



**BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT
–Aktiengesellschaft von 1877–, Bremen**

BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, Bremen

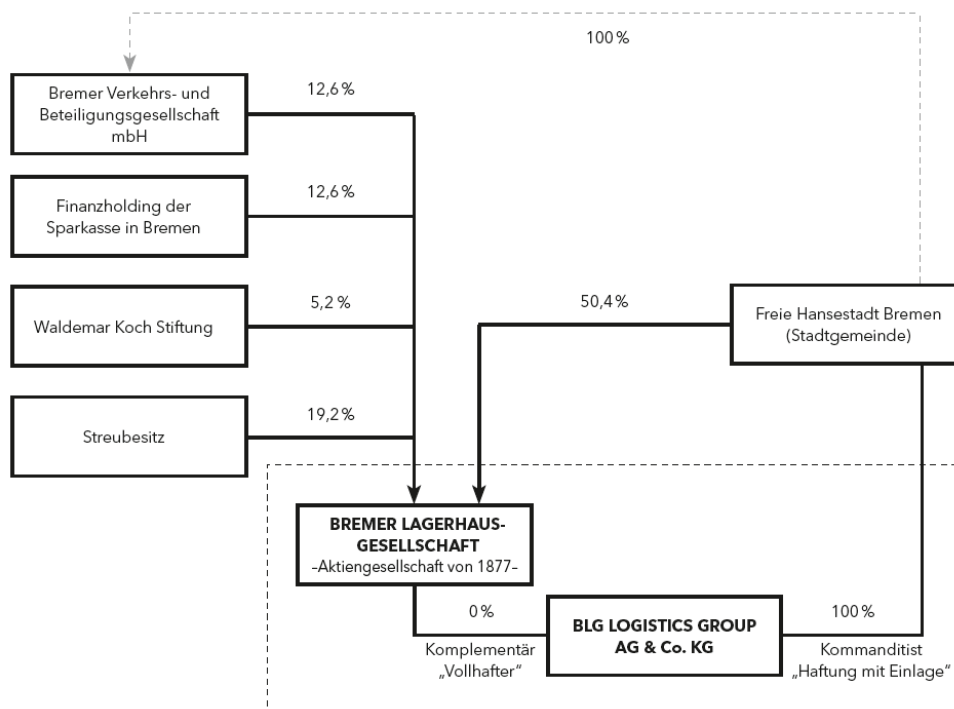
Gruppenlagebericht für das Geschäftsjahr

2017

Grundlagen der Gruppe

- Geschäftsbereich AUTOMOBILE: starke Leistung als Automobillogistiker bestätigt
- Geschäftsbereich CONTRACT: passgenaue Logistiklösungen für unsere Kunden
- Geschäftsbereich CONTAINER: führender Terminalbetreiber Europas

RECHTLICHE GRUPPENSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2017



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 LOGISTICS übernommen. Diese beiden Unternehmen, die rechtlich, wirtschaftlich und organisatorisch eng verbunden sind, stellen daher 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 Aktiengesetz in eigener Verantwortung und ist Weisungen der Gesellschafter nicht unterworfen.

Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

Die BLG-Gruppe tritt nach außen unter der Marke BLG LOGISTICS auf. Die BLG LOGISTICS ist ein internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister mit über 100 Gesellschaften und Niederlassungen in Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien.

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 Vorstandes der drei Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER ein. Der Vorstand bestimmt mit Vision und Mission die Gruppenstrategie begleitet von strategischen Leitgedanken auf Gruppenebene; der Geschäftsbereichsvorstand bestimmt zusammen mit den operativen Führungskräften die Geschäftsbereichsstrategie im Rahmen der Gruppenstrategie und ist für das strategische Geschäftsbereichsmanagement verantwortlich.

Wir führen übereinstimmend mit unseren Unternehmenswerten und unseren Führungsgrundsätzen durch Delegation von Aufgabe und Verantwortung. Wir verstehen Effizienz und Markterfolg als gemeinsames Ziel und betrachten BLG LOGISTICS als die Gesamtheit aus allen Zentralbereichen und Geschäftsbereichen, unter Beachtung klar definierter Rollen und Verantwortlichkeiten. Synergien zwischen und innerhalb der Geschäftsbereiche werden aktiv genutzt.

Mit Fokus auf langfristige, erfolgreiche Geschäftsbeziehungen optimieren wir permanent unsere Leistungen, um die Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Dabei setzen wir auf innovative Lösungen und entwickeln mit und für unsere Kunden nachhaltige Lösungen – sofern gewünscht und möglich.

Die BLG-Gruppe ist in drei Geschäftsbereichen tätig. Dieser Aufteilung folgt auch die Berichterstattung.

Die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sind in zehn Geschäftsfelder untergliedert. Die operative Führung der Geschäftsfelder, einschließlich der Ergebnisverantwortung, obliegt den jeweiligen Geschäftsfeldleitungen der Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sowie der Gruppengeschäftsführung des Teilkonzerns EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, für den Geschäftsbereich CONTAINER.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE befasst sich mit der Logistik von Fertigfahrzeugen. Dies betrifft im Wesentlichen den Umschlag, technische Dienstleistungen und die weltweite Distribution von den Herstellern bis zu den Händlern in den Bestimmungsländern. Mit einem Volumen von 6,3 Mio. Fahrzeugen hat dieser Geschäftsbereich 2017 seine Position als einer der führenden Automobillogistiker Europas bestätigt. Einen weiteren Leistungsschwerpunkt bildet die Seehafenlogistik für konventionelle Güter.

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE betreibt neben den Seehafen- und Inlandterminals in Bremerhaven, Hamburg, Cuxhaven, Danzig (Polen), Gioia Tauro (Italien) und im Hafen Bronka (Russland) auch mehrere Terminals am Rhein und an der Donau. Acht Binnenschiffe, eine Flotte von rund 500 Lkw und rund 1.500 Eisenbahnwaggons sind im intermodalen Zusammenspiel für den Autotransport im Einsatz. Darüber hinaus sind wir mit unseren logistischen Dienstleistungen in Kroatien, Polen, Russland, Slowenien, Türkei sowie in der Ukraine präsent.

Geschäftsbereich CONTRACT

Der Geschäftsbereich CONTRACT realisiert umfassende passgenaue Logistiklösungen für Kunden aus Industrie und Handel. Die Leistungsschwerpunkte sind die Autoteilelogistik, Industrie- und Produktionslogistik, Handels- und Distributionslogistik sowie expeditionelle Dienstleistungen.

In der Kontraktlogistik ist die BLG LOGISTICS in Logistikzentren und Spezialanlagen an über 40 Standorten in Europa sowie in Übersee für starke Marken wie Basler, BMW, Bosch, Daimler,

Deutsche Bahn, engelbert strauss, Golf House, Gerry Weber, Griesson - de Beukelaer, Hansgrohe, Konica Minolta, OBI, Siemens oder Tchibo tätig.

Geschäftsbereich CONTAINER

Der Geschäftsbereich CONTAINER wird durch das Joint Venture EUROGATE, führender Terminalbetreiber Europas, vertreten. Die Marktposition basiert auf dem kontinentalen Terminalkonzept und der Ergänzung mit Dienstleistungen rund um den Containerverkehr. Zum Netzwerk gehören Transporte per Schiene, Straße und Wasser sowie Logistikleistungen für containerisierte Güter.

Das Terminalnetzwerk umfasst die Standorte Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven sowie La Spezia, Gioia Tauro, Cagliari, Ravenna und Salerno (alle Italien), Limassol (Zypern), Lissabon (Portugal) sowie Tanger (Marokko) und Ust-Luga (Russland).

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wurden die Anteile an der Autoterminal Slask Logistic Sp. z o.o., Dabrowka Gornicza, Polen, zum 6. Februar 2017 von 50 Prozent auf 100 Prozent aufgestockt. Der Standort in Südpolen wird mit seiner zentralen Lage in Europa als wichtiges Standbein in der Osteuropastrategie angesehen. Mit dem Erwerb sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, mittelfristig eine strategische Partnerschaft mit einem Wettbewerber einzugehen und hierdurch zusätzliches Fahrzeugvolumen für das Terminal zu generieren.

Im Geschäftsbereich CONTRACT wurden 100 Prozent der Kommanditanteile an der Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG), Hamburg, erworben, die ihrerseits 100 Prozent der Kommanditanteile an der Arno Rosenlöcher (GmbH & Co. KG), Hamburg, hält. Gemeinsam bilden die beiden Unternehmen die Kitzinger-Gruppe. Mit dem Erwerb konnte ein entscheidender Baustein für den weiteren Ausbau des Geschäftsfelds Spedition realisiert werden. Schwerpunkte der Kitzinger-Gruppe sind See- und Luftfracht, ergänzt um Dienstleistungen rund um temperaturgeführte Transporte. Hinzu kommen komplementäre Lagerdienstleistungen.

Eine weitere Veränderung im Konsolidierungskreis resultiert aus dem Verkauf von 51 Prozent der Anteile an der BLG Coldstore Logistics GmbH, Bremerhaven. Das nun als Kloosterboer BLG Coldstore GmbH firmierende Joint Venture strebt zusammen mit dem größten niederländischen Kühlhausbetreiber eine gemeinsame Positionierung im Bereich temperaturgeführter Logistik in Norddeutschland an.

Die übrigen Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen insbesondere die Verschmelzung von Gesellschaften sowie gruppeninterne Umstrukturierungen und haben sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der BLG-Gruppe ausgewirkt.

Leitung und Kontrolle

Erklärung gemäß § 161 Aktiengesetz

Corporate Governance umfasst das gesamte System der Leitung und Überwachung eines Unternehmens einschließlich der Organisation des Unternehmens, seiner geschäftspolitischen Grundsätze und Leitlinien sowie des Systems der internen und externen Kontroll- und Überwachungsmechanismen. Corporate Governance strukturiert eine verantwortliche, an den Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Leitung und Kontrolle des Unternehmens.

Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance der BLG AG ergibt sich aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht, sowie der Satzung der Gesellschaft und dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Der Vorstand hat am 29. August 2017 und der Aufsichtsrat der BLG AG hat am 15. September 2017 die 16. Entsprechenserklärung zum DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 abgegeben. Die Erklärung ist den Aktionären im Internet unter www.blg-logistics.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht worden.

Code of Ethics

Nachhaltige Wertschöpfung und verantwortliche Unternehmensführung sind wesentliche Elemente der Unternehmenspolitik der BLG AG. Die Grundlage hierfür bildet der vertrauensvolle Umgang mit Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern und Aktionären. Dazu zählt neben der Einhaltung von Gesetzen auch die Einhaltung des gruppeneinheitlichen Verhaltenskodex (Code of Ethics).

Der Kodex zielt darauf ab, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie vorbildliches und verantwortliches Handeln zu fördern. Er richtet sich an Vorstand, Führungskräfte und Mitarbeiter gleichermaßen und soll als Orientierung für regelkonformes und einheitliches Verhalten dienen.

Compliance

Im Jahr 2014 haben wir ein Compliance-Management-System eingeführt, das wir seither kontinuierlich weiterentwickeln, um damit einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung unseres nachhaltigen Erfolgs zu leisten.

Wesentliche Bestandteile unseres Compliance-Systems sind unser Verhaltenskodex und unsere Anti-Korruptionsrichtlinie sowie die Anfang 2017 in Kraft getretene Compliance-Richtlinie, die darüber hinaus die Zusammenarbeit zwischen den Zentralbereichen der BLG KG und den operativen Bereichen konkretisiert.

Unsere Regelwerke gelten für alle inländischen Gesellschaften, an denen die BLG KG unmittelbar oder mittelbar mehr als 50 Prozent der Geschäftsanteile hält oder die unternehmerische Führung innehat. Gesellschaften, die nicht dem deutschen Recht unterliegen, haben diese Richtlinien entsprechend ihrem Landesrecht anzuwenden.

Unser unternehmerisches Handeln basiert auf unseren Werten und Normen. Mit unserem Compliance-System stellen wir klar, dass wir Korruption in keiner Weise dulden. Wir lassen Diskriminierung, gleich welcher Art, nicht zu. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz haben für uns höchste Priorität. Wir nutzen unsere Ressourcen verantwortungsvoll und stellen uns einem fairen Wettbewerb. Personenbezogene Daten unserer Mitarbeiter und Kunden behandeln wir strikt vertraulich. Der Verhaltenskodex und die Anti-Korruptionsrichtlinie sind verbindlich für alle Vorstände, Geschäftsführer, Führungskräfte, Mitarbeiter, Zeitarbeitnehmer und Berater. Sie dienen unseren Beschäftigten als konkrete Hilfestellung im Umgang miteinander und sollen sie im Umgang mit Kunden vor falschem Handeln schützen sowie Schaden vom Unternehmen abwenden. Die festgelegten Richtlinien geben Orientierung und Sicherheit im Arbeitsalltag und zeigen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, ob ihr Verhalten korrekt ist oder gegen Compliance-Regeln verstößt.

An der Spitze unseres Compliance-Systems steht der Vorstandsvorsitzende der BLG AG als Chief Compliance Officer. Ein vom Vorstand benannter Compliance-Beauftragter entwickelt die Compliance-Strategie in Abstimmung mit dem Vorstand weiter und unterrichtet diesen regelmäßig in allen relevanten Compliance-Angelegenheiten. Als neutraler Ansprechpartner steht er den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei Fragen zum Verhaltenskodex sowie bei Hinweisen zu Rechtsverstößen zur Verfügung. Ein extern bestellter Ombudsmann bietet sowohl den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch Dritten zudem die Möglichkeit, anonym Hinweise auf Compliance-Verstöße zu geben.

Unter www.blg-logistics.com/compliance stehen weitere Informationen sowie der Verhaltenskodex der BLG zur Verfügung.

Prävention

Bei der Umsetzung und Einhaltung von Verhaltenskodex und Anti-Korruptionsrichtlinie haben der Vorstand und die Führungskräfte der BLG-Gruppe eine Vorbildfunktion. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass in ihrem Verantwortungsbereich alle Beschäftigten mit den Regeln vertraut sind und diese strikt einhalten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind verpflichtet, auf schwerwiegende Missstände oder den Verdacht eines Rechtsverstoßes hinzuweisen. Elementarer Bestandteil der Korruptionsprävention ist es, die Beschäftigten zu sensibilisieren und offen über

Korruptionsgefahren zu diskutieren. Zu ihrem eigenen Schutz und zum Schutz des Unternehmens ist in allen rechtlich relevanten Geschäftsprozessen das Vier-Augen-Prinzip anzuwenden. Jedes Handeln und jede Entscheidung hat transparent, sachlich und nach objektiven Kriterien zu erfolgen. Durch regelmäßige Schulungen minimieren wir das Korruptionsrisiko und erhöhen bei den Beschäftigten die Sensibilität für Compliance-Themen.

Korruption ist kein Kavaliersdelikt, sondern ein strafrechtlicher Tatbestand. Die Verletzung geltenden Rechts kann zu erheblichen Schäden für das Unternehmen führen. Wir zählen Straftatbestände wie Vorteilsnahme, Untreue, Betrug und wettbewerbsbeschränkende Absprachen daher zu möglichen Risikofaktoren. Als internes Kontrollsystem untersucht auch die interne Revision regelmäßig bei Prüfungen ein mögliches Vorliegen von Compliance-Verstößen. Seit dem Geschäftsjahr 2017 informiert der Compliance-Beauftragte zudem einmal jährlich persönlich den Aufsichtsrat mit einem internen Bericht.

Compliance in der Lieferkette

Auch unsere Allgemeinen Auftrags- und Einkaufsbedingungen berücksichtigen das Thema Compliance. Wir fordern von unseren Lieferanten und Dienstleistern, dass sie die Grundsätze des United Nations Global Compact beachten. Siehe auch: www.blg-logistics.com/allgemeine-auftrags-und-einkaufsbedingungen

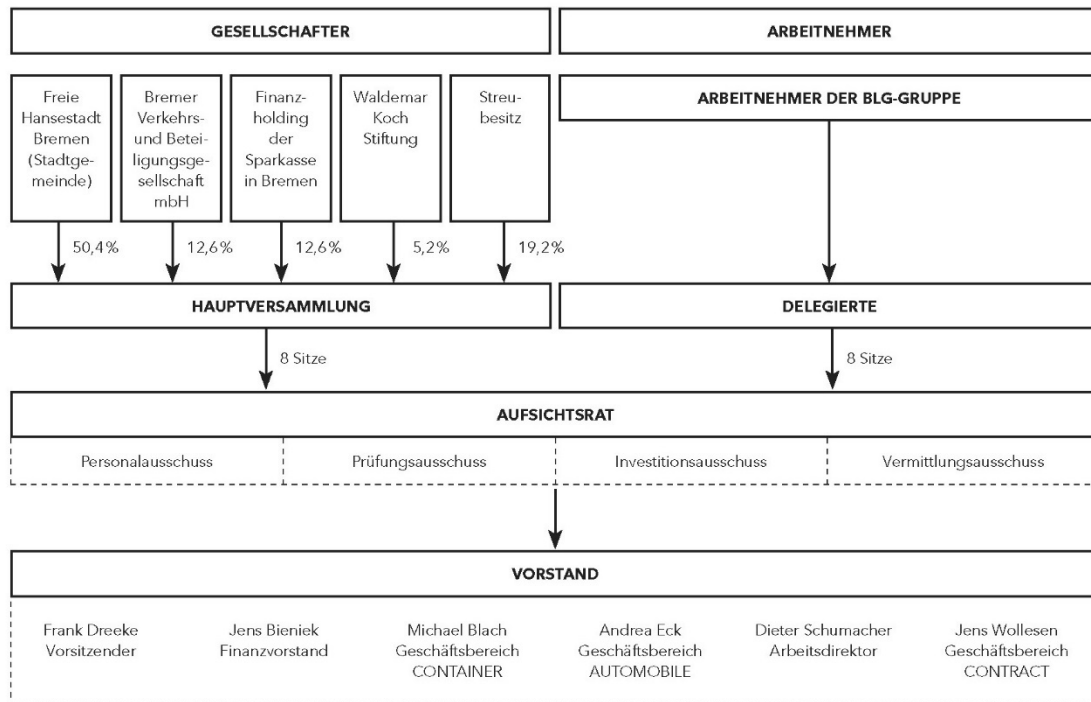
Diversität

Für die BLG spielt Diversität eine große Rolle. Das Diversitätskonzept des Unternehmens schließt die gesamte Gruppe mit ein und geht damit über die Führungs- und Aufsichtsebenen hinaus. Die BLG sieht Vielfalt als wichtigen Erfolgsfaktor und Bereicherung für ihre Unternehmens-, Führungs-, Projekt- und Mitbestimmungskultur. Diversity Management bedeutet für die BLG einen holistischen Umgang mit den vielfältigen Eigenschaften der Mitarbeiter. Dabei werden die Diversity-Merkmale Gender, kulturelle Vielfalt, Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Menschen mit Behinderung, demografischer Wandel und sexuelle Orientierung respektvoll betrachtet. Jedes dieser Merkmale wird über entsprechende Ansätze, Projekte und Maßnahmen gesteuert. Die Basis des Diversity Managements bilden der Kodex für Arbeitsbeziehungen, die Compliance Richtlinie, der Bezug auf die Charta der Vielfalt und weitere ergänzende Vereinbarungen. Die Prinzipien dieser Bestimmungen sind in die Rekrutierungsentscheidungen sowie Qualifizierungsmaßnahmen der BLG implementiert.

Innerhalb der BLG ist der Personalbereich für Diversity und die allgemeine Gleichbehandlung zuständig. Der Personalbereich ist verantwortlich für die strategische Ausrichtung des Diversity Managements, seine konzeptionelle Weiterentwicklung sowie die Beratung und Unterstützung des Vorstands. Darüber hinaus ist der Personalbereich Ansprechpartner für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Belangen rund um das Thema Diversität. Der Personalbereich gibt Impulse und jedem im Unternehmen eine Stimme. Der Personalbereich versteht Organisationen und Menschen – und bringt sie zusammen. Dafür setzt sich die BLG ein: Ein partnerschaftliches und respektvolles Miteinander.

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

GOVERNANCE-STRUKTUR



Die BLG AG ist eine Gesellschaft deutschen Rechts, auf dem auch der DCGK beruht. Ein Grundprinzip des deutschen Gesellschaftsrechts ist das duale Führungssystem mit den Organen Vorstand und Aufsichtsrat, die durch eine strikte personelle Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan gekennzeichnet und mit jeweils eigenständigen Kompetenzen ausgestattet sind. Vorstand und Aufsichtsrat der BLG AG arbeiten bei der Steuerung und Überwachung des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Der Vorstand

Der Vorstand der BLG AG nimmt die Geschäftsführung der BLG KG wahr und leitet daher eigenverantwortlich die beiden Unternehmen und vertritt die Gesellschaften bei Geschäften mit Dritten. Der Vorstand ist im Interesse der BLG-Gruppe sowie im Sinne des Stakeholder-Ansatzes dem Ziel einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Der Zuschnitt der Ressorts der einzelnen Vorstandsmitglieder ist im Anhang detailliert aufgeführt.

Der Aufsichtsrat hat in der Sitzung am 20. Juni 2016 beschlossen, Herrn Michael Blach mit Wirkung zum 1. Januar 2017 als Co-Vorsitzenden in die Gruppengeschäftsführung der EUROGATE Beteiligungs-GmbH als Nachfolger für Herrn Emanuel Schiffer zu entsenden. In der Sitzung am 15. September 2016 wurde Frau Andrea Eck zum gesamtvertretungsberechtigten Mitglied des Vorstands der BLG AG berufen. Frau Andrea Eck übernahm mit Wirkung zum 1. Januar 2017 die Verantwortung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE und trat somit die Nachfolge von Herrn Michael Blach an. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus in seiner Sitzung am 9. Februar 2017 beschlossen, den Vertrag mit Herrn Frank Dreeke als Vorstandsvorsitzender um fünf Jahre zu verlängern. In der Sitzung am 23. Februar 2018 hat der Aufsichtsrat ferner beschlossen, den Vertrag mit Herrn Dieter Schumacher um zwei Jahre zu verlängern.

Die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften für die Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind die §§ 84, 85 Aktiengesetz. Für die Änderung der Satzung sind die §§ 133, 179 Aktiengesetz sowie § 15 der Satzung maßgeblich.

Im Rahmen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Vorstand erstmals am 15. September 2015 und in einem Folgebeschluss am 7. Februar 2017 Zielgrößen zur Erhöhung des Frauenanteils für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festgesetzt. Vor dem Hintergrund, dass die BLG AG, neben dem Vorstand als Organ, keine eigenen Mitarbeiter beschäftigt, wurde die Zielgröße von jeweils 0 Prozent nunmehr für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 festgelegt.

Der Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der BLG AG berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er bestellt und entlässt die Mitglieder des Vorstands, beschließt das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und setzt deren jeweilige Gesamtvergütung fest. Der Aufsichtsrat wird in Strategie und Planung sowie in alle Fragen von wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen eingebunden. Des Weiteren nimmt der Aufsichtsrat der BLG AG auch eine inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts vor.

Diversität

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auf Vielfalt (Diversity; vgl. auch oben) im Sinne von Ziffer 5.1.2 des DCGK. Der Aufsichtsrat hat am 17. September 2015 und darauf aufsetzend am 4. April 2017 erneut die Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand von 16,7 Prozent festgelegt. Zum 31. Dezember 2017 lag der Frauenanteil im Vorstand bei 16,7 Prozent und somit war die gesetzte Zielgröße erreicht.

Für den Aufsichtsrat selbst werden die gesetzlichen Bestimmungen der Geschlechterquote verfolgt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Zielgröße von 30 Prozent gegeben. Ferner hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Frist zu deren Erreichung zum Stichtag 30. Juni 2022 festzulegen. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat lag am 31. Dezember 2017 bei 18,8 Prozent. Damit wurde die vorherig festgelegte Zielgröße in der gesetzten Frist (30. Juni 2017) nicht erreicht. Mit den anstehenden Wahlen zum Aufsichtsrat im Mai 2018 wird angestrebt, die Geschlechterquote gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen. Bei der BLG hat die Erfüllung der Mindestquote sowohl von der Anteilseignerseite als auch von der Arbeitnehmerseite gesondert zu erfolgen (Getrennterfüllung).

Kompetenzprofil

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 23. Februar 2018 ein Kompetenzprofil festgelegt, welches in der anstehenden Wahl zum Aufsichtsrat berücksichtigt werden soll. Die zur Wahl in den Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidatinnen und Kandidaten sollen aufgrund ihrer Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen der BLG-Gruppe in der Öffentlichkeit wahren. Dabei soll insbesondere auf die Persönlichkeit, Integrität, Leistungsbereitschaft und Professionalität der zur Wahl vorgeschlagenen Personen geachtet werden.

Ziel ist es, dass im Aufsichtsrat insgesamt sämtliche Kenntnisse und Erfahrungen vorhanden sind, die angesichts der Aktivitäten der BLG-Gruppe als wesentlich erachtet werden. Hierzu gehören unter anderem Kenntnisse und Erfahrungen in den Bereichen Management/Personal (inkl. Diversitätskonzept), Rechnungswesen/Controlling/Risikomanagement, Technik/IT/Digitalisierung (inkl. IT-Sicherheit), Häfen/Logistik und Recht/Governance (inkl. Compliance). Zudem sollen im Aufsichtsrat Kenntnisse und Erfahrungen aus den für die BLG-Gruppe wichtigen Geschäftsfeldern vorhanden sein. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen insgesamt mit dem Sektor vertraut sein, in dem die BLG-Gruppe tätig ist. Mindestens ein unabhängiges Mitglied des Aufsichtsrats soll über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung sowie über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen.

Im Falle einer anstehenden Neubesetzung ist jeweils zu prüfen, welche wünschenswerten Kenntnisse im Aufsichtsrat verstärkt werden sollen. Im Rahmen der anstehenden Wahl zum Aufsichtsrat im Mai 2018 sollen alle o.g. Grundsätze und die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen berücksichtigt werden.

Unabhängigkeit / Altersgrenze

Dem Aufsichtsrat soll des Weiteren eine angemessene Anzahl an unabhängigen Mitgliedern angehören. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte, zum Beispiel durch Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens, sollen vermieden werden. Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keine Zweifel an der Erfüllung der Unabhängigkeitskriterien nach Ziffer 5.4.2 DCGK begründen kann, sollen dem Aufsichtsrat insgesamt mindestens zehn Mitglieder angehören, die unabhängig im Sinne des Kodex sind. Jedenfalls soll der Aufsichtsrat so zusammengesetzt sein, dass eine Anzahl von mindestens zwei unabhängigen Anteilseignervertretern im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK erreicht wird.

Dem Aufsichtsrat sollen nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.

Die Aufsichtsratsmitglieder sollen für die Wahrnehmung des Mandats ausreichend Zeit haben, sodass sie das Mandat mit der gebotenen Regelmäßigkeit und Sorgfalt wahrnehmen können.

Unter Wahrung der vom Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung niedergelegten Altersgrenze sollen zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats in der Regel nur Personen vorgeschlagen werden, die nicht älter als 70 Jahre sind. Es wird angestrebt, dass im Aufsichtsrat eine angemessene Erfahrungs- und Altersstruktur besteht.

Die o.g. Grundsätze werden auch im Rahmen der Wahl zum Aufsichtsrat im Mai 2018 berücksichtigt.

Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind derzeit folgende Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat als unabhängig im Sinne des DCGK anzusehen: Dr. Stephan-Andreas Kaulvers, Dr. Klaus Meier und Dr. Patrick Wendisch.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat besteht aus 16 Mitgliedern. Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden zur einen Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus von den Arbeitnehmern nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes gewählten Vertretern.

In der Zusammensetzung des Aufsichtsrats haben sich gegenüber dem 31. Dezember 2016 folgende personelle Änderungen ergeben:

Mit Wirkung zum 30. Juni 2017 hat Herr Gerrit Schützenmeister sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An seine Stelle ist Herr Andreas Wopp nachgerückt. Herr Andreas Wopp ist im Jahre 2013 als Ersatzmitglied für Herrn Gerrit Schützenmeister gewählt worden und hat mit Schreiben vom 29. Mai 2017 das Mandat angenommen.

Ehemalige Vorstandsmitglieder der BLG AG sind nicht im Aufsichtsrat vertreten.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Neben dem gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz zwingend zu bildenden Vermittlungsausschuss hat der Aufsichtsrat einen Prüfungsausschuss, einen Personalausschuss sowie einen Investitionsausschuss gebildet. Die Mitglieder der vom Aufsichtsrat gebildeten Ausschüsse sind im Anhang aufgeführt.

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Vertretern der Anteilseigner und drei Arbeitnehmervertretern. Der im Berichtsjahr amtierende Vorsitzende des Prüfungsausschusses erfüllt die gesetzlichen Anforderungen an Unabhängigkeit und Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung, die bei einem Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses vorliegen müssen. Dieser Ausschuss tagt regelmäßig zweimal im Jahr. Zu seinen Aufgaben gehören die Prüfung des Rechnungslegungsprozesses, die verantwortliche Durchführung des Auswahl- und Ausschreibungsprozess für den Abschlussprüfer, die Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, die Beauftragung und Kontrolle von Prüfungs- und Beratungsleistungen.

gen, Fragen der Rechnungslegung des Unternehmens und die Prüfung des vom Vorstand aufgestellten Jahresabschlusses sowie Lageberichts und des Vorschlags zur Verwendung des Bilanzgewinns der BLG AG. Zu seinen Aufgaben gehört darüber hinaus die Prüfung des Abschlusses zur Erfüllung der Konzernrechnungslegungspflicht der BLG AG sowie des Gruppenabschlusses und -lageberichts der BLG LOGISTICS.

Auf der Grundlage der Berichte des Abschlussprüfers über die Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichts sowie des Abschlusses zur Erfüllung der Konzernrechnungslegungspflicht der BLG AG und des Gruppenabschlusses und -lageberichts der BLG LOGISTICS erarbeitet der Prüfungsausschuss Vorschläge für die Billigung der Abschlüsse durch den Aufsichtsrat. Der Prüfungsausschuss ist auch für die Beziehungen der Gesellschaft zum Abschlussprüfer zuständig. Der Ausschuss bereitet die Erteilung des Prüfungsauftrags an den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer vor, regt Prüfungsschwerpunkte an und legt die Vergütung des Abschlussprüfers fest.

Ferner überwacht der Ausschuss die Unabhängigkeit, Qualifikation, Rotation und Effizienz des Abschlussprüfers. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses zählt des Weiteren die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Planung für das folgende Geschäftsjahr einschließlich der Ergebnis-, Bilanz-, Finanz- und Investitionsplanung.

Darüber hinaus befasst sich der Prüfungsausschuss mit dem Internen Kontrollsystem der Gruppe sowie mit den Verfahren zur Risikoerfassung, zur Risikokontrolle und zum Risikomanagement. Weiterhin ist der Prüfungsausschuss auch für Fragen der Compliance zuständig und behandelt bei jeder seiner Sitzungen neue Entwicklungen in diesem Bereich.

Der Personalausschuss ist paritätisch besetzt und besteht aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem stellvertretenden Vorsitzenden sowie sechs weiteren Aufsichtsratsmitgliedern. Der Personalausschuss bereitet die Personalentscheidungen vor. Das Aufsichtsratsplenum beschließt über Bestellung und Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern. Der Personalausschuss entscheidet anstelle des Plenums über die Anstellungsverträge der Mitglieder des Vorstands. Zudem berät er über die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand.

Der Personalausschuss nimmt auch die Aufgaben des Nominierungsausschusses wahr. Dieser wird vorbereitend bei Wahlen der Vertreter der Anteilseigner zum Aufsichtsrat tätig. Er schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten für die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner vor.

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz bildet der Aufsichtsrat einen Vermittlungsausschuss, dem der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter sowie je drei von den Aufsichtsratsmitgliedern der Arbeitnehmer und von den Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählte Mitglieder angehören.

Zusätzlich hat der Aufsichtsrat einen Investitionsausschuss gebildet. Diesem gehören sechs Mitglieder an, die mit je drei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer des Aufsichtsrats besetzt sind. Den Vorsitz im Ausschuss führt der Vorsitzende des Aufsichtsrats. Dieser Ausschuss tagt nach Bedarf. Der Investitionsausschuss befasst sich mit der vorbereitenden Entscheidung und Beschlussfassung besonders definierter, eilbedürftiger Investitionsvorhaben.

Director's Dealings

Mitglieder des Vorstands, Führungskräfte der Ebene 1 und des Aufsichtsrats sind nach Artikel 19 der EU-Marktmissbrauchsverordnung grundsätzlich verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der BLG AG oder sich darauf beziehende Finanzinstrumente zu melden und offenzulegen.

Der Aktienbesitz dieses Personenkreises insgesamt beträgt weniger als 1 Prozent der von der BLG AG ausgegebenen Aktien. Angabepflichtige Käufe und Verkäufe haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Übernahmerelevante Angaben nach § 315a Absatz 1 Handelsgesetzbuch

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Stimmrechte und Übertragung von Aktien der BLG AG

Das gezeichnete Kapital beträgt EUR 9.984.000,00 und ist eingeteilt in 3.840.000 stimmberechtigte auf den Namen lautende Stückaktien. Die Übertragung der Aktien bedarf gemäß § 5 der Satzung der Gesellschaft ihrer Zustimmung.

Jede Aktie gewährt eine Stimme. Beschränkungen oder Vereinbarungen zwischen Aktionären, die Stimmrechte betreffen, sind dem Vorstand der BLG AG nicht bekannt. Eine Höchstgrenze für Stimmrechte eines Aktionärs oder Sonderrechte, insbesondere solche, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Damit ist das Prinzip "one share, one vote" vollständig umgesetzt.

Die Aktionäre nehmen ihre Mitverwaltungs- und Kontrollrechte in der Hauptversammlung wahr. § 19 der Satzung bestimmt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um als Aktionär an der Hauptversammlung teilzunehmen und sein Stimmrecht auszuüben. Gegenüber der Gesellschaft gilt als Aktionär nur, wer als solcher im Aktienregister eingetragen ist.

Jeder im Aktienregister eingetragene Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, dort das Wort zu den jeweiligen Tagesordnungspunkten zu ergreifen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist. Die Hauptversammlung beschließt insbesondere über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat, die Verwendung des Bilanzgewinns, Kapitalmaßnahmen, die Ermächtigung zu Aktienrückkäufen sowie Änderungen der Satzung.

Beteiligungen am Kapital, die 10 Prozent der Stimmrechte überschreiten

Aktionäre, deren Anteil am Grundkapital 10 Prozent überschreitet, sind die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), die Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft mbH (vormals: Bremer Verkehrsgesellschaft mbH), Bremen, und die Finanzholding der Sparkasse in Bremen, Bremen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 sind die Aktienanteile der Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg -Girozentrale- in Höhe von 12,6 Prozent an der BLG AG an die Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft mbH (vormals: Bremer Verkehrsgesellschaft mbH), Bremen, einer Tochtergesellschaft der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), übertragen worden. Einzelheiten dazu finden sich im Gruppenanhang in Erläuterung 45. Für weitere Angaben zur Aktionärsstruktur verweisen wir auf die Grundlagen der Gruppe.

Art der Stimmrechtskontrolle, wenn Arbeitnehmer am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind und ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben

Die BLG AG hat keine Mitarbeiteraktienprogramme aufgelegt. Soweit Mitarbeiter der Gruppe Aktien halten, unterliegen sie keiner Stimmrechtskontrolle. Es handelt sich hierbei um unwesentliche Anteile am Kapital der Gesellschaft.

Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung

Wir verweisen hierzu auf die Erklärung zur Unternehmensführung auf Seite 6.

Befugnisse des Vorstands zur Aktienaussgabe oder zum Aktienrückkauf

Der Vorstand ist derzeit durch die Hauptversammlung weder zur Aktienaussgabe noch zum Aktienrückkauf ermächtigt.

Wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, wurden nicht getroffen.

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots.

Vergütungsbericht/Vergütung des Vorstands

Der Aufsichtsrat berät und beschließt auf Vorschlag des Personalausschusses über das Vergütungssystem für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente und überprüft dies regelmäßig. Kriterien für die Angemessenheit der Vorstandsvergütung sind die Aufgaben und die persönliche Leistung des jeweiligen Vorstandsmitglieds, die wirtschaftliche und finanzielle Lage, die Größe und die globale Ausrichtung des Unternehmens sowie die nachhaltige Unternehmensentwicklung. Die Vergütung ist so bemessen, dass sie im internationalen und nationalen Vergleich wettbewerbsfähig ist und damit einen Anreiz für engagierte und erfolgreiche Arbeit bietet. Der Personalausschuss überprüft regelmäßig, ob die Vorstandsvergütung angemessen ist, und berücksichtigt dabei Ergebnis, Branche und Zukunftsaussichten des Unternehmens.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die seit dem 1. Januar 2015 geltende Vergütungssystematik:

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer Grundvergütung, einer dreijährigen EBT-Beteiligung und einem Nachhaltigkeitsbonus.

Nachhaltigkeitsbonus	<i>Auf Basis eines Abgleiches des geplanten und tatsächlichen EBTs des Geschäftsjahres und der beiden kommenden Jahre</i>
Erfolgsabhängige Vergütung	<i>Auf Basis des durchschnittlichen EBTs des Geschäftsjahres und der beiden vorangegangenen Jahre</i>
Grundvergütung zzgl. Nebenleistungen	<i>Festvergütung; monatliche Zahlung</i>

Die Grundvergütung wird als erfolgsunabhängige Vergütung monatlich anteilig gezahlt. Darüber hinaus sieht die Vergütungsregelung der Vorstandsmitglieder übliche Nebenleistungen wie die Stellung eines Dienstwagens oder Kostenerstattung einer Gesundheitsvorsorgeuntersuchung vor. Zusätzlich erhalten Mitglieder des Vorstands für Aufsichtsratsstätigkeiten bei Gruppengesellschaften Vergütungen.

Die dreijährige EBT-Beteiligung bemisst sich an einem individuellen Beteiligungssatz des jeweiligen Vorstandsmitglieds gemessen am durchschnittlichen EBT (Gruppenergebnis vor Ertragsteuern) des Geschäftsjahres und der beiden vorangegangenen Geschäftsjahre. Der Vorstandsvorsitzende partizipiert mit einem Satz von 1,0875 Prozent am durchschnittlichen EBT, die übrigen Vorstandsmitglieder mit 0,725 Prozent. Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, auf Empfehlung des Personalausschusses den Beteiligungssatz anzupassen. In der Einführungsphase wurde in 2015 lediglich das durchschnittliche EBT aus dem Jahr 2015 sowie in 2016 lediglich die EBTs aus den Jahren 2015 und 2016 als Bemessungsbasis zugrunde gelegt. Ab dem Geschäftsjahr 2017 ist dann ein dreijähriger Bemessungszeitraum vorgegeben.

Der Nachhaltigkeitsbonus wird auf Basis des laufenden Geschäftsjahres und der beiden kommenden Geschäftsjahre berechnet. Die Zieltantieme beträgt TEUR 100 für den Vorstandsvorsitzenden und TEUR 66,7 für die übrigen Vorstandsmitglieder. Die Bemessung erfolgt durch den Vergleich des geplanten durchschnittlichen EBT über die drei Jahre mit dem tatsächlich realisierten durchschnittlichen EBT (Zielerreichung). Dabei ist ein Schwellenwert von mindestens 90 Prozent der Zielerreichung zu verwirklichen. Der maximale Zielerreichungsgrad beträgt 110 Prozent. Zwischen 90 Prozent bis 100 Prozent der Zielerreichung werden anteilig zwischen 75 Prozent und 100 Prozent der Zieltantieme, zwischen 100 Prozent bis 110 Prozent anteilig zwischen 100 Prozent und 150 Prozent der Zieltantieme gewährt. Die Auszahlung erfolgt jeweils im auf das letzte Planjahr folgenden Geschäftsjahr, sofern der Schwellenwert erreicht wird.

Vorstandsverträge, die mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 abgeschlossen worden sind, sehen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund eine Abfindungszahlung von maximal zwei Jahresvergütungen vor. Sofern die Restlaufzeit des Vertrags weniger als zwei Jahre beträgt, ist die Abfindung zeitanteilig zu berechnen. Die Höhe der Abfindung bestimmt sich grundsätzlich nach der Summe aus Festvergütung und variablen Vergütungsteilen ohne Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen für das letzte volle Geschäftsjahr vor dem Ende des Anstellungsvertrags. Generelle Entschädigungsvereinbarungen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit bestehen nicht.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen für jedes Vorstandsmitglied die für die Geschäftsjahre 2016 und 2017 gewährten Zuwendungen einschließlich der Nebenleistungen, bei variablen Vergütungsteilen ergänzt um die erreichbare Maximal- und Minimalvergütung (gemäß Mustertabelle 1 zu Ziffer 4.2.5 Absatz 3 (1. Spiegelstrich) DCGK).

Gewährte Zuwendungen
TEUR

Frank Dreeke
Vorstandsvorsitzender
Datum Eintritt: 01.01.2013
(Vorsitzender seit 01.06.2013)

Jens Bieniek
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

	2016	2017	2017 (Min.)	2017 (Max.)	2016	2017	2017 (Min.)	2017 (Max.)
Festvergütung	622	645	645	645	344	360	360	360
Nebenleistungen	42	41	41	41	32	35	35	35
Summe	664	686	686	686	376	395	395	395
EBT-Beteiligung	329	341	0	450	219	227	0	300
Mehrfährige variable Beteiligung	66	106	0	150	44	71	0	100
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2015-31.12.2017)	33	40	0	50	22	27	0	34
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018)	33	33	0	50	22	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	0	33	0	50	0	22	0	33
Summe	1.059	1.133	686	1.286	639	693	395	795
Versorgungsaufwand	161	152	152	152	76	72	72	72
Gesamtvergütung	1.220	1.285	838	1.438	715	765	467	867

Gewährte Zuwendungen
TEUR

Michael Blach¹
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

Andrea Eck
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2017

	2016	2017	2017 (Min.)	2017 (Max.)	2016	2017	2017 (Min.)	2017 (Max.)
Festvergütung	344	510	510	510	0	330	330	330
Nebenleistungen	26	55	55	55	0	22	22	22
Summe	370	565	565	565	0	352	352	352
EBT-Beteiligung	219	380	0	380	0	227	0	300
Mehrjährige variable Beteiligung	44	3	0	22	0	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2015-31.12.2017)	22	3	0	22	0	0	0	0
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018)	22	0	0	0	0	0	0	0
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	0	0	0	0	0	22	0	33
Summe	633	948	565	967	0	601	352	685
Versorgungsaufwand	74	97	97	97	0	0	0	0
Gesamtvergütung	707	1.045	662	1.064	0	601	352	685

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2017 erfolgt die Erstattung der Beträge von Herrn Blach zum Teil durch die EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG.

Gewährte Zuwendungen
TEUR

Dieter Schumacher
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2016

Jens Wollesen
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.07.2016

	2016	2017	2017 (Min.)	2017 (Max.)	2016	2017	2017 (Min.)	2017 (Max.)
Festvergütung	330	335	335	335	165	335	335	335
Nebenleistungen	26	33	33	33	8	24	24	24
Summe	356	368	368	368	173	359	359	359
EBT-Beteiligung	219	227	0	300	110	227	0	300
Mehrjährige variable Beteiligung	22	44	0	66	11	44	0	50
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2015-31.12.2017)	0	0	0	0	0	0	0	0
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2016-31.12.2018)	22	22	0	33	11	22	0	33
Nachhaltigkeitsbonus (01.01.2017-31.12.2019)	0	22	0	33	0	22	0	33
Summe	597	639	368	734	294	630	359	709
Versorgungsaufwand	12	11	11	11	0	0	0	0
Gesamtvergütung	609	650	379	745	294	630	359	709

Die nachfolgende Tabelle zeigt für jedes Vorstandsmitglied den Zufluss in den Geschäftsjahren 2016 und 2017 aus Festvergütung, dreijähriger EBT-Beteiligung und Nachhaltigkeitsbonus mit Differenzierung nach den jeweiligen Bezugsjahren (gemäß Mustertabelle 2 zu Ziffer 4.2.5 Absatz 3 (2. Spiegelstrich) DCGK).

Zufluss
TEUR

Frank Dreeke
Vorstandsvorsitzender
Datum Eintritt: 01.01.2013
(Vorsitzender seit 01.06.2013)

Jens Bieniek
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

	2017	2016	2017	2016
Festvergütung	645	622	360	344
Nebenleistungen	41	42	35	32
Summe	686	664	395	376
EBT-Beteiligung	329	323	219	216
Nachhaltigkeitsbonus	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	1.015	987	614	592
Versorgungsaufwand	152	161	72	76
Gesamtvergütung	1.167	1.148	686	668

Zufluss
TEUR

Michael Blach ¹
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.06.2013

Andrea Eck
Mitglied des Vorstands
Datum Eintritt: 01.01.2017

	2017	2016	2017	2016
Festvergütung	510	344	330	0
Nebenleistungen	55	26	22	0
Summe	565	370	352	0
EBT-Beteiligung	219	216	0	0
Nachhaltigkeitsbonus	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	784	586	352	0
Versorgungsaufwand	97	74	0	0
Gesamtvergütung	881	660	352	0

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2017 erfolgt die Erstattung der Beträge von Herrn Blach zum Teil durch die EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG.

Zufluss
TEUR
Dieter Schumacher
 Mitglied des Vorstands
 Datum Eintritt: 01.01.2016

Jens Wollesen
 Mitglied des Vorstands
 Datum Eintritt: 01.07.2016

	2017	2016	2017	2016
Festvergütung	335	330	335	165
Nebenleistungen	33	26	24	8
Summe	368	356	359	173
EBT-Beteiligung	219	0	110	0
Nachhaltigkeitsbonus	0	0	0	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	587	356	469	173
Versorgungsaufwand	11	12	0	0
Gesamtvergütung	598	368	469	173

Den Mitgliedern des Vorstands wurden teilweise Pensionsansprüche eingeräumt, die zum Teil gegen Gesellschaften der BLG-Gruppe bestehen. Für Zwecke der Vergleichbarkeit werden diese Ansprüche hier ausgewiesen.

Die derzeit tätigen Mitglieder des Vorstands sind grundsätzlich berechtigt, nach Ausscheiden aus der BLG-Gruppe Pensionsleistungen zu beziehen, jedoch nicht vor Erreichen des 63. Lebensjahres.

Für die Herren Dreeke, Bieniek und Blach wurden im Dezember 2015 neue Pensionszusagen zugesichert. Die Versorgungszusagen sehen eine monatliche Alters- und Invalidenrente in Höhe von 10 Prozent des Grundgehalts vor. Weiterhin ist eine Hinterbliebenenrente in Höhe von 60 Prozent der vereinbarten Altersrente vorgesehen. Bei Inanspruchnahme der Altersrente vor dem 65. Lebensjahr ermäßigen sich die Renten für jeden vollen Monat des vorzeitigen Ausscheidens um 0,5 Prozentpunkte, maximal jedoch um 18 Prozent. Eine Wartezeit ist nicht vorgesehen.

Versorgungszusagen ¹
TEUR
Barwert der
Pensionsverpflichtung
Marktwert der
Rückdeckungsversicherung

	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Frank Dreeke	786	681	386	0
davon BLG	786	681	386	0
davon Dritte	0	0	0	0
Jens Bieniek	562	528	220	149
davon BLG	562	528	220	149
davon Dritte	0	0	0	0
Michael Blach	496	308	126	0
davon BLG	0	308	0	0
davon EUROGATE	496	0	126	0
Dieter Schumacher	215	210	87	78
davon BLG	215	210	87	78
davon Dritte	0	0	0	0
	2.059	1.727	819	227

¹ Die Angaben beziehen sich auf die nach IAS 19 ermittelten Bar- und Marktwerte

Darüber hinaus ist es Vorstandsmitgliedern möglich, leistungsorientierte Versorgungszusagen durch Entgeltumwandlungen zu erwerben.

Zum 31. Dezember 2017 sind Vorstandsmitgliedern wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Gesamtbezüge der früheren Mitglieder des Vorstands

Den früheren Vorstandsmitgliedern wurden im Geschäftsjahr 2017 Gesamtbezüge (insbesondere Versorgungsleistungen) in Höhe von TEUR 163 gewährt. Der Barwert der Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 für frühere Vorstandsmitglieder betrug zum 31. Dezember 2017 insgesamt TEUR 3.254.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der BLG AG geregelt. Die Hauptversammlung hat am 24. Mai 2016 ein angepasstes Vergütungssystem für den Aufsichtsrat für Tätigkeiten ab dem 1. Januar 2017 gebilligt, dass eine ausschließlich erfolgsunabhängige Vergütung vorsieht. Demnach erhält jedes Mitglied des Aufsichtsrats eine feste Jahresvergütung von EUR 8.300,00. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, sein Stellvertreter sowie der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Vorsitzende des Personalausschusses, sofern er nicht zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats ist, das Doppelte dieser Vergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat angehören, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss bzw. Personalausschuss wird jeweils jährlich zusätzlich mit einem Betrag von EUR 1.000,00 vergütet.

Zusätzlich erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats EUR 500,00 pro Sitzung; gegebenenfalls darüberhinausgehende Aufwendungen werden in der nachgewiesenen Höhe erstattet.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2017 wie folgt vergütet:

Bezüge des Aufsichtsrats
TEUR

2017

	Fixe Bezüge	Ausschuss- Tätigkeit	Sitzungs- geld	Sonstiges ²	Gesamt
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers	26	1	3	7	37
Christine Behle	18	1	3	0	22
Karl-Heinz Dammann	8	2	4	8	22
Melf Grantz ¹	8	1	2	0	11
Martin Günthner ¹	8	1	2	0	11
Birgit Holtmann	8	0	2	9	19
Karoline Linnert ¹	8	1	3	9	21
Dr. Klaus Meier	8	1	2	0	11
Dr. Tim Neseemann	8	1	3	0	12
Klaus Pollok	8	1	3	0	12
Stefan Schubert	8	1	3	0	12
Gerrit Schützenmeister (bis 30.06.2017)	4	0	1	0	5
Dieter Strerath	8	2	4	0	14
Rainer Thau	8	0	2	9	19
Dr. h.c. Klaus Wedemeier	8	0	2	0	10
Dr. Patrick Wendisch	18	1	3	0	22
Andreas Wopp (ab 01.07.2017)	4	0	1	0	5
	166	14	43	42	265

¹ Gemäß § 5a des Senatsgesetzes und §§ 6 und 6a der Bremischen Nebentätigkeitsverordnung besteht eine Ablieferungspflicht für Vergütungen aus der Aufsichtsratsstätigkeit.

² Gruppeninterne Aufsichtsratsmandate.

Im Vorjahr erhielt der Aufsichtsrat Bezüge in Höhe von insgesamt TEUR 292, die mit TEUR 100 auf fixe und mit TEUR 61 auf variable Bestandteile entfielen. Die Sitzungsgelder trugen mit TEUR 73, die Bezüge für Ausschusstätigkeiten mit TEUR 14 und die Bezüge für gruppeninterne Aufsichtsratsmandate mit TEUR 44 zur Gesamtsumme bei.

Zum 31. Dezember 2017 sind Mitgliedern des Aufsichtsrats wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse gewährt worden. Im Berichtsjahr erfolgten keine Darlehensablösungen. Ebenso wurden wie im Vorjahr keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen. Reisekosten wurden im üblichen Maße erstattet.

Forschung und Entwicklung

Das Geschäftsmodell der BLG-Gruppe erfordert keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Dennoch haben technische Innovationen und vor allem Prozessinnovationen für uns einen hohen Stellenwert. Das belegt unter anderem unser preisgekröntes Projekt „Treffpunkt Stargate – Logistik an der Schnittstelle von Mensch und Roboter“, für das wir gemeinsam mit unserem Kunden engelbert strauss 2015 den Deutschen und 2016 den Europäischen Logistikpreis erhalten haben. Entwickelt wurde ein robotergestütztes Lager- und Kommissioniersystem, bei dem die Regale mit der Ware durch Transportfahrzeuge zu den Mitarbeitern gesteuert werden. Die mobile, skalierbare und effiziente Logistiklösung ist an unserem Standort in Frankfurt im Einsatz.

In einem digitalen Leuchtturmprojekt für die Automobilindustrie entwickelt ein Projektkonsortium, dem auch BLG LOGISTICS angehört, einen intelligenten Ladungsträger – ein cyber-physisches System, welches das Ziel verfolgt, für die Automobilindustrie eine schlanke und robuste Supply Chain ohne Sondertransporte, Nacharbeiten, Produktionsstillstände oder Rückrufaktionen zu schaffen. Das Projekt „SaSCh“ – ein Akronym für „Digitale Services zur Gestaltung agiler Supply Chains“ – wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert.

In der zweiten Jahreshälfte 2017 hat BLG LOGISTICS zusammen mit Wissenschaftspartnern und Technologieunternehmen die Arbeit an drei weiteren ambitionierten Verbundprojekten aufgenommen. Im Forschungsprojekt „Isabella“ werden IT-Werkzeuge für die Planung und Steuerung des BLG AutoTerminals Bremerhaven entwickelt. Zukünftig sollen die Planungsteams durch simulierte Szenarien und die Visualisierung auf einem Multi-Touch-Tisch dabei unterstützt werden, Ressourcen optimal zuzuordnen. Die geplante Steuerung der Fahrzeugbewegungen mittels Smartphone-App verspricht einen deutlichen Produktivitätszuwachs. Im Forschungsprojekt „IRiS“ entsteht ein Prototyp zur automatischen Entladung von Kartonagen aus Containern und Wechselbrücken. Das Projektteam von „Kali“ widmet sich der komplexen Aufgabe, durch den Einsatz von Exoskeletten Mitarbeiter in der Kontraktlogistik zu entlasten. „Isabella“, „IRiS“ und „Kali“, deren Gesamtumfang EUR 7,5 Mio. beträgt, werden vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Förderprogramms IHATEC (Innovative Hafentechnologien) gefördert.

Impulse für die technologische Weiterentwicklung der BLG-Gruppe gingen darüber hinaus von dem unternehmensübergreifend arbeitenden Innovationsteam aus. Das Team bündelt alle fortschrittlichen Ideen und organisiert Innovationen, technische Neuerungen sowie Digitalisierung und Automatisierung. Hier sind auch die sogenannten „100-Tage-Projekte“ und das Kreativlabor der BLG in Bremen, das „DigiLab“, verortet.

Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

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

Gruppensteuerung

Finanzielle Kennzahlen

BLG LOGISTICS hat im Berichtsjahr ihre Gruppensteuerung neu ausgerichtet. Im Rahmen der Entwicklung einer Mission und Vision und der Schärfung strategischer Leitgedanken wurde das Steuerungssystem so klar und transparent wie möglich gestaltet. Internes Reporting und Vergütungssysteme sind stringent für die gesamte BLG-Gruppe nach einheitlichen Messgrößen ausgestaltet.

Die wesentlichen Steuerungskennzahlen der BLG-Gruppe sind das **Ergebnis vor Steuern (EBT)**, der **Umsatz** und die sich daraus berechnende **EBT-Marge**.

EBT	Umsatz	EBT-Marge
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.	Der Gruppenumsatz ergibt sich aus der Gruppengewinn- und -verlustrechnung und beinhaltet nicht den Umsatz des Geschäftsbereichs CONTAINER.	Die Division des EBT durch den Umsatz ergibt die EBT-Marge. Sie ist ein Indikator für die Effizienz und Profitabilität eines Unternehmens.

In der nachfolgenden Tabelle sind die erwarteten Steuerungskennzahlen den erreichten Kennzahlen im Geschäftsjahr gegenübergestellt sowie die Prognose für das folgende Geschäftsjahr abgebildet. Für die dazugehörigen Erläuterungen der Geschäftsentwicklung verweisen wir auf den Wirtschaftsbericht ab Seite 54 und auf den Prognosebericht ab Seite 76.

		2016	2017	2017	Zieler-	2018
		Ist	Prognose	Ist	reichung	Prognose
EBT	EUR Mio.	30,8	30,0	33,5	übertroffen	↗
Umsatz	EUR Mio.	1.045,6	1.000,0	1.087,8	übertroffen	→
EBT-Marge	in %	2,9	3,0	3,1	übertroffen	↗

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Bei den nicht finanziellen Kennzahlen handelt es sich je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie Fahrzeughandling, bearbeitete Mengen und 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.

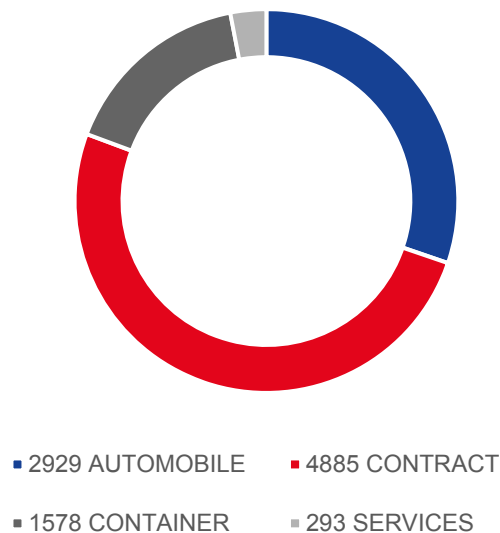
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Mitarbeiter

Die BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeiter, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein sowie den stetigen Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Um Mitarbeiter gewinnen, fördern und halten zu können, verfolgt die BLG-Gruppe das Ziel, dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber 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 den Führungskräften der BLG ab. Unsere Führungsgrundsätze und unsere Unternehmenswerte unterstützen dabei, ein gemeinsam getragenes Führungsverständnis auf allen Ebenen zu erreichen.

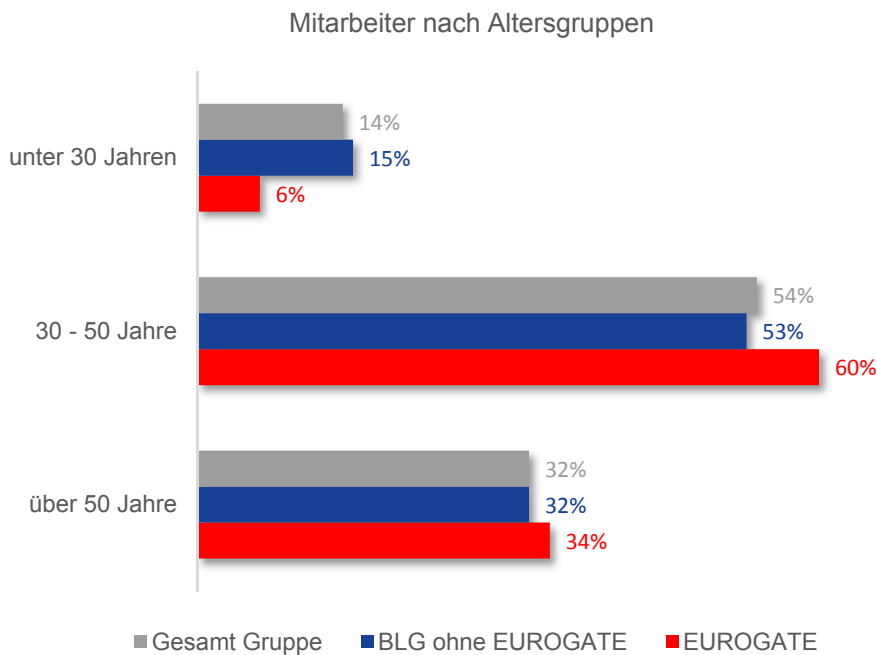
Mitarbeiter 2017
(Jahresdurchschnitt)



Die Verteilung der gemäß § 267 Absatz 5 Handelsgesetzbuch (Jahresdurchschnitt) Beschäftigten in den Segmenten – ohne Mitglieder des Vorstands sowie Auszubildende – und ihre Aufteilung auf die Geschäftsbereiche stellt sich wie folgt dar:

	2017	2016	Veränderung prozentual
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	2.929	2.730	7,3
davon gewerbliche Mitarbeiter	2.411	2.255	
davon Angestellte	518	475	
Geschäftsbereich CONTRACT	4.885	5.477	-10,8
davon gewerbliche Mitarbeiter	3.680	4.229	
davon Angestellte	1.205	1.248	
Geschäftsbereich CONTAINER	1.578	1.564	0,9
davon gewerbliche Mitarbeiter	1.133	1.121	
davon Angestellte	445	443	
Beschäftigte der Segmente	9.392	9.771	-3,9
davon gewerbliche Mitarbeiter	7.224	7.605	
davon Angestellte	2.168	2.166	
Geschäftsbereich Services	293	275	6,5
davon gewerbliche Mitarbeiter	0	0	
davon Angestellte	293	275	
Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER	9.685	10.046	-3,6
davon gewerbliche Mitarbeiter	7.224	7.605	
davon Angestellte	2.461	2.441	
Überleitung (Abzug Geschäftsbereich CONTAINER)	-1.578	-1.564	-0,9
davon gewerbliche Mitarbeiter	-1.133	-1.121	
davon Angestellte	-445	-443	
Beschäftigte der Gruppe	8.107	8.482	-4,4
davon gewerbliche Mitarbeiter	6.091	6.484	
davon Angestellte	2.016	1.998	

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr mit 8.107 Personen gegenüber dem Vorjahr um 4,4 Prozent gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere bedingt durch den Dienstleisterwechsel eines Großkunden in den USA (Geschäftsbereich CONTRACT). Weitere Veränderungen ergaben sich vor allem aus Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung sowie Neuordnungen zwischen den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE und CONTRACT. Diesbezüglich verweisen wir auch auf Erläuterung Nummer 3 (Erläuterungen zur Segmentberichterstattung) im Gruppenanhang.



Nichtfinanzieller Bericht

Nach den Vorgaben des Gesetzes zur Stärkung der nichtfinanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) legt BLG LOGISTICS erstmals für das Geschäftsjahr 2017 eine nichtfinanzielle Gruppen-Erklärung im Sinne von § 315b HGB vor. Diese Erklärung ist als gesonderter nichtfinanzieller Bericht im Nachhaltigkeitsbericht integriert, der unter www.blg-logistics.com/de/unternehmen/nachhaltigkeit abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.

Wirtschaftsbericht

- *Gruppenumsatz erneut gestiegen: EUR 1.087,8 Mio.*
- *EBT: Anstieg auf EUR 33,5 Mio.*
- *Geschäftsbereich CONTRACT baut Geschäftsfeld Spedition weiter aus*

Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft befindet sich derzeit in einem starken Aufschwung. Nahezu alle bedeutsamen Volkswirtschaften verzeichnen eine gleichsam wachsende Konjunktur. Das weltwirtschaftliche Bruttoinlandsprodukt wuchs im abgelaufenen Jahr um 3,6 Prozent. (IMF, World Economic Outlook, Oktober 2017) Sämtliche BIP-Komponenten - privater Konsum, Investitionen, Nettoexporte sowie im geringen Maße Staatsausgaben – trugen, strukturell betrachtet, zum Wachstum bei. Die prognostizierten – vorwiegend politischen – Risiken, traten in dieser Form nicht ein.

Die durch das Brexit-Votum und die daraus resultierenden schwierigen Austrittsverhandlungen, sowie durch den Ausgang der Präsidentschaftswahl in den Vereinigten Staaten und dem erwarteten Protektionismus, geschürten wirtschaftspolitischen Risiken hatten kaum merklichen Einfluss auf die Finanzmärkte oder die Realwirtschaft.¹ Auch die im Frühjahr 2017 abgehaltenen Wahlen in Frankreich und den Niederlanden führten nicht zur Stärkung europakritischer Parteien.

Die lateinamerikanische Konjunktur erholte sich nur zögerlich. Dennoch zeigten sich deutliche Impulse aus den Rohstoffexporten, da hier eine positive Preisentwicklung zu verzeichnen ist. Auch die russische Wirtschaft konnte leicht von der positiven Entwicklung der Rohstoffpreise profitieren. Die chinesische Wirtschaft konnte auch 2017 stark wachsen, allerdings im gemäßigerem Tempo als in den Vorjahren. Dies liegt vor allem am Fokus der chinesischen Regierung, die eigene Binnennachfrage zu stärken.

Deutsches BIP wächst 2017 um 2,2 Prozent

Die deutsche Wirtschaft befindet sich in einem stetigen und breit angelegten Aufschwung mit einem soliden binnenwirtschaftlichen Fundament. Die Kapazitäten sind gut ausgelastet, die Beschäftigung steigt weiter und die Verbraucherpreise sind stabil. Eine längerfristige Betrachtung zeigt, dass das deutsche Wirtschaftswachstum im Jahr 2017 mit 2,2 Prozent fast einen Prozentpunkt über dem Durchschnittswert der letzten zehn Jahre lag. Die Kaufkraft der Verbraucher, die Ausgaben des Staates und die gute Lage auf dem Arbeitsmarkt trugen maßgeblich zum Wachstum bei. Die privaten Konsumausgaben stiegen um 2,0 Prozent. Auch die staatlichen Konsumausgaben stiegen moderat um 1,4 Prozent an. Insbesondere die Investitionen in Ausrüstungen legten um 3,0 Prozent zu. Die deutschen Ausfuhren konnten im Jahr 2017 weiter gesteigert werden. Die Exporte von Waren und Dienstleistungen waren um 4,7 Prozent höher als im vergangenen Jahr. Die Importe stiegen im selben Zeitraum stärker und wuchsen im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 Prozent. (Destatis, Januar 2018)

Die Arbeitslosenquote liegt derzeit auf dem niedrigsten Niveau seit der Wiedervereinigung und dürfte sich bei der derzeitigen Marke von 5,7 Prozent stabilisieren (Destatis, Januar 2018). Angesichts der laufenden Entwicklungen der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte und einer moderaten Preisniveaumentwicklung stellen die privaten Konsum- und die Staatsausgaben eine tragende Rolle dar. Das Geschäftsklima hat sich auf einem guten Niveau weiter verbessert und die gesamtwirtschaftlichen Produktionskapazitäten sind gut ausgelastet.

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Logistikbranche erbringt als wichtige Verbindung zwischen Produzenten, Handel und Konsumenten produktionsnahe Dienstleistungen. Neben dem klassischen Speditionsgeschäft zählt die

¹ Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (Hrsg.): Konjunkturprognose 2017 und 2018

Erbringung logistischer Leistungen im Zusammenhang mit der Zulieferung, Produktion und Distribution von Gütern zu ihren Leistungsschwerpunkten.

Die Branche profitiert dabei von der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, die durch das wachsende E-Commerce-Geschäft sowie die Retourenbearbeitung im Business-to-Consumer-Geschäft zusätzlich unterstützt wird. Insoweit ist auch die Logistikbranche stark konjunkturabhängig. Herausforderungen bestehen insbesondere im Zusammenhang mit dem anhaltenden Margendruck, mit der demografischen Entwicklung und dem damit einhergehenden Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte. Weitere Herausforderungen liegen in den Engpässen der Verkehrsinfrastruktur, neuen Informationstechnologien und damit verbunden auch in der erhöhten Gefahr durch Cyberkriminalität. Zusätzlich werden von den Logistikunternehmen im Rahmen von Outsourcingaktivitäten eine hohe Investitionsbereitschaft und Innovationskraft erwartet. Ein Schwerpunkt der Investitionen liegt dabei in Umschlags-, Distributions- und Kommissionierungszentren in verkehrsgünstigen Lagen. Da Verträge mit Kunden regelmäßig nur Laufzeiten von wenigen Jahren aufweisen, werden die Flächen und Umschlagsgeräte häufig gemietet oder geleast. Hierbei werden langfristige Kapitalbindungen vermieden und die Flexibilität des Logistikdienstleisters stark erhöht.

Aufgrund steigender Kundenanforderungen hat sich auch der Einsatz von durchgängigen Informations- und Kommunikationstechniken entlang der Prozessketten, besonders durch den stark wachsenden Onlinehandel, deutlich ausgeweitet. Logistikdienstleister müssen verstärkt Geschäftsmodelle auf die Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.²

Das SCI Logistikbarometer Dezember 2017 berichtet über eine normale bis gute Kapazitätsauslastung in den letzten Monaten des Berichtsjahres und geht von einer positiven Geschäftslage für das erste Quartal 2018 aus.³ Das Leistungsvolumen der Logistikbranche in Deutschland wird im vergangenen Jahr voraussichtlich um rund 2 Prozent auf knapp EUR 264 Mrd. zugelegt haben. Die Folgen der anhaltenden geopolitischen Unruhen sowie sich schleppend entwickelnde Infrastrukturvorhaben im Euroraum haben sich kaum ausgewirkt. Für 2018 gehen die Experten von einem weiter stabilen Wachstum aus. Insgesamt waren in 2017 den Fraunhofer-SCS-Zahlen zufolge ca. drei Millionen Menschen in logistischen Berufen in der Industrie, im Handel und bei Logistikdienstleistern beschäftigt. Damit ist der deutsche Logistikmarkt mit Abstand der größte Teilmarkt in Europa (BVL-Logistikindikator, 10/2017).

Neben der wirtschaftlichen Stärke und der hohen Bevölkerungszahl ist die Bedeutung des deutschen Marktes unter anderem darauf zurückzuführen, dass ein großer Anteil der Wirtschaftsleistung auf Industrie und Handel entfällt. Weitere Ursachen sind der traditionell hohe Exportanteil, die zentrale Lage in Europa und die daraus abgeleitete Drehscheibenfunktion. Auch die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und die signifikante logistische Kompetenz tragen zur hohen Attraktivität des Logistikstandorts Deutschland bei.⁴

Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Das Geschäftsjahr 2017 war für BLG LOGISTICS in vielerlei Hinsicht ein gutes Jahr, das schlägt sich auch im Ergebnis nieder. Wir beurteilen den Geschäftsverlauf unter Berücksichtigung der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung, sowie der schwierigen und undurchsichtigen politischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in vielen Regionen der Welt, insgesamt als zufriedenstellend.

Die BLG-Gruppe setzte im Geschäftsjahr ihren Erfolgskurs erfolgreich fort. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Gruppenumsatz gesteigert werden und lag leicht über dem prognostizierten Zielwert von EUR 1,0 Mrd. Die Ergebnisentwicklung ist in allen Geschäftsbereichen im Vergleich zum

² Verkehrsrundschau (Hrsg.): „Verkehrsrundschau Spezial: Who is Who Logistik 2018“, Dezember 2017.

³ SCI Verkehr GmbH (Hrsg.): SCI/LOGISTIKBAROMETER Dezember 2017 „Aktuelle Geschäftslage noch nie so gut wie im Dezember.“, 12. Januar 2018.

⁴ Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS (Hrsg.): Die Top 100 der Logistik, Oktober 2016.

Vorjahr positiv verlaufen. Das EBT der BLG-Gruppe liegt 2017 sowohl über dem Vorjahresniveau als auch über dem prognostizierten Wert.

Der Erfolgskurs ist unter Beachtung effizienter Prozessgestaltung, interner Restrukturierungsmaßnahmen und durch stringentes Kostenmanagement fortgeführt worden. Dabei verfolgten wir weiterhin eine nachhaltige Ausgaben- und Investitionspolitik sowie eine Optimierung unserer bestehenden Prozesse. Wir schätzen dennoch die wirtschaftliche Lage der BLG-Gruppe weiterhin als steigerungsfähig ein und sehen uns für die Zukunft gut aufgestellt. Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2017 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts 2017. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2018 entspricht unseren Erwartungen.

Geschäftsverlauf

Ertragslage

Umsatzerlöse nach Segmenten <i>EUR Mio.</i>	2017	2016	Veränderung	
			absolut	prozentual
AUTOMOBILE	550,2	473,7	76,5	16,1
CONTRACT	547,8	574,5	-26,7	-4,6
CONTAINER	304,0	319,7	-15,7	-4,9
Überleitung	-314,2	-322,3	8,1	2,5
Gruppe gesamt	1.087,8	1.045,6	42,2	4,0

Im Geschäftsjahr 2017 konnte der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um EUR 42,2 Mio. auf EUR 1.087,8 Mio. erneut gesteigert werden. Dabei konnte der deutliche Zuwachs im Geschäftsbereich AUTOMOBILE die Rückgänge in den Geschäftsbereichen CONTRACT und CONTAINER kompensieren.

Der Anstieg der Umsatzerlöse um EUR 76,5 Mio. im Geschäftsbereich AUTOMOBILE resultiert aus der anhaltend positiven Entwicklung im deutschen Automobilmarkt und den hohen Übergabevolumen der Inlandterminals. Der Rückgang der Umsatzerlöse um EUR 26,7 Mio. auf EUR 547,8 Mio. im Geschäftsbereich CONTRACT ist im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Geschäfte in den USA durch einen Dienstleisterwechsel eines Großkunden. Gegenläufig wirkten sich die Geschäftsausweitungen mit Bestands- und Neukunden im Geschäftsfeld Industrielogistik sowie der Ausbau des Geschäftsfelds Spedition aus. Der Rückgang der Umsätze im Geschäftsbereich CONTAINER um EUR 15,7 Mio. auf EUR 304,0 Mio. ist trotz mengenbedingter Umsatzsteigerungen am Standort Bremerhaven sowie bei den Tochtergesellschaften, die Sekundärleistungen erbringen, auf das deutlich geringere Umschlagsvolumen am Standort Hamburg zurückzuführen.

Kennzahlen zur Ertragslage		2017	2016	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	1.087,8	1.045,6	42,2	4,0
EBIT	EUR Mio.	41,0	38,5	2,5	6,5
EBT	EUR Mio.	33,5	30,8	2,7	8,8
EBT-Marge	%	3,1	2,9	0,2	6,9
Gruppenjahresüberschuss	EUR Mio.	32,0	30,9	1,1	3,6

EBT nach Segmenten EUR Mio.		2017	2016	Veränderung	
				absolut	prozentual
AUTOMOBILE		13,1	9,4	3,7	39,4
CONTRACT		4,6	-1,1	5,7	518,2
CONTAINER		48,4	42,0	6,4	15,2
Überleitung		-32,6	-19,5	-13,1	-67,2
Gruppe gesamt		33,5	30,8	2,7	8,8

Der Materialaufwand ist im Berichtsjahr mit EUR 48,3 Mio. auf EUR 525,4 Mio. stärker gestiegen (+10,1%) als die Umsatzerlöse (+4,0 %). Ausschlaggebend hierfür war der Ausbau des Geschäftsfelds Spedition im Geschäftsbereich CONTRACT durch den im Speditionsgeschäft üblichen Einkauf von Transportleistungen.

Der Personalaufwand sank im Berichtsjahr auf EUR 365,5 Mio. (Vorjahr: EUR 377,1 Mio.). Ursächlich für den Rückgang ist insbesondere der Übergang von Mitarbeitern in den USA (Geschäftsbereich CONTRACT) zu einem anderen Dienstleister. So sank die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten innerhalb der Gruppe im Berichtsjahr um 375 auf 8.107 Mitarbeiter. Auch im Geschäftsjahr 2017 haben wir zur Deckung des Personalbedarfs auf den Einsatz von Fremdpersonal zurückgegriffen. Der Aufwand für Fremdpersonal hat sich durch die Festanstellung von Leiharbeitnehmern von EUR 153,9 Mio. auf EUR 142,3 Mio. um 7,5 Prozent verringert.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2017 um EUR 5,9 Mio. auf EUR 43,6 Mio. gestiegen. Davon entfielen EUR 9,4 Mio. auf außerplanmäßige Abschreibungen. Im Geschäftsjahr 2017 hat ein wesentlicher Kunde im Geschäftsbereich CONTRACT (Geschäftsfeld Handelslogistik) die Vertragsbeziehungen mit Wirkung zum 31.12.2018 gekündigt. Dieses Ereignis machte die Abwertung des Kundenstamms notwendig.

Der Saldo aus sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen hat sich um EUR 7,4 Mio. auf EUR -154,5 Mio. verschlechtert. Der Anstieg steht insbesondere im Zusammenhang mit den Geschäftsausweitungen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Weitere Erläuterungen können dem Gruppenanhang unter Erläuterung Nr. 5 und 9 auf Seite 101 f. entnommen werden.

Aufgrund der vorherigen Erläuterungen konnte das EBITDA im Geschäftsjahr 2017 um EUR 8,4 Mio. gesteigert werden.

Das Finanzergebnis hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um EUR 0,2 Mio. auf EUR -7,6 Mio. leicht verbessert. Dies ist im Wesentlichen auf ein verbessertes Zinsergebnis zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich deutlich um EUR 2,7 Mio. auf EUR 33,5 Mio. Aufgrund des Umsatzanstieges im Geschäftsjahr 2017 ergibt sich eine EBT-Marge von 3,1 Prozent (Vorjahr: 2,9 Prozent).

Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf EUR 1,6 Mio. (Vorjahr: EUR -0,2 Mio.). In Bezug auf das EBT ergibt sich damit eine Steuerquote von 4,7 Prozent (Vorjahr: -0,5 Prozent). Der Steueraufwand des Berichtsjahres beinhaltet in Höhe von EUR 4,3 Mio. laufende Steuern und EUR -2,7 Mio. latente Steuern. Weitere Erläuterungen zu den Ertragsteuern können dem Gruppenanhang unter Erläuterung Nr. 34 auf Seite 147 entnommen werden.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Gruppenjahresüberschuss um EUR 1,1 Mio. auf EUR 32,0 Mio. gestiegen.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Wesentliche Kennzahlen		2017	2016	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	550,2	473,7	76,5	16,1
EBIT	EUR Mio.	17,8	15,1	2,7	17,9
EBT	EUR Mio.	13,1	9,4	3,7	39,4
EBT-Marge	%	2,4	2,0	0,4	20,0

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE bietet in den Geschäftsfeldern Seehafenterminals, Inlandterminals, XXL Logistics, AutoTransporte, AutoRail und Süd-/Osteuropa alle Dienstleistungen in der Fertigfahrzeuglogistik an. Dazu zählen zum Beispiel Umschlag, Lagerung, technische Dienstleistungen sowie Speditions- und Transportlogistik per Schiene, Straße, Binnen- und Küstenschifffahrt. Damit ist die logistische Leistungspalette von den Fahrzeugherstellern bis zum Endkunden zu einem großen Teil abgedeckt. Einen weiteren Leistungsschwerpunkt bildet die Seehafenlogistik für konventionelle (Stück)Güter.

Im Geschäftsjahr 2017 liegt das Fahrzeugvolumen im Netzwerk des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE insgesamt mit einem Handling von 6,3 Mio. Fahrzeugen auf Vorjahresniveau (6,3 Mio. Fahrzeuge).

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals bewegt sich das Pkw-Umschlagsvolumen auf einem hohen Niveau und wird im Wesentlichen durch den Export bestimmt. Im Autoterminal Bremerhaven ist insbesondere in der zweiten Jahreshälfte eine kontinuierliche Verbesserung der Produktivitäten im Auto-Umschlag erreicht worden, auch wenn diese aktuell noch leicht hinter der angestrebten Zielsetzung liegt. Daher wird der Schwerpunkt weiterhin auf eine effiziente Prozessgestaltung und Produktivitätssteigerungen durch konsequente Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen gelegt.

Von Kundenseite aus, sowohl durch Reeder als auch durch Automobilproduzenten, herrscht ein konstant hoher Preisdruck. Durch den steigenden Wettbewerb mit den Westhäfen konnten Kostensteigerungen, insbesondere im Bereich der Personalkosten, nicht im notwendigen Umfang durch Preiserhöhungen aufgefangen werden.

Für den Bereich XXL Logistics ist gegenüber dem Vorjahr ein höheres Umschlagsvolumen zu verzeichnen. Insbesondere der deutliche Anstieg des Umschlags im Neustädter Hafen in Bremen und das bisher höchste Umschlagsvolumen im Segment High & Heavy trugen hierzu bei. Im Bereich Windenergie sind auch im Geschäftsjahr 2017 zu geringe wertschöpfende Tätigkeiten zu verzeichnen. Der Grund dafür sind fehlende Anschlussaufträge der Produzenten für die Komponenten für Windenergieanlagen. Dadurch entstanden für das Jahr erhebliche Ergebnisbelastungen.

gen aus nicht gedeckten Fixkosten. In diesem Segment sind im Wesentlichen das Verleihgeschäft von SPMTs, der Transport von Komponenten für Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee sowie der Transport von Komponenten von Onshore-Windanlagen abgewickelt worden.

Das Gesamtvolumen in der Technik in den Seehafenterminals lag im Jahr 2017 leicht unter Vorjahresniveau. Bei den technischen Dienstleistungen spiegelt sich die hohe Volatilität des Marktes wider. Innerhalb der Kundengruppen als auch der Wertschöpfungstiefen ist eine hohe Dynamik zu verzeichnen.

Entsprechend der anhaltend positiven Entwicklung im deutschen Automobilmarkt ist im Geschäftsfeld Inlandterminals eine sehr hohe Lagerauslastung bei hohem Volumen und hoher technischer Wertschöpfung zu verzeichnen. Insbesondere der Standort in Kelheim hat durch hohe Lagerbestände und eine signifikante Wertschöpfungstiefe aus technischen Dienstleistungen höhere Ergebnisbeiträge erzielt.

Die Verkehre im Netzwerk bewegen sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Bei den Bahnverkehren konnten die Kapazitäten nicht wie geplant ausgelastet werden. Ursache hierfür waren Streckensperrungen als direkte Auswirkung von Unwettern. Im Geschäftsfeld AutoTransporte konnte das Lkw-Transportvolumen gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht werden. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Geschäftsausweitung mit Bestandskunden. Darüber hinaus konnten innerhalb des Netzwerks die Paarigkeit der Lkw-Verkehre weiter optimiert werden. Dies führte zu einer besseren Auslastung der vorhandenen Lkw-Kapazitäten.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa profitiert die Geschäftsentwicklung von den steigenden Volumina und der höheren Wertschöpfung in Russland, wo es der BLG gelungen ist, durch den Wechsel auf den Eingangshafen Bronka das Operation in Eigeneintritt zu übernehmen und somit die Wertschöpfungstiefe zu erhöhen. Im Seehafenterminal in Süditalien, Gioia Tauro, wurde im vierten Quartal mit einem Neugeschäft für Umschlag und Lagerung begonnen. Die Geschäftsentwicklung in Polen verlief aufgrund geringer Volumen schlechter als geplant.

Aufgrund der beschriebenen Produktivitätsverbesserungen und der hohen Volumina im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist das EBT gegenüber dem Vorjahr von EUR 9,4 Mio. auf EUR 13,1 Mio. erfreulich gestiegen.

Geschäftsbereich CONTRACT

Wesentliche Kennzahlen		2017	2016	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	547,8	574,5	-26,7	-4,6
EBIT	EUR Mio.	10,9	7,1	3,8	53,5
EBT	EUR Mio.	4,6	-1,1	5,7	n.a.
EBT-Marge	%	0,8	-0,2	1,0	n.a.

Der Geschäftsbereich CONTRACT umfasst vielfältige logistische Dienstleistungen in den Geschäftsfeldern Industrielogistik, Handelslogistik und Spedition.

Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) sind die Kapazitäten im Logistikcenter Bremen voll ausgelastet. Begünstigt wurde dies durch die Verlängerung wichtiger Bestandsgeschäfte sowie der Anlauf eines Neugeschäftes in 2017. Des Weiteren konnten die Produktivitäten an den Standorten Bremen und Wackersdorf kontinuierlich verbessert werden.

Des Weiteren haben wir in diesem Geschäftsfeld in 2016 einen Großauftrag für die Montagelogistik eines Automobilherstellers in Leipzig erfolgreich übernommen. Am Standort arbeiten rund 800 BLG-Mitarbeiter auf etwa 200.000 m² entlang der gesamten Lieferkette: vom Wareneingang

über das Lagermanagement und die Kommissionierung bis hin zur Bandversorgung und Leergutabwicklung. Das Ergebnis an diesem Standort war im Berichtsjahr durch Volumentrückgänge und geänderte Preise belastet. Darüber hinaus haben wir im Vorjahr ein neues Logistikzentrum in Düsseldorf in Betrieb genommen. Hier führten im Geschäftsjahr 2017 höhere Volumen und verbesserte Produktivitäten zu verbesserten Ergebnisbeiträgen.

Am Standort Eisenach belasten geringe Volumen und Minderauslastung das Ergebnis. Erste Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten wurden bereits umgesetzt. Die Ergebnisentwicklung an den anderen Standorten des Geschäftsfelds liegt im Rahmen der Erwartungen.

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) ist durch einen stabilen Geschäftsverlauf auf hohem Niveau in Südafrika gekennzeichnet. In den USA haben wir zum 31. Dezember 2016 einen Großauftrag unseres Ankerkunden verloren. Auch aus diesem Grund sind die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich CONTRACT im Berichtsjahr gesunken (EUR -26,7 Mio.). Der Schwerpunkt der Aktivitäten in den USA lag deshalb im Berichtsjahr auf der Konsolidierung der Gesellschaft und der Akquisition von Neugeschäften. Innerhalb des Berichtsjahres konnten Neugeschäfte erfolgreich akquiriert werden, die jedoch erst in den Folgejahren wirksam werden. In Indien und Malaysia war im Geschäftsjahr eine stabile Geschäftsentwicklung zu verzeichnen. In Brasilien belastet die insgesamt schwache konjunkturelle Entwicklung das Volumen sowie das Ergebnis, weshalb wir unsere Aktivitäten in Brasilien intensiv prüfen.

Die Geschäftsentwicklung im Geschäftsfeld Handelslogistik ist weiterhin durch Verhandlungen mit einem Großkunden über das Leistungsspektrum und abrechnungsrelevante Vertragskomponenten am Standort Bremen bestimmt. Dennoch verlief das Geschäftsjahr insgesamt positiv. Vor allem bedingt durch Mengenzuwächse und Produktivitätsverbesserungen an den Standorten Bremen und Emmerich. Die Ergebnisentwicklung an anderen Standorten verlief überwiegend stabil.

Im Geschäftsfeld Spedition hat sich die Entwicklung positiv fortgesetzt. Im Mai hat die BLG KG die Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG) sowie deren Tochtergesellschaft Arno Rosenlöcher (GmbH & Co. KG), welche seit vielen Jahren am Markt unter der Dachmarke KICO bekannt sind, übernommen. Nach der Übernahme der FORTRAGROUP im Geschäftsjahr 2016 ist dies der nächste wichtige Baustein zum Ausbau des Geschäftsfeldes Spedition.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen ist das EBT erfreulich gegenüber dem Vorjahr um EUR 5,7 Mio. auf EUR 4,6 Mio. gestiegen.

Geschäftsbereich CONTAINER

Wesentliche Kennzahlen		2017	2016	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatzerlöse	EUR Mio.	304,0	319,7	-15,7	-4,9
EBIT	EUR Mio.	52,4	47,2	5,2	11,0
EBT	EUR Mio.	48,4	42,0	6,4	15,2
EBT-Marge	%	15,9	13,1	2,8	21,4

Der Geschäftsbereich CONTAINER der BLG-Gruppe 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, Gioia Tauro, Cagliari, Ravenna und Salserno, in Limassol (Zypern), Lissabon (Portugal), sowie in Tanger (Marokko) und Ust-Luga (Russland). Darüber hinaus ist die EUROGATE-Gruppe an mehreren Binnenterminals sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt.

Dieser Geschäftsbereich 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.

Die EUROGATE-Gruppe insgesamt hat im Geschäftsjahr 2017 einen Umsatz von EUR 607,9 Mio. (Vorjahr: EUR 639,4 Mio.) erwirtschaftet. Das EBT in Höhe von EUR 96,8 Mio. (Vorjahr: EUR 84,0 Mio.) konnte gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden. Dies wirkte sich auch auf den Teilkonzernjahresüberschuss aus, der von EUR 75,9 Mio. auf EUR 85,2 Mio. stieg. Trotz rückläufiger Umschlagmengen konnte sich dieser insbesondere durch Sondereffekte aus Gerätevermietung und Personalgestellung, als auch durch ein deutlich verbessertes Beteiligungsergebnis erhöhen.

Vergleich der Ertragslage mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2017

► **Ergebnisse 2017 (EUR):**

EBT	Umsatz	EBT-Marge
33,5 Mio.	1,1 Mrd.	3,1 %

Für das Jahr 2017 hatten wir einen Umsatz auf Vorjahresniveau und ein EBT von EUR 30,0 Mio. prognostiziert. Unser Ziel, die Umsatzerlöse in allen drei Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER auf konstantem Niveau zu halten, haben wir in Summe mehr als erreicht. Der Umsatz im Geschäftsjahr 2017 in Höhe von EUR 1.087,8 Mio. lag über dem prognostizierten Umsatz von EUR 1.000,0 Mio. Mit einem EBT von EUR 33,5 Mio. haben wir unser prognostiziertes Ziel von EUR 30,0 Mio. nicht nur realisiert, sondern übertroffen.

Unseren Prognosen lagen Annahmen zugrunde, die teilweise von den eingetretenen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2017 abwichen.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich AUTOMOBILE sind geringer angestiegen als erwartet. Im Segment AutoRail haben sich diverse Streckensperrungen in Folge von Unwettern negativ ausgewirkt. Im Segment XXL Logistics liegt das Ergebnis deutlich über den Erwartungen. Das Volumen im Autoumschlag hat sich trotz der Verlagerung von Exportmengen in die Mittelmeerrhäfen auf Vorjahresniveau stabilisiert. Durch Verbesserung der Produktivitäten in den operativen Prozessen konnten Ergebnisverbesserungen gegenüber dem Vorjahr erreicht werden. Gegenüber 2016 haben sich im Geschäftsfeld Südosteuropa bessere wirtschaftliche Entwicklungen gezeigt. Insgesamt konnte somit das EBT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE von EUR 9,4 Mio. in 2016 auf EUR 13,1 Mio. in 2017 gesteigert werden.

Im Geschäftsbereich CONTRACT haben sich die Umsatzerlöse besser entwickelt als im Vorjahr angenommen. Das Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) konnte sich erneut gut entwickeln; dies hängt mit den meist hohen Steigerungsraten für die Teilelogistik der Automobilproduzenten zusammen. Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) sind höhere Verluste als geplant aus zeitverzögerten Anläufen von Neugeschäften aufgetreten. Des Weiteren konnte im Geschäftsfeld Handelslogistik die Ergebnislage durch Prozessverbesserungen und Preisanpassungen verbessert werden. Der Geschäftsverlauf im Geschäftsfeld Spedition ist im Wesentlichen durch die Übernahme der Kitzinger & Co. gekennzeichnet. Der Schwerpunkt lag auf der Konsolidierung und organisatorischen Zusammenführung. Für den Geschäftsbereich CONTRACT ergibt sich somit ein EBT in Höhe von EUR 4,6 Mio.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich CONTAINER sind im Berichtsjahr leicht zurückgegangen. Dies ist im Wesentlichen begründet durch das deutlich geringere Umschlagvolumen am Standort Hamburg. Trotz des vorherrschenden Wettbewerbsdrucks für die Containerterminals, den Mengentrückgängen am Standort Hamburg und der noch nicht erreichten Vollausslastung des Contai-

nerterminals Wilhelmshaven in 2017 konnte das EBT insbesondere durch Sondereffekte aus Gerätevermietung und Personalgestellung, als auch durch ein deutlich verbessertes Beteiligungsergebnis auf EUR 48,4 Mio. verbessert werden und liegt deutlich über dem geplanten Niveau.

Vermögenslage

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme EUR 708,6 Mio. und lag damit um EUR 0,7 Mio. über dem Vorjahreswert. Die kurzfristigen Vermögenswerte sind hierbei im Berichtsjahr um EUR 29,7 Mio. gestiegen. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen der Anstieg der Forderungen aus Gesellschafterkonten bei Beteiligungen in Höhe von EUR 20,8 Mio. und der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 6,5 Mio.

Gegenläufig sank das langfristige Vermögen um EUR 29,0 Mio. Hierbei stehen der Erhöhung durch Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von EUR 19,7 Mio., Desinvestitionen in Höhe von EUR 2,9 Mio. und Abschreibungen in Höhe von EUR 43,6 Mio. gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2016 um 2,5 Prozentpunkte auf 42,2 Prozent leicht verringert.

Kennzahlen zur Vermögenslage		31.12.2017	31.12.2016	Veränderung	
				absolut	prozentual
Bilanzsumme	EUR Mio.	708,6	707,9	0,7	0,1
Anlagenintensität	%	42,2	44,7	-2,5	-5,6
Working Capital Ratio	%	95,5	103,9	-8,4	-8,1
Eigenkapital	EUR Mio.	235,6	219,3	16,3	7,4
Eigenkapitalquote	%	33,2	31,0	2,2	7,1
Nettoverschuldung	EUR Mio.	230,0	254,8	-24,8	-9,7

EUR Mio.	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2016
Langfristige Darlehen	141,8	143,8	178,6	181,8
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1,4	1,5	1,6	1,8
Gesamt	143,2	145,3	180,2	183,6

Eine detaillierte Aufstellung der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden ist im Anhang unter Erläuterung Nr. 33 zu finden. Die Nettofinanzverschuldung der Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2017 um EUR 24,8 Mio. auf EUR 230,0 Mio. verringert (Vorjahr: EUR 254,8 Mio.).

Nettoverschuldung <i>EUR Mio.</i>	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Darlehen	102,3	157,3	-55,0	-35,0
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	25,7	27,8	-2,1	-7,6
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	117,0	87,3	29,7	34,0
Finanzverschuldung	245,0	272,4	-27,4	-10,1
Langfristige Finanzforderungen	0,7	4,7	-4,0	-85,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14,3	12,9	1,4	10,9
Nettoverschuldung	230,0	254,8	-24,8	-9,7

Finanzlage

<i>EUR Mio.</i>	2017	2016	Veränderung	
			absolut	prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	41,6	44,0	-2,4	-5,5
Mittelzu- / abfluss aus der Investitionstätigkeit	9,0	15,7	-6,7	-42,7
Free Cashflow	50,6	59,7	-9,1	-15,2
Mittelzu- / abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-61,1	-48,1	-13,0	-27,0
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-10,5	11,6	-22,1	-190,5
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	0,0	1,1	-1,1	-100,0
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	-3,6	-16,3	12,7	77,9
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-14,1	-3,6	-10,5	-291,7
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	14,3	12,9	1,4	10,9
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-28,4	-16,5	-11,9	-72,1
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	-14,1	-3,6	-10,5	-291,7

Auf der Grundlage des im Jahr 2017 erzielten Ergebnisses vor Steuern von EUR 33,5 Mio. ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von EUR 41,6 Mio. (Vorjahr: EUR 44,0 Mio.) erwirtschaftet worden.

Der Free Cashflow von EUR 50,6 Mio. liegt um EUR 9,1 Mio. unter dem Vorjahreswert von EUR 59,7 Mio.

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr übersteigen die Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden und Abgängen von Finanzanlagen zusammen deutlich die Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Finanzanlagen und damit wurde in beiden Geschäftsjahren ein positiver Cashflow aus der Investitionstätigkeit erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Cashflow aus

der Investitionstätigkeit mit einem Betrag in Höhe von EUR 6,7 Mio. negativ entwickelt. Dies ist im Wesentlichen auf die deutlich erhöhten Investitionen zurückzuführen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit weist im Vergleich zum Vorjahr einen um EUR 13,0 Mio. höheren Mittelabfluss aus. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den um EUR 10,1 Mio. gestiegenen Auszahlungen an Unternehmenseigner sowie den um EUR 4,3 Mio. höheren Tilgungen von Schuldscheindarlehen und Finanzkrediten.

Die Finanzierung ausstehender Investitionen erfolgt unter Berücksichtigung der operativen Cashflows, die in den Unternehmensbereichen erwirtschaftet wurden, sowie in Abhängigkeit von der Kapitalmarktsituation aus Eigenmitteln, aus langfristigem Fremdkapital (Darlehen) sowie mittels Leasing. Neben Bankenfinanzierungen wurden auch Schuldscheindarlehen in Anspruch genommen.

Derivative Finanzinstrumente (Zinsswaps) werden selektiv zur Sicherung des langfristigen Zinsniveaus von Investitionsfinanzierungen und zur Sicherung des Zinsniveaus für zukünftige geplante Finanzbedarfe eingesetzt.

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 55,4 Mio.

Eine ausführliche Kapitalflussrechnung findet sich im Gruppenabschluss auf Seite 92. Für die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auf Erläuterung Nr. 38 des Gruppenanhangs.

Risikobericht

- _ *Frühzeitige Identifikation von Chancen und Gefährdungen für Entscheidungen nutzen*
- _ *Keine bestandsgefährdenden Risiken*
- _ *Aktives Risikomanagement fortgesetzt*

Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements

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

Dabei verstehen wir Risiken als die Möglichkeit einer für die Erreichung der kurzfristigen und strategischen Ziele ungünstigen, gefährlichen oder sogar existenzbedrohenden zukünftigen Entwicklung durch Vermögensminderung. Dementsprechend stellen Chancen vermögensmehrere unsichere Ereignisse dar, die aus einer im Vergleich zur Planung günstigeren Entwicklung resultieren können.

Das Risikomanagement der BLG-Gruppe leitet sich im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der einzelnen Geschäftsfelder ab. Es ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten gegensteuernden Maßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

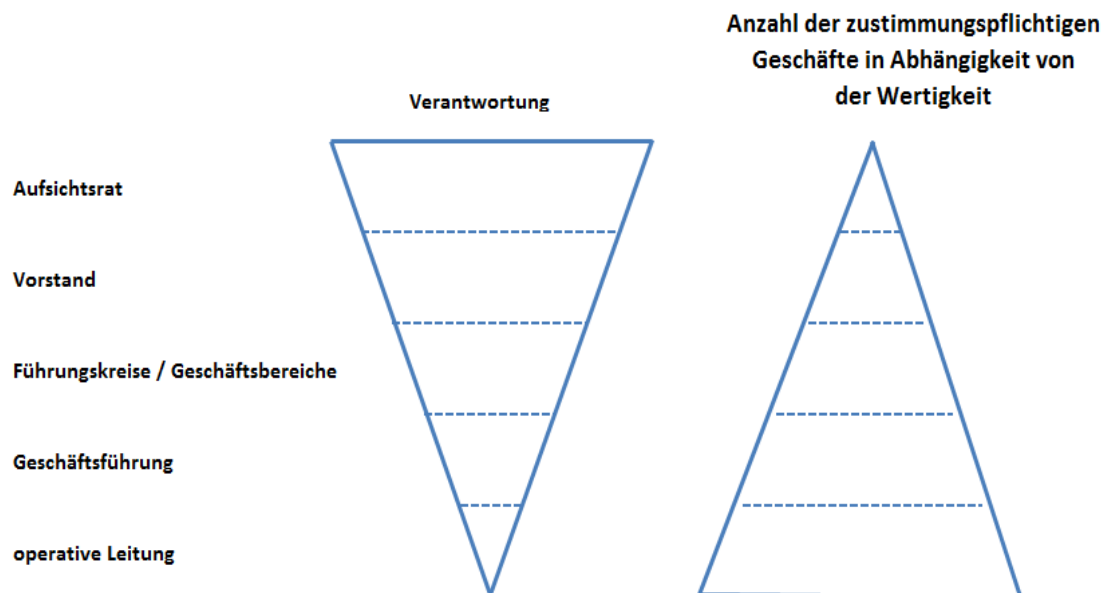
Die strategische Ausrichtung der national sowie international tätigen BLG-Gruppe zeichnet sich zudem durch einen hohen Diversifikationsgrad aus. So führen die drei Geschäftsbereiche mit einer Vielzahl an darunter angebotenen Geschäftsfeldern zu einer gewissen Unabhängigkeit sowohl von konjunkturellen Einflüssen als auch von einzelnen Branchen oder Großkunden. Bedeutende Investitionen werden überwiegend durch Kundenverträge begründet und abgesichert.

Chancen- und Risikomanagementsystem

Verantwortlich für das Chancen- und Risikomanagementsystem ist der Vorstand. Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss überwachen und prüfen das System auf Angemessenheit und Wirksamkeit. Die Verantwortung für das Erkennen sowie Managen wesentlicher Chancen und Risiken wird innerhalb der BLG-Gruppe zentral gesteuert. Dabei werden verschiedene Ebenen sowie Organisationseinheiten in das System eingebunden.

Das Verhältnis zwischen Kompetenz und Häufigkeit von Entscheidungen ergibt sich aus folgender Darstellung:

Kommunikationsweg und Verantwortlichkeiten innerhalb des Chancen- und Risikomanagementsystems in der BLG-Gruppe:



Damit wir unsere Zielsetzungen, beispielsweise gemessen am Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT), erreichen, erfordert das vielfältige Spektrum unserer logistischen Leistungsprozesse eine frühzeitige Identifikation von Chancen und Gefährdungspotenzialen. Über die Steuerungskennzahlen der BLG-Gruppe wird monatlich im Vorstand sowie in den Führungskreisen berichtet. Auf diese Weise sollen eine nachhaltige Wertschöpfung sichergestellt und eine Bestandsgefährdung verhindert werden. Zentrale Bestandteile des Chancen- und Risikomanagementsystems sind deshalb der Planungs- und Controllingprozess, das gruppeninterne Regelwerk und das Berichtswesen. Unserer besonderen Beachtung unterliegen dabei Chancen und Risiken aus strategischen Entscheidungen, aus den Märkten, aus dem operativen Geschäft sowie aus der Finanzierung und Liquidität.

Die Grundsätze des Risikomanagements der BLG-Gruppe sind in einer Richtlinie dokumentiert und veröffentlicht. In den Geschäftsbereichen und Zentral- bzw. Stabsbereichen der Holding wurden Risikoverantwortliche auf Leitungsebene und Risikomanagementkoordinatoren benannt, um ein effizientes Risikomanagementsystem zu gewährleisten. Somit wird sichergestellt, dass Risiken sowie risikomindernde Maßnahmen (Risikovermeidung und -reduzierung bzw. -überwälzung durch Versicherung), aber auch Chancen dort identifiziert und beurteilt werden, wo sie tatsächlich auftreten. Das implementierte zentrale Risikomanagement ist verantwortlich für die Koordination der gruppenweiten Erfassung, Bewertung und Dokumentation von Chancen und Risiken. Dieses erfolgt auf Basis eines IT-gestützten Risikomanagementsystems.

Laufend, im Sinne einer permanenten Inventur, werden die Risiken und die im Rahmen der Strategie definierten dazugehörigen Maßnahmen erfasst, bewertet und überwacht, die aus heutiger Sicht unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wesentlich negativ beeinflussen können. Dies sind nicht notwendigerweise die einzigen Risiken, denen die BLG-Gruppe ausgesetzt ist. Weitere Einflüsse, die uns derzeit noch nicht bekannt sind oder die wir noch nicht als wesentlich einschätzen, können unsere Geschäftstätigkeiten ebenfalls beeinträchtigen, sind aber im Risikobericht nicht enthalten.

Die Interne Revision ist als eine prozessunabhängige Überwachungsinstanz in die Risikokommunikation innerhalb der BLG-Gruppe integriert.

Als international tätiges Unternehmen mit heterogenem Dienstleistungsspektrum ist die BLG-Gruppe einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Diese werden durch laufende Beobachtung sowohl des gesamtwirtschaftlichen Umfelds als auch speziell der Entwicklung in der globalen Logistik analysiert und bei unternehmerischen Entscheidungen berücksichtigt. Der wesentliche Anteil der Risiken am Gesamtanteil liegt bei den Leistungs- und Infrastruktur- sowie bei den finanzwirtschaftlichen Risiken.

Um die finanziellen Auswirkungen eines möglichen Schadens gering zu halten, werden – soweit verfügbar und wirtschaftlich vertretbar – Versicherungen abgeschlossen. Umfang und Höhe dieser Versicherungen werden laufend überprüft.

Um möglichen Risiken, die vor allem aus den vielfältig geografischen, arbeits-, kartell-, zoll-, kapitalmarkt-, steuer-, vertrags-, umwelt- und wettbewerbsrechtlichen Regelungen und Gesetzen im In- und Ausland entstehen können, zu begegnen, stützt die BLG-Gruppe ihre Entscheidungen und die Gestaltung der Geschäftsprozesse auf eine umfassende rechtliche Beratung sowohl durch eigene Experten als auch durch externe Fachleute. Sofern sich rechtliche Risiken auf vergangene Sachverhalte beziehen, werden die dafür erforderlichen bilanziellen Rückstellungen gebildet und deren Angemessenheit in regelmäßigen Abständen überprüft.

Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements

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

Derivate zur Zinssicherung werden nur zum Zwecke der Sicherung offener Risiken eingesetzt und dienen ausschließlich der Optimierung von Kreditkonditionen und der Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen von fristenkongruenten Finanzierungsstrategien. Derivate werden grundsätzlich nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zielsetzung des Finanzrisikomanagements ist es, die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden wesentlichen Risiken der BLG-Gruppe (Ausfallrisiken, Fremdwährungsrisiken, Liquiditätsrisiken und Zinsänderungsrisiken) zu begrenzen. Der Vorstand verabschiedet Richtlinien zum Risikomanagement und überprüft deren Einhaltung. Auf Gruppenebene wird zudem das bestehende Marktpreisrisiko für alle Finanzinstrumente beobachtet.

Kapitalrisikomanagement

Wesentliches Ziel der BLG-Gruppe 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 die Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur, um die Kapitalkosten zu reduzieren.

Die BLG-Gruppe überwacht ihr Kapital auf Basis der Eigenkapitalquote und des Verschuldungsgrads, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA. Diese beiden Kennzahlen sind Bestandteil der mit den finanzierenden Kreditinstituten ausgehandelten Kriterien für die Covenants der BLG-Gruppe. Die Ermittlung dieser Kennzahlen erfordert üblicherweise Angaben, die nicht Gegenstand des Gruppenabschlusses sind.

Die Strategie bestand im Jahr 2017 weiterhin darin, sich den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten durch Einhaltung der mit den Kreditinstituten vereinbarten Covenants zu sichern.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 4 Handelsgesetzbuch

Begriffsbestimmung und Elemente des Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems

Das Interne Kontrollsystem der 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. 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 das interne Überwachungssystem. Als Verantwortliche für das interne Steuerungssystem hat der Vorstand der BLG LOGISTICS insbesondere die Bereiche Controlling, Finanzen und Rechnungswesen beauftragt.

Das interne Überwachungssystem umfasst sowohl in den Rechnungslegungsprozess integrierte als auch prozessunabhängige 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.

Prozessunabhängige Kontrollen werden durch die Interne Revision (z.B. Einhaltung der Kompetenz- und Unterschriften- sowie der Einkaufsrichtlinie), das Qualitätsmanagement sowie den Aufsichtsrat, und hier vor allem durch den Prüfungsausschuss, durchgeführt. Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Rechnungslegung der Gesellschaft und der Gruppe, einschließlich der Berichterstattung. 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 prozessunabhängige Prüfungstätigkeiten auch von externen Prüfungsorganen wie dem Abschlussprüfer oder dem steuerlichen Außenprüfer vorgenommen. Bezogen auf den Prozess der Rechnungslegung bildet die Prüfung des Jahres- und Gruppenabschlusses durch den Abschlussprüfer den Hauptbestandteil der prozessunabhängigen Überprüfung.

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 der BLG LOGISTICS erfolgt im Wesentlichen über die Standardsoftware SAP R/3. Zur Aufstellung des Gruppenabschlusses wird das SAP-Konsolidierungsmodul EC-CS eingesetzt. Dabei werden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften, gegebenenfalls nach Anpassung an die internationalen Rechnungslegungsvorschriften, zusammengefasst. Die Einbeziehung der Einzelabschlüsse ausländischer und nicht in das SAP-System eingebundener inländischer Tochtergesellschaften erfolgt auf Grundlage durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüfter, standardisierter, Excel-basierter Reporting Packages, die mittels flexiblem Upload in das Konsolidierungssystem EC-CS überführt werden. Es handelt sich hierbei um eine Standardchnittstelle in SAP.

Die BLG LOGISTICS hat zur Gewährleistung einer einheitlichen Bilanzierung und Bewertung Bilanzierungsrichtlinien zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) herausgegeben, in denen neben allgemeinen Grundlagen insbesondere Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze und -methoden sowie Regelungen zur Gewinn- und Verlustrechnung, Konsolidierungsgrundsätze und Sonderthemen behandelt werden. Zur Umsetzung einer einheitlichen, standardisierten und effizienten Buchhaltung und Bilanzierung wurden zudem Richtlinien zur gruppeneinheitlichen Kontierung aufgestellt. Die Durchführung von Impairment-Tests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Gruppe erfolgt zentral. Auf diese Weise wird die Anwendung einheitlicher und standardisierter Bewertungskriterien, insbesondere der zugrundeliegenden Zinsfaktoren, 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 Einzelabschlussberichten insbesondere die Reporting Packages auf Plausibilität überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Angaben für die Notes werden im Wesentlichen aus dem Konsolidierungssystem EC-CS entwickelt und durch weitere Informationen der Tochtergesellschaften ergänzt.

Für das Tax Accounting wird eine spezielle Software verwendet, die von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft entwickelt wurde. Auf Ebene der einzelnen Tochtergesellschaften werden die laufenden und die latenten Steuern berechnet und die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern geprüft. Unter Berücksichtigung von Konsolidierungseffekten werden daraus die auf Ebene der BLG-Gruppe in der Bilanz sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung anzusetzenden laufenden und latenten Steuern ermittelt.

Einschränkende Hinweise

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem dient der Sicherung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.

Durch Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen oder dolose Handlungen kann die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems jedoch eingeschränkt werden, sodass auch die eingerichteten Systeme keine absolute Sicherheit zur Identifikation und Steuerung der Risiken gewährleisten können.

Chancen

Unser Geschäftsmodell

Die BLG LOGISTICS als internationale Gruppe ist mit ihren drei Geschäftsbereichen 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 auf Seite 48.

In den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern wollen wir auch in Zukunft die Chancen, die sich uns eröffnen, optimal nutzen. Basis dafür ist weiterhin unser einzigartiges Netzwerk sowie das innovative intermodale Angebot im Geschäftsbereich AUTOMOBILE verbunden mit dem von den Automobilherstellern signalisierten weiteren Wachstum bei ihren Exporten. Mit unserer logistischen Expertise sowie dem Standortvorteil durch seeschiffiefe und schwerlastfähige Kajenanlagen bestehen Chancen, weitere Projekte im Rahmen des Aufbaus von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee abzuwickeln.

Die etablierten Geschäftsmodelle in den Geschäftsfeldern Handelslogistik und Industrielogistik eröffnen uns im Geschäftsbereich CONTRACT Vertriebs- und Akquisitionsmöglichkeiten in Deutschland bzw. Europa. Sie profitieren von einem weiterhin anhaltenden Wachstumsmarkt, da unsere Kunden durch verstärktes Outsourcing ihre eigenen Kostenstrukturen verbessern bzw. flexibler gestalten wollen. Die Geschäftsfelder sind teilweise von einer stabilen Binnenwirtschaft und Konsumausgaben der Verbraucher in Deutschland abhängig.

Der Geschäftsbereich CONTAINER hält die Anpassung des Fahrwassers von Außenweser und Elbe zur Sicherung und Positionierung der deutschen Häfen in der „Nordrange“ unverändert für dringend erforderlich, damit die größer werdenden Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg problemlos anlaufen können.

Sollte die eine oder die andere – oder beide – Maßnahmen scheitern oder sich weiter verzögern, kann dies erhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung an diesen Standorten haben.

Die EUROGATE-Gruppe kann ihren 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.

Strategische Chancen

Geschäftsbereich CONTRACT: Ausbau der Dienstleistungen für E-Commerce und Fashionlogistik im Geschäftsfeld Handelslogistik

Der Internethandel verzeichnet hohe Zuwachsraten. Als logistische Kompetenz sind dabei insbesondere eine kurzfristige Versandbereitschaft und das flexible Einstellen auf starke Schwankungen im Volumen notwendig. Voraussetzung dafür ist wiederum ein hohes Know-how für die Prozessabläufe sowie sowie der flexiblere Mitarbeiterinsatz.

Die BLG LOGISTICS hat über Jahre entsprechende Erfahrungen und Know-how gesammelt und dieses Wissen kontinuierlich auf eine steigende Anzahl an Kunden und Standorten ausgeweitet.

Basierend auf dieser Entwicklung sehen wir gute Chancen für die Zukunft und verfolgen das Ziel, logistische Aktivitäten im Bereich E-Commerce weiter auszubauen, die gesamte Wertschöpfungskette in diesem Bereich weiterzuentwickeln und mögliche Beteiligungen und Akquisitionen voranzutreiben. Darauf aufbauend sehen wir weitere Chancen im Ausbau des Segments Fashionlogistik.

Geschäftsbereich CONTRACT: Ausbau der speditionellen Aktivitäten

Durch Weiterentwicklung der vorhandenen Speditionsaktivitäten im Geschäftsbereich CONTRACT sollen den Bestands- und Neukunden in allen Geschäftsfeldern zukünftig verstärkt auch speditionelle Tätigkeiten als komplementäre Dienstleistung angeboten werden. Der Ausbau dieser Aktivitäten soll sich dabei insbesondere auf die internationalen Speditionsgeschäfte in der See- und Luftfracht beziehen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Entwicklung europäischer Landverkehre, ohne dass dafür Investitionen in eigene Fuhrparks erforderlich sind. Hierfür werden im Geschäftsbereich CONTRACT die Aktivitäten in einem eigenständigen Geschäftsfeld Spedition zusammengefasst. Um das Wachstum mit dem notwendigen Know-how in der Abwicklung sicherzustellen, wurden sowohl in 2016 als auch in 2017 Speditionen erworben.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Weiterentwicklung des Geschäftsfelds Bahntransporte durch den weiteren Ausbau des Standorts Falkenberg zum Waggon-service- und Logistikzentrum

Durch den erfolgten Ausbau des Bahnhofs Falkenberg in Brandenburg zu einem Waggon-service- und Logistikzentrum hat die BLG-Gruppe ihr Leistungsspektrum im Bereich der Bahntransporte für Fertigfahrzeuge erweitert.

Bereits heute werden in Falkenberg Zugbildungsmaßnahmen durchgeführt. Dies bedeutet, dass aus den Produktionswerken der Automobilhersteller in Osteuropa bunte Ganzzüge nach Falkenberg fahren; dort werden dann die einzelnen Waggons wieder zu Ganzzügen mit Bestimmung für den jeweiligen Seehafen (z.B. Bremerhaven, Emden, Cuxhaven und Hamburg) zusammengestellt. Mit diesem Konzept erreicht die BLG LOGISTICS eine hohe Kundenbindung an die Bahnverkehre. Diese werden seit der Inbetriebnahme des Bahnhofs vor zwei Jahren durchgeführt sowie durch die Erweiterung der Gleiskapazitäten in Falkenberg ausgebaut.

Durch den Bau einer Waggon-service-Werkstatt in Falkenberg werden die gesetzlich vorgeschriebenen Revisionen an den Bahnwaggons in der eigenen Werkstatt vorgenommen. Da über Falkenberg mehr als 80 Prozent der Regelverkehre der Bahntransporte laufen, entstehen hier Chancen für die Verminderung von Zu- und Ablaufkosten im Zusammenhang mit Werkstattfahrten. Wartungs- und Reparaturintervalle werden dann aktiv durch die BLG LOGISTICS gesteuert. Dadurch werden Wartezeiten, verbunden mit langen Stillstandszeiten der Waggons, vermieden. Der Bahnhof Falkenberg liegt direkt an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte für Bahnverbindungen auf der Ost-West-Route. Hieraus ergeben sich zusätzliche Potenziale, Waggonreparaturen und andere Serviceleistungen für Dritte in Falkenberg durchzuführen.

Mit der Anmietung von 200 neuen Flachwaggons im Jahr 2017 wurden für den Bahnverkehr neue Transportkapazitäten im Pkw-Segment Kleintransporter geschaffen. Diese gegenüber dem bestehenden Wettbewerb moderneren und leistungsfähigeren Waggons bieten ein gutes Potenzial zum weiteren Ausbau dieses Geschäfts.

Die BLG LOGISTICS wird ihr Dienstleistungsspektrum im Geschäftsfeld Bahntransporte dadurch deutlich in Richtung wertschöpfender Tätigkeiten ausbauen können.

Sonstige Chancen

Im Geschäftsjahr 2012 hat die BLG LOGISTICS erstmalig verbindliche Klimaschutzziele formuliert und beschlossen. So soll der CO₂-Fußabdruck bis zum Jahr 2020 gegenüber 2011 um 20 Prozent gesenkt werden. Basis für die geplante Reduktion ist die Auflistung der momentanen Verbräuche. Aus einer automatisierten Aufnahme CO₂-relevanter Verbräuche (Strom, Gas, Treibstoffe etc.) in den Terminals und Niederlassungen sollen zukünftig Schwerpunkte für Energieeinsparungen identifiziert werden. Zudem ist die BLG heute in der Lage, dem Kunden einen konkreten CO₂-Fußabdruck des gesamten Dienstleistungssortiments zu übermitteln. Diese Angabe wird zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen. Bereits heute verlangen manche Unternehmen in ihren Ausschreibungen Nachweise für umwelteffiziente „grüne“ Logistik.

Parallel zur Auflistung der Verbräuche haben wir damit begonnen, gemeinsam mit den Technikverantwortlichen aller drei Geschäftsbereiche praxistaugliche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion zusammenzutragen und Einsatzmöglichkeiten für erneuerbare Energien zu untersuchen.

Risiken

Risikokategorien und Einzelrisiken

Aus den für die BLG-Gruppe 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 nach Einschätzung des Unternehmens keine Bestandsgefährdung zur Folge haben, sich aber bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken würden. Die Bewertung erfolgt grundsätzlich anhand von Szenarien unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Einflussgrößen aus Chancen und Risiken.

Aus Bandbreiten zwischen bester und schlechtester Erwartung werden sodann die notwendigen Maßnahmen bzw. Vorsorgen abgeleitet. Für dieses Verfahren ist ein Standardisierungsprozess festgelegt worden. Dabei erfolgt eine Unterteilung nach strategischen Risiken, Marktrisiken, politischen, rechtlichen und sozialen Risiken, Leistungs- und Infrastrukturrisiken sowie finanzwirtschaftlichen Risiken. Sofern nicht offensichtlich, wird bei den dargestellten Risiken der Bezug zu dem betroffenen Segment dargestellt.

Allen dargestellten Risiken stehen im Falle einer positiven Entwicklung entsprechende Chancen gegenüber.

Strategische Risiken

Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

Die BLG-Gruppe ist im letzten Jahrzehnt durch verschiedene in- und ausländische Akquisitionen gewachsen. Im Rahmen des Prozess- und Qualitätsmanagements wurde zu diesem Zweck eine einheitliche Richtlinie (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 Anteilswerben im EU-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 der BLG LOGISTICS stellen dabei weitere besondere Herausforderungen dar. Mit der strategischen Ausrichtung und Erweiterung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE nach Osteuropa sind besonders Risiken im Bereich der wirtschaftlichen Kapitalerhaltung und der Sicherung von Dienstleistungs-Know-how gegeben. Diesem Umstand wird durch ein eigenes Geschäftsfeld „Süd-/Osteuropa“ mit der Bündelung von Fach-, Sprach- und Beratungskompetenz Rechnung getragen.

In der Vergangenheit getätigte Investitionen können, unter Fortführung der mit den Investitionen getroffenen strategischen Entscheidungen und Aussagen, die Notwendigkeit von Folgeentscheidungen erfordern. 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 die BLG LOGISTICS ergeben.

Für die Märkte in Osteuropa hat sich die Lage im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert und zu einer ersten Entlastung der Transportströme in Europa geführt. Diese leichte Verbesserung hat derzeit noch keinen positiven Effekt auf den Wert der strategischen Investitionen des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE in diesem Marktsegment.

Marktrisiken

Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen

Unser besonderes Augenmerk im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gilt weiterhin den Wettbewerbern mit den Autoterminalbetreibern in den Westhäfen.

Die vertraglich vereinbarten Preise im Seehafenumschlag gepaart mit dem unverändert starken Wettbewerbsdruck als auch die massiv veränderte Relation von Export- zu Importgeschäft mit entsprechenden Folgewirkungen für die Beschäftigung am Standort Bremerhaven stellen für uns anhaltende Herausforderungen dar.

Ein weiteres Marktrisiko im Geschäftsbereich AUTOMOBILE besteht darin, dass die Automobilhersteller zunehmend Volumen über die Mittelmeerhäfen steuern. Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an Seehafenterminals an der Ostsee kann es durch interne Optimierung der Reeder zu weiteren Verlagerungen von Transshipmentvolumen zulasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen.

Für die Seehafenlogistik im Stückgutgeschäft und in der Projektlogistik liegen die Risiken wesentlich in den Überkapazitäten der Nordseehäfen und dem damit verbundenen hohen Wettbewerbs- und Preisdruck.

Im Geschäftsbereich CONTRACT liegen die hauptsächlichen Risiken in der schnellen Austausch- und Ersetzbarkeit als Dienstleister. Im Geschäftsfeld Industrielogistik sowie im Geschäftsfeld Handelslogistik herrscht eine starke Abhängigkeit von Großkunden. Die durchgeführten Logistikleistungen sind dort in der Regel personalintensiv. Für den Kunden besteht hier die relativ einfache Möglichkeit eines Dienstleisterwechsels. Zudem herrscht ein erheblicher Preisdruck seitens der Kunden. Diesen Herausforderungen begegnen wir durch umfangreiche kundenindividuelle Optimierungen, längere Vertragslaufzeiten und den kontinuierlichen Aufbau des Kundenstamms.

Im Geschäftsbereich Container wirken sich neben den gesamtwirtschaftlichen Trends 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 (Peak-Situationen) sowie
- die sich aus den Veränderungen in den Strukturen der Reedereikonsortien ergebenden Markt-, Netzwerk- und Prozessveränderungen.

Auf Kundenseite könnten auch mögliche Insolvenzen Auswirkungen auf die Reedereikonsortien sowie die Dienste- und Mengenstrukturen haben.

Aufgrund des mit vorgenannten Kernthemen verbundenen wirtschaftlichen Drucks zeigen sich bereits erhebliche Konsequenzen auf dem Markt und im Wettbewerb in der Containerumschlagsbranche. Nach Vollzug entsprechender Restrukturierungen und Fusionen im Jahr 2017 bestimmen mittlerweile drei Großallianzen die Ost-West- Verkehre, und zwar:

- 2M (Maersk Line, MSC und Hyundai Merchant Marine)
- OCEAN Alliance (CMA-CGM, COSCO Shipping, EVERGREEN und OOCL)
- THE Alliance (Hapag-Lloyd, K-Line, MOL, NYK und YANGMING)

Die Übernahme der deutschen Containerreederei Hamburg-Süd durch Maersk Line wurde im November 2017 abgeschlossen. Mit Wirkung ab 1. April 2018 werden die japanischen Reedereien K-Line, MOL und NYK ihre Containerliniendienste als Ocean Network Express („ONE“) operieren. Darüber hinaus steht die Integration von OOCL bei COSCO Shipping bevor.

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 nachhaltiger Kostenreduzierungen bei den Containerterminals.

Konjunkturabhängigkeit – Gesamtwirtschaftliche Risiken

Als global ausgerichteter Logistikdienstleister ist die BLG-Gruppe 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 zusätzlich die hohen Energie- und Rohstoffpreise, zunehmende internationale Handelsbeschränkungen, andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte sowie die Ausweitung von politischen Konflikten unser Geschäft.

Die momentanen Schuldenprobleme vieler Industrieländer haben zu einer gestiegenen Instabilität der Finanz- und Devisenmärkte und des internationalen Bankensystems geführt. Dies kann zusammen mit der bestehenden Unsicherheit der Marktteilnehmer und der schwierigen Situation an den Refinanzierungsmärkten die Risikolage für die BLG-Gruppe beeinflussen. Die Gefahr einer erneuten globalen Rezession ist nicht ausgeschlossen; aus den oben genannten Entwicklungen könnte für die Weltwirtschaft jedoch zumindest eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums resultieren.

Änderungen in der Gesetzgebung sowie bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können den internationalen Handel ebenfalls stark beeinträchtigen und erhebliche Risiken für die BLG-Gruppe mit sich bringen. Jedoch ist aufgrund der eingangs zum Risikomanagement erwähnten und dargestellten Diversifikation keine Bestandsgefährdung gegeben.

Der anhaltende Fachkräftemangel und eine überdurchschnittlich hohe Insolvenzanfälligkeit sowohl bei unseren Dienstleistern als auch von Kunden bei einfachen Transport- und Logistikdienstleistungen sind weitere allgemeine Risiken der BLG LOGISTICS.

Branchenrisiken

Die Wachstumsmärkte in Asien, Afrika, Südamerika, den USA sowie Zentral- und Osteuropa sind mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Fertigfahrzeuglogistik von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben das größte Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Ausweitung der dortigen Logistikgeschäfte.

Auch das Risiko der Verlagerung, insbesondere von Gütertransporten vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel, kann nicht vollständig ausgeschlossen werden.

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

Die Beschäftigung im Bereich der Autoteilelogistik (Geschäftsfeld Industrie) ist abhängig von der Produktion der ausländischen Werke der deutschen OEMs (Original Equipment Manufacturer), die über unsere Logistikzentren weltweit mit Teilen versorgt werden. Hier ist eine Tendenz zur Abhängigkeit von einigen wenigen Großkunden zu verzeichnen.

Die weiter anhaltende Verzögerung in der Entwicklung der Offshore-Windenergiebranche haben im Geschäftsfeld Windenergie zu einer veränderten Struktur hin zum Geschäftsfeld XXL-Logistik geführt. Durch das Bündeln von Kompetenz und Infrastruktur für jegliche Schwerlastgüter werden die in den Vorjahren getätigten Investitionen effizient ausgelastet und weitere Märkte können erschlossen werden.

Politische, rechtliche und soziale Risiken

Rechtliches und politisches Umfeld

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Zusatzkosten im Transportbereich durch einen Preisanstieg auf den internationalen Rohölmärkten, die Maut, andere verkehrslenkende Abgaben sowie fiskalische Mehrbelastungen nicht unmittelbar an unsere Auftraggeber erfolgsneutral weiterbelastet werden können.

Die in den vergangenen Jahren, durch den Russland-Ukraine-Konflikt ausgelösten Handelsembargos, eingetretenen wirtschaftlichen Einbußen und Verluste, insbesondere für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE, haben sich im Geschäftsjahr nicht weiter fortgesetzt und es ist eine leichte Erholung eingetreten. Inwieweit die weitere Entwicklung Auswirkungen auf die BLG LOGISTICS im osteuropäischen Raum haben wird, kann noch nicht abschließend beurteilt und somit bewertet werden. Das verantwortlich zuständige Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa innerhalb des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE legt hierauf weiterhin einen besonderen Betrachtungsschwerpunkt.

Mit der Havarie der Containerbrücke in Bremerhaven im Jahr 2015 sind erheblich rechtliche Auseinandersetzungen verbunden, deren Ausgang derzeit unverändert noch nicht verlässlich abgeschätzt werden kann.

Vertragsrisiken

Hafentypische Immissionen wie Farbnebel und Rußpartikel können zu massiven Regressforderungen von Herstellern und Transportversicherern führen. Wir werden auch zukünftig alles unternehmen, um derartigen – von externer Seite verursachten – Verschmutzungen präventiv zu begegnen, ohne dieses Risiko vollständig ausschließen zu können.

Für Risiken aus belastenden Verträgen wurden Risikovorsorgen 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.

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

Die nachträgliche Änderung von gegebenen Marktverhältnissen und damit verbundene Auswirkungen auf die mit den Kunden vereinbarten Logistikprozesse hat häufig Einfluss auf das mit dem Kunden vereinbarte Vertragsverhältnis. Dem Kunden angebotene Dienstleistungsportfolios und die kalkulierten Preise stimmen nicht mehr mit von den Kunden angefragten und beauftragten Leistungen überein. Dadurch resultierende Unterschiede führen in der Regel zu Risiken und somit auch zu Verlusten, die mit den Kunden nur in aufwendigen Nachverhandlungen geklärt werden können. Aufgrund der Vertragserfüllungs- und somit Leistungsverpflichtung wird während der Verhandlungen für den Kunden weitergearbeitet, da ansonsten weitere Risiken aus Schadenersatzverpflichtungen für Ausfallzeiten bestehen. Dieser Umstand und die Abhängigkeit von einzelnen Großkunden an einigen Standorten führten auch im Geschäftsjahr 2017, insbesondere im Geschäftsfeld Industrielogistik und im Geschäftsfeld Handelslogistik, zu erhöhten Risiken und negativen Planabweichungen.

Eine verschuldensunabhängige Haftung wird immer noch von vielen Kunden gefordert und hat in der Vergangenheit zu teilweise hohen Schadenersatzforderungen geführt.

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. Dies betrifft gegenwärtig vor allem die Geschäftsfelder Seehafenterminals und Industrielogistik (Übersee).

Infrastrukturkapazität und -sicherheit

Aufgrund hoher Volumenschwankungen bei unseren Kunden kann es zu temporären Kapazitätsengpässen bei den Flächen und Hallen kommen. Durch proaktive 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 keine anderweitige Verwendung generiert werden. Dies führt zu einer Ergebnisbelastung aus nicht gedeckten Fixkosten.

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

Personalrisiken

Durch die hohe Personal- und Kapitalintensität unserer Logistikleistungen bestehen grundsätzlich Risiken hinsichtlich einer hohen Fixkostenbelastung aufgrund mangelnder Anlagen- und Personalauslastung.

Es ist unser Ziel, die personellen Risiken hinsichtlich des demografischen Wandels der Gesellschaft, der Altersstruktur sowie der Qualifikation und Fluktuation der Belegschaft zu minimieren. Dafür wird die Beschaffung qualifizierten Personals zum Beispiel in enger Abstimmung mit den Aus- und Weiterbildungsträgern und durch eine durchgängige Personalentwicklungspolitik von der Ausbildung für Berufsanfänger über die Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen abgestimmt und umgesetzt.

Diese notwendigerweise längerfristig angelegte Personalentwicklung birgt gewisse Personalkostenrisiken für den Fall, dass die mittelfristige Geschäftsentwicklung nicht wie geplant eintritt. Flexibilität wird allerdings durch den bei den gewerblichen Mitarbeitern bestehenden GHBV-Anteil (Gesamt-Hafen-Betriebe in Bremen und Hamburg) und sonstigen Leiharbeiteranteil erreicht. Dadurch kann der Personalbedarf im gewissen Rahmen flexibel an die Geschäftsentwicklung angepasst werden. Die demografischen Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt beeinflussen grundsätzlich auch den Personalbestand und somit die Flexibilität und Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal beim GHBV. Diese Veränderungen können für den GHBV zu nachhaltigen Defiziten führen, die durch die angeschlossenen Mitgliedsunternehmen und somit im Wesentlichen auch durch die BLG LOGISTICS gegebenenfalls auszugleichen sind.

Der Wettbewerb der Unternehmen um qualifiziertes Personal wird immer intensiver. Um hier unsere Position zu sichern und zu stärken, betonen wir mit unseren Personalmanagementaktivitäten die Attraktivität der BLG LOGISTICS als Arbeitgeber und streben an, Fach- und Führungskräfte langfristig an das Unternehmen zu binden. Neben leistungsorientierter Vergütung und fortschrittlichen Sozialleistungen setzen wir dabei insbesondere auf die breit gefächerten Perspektiven in der BLG-Gruppe durch Traineeprogramme, interdisziplinäre Karrierewege, Einsatzmöglichkeiten in unterschiedlichen Gruppengesellschaften sowie attraktive Fort- und Weiterbildungsangebote. Risiken durch die Mitarbeiterfluktuation begrenzen wir durch frühzeitige Nachfolgeplanungen.

Forderungen der Arbeitnehmervertretungen zu strukturellen Veränderungen im Leiharbeitereinsatz hin zur Festanstellung führen zu erhöhten Grundkosten. Gleichzeitig ist eine grundsätzlich notwendige Kostenflexibilität zum Ausgleich von konjunkturellen Schwankungen nur noch in vermindertem Maße gegeben.

Mit Inkrafttreten der Änderungen im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz zum 1. April 2017 ergeben sich weitere mögliche Risiken für die BLG-Gruppe. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen die Einführung einer Höchstüberlassungsdauer und die Pflicht zur Gleichbehandlung der Leiharbeitnehmer mit Stammarbeitnehmern sowie erhöhte Anforderungen an die Dokumentationspflichten. Sich hieraus ergebende ergebnisbeeinflussende Faktoren werden zunächst intern bewertet und durch entsprechende Maßnahmen im Bereich der Einsatzplanung und Einsatzsteuerung ausgeglichen.

Risiken der Informationstechnologie

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für unsere Logistik- und Serviceprozesse ist die Informationstechnologie. Die Systeme müssen jederzeit erreichbar und einsatzfähig sein; unberechtigter Datenzugriff und Datenmanipulation sind auszuschließen. Ebenso gilt es zu vermeiden, dass neue Software mit Mängeln oder nicht rechtzeitig geliefert wird. Unsere Dienstleistungen erfordern den Einsatz ständig aktualisierter oder sogar neu entwickelter Software. Bei der Erstellung und der Inbetriebnahme von neuen, komplexen Anwendungen lassen sich jedoch Verzögerungen und mangelnde Funktionalität nie ganz ausschließen. Ein effizientes Projektmanagement – von der Konzeption bis zur Einführung – verringert dieses Risiko. Wir erwarten diesbezüglich nur geringe Auswirkungen auf einzelne Geschäftsfelder.

Die sich häufenden globalen, aber auch speziellen Angriffe aus dem Internet (Cyberkriminalität) sind eine ständige Bedrohung und Gefahr für die BLG LOGISTICS. Durch den Einsatz modernster Antivirensoftware Tools verbunden mit einer eigenen strukturierten IT-Organisation sieht sich die BLG LOGISTICS gut aufgestellt, diesen Risiken entgegenzuwirken. Eine permanente Überprüfung, Kontrolle, Aktualisierung und Anpassung dieser Strukturen und Systeme ist dafür eine wesentliche Voraussetzung. Darüber hinaus besteht im Geschäftsbereich CONTAINER eine Versicherung gegen Cyber-Risiken, da trotz der aufwendigen Sicherungsmaßnahmen ein wirtschaftlicher Schaden durch eine Cyberattacke nicht ausgeschlossen werden kann. Für die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT befindet sich eine entsprechende Versicherung in Ausarbeitung.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko der Gruppe resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die in der Gruppenbilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich Wertberichtigungen für voraussichtlich uneinbringliche Forderungen, die auf der Grundlage von Erfahrungswerten und des derzeitigen wirtschaftlichen Umfelds geschätzt wurden. Durch die laufende Überwachung der Forderungsbestände auf Managementebene ist die BLG-Gruppe zurzeit keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt.

Das Ausfallrisiko ist bei liquiden Mitteln und derivativen Finanzinstrumenten begrenzt, da diese bei Banken gehalten werden, denen internationale Ratingagenturen eine hohe Bonität bescheinigt haben.

Fremdwährungsrisiko

Mit geringfügigen Ausnahmen operieren die Gruppengesellschaften in der Eurozone und fakturieren ausschließlich in Euro. Insofern kann lediglich in Einzelfällen, z.B. durch ausländische Dividendeneinkünfte oder Einkauf von Lieferungen und Leistungen im Ausland, ein Währungsrisiko entstehen.

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 Kreditmanagement wird die rechtzeitige Bereitstellung von Finanzierungsmitteln (Darlehen/Leasing/Miete) zur Erfüllung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen sichergestellt.

Für Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Banken wurden zwei bankenübliche Finanzkennzahlen, sogenannte Covenants, auf Basis der Eigenkapitalquote sowie der Nettoverschuldung zugesichert. Die Finanzkennzahlen werden halbjährlich zum Ende des Berichtszeitraums auf der Grundlage des jeweiligen Gruppenabschlusses bzw. Gruppenzwischenabschlusses überprüft.

Für den Fall der Nichteinhaltung der vereinbarten Covenants sehen die Bedingungen Zinserhöhungen in zwei Stufen von jeweils 0,5 Prozent vor; danach besteht ein Kündigungsrecht. Sofern sich Abweichungen zu den vereinbarten Covenants ergeben, werden diese proaktiv mit den Banken behandelt. Im Geschäftsjahr 2017 wurden sämtliche Covenants eingehalten.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko, dem die BLG-Gruppe 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 Fremdkapital. Der weit 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 wird vor dem Hintergrund des historisch günstigen Zinsniveaus für den Finanzierungsbedarf der kommenden Jahre in gewissem Umfang Zinssicherung für zukünftig aufzunehmende Darlehen durch Vereinbarung von Forward-Zinsswaps betrieben.

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 Marktzinsänderungen 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 der BLG-Gruppe einschließlich der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing. 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 IAS 39 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.

In der 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 33.

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. Die wesentlichen Risiken der BLG-Gruppe resultieren aus den noch anhaltenden Staatsschuldenkrisen in den USA und Europa sowie den geopolitischen Unruhen mit ihren Auswirkungen auf die Realwirtschaft.

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Die Risikostruktur der BLG LOGISTICS hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich geändert. Auf Grundlage unseres Risikomanagementsystems und übereinstimmender Einschätzungen des Vorstands waren im Berichtszeitraum keine Risiken absehbar, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährden. Auch auf Basis der Mittelfristplanung lassen sich gegenwärtig keine bestandsgefährdenden strategischen sowie operativen Risiken für die künftige Entwicklung ableiten. Die Beurteilung des Gesamtrisikos ist ohne die Berücksichtigung kompensierender zukünftiger Chancen erfolgt.

Prognosebericht

- _ Ziel: Produktivität und Profitabilität in allen Geschäftsbereichen weiter steigern
- _ Akquisitionstätigkeiten und Kooperationsbildung fortführen
- _ Wachstumspotenziale im Geschäftsbereich CONTRACT effizient nutzen

Ausrichtung der Gruppe in der Zukunft

Beibehaltung des Geschäftsmodells

Eine grundlegende Änderung unseres Geschäftsmodells ist aktuell nicht geplant. Ein strategischer Schwerpunkt wird auf den Ausbau der Aktivitäten im Geschäftsbereich 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 sowie stringentes Kostenmanagement die Produktivität in allen Bereichen deutlich zu verbessern und unsere Nachhaltigkeitsziele weiter fokussiert zu verfolgen.

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nach Einschätzung des IWF wird sich die weltwirtschaftliche Dynamik 2018 weiter verstärken und auf einem Wachstumspfad bleiben. Die Risiken für die Weltwirtschaft werden hingegen weiter zunehmen. Maßgeblich für diese Entwicklung ist der schwierige Umbau der chinesischen Wirtschaft, die expansive Finanzpolitik der Industrieländer und die konjunkturelle Unbeständigkeit von größeren Schwellen- und Entwicklungsländern. Ein weiteres, schwer abzuschätzendes Risiko geht von den zähen und schwierigen Austrittsverhandlungen Großbritanniens mit der EU aus. Auch bleibt die künftige politische, fiskalische und handelspolitische Ausrichtung der USA ungewiss. Zudem sind die politischen Konflikte in der Ukraine sowie im Nahen Osten weiterhin ungeklärt. All dies könnte sich dämpfend auf die Investitionsbereitschaft und Kaufkraft in einigen Teilen der Welt auswirken.

Für das Jahr 2018 rechnen die Experten trotz anhaltender politischer Unsicherheiten mit einem Weltwirtschaftswachstum von 3,9 Prozent. Für das Jahr 2019 wird eine Steigerung von 3,6 Prozent prognostiziert. In den großen fortgeschrittenen Volkswirtschaften wird die Konjunktur im Prognosezeitraum weiterhin sehr heterogen bleiben. (IfW Kiel, Weltkonjunktur im Winter, Dezember 2017)

Als wichtigster Treiber für die weltweite Konjunkturentwicklung in den kommenden Jahren gilt weiterhin das strukturelle Wachstum in aufstrebenden Volkswirtschaften. Darüber hinaus dürften die globalen Megatrends Energie, Umwelt, Technologie, Verkehr, Gesundheit und Digitalisierung langfristig für weitere starke Wachstumsimpulse sorgen.

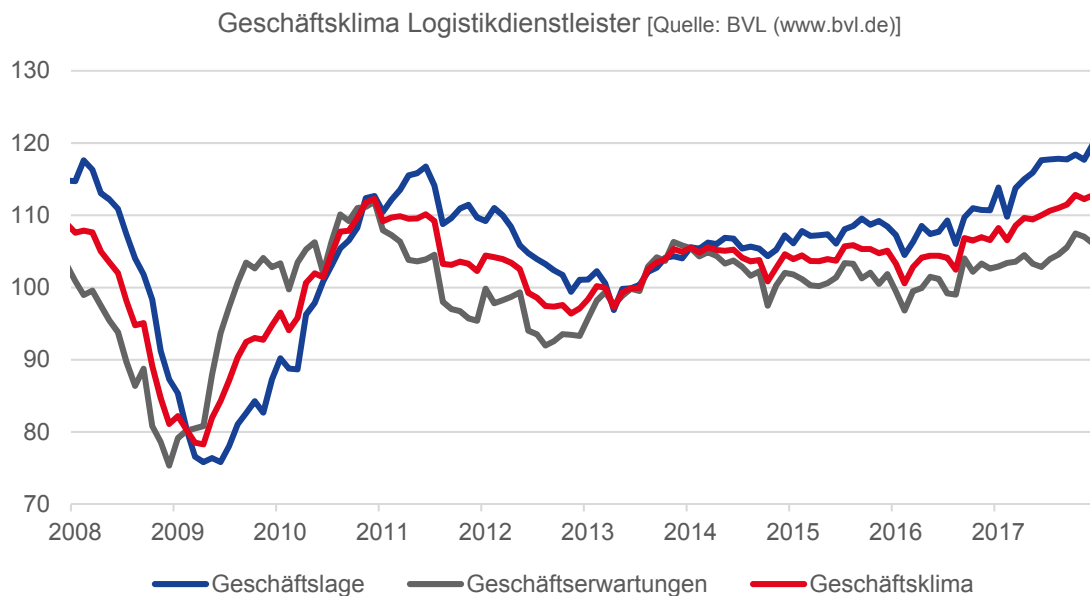
Das kontinuierliche Expansionstempo im Euroraum wird sich 2018 voraussichtlich, unterstützt von einer expansiven Geldpolitik, fortsetzen. Faktoren, die den Aufschwung gefährden können, scheinen kleiner geworden, da die in den Niederlanden und Frankreich abgehaltenen Wahlen nicht zur Stärkung europakritischer Strömungen geführt haben. Daneben stellen die regionalen Einzelentwicklungen innerhalb des Währungsgebiets, die neu zu verhandelnden bilateralen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Großbritannien und der EU und die Integration von Flüchtlingen Unsicherheiten im Hinblick auf die Entwicklung der europäischen Wirtschaft dar. Insgesamt prognostiziert der IWF für die Eurozone 2018 ein Plus von 1,9 Prozent. (IMF, World Economic Outlook, Oktober 2017)

Für Deutschland wird 2018 mit einem im Vergleich zum restlichen Europa leicht stärkeren Wachstum gerechnet. Hierzu tragen der Aufschwung der privaten und staatlichen Konsumausgaben, die hohe Binnennachfrage, die verbesserte Situation am Arbeitsmarkt und die steigenden Investitionen bei. Die Risiken, insbesondere aus dem außenwirtschaftlichen Umfeld, bleiben hingegen beachtlich. Alles in allem ist derzeit jedoch kein Abbruch des stetigen Aufwärtstrends absehbar. Die Bundesregierung erwartet für das laufende Jahr eine Zunahme des preisbereinigten BIP um 2,2 Prozent. (BMW, Januar 2018)

Branchenentwicklung

Logistikexperten erwarten ein positives Jahr 2018 für die deutsche Logistikbranche.⁵

Nach einem erneut umsatzstarken Jahr 2017 wird für das laufende Jahr von einer weiteren Zunahme der Umsätze um ca. 2 Prozent ausgegangen. Bezüglich der Beschäftigungsentwicklung dürfte die Logistikbranche auch 2018 ein wichtiger Jobmotor bleiben. Die Zahl der Beschäftigten wird im kommenden Jahr bei mehr als drei Millionen liegen. Bundesweit erwarten die Logistikdienstleister eine stabile Kapazitätsauslastung sowie eine positive Geschäftsentwicklung.



Die Logistikdienstleister erwarten für 2018 eine hohe Kapazitätsauslastung, eine bessere Geschäftsentwicklung sowie Auftragslage und weiteren Personalaufbau, wobei sich der Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte weiter zuspitzen wird. So werden Personalmangel, technologische Komplexität, Digitalisierung und Kostensteigerungen die Logistikbranche auch im Geschäftsjahr 2018 beeinflussen. Dem müssen die Logistiker aus Industrie, Handel, Dienstleistung und Wissenschaft mit intensiverer Zusammenarbeit sowie vertikalen Kooperationen begegnen.⁶

Hinsichtlich des Güterverkehrs in Deutschland gehen die Logistikexperten von einer moderaten Wachstumsrate für das Jahr 2018 aus. Aufgrund der guten Binnenkonjunktur in Deutschland dürfte der Straßengüterverkehr sein Transportaufkommen 2018 weiter steigern. Vor allem die günstige Lage in der Bauwirtschaft, aber auch die inländische Nachfrage nach hochwertigen Gütern stimuliert. Für das laufende Jahr wird ein ausgeglichenes Verhältnis von Preis- und Mengen-

⁵ Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS (Hrsg.): Die Top 100 der Logistik, Oktober 2016.

⁶ Verkehrsrundschau (Hrsg.): „Who is Who Logistik 2018“, 22. Dezember 2017

anstieg erwartet. Die Logistikbranche wird auch künftig von einer starken exportorientierten deutschen Industrie, dem sehr guten Logistikstandort Deutschland und von einem perspektivisch wieder stabilen Europa profitieren.⁷

Bis zur Umsetzung des nunmehr verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 bleibt die Aufrechterhaltung der deutschen Infrastruktur eine zunehmende Herausforderung. Neben den heute sehr wichtigen Regionen West- und Nordeuropa dürfte Ost- und auch Südeuropa wieder an Bedeutung gewinnen. Steigende Produktionsvolumina in Osteuropa sollten für Logistiker aufgrund der geringeren Entfernung durch die Lieferung von qualitativ hochwertigen Vorprodukten aus Westeuropa interessante Perspektiven bieten.

Als wesentliche Faktoren der zukünftigen Branchenentwicklung gelten steigende Leistungs- und Qualitätsanforderungen der Kunden, eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, die Sicherstellung von Nachhaltigkeitszielen, das sich infolge von innovativen Kommunikationstechnologien ändernde Konsumentenverhalten, die Logistik 4.0. sowie ein anhaltender Kostendruck und damit verbunden die Notwendigkeit weiterer Prozessoptimierungen.⁸

Die BLG-Gruppe sieht sich hierfür mit ihrem klaren Leistungsprofil sowie einer straffen Gruppenorganisation und Führungsstruktur, die schnelle und kundenorientierte Entscheidungen ermöglicht, gut positioniert.

Entwicklung der Gruppe im folgenden Jahr

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wird der Export bestimmend für das Volumen in den Seehäfen bleiben. Nach einer leichten Steigerung des Umschlagsvolumens im Seehafenterminal Bremerhaven in 2017 erwarten wir für 2018 eine Stabilisierung des Volumens auf aktuellem Niveau. Die Verlagerungen von Exportmengen in die Mittelmeerhäfen sowie Veränderungen in den Produktionsstandorten der OEMs konnten durch höhere Volumen anderer Hersteller weitestgehend kompensiert werden. Für das Jahr 2018 gehen wir von einer signifikanten Verbesserung der Produktivitäten im Pkw-Umschlag aus. Dies werden wir durch eine konsequente Umsetzung definierter Restrukturierungsmaßnahmen im laufenden Prozess erreichen.

Die Tendenz aus den Vorjahren, dass Importfahrzeuge nicht mehr oder nur noch mit geringer technischer Wertschöpfung in den Technikzentren bearbeitet werden, setzt sich in 2018 und den Folgejahren fort. Um die erwarteten Ergebnisse aus den technischen Dienstleistungen erreichen zu können, ist ein flexibler Einsatz des Technikpersonals in allen Technikbereichen im Seehafenterminal Bremerhaven zwingend notwendig.

Der Seehafenterminal in Cuxhaven wurde in den vergangenen Jahren durch Flächenerweiterungen und Optimierung des Liegeplatzes für die Seeschiffe ausgebaut. Für 2018 gehen wir von einem weiterhin hohen Umschlagsniveau aus, im Wesentlichen bedingt durch anhaltend hohe Volumen der Exporte in Richtung Skandinavien und der Akquisition von Importmengen.

Die Volumenentwicklung in den Geschäftsfeldern Inlandterminals und Autotransporte ist überwiegend von der Entwicklung der Neuzulassungen von Pkws in Deutschland abhängig. Hier erwarten wir für 2018 ein ähnliches Niveau wie im Vorjahr. Im Geschäftsfeld Inlandterminals sehen wir weitere Wachstumspotenziale durch eine effektivere Integration in das Netzwerk der BLG LOGISTICS für die Fertigfahrzeuglogistik. Im Geschäftsfeld Autotransporte erwarten wir erneut ein schwieriges Marktumfeld. Durch den Wettbewerb osteuropäischer Transportunternehmen besteht ein permanenter Preisdruck, sodass Kostenerhöhungen aus Tarifsteigerungen nicht vollumfänglich über die Preise an die Kunden weitergegeben werden können. Demgegenüber stehen geplante Kostenentlastungen durch weitere Optimierungen der Prozesse und IT-Systeme zur effizienten Kapazitätsplanung der Lkw-Transporte.

⁷ BMVI (Hrsg.): Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, September 2017

⁸ Commerzbank AG (Hrsg.): „Branchenbericht: Transport/Logistik“, Dezember 2016.

Die Wettbewerbssituation für Transporte von Fertigfahrzeugen im Geschäftsfeld Bahntransporte wird sich im Jahr 2018 vergleichbar fortsetzen. Die ausgereifte Technik der jungen BLG Waggonflotte ermöglicht den international flexiblen Einsatz zum Transport sämtlicher Pkw- und SUV-Modelle, hersteller- und länderübergreifend. Derzeit befinden sich rund 1.500 Autotransportwaggons im Besitz der BLG. Spotverkehre in Ergänzung zu vereinbarten Regelverkehren zählen wegen der herausragenden Funktionalität unserer Waggons immer wieder zum Ergebnisportfolio. Abmessungen und Gewichte insbesondere bei den SUV erfordern von der Branche der Schienenlogistik in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen in die Waggonflotte. Im vergangenen Geschäftsjahr konnte die BLG ihre Flotte um 200 weitere Flachwaggons erweitern. Die BLG hat sich so mit ihrer Flotte für die Zukunft gut aufgestellt.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa ist es der BLG durch den Wechsel auf den russischen Eingangshafen Bronka gelungen, das Operation im Hafenumschlag im Eigenantritt zu übernehmen und somit die Wertschöpfungstiefe zu erhöhen. Wir rechnen mit einem Volumenzuwachs aus Neugeschäften im Hafenumschlag. Weiterhin ist in Russland ein positiver Markttrend bei Zulassungszahlen für Neufahrzeuge zu verzeichnen. In Polen gehen wir von einer konstanten wirtschaftlichen Entwicklung aus. Für das Seehafenterminal am Standort Gioia Tauro werden durch das Joint Venture mit der Grimaldi-Gruppe Potenziale für Regelverkehre erwartet.

Seit dem Geschäftsjahr 2017 werden die Gesellschaften BLG Cargo Logistics GmbH (ohne Geschäftsfeld Spedition), Bremen, und BLG WindEnergy Logistics GmbH & Co. KG, Bremerhaven, dem Geschäftsbereich AUTOMOBILE zugeordnet. Die Gesellschaften werden zusammen mit dem Bereich High & Heavy des Autoterminals Bremerhaven im Geschäftsfeld XXL Logistics dargestellt. Hieraus werden Synergiepotenziale sowohl in den betrieblichen Abläufen als auch in den Vertriebsaktivitäten erwartet. Sowohl im Bereich High & Heavy als auch im Neustädter Hafen hat sich die Umschlagsmenge 2017 erhöht. Im Segment High & Heavy wurde in 2017 mit 1,35 Mio. Tonnen die bisher höchste Umschlagsmenge erreicht. Der Bereich Cargo Logistics verzeichnete im Berichtsjahr ein Wachstum von 33 Prozent auf 1,32 Mio. Tonnen. Das Segment Windenergie wird weiterhin auf niedrigem Niveau verlaufen. Großprojekte für den Aufbau von Offshore Windparks in der Nord- und Ostsee sind kurzfristig nicht vorhanden. Im Rahmen der Entwicklung eines Offshore-Terminals am Standort Bremerhaven haben wir den Zuschlag für den Betrieb des Terminals erhalten. Trotz des derzeit anhängigen Gerichtsverfahrens und der daraus resultierenden Ungewissheit über einen Baubeginn, halten wir weiterhin perspektivisch Kapazitäten für den Betrieb des Terminals vor.

Geschäftsbereich CONTRACT

Für den Geschäftsbereich CONTRACT gilt insgesamt, dass der Preisdruck auf die Logistikdienstleister auch im Geschäftsjahr 2018 bestehen bleibt. Aufgrund eines hohen Wettbewerbs können die Personalkostensteigerungen aus Tarifierhöhungen nicht oder nur im geringen Maße über Preiserhöhungen an die Kunden weitergegeben werden. Zusätzlich verstärkt sich die Tendenz, möglichst alle Kosten zu variabilisieren. Im Gegenzug werden jedoch keine Mengengarantien seitens der Kunden gegeben.

Der wirtschaftliche Verlauf des Geschäftsfelds Industrie (Europa) wird im Bereich der Logistik für die Automobilindustrie im Wesentlichen durch die Entwicklung der Fahrzeugmärkte in China, Südafrika sowie den USA geprägt sein. Analog zu der Entwicklung des Exportvolumens im Bereich der Fertigfahrzeuge planen die Automobilproduzenten auch in 2018 mit einem hohen Volumen für die Teilelogistik. Am Standort Bremen konnte ein wichtiges Bestandsgeschäft langfristig verlängert werden. Des Weiteren ist ein Neugeschäft erfolgreich angelaufen. Somit sind die Kapazitäten am Standort auch perspektivisch ausgelastet. Für unseren Standort Eisenach erwarten wir, dass der Leerstand an Flächen in dem Logistikzentrum vermarktet wird.

Wir erwarten, nach dem Verlust eines Hauptgeschäftes in den USA an einen anderen Dienstleister, insgesamt eine stabile Geschäftsentwicklung. Der Vertrag für ein SKD-Geschäft wurde verlängert und wir erwarten die Weiterführung der verbleibenden Bestandsgeschäfte und verfolgen perspektivisch ein Wachstum auf dieser Basis über Akquisitionen von Logistikunternehmen in den USA. Die Standorte in Brasilien sind von der anhaltenden Marktschwäche und einem nachhaltig niedrigen Volumen geprägt. An den Standorten in Indien und Malaysia gehen wir von einer stetigen Entwicklung aus.

Die stabile Entwicklung im Geschäftsfeld Handelslogistik ist im Geschäftsjahr 2018 durch die in 2017 schon umgesetzten Prozessverbesserungen geprägt, welche bereits zu Ergebnisverbesserungen geführt haben. Die Entwicklung an den Standorten außerhalb Bremens ist auf hohem Niveau stabil. Durch die Kündigung eines Ankerkunden im Segment Textillogistik zum 31. Dezember 2018 werden für die Folgejahre Ergebnisreduzierungen durch den zeitlich verzögerten Anlauf von Neugeschäften erwartet. Wir arbeiten im Geschäftsfeld Handelslogistik am Ausbau der Wertschöpfungstiefe unserer Geschäfte, um alle Standorte nachhaltig erfolgreich aufzustellen.

Im Geschäftsbereich CONTRACT werden die expeditionellen Dienstleistungen weiter ausgebaut. Durch die Übernahme der Unternehmensgruppen FORTRAGROUP und Kitzinger & Co., dem Ausbau der Bestandsgeschäfte sowie der effizienten Integration von Speditionsaktivitäten in das Netzwerk der BLG-Gruppe gehen wir im kommenden Jahr für das Geschäftsfeld Spedition von einer positiven Entwicklung aus.

Mit unserem Geschäftsmodell werden wir weiterhin am Markt erfolgreich sein und durch laufende Produktivitätsverbesserungen nachhaltig wettbewerbsfähige Kostenstrukturen erreichen. Wir gehen an allen Standorten von einer soliden Geschäftsentwicklung aus.

Geschäftsbereich CONTAINER

Für die Containerreedereien besteht weiterhin hoher Wettbewerbsdruck, da das weltwirtschaftliche Wachstum nicht ausreichen wird, die Tonnage der Reeder vollkommen auszulasten und die strukturellen Probleme der Containerschifffahrt zu lösen. Nicht zuletzt hervorgerufen durch die große Zahl von Neubauten an Containerschiffen, ergeben sich für die Containerterminals Unsicherheiten.

Insbesondere kann sich hier die weitere Kooperation und Konzentration der Containerreedereien auswirken. Ein zusätzlicher Preisdruck auf die Terminals kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Für den Standort Hamburg ist die weitere Umschlagsentwicklung nach den Mengenrückgängen 2017 derzeit noch schwer absehbar. Insofern können hier kurzfristig weitere Maßnahmen zur Anpassung der Ablauf- und Organisationsstruktur erforderlich werden.

Darüber hinaus ist für die EUROGATE-Gruppe die Erreichung einer angemessenen Auslastung des EUROGATE-Container Terminals in Wilhelmshaven unverändert von hoher Bedeutung.

In einem von starkem Wettbewerb geprägten Umfeld haben sich die Umschlagsmengen am Standort Wilhelmshaven im Geschäftsjahr 2017 zwar weiterhin sehr positiv entwickelt, sie führen die Gesellschaft jedoch noch nicht zu einem annähernd ausgeglichenen Ergebnis. Wilhelmshaven ist insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Schiffsgrößenentwicklung und den damit verbundenen sich verschärfenden nautischen Einschränkungen der Fahrwasser von Außenweser und Elbe mehr und mehr prädestiniert für die Abfertigung von Großcontainerschiffen. In Anbetracht der Tatsache, dass die führenden Containerreedereien in den nächsten Jahren weitere Schiffe mit Kapazitäten bis zu 22.000 TEU in Betrieb nehmen werden, hat Wilhelmshaven anhaltend gute Chancen, weitere Liniendienste akquirieren zu können.

Das STRADegy-Projekt zur Automatisierung von Straddle Carriern ist weiter vorangeschritten. Die aktive Testphase der Pilot-Versuchsanlage wird voraussichtlich Ende 2018/Anfang 2019 gestartet.

Angesichts der zuvor beschriebenen Perspektiven sowie der erwartungsgemäß auch für 2018 noch anfallenden Verluste des EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven wird für das Geschäftsjahr 2018 bei leicht steigenden Umschlagsmengen von einem deutlichen Rückgang des Ergebnisses ausgegangen. Dies ist insbesondere auf die im Konzernergebnis 2017 enthaltene über der ursprünglichen Planung liegende operative Entwicklung der Container Terminals in Bremerhaven und Hamburg zurückzuführen, welche u.a. aus erhöhten Erlösen aus Vermietung und Personalgestellung resultiert.

Das Ergebnis des Geschäftsbereichs wird dabei unverändert maßgeblich durch das Segment Containerterminals und hier als wesentliche Einflussgrößen die Umschlagsmengen und -raten beeinflusst.

Geplante Investitionen

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten an. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE für den permanenten Austausch von älteren Lkw im Geschäftsfeld Autotransporte vorgesehen. Im Seehafenterminal Bremerhaven liegt der Schwerpunkt der Investitionen in der Erneuerung der LED-Beleuchtung auf dem AutoTerminal Bremerhaven sowie der Umschlaggeräte im Bereich High & Heavy. 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 in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik. In beiden Geschäftsbereichen ist für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa EUR 73 Mio. geplant.

Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.




Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gruppe

Anfang 2018 setzte sich die Entwicklung des zweiten Halbjahres 2017 fort: Die Weltwirtschaft zeigt sich bisher unbeeindruckt von den nach wie vor instabilen Rahmenbedingungen. Die befürchteten negativen Auswirkungen einer auf Protektionismus ausgerichteten US-Administration sowie des bevorstehenden EU-Austritts Großbritanniens sind bisher ausgeblieben. China befindet sich dank einer expansiven Wirtschaftspolitik auf einem stabilen Wachstumspfad.

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gehen wir für das Jahr 2018 von einer positiven Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern XXL-Logistik und AutoRail aus. Bei den Seehafenterminals gehen wir von einem gleichbleibenden Umschlagvolumen, bedingt durch die nachhaltig positive Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr, aus. Für den Geschäftsbereich CONTRACT erwarten wir für 2018 ein Wachstum in den Geschäftsfeldern Industrielogistik, Handelslogistik und Spedition. Der Geschäftsbereich CONTAINER wird nach unseren Erwartungen geprägt sein von einem starken Wettbewerb, die weitere Kooperation und Konzentration der Containerreedereien, der schwer absehbaren Umschlagsentwicklung am Standort Hamburg und von der noch nicht erreichten Vollauslastung des EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven.

Wir erwarten für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE ein leichtes Umsatzwachstum und eine entsprechende Steigerung des EBT. Für den Geschäftsbereich CONTRACT gehen wir ebenfalls von einem leicht zunehmenden Umsatz aus. Die fortgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen für die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT werden sich im kommenden Jahr positiv auf die Produktivitäten und somit auf das Ergebnis auswirken. Angesichts der zuvor beschriebenen Perspektiven für den Geschäftsbereich CONTAINER und der planmäßig noch anfallenden Anlaufverluste bei leicht steigenden Umschlagsmengen des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven ist für das Jahr 2018 von einem deutlichen Rückgang des EBT für diesen Geschäftsbereich auszugehen. Dieser ist auch begründet durch ergebnisbegünstigende Sondereffekte aus Gerätevermietung und Personalgestellung in 2017. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für die BLG-Gruppe in 2018 einen Umsatz auf Vorjahresniveau, eine Steigerung des EBT in einer Bandbreite von 5 bis 8 Prozent und eine entsprechende Steigerung der EBT-Marge.

► Prognose 2018 (EUR):

EBT	Umsatz	EBT-Marge
 + 5-8 %	 auf Vorjahresniveau	 + 5-8 %

Vor diesem Hintergrund wollen wir unseren Aktionären eine attraktive Dividendenrendite bieten. Sollte die wirtschaftliche Entwicklung im folgenden Geschäftsjahr entsprechend unseren Erwartungen verlaufen, werden wir die Aktionäre angemessen an dieser Entwicklung 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-Gruppe, 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.