, aber auch die Einbeziehung von internen Fachbereichen wie Recht oder Steuern sowie externer Experten.

Vom Rechnungslegungsprozess unabhängige Kontrollen werden durch die Interne Revision, das Qualitätsmanagement sowie den Aufsichtsrat, und hier vor allem durch den Prüfungsausschuss, durchgeführt. Im Rahmen des Kompetenzprofils des Aufsichtsrats ist hierbei auch sichergestellt, dass entsprechende Expertise für Nachhaltigkeitsfragen, die für BLG LOGISTICS wesentlich sind, vorhanden ist. Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Rechnungslegung, einschließlich der Berichterstattung und der Überwachung der Abschlussprüfung. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte des Prüfungsausschusses sind die Risikolage, die Weiterentwicklung des Risikomanagements sowie Fragen der Compliance. Dies schließt auch die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems mit ein.

Darüber hinaus werden vom Rechnungslegungsprozess unabhängige Prüfungstätigkeiten auch von externen Prüfungsorganen wie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder der steuerlichen Außenprüfung vorgenommen.

Rechnungslegungsbezogene Risiken

Rechnungslegungsbezogene Risiken können sich beispielsweise aus dem Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte sowie der Verarbeitung von Nicht-Routine-Transaktionen ergeben.

Latente Risiken resultieren auch aus Ermessensspielräumen bei Ansatz und Bewertung von Vermögensgegenständen und Schulden oder aus dem Einfluss von Schätzungen auf den Jahresabschluss, beispielsweise bei Rückstellungen oder Eventualverbindlichkeiten.

Prozess der Rechnungslegung und Maßnahmen zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit

Die buchhalterische Erfassung der Geschäftsvorfälle in den Einzelabschlüssen der Tochterunternehmen von BLG LOGISTICS erfolgt im Wesentlichen über die Standardsoftware SAP R/3. Zur Aufstellung des Gruppenabschlusses wird das SAP-Konsolidierungsmodul EC-CS eingesetzt. Die Einbeziehung der Einzelabschlüsse ausländischer und nicht in das SAP-System eingebundener inländischer Tochtergesellschaften erfolgt auf Grundlage der durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüften, standardisierten, Excel-basierten Reporting Packages, die in das Konsolidierungssystem EC-CS überführt werden.

BLG LOGISTICS hat zur Gewährleistung einer einheitlichen Bilanzierung und Bewertung Bilanzierungsrichtlinien zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) und Richtlinien zur gruppeneinheitlichen Kontierung herausgegeben. Die Durchführung von Impairment-Tests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Gruppe erfolgt zentral. Auf diese Weise wird die Anwendung einheitlicher und standardisierter Bewertungskriterien sichergestellt. Gleiches gilt für die Festlegung der für die Bewertung von Pensionsrückstellungen und sonstigen gutachtenbezogenen Rückstellungen anzuwendenden Parameter.

Zur Vorbereitung der Schuldenkonsolidierung werden regelmäßig interne Saldenabstimmungen vorgenommen, um eventuelle Differenzen frühzeitig klären und beheben zu können. Auf Gruppenebene werden neben einer systemseitigen Validierung der Meldedaten aus den Einzelabschlüssen insbesondere die Reporting Packages auf Plausibilität überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Für die Erstellung der Einzelabschlüsse und des Gruppenabschlusses wird darüber hinaus eine Disclosure-Management-Software eingesetzt, die einen einheitlichen Datenpool verwendet und Validierungen, eine Nachvollziehbarkeit der Historie sowie einen fest definierten Workflow enthält. Durch einen hohen Automatisierungsgrad wird das Fehlerrisiko deutlich reduziert und die Effizienz erhöht.

Für das Tax Accounting wird ebenfalls eine spezielle Software verwendet. Auf Ebene der einzelnen Tochtergesellschaften werden die laufenden und die latenten Steuern berechnet und die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern geprüft.

Einschränkende Hinweise

Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie das Compliance-Management-System, d.h. die Summe der Governance-Systeme, dienen der Sicherung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften und der nachhaltigkeitsbezogenen Ziele. Durch Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen oder dolose Handlungen kann die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und des Compliance-Management-Systems jedoch eingeschränkt werden, sodass auch die eingerichteten Systeme keine absolute Sicherheit zur Identifikation und Steuerung der Risiken gewährleisten können.

Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, Risikomanagementsystems und Compliance-Management-Systems³

Mit dem integrierten Governance-, Risiko- und Compliance-Ansatz hat der Vorstand einen Steuerungsrahmen für BLG LOGISTICS geschaffen und implementiert, der auf ein angemessenes und wirksames internes Kontroll- und Risikomanagement abzielt. Die im Rahmen dieses Ansatzes umgesetzten Maßnahmen zielen ebenfalls auf die Wirksamkeit und Angemessenheit des internen Kontroll- und Risikomanagements sowie Compliance-Managements ab und werden in diesem Bericht auch näher erläutert. Im Rahmen der Verankerung des Modells der drei Linien und der gesetzlichen Rahmenbedingungen finden zugleich unabhängige Überwachungen und Prüfungen statt, insbesondere durch die Prüfungen der Internen Revision und deren Berichterstattung an den Vorstand und

Aufsichtsrat und durch den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie durch sonstige externe Prüfungen.

Aus der Befassung mit dem internen Kontroll- und Risikomanagement System und dem Compliance-Management-System sowie der Berichterstattung der Internen Revision sind dem Vorstand keine Umstände bekannt, die gegen die Angemessenheit und Wirksamkeit dieser Systeme sprechen.

Chancen**Unser Geschäftsmodell**

BLG LOGISTICS als internationale Gruppe ist mit ihren drei Geschäftsbereichen und den Geschäftsfeldern verschiedensten Entwicklungen auf den unterschiedlichen nationalen und internationalen Märkten unterworfen. Auf der Grundlage der in diesem Bericht beschriebenen Geschäftsentwicklung sowie der Unternehmenslage ergeben sich innerhalb der vorliegenden Rahmenbedingungen verschiedene Potenziale. Von übergeordneter Bedeutung sind hier die Effekte aus einer nachhaltig positiven Entwicklung der Konjunktur. Eine hohe Priorität hat auch die Entwicklung von innovativen Lösungen für unsere Kunden im Rahmen von zukunftsweisenden Forschungsprojekten. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Abschnitt ▶Forschung und Entwicklung.

In den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern wollen wir auch in Zukunft die Chancen, die sich uns eröffnen, optimal nutzen. Basis dafür ist weiterhin unser Netzwerk sowie das innovative intermodale Angebot im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Die etablierten Geschäftsmodelle in der

Handels- und Industrielogistik eröffnen uns im Geschäftsbereich CONTRACT Vertriebs- und Akquisitionsmöglichkeiten kombiniert mit weiteren Automatisierungs- und Digitalisierungsaktivitäten in Deutschland bzw. Europa. Die einzelnen Geschäftsfelder profitieren von einem weiterhin anhaltenden Wachstumsmarkt, da unsere Kunden durch verstärktes Outsourcing ihre eigenen Kostenstrukturen verbessern bzw. flexibler gestalten wollen.

Für den Geschäftsbereich CONTAINER war die bereits erfolgte Anpassung des Fahrwassers der Elbe und bleibt die noch ausstehende Vertiefung der Außenweser zur Sicherung und Positionierung der deutschen Häfen in der „Nordrange“ von großer Bedeutung, damit die größer werdenden Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg problemlos anlaufen können. Im Zuge der Durchführung der Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe haben sich die nautischen Probleme der nachhaltig steigenden Anzahl immer größer dimensionierter Containerschiffe insbesondere am Standort Hamburg relativ verbessert.

Der Geschäftsbereich CONTAINER kann seinen Kunden jedoch mit dem einzigen deutschen Tiefwasserhafen, dem EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven, und dessen Fazilitäten für die Abfertigung von Containerschiffen mit entsprechenden Tiefgängen eine hervorragende Alternative bieten. Mit der Beteiligung und Akquisition von Hapag-Lloyd ist ein wichtiger Schritt in Bezug auf die weitere Entwicklung dieses Standorts erfolgt.

³ Bei den Angaben in diesem Absatz handelt es sich um sogenannte Lageberichts-fremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.

Strategische Chancen

Strategische Partnerschaft:

BLG LOGISTICS und DEKRA bündeln Kompetenzen

BLG LOGISTICS und DEKRA haben eine strategische Partnerschaft ihrer beiden Unternehmen vereinbart. Gemeinsam werden die Partner zukünftig strategische Themen angehen und ihre Stärken in den Bereichen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Qualifizierung zusammenführen. Für beide Unternehmen soll die Partnerschaft operative Vorteile und vertriebliche Synergien schaffen.

BLG LOGISTICS und die DEKRA-Gesellschaften operieren in einem sich stetig verändernden Marktumfeld und wollen gemeinsam den Entwicklungen in den Bereichen Lifecycle Management und Remarketing, Digitalisierung, Prozessoptimierung, Qualitätsverbesserungen, Zero-Emission und Mitarbeitendenqualifizierung – Stichwort Fachkräftemangel – begegnen.

Durch die strategische Partnerschaft mit den Spezialisten von DEKRA kann BLG LOGISTICS seinen Kunden im Geschäftsbereich AUTOMOBILE einen weiteren Mehrwert bieten: ganzheitliche Lösungen sowie Dienstleistungen mit Alleinstellungsmerkmalen aus einer Hand.

BLG-Kontraktlogistik stellt sich neu auf

Der BLG-Geschäftsbereich CONTRACT gliedert sich seit Anfang Oktober 2022 in drei Säulen: Contract Operations, Customer & Business Development und Performance Support. Damit entfällt die bisherige Untergliederung in die Geschäftsfelder Industrielogistik und Handelslogistik. Mit der organisatorischen Neuaufstellung will BLG

LOGISTICS seine Stärken betonen, Potenziale noch besser nutzen und insgesamt agiler werden.

BLG LOGISTICS ist in der Kontraktlogistik an über 40 Standorten in ganz Deutschland und der Welt tätig. Die Standorte und Länder werden zukünftig in einer Regionalstruktur geführt. Damit ist das BLG-Team noch näher am Kunden und kann noch unternehmerischer handeln. Ein weiteres Ziel der neuen Struktur ist es, sich zukunfts- und wettbewerbsfähig aufzustellen. Darüber hinaus werden die Themen Technologie und Nachhaltigkeit stärker organisatorisch verankert.

BLG LOGISTICS als starker Logistikarchitekt

Unsere Kunden stehen heute vor riesigen Herausforderungen und Chancen. Die fortschreitende Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten in allen Bereichen der Wertschöpfungskette. Gleichzeitig gibt der globale Wettbewerb ein erhöhtes Tempo vor. Immer öfter entscheiden auch logistische Prozesse darüber, wie wettbewerbsfähig Unternehmen sind.

Als „Logistikarchitekt“ planen, konzeptionieren, realisieren und betreiben die Experten-Teams von BLG LOGISTICS kundenindividuelle Logistikzentren; die Bandbreite reicht hierbei von klassisch bis hin zu hochautomatisiert.

Wir verfügen über einen großen Stab an eigenen Fachleuten, die umfassende Erfahrungen aus den unterschiedlichsten Projekten und Branchen verschiedenster Größen mitbringen. Durch dieses branchenübergreifende Logistik-Know-how konnten wir bereits herausragende und in-

novative Konzepte und logistische Großprojekte entwickeln und sehen dies für die Zukunft als starkes Argument für unsere bestehenden und neuen Kunden.

Unsere Mission Klima und nachhaltiges Logistikzentrum

Das Thema Klimaschutz steht weit oben auf der Agenda – in der Politik wie auch in vielen Unternehmen. Wir bilden dabei keine Ausnahme. Die Bundesregierung hat im Berichtsjahr die Klimaschutzvorgaben noch einmal verschärft und für Deutschland das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 ausgegeben. Wir wollen als Logistikunternehmen unseren Beitrag leisten – und gleichzeitig unsere Kunden beim Verbessern ihrer eigenen Bilanz unterstützen.

Wir sind gemeinsam auf einer Mission für den Klimaschutz. Unser Ziel: BLG LOGISTICS wird bis 2030 zum klimaneutralen Unternehmen. Dabei haben wir unsere absolute Zielsetzung -30 Prozent CO₂e innerhalb unseres Unternehmens (Scope 1+2) und -15 Prozent in der Lieferkette (Scope 3), von der unabhängigen Science Based Targets initiative (SBTi) prüfen lassen.

So sorgt BLG LOGISTICS zum Beispiel weiterhin für eine verbesserte CO₂-Bilanz durch Transporte auf der Schiene. Pro Zug kann BLG AutoRail mehr als 200 Pkw transportieren. Und das passiert im deutschen und österreichischen Streckennetz komplett mit grünem Strom.

Im größten Güterverkehrszentrum Deutschlands, dem GVZ in Bremen, hat BLG LOGISTICS einen neuen Standort für die Industrielogistik eröffnet. Ausgehend vom „C3 Bremen“ erbringt BLG LOGISTICS die nachhaltige und effiziente Versorgung der Auslandsmontagewerke eines renommierten Automobilherstellers.

„C3“ steht für die Begriffe Customer, Climate und Comfort. Mit einer intelligenten Intralogistikplanung und effizienten Arbeitsabläufen wird die Logistikaufwicklung auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt. Die Prozesse im Inneren der neuen Anlage folgen dem Lean-Management-Prinzip und werden durch einen zukunftsweisenden Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad unterstützt. In puncto Nachhaltigkeit wurde ein ganzheitliches Konzept entwickelt. Unter anderem ist geplant, auf der kompletten Dachfläche eine Photovoltaikanlage zu installieren. Eine Solarthermie-Anlage unterstützt die Heizungsanlage und Warmwasserproduktion. Nicht nur gestalterisch überzeugt das neue Projekt. Aufenthalts- und Außenflächen wurden nach einem Well-Being-Konzept für Mensch und Umwelt entwickelt, um so das Arbeitsumfeld angenehmer zu gestalten. Die Gesundheit der Beschäftigten am Arbeitsplatz steht im Fokus dieses Neubaus.

„Damietta Alliance“ entwickelt und betreibt neues Containerterminal in Damietta, Ägypten

Im Hafen von Damietta/Ägypten wird ein neues Containerterminal gebaut. Zu diesem Zweck wurde ein Joint Venture gegründet, um das neue „Terminal 2“ im Hafen zu entwickeln und zu betreiben. Das Joint Venture „Damietta Alliance Container Terminal S.A.E.“ besteht aus drei Hauptgesellschaftern, der Hapag-Lloyd Damietta GmbH (39 %), der Eurogate Damietta GmbH (29,5 %) und Contship Damietta Srl (29,5 %). Zwei weitere Partner werden jeweils ein Prozent halten.

Das neue Terminal 2 im Hafen von Damietta wird voraussichtlich 2024 in Betrieb genommen. Es wird eine Gesamtkapazität von 3,3 Mio. TEU haben und als strategischer Umschlagplatz von Hapag-Lloyd im östlichen Mittelmeerraum dienen.

Mit der Inbetriebnahme des Terminal 2 im Jahr 2024 wird ein hochmodernes Terminal mit ausreichender Kapazität, hoher Produktivität und einem dichten Feeder-Netzwerk zur Verfügung stehen.

Die Konzession für den Betrieb der Anlage wird dem Joint Venture für 30 Jahre erteilt. Dies gibt EUROGATE, den Joint-Venture-Partnern und unseren jeweiligen Kundinnen und Kunden eine langfristige Perspektive im Hafen von Damietta.

Automatisierung am Containerterminal Wilhelmshaven

In den kommenden Jahren wird der Containerumschlag am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven vom manuellen Betrieb auf ein automatisiertes System umgestellt. Das entsprechende Automatisierungsvorhaben startete im Januar 2022. Im ersten Schritt werden mindestens EUR 150 Mio. hierfür von EUROGATE investiert. Bereits 2027 soll ein erster Schiffs Liegeplatz automatisiert betrieben werden.

Unter anderem durch die Automatisierung rechnen wir mittelfristig mit einem deutlichen Umschlagswachstum in Wilhelmshaven und damit sind für uns jetzt die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung des Terminals gegeben. Wir wollen ein ausgebautes, erweitertes und leistungsstarkes, automatisiertes Terminal, dessen schlagkräftige Organisation an die neuen Erfordernisse des Betriebs angepasst ist, entwickeln.

Automatisierung ist eine unaufhaltsame Entwicklung, der wir uns mit diesem Projekt stellen und die wir als Chance begreifen, unsere Kundenorientierung und unsere Wettbewerbsfähigkeit deutlich zu steigern. Dadurch gewinnen wir an Umschlagsmenge, sichern somit Beschäftigung und schaffen neue, anspruchsvolle und zukunftsgewandte Arbeitsplätze.

Auch an den anderen Standorten von BLG LOGISTICS verfolgen wir konsequent unsere Digitalisierungs- und Innovationsstrategie weiter.

Risiken

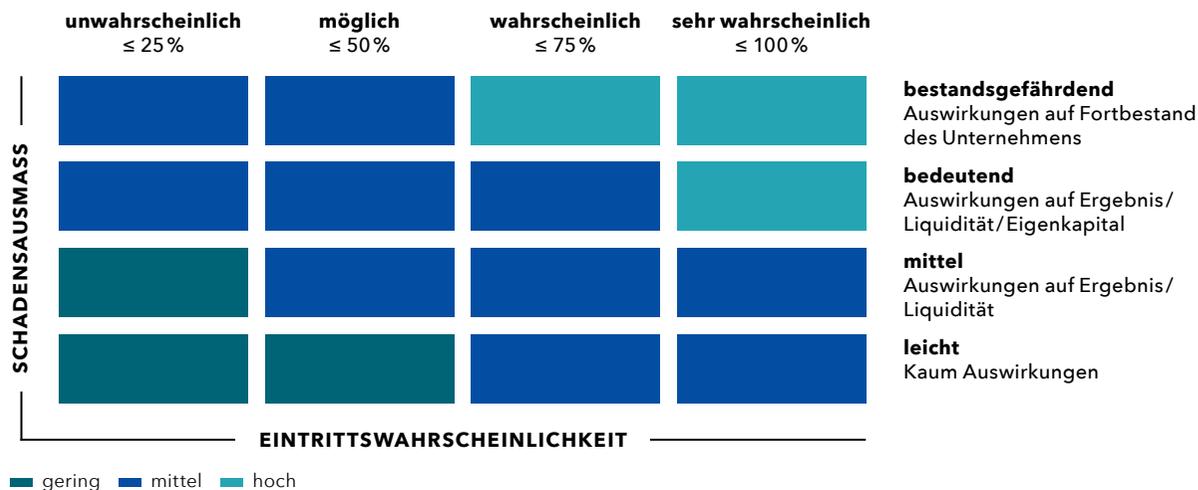
Risikokategorien und Einzelrisiken

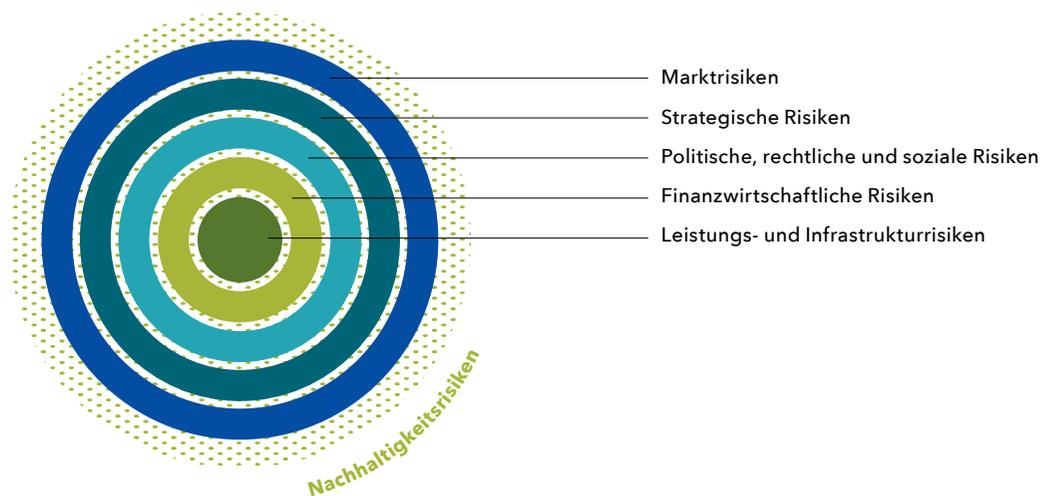
Aus den für BLG LOGISTICS festgelegten Risikofeldern werden in den folgenden Abschnitten die wesentlichen Risiken der BLG LOGISTICS nach Risikokategorien dargestellt. Bei der Auswahl der Wesentlichkeit werden solche Risiken berücksichtigt, die sich bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken würden. Des Weiteren implementieren wir im Sinne der doppelten Wesentlichkeit Risikoanalysen, um die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Menschen und Umwelt zu bewerten und zu managen. Risiken aus dem Bereich Environment-Social und Governance (ESG) betrachten wir als integrierten Bestandteil der im Folgenden dargestellten Risikokategorien. Die Bewertung und Ableitung von Maßnahmen erfolgt grundsätzlich anhand von Szenarien unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Einflussgrößen aus Chancen und Risiken.

Ein Gesamtüberblick über die wesentlichen Risiken ist in der Tabelle dargestellt.

Risiko	Schadenshöhe	Eintrittswahrscheinlichkeit	Trend gegenüber Vorjahr
Strategische Risiken	bedeutend	unwahrscheinlich	→
Marktrisiken	bestandsgefährdend	unwahrscheinlich	↗
Politische, rechtliche und soziale Risiken	mittel	möglich	↗
Leistungs- und Infrastrukturrisiken	bedeutend	möglich	↗
Finanzwirtschaftliche Risiken	mittel	möglich	→

Risikomatrix





Leistungs- und Infrastrukturrisiken

Risiken aus Geschäftsbeziehungen

In allen operativen Geschäftsbereichen ist durch die enge Kundenbindung und die kurzen, anspruchsvollen Vertragslaufzeiten sowie -konditionen, insbesondere zu einigen Großkunden, auf Veränderungen in den konjunkturellen Entwicklungen und den Nachfrage- bzw. Produktlebenszyklen ein besonderes Augenmerk zu legen.

Infrastrukturkapazität und -sicherheit

Aufgrund von Volumenschwankungen oder Versorgungslücken bei unseren Kunden kann es in Einzelfällen zu temporären Kapazitätsengpässen kommen. Durch aktive Marktsondierungen sind uns zusätzliche Flächen- und Hallenkapazitäten bei Dritten bekannt; diese werden bei Bedarf kostenpflichtig angemietet.

Im Gegensatz dazu kann bei Minderauslastung der eigenen Kapazitäten in der Regel kurzfristig keine anderweitige Verwendung generiert werden. Dies führt zu einer Ergebnisbelastung aus nicht gedeckten Fixkosten. Die Risiken werden im Rahmen der Vertragsgestaltung und -kalkulation berücksichtigt.

Die Flächen, Hallen, Transport- und Umschlagsgeräte werden regelmäßig innerhalb fest definierter Intervalle gewartet und instand gesetzt. Dadurch ist eine dauerhafte Leistungssicherheit gegeben.

Sollte die noch ausstehende Maßnahme zur Vertiefung der Außenweser scheitern oder sich nachhaltig verzögern, kann dies nicht unerhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung am Standort Bremerhaven haben.

Eine mögliche Gas- und Energieversorgungs Knappheit insbesondere in Deutschland kann zu Produktionsausfällen, Kurzarbeit und höheren Kosten für die Ersatzbeschaffung von produktionsnotwendigen Materialien und Komponenten führen. Lieferkettenstörungen aufgrund anderer Ereignisse, etwa Corona-Lockdowns, können die Beschaffung wie auch die Nachfrage negativ beeinflussen. BLG LOGISTICS überprüft in Abstimmung mit den Kunden mögliche Störungen und bewertet deren Auswirkungen auf das Geschäft, um frühzeitig Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Personalrisiken

Durch die hohe Personal- und Kapitalintensität unserer Logistikleistungen bestehen grundsätzlich Risiken hinsichtlich einer hohen Fixkostenbelastung aufgrund mangelnder Anlagen- und Personalauslastung. Durch die aktuell hohen Inflationsraten und aufgrund des Fachkräftemangels kann es in zukünftigen Tarifverhandlungen zu höheren Forderungen der Arbeitnehmerseite kommen. Dem begegnen wir unter anderem durch die Integration von Preisgleitklauseln in den Verträgen mit unseren Kunden.

Der Wettbewerb der Unternehmen um qualifiziertes Personal in allen Bereichen bleibt intensiv. Schon heute können aufgrund des zunehmenden Fachkräftemangels offene Stellen in der Logistikbranche und auch in der BLG-Gruppe nicht immer zeitnah besetzt werden. Um dem entgegenzuwirken, entwickeln wir laufend neue Wege der Rekrutierung und betonen mit unseren Personalmanagementaktivitäten die Attraktivität von BLG LOGISTICS als

Arbeitgeber. Wir streben an, Fach- und Führungskräfte langfristig an das Unternehmen zu binden. Neben leistungsorientierter Vergütung und umfangreichen Sozialleistungen setzen wir dabei insbesondere auf die breit gefächerten Perspektiven von BLG LOGISTICS durch Traineeprogramme, interdisziplinäre Karrierewege, Einsatzmöglichkeiten in unterschiedlichen Gruppengesellschaften sowie attraktive Fort- und Weiterbildungsangebote. Auch personelle Risiken hinsichtlich des demografischen Wandels der Gesellschaft sowie der Qualifikation und Fluktuation der Belegschaft wollen wir so minimieren.

Diese langfristig angelegte Personalentwicklung birgt gewisse Personalkostenrisiken für den Fall, dass die mittelfristige Geschäftsentwicklung nicht wie geplant eintritt.

Zusätzliche Flexibilität wird durch den bei den gewerblichen Mitarbeitenden bestehenden Anteil der Gesamt-Hafen-Betriebe in Bremen und Hamburg (GHBG) und sonstiger Leiharbeitnehmer erreicht. Dadurch kann der Personalbedarf im gewissen Rahmen flexibel an die Geschäftsentwicklung angepasst werden.

Die Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt beeinflussen grundsätzlich auch den Personalbestand und somit die Flexibilität und Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal bei der GHBG. Diese Veränderungen können für die GHBG zu nachhaltigen Defiziten führen, die durch die angeschlossenen Mitgliedsunternehmen und somit im Wesentlichen auch durch BLG LOGISTICS gegebenenfalls auszugleichen sind. Hierfür haben wir entsprechende Vorsorge getroffen.

Risiken der Informationstechnologie

Die Zahl der Cyber-Vorfälle, wie IT-Ausfälle, Ransomware-Angriffe oder Datenschutzverletzungen, hat bei deutschen Unternehmen in 2022 weiter zugenommen. Der Konflikt in der Ukraine und weitere geopolitische Spannungen erhöhen das Risiko eines Cyberangriffs durch staatlich geförderte Akteure. Gleichzeitig besteht ein zunehmender Mangel an Fachkräften, der die Verbesserung der Prozesse vor zusätzliche Herausforderungen stellt.

Da die Informationssicherheit unserer Geschäftsprozesse für uns von zentraler Bedeutung ist, bleibt das Risiko für BLG LOGISTICS bedeutend. Wir haben diverse Maßnahmen ergriffen, um Risiken zu vermeiden und vermindern. Wir überprüfen daher kontinuierlich unsere Prozesse und Technologien.

Die Sensibilisierung unserer Mitarbeiter für den sorgsamen Umgang mit allen geschäftsrelevanten Informationen ist für uns von besonderer Bedeutung. Aus diesem Grund führen wir interne Kommunikations- und Schulungskampagnen durch und arbeiten daran, dass die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen dank entsprechender technischer Unterstützung gewahrt bleibt.

Gemeinsam mit den Datenschutzbeauftragten stellen wir sicher, dass personenbezogene Daten ausschließlich gemäß den Regelungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung und den jeweils anwendbaren lokalen Gesetzen verarbeitet werden.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko der Gruppe resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und den Leasingforderungen. Die in der Gruppenbilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich Wertberichtigungen für die erwarteten Ausfälle. Durch die laufende Überwachung der Forderungsbestände auf Managementebene sowie den Einsatz von Warenkreditversicherungen in Abhängigkeit von der Kundenbonität sind wir zurzeit keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt.

Das Ausfallrisiko ist bei liquiden Mitteln und derivativen Finanzinstrumenten begrenzt, da diese derzeit ausschließlich bei Banken gehalten werden, denen internationale Ratingagenturen eine hohe Bonität bescheinigt haben, die über einen Haftungsverbund eine hohe Sicherheit ausweisen und/oder bei denen über langfristig aufgenommene Darlehen Aufrechnungsmöglichkeiten bestehen.

Das maximale Ausfallrisiko der Gruppe wird durch die Buchwerte der in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerte (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) wiedergegeben. Des Weiteren ist die Gruppe auch durch die Übernahme finanzieller Garantien einem Ausfallrisiko ausgesetzt.

Zum Abschlussstichtag liegen keine weiteren wesentlichen, das Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen oder Besicherungen vor.

Fremdwährungsrisiko

Mit geringfügigen Ausnahmen operieren die Gruppengesellschaften in der Eurozone und fakturieren ausschließlich in Euro. Insofern kann lediglich in Einzelfällen, zum Beispiel durch ausländische Dividendeneinkünfte oder Einkauf von Lieferungen und Leistungen im Ausland, ein Währungsrisiko entstehen. Zur Absicherung gegen das Fremdwährungsrisiko aus einem im Rahmen der Gruppenfinanzierung ausgereichten variablen USD-Darlehen wurde ein Zinssatz- und Währungsswap abgeschlossen.

Aufgrund der aktuellen Situation können sich durch den Kurs des Rubels und der Griwna vereinzelte negative Ergebniseffekte ergeben, die jedoch nicht als wesentlich anzusehen sind.

Liquiditätsrisiko

Liquiditätsrisiken können sich aus Zahlungsengpässen und daraus resultierenden höheren Finanzierungskosten ergeben. Die Liquidität der Gruppe wird durch das zentrale Cash Management auf Ebene der BLG KG sichergestellt. In das Cash Management sind alle wesentlichen Tochterunternehmen einbezogen. Durch ebenfalls zentrale Investitionskontrollen und ein zentrales Liquiditätsmanagement wird die rechtzeitige Bereitstellung von Finanzierungsmitteln (Darlehen/Leasing/Miete) zur Erfüllung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen sichergestellt.

Der Liquiditätsbedarf der Gruppe ist durch liquide Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt. Das Thema Nachhaltigkeit gewinnt auch im Kapitalmarkt zunehmend an Bedeutung. Die Definition von Nachhaltigkeitszielen im Rahmen der Gesamtstrategie, sowie der Implementierung der korrespondierenden Maßnahmen stehen zunehmend im

Fokus potenzieller Kreditgeber und können Kriterien bei der Kreditvergabe sein. Damit bilden unsere Nachhaltigkeitsmaßnahmen einen Faktor für die Sicherstellung der zukünftigen Deckung des Liquiditätsbedarfs.

Parallel dazu setzt die BLG-Gruppe zur weiteren Optimierung der Bilanzstruktur den regresslosen Verkauf von Forderungen im Rahmen einer Factoringvereinbarung als außerbilanzielles Finanzierungsinstrument ein. Die Verpflichtungen des Factors zum Ankauf bestehender und zukünftiger Forderungen sind auf einen Gesamthöchstbetrag von EUR 75 Mio. begrenzt. BLG LOGISTICS kann frei entscheiden, in welchem Umfang das revolvingende Nominalvolumen ausgenutzt wird. Die für den Abgang maßgeblichen Risiken betreffen das Ausfallrisiko und das Risiko der verspäteten Zahlung (Spätzahlungsrisiko). Das Ausfallrisiko wird gegen Zahlung eines Factoringentgelts vollständig auf den Factor übertragen. Ein wesentliches Spätzahlungsrisiko besteht nicht. Die Forderungen wurden vollständig ausgebucht.

Den finanzwirtschaftlichen Risiken, die sich aus der Dynamik der aktuellen geopolitischen Situation ergeben, begegnen wir mit einem regelmäßigen Forecast-Prozess, aus dem entsprechende Maßnahmen - sofern erforderlich - abgeleitet werden.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko, dem BLG LOGISTICS ausgesetzt ist, entsteht hauptsächlich aus den langfristigen Darlehen und den sonstigen langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Die Steuerung der Zinsrisiken erfolgt durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem

chem Fremdkapital. Der überwiegende Teil der Bankverbindlichkeiten ist langfristig abgeschlossen bzw. es bestehen feste Zinsvereinbarungen bis zum Ende der Finanzierungslaufzeit, entweder originär im Rahmen der Darlehensverträge oder über Zinsswaps, die im Rahmen von Micro-Hedges für einzelne variabel verzinsliche Darlehen abgeschlossen werden.

Darüber hinaus wurde während des niedrigen und für Investitionen attraktiven Zinsniveaus ein Teil des Finanzierungsbedarfs der kommenden Jahre durch die Vereinbarung von Forward-Zinsswaps abgesichert. Weitere Informationen hierzu sind im Gruppenanhang in [Erläuterung Nummer 32/Abschnitt „Derivative Finanzinstrumente“](#) dargestellt.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebniskomponenten sowie auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde.

Bezüglich originärer Finanzinstrumente mit fester Verzinsung wirken sich Marktzinssänderungen nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung unterliegen keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7; dies gilt für alle festverzinslichen Darlehensverbindlichkeiten von BLG LOGISTICS einschließlich der Leasingverbindlichkeiten. Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken in Form von Cashflow-Hedges designierten Zinsswaps gleichen sich die durch

Änderungen der Marktzinssätze induzierten Veränderungen der Zahlungsströme und der Ergebnisbeiträge der besicherten originären Finanzinstrumente und der Zinsswaps nahezu vollständig aus, sodass insoweit kein Zinsänderungsrisiko besteht.

Die - erfolgsneutrale - Bewertung der Sicherungsinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert hat Auswirkungen auf die Hedge-Rücklage im Eigenkapital und wird daher bei der eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt. Marktzinsänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cashflow-Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gestaltet sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein. Dasselbe gilt für Zinszahlungen aus Zinsswaps, die ausnahmsweise nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind. Bei diesen Zinsswaps wirken sich Marktzinsänderungen auch auf den beizulegenden Zeitwert aus, haben somit Auswirkungen auf das Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte bzw. finanziellen Verbindlichkeiten an den beizulegenden Zeitwert und werden bei der ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt.

Bei BLG LOGISTICS wird aus heutiger Sicht die Eintrittswahrscheinlichkeit der beschriebenen Finanzrisiken als gering eingeschätzt.

Weitere Angaben zum Management von Finanzrisiken finden sich im Anhang unter ▶Erläuterung Nummer 32.

Politische, rechtliche und soziale Risiken

Rechtliches und politisches Umfeld

Der Einmarsch Russlands in die Ukraine im Februar 2022 verschärfte die Risikolage. Zum einen stieg die Sorge um unsere Mitarbeitenden sowie Unsicherheit des Geschäftes in der Ukraine, zum anderen musste im Sinne der Sanktionspolitik gegen Russland reagiert werden. BLG LOGISTICS bewertet die Lage tagesaktuell unter sozialen und finanziellen Gesichtspunkten um zeitnah notwendige Schritte einleiten zu können.

Vertragsrisiken

Risiken bei Verträgen ergeben sich aus der teilweisen nicht fristenkongruenten Deckung von Kundenverträgen in Verbindung mit der Anmietung von Immobilien. Kundenverträge haben teilweise kürzere Laufzeiten als Mietverträge für Immobilien.

Die nachträgliche Änderung von gegebenen Marktverhältnissen und damit verbundene Auswirkungen auf die mit den Kunden vereinbarten Logistikprozesse haben Einfluss auf das mit dem Kunden vereinbarte Vertragsverhältnis. Dem Kunden angebotene Dienstleistungsportfolios und die kalkulierten Preise können unter Umständen nicht mehr mit von den Kunden angefragten und beauftragten Leistungen übereinstimmen. Dadurch resultierende Unterschiede führen zu Risiken und Abweichungen von der Planung, die dann zu Nachverhandlungen mit dem Kunden führen. Aufgrund der Vertragserfüllungs- und somit Leistungsverpflichtung wird während der Verhandlungen

für den Kunden weitergearbeitet, da ansonsten weitere Risiken aus Schadenersatzverpflichtungen für Ausfallzeiten bestehen.

Für Risiken aus belastenden Verträgen wurden Risikovor-sorgen getroffen. Die Höhe der Risiken kann infolge einer geänderten Sachlage im Zeitverlauf deutlich ansteigen. Ein solches Risiko ist nach der derzeitigen Einschätzung als gering anzusehen.

Strategische Risiken

Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

BLG LOGISTICS ist in den letzten Jahren durch verschiedene in- und ausländische Akquisitionen gewachsen. Im Rahmen des Prozess- und Qualitätsmanagements wurde zu diesem Zweck eine einheitliche M&A-Richtlinie über das Vorgehen verfasst, die bei sämtlichen Anteilskäufen einzuhalten ist. Hierbei kommen sowohl gruppeninterne als auch externe Berater zum Einsatz. Somit wird gewährleistet, dass alle mit einer Akquisition oder Beteiligung verbundenen Risiken berücksichtigt und bewertet werden.

Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass sich gerade bei Anteilserwerben im europäischen Ausland besonders politische, rechtliche oder konjunkturelle Risiken ergeben. Das soziale Umfeld bei der Beschaffung von Mitarbeiterkapazitäten und die Integration der jeweiligen fremden Unternehmenskulturen in die Strukturen und Prozesse von BLG LOGISTICS sind dabei besonders zu berücksichtigen.

In der Vergangenheit getätigte Investitionen können, unter Fortführung der mit den Investitionen getroffenen strategischen Entscheidungen und Aussagen, die Notwendigkeit von Folgeentscheidungen nach sich ziehen. Die mit diesen Entscheidungen verbundenen notwendigen Folgeinvestitionen sind aufgrund von zum Teil geänderten Markt- und Rahmenbedingungen insgesamt unter neuen Prämissen zu betrachten und zu bewerten. Sind diese geänderten Bedingungen nachhaltig, könnten sich hieraus zukünftig Abwertungsbedürfnisse auf die Gesamtinvestition für BLG LOGISTICS ergeben.

Marktrisiken

Konjunkturabhängigkeit - Gesamtwirtschaftliche Risiken

Als global ausgerichteter Logistikdienstleister ist BLG LOGISTICS wesentlich von der Produktion und den damit verbundenen Warenströmen in der Weltwirtschaft abhängig. Die Abhängigkeit sowohl von der produzierenden Industrie als auch vom Konsumentenverhalten kann als größtes Risiko angesehen werden. Hier beeinflussen neben den aktuellen Auswirkungen und Beschränkungen infolge des Krieges in der Ukraine und der Corona-Pandemie zusätzlich hohe Energie- und Rohstoffpreise, andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte sowie die Ausweitung von politischen Konflikten unser Geschäft.

Änderungen in der Gesetzgebung sowie bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können den internationalen Handel ebenfalls stark beeinträchtigen und erhebliche Risiken für BLG LOGISTICS mit sich bringen.

Inflation

Die gestiegene Inflation und die damit verbundene Zunahme von Risiken aus Steigerung der Energie-, Personal- und Materialkosten wirkte sich auf die Risikosituation von BLG LOGISTICS aus.

Insbesondere das Geschäftsmodell der Kontraktlogistik basierte in der Vergangenheit unter anderem auf der Übernahme von Kostenänderungsrisiken für Kunden im Rahmen der geschlossenen Verträge über die jeweilige Vertragslaufzeit. Die Deckung dieser Risiken wurde im Rahmen der Preiskalkulation auf der Basis historischer Daten berücksichtigt. Preisanpassungsklauseln im Sinne einer inflationsbedingten Indexierung bzw. „Cost Plus“-Abrechnungen wurden angesichts eines stabilen Marktumfeldes in der Vergangenheit nicht systematisch in die Verträge aufgenommen.

Branchenrisiken

Sowohl in der Fertigfahrzeug- als auch der Autoteilelogistik hält die erhöhte Unsicherheit in die für BLG LOGISTICS zu erwartenden Kundenvolumen an. Die Knappheit an Halbleitern wird laut neuer Studien noch bis 2024 anhalten und die Autoproduktion weltweit bremsen. Grund dafür ist der steigende Bedarf an Chips aufgrund des Hochlaufs von Elektroautos in den kommenden Jahren. Ein weiteres Risiko stellt eine längere Knappheit von Vorprodukten dar, da nur ein Teil der Engpässe als temporär gesehen werden kann, der sich auf die Störungen der Lieferketten des globalen Handels im Gefolge der Corona-Pandemie und des Kriegs in der Ukraine bezieht.

Westeuropa ist der Hauptmarkt für BLG LOGISTICS. Durch die Öffnung Westeuropas zum Osten hin gelangen weiterhin vermehrt osteuropäische Transportkapazitäten in unseren Hauptmarkt. Dies führt anhaltend zu einem starken Wettbewerb und Preisdruck. Darüber hinaus besteht eine Abhängigkeit vom Exportvolumen der Automobilindustrie in Europa nach Übersee. Hier haben vor allem die Märkte China, USA, Japan und Korea eine besondere Bedeutung.

Die Beschäftigung im Bereich der Autoteilelogistik führt weiterhin zu einer Abhängigkeit der deutschen Original Equipment Manufacturer (OEM). Den Anteil der OEM an unserem Umsatz im Gesamtkundenportfolio steuern wir aktiv, um Abhängigkeiten zu begrenzen.

Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen

Die vertraglich vereinbarten Preise im Seehafenumschlag im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gepaart mit dem unverändert starken Wettbewerb mit anderen Häfen stellen für uns anhaltende Herausforderungen dar. Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an anderen Seehafenterminals kann es durch interne Optimierung der Reeder zu Verlagerungen von Volumina zulasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen. Infolge des Krieges zwischen Russland und der Ukraine ist auch für 2023 zu erwarten, dass für diese Regionen bestimmte Volumina weiter ausfallen. Durch die Optimierung von Planungs- und Steuerungstools arbeiten wir stetig daran, Auslastungsschwankungen besser zu antizipieren.

Für das Stückgutgeschäft und in der Projektlogistik liegen die Risiken wesentlich im hohen Wettbewerbs- und Preisdruck.

Im Geschäftsbereich CONTRACT liegen die hauptsächlichen Risiken in der schnellen Austausch- und Ersetzbarkeit als Dienstleister, sofern es sich um standardisierte und nicht individuell zugeschnittene Leistungen handelt. In den Geschäftsfeldern herrscht eine starke Abhängigkeit von Großkunden. Die durchgeführten Logistikleistungen sind dort in der Regel personalintensiv. Zudem herrscht ein erheblicher Preisdruck seitens der Kunden. Diesen Herausforderungen begegnen wir mit umfangreichen kundenindividuellen Lösungen und Optimierungen, längeren Vertragslaufzeiten, dem kontinuierlichen Aufbau und der weiteren Diversifizierung des Kundenstamms.

Neben den gesamtwirtschaftlichen Trends wirken sich im Geschäftsbereich CONTAINER in Bezug auf die künftige Umschlags- und Transportnachfrage und damit verbunden auch auf die Umschlagsmengen unserer Containerterminals noch weitere Einflüsse bzw. Risiken aus. Hierzu zählen wie in den vergangenen Jahren auch

- die Inbetriebnahme weiterer Terminalumschlagskapazitäten in der Nordrange und im Ostseeraum,

- die Inbetriebnahme weiterer Großcontainerschiffe und die damit verbundenen operativen Herausforderungen bei den Schiffsabfertigungen,
- die sich aus den Veränderungen in den Strukturen der Reedereikonsortien ergebenden Markt-, Netzwerk- und Prozessveränderungen,
- Fusionen und Bildung von Joint Ventures sowie
- Preisstrukturen im Markt.

Hinzu kommt mittlerweile die mehr und mehr zunehmende vertikale Ausrichtung der Reedereien entlang der gesamten Logistikkette.

Da die Containerterminals zumindest mittelfristig noch über Kapazitätsreserven verfügen, steigt im Zuge der Konsolidierung die Marktmacht der verbleibenden Konsortien/Reedereien und damit verbunden der Erlösdruck sowie die Notwendigkeit der Identifizierung und Umsetzung weiterer Kostenreduzierungen und Effizienzsteigerungen bei den Containerterminals sowie von Maßnahmen zur Standardisierung und Automatisierung.

Sollten die im Zuge der Transformation vorgesehenen Kostensenkungen sowie die Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen im Geschäftsbereich CONTAINER in geringerem Umfang umgesetzt werden können als vorgesehen, so wäre die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsträchtigkeit der EUROGATE-Gruppe deutlich beeinträchtigt.

Angesichts der noch ausstehenden Verhandlungen eines Interessenausgleichs am Standort Hamburg sowie des über die ursprünglichen Erwartungen hinausgehenden Einsparungsziels werden die entsprechenden Effekte aus heutiger Sicht nicht vollständig bis 2024 erreicht werden können.

Sonstige Risiken

Sonstige Risiken, die die Entwicklung nachhaltig negativ beeinflussen könnten, sind derzeit nicht erkennbar. Bestandsgefährdungspotenziale wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen derzeit nicht vor.

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Für das Jahr 2022 wirkt der andauernde Krieg in der Ukraine weiterhin auf die Risikosituation der BLG-Gruppe aus. Besonders hervorzuheben ist die gestiegene Inflation und die damit verbundene Zunahme von Risiken aus Steigerung der Energie-, Personal- und Materialkosten. Auch die Leitzinsanpassung der Europäischen Zentralbank als Reaktion auf die anhaltende Inflation im Euroraum wirkt auf ein mögliches Zinsänderungsrisiko für die Folgejahre. Das Risiko eines Cyber-Angriffs bleibt aufgrund der angespannten Situation bedeutend. Die Konjunkturuntrübung und damit verbundene Nachfragezurückhaltung sowie die schwierige Verfügbarkeit von Vorprodukten und Rohstoffen führt zu schwankenden und damit schwer vorhersehbaren Volumen in unseren Kundengeschäften. Wir sehen einen zunehmenden Fokus auf Nachhaltigkeitsthemen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance, die sowohl Chancen als auch Risiken für die BLG-Gruppe bieten. Diese Themen können auf die gesamte Risikolage, wie zum Beispiel bei Finanzierung, Personalpolitik, Regulatorik und Beschaffung, wirken.

Unser transparentes und systematisches Risikomanagement trägt mit seinen strukturierten Prozessen zu einer effizienten Steuerung der Gesamtrisiken in der Gruppe bei.

Aus heutiger Sicht und unterstützt durch das Ergebnis einer Risikotragfähigkeitsanalyse auf Gruppenebene liegen keine Risiken vor, die den Bestand des Unternehmens gefährden. Auch auf Basis der Mittelfristplanung und vor dem Hintergrund der geopolitisch unsicheren Lage lassen sich gegenwärtig unter Berücksichtigung der bereits eingeleiteten Maßnahmen keine Anzeichen für bestandsgefährdende strategische oder operative Risiken für die künftige Entwicklung ableiten.

Leitung und Kontrolle

Erklärung zur Unternehmensführung

Im Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften wurde nur das Vorliegen der Angaben zur Corporate Governance im Sinne des § 315d HGB vom Abschlussprüfer geprüft. Sie werden mit der ►Erklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB im Kapitel Weitere Informationen dieses Finanzberichts ausgewiesen.

Übernahmerelevante Angaben nach § 315a Absatz 1 HGB

Die übernahmerelevanten Angaben werden in der ►Erklärung zur Unternehmensführung im Kapitel Weitere Informationen dieses Finanzberichts ausgewiesen.

Vergütungsbericht und Vergütungssystem

Unter www.blg-logistics.com/ir sind das geltende Vergütungssystem (im Bereich Corporate Governance) des Vorstands gemäß § 87a Absatz 1 und 2 Satz 1 AktG, das von der Hauptversammlung am 2. Juni 2021 gebilligt wurde, sowie das ebenfalls von der Hauptversammlung am 2. Juni 2021 gebilligte System über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats (§113 Absatz 3 AktG) öffentlich zugänglich. Unter derselben Internetadresse wird im Downloadbereich der Vergütungsbericht inklusive des Vermerks des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG öffentlich zugänglich gemacht.

Prognose- bericht

Ausrichtung der Gruppe in der Zukunft

Beibehaltung des Geschäftsmodells

Eine grundlegende Änderung unseres Geschäftsmodells ist aktuell nicht geplant. Ein strategischer Schwerpunkt wird auf den weiteren Ausbau der Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT gelegt. Unser Ziel ist es, profitabel in allen Geschäftsfeldern zu sein und weiter zu wachsen. Durch die Fortsetzung unserer Akquisitionstätigkeiten, die gezielte Bildung von Kooperationen sowie den Aufbau strategischer Partnerschaften wollen wir bestehende Marktanteile ausbauen, neue Märkte erschließen und weitere Kunden gewinnen. Zusätzlich werden wir unsere Wertschöpfungsketten in den Geschäftsfeldern erweitern. Außerdem gilt es, durch konsequentes Prozess- und Qualitätsmanagement, Nutzung der Chancen, die sich aus der Digitalisierung und Automatisierung ergeben, sowie stringentes Kostenmanagement die Produktivität in allen Bereichen, auch im Umfeld der gegenwärtigen Multi-Krisen, zu verbessern.

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Wachstum der Weltwirtschaft wird gebremst

Aufgrund der hohen Inflationsraten, der fortgesetzten geldpolitischen Straffung in vielen Ländern und der europäischen Energiekrise infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine expandierte die Weltwirtschaft im letzten Quartal des Jahres 2022 nur noch verhalten.

Zum Jahreswechsel hellte sich die Stimmung von Verbrauchern und Unternehmern weltweit etwas auf. Die europäische Energiekrise entspannte sich spürbar und der Inflationsdruck ließ etwas nach. Auch dürfte das Ende der Null-Covid-Politik in China eine Grundlage für wirtschaftliche Erholung bereiten.

Dennoch wird davon ausgegangen, dass sich das weltwirtschaftliche Wachstum im Jahr 2023 deutlich verringern wird. Während der Pandemie ausgelaufene „Extra-Ersparnisse“ sind zunehmend aufgebraucht, hohe Auftragsbestände der Industrie werden zunehmend abgearbeitet und höhere Finanzierungskosten, bedingt durch Leitzinserhöhungen der Notenbanken, bremsen Investitionen

und Konsum. Prognosen gehen – je nach Institut – von einem Wachstum der Weltwirtschaft zwischen 2 und 3 Prozent aus.

Euroraum an der Schwelle zur Rezession

Für den Euroraum hingegen wird für das kommende Jahr ein Wachstum von unter ein Prozent erwartet. Damit steht der Euroraum an der Schwelle zur Rezession. Insbesondere die hohe Inflation, steigende Zinsen und ein schwieriges weltwirtschaftliches Umfeld lassen für die ersten Quartale im Jahr 2023 eine konjunkturelle Schwächephase erwarten.

Die Europäische Zentralbank dürfte die im vergangenen Sommer eingeschlagene restriktive Grundausrichtung ihrer Geldpolitik beibehalten. Demzufolge werden sich die Finanzierungsbedingungen für Haushalte und Unternehmen weiter verschlechtern.

Insgesamt hat sich Europa aber schneller als erwartet an die höheren Energiekosten angepasst und angesichts der Auswirkungen des Ukraine-Kriegs widerstandsfähiger als erwartet gezeigt. Mit einer weiteren Aufhellung kann insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2023 gerechnet werden.

Deutschland droht Rezession

Der Ausblick für die wirtschaftliche Lage in Deutschland ist verhalten. Auch wenn sich Energiemärkte und Lieferengpässe in der deutschen Wirtschaft zu Jahresbeginn 2023 entspannen, so startete die Industrieproduktion gedämpft. Dies gilt auch für die Exporte aufgrund der nachlassenden Auslandsnachfrage.

Durch die zurückgegangenen Realeinkommen und die anhaltend hohe Inflation wird insbesondere der private Konsum deutlich geschmälert. Trotz Gas- und Strompreisbremsen ist davon auszugehen, dass die Teuerungsrate 2023 im mittleren einstelligen Prozentbereich liegen wird.

Zwar ist für die zweite Jahreshälfte von einer leichten Verbesserung der wirtschaftlichen Lage auszugehen, insgesamt dürfte die deutsche Wirtschaftsleistung 2023 aber wohl leicht zurückgehen oder eine Rezession nur knapp vermeiden. Der Arbeitsmarkt wird sich voraussichtlich stabil zeigen.

Ein für die kommenden Jahre massiver Investitions- und Entwicklungsbedarf besteht aufgrund der ambitionierten Ziele der EU und der Bundesregierung zur Minderung des Ausstoßes von Treibhausgasen. Hier stehen besonders die Automobilwirtschaft und weitere große Teile der deutschen Industrie vor großen Herausforderungen. Die mittelfristige Abkehr vom Verbrennungsmotor hin zum Elektroantrieb bringt des Weiteren enorme Veränderungen der Produktions- und Arbeitsprozesse mit sich.

Weitere Unsicherheiten im Hinblick auf die Prognose ergeben sich vor dem Hintergrund einer weitergehenden Eskalation im Ukraine-Konflikt und der angespannten

Stimmung zwischen den USA, Europa und Russland sowie aufgrund der anhaltenden Differenzen zwischen den USA und China. Weiter kann eine erneute Verschärfung bei den Problemen mit Energieversorgung auftreten. Die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft können derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Februar 2022
IMK, IMK Report Nr. 178, Dezember 2022
IMK, IMK Report Nr. 179, Januar 2023
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 97 (2022|Q4)
Tagesschau.de vom 31.01.2023, 9:14 Uhr
„Bessere Aussichten für Weltwirtschaft“

Logistikbranche vor herausforderndem Jahr

Zum Jahresende 2022 lag der Indikatorwert des SCI Logistikbarometer (Dezember 2022) bei den befragten Transport- und Logistikunternehmen auf einem ähnlich negativen Niveau wie zu Beginn der Corona-Pandemie im März 2020. Trotz vereinzelt positiver Bewertungen der gegenwärtigen und saisonalen Geschäftslage überschattet die anhaltend negative Erwartungshaltung der Logistiker auf Landes- und Bundesebene die Konjunkturbewertung der Branche. Auch wenn die Kostensteigerungsrate zum Jahresende nachließ, rechnet die Branche trotzdem mit einem herausfordernden Jahr 2023. Neben den anhaltend hohen Kosten und einer eher negativen Geschäftsentwicklung rechnen die Befragten mit einem Knick in der bisher zumeist positiven Beschäftigungsentwicklung.

Mit dem Fehlen von Fachkräften und dem daraus resultierenden Mangel an geeigneten Bewerbern muss sich die Branche zusätzlichen Schwierigkeiten stellen. Des Weiteren besteht hinsichtlich der Geschäftsentwicklung 2023

weiterhin hohe Skepsis angesichts des anhaltenden Krieges in der Ukraine, der hohen Energiekosten und der globalen Instabilität der Lieferketten.

Die Stimmung der Branche verbesserte sich im SCI Logistikindikator für den Januar 2023. Aufgrund der Erwartung einer stabileren Kosten- und Preisentwicklung ergab sich eine deutlich positivere Erwartungshaltung als in den Monaten zuvor. Die sprunghafte Einschätzung sollte jedoch nicht überschätzt werden.

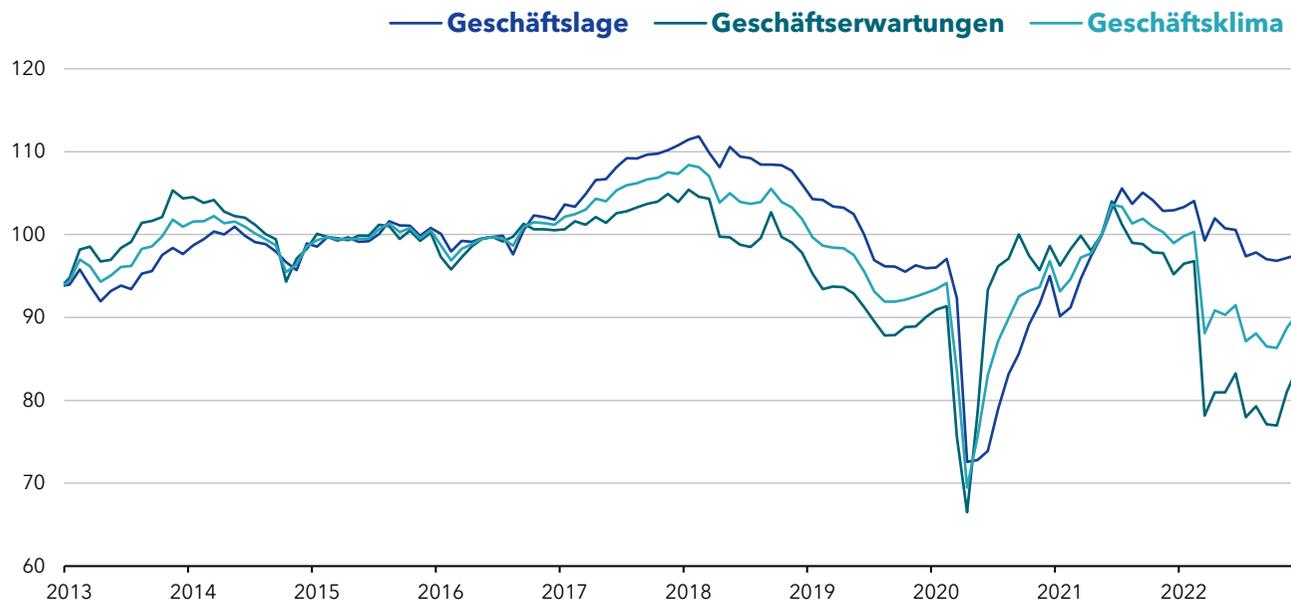
Denn auch der ifo-BVL-Logistik-Indikator zeigt zum Jahresende 2022 ein Geschäftsklima weit unter seinen Möglichkeiten (siehe auch Grafik), wenn auch leicht verbessert zum Vorquartal. Es war insgesamt betrachtet lediglich zu Beginn der Corona-Pandemie 2020 noch schlechter. Auch die Geschäftserwartungen für die kommenden sechs Monate liegen zum Jahresende 2022 deutlich unter dem Normalniveau.

Die Nachfragedynamik ging laut den Befragten deutlich zurück, weshalb auch die Auftragsbestände häufig als zu niedrig eingestuft wurden. Des Weiteren erwarteten sie für die folgenden Monate eine rückläufige Nachfrage. Die Preiserwartungen verbleiben – trotz entspannender Signale – auf hohem Niveau.

Wie bereits oben ausgeführt, scheinen auch laut ifo BVL-Logistik-Indikator die Lieferengpässe allmählich überwunden zu sein oder die teilweise umgesetzte höhere Lagerhaltung zeigt Wirkung. Erste Unternehmen empfinden ihre Lagerbestände sogar wieder als zu hoch. Das ist aber einer

Geschäftsklima Logistikdienstleister

(Quelle: Bundesvereinigung Logistik e.V.; 2015 = 100 = Normalniveau)



der Gründe für schlechte Aussichten der Logistikdienstleister: Die Nachholeffekte der vergangenen Monate sind weitgehend abgearbeitet und in vielen Branchen wird eine anhaltende Nachfrageschwäche befürchtet.

Hinsichtlich Preisanpassungen tun sich Logistikdienstleister deutlich schwerer als Industrie und Handel. Der Kostendruck aufgrund steigender Energiepreise und Inflation betrifft beide Segmente des Wirtschaftsbereichs gleichermaßen.

Die Logistikbranche wird auch künftig von einer starken, exportorientierten deutschen Industrie und dem sehr guten Logistikstandort Deutschland profitieren. Die Aufrechterhaltung der Infrastruktur bleibt dabei eine große Herausforderung. Des Weiteren wird die Klimapolitik die Gestaltung der Lieferketten zukünftig stark beeinflussen und zusätzliche Vorgaben zur Folge haben.

Quellen dieses Abschnitts:

BVL-Logistik-Indikator, 4. Quartal 2022 inkl. Kommentierung
SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2022 und Januar 2023

Entwicklung von BLG LOGISTICS im folgenden Jahr

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Auf Basis der Signale von den Automobilherstellern geht BLG LOGISTICS für das Geschäftsjahr 2023 davon aus, dass sich die Situation der Teileversorgung für die Produktion normalisieren wird und es nicht mehr zu vermehrten, ungeplanten Produktionsstillständen kommen wird. Durch die hohe Inflation und Unsicherheiten in der Energieversorgung ist für Deutschland davon auszugehen, dass der Absatz von Neufahrzeugen rückläufig sein wird. Dem gegenüber stehen allerdings höhere Exporte aus den deutschen und osteuropäischen Werken der Hersteller. Bedingt durch die Erhöhung der Exporte gehen wir gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 von einem steigenden Volumen an Fertigfahrzeugen im gesamten Netzwerk aus.

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals wird die Restrukturierung am BLG AutoTerminal Bremerhaven weiter fortgesetzt. Damit soll unter anderem die Produktivität verbessert und die technische Wertschöpfung ausgebaut werden. Hinsichtlich des Fahrzeugumschlags rechnen wir am AutoTerminal Bremerhaven mit einer Steigerung gegenüber dem Geschäftsjahr 2022.

Aufgrund der fehlenden Containerkapazitäten profitierte der Bereich High&Heavy im Geschäftsjahr 2022 von einem erhöhten Teil rollender Ladung (RoRo-Ladung). Entsprechend wird für 2023 von einer gleichbleibenden Umschlagsmenge ausgegangen.

Auch für den BLG AutoTerminal Cuxhaven wird ein Umschlagsvolumen auf Vorjahresniveau erwartet. Wegfallende Spot- und Sondergeschäfte können durch einen neuen langfristigen Vertrag mit einem Großkunden kompensiert werden.

Im Geschäftsfeld Inlandterminals wird ein weiter zunehmender Verdrängungswettbewerb erwartet. Durch die hohe technische Expertise und das große Terminalnetzwerk im Geschäftsbereich bestehen für das Geschäftsfeld trotzdem gute Chancen, insbesondere Geschäfte mit hoher technischer Wertschöpfung weiter auszubauen. Hinsichtlich der Fahrzeugvolumen wird mit einer leichten bis mittleren Erhöhung gerechnet, insbesondere auch durch Sondergeschäfte. Durch die Standardisierung der operativen Prozesse erreicht BLG LOGISTICS eine weitere Verbesserung der Produktivität bei den technischen Dienstleistungen. Die Auslastungsprobleme am Joint Venture, dem AutoTerminal Neuss, werden voraussichtlich auch 2023 bestehen bleiben.

Für das Transportvolumen auf den Straßen wird im Geschäftsfeld Autotransporte von einem Volumen auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen. Dabei wird der erwartete Rückgang in der Händlerbelieferung durch steigende Transporte für Exportvolumina in die Seehäfen kompensiert.

Des Weiteren wird damit gerechnet, dass die Restriktionen in der Bereitstellung von ausreichenden Bahnkapazitäten auch im Geschäftsjahr 2023 anhalten werden. Dies führt zu einer höheren Nachfrage von Lkw-Transporten als Alternative zu den Bahntransporten. Gegenläufig kann dies zu ei-

ner Verknappung der Kapazitäten von Sub- und Fremdunternehmen führen. Der Bestand der eigenen Lkw-Flotte wird konstant beibehalten.

Hinsichtlich Transportkapazitäten für Fahrzeuge per Bahn wird im Geschäftsfeld Schiene mit einer anhaltend hohen Nachfrage gerechnet. Durch den weiterhin hohen Mangel an Lokführern, eine Vielzahl von Baustellen im europaweiten Gleisnetz und aufgrund von Priorisierungen anderer Güter auf der Schiene werden jedoch auch in 2023 Einschränkungen erwartet. Dennoch wird davon ausgegangen, dass sich die ungeplanten Produktionsstillstände der Hersteller in 2023 deutlich reduzieren und das Transportvolumen von BLG LOGISTICS deutlich steigen wird. Darüber hinaus wird sich 2023 das Exportvolumen in den Seehäfen erhöhen. Bei BLG RailTec ist geplant, das Reparaturgeschäft für Dritte und die mobile Instandhaltung weiter auszubauen.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa ist insbesondere geplant die High&Heavy-Transporte am Standort von BLG LOGISTICS in Polen weiter auszubauen. Bei dem Joint Venture in der Ukraine wird das Transportgeschäft im Rahmen der Möglichkeiten aufrechterhalten.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT hat sich Ende des Jahres 2022 neu aufgestellt und gliedert sich nunmehr in drei Säulen: Contract Operations, Customer & Business Development und Performance Support. Damit verabschiedet sich BLG LOGISTICS von der bisherigen Untergliederung in die Geschäftsfelder Industrielogistik und Handelslogistik.

BLG LOGISTICS ist in der Kontraktlogistik an über 40 Standorten in ganz Deutschland und der Welt tätig. Die Standorte und Länder werden zukünftig in einer Regionalstruktur geführt. Ein weiteres Ziel der neuen Struktur ist es, sich zukunfts- und wettbewerbsfähig aufzustellen. Darüber hinaus werden die Themen Technologie und Nachhaltigkeit stärker organisatorisch verankert.

Die Effekte von Lieferkettenabrissen, Konsumentenzurückhaltung, Krieg in der Ukraine und hoher Inflation werden auch im kommenden Geschäftsjahr für Herausforderungen sorgen.

BLG LOGISTICS konnte im ablaufenden Geschäftsjahr mit nahezu allen Bestandskunden Fortführungen der bestehenden Verträge vereinbaren. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung wird erwartet, dass kontinuierlich eine Geschäftsausweitung durch neue Geschäfte, insbesondere auch mit Bestandskunden, erzielt werden kann. Im Bereich des Personals wird eine Erhöhung der Eigenquote in den Bestandsgeschäften angestrebt, um den hohen Fluktuationen beim Fremdpersonal und damit verbundenen Produktivitätsbeeinträchtigungen entgegenzuwirken.

Im Bereich CKD (Completely Knocked Down) erwarten wir im kommenden Geschäftsjahr steigende Volumina, die im neuen Logistikzentrum C3 in Bremen abgewickelt werden. Mit dem angeschlossenen Umzug werden die Geschäfte auf einer Fläche konsolidiert und optimiert durchgeführt.

Für die Geschäfte in Übersee wird für den Standort Südafrika durch Neugeschäfte im ausgelaufenen Geschäftsjahr von einer stabilen Weiterentwicklung ausgegangen. In den USA wird erwartet, dass sich der Anlauf von Neugeschäften noch negativ auf das Ergebnis auswirken wird. Aus den Gemeinschaftsunternehmen in Indien und Malaysia hat sich BLG LOGISTICS Anfang des Jahres 2023 zurückgezogen.

Mit den Dienstleistungen der Handelslogistik wird sich BLG LOGISTICS auch in Zukunft auf weitere Zielbranchen konzentrieren, um die Branchendiversifikation weiter voranzutreiben.

BLG Cargo im Neustädter Hafen in Bremen ist es gelungen, negative Einflüsse durch Umstellungen von Verkehren und Häfen seitens der Reeder durch die Akquisition von Neugeschäften zu kompensieren. Für 2023 wird von einer gleichbleibenden Umschlagsmenge ausgegangen.

Geschäftsbereich CONTAINER

Für das Geschäftsjahr 2023 wird vor dem Hintergrund der zu erwartenden wirtschaftlichen Rezession damit gerechnet, dass sich die Lieferketten entspannen und Transport- und Umschlagsmengen sich spürbar reduzieren. Damit einhergehend wird auch erwartet, dass das Ergebnis des Geschäftsbereichs deutlich zurückgehen wird.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der terminalindividuellen Mengenplanung für das Jahr 2023 wider. Im Februar 2023 wurde die Beendigung des 2M Konsortiums (von Maersk und MSC) zu Januar 2025 verkündet. Wie eine Neuaufstellung aussehen wird ist gegenwärtig noch abzuwarten. Die zwei anderen bestehenden Konsortien der Reedereien bleiben in absehbarer Zeit unverändert bestehen. Für den EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) wird im Zusammenhang mit der avisierten Aufnahme eines ersten Großschiffsdienstes der Allianz des neuen Partners Hapag-Lloyd im April 2023 für das kommende Jahr ein bedeutender Mengenzuwachs erwartet.

Neben den vorgenannten gesamtwirtschaftlichen Trends wirken jedoch noch weitere, branchenspezifische Einflüsse entscheidend auf die Umschlagsvolumina unserer Containerterminals ein. Diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen im [Chancen- und Risikobericht](#).

Hinzu kommt mittlerweile die mehr und mehr zunehmende vertikale Ausrichtung der Reedereien entlang der gesamten Logistikkette.

Auf der Kundenseite dominieren derzeit unverändert drei Groß-Konsortien das Marktgeschehen. Ob und inwieweit sich bei den Allianzen – insbesondere bei dem Konsortium 2M – in absehbarer Zeit Veränderungen ergeben, ist derzeit nicht erkennbar.

Der Trend der Container-Reedereien zur Indienstellung weiterer Großcontainerschiffe, und zwar mittlerweile von bis zu 24.000 TEU, hält unvermindert an. Angesichts dieses Trends wird auch die Anzahl der Schiffsanläufe von Großcontainerschiffen an den Terminals der EUROGATE-Gruppe perspektivisch weiter zunehmen.

Als Standortfaktoren für die Containerterminals bleiben die jeweiligen infrastrukturellen Aspekte von großer Bedeutung.

Hinsichtlich der nautischen Rahmenbedingungen in Wilhelmshaven bestehen unverändert keinerlei Einschränkungen. Die Elektrifizierung der zweigleisigen Bahnanbindung wurde plangemäß fertiggestellt.

Geplante Investitionen

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten unter besonderer Betrachtung unserer Liquiditäts- und Ertragslage an. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE unter anderem für den kontinuierlichen Austausch von älteren Lkw und den Rückkauf von Autowaggonen aus dem Leasing im Geschäftsfeld AutoTransporte und Schiene vorgesehen. In den Geschäftsfeldern Seehafen- und Inlandterminals liegt der Schwerpunkt der Investitionen in diversen Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Flächen und Gebäuden sowie der Erneuerung von Umschlagsgeräten. Darüber hinaus werden Investitionen im IT-Bereich zur Optimierung des Netzwerks innerhalb des Geschäftsbereichs vorgenommen. Im Geschäftsbereich CONTRACT betreffen die Investitionen den Auf- und Ausbau neuer Logistikzentren und die Ausweitung von Bestandsgeschäften. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Erneuerung technischer Anlagen und Maschinen. Für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ist ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa EUR 134 Mio. (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) geplant. Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gruppe

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts herrscht weiterhin Krieg zwischen Russland und der Ukraine, es bestehen weiterhin Spannungen zwischen den USA und China und auch die Energiekrise ist noch nicht ausgestanden. Wir wissen – und bereiten uns sehr intensiv darauf vor, dass die wirtschaftlichen Unsicherheiten 2023 weiter zunehmen werden.

In diesem unsicheren Umfeld erwarten wir nach heutigem Stand aufgrund der beschriebenen Prognose für die BLG-Gruppe Umsatzerlöse leicht über dem Vorjahresniveau. Für das Ergebnis (EBT) erwarten wir, insbesondere aufgrund eines deutlichen geringeren Beteiligungsertrags aus dem Geschäftsbereich CONTAINER - im Geschäftsjahr 2023, insgesamt eine deutliche Reduzierung, welche aber noch spürbar im positiven Bereich liegen wird. Entsprechend werden sich EBIT und RoCE und die EBT-Marge entwickeln. Vor dem Hintergrund der aktuell beschriebenen Lage der Multi-Krisen ist diese Prognose mit einer hohen Unsicherheit behaftet.

TEUR	Ist 2022	Prognose 2023
EBT	55.722	deutliche Reduzierung; positives Ergebnis
EBIT	64.582	deutliche Reduzierung analog EBT
Umsatz	1.118.980	leicht über dem Vorjahresniveau
EBT-Marge (in Prozent)	5,0	deutliche Reduzierung analog EBT
RoCE (in Prozent)	5,8	deutliche Reduzierung analog EBT/EBIT

Erwartete Veränderungen 2023

↓	→	↓
EBT und EBIT	Umsatz	EBT-Marge und RoCE
deutliche Reduzierung	leicht über Vorjahresniveau	deutliche Reduzierung

Wir verfolgen das Ziel einer ergebnisorientierten und kontinuierlichen Dividendenpolitik. Entsprechend werden wir unsere Aktionär:innen zukünftig je nach wirtschaftlicher Entwicklung angemessen am Ergebnis beteiligen.

Dieser Jahresbericht wurde auf Basis des Deutschen Rechnungslegungsstandards 20 (DRS 20) in der derzeit gültigen Fassung erstellt. Er enthält, abgesehen von historischen Finanzinformationen, zukunftsgerichtete Aussagen zur Geschäfts- und Ertragsentwicklung der BLG LOGISTICS, die auf Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen und mit Formulierungen wie „annehmen“, „erwarten“ oder ähnlichen Begriffen gekennzeichnet sind. Diese Aussagen können naturgemäß von tatsächlichen zukünftigen Ereignissen oder Entwicklungen abweichen. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen zu aktualisieren.