



# Gruppenlagebericht

---

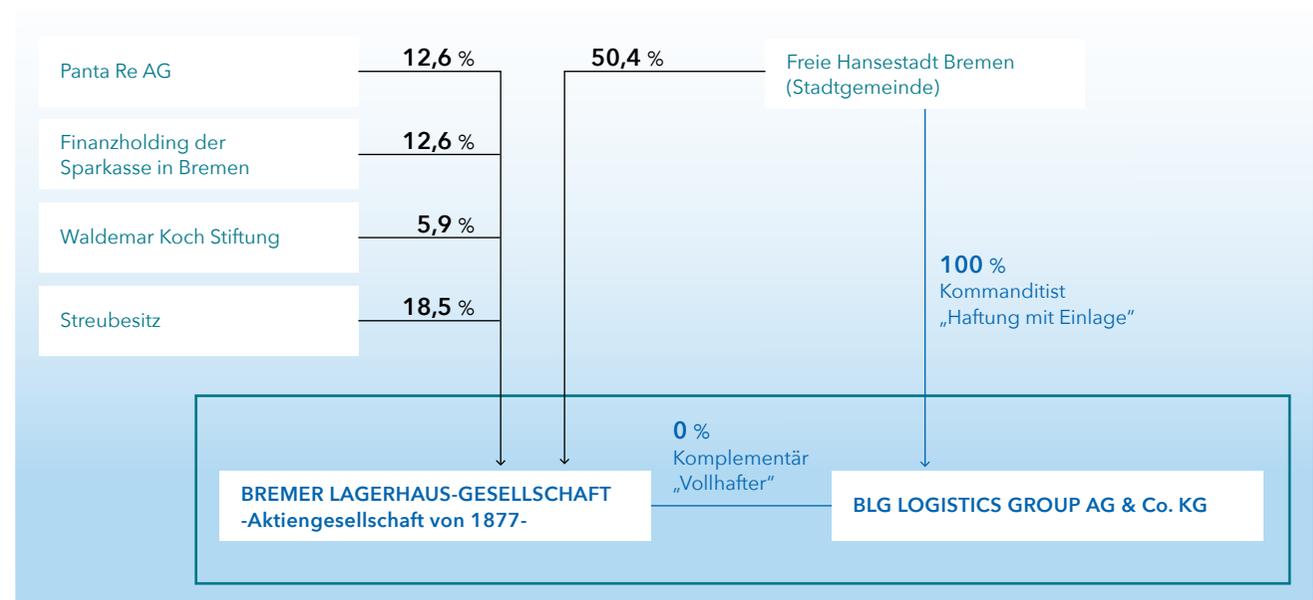
- 52 Grundlagen der Gruppe
- 59 Wirtschaftsbericht
- 71 Chancen- und Risikobericht
- 89 Leitung und Kontrolle
- 91 Prognosebericht

# Gruppenlagebericht

## Grundlagen der Gruppe

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

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



Rechtliche Gruppenstruktur zum 31. Dezember 2023



## Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

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

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

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

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

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

### **Geschäftsbereich AUTOMOBILE**

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist ein führender Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Im Geschäftsjahr 2023 wurden in unserem weltweiten AUTOMOBILE-Netzwerk 5,0 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet.

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

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

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

### **Geschäftsbereich CONTRACT**

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

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

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



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

### Geschäftsbereich CONTAINER

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

## Änderungen im Konsolidierungskreis

### Geschäftsbereich CONTRACT

Vor dem Hintergrund des Rückzugs aus dem indischen Markt hat die BLG Industrielogistik GmbH & Co. KG, Bremen, mit Kaufvertrag vom 1. Februar 2023 ihre Anteile an der BLG Parekh Logistics Pvt. Ltd., Mumbai, Indien, veräußert.

Mit Kaufvertrag vom 30. Januar 2023 hat die BLG Industrielogistik GmbH & Co. KG, Bremen, ihre Anteile an der BLG SWIFT LOGISTICS Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia, veräußert.

## Forschung und Entwicklung

Um die logistischen Abläufe unserer Standorte in Deutschland zu optimieren, liegt insbesondere der Einsatz von technischen Lösungen im Fokus. Zielsetzung ist, durch sinnvolle technische Lösungen den Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad der BLG-Standorte zu erhöhen.

Hierzu wurde Ende 2022 die Abteilung „Technology“ im Geschäftsbereich CONTRACT gegründet, die das technische Know-how von BLG LOGISTICS bündelt und bei technischen Projekten von der Angebotserstellung über den Rollout bis hin zu laufenden Operations unterstützt. Die Abteilung besteht aus sechs Expert:innen für marktreife Technologie- und Digitalisierungslösungen in logistischen Prozessen. Ideen für technische Umsetzungen werden hierbei vom Team auf Herz und Nieren geprüft: Die Lösung muss sowohl zu den Prozessen passen als auch technisch und wirtschaftlich umsetzbar sein.

Der Einsatz von folgenden Technologien wird hierbei unter anderem geprüft:

- Fahrerlose Transportsysteme (FTS)
- Automatische Lager- und Kommissioniersysteme
- Robotik
- Automatische Identifikationssysteme
- Elektromobilität & alternative Antriebe
- Autonomes Fahren
- Ergonomie
- Planungs- und Steuerungstools der logistischen Prozesse (u.a. Materialflusssimulationen, Digitaler Zwilling)

Weiterhin arbeiten wir in Forschungs- und Entwicklungsprojekten, zusammen mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie, an gänzlich neuen, besonders komplexen Konzepten. 2023 wurden in der Abteilung „Technology“ fünf solcher Projekte bearbeitet.

Das am 1. Juli 2020 gestartete Projekt „Isabella 2.0“, welches die Ergebnisse des erfolgreichen Vorgängerprojekts „Isabella“ aufgriff, wurde in dem aktuellen Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Neben der Integration der Be- und Entladungsprozesse von Lkw, Bahn und Schiff in den zuvor entwickelten intelligenten Steuerungsansatz wurde ein KI-gestützter (KI = Künstliche Intelligenz) Ansatz für die Beschleunigung der komplexen Berechnungsprozesse entwickelt und erprobt. Für ein harmonisches Ineinandergreifen der Prozesse wurden in dem Projekt Digitalisierungsbedarfe identifiziert und passende mobile Apps, wie beispielsweise ein digitaler Ladeplan, inklusive einer Ladereihenfolgesteuerung, entwickelt. Die Umsetzung prototypischer Lösungsbestandteile aus dem Projekt wird derzeit geprüft und vorbereitet.

Das Projekt „Mobility2Grid“ wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und läuft seit dem 1. März 2022. Im Verbund mit vielen weiteren Partnern aus Forschung und Wirtschaft werden bis zum 28. Februar 2027 effiziente und vernetzte Systeme für die klimaneutrale Stadt entwickelt. BLG LOGISTICS entwickelt in diesem Zusammenhang Konzepte für die vollständige Elektrifizierung eines Logistikstandorts. Neben technischen Rahmenparametern, wie beispielsweise der verfügbaren Anschlussleistung, wird in dem Projekt durch BLG LOGISTICS die logistische Leistungsfähigkeit der



Konzepte mittels Simulationsstudien untersucht, um sicherzustellen, dass Lieferpläne eingehalten werden und Batteriekapazitäten der Fahrzeuge ausreichend sind. Ein wesentliches Projektziel von BLG LOGISTICS ist, die Machbarkeit der Elektrifizierung im Dauerbetrieb zu demonstrieren. Als Anwendungsbeispiel dient das Logistik-Lieferanten-Zentrum Falkensee mit der Werksversorgung eines dort ansässigen Kunden.

Ebenfalls seit 2022 läuft das Verbundforschungsprojekt „HyBit“. Im Zentrum des Projekts steht die Forschungsfrage, wie lokale Wasserstoff-Hubs zu einem nachhaltigen und klimaneutralen Europa beitragen können. In dem Projektcluster „Mobilität und Logistik“, in dem BLG LOGISTICS schwerpunktmäßig involviert ist, werden Analyse- und Bewertungsmethodiken für verschiedene Wasserstoffeinsatzmöglichkeiten konzipiert. BLG LOGISTICS ist sowohl an der Entwicklung dieser Methodiken als auch an deren späteren praxisnahen Erprobung beteiligt. Ein weiteres Projektziel für BLG LOGISTICS ist die Identifikation möglicher Pilotanwendungen für die Verwendung von Wasserstoff sowie deren Grobkonzeption. HyBit umfasst ein Konsortium von 18 Partnern und läuft 4,5 Jahre.

Das IHATEC-Forschungsvorhaben „i“ startete bereits zum 1. Januar 2022 und wird bei der BLG AutoTec GmbH & Co. KG als Praxispartner durchgeführt. Ziel ist es, eine ganzheitliche ergonomische Ausgestaltung eines Technikerarbeitsplatzes sowie der vorangestellten Kommissioniertätigkeiten zu gewährleisten. Dafür werden passive Exoskelette um Messsensorik weiterentwickelt und mit individuell anpassbaren fahrerlosen Transportfahrzeugen (FTF) unter anderem für die (teil-)automatisierte Materialbereitstellung gekoppelt. Basierend auf den Ergonomiedaten soll

eine Anreizplattform ausgearbeitet werden, die den Mitarbeitenden direktes persönliches Feedback gibt und Gamification-Ansätze zur Motivationssteigerung integriert.

Im Forschungsprojekt „RessourcenEntwicklung in Dienstleistungsarbeit - RessourceE“ werden technische Lösungen und Konzepte gesundheitsförderlicher Arbeitsgestaltung sowie diversitätsorientierter Kompetenz- und Qualifikationsentwicklung in Einfacharbeit getestet und auf Generalisierbarkeit geprüft. BLG LOGISTICS ist mit dem Logistikzentrum (LZ) Bremen als Anwendungspartner vertreten und erprobt im Rahmen dessen innovative Ergonomielösungen in der Praxis. Testbegleitende Studien untersuchen Implikationen der Einführung von Assistenztechnologien hinsichtlich prozessualer und menschenzentrierter Faktoren. Auf Basis der Erkenntnisse werden außerdem Softwaretools zur systematischen Auswahl von Assistenztechnologien und sensorisch erweiterten Assistenztechnologien entwickelt. RessourceE soll neben der konkreten ergonomischen Ausgestaltung ausgewählter operativer Arbeitsplätze im LZ Bremen auch durch die Bildung nachhaltiger Transferstrukturen zwischen Arbeitsforschung und Praxis Innovationen für gute Arbeitsgestaltung, Führung und Weiterentwicklung im Bereich der Einfacharbeit initiieren. Das Projekt wird vom Projektträger Karlsruhe des Karlsruher Instituts für Technologie begleitet und begann zum 1. Juli 2023 mit einer Laufzeit von fünf Jahren.

Im Jahr 2023 beteiligte sich BLG LOGISTICS somit an fünf Verbundprojekten, die ein Gesamtprojektvolumen (Aufwand ohne BLG-Anteil) in Höhe von EUR 62,9 Mio. aufweisen. Des Weiteren wurden 2023 auch die im Vorjahr beschriebenen Projekte „KITE“ und „PortSkill 4.0“ weiter vorangetrieben.

## Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

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

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

## Gruppensteuerung

### Steuerungskennzahlen

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



Die Kerngrößen der Steuerungskennzahlen sind:

### Umsatz

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

### EBIT

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

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

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

### EBT

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

### EBT-Marge

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

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

### RoCE

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

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

Die Kennzahlen Umsatz, EBIT, EBT und EBT-Marge werden auch im Rahmen der internen monatlichen Berichterstattung sowie im Rahmen der Unternehmensplanung und im Rahmen von Forecasts ermittelt. Die Berichterstattung des

RoCE erfolgt nur gruppenweit und wird erst zukünftig in die monatliche Berichterstattung einfließen.

Neben den oben genannten Kennzahlen werden für die variable Vergütung des Vorstands und seit dem Geschäftsjahr 2023 auch für die außertariflich Beschäftigten zusätzlich die Zielgrößen CO<sub>2</sub>-Ausstoß, 1.000-Mann-Quote an Betriebsunfällen und der Anteil der Auszubildenden an der Gesamtbelegschaft berücksichtigt. Bei den weiteren finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen handelt es sich je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie Fahrzeughandling, bearbeitete Mengen, Energieverbrauch oder der Containerumschlag. Zur Einschätzung der zukünftigen Entwicklung setzen wir auf einen kontinuierlichen Dialog mit den Kunden und beobachten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung genau, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können.

Im Berichtsjahr hat BLG LOGISTICS neue Nachhaltigkeitsziele festgelegt. Die zehn quantitativen Ziele machen den Fortschritt in unseren wesentlichen Handlungsfeldern auf operativer Ebene mess- und steuerbar und sind Wegweiser für ein zukunftsgerichtetes Nachhaltigkeitsmanagement. Mehr dazu in unserem Nachhaltigkeitsbericht unter [reporting.blg-logistics.com](https://reporting.blg-logistics.com).

Für die Erläuterungen bezüglich der prognostizierten Kennzahlen und deren Erreichung im Geschäftsjahr 2023 verweisen wir auf den [Wirtschaftsbericht](#). Die Erwartungen für das kommende Jahr sind im [Prognosebericht](#) erläutert.



## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

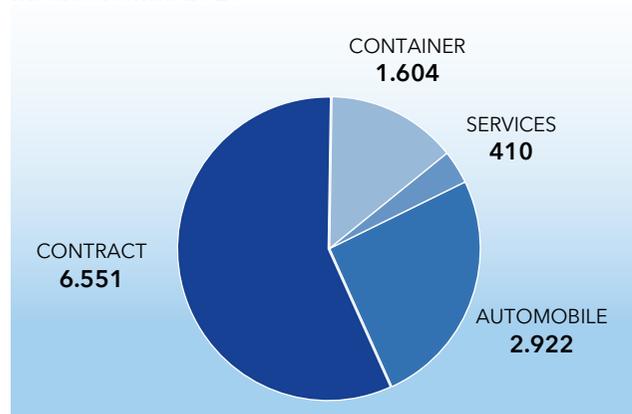
BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeitende, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein sowie den stetigen Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Unter dem Motto „#ErfolgBrauchtAlle“ wird dieses seit dem Geschäftsjahr 2019 durch verschiedenste Maßnahmen und Aktionen unterstrichen, die übergreifend alle Ebenen von aushelfenden Personen bis zum Vorstand und Bereiche sowie Standorte von BLG LOGISTICS einbinden.

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

| Mitarbeitende nach Geschäftsbereichen                                   | 2023          | 2022          | Veränderung prozentual |
|---|---------------|---------------|------------------------|
| <b>Geschäftsbereich AUTOMOBILE</b>                                      | <b>2.922</b>  | <b>3.235</b>  | <b>-9,7</b>            |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | 2.492         | 2.767         |                        |
| davon angestellte Personen  | 430           | 468           |                        |
| <b>Geschäftsbereich CONTRACT</b>  | <b>6.551</b>  | <b>6.266</b>  | <b>4,5</b>             |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | 5.202         | 4.959         |                        |
| davon angestellte Personen  | 1.349         | 1.307         |                        |
| <b>Geschäftsbereich CONTAINER</b>                                       | <b>1.604</b>  | <b>1.605</b>  | <b>-0,1</b>            |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | 1.137         | 1.149         |                        |
| davon angestellte Personen  | 467           | 456           |                        |
| <b>Beschäftigte der Segmente</b>  | <b>11.077</b> | <b>11.106</b> | <b>-0,3</b>            |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | 8.831         | 8.875         |                        |
| davon angestellte Personen  | 2.246         | 2.231         |                        |
| <b>Services</b>   | <b>410</b>    | <b>386</b>    | <b>6,2</b>             |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | 0             | 0             |                        |
| davon angestellte Personen  | 410           | 386           |                        |
| <b>Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER</b>                    | <b>11.487</b> | <b>11.492</b> | <b>-0,0</b>            |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | 8.831         | 8.875         |                        |
| davon angestellte Personen  | 2.656         | 2.617         |                        |
| <b>Abzug der beschäftigten Personen des Geschäftsbereichs CONTAINER</b> | <b>-1.604</b> | <b>-1.605</b> | <b>-0,1</b>            |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | -1.137        | -1.149        |                        |
| davon angestellte Personen  | -467          | -456          |                        |
| <b>Mitarbeitende BLG LOGISTICS</b>                                      | <b>9.883</b>  | <b>9.887</b>  | <b>-0,0</b>            |
| davon gewerblich Mitarbeitende  | 7.694         | 7.726         |                        |
| davon angestellte Personen  | 2.189         | 2.161         |                        |

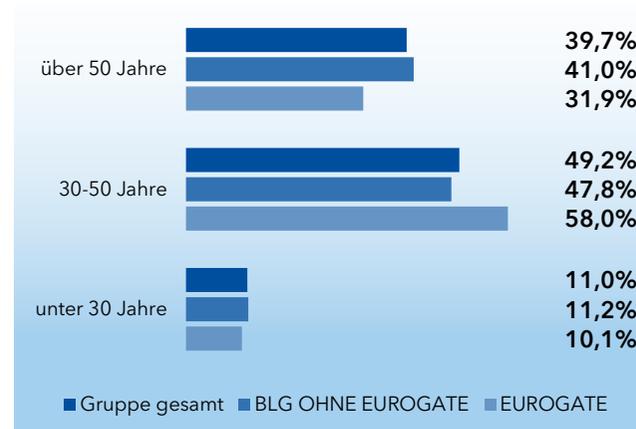
Die erfolgreiche Umsetzung einer klaren und zukunftsweisenden Strategie hängt in großen Teilen von dem Management von BLG LOGISTICS ab. Unsere Führungsgrundsätze und unsere Unternehmenswerte unterstützen dabei, ein gemeinsam getragenes Führungsverständnis auf allen Ebenen zu erreichen.

**Mitarbeitende 2023**

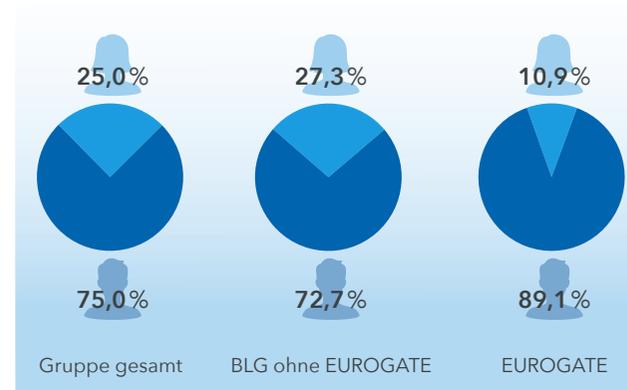


Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr mit vier Personen weniger gegenüber dem Vorjahr nahezu gleich geblieben. Verschiebungen ergaben sich insbesondere durch die Neuordnung der BLG Cargo Logistics GmbH vom Geschäftsbereich AUTOMOBILE in den Geschäftsbereich CONTRACT sowie durch die Entkonsolidierung der russischen Gesellschaft im Vorjahr. Gegenläufig waren im Geschäftsjahr 2023 an neuen Standorten im Bereich der Handelslogistik neue Mitarbeitende für BLG LOGISTICS tätig.

**Mitarbeitende nach Altersgruppen**



**Mitarbeitende nach Geschlecht\***



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

**Nichtfinanzieller Bericht**

Nach den Vorgaben des Gesetzes zur Stärkung der nicht-finanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) gibt BLG LOGISTICS seit dem Geschäftsjahr 2017 eine nichtfinanzielle Gruppen-Erklärung im Sinne von § 315b HGB ab. Diese Erklärung ist als gesonderter nicht-finanzieller Bericht im Nachhaltigkeitsbericht integriert, der unter [reporting.blg-logistics.com](https://reporting.blg-logistics.com) abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht 2023 wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.



# Wirtschafts- bericht

## Allgemeine Rahmenbedingungen

### Geringe konjunkturelle Dynamik

Aufgrund der stark angestiegenen Inflation und der entsprechend deutlichen geldpolitischen Reaktionen war zum Jahreswechsel 2022/2023 die Unsicherheit groß und es wurde verbreitet mit einer ausgeprägten Abschwächung der weltwirtschaftlichen Aktivität gerechnet.

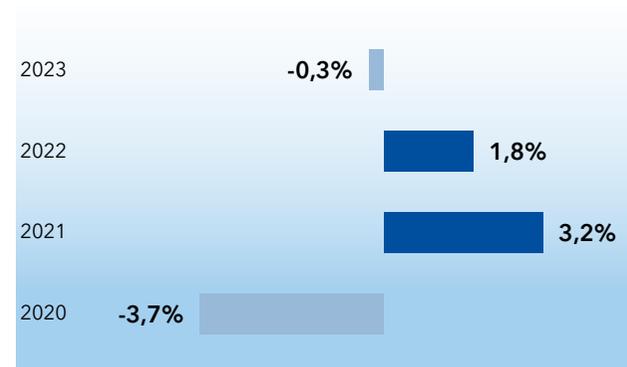
Letztendlich entwickelte sich die Weltkonjunktur besser als erwartet, auch wenn es zu keiner nennenswerten konjunkturellen Belebung kam und die hohe Inflation nur sukzessive wieder zurückging.

Die gesamtwirtschaftliche Produktion in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften legte im Verlauf des Jahres 2023 moderat zu. Besonders robust zeigte sich hierbei die Wirtschaft in den Vereinigten Staaten. Diese wurde durch eine expansive Finanzpolitik gestützt - bei hohen Zinsanstiegen durch die Notenbank.

Deutlich schwächer hingegen entwickelte sich die gesamtwirtschaftliche Produktion in Europa. Sowohl in der Europäischen Union als auch im Vereinigten Königreich wurde kaum mehr als Stagnation erreicht.

Die chinesische Wirtschaft wird 2023 wohl das Wachstumsziel der Regierung von 5 Prozent überschreiten, allerdings liegt das Expansionsniveau im historischen Vergleich im geringeren Bereich. Die Wirtschaft in Indien hingegen expandierte sehr deutlich.

### Deutsches BIP sinkt 2023 um rund 0,3 Prozent



Veränderung des realen BIP gegenüber den Vorjahren

Insgesamt ist das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 0,3 Prozent zurückgegangen.

Ursache hierfür waren insbesondere eine schwache Auslandsnachfrage und hohe Energiekosten, die die Industrie und die Exporte belasteten. Die für Deutschland wichtige Automobilindustrie hatte mit anhaltender Nachfrageschwäche zu kämpfen. Des Weiteren kam es aufgrund der gestiegenen Finanzierungskosten zu weniger Investitionen (insbesondere im Wohnungsbau) und die privaten Haushalte waren mit ihren Konsumausgaben vorsichtiger und hielten sich zurück.

Im Jahresverlauf 2023 beruhigten sich die zu Jahresbeginn hohen Inflationsraten. Insbesondere die Energiepreise gingen spürbar zurück und die Teuerungsrate bei Lebensmitteln hat sich zuletzt verlangsamt.

Durch Inflationsausgleichsprämien und neue Tarifabschlüsse stiegen die Tarifverdienste im Jahr 2023 deutlich an. Insgesamt zeigten sich am Arbeitsmarkt aber die Spuren der Konjunkturschwäche und seit dem Sommer stagniert die Anzahl der Erwerbstätigen.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2024  
 IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 109+110 (2023|Q4)  
 IMK, IMK Report Nr. 186, Dezember 2023



## Branchenbezogene Rahmenbedingungen

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

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

Aufgrund steigender Kundenanforderungen hat sich auch der Einsatz von durchgängigen Informations- und Kommunikationstechniken entlang der Prozessketten deutlich ausgeweitet. Logistikdienstleister müssen sich verstärkt an Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Automatisierung und Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.

Die Logistikbranche in Deutschland ist der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilindustrie und dem Handel. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Logistikstandort Deutschland einen großen Anteil seiner Wirtschaftsleistung in Industrie und Handel erbringt. Weitere Ursachen sind der traditionell hohe Exportanteil, die zentrale Lage in Europa und die daraus abgeleitete Drehscheibenfunktion.

Das Geschäftsjahr 2023 war – wie die Vorjahre – erneut ein herausforderndes Jahr für die Logistikwirtschaft. Für ein schwieriges Geschäftsumfeld sorgten vor allem die Kriege und Krisen in der Welt, die hohe Inflation und das rückläufige Transportvolumen.

Die globale Wirtschaft basiert auf eng getakteten und verwobenen Logistikketten rund um den Globus. Dieses weltumspannende Netz aus Lieferketten ist sehr fragil und wurde schon mit COVID-19 auf eine harte Probe gestellt. Analog dem Wirtschaftsgeschehen platzierte sich der Indikatorwert des SCI Logistikindex zum Jahresende 2023 nur leicht über dem Jahresendwert von 2022 und weiterhin deutlich im negativen Bereich.

Die Entwicklung im Jahresverlauf war sehr volatil und maßgeblich beeinflusst von der Unsicherheit in der Logistikbranche aufgrund der oben genannten Indikatoren. Einzig im Februar und April konnte der Indikatorwert in den positiven Bereich wechseln.

Zum Ende des Jahres 2023 bewertet ein Großteil von 46 Prozent der Befragten die Geschäftslage als „schlecht“, 34 Prozent bewerten sie als „normal“ und immerhin 20 Prozent als „gut“. Neben den globalen Krisen sind insbesondere die immer weiter steigenden Kosten und der immer größer werdende Personalmangel wesentliche Faktoren für die Einschätzung.

Auch wenn sich die Erwartungen innerhalb des BVL-Logistik-Indikators im vierten Quartal leicht verbesserten, entwickelte er sich 2023 insgesamt erneut negativ (vgl. auch Grafik im ►Prognosebericht) und das Geschäftsklima blieb auch zum Jahresende weit unter seinen Möglichkeiten. Viele der befragten Unternehmen melden in der Befragung über das vierte Quartal 2023 eine rückläufige Nachfrage und sinkende Auftragsbestände sowie restriktive Personalpläne. Auch hier wirken sich wirtschaftspolitische Unsicherheiten sowie die Investitionszurückhaltung der Unternehmen und die Nachfragezurückhaltung der privaten Haushalte aus.

Quellen dieses Abschnitts:

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



## Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Aufgrund des Krieges zwischen Russland und der Ukraine und der Spannungen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und China sowie bedingt durch die hohen Energiepreise zu Jahresbeginn ist BLG LOGISTICS von einem erneut herausfordernden Jahr 2023 ausgegangen. Die weltwirtschaftlichen und geopolitischen Einflüsse im Berichtsjahr haben diese Erwartung bestätigt. Multiple Krisenherde beherrschen die weltpolitische Tagesordnung.

Der Krieg in der Ukraine, Energiekosten, Inflation, Fachkräftemangel, Klimawandel und der andauernde Nahost-Konflikt – diese Multi-Krisen haben zu einem sehr herausfordernden Geschäftsumfeld geführt.

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

Die Situation im Geschäftsbereich AUTOMOBILE hat sich trotz immer wieder auftretender Störungen in den Lieferketten und trotz Nachfragezurückhaltung insgesamt gegenüber dem Vorjahr sehr deutlich verbessert. Die Gründe dafür sind unter anderem:

- gute Auslastung und Produktivität in den Inlandterminals und hier insbesondere im Fahrzeugumschlag und den technischen Dienstleistungen führten zu verbesserten Ergebnisbeiträgen;
- allgemein verlagern Automobilhersteller zunehmend mehr Tätigkeiten auf (Logistik-)Dienstleister;
- trotz teilweise starker Beeinträchtigungen der Infrastruktur (Baustellen, Sperrungen usw.) wurden mehr Autos auf der Straße und Schiene transportiert und BLG LOGISTICS hat mehr Kurzstreckenverkehre durchgeführt. In diesem Bereich kommt es auch aufgrund von einem Mangel an Lkw-Fahrern und Lokführern immer wieder zu Engpässen auf dem Markt.

Der Geschäftsbereich CONTRACT ist mittlerweile an über 40 Standorten in ganz Deutschland und der Welt tätig. Bislang untergliederte sich die Kontraktlogistik in die Geschäftsfelder Industrielogistik und Handelslogistik. Seit der organisatorischen Neuaufstellung zu Jahresbeginn werden Standorte und Länder in einer Regionalstruktur geführt.

Insbesondere Konsumgüter und Dienstleistungen im Bereich E-Commerce waren erneut gefragt. Insgesamt liegt der Geschäftsbereich CONTRACT im Geschäftsjahr 2023 im Rahmen der Erwartungen. Teilweise starke Rückgänge der Menge an einzelnen Standorten konnten im Berichtsjahr durch höhere Volumina und Produktivitäten sowie durch Zusatzgeschäfte an anderen Standorten kompensiert werden. Zusätzlich wirkten sich der Rückgang der Inflation und insbesondere der Energiepreise im Jahresverlauf positiv aus.

Die schwierige konjunkturelle Lage war im Geschäftsjahr 2023 besonders im Geschäftsbereich CONTAINER zu spüren. An den inländischen Containerterminals der EUROGATE-Gruppe wurden im Berichtsjahr insgesamt deutlich weniger Container umgeschlagen als erwartet. Auch die Lagergelder, die im Vorjahr aufgrund der aus dem Takt geratenen Fahrpläne der Reeder deutlich erhöht waren, gingen früher als erwartet zurück.

Durch Sondereffekte aus nicht mehr benötigter Risikoversorge und den rückläufigen Energiepreisen konnte etwas Kompensation erzielt werden und so wurden die Ergebniserwartungen im Geschäftsbereich CONTAINER nur leicht unterschritten.

Die strukturellen und dauerhaften Veränderungen in der Containerbranche setzten sich auch im Berichtsjahr fort. Der Wettbewerb um Containermengen wird ständig härter. Die stringente Umsetzung der Transformationsmaßnahmen ist für eine stabile Zukunft von EUROGATE weiter unabdingbar.

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



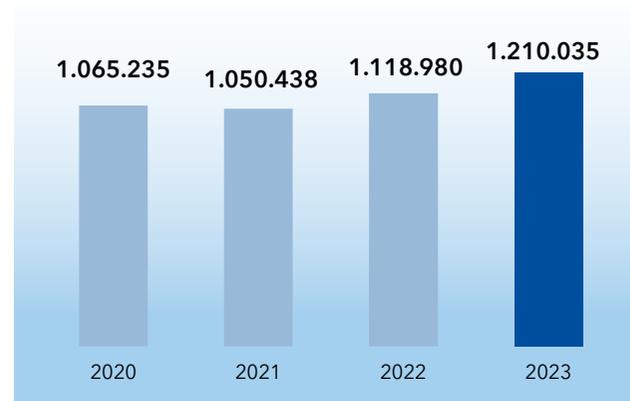
Insgesamt hat BLG LOGISTICS aufgrund ihrer Diversifizierung auch 2023 die gebotenen Chancen genutzt und viele Veränderungen angestoßen, die uns – auch in Zeiten von Multi-Krisen – robust, anpassungsfähig und zukunftsfähig machen.

Trotzdem sieht sich BLG LOGISTICS weiterhin einem volatilen Marktumfeld ausgesetzt. Um diesen Aufgaben zu begegnen, gehen wir Themen wie Flexibilität, Digitalisierung/Künstliche Intelligenz, Automatisierung und Nachhaltigkeit weiter mit voller Kraft an und arbeiten intensiv daran, die wirtschaftliche Lage von BLG LOGISTICS stetig zu verbessern.

Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2023 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts in 2024. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2024 lag im Rahmen der Erwartungen.

## Geschäftsverlauf

### Ertragslage



Umsatzentwicklung (in TEUR)

Im Geschäftsjahr 2023 ist der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um TEUR 91.055 auf TEUR 1.210.035 gestiegen. Hierbei sind insbesondere die Umsätze im Geschäftsbereich AUTOMOBILE deutlich um TEUR 62.115 auf TEUR 641.883 gewachsen. Das Umsatzwachstum ist hier im Wesentlichen auf höhere Erlöse im Transportbereich sowie auf Lagergelder zurückzuführen. Auch wirkten sich

notwendige Preisanpassungen aufgrund gestiegener Kosten auf den Umsatz aus.

Die Umsatzerlöse des Neustädter Hafens in Bremen werden – wie die gesamte Gesellschaft BLG Cargo Logistics GmbH – seit dem Berichtsjahr im Geschäftsbereich CONTRACT ausgewiesen. Dadurch werden geringere Umsätze im Bereich der Autoteilelogistik aufgrund von Volumina unter den Erwartungen – insbesondere am Standort Bremen – geschäftsbereichsübergreifend überkompensiert.

Im Geschäftsbereich CONTAINER ist das Umschlagsvolumen (in TEU) aufgrund der konjunkturell schwachen Phase im Geschäftsjahr 2023 insgesamt um 5,1 Prozent zurückgegangen. Des Weiteren ist der deutliche Rückgang der Umsatzerlöse um TEUR 43.184 maßgeblich bedingt durch den erwartungsgemäßen Rückgang der Lagergeld- und Reefer-Erlöse. Da die EUROGATE-Gruppe, die den Geschäftsbereich CONTAINER repräsentiert, nach der Equity-Methode in den Gruppenabschluss einbezogen wird, sind diese Umsätze nicht im ausgewiesenen Gruppenumsatz enthalten.

### Umsatzerlöse nach Segmenten TEUR

|                          | <b>2023</b>      | 2022             | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>prozentual |
|--------------------------|------------------|------------------|------------------------|---------------------------|
| AUTOMOBILE               | 641.883          | 579.768          | 62.115                 | 10,7                      |
| CONTRACT                 | 569.143          | 548.192          | 20.951                 | 3,8                       |
| CONTAINER                | 301.914          | 345.098          | -43.184                | -12,5                     |
| Überleitung <sup>1</sup> | -302.905         | -354.078         | 51.173                 | 14,5                      |
| <b>Gruppe gesamt</b>     | <b>1.210.035</b> | <b>1.118.980</b> | <b>91.055</b>          | <b>8,1</b>                |

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



| <b>Kennzahlen zur Ertragslage</b>                            | <b>2023</b>      | 2022             | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>prozentual |
|--|------------------|------------------|------------------------|---------------------------|
| <b>TEUR</b>  |                  |                  |                        |                           |
| <b>Umsatzerlöse</b>  | <b>1.210.035</b> | <b>1.118.980</b> | <b>91.055</b>          | <b>8,1</b>                |
| Sonstige Erträge   | 48.938           | 53.868           | -4.930                 | -9,2                      |
| Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen <sup>2</sup> | 21.374           | 75.596           | -54.222                | -71,7                     |
| Materialaufwand  | -503.185         | -462.018         | -41.167                | -8,9                      |
| Personalaufwand  | -492.174         | -475.075         | -17.099                | -3,6                      |
| Sonstige Aufwendungen  | -154.237         | -159.770         | 5.533                  | 3,5                       |
| Abschreibungen   | -84.559          | -86.999          | 2.440                  | 2,8                       |
| <b>EBIT</b>  | <b>46.192</b>    | <b>64.582</b>    | <b>-18.390</b>         | <b>-28,5</b>              |
| Finanzergebnis   | -10.097          | -8.860           | -1.237                 | -14,0                     |
| <b>EBT</b>   | <b>36.095</b>    | <b>55.722</b>    | <b>-19.627</b>         | <b>-35,2</b>              |
| <b>EBT-Marge (in %)</b>                                      | <b>3,0</b>       | <b>5,0</b>       | <b>-2,0</b>            | <b>-40,2</b>              |
| Gruppenjahresüberschuss                                      | 33.430           | 51.606           | -18.176                | -35,2                     |

Die sonstigen Erträge bewegen sich auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr und sind nur geringfügig (TEUR 4.930) zurückgegangen. Gegenüber dem Vorjahr reduzierten sich die periodenfremden Erträge um TEUR 2.654 und die Erträge aus der Weiterbelastung von Aufwendungen um TEUR 1.478. Gegenläufig sind die übrigen sonstigen Erträge durch diverse Einzelsachverhalte um TEUR 273 angestiegen.

Das Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen in Höhe von TEUR 21.374 (Vorjahr: TEUR 75.596) beinhaltet mit TEUR 18.202 (Vorjahr: 76.705) zu einem wesentlichen Teil das Beteiligungsergebnis aus der Bewertung nach der At-Equity-Methode der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG (EUROGATE). Bezüglich des Rückgangs gegenüber dem Vorjahr wird auf die u.g. Ausführungen zum Geschäftsbereich CONTAINER verwiesen.

Der Materialaufwand ist mit 8,9 Prozent etwas stärker gestiegen als die Umsatzerlöse (8,1 Prozent). Dies ist insbesondere auf die im Umfeld enger Marktkapazitäten stark angestiegenen Kosten für Subunternehmer im Bereich Autotransporte auf der Straße und auf der Schiene zurückzuführen. Die Weitergabe der erhöhten Kosten an die Kunden erfolgt zeitverzögert. Gegenläufig gingen die Aufwendungen für Fremdpersonal um 11,2 Prozent zurück. Grund ist hier insbesondere ein geringerer Bedarf zum Ausgleich von Beschäftigungsspitzen im Bereich der Industrielogistik.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr deutlich auf TEUR 492.174 (Vorjahr: TEUR 475.075) angestiegen. Bei relativ konstanter Anzahl der Mitarbeitenden resultiert die

Erhöhung damit im Wesentlichen auf neuen Tarifabschlüssen und damit einhergehenden höheren Grundvergütungen der Beschäftigten.

Die sonstigen Aufwendungen sind im Berichtsjahr um TEUR 5.533 gesunken, was insbesondere auf geringere Sondereffekte (Aufwendungen für Drohverluste und Infrastrukturmaßnahmen) zurückzuführen ist. Neben den allgemeinen Kostensteigerungen aufgrund der hohen Inflation erhöhten sich gegenläufig im Berichtsjahr insbesondere Aufwendungen für IT und Beratungskosten aufgrund von Großprojekten. Des Weiteren stiegen die Aufwendungen aus Schadenfällen um TEUR 2.818 an. Dieser Anstieg ist insbesondere begründet durch eine fehlerhafte Wärmebehandlung und von uns durchzuführende, notwendige Nachbehandlung von Fahrzeugen.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2023 um TEUR 2.440 gesunken. Die laufenden Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr leicht (TEUR -997) zurückgegangen. Die ebenfalls leicht zurückgegangenen (TEUR -1.442) außerplanmäßigen Wertminderungen in Höhe von TEUR 6.393 entfallen in Höhe von TEUR 5.198 auf Wertminderungen von Gebäuden und in Höhe von TEUR 1.195 auf ein operatives Steuerungstool, dessen Entwicklung eingestellt worden ist.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.237 auf TEUR -10.097 verbessert. Höhere Zinsaufwendungen für langfristige Darlehen - aufgrund des angestiegenen allgemeinen Zinsniveaus - wurden durch Zinserträge für Guthaben und hier insbesondere durch höhere Zinserträge aus Leasingverträgen mit Kunden überkompensiert.

<sup>2</sup> Aufgrund des wesentlichen Beitrags des Geschäftsbereichs CONTAINER werden die Beteiligungserträge im EBIT ausgewiesen.

| <b>EBIT nach Segmenten<br/>TEUR</b> | <b>2023</b>   | 2022          | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>prozentual |
|-------------------------------------|---------------|---------------|------------------------|---------------------------|
| AUTOMOBILE                          | 46.199        | -2.293        | 48.492                 | 2.114,8                   |
| CONTRACT                            | 8.864         | 12.415        | -3.551                 | -28,6                     |
| CONTAINER                           | 27.431        | 90.560        | -63.129                | -69,7                     |
| Überleitung                         | -36.302       | -36.100       | -202                   | -0,6                      |
| <b>Gruppe gesamt</b>                | <b>46.192</b> | <b>64.582</b> | <b>-18.390</b>         | <b>-28,5</b>              |

| <b>EBT nach Segmenten<br/>TEUR</b> | <b>2023</b>   | 2022          | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>prozentual |
|------------------------------------|---------------|---------------|------------------------|---------------------------|
| AUTOMOBILE                         | 36.182        | -11.696       | 47.878                 | 409,4                     |
| CONTRACT                           | 9.422         | 11.256        | -1.834                 | -16,3                     |
| CONTAINER                          | 18.528        | 80.030        | -61.502                | -76,8                     |
| Überleitung                        | -28.037       | -23.868       | -4.169                 | -17,5                     |
| <b>Gruppe gesamt</b>               | <b>36.095</b> | <b>55.722</b> | <b>-19.627</b>         | <b>-35,2</b>              |

Das Ergebnis (EBT) konnte im Geschäftsbereich AUTOMOBILE deutlich verbessert werden. Insgesamt reduzierte sich das EBT der Gruppe im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 19.627. Dies ist im Wesentlichen begründet durch das geringere Beteiligungsergebnis des Geschäftsbereichs CONTAINER. Hier ist die deutliche Abweichung zum Vorjahr auch dadurch begründet, dass im Vorjahresergebnis eine Zuschreibung zu Finanzanlagen in Höhe von (anteilig) EUR 35,4 Mio., die die Wertaufholung des At-Equity-Ansatzes der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG. betraf, ausgewiesen ist. Das EBIT sank entsprechend gegenüber dem Vorjahr um TEUR 18.390 auf TEUR 46.192. Die EBT-Marge im Geschäftsjahr 2023 liegt somit bei 3,0 Prozent (Vorjahr: 5,0 Prozent).

Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 2.665 (Vorjahr: TEUR 4.116). Der Rückgang ist insbesondere begründet durch geringere Aufwendungen für Vorperioden (TEUR -3.083) und höhere Erträge aus Steuererstattungen (TEUR -269). Gegenläufig sanken die Erträge aus laufenden Steuern um TEUR 583 an.

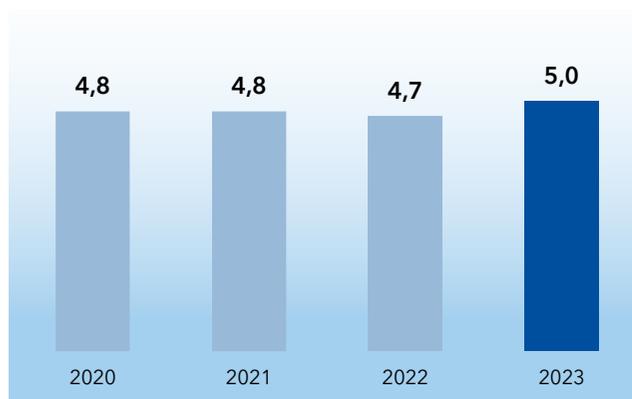
Aufgrund der zuvor beschriebenen Entwicklungen ist das Gruppenperiodenergebnis um TEUR 18.176 auf TEUR 33.430 gesunken.

## Geschäftsbereich AUTOMOBILE



**Fahrzeuge haben wir im Jahr 2023 umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet.**

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


**Fahrzeughandling (in Mio.)**

Entlang der globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie nahmen im Geschäftsjahr 2023, wie oben bereits beschrieben, verschiedene Faktoren Einfluss auf die Entwicklungen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen konnte das Volumen der umgeschlagenen, transportierten und technisch bearbeiteten Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mio. auf 5,0 Mio. Fahrzeuge gesteigert werden.

| TEUR             | 2023    | 2022    |
|------------------|---------|---------|
| Umsatzerlöse     | 641.883 | 579.768 |
| EBIT             | 46.199  | -2.293  |
| EBT              | 36.182  | -11.696 |
| EBT-Marge (in %) | 5,6     | -2,0    |

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals sank das Umschlagsvolumen im Geschäftsjahr 2023 noch etwas unter das anhaltend niedrige Niveau der Vorjahre. Das Autoterminale in Bremerhaven schlug mit 1,5 Mio. Fahrzeugen – bedingt insbesondere durch die konjunkturelle Lage – etwas weniger als im Vorjahr um. Positiv wirkten sich insbesondere Sondergeschäfte, zusätzliche Lagererlöse und technische Dienstleistungen aus. Am AutoTerminal Cuxhaven sind die Volumina nahezu identisch geblieben. Nicht ausreichende Produktivitäten und insbesondere zu Jahresbeginn noch hohe Energiepreise übten zudem Druck auf die Ergebnislage aus. Durch einzelne Spotgeschäfte wurde hier entsprechend gegengesteuert. Am Terminal in Cuxhaven konnten fest vermietete Flächen und Sonderaufträge für positive Ergebnisbeiträge sorgen.

Im Bereich High&Heavy lag das Umschlagsvolumen etwas über dem Vorjahresniveau und konnte um 0,2 Mio. t auf 1,3 Mio. t gesteigert werden. Trotz der unsicheren geopolitischen Lage und der Zurückhaltung bei Investitionen wirkten sich Sondergeschäfte und Spezialaufträge positiv aus. Insgesamt konnte das Geschäftsfeld über den Erwartungen das Geschäftsjahr 2023 beenden.

Das Geschäftsfeld Inlandterminals konnte das Fahrzeughandling im Vergleich zum Vorjahr um deutliche 22 Prozent steigern und an den meisten Standorten (Kelheim, Dondorf, Duisburg und Hamburg) die Erwartungen übertreffen. Begründet war dies insbesondere durch hohe Volumina unserer Kunden, Spotgeschäfte, eine hohe Platzauslastung sowie einen hohen Grad zusätzlicher Wertschöpfung durch technische Dienstleistungen. Des Weiteren wurden die Ergebnisse durch die wieder sinkenden Energiepreise positiv beeinflusst. Dadurch ist es dem

Geschäftsfeld gelungen, das Geschäftsjahr 2023 deutlich über den ursprünglichen Planungen abzuschließen.

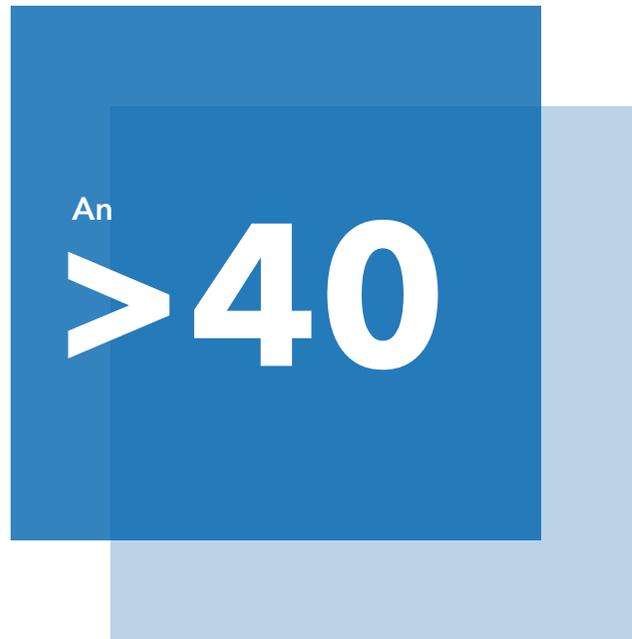
Auch im Geschäftsfeld AutoTransporte konnten im Berichtsjahr hohe Volumina über den Erwartungen transportiert werden. Die aufgrund enger Marktkapazitäten immer weiter steigenden Vergütungen für Subunternehmer konnten durch Spotverkehre zu auskömmlichen Raten kompensiert werden. Auch auf dem Wasser konnten mit den auf Binnenschiffen transportierten Fahrzeugen hohe Volumina erzielt werden, sodass das Geschäftsfeld insgesamt deutlich über den Erwartungen abschließt.

Das Geschäftsfeld Schiene sah sich dagegen erneut mit mehreren Herausforderungen konfrontiert. Mangelnde Trassenverfügbarkeiten aufgrund von Baustellen, Instandhaltungskosten, Fachkräftemangel bei Lokführer:innen und zwischenzeitlich hohe Abwesenheitsquoten wirkten sich signifikant auf Produktivität und Ergebnis aus. Des Weiteren sorgten Engpässe bei der Verfügbarkeit der für die Produktion der Automobilhersteller benötigten Teile für Auswirkungen auf die Volumina und geplanten Fahrten. Die Erwartungen im Bereich Schiene konnten daher nicht vollumfänglich erfüllt werden.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa wurde als Reaktion auf die Entwicklungen in den beiden Ländern im Vorjahr die Beteiligung in der Ukraine vollständig wertberichtigt und die Beteiligung in Russland entkonsolidiert. Der Standort Gdansk profitiert von Sondergeschäften und kann das Jahr 2024 deutlich über den Erwartungen abschließen.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen liegt das EBT für das Geschäftsjahr 2023 im Geschäftsbereich AUTOMOBILE mit TEUR 36.182 sehr deutlich über dem Vorjahreswert von TEUR -11.696 und damit über den Erwartungen.

### Geschäftsbereich CONTRACT



**Standorten** sind wir in Europa und Übersee für unsere Kunden präsent.

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

| TEUR             | 2023    | 2022    |
|------------------|---------|---------|
| Umsatzerlöse     | 569.143 | 548.192 |
| EBIT             | 8.864   | 12.415  |
| EBT              | 9.422   | 11.256  |
| EBT-Marge (in %) | 1,7     | 2,1     |

Im anhaltenden Multi-Krisen-Umfeld ist es dem Geschäftsbereich CONTRACT im Geschäftsjahr 2023 erneut gelungen, seine Ziele zu erreichen. Die Auftragslage und die bearbeiteten Volumina im Bereich der Handels- und Industrielogistik lagen vielerorts über den Erwartungen. Des Weiteren konnten Zusatz- und Neugeschäfte generiert werden und die Energiekosten wirkten sich im Jahresverlauf geringer als erwartet aus.

An unserem größten Standort der Industrielogistik in Bremen bestanden auch im Geschäftsjahr 2023 schwierige Rahmenbedingungen in den Bereichen CKD (Completely Knocked Down) und Rohbau. Diese litten unter geringen Volumina, Schwierigkeiten hinsichtlich der Produktivität und dem Ausfall von geplanten Mengen. Durch das Gegensteuern in Form von Kostenreduzierungen und Verbesserungen von Prozessen konnten die Auswirkungen abgemildert werden.

An den Handelslogistikstandorten konnten vereinzelt unter den Erwartungen liegende Volumina im Bereich Consumer & Fashion insgesamt durch stabile Geschäfte an anderen Standorten mit Bestandskunden kompensiert werden.

Im Neustädter Hafen in Bremen waren die Kapazitäten insbesondere durch hohe Mengen Stahl gut ausgelastet. Die umgeschlagene Tonnage (schiffsseitige Abwicklung) sank insgesamt von 1,6 Mio. t auf 1,3 Mio. t. Trotzdem entwickelt sich die Ergebnissituation positiv, die auch durch zusätzliche Lagergelder, geringere Fremdleistungen und Einmaleffekte begünstigt war. Im Bereich Landverkehre konnte der Wegfall eines Großkunden noch nicht vollständig kompensiert werden.

An unseren Industrielogistik-Standorten in Übersee hat insbesondere der Standort in Südafrika seine positive Entwicklung des Vorjahres fortgesetzt. Der Standort konnte - inklusive Neugeschäfte - deutlich über den Erwartungen abschließen. Gegenläufig unter den Planungen schloss das USA-Geschäft das Geschäftsjahr 2023 ab. Dies resultierte insbesondere aus deutlich unter den Erwartungen liegenden Volumina bei den Neugeschäften.

Insgesamt liegt der Geschäftsbereich CONTRACT in einem herausfordernden Umfeld im Rahmen der Ergebniserwartungen, auch wenn das EBT in Höhe von TEUR 9.422 gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.834 zurückging.

## Geschäftsbereich CONTAINER

Mit  
**11**

**Containerterminals** ist die EUROGATE-Gruppe an 8 verschiedenen Standorten vertreten, von der Nordsee bis zum Mittelmeer.

Der Geschäftsbereich CONTAINER der BLG LOGISTICS wird durch die Hälfte der Gesellschaftsanteile an dem Gemeinschaftsunternehmen EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG (EUROGATE) repräsentiert. Diese betreibt – teilweise

mit Partnern – Containerterminals in Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven, an den italienischen Standorten La Spezia, Ravenna und Salerno, in Limassol (Zypern) sowie in Tanger (Marokko). Darüber hinaus ist die EUROGATE-Gruppe an mehreren Binnenterminals sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt.

Des Weiteren ist EUROGATE seit 2022 am Joint Venture „Damietta Alliance Container Terminal S.A.E.“ beteiligt. Dieses soll den Bau, die Entwicklung und den Betrieb eines neuen Terminals im Hafen von Damietta/Ägypten umsetzen.

Der Geschäftsbereich CONTAINER ist vor allem im Containerumschlag aktiv. Als Komplementärdienstleistungen 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 nachfolgenden Zahlen entsprechen dem 50-prozentigen Anteil an EUROGATE.

| TEUR             | <u>2023</u>    | 2022    |
|------------------|----------------|---------|
| Umsatzerlöse     | <u>301.914</u> | 345.098 |
| EBIT             | <u>27.431</u>  | 90.560  |
| EBT              | <u>18.528</u>  | 80.030  |
| EBT-Marge (in %) | <u>6,1</u>     | 23,2    |

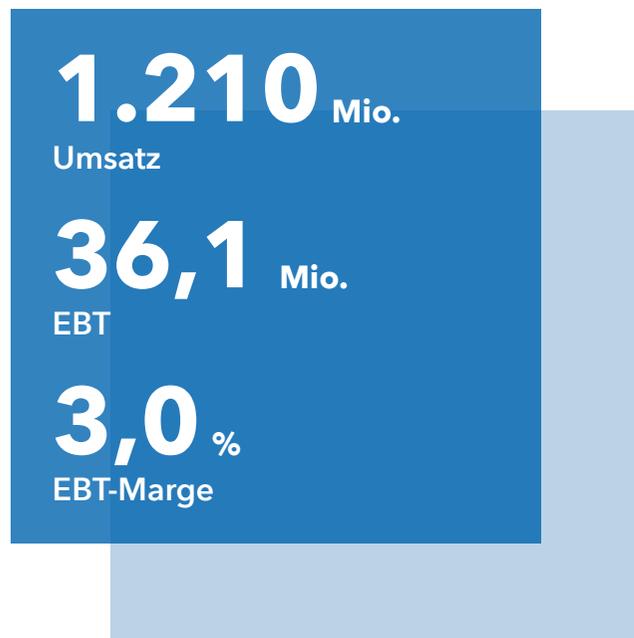
Das Geschäftsjahr 2023 von EUROGATE war in erheblichem Maße von den oben beschriebenen weltwirtschaftlichen und konjunkturellen Rahmenbedingungen beeinflusst. Des Weiteren ist die deutliche Ergebnisabweichung

zum Vorjahr auch dadurch begründet, dass im Vorjahresergebnis eine Zuschreibung zu Finanzanlagen in Höhe von (anteilig) EUR 35,4 Mio. ausgewiesen war (vgl. oben).

EUROGATE hatte bei einem Rückgang der Umschlagsmengen der vollkonsolidierten Gesellschaften in Deutschland einen maßgeblichen Rückgang des Konzernumsatzes um rund 13 Prozent auf EUR 301,9 Mio. (Vorjahr: EUR 345,1 Mio.; hier anteilig zu 50 Prozent dargestellt) zu verzeichnen. Der Umsatzrückgang ist neben der rückläufigen Umschlagsentwicklung maßgeblich bedingt durch signifikant rückläufige Lagergelderlöse. Insgesamt ist die Umschlagsmenge an den EUROGATE-Terminals von 11,2 Mio. TEU um 5,1 Prozent zurückgegangen, an den deutschen Terminals insgesamt um 10,5 Prozent.

Dem gegenüber stehen erste Erfolge aus dem bereits Ende 2019 gestarteten Transformationsprojekt mit dem internen Titel „Zukunft EUROGATE“, welches unverändert große Bedeutung für die nachhaltige Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der EUROGATE-Gruppe hat und sich 2023 bereits positiv auf das Ergebnis ausgewirkt hat.

Das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung (spiegelt die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals wider) lag mit TEUR 18.202 daher sehr deutlich unter dem Vorjahreswert von TEUR 76.705.

**Vergleich der Ertragslage 2023 mit der  
 Prognose für das Geschäftsjahr 2023**

**Ergebnisse für das  
 Geschäftsjahr 2023**

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorjahresberichts hielt der Krieg zwischen Russland und der Ukraine an, es bestanden Spannungen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und China und die Energiekrise mit sehr hohen Energiepreisen sowie die allgemein hohe Inflation waren noch nicht ausgestanden.

In diesem sehr unsicheren Umfeld ging BLG LOGISTICS zunächst davon aus, dass sich die Umsatzerlöse zwar leicht gegenüber dem Niveau von 2022 erhöhen können, das Ergebnis (EBIT und EBT) sich aber deutlich reduziert. Entsprechend haben wir auch die Entwicklung für RoCE und EBT-Marge prognostiziert.

|           | Prognose 2023                   | Eintritt 2023                   |
|-----------|---------------------------------|---------------------------------|
| EBT       | deutliche Reduzierung           | deutliche Reduzierung           |
| EBIT      | deutliche Reduzierung           | deutliche Reduzierung           |
| Umsatz    | leicht über dem Vorjahresniveau | leicht über dem Vorjahresniveau |
| EBT-Marge | deutliche Reduzierung           | deutliche Reduzierung           |
| RoCE      | deutliche Reduzierung           | deutliche Reduzierung           |

Wie der Tabelle und den vorherigen Beschreibungen zu entnehmen ist, sind die Prognosen für das Geschäftsjahr 2023 insgesamt eingetreten. Auch wenn Energiepreise und Inflation zurückgegangen sind, sind die geopolitischen Unsicherheiten durch den Nahostkonflikt weiter gestiegen und die Konjunktur hat sich als lahmend erwiesen. Letztere wirkte sich deutlich auf die Umschlagsmengen im Geschäftsbereich CONTAINER aus, wo aufgrund geringerer Umschlagsvolumina und deutlich geringerer Lagergelder das Beteiligungsergebnis zurückging. Dies konnte nicht durch eine deutliche Ergebnissteigerung im Geschäftsbereich AUTOMOBILE und das erneut solide Ergebnis im Geschäftsbereich CONTRACT kompensiert werden. So blieb das Ergebnis bei leicht steigenden Umsätzen (ohne den Geschäftsbereich CONTAINER) zwar um

TEUR 19.627 unter dem Vorjahresergebnis, aber im deutlich positiven Bereich. Entsprechend verhielt es sich mit dem RoCE und der EBT-Marge.

**Vermögenslage**

**Bilanzstruktur**

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme TEUR 1.317.368 und lag damit leicht unter dem Niveau des Vorjahreswerts von TEUR 1.336.518.

Hinsichtlich der Sachanlagen ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 insgesamt Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von


**Kennzahlen zur Vermögenslage**  
**TEUR**

|                              | <b>2023</b> | 2022      | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>prozentual |
|------------------------------|-------------|-----------|------------------------|---------------------------|
| Bilanzsumme                  | 1.317.368   | 1.336.518 | -19.150                | -1,4                      |
| Anlagenintensität (in %)     | 41,3        | 41,3      | 0,0                    | 0,0                       |
| Working Capital Ratio (in %) | 105,9       | 88,2      | 17,7                   | 20,1                      |
| Eigenkapital                 | 285.677     | 277.727   | 7.950                  | 2,9                       |
| Eigenkapitalquote (in %)     | 21,7        | 20,8      | 0,9                    | 4,3                       |
| Nettoverschuldung            | 488.461     | 526.144   | -37.683                | -7,2                      |

TEUR 84.639 (davon im Betrachtungszeitraum zahlungsunwirksam TEUR 40.877). Dem stehen Desinvestitionen in Höhe von TEUR 8.394 und gegenüber dem Vorjahr um TEUR 2.440 geringere Abschreibungen in Höhe von TEUR 84.559 gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 mit 41,3 Prozent nicht verändert.

Deutliche Veränderungen ergaben sich auf der Aktivseite bei den Anteilen an Unternehmen, die at Equity bilanziert werden. Diese sind im Berichtsjahr um TEUR 26.669 auf TEUR 208.281 gesunken. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass BLG LOGISTICS im Berichtsjahr eine Dividende von der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG in Höhe von TEUR 39.728 (Vorjahr: TEUR 27.320) erhalten hat, die das Ergebnis der Equity-Bewertung im Berichtsjahr von TEUR 18.202 deutlich übersteigt.

Eine weitere wesentliche Änderung auf der Aktivseite liegt bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten vor, die zum Stichtag eine Steigerung gegenüber dem

Vorjahr in Höhe von TEUR 21.529 ausweisen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gingen stichtagsbedingt um TEUR 9.636 zurück.

Im Wesentlichen aufgrund des positiven Gruppenergebnisses (Gruppenjahresüberschuss von TEUR 33.430) konnte das Eigenkapital zum 31. Dezember 2023 um TEUR 7.950 gesteigert werden. Entsprechend stieg die Eigenkapitalquote von 20,8 Prozent im Vorjahr auf nunmehr 21,7 Prozent an.

Gegenläufig wirkten sich direkt im Eigenkapital erfasste Neubewertungseffekte auf erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtungen nach IAS 19 sowie die Differenz aus der erwarteten und der tatsächlichen Rendite des Planvermögens sowie erfolgsneutral erfasste Nettogewinne, die aus der Veränderung des Marktwerts des effektiven Teils von Cashflow-Hedges entfielen, aus. Insgesamt beträgt das sonstige Ergebnis nach Ertragsteuern im Berichtsjahr TEUR -16.466 und liegt damit deutlich unter dem Vorjahreswert von TEUR 80.388, wo sich der starke Anstieg des Zinsniveaus ausgewirkt hat.

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

**Finanzlage**

Auf der Grundlage des im Jahr 2023 erzielten Ergebnisses vor Steuern von TEUR 36.095 ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 87.884 (Vorjahr: TEUR 78.434) erwirtschaftet worden. Der Free Cashflow lag mit TEUR 100.971 im deutlich positiven Bereich und TEUR 42.639 über dem Vorjahreswert von TEUR 58.332.

Insbesondere die deutliche Steigerung des Ergebnisses im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wirkt sich positiv auf den Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit aus. Gegenläufig reduziert die stichtagsbedingte Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Veränderung zum Vorjahr TEUR -38.559) den Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit deutlich.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich im Berichtsjahr deutlich verbessert, da den leicht gesunkenen Auszahlungen für Investitionen von insgesamt TEUR 41.330 insbesondere deutlich höhere Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden in Höhe von TEUR 28.048 (i.W. Ausschüttungen von EUROGATE) und leicht gestiegene Einzahlungen aus der Tilgung von Leasingforderungen (TEUR 24.230) gegenüberstehen. -Weitere Details ergeben sich aus der ausführlichen Kapitalflussrechnung im ▶Gruppenabschluss. Für weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auch auf ▶Erläuterung Nummer 37 des Gruppenanhangs.



Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit verbesserte sich im Berichtsjahr etwas um TEUR 6.981 auf TEUR -63.876. Im Wesentlichen resultiert die Veränderungen aus höheren Einzahlungen aus Finanzkrediten, die gegenüber dem Vorjahr um TEUR 9.290 angestiegen sind.

Gegenläufig wirkten sich unter anderem höhere Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten (TEUR 626) und Leasingverbindlichkeiten (TEUR 426) aus.

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds im Geschäftsjahr um TEUR 35.578 auf TEUR 32.943 deutlich verbessert.

Die Finanzierung von Investitionen erfolgt aus dem operativen Cashflow, langfristigem Fremdkapital (Darlehen) sowie mittels Leasing.

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 76,5 Mio. Aus bestehenden Factoringvereinbarungen war zum 31. Dezember 2023 ein Volumen von EUR 23,1 Mio. ungenutzt.

Die Finanzverschuldung ist gegenüber dem Vorjahr leicht um TEUR 6.513 gesunken. Der Anstieg der langfristigen Darlehen gegenüber dem Vorjahr um TEUR 12.415 wird durch die Abnahme sonstiger lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten überkompensiert. Hierbei wirkt sich insbesondere ein deutlicher Rückgang der Verpflichtungen aus Kontokorrentkrediten gegenüber Kreditinstituten um TEUR 14.049 positiv aus.

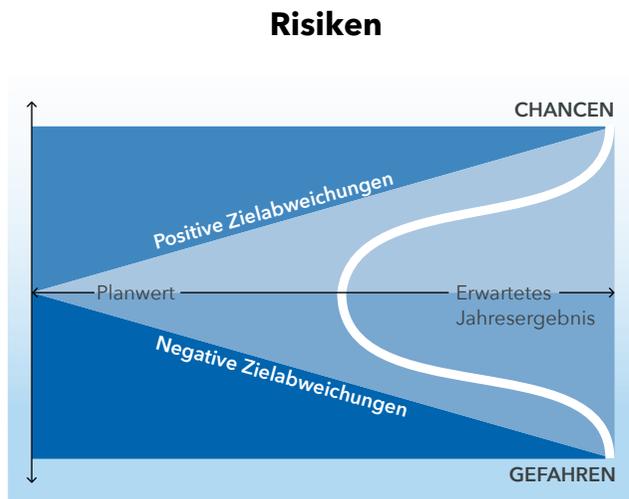
Die Nettoverschuldung geht letztendlich gegenüber dem Vorjahr ebenfalls um TEUR 37.683 deutlich zurück, da

| <b>Kennzahlen zur Finanzlage<br/>TEUR</b>  | <b>2023</b>    | 2022           | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>prozentual |
|--|----------------|----------------|------------------------|---------------------------|
| Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit                                     | 87.884         | 78.434         | 9.450                  | 12,0                      |
| Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit                                    | 13.087         | -20.102        | 33.189                 | 165,1                     |
| <b>Free Cashflow</b>   | <b>100.971</b> | <b>58.332</b>  | <b>42.639</b>          | <b>73,1</b>               |
| Mittelzu-/abfluss aus der Finanzierungstätigkeit                                   | -63.876        | -70.857        | 6.981                  | 9,9                       |
| <b>Zahlungswirksame Veränderung des<br/>Finanzmittelfonds</b>                      | <b>37.095</b>  | <b>-12.525</b> | <b>49.620</b>          | <b>396,2</b>              |
| Wechselkurs- und Konsolidierungskreisbedingte<br>Veränderung des Finanzmittelfonds | -1.517         | -1.550         | 33                     | 2,1                       |
| Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres                                    | -2.635         | 11.440         | -14.075                | -123,0                    |
| <b>Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>                               | <b>32.943</b>  | <b>-2.635</b>  | <b>35.578</b>          | <b>1.350,2</b>            |
| <b>Zusammensetzung des Finanzmittelfonds</b>                                       |                |                |                        |                           |
| Liquide Mittel   | 39.932         | 18.403         | 21.529                 | 117,0                     |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten                          | -6.989         | -21.038        | 14.049                 | 66,8                      |
| <b>Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>                               | <b>32.943</b>  | <b>-2.635</b>  | <b>35.578</b>          | <b>1.350,2</b>            |
| <b>Nettoverschuldung<br/>TEUR</b>  | <b>2023</b>    | 2022           | Veränderung<br>absolut | Veränderung<br>prozentual |
| Langfristige Darlehen  | 151.856        | 139.441        | 12.415                 | 8,9                       |
| Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten                                      | 521.086        | 526.874        | -5.788                 | -1,1                      |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten   | 148.379        | 161.519        | -13.140                | -8,1                      |
| <b>Finanzverschuldung</b>  | <b>821.321</b> | <b>827.834</b> | <b>-6.513</b>          | <b>-0,8</b>               |
| Langfristige Finanzforderungen   | 224.130        | 228.228        | -4.098                 | -1,8                      |
| Kurzfristige Finanzforderungen   | 68.798         | 55.059         | 13.739                 | 25,0                      |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                                       | 39.932         | 18.403         | 21.529                 | 117,0                     |
| <b>Nettoverschuldung</b>   | <b>488.461</b> | <b>526.144</b> | <b>-37.683</b>         | <b>-7,2</b>               |

insbesondere die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente gegenüber 2022 um TEUR 21.529 stark angestiegen sind. Des Weiteren erhöhten sich innerhalb der kurzfristigen Finanzforderungen die Finanzforderungen aus

Gesellschafterkonten bei at Equity einbezogenen Unternehmen gegenüber dem Vorjahr um TEUR 11.316.

# Chancen- und Risikobericht



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

## Grundlagen des Chancen- und Risikomanagements

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

## Risiko- und Chancenkultur

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

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

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

## Verzahnung von Compliance- und Risikomanagementsystem sowie Internem Kontrollsystem<sup>1</sup>

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

### Grundzüge der Compliance-Organisation

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

<sup>1</sup> Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um sogenannte lageberichts-fremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.



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

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

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

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

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

Der Compliance-Beauftragte hat ein regelmäßiges Compliance Committee eingerichtet. Er ist Ansprechpartner

der externen Compliance-Ombudsperson. Gleichzeitig nimmt er die Funktion der internen Ombudsperson wahr.

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

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

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

Einen besonderen Fokus bei dem Thema Lieferanten-Compliance nahm im Berichtsjahr die im Rahmen eines funktionsübergreifenden Projekts organisierte Implementierung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes ein, das seit 1. Januar 2023 in Kraft ist.

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

### **Grundelemente des Risikomanagements**

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

Ein besonderes Augenmerk gilt sogenannten Extremrisiken. Das sind Risiken mit einem hohen Schadenausmaß, aber einer geringen Eintrittswahrscheinlichkeit. Darunter zählen zum Beispiel extreme Naturkatastrophen, volkswirtschaftliche Krisen oder Terroranschläge. Mögliche Risiken zu identifizieren und potenzielle Folgen (auch in einer extremen Ausprägung) für das Unternehmen zu analysieren ist Bestandteil des Betriebskontinuitätsmanagements (BCM). Des Weiteren werden Strategien, Pläne und Handlungen entwickelt, um Tätigkeiten oder Prozesse zu schützen bzw. alternative Abläufe zu ermöglichen.

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





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

Eine Meldung aus den Geschäftsbereichen im Risikomanagement-Tool erfolgt kontinuierlich. Die darauf aufbauende Auswertung und Überwachung der im Risikomanagement-Tool eingegebenen Risiken wird durch zentral zuständige Risikomanager:innen vorgenommen. Im Anschluss plausibilisiert und hinterfragt das Risiko-Committee gemeldete Risiken hinsichtlich ihrer Art und ihres Umfangs. Dies schließt auch die Möglichkeit ein, Risiken auf einen anderen Risikoverantwortlichen zu übertragen und einen Maßnahmen-Verantwortlichen zu benennen. Das Gremium dient der allgemeinen Qualitätssicherung einschließlich der Darstellung und Kommentierung der Risikopositionen. Des Weiteren unterstützt das Committee die Weiterentwicklung der Corporate Governance (einschließlich des Zusammenspiels von Risikomanagement, Internem Kontrollsystem, Compliance und Interner Revision, d.h. integrierter GRC). Eine ausführliche Risikoberichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt mindestens vier Mal im Jahr.

### **Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements**

Die wesentlichen zur Finanzierung der Gruppe verwendeten Finanzinstrumente umfassen langfristige Darlehen, kurzfristige Kreditaufnahmen, Leasingverbindlichkeiten, sonstige Finanzkredite, Factoring sowie Zahlungsmittel einschließlich kurzfristiger Einlagen bei Kreditinstituten. BLG LOGISTICS verfügt über verschiedene weitere Fi-

nanzinstrumente, wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit entstehen.

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

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

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

sowie weitere Angaben zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden im Abschnitt „Derivative Finanzinstrumente“ dargestellt.

### **Kapitalrisikomanagement**

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

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

### **Internes Kontrollsystem**

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

zum Beispiel die Themenfelder Umweltverstöße, Arbeitsschutz und Korruption.

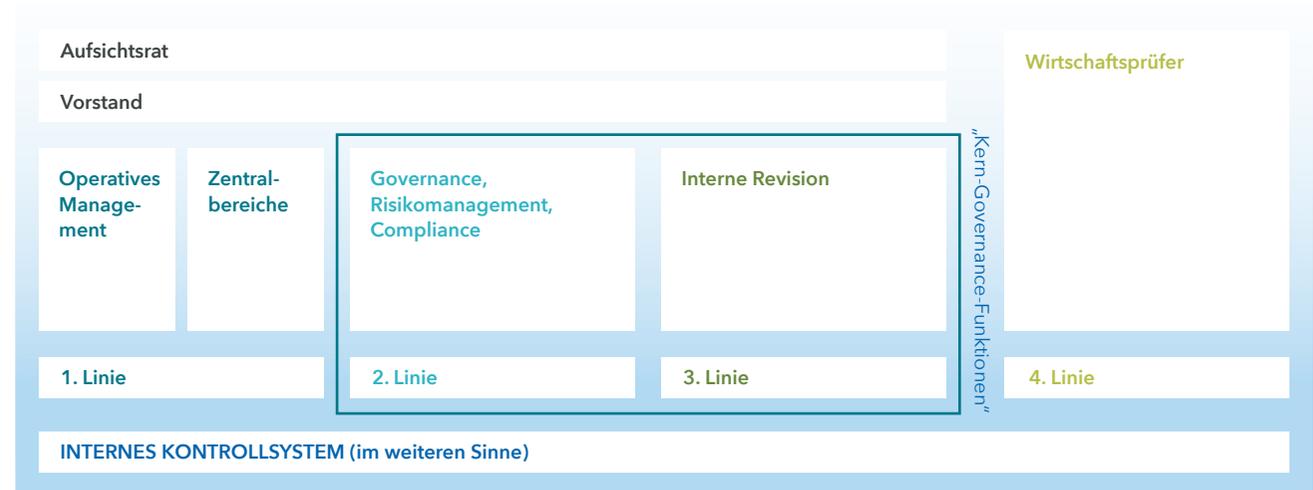
Das IKS beziehungsweise dessen beitragende Elemente sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungsaktivitäten der Internen Revision. Diese erfolgen entweder im Rahmen des risikobasiert abgeleiteten jährlichen Prüfungsplans oder im Rahmen von unterjährig anberaumten Prüfungen auf Anfrage der Geschäftsführung.

## Integrierter Governance-, Risiko- und Compliance-Ansatz<sup>2</sup>

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

### Erste Linie: Operatives Management

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



Governance-Risiko- und Compliance-Modell bei BLG LOGISTICS

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

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

System und dem Internen Kontrollsystem, die zentrale Risikolandkarte und ist ein wichtiger Übergabepunkt für die Weitergabe relevanter Informationen an die Interne Revision sowie für die Erstellung des Jahresabschlusses.

### Dritte Linie: Prüfung durch die Konzern-Revision

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

<sup>2</sup> Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um sogenannte lageberichts-fremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.

**Vierte Linie:****Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer**

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

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

**Begriffsbestimmung und Elemente**

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

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

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

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

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

**Rechnungslegungsbezogene Risiken**

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

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

**Prozess der Rechnungslegung und Maßnahmen zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit**

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



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

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

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

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

### **Einschränkende Hinweise**

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

### **Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, Risikomanagementsystems und Compliance-Management-Systems<sup>3</sup>**

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

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

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

### **Chancen**

#### **Unser Geschäftsmodell**

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

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

<sup>3</sup> Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich um sogenannte Lageberichts-fremde und vom Abschlussprüfer nicht geprüfte Angaben.



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

Für den Geschäftsbereich CONTAINER war die bereits erfolgte Anpassung des Fahrwassers der Elbe und bleibt die noch ausstehende Vertiefung der Außenweser zur Sicherung und Positionierung der deutschen Häfen in der „Nordrange“ von großer Bedeutung, damit die größer werdenden Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg mit geringen Einschränkungen anlaufen können. Im Zuge der Durchführung der Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe haben sich die nautischen Probleme der nachhaltig steigenden Anzahl immer größer dimensionierter Containerschiffe insbesondere am Standort Hamburg relativ verbessert. Im Laufe des Jahres 2023 wurde die zweite Ausbaustufe der Fahrrinnenanpassung aufgrund von umfangreichen Munitionsfunden zurückgenommen. Es ist derzeit nicht abzusehen, wann die Tiefgangsbeschränkungen auf der Elbe aufgehoben werden können.

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

## Strategische Chancen

### **Niederschwelliger Zugang bei der Bewerbung als Chance für zusätzliche Fachkräfte**

Mit dem Ziel, den Bewerbungsprozess für Bewerber:innen noch einfacher und zugänglicher zu gestalten, hat BLG LOGISTICS die Bewerbungsmöglichkeit über den beliebten Messenger-Dienst WhatsApp eingeführt. Mit zeitgemäßen Kommunikationswegen wie WhatsApp ermöglicht die BLG LOGISTICS den Bewerber:innen einen niedrighschwelligigen Zugang zum Unternehmen.

In einer ersten Testphase werden in erster Linie Stellen für Berufskraftfahrer:innen oder für die Lagerlogistik mit einem QR-Code zur Bewerbung über WhatsApp ausgestattet. Bewerber:innen können ihr Interesse schnell und unkompliziert per Text- oder Sprachnachricht übermitteln und sogar Lebensläufe oder Zeugnisse senden.

Der Komfort geht aber nicht auf Kosten des Datenschutzes. BLG LOGISTICS legt höchsten Wert darauf, die Privatsphäre der Bewerber:innen zu schützen. Alle datenschutzrechtlichen Aspekte wurden im Vorfeld intensiv geprüft. Der Dienstleister, welcher die Schnittstelle zu WhatsApp bereitstellt, ist nach ISO 27001 zertifiziert und arbeitet DSGVO-konform. Die Chats über WhatsApp laufen direkt über eine Schnittstelle in das Bewerbermanagementsystem.

### **BLG LOGISTICS als starker Logistikarchitekt**

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

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

Wir verfügen über einen großen Stab an eigenen Fachleuten, die umfassende Erfahrungen aus den unterschiedlichsten Projekten und Branchen verschiedenster Größen mitbringen. Durch dieses branchenübergreifende Logistik-Know-how konnten wir bereits herausragende und innovative Konzepte und logistische Großprojekte entwickeln und sehen dies für die Zukunft als starkes Argument für unsere bestehenden und neuen Kunden.

### **Zunahme an Fahrzeugimporten**

Im vergangenen Jahr war eine Zunahme der Importvolumina aus Fernost und hier insbesondere aus China am BLG AutoTerminal in Bremerhaven zu verzeichnen. Dies erfolgte zwar noch auf geringem Niveau, aber BLG LOGISTICS rechnet in den nächsten Jahren mit einem deutlichen Anstieg der Importvolumina. Dies ist insbesondere dadurch begründet, dass chinesische Hersteller zunehmend den europäischen Markt mit Elektro-Pkw erschließen wollen und teils eigene Carrier in Dienst gestellt haben. Das BLG AutoTerminal Bremerhaven ist hier sowohl



für den Umschlag als auch für technische Dienstleistungen sehr gut aufgestellt.

### Zusätzliche Fläche in Bremerhaven

BLG LOGISTICS hat zum 1. Juli 2023 eine attraktive Fläche in unmittelbarer Nähe zum BLG AutoTerminal Bremerhaven angemietet. Die sogenannte MWB-Fläche an der Barkhausenstraße 60 umfasst 60.000 Quadratmeter Frei- und Hallenfläche sowie zwei Schiffsliegeplätze mit einer 600 Meter langen Kaje.

Mit dieser Investition reagiert BLG LOGISTICS auf die gestiegene Nachfrage im Umschlag von selbstfahrenden Einheiten, Breakbulk-Cargo sowie Projektladung und stärkt das High&Heavy-Segment im Geschäftsbereich AUTOMOBILE. Mit einem Umschlagvolumen von rund 1,2 Mio. t High&Heavy-Gütern pro Jahr gehört das BLG AutoTerminal Bremerhaven bereits heute zu den größten RoRo-Terminals seiner Art in Europa. Durch die Erweiterung der Fläche legt BLG LOGISTICS die Grundlage für eine Erhöhung der Effizienz und Stabilität für alle Ladungssegmente.

Neben dem geplanten Freihafen-Status ist auch die Anbindung des Geländes an die 240 Hektar große Fläche des Autoterminals ein wichtiger Vorteil. So kann die Zufahrt vom Terminal auf die MWB-Fläche zukünftig direkt erfolgen. Gleichzeitig sind Anlieferung und Abfuhr von High&Heavy-Gütern per Lkw auch auf und von der MWB-Fläche möglich. Bis zur abgeschlossenen Entwicklung – dazu zählt unter anderem die energetische Sanierung der Gebäude – wird BLG LOGISTICS die Fläche zur Unterstützung und Entlastung der Kernfläche des Autoterminals nutzen.

### Unsere Mission Klima und nachhaltiges Logistikzentrum

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

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

So sorgt BLG LOGISTICS zum Beispiel weiterhin für eine verbesserte CO<sub>2</sub>-Bilanz durch Transporte auf der Schiene. Pro Zug kann BLG AutoRail mehr als 200 Pkw transportieren. Und das passiert im deutschen und österreichischen Streckennetz komplett mit grünem Strom.

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

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

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

Im Hafen von Damietta/Ägypten wird ein neues Containerterminal gebaut. Zu diesem Zweck wurde ein Joint Venture gegründet, um das neue „Terminal 2“ im Hafen zu entwickeln und zu betreiben. Das Joint Venture „Damietta Alliance Container Terminal S.A.E.“ besteht aus drei Hauptgesellschaftern, der Hapag-Lloyd Damietta GmbH (39 Prozent), der Eurogate Damietta GmbH (29,5 Prozent) und Contship Damietta Srl (29,5 Prozent). Zwei weitere Partner werden jeweils 1 Prozent halten. Am 21. Dezember 2023 hat das Gemeinschaftsunternehmen den endgültigen Finanzierungsvertrag unterzeichnet.



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

Mit der Inbetriebnahme des Terminal 2 (voraussichtlich Anfang 2025) wird ein hochmodernes Terminal mit ausreichender Kapazität, hoher Produktivität und einem dichten Feeder-Netzwerk zur Verfügung stehen.

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

### **Chancen und Risiken neuer Allianzen**

Nachdem die A.P. Moeller Maersk AS (Maersk) und die MSC Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) bereits Anfang 2023 mitgeteilt haben, dass deren bisherige Kooperation über die Allianz „2M“ per Ende Januar 2025 beendet werden wird, haben Maersk und die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd), Hamburg, im Januar 2024 mitgeteilt, eine Vereinbarung für eine neue, langfristige operative Zusammenarbeit mit dem Namen „Gemini Cooperation“ getroffen zu haben.

Die beiden Reedereien sind jeweils bedeutende Kunden an den verschiedenen Standorten der EUROGATE-Gruppe. Welche Veränderungen sich bei den Liniendiensten in den unterschiedlichen Fahrtgebieten hieraus perspektivisch genau ergeben werden und welche Auswirkungen dies auf die Umschlagsmengen der jeweiligen Containerterminals haben wird, ist derzeit noch nicht konkret absehbar. Im Hinblick auf die gemeinsam mit diesen Reedereien bzw. deren Terminalgesellschaften APM Terminals sowie der zu Hapag-Lloyd gehörenden HL Terminals betriebenen Gemeinschaftsunternehmen an den Standorten Bremerhaven, Wilhelmshaven und Tanger sowie zukünftig Damietta ist die EUROGATE-Gruppe jedoch gut aufgestellt.

Gemäß den von Maersk bzw. Hapag-Lloyd zur „Gemini Cooperation“ bisher indikativ veröffentlichten, künftigen Schiffsfahrplänen werden Bremerhaven und Wilhelmshaven neben Rotterdam für diese Allianz als Hub-Port jedenfalls eine bedeutsame Rolle spielen.

## **Risiken**

### **Risikokategorien und Einzelrisiken**

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

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

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

## Leistungs- und Infrastrukturrisiken

### Risiken aus Geschäftsbeziehungen

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

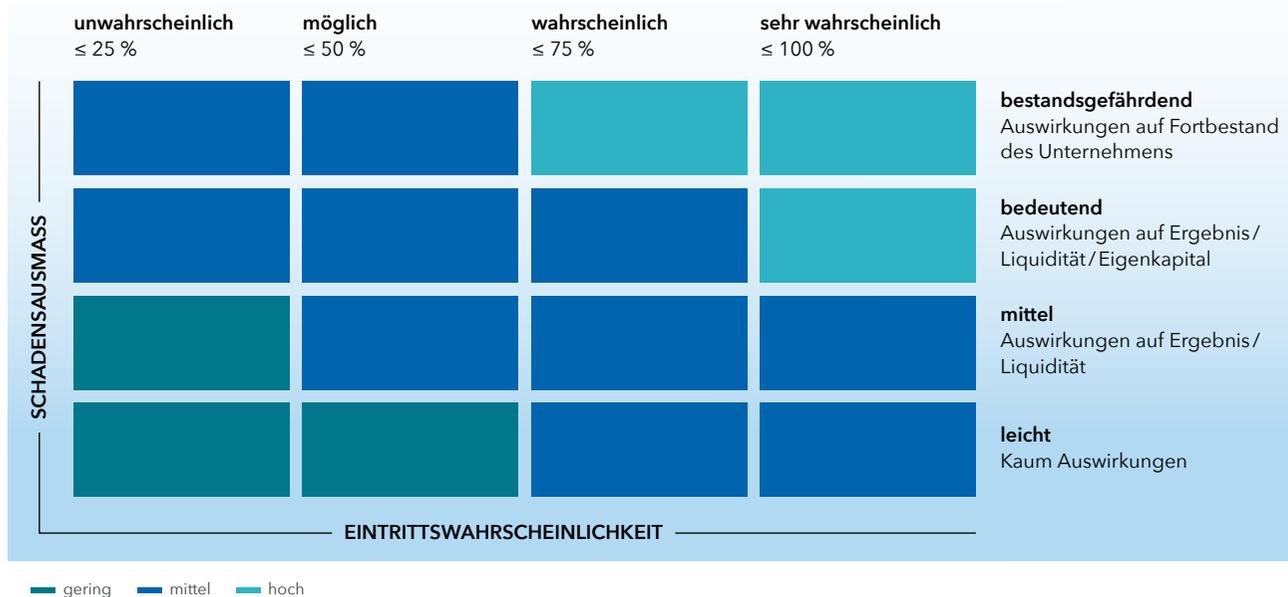
### Infrastrukturkapazität und -sicherheit

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

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

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

### Risikomatrix





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

### **Personalrisiken**

Durch den demografischen Wandel und die zunehmende Automatisierung besteht ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in vielen Bereichen. Können nach (un-/geplanter) Fluktuation Stellen nicht in der gewünschten Zeit oder Qualifikation nachbesetzt werden, führt dies zu fehlender Produktivität. Gleichzeitig erhöht sich die Belastung für die Belegschaft, welches zu einer Zunahme der Fehlzeiten, Unfällen und zusätzlicher Fluktuation führen kann.

BLG LOGISTICS steuert dem Fachkräftemangel gezielt entgegen: Austritte sollen reduziert werden, indem rechtzeitiges Feedback, Qualifikation der Mitarbeitenden und Wertschätzung die Arbeitgeberkündigungen senken. Gleichzeitig werden Mitarbeitende an das Unternehmen mithilfe von Mitarbeiterentwicklung, guter Führung und einer marktgerechten Vergütung gebunden. In 2023 wurde die Effektivität der Personalbeschaffung durch Maßnahmen wie „Beherzter Bewerbungsprozess“, Active Sourcing und Bewerbungen über WhatsApp gestärkt.

Durch die anhaltend hohen Inflationsraten und aufgrund des Fachkräftemangels kann es in zukünftigen Tarifverhandlungen zu höheren Forderungen der Arbeitnehmerseite kommen. Dem begegnen wir unter anderem durch die Integration von Preisgleitklauseln in den Verträgen mit unseren Kunden.

Aufgrund diverser Großprojekte entsteht eine zunehmende Belastung der Organisation, die zu Ungenauigkeiten in der Abarbeitung und Nichteinhaltung von Terminplänen führen kann. Dem wirken wir z.B. durch eine entsprechende Ressourcenallokation und die temporäre Unterstützung durch Interimsmanagement oder Beratungskapazitäten entgegen.

### **Klimarisiko**

Die zunehmende Häufung und Intensität von akuten Extremwetterereignissen (z.B. Hitze, Stürme, Überschwemmungen) sowie längerfristigen chronischen Änderungen von Mittelwerten und Schwankungsbreiten verschiedener Klimavariablen (z.B. Temperatur, Niederschlag, Meeresspiegel) stellen Gefahren für unsere Assets und Geschäftsprozesse dar. Es wurden verschiedene Elementarschadensszenarien für unsere Sachanlagen und damit einhergehende mögliche Betriebsunterbrechungen analysiert.

BLG LOGISTICS hat zur Übertragung des Risikos eine Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung abgeschlossen. Einzelne, theoretische Gefahren wie zum Beispiel eine Sturmflut sind in der vollen Höhe aktuell nicht versicherbar. Derartige Risiken werden so gut wie möglich im Rahmen unseres Business Continuity Managements betrachtet.

### **Risiken der Informationstechnologie**

Die Zahl der Cyber-Vorfälle, wie IT-Ausfälle, Ransomware-Angriffe oder Datenschutzverletzungen, bleibt 2023 hoch. Der Konflikt in der Ukraine und weitere geopolitische Spannungen erhöhen das Risiko eines Cyberangriffs durch staatlich geförderte Akteure. Gleichzeitig besteht ein zunehmender Mangel an Fachkräften, der die Verbesserung der Prozesse vor zusätzliche Herausforderungen stellt.

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

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

In 2023 wurden die Notfallprozesse erneut durchleuchtet, ein Krisenstab mit entsprechenden Entscheidungsbefugnissen implementiert, so dass fest definierte Prozesse eine schnelle und effiziente Reaktion in einem potentiellen Angriffsfall sicherstellen.



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

## Finanzwirtschaftliche Risiken

### Ausfallrisiko

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

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

Das maximale Ausfallrisiko der Gruppe wird durch die Buchwerte der in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerte (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) wiedergegeben. Des Weiteren ist die Gruppe auch durch die Übernahme finanzieller Garantien einem Haftungsrisiko ausgesetzt, dessen Risiko zum Bilanzstichtag als gering anzusehen ist.

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

### Fremdwährungsrisiko

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

### Liquiditätsrisiko

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

Der Liquiditätsbedarf der Gruppe ist durch liquide Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt. Das Thema Nachhaltigkeit gewinnt auch im Kapitalmarkt zunehmend an Bedeutung. Die Definition von Nachhaltigkeitszielen im Rahmen der Gesamtstrategie sowie der Implementierung der korrespondierenden Maßnahmen stehen zunehmend im Fokus potenzieller Kreditgeber und können Kriterien bei der Kreditvergabe sein. Damit bilden unsere Nachhaltigkeitsmaßnahmen einen Faktor für die Sicherstellung der zukünftigen Deckung des Liquiditätsbedarfs.

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

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

**Zinsänderungsrisiko**

Zur Inflationsbekämpfung hat die Europäische Zentralbank den Leitzins erhöht, damit steigen die Refinanzierungskosten der Banken, die diese an ihre Kunden weitergeben. Zusätzlich könnten gestiegene Anforderungen der Banken an Bonität und Nachhaltigkeit den Druck auf die Zinsmarge verstärken.

Im Rahmen der Zinsstrategie wurden Zinssicherungen mit Banken für Finanzierungsvolumina von EUR 90 Mio. abgeschlossen. Für die Jahre 2019 bis 2024 werden jeweils EUR 15 Mio. Darlehen über Swaps festgeschrieben.

Das Zinsänderungsrisiko, dem BLG LOGISTICS ausgesetzt ist, entsteht hauptsächlich aus den langfristigen Darlehen und den sonstigen langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Die Steuerung der Zinsrisiken erfolgt durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem Fremdkapital. Der überwiegende Teil der Bankverbindlichkeiten ist langfristig abgeschlossen bzw. es bestehen feste Zinsvereinbarungen bis zum Ende der Finanzierungslaufzeit, entweder originär im Rahmen der Darlehensverträge oder über Zinsswaps, die im Rahmen von Micro-Hedges für einzelne variabel verzinsliche Darlehen abgeschlossen werden.

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

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

Bezüglich originärer Finanzinstrumente mit fester Verzinsung wirken sich 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 von BLG LOGISTICS einschließlich der Leasingverbindlichkeiten. Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken in Form von Cashflow-Hedges designierten Zinsswaps gleichen sich die durch Änderungen der Marktzinssätze induzierten Veränderungen der Zahlungsströme und der Ergebnisbeiträge der besicherten originären Finanzinstrumente und der Zinsswaps nahezu vollständig aus, sodass insoweit kein Zinsänderungsrisiko besteht.

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

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

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



## Politische, rechtliche und soziale Risiken

### Rechtliches und politisches Umfeld

Der Einmarsch Russlands in die Ukraine im Februar 2022 verschärft die Risikolage. Zum einen stieg die Sorge um unsere Mitarbeitenden sowie um die Sicherheit des Geschäfts in der Ukraine, zum anderen wurde im Sinne der Sanktionspolitik gegen Russland reagiert. BLG LOGISTICS bewertet die Lage laufend unter sozialen und finanziellen Gesichtspunkte um zeitnah notwendige Schritte hinsichtlich der Beteiligung in der Ukraine einleiten zu können.

### Vertragsrisiken

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

Veränderungen im Marktumfeld können zu einer Abweichung der im Rahmen der Preiskalkulation getroffenen Annahmen hinsichtlich Mengen und Kostenstruktur führen. Hieraus resultierende Abweichungen von der Planung werden im Rahmen von Nachverhandlungen adressiert.

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

### Änderung der Klassifizierung von E-Fahrzeugen

Eingebaute Batterien gelten nach aktueller Klassifizierung nicht als Gefahrgut. Eine Änderung der Einstufung würde für den Geschäftsbereich AUTOMOBILE zu starken operativen Einschränkungen führen.

Nach der Berichterstattung zu einem verunfallten Schiff, der Fremantle Highway, ist eine Beruhigung in der Branche eingetreten, sodass die Eintrittswahrscheinlichkeit für dieses Risiko als sehr gering einzustufen ist.

BLG LOGISTICS beobachtet die aktuelle Rechtsprechung sowie die technischen Vorgaben zum Handling, Transport und der Lagerung der Fertigfahrzeuge.

## Strategische Risiken

### Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

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

Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass sich gerade bei Anteilserwerben im europäischen Ausland besonders politische, rechtliche oder konjunkturelle Risiken ergeben.

Durch die regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat und die regelmäßigen Sitzungen dieser Gremien ist gewährleistet, dass das operative Geschäft laufend beobachtet und gesteuert wird. Auf aufkommende Risiken kann somit frühzeitig mit entsprechenden Maßnahmen reagiert werden.

## Marktrisiken

### Makroökonomische Risiken

Neben dem auch in 2023 andauernden Krieg in der Ukraine prägen weitere weltweite Konflikte die Risikosituation von BLG LOGISTICS. So würde eine Verschärfung des China-Taiwan-Konflikts zu einer politischen Kettenreaktion und enormen Auswirkungen in der deutschen Automobilwirtschaft führen. Der chinesische Absatzmarkt sowie Teile der Produktionsstädte würden wegbrechen und insbesondere die wichtigen Halbleiter und Technik aus Taiwan könnten nicht verbaut werden. Ein Mengeneinbruch sowie Störungen der Lieferketten führen im Geschäftsbereich AUTOMOBILE zu erheblichem Ergebnisrückgang. Es wird angenommen, dass der Konflikt aufgrund eines Ultimatums der Chinesen bis 2027 nicht eskalieren wird. Währenddessen bereitet sich die Industrie im Rahmen eines sogenannten „Derisking“ zur Unabhängigkeit in der Teileversorgung vor.

BLG LOGISTICS treibt die Diversifizierung voran, indem Segmente wie High&Heavy oder Gebrauchtwagen weiter ausgebaut werden. Gleichzeitig wurde mit unseren Kunden vereinbart, dass der Geschäftsbereich weniger abhängig ist von umgeschlagenen Fahrzeugmengen und dafür mehr Erlöse aus dem Vorhalten von Kapazitäten erzielt.



Aufgrund des Nahostkonflikts werden Schiffe von Asien nach Europa über Afrika umgeleitet, dadurch verlängern sich die Schiffszeiten. Sollte der Konflikt länger anhalten, werden Kunden ihre Logistikplanungen anpassen. Dies kann dazu führen, dass Schiffsrouten aufgeteilt werden. Dies würde zu veränderten Frequenzen, schlechteren Produktivitäten und geringeren Volumina am AutoTerminal Bremerhaven sowie im Netzwerk führen.

Auch hier wirkt BLG LOGISTICS mit einer Anpassung der Planung und Steuerung der Kundenvolumina entgegen.

### **Konjunkturabhängigkeit - Gesamtwirtschaftliche Risiken**

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

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

### **Veränderung des Distributionsmodells der OEMs**

Die Automobilhersteller wollen den Vertrieb über Autohäuser hin zu einem Direkt- oder Plattformhandel umstellen. Damit würden auch Lagerkapazitäten bei Händlern für den Erst- als auch Zweitmarkt wegfallen. Erste Anfragen für den Bau zusätzlicher Parkregale liegen vor.

BLG LOGISTICS prüft die Schaffung von zusätzlichen Lagerkapazitäten und mögliche Investitionen in neue Parkregale.

Westeuropa ist der Hauptmarkt für BLG LOGISTICS. Durch die Öffnung Westeuropas zum Osten hin gelangen weiterhin vermehrt osteuropäische Transportkapazitäten in unseren Hauptmarkt. Dies führt anhaltend zu einem starken Wettbewerb und Preisdruck.

Darüber hinaus besteht eine Abhängigkeit vom Exportvolumen der Automobilindustrie in Europa nach Übersee. Hier haben vor allem die Märkte China, USA, Japan und Korea eine besondere Bedeutung. Durch eine Zunahme der Importquote in den nächsten Jahren kann diese Abhängigkeit gemildert werden.

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

### **Bedrohung von Marktposition und Wettbewerbsvorteilen**

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

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

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



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

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

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

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

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

In Bezug auf den Standort Hamburg dürfte sich perspektivisch das im September 2023 angekündigte Beteiligungsvorhaben der Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), Genf, an der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) auswirken. MSC ist einer der langjährigen und wesentlichen Kunden des EUROGATE Container Terminals Hamburg. Nach Klärung von kartellrechtlichen und sonstigen rechtlichen Bedingungen ist zu erwarten, dass MSC seine bestehenden Dienste von EUROGATE zu den Hamburger Terminals der HHLA verlagert. Insoweit besteht ein erhebliches Risiko in Bezug auf diese Umschlagsvolumina.

Einerseits ist aus derzeitiger Sicht zu erwarten, dass diese Verlagerung nicht deutlich vor Ende des Jahres 2024 erfolgen wird. Andererseits befinden wir uns in intensiven Gesprächen mit bestehenden Kunden mit dem Ziel, deren Umschlagsvolumen zu erhöhen. Insoweit liegen in dem sehr wahrscheinlichen Verlust des Kunden MSC auch Chancen, diesen durch eine Neugewinnung neuer Dienste bzw. zusätzlicher Mengen mindestens auszugleichen.

## Sonstige Risiken

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

## Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Die geopolitisch angespannte Situation birgt auch in 2024 weiterhin Risikopotenzial für die BLG-Gruppe. Erste Auswirkungen ergeben sich durch die Umleitung der Schiffrouten. Geopolitische Spannungen drohen den Handel, u.a. durch Einfuhrbeschränkungen für Waren, weiter zu beeinträchtigen. Wir sehen auch deshalb für die Folgejahre zunehmende Volumenrisiken in unseren Kundengeschäften. Des Weiteren erwarten wir, dass sich der Strukturwandel in der Automobilindustrie beschleunigen wird.

Die Geldpolitische Straffung (Zinsanstiege) sowie die Verschärfung der Kreditstandards erfassen immer mehr Wirtschaftsbereiche und sorgt für eine steigende Belastung bei deutschen Unternehmen.



Das Risiko eines Cyber-Angriffs bleibt aufgrund der angespannten Situation bedeutend. Wir sehen einen zunehmenden Fokus auf Nachhaltigkeitsthemen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance, die sowohl Chancen als auch Risiken für die BLG-Gruppe bieten. Diese Themen können auf die gesamte Risikolage, wie zum Beispiel bei Finanzierung, Personalpolitik, Regulatorik und Beschaffung, wirken. Eine mittelfristige Klimaanpassung sowie die Zunahme von Naturkatastrophen erfordern ein spezielles Risikomanagement für Klimarisiken und die Erstellung von Notfallplänen.

Infolge des demografischen Wandels und verstärkt durch die COVID-19-Pandemie ist ein zunehmender Mangel an qualifizierten Arbeitskräften zu verzeichnen. Gerade in Bereichen wie der IT besteht das Risiko eines Fachkräftemangels. Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Rekrutierung rücken stärker in den Fokus.

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

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



# Leitung und Kontrolle

## Erklärung zur Unternehmensführung

Die BLG AG hat die Erklärung zur Unternehmensführung auf der Internetseite veröffentlicht. Sie ist unter [www.blg-logistics.com/ir](http://www.blg-logistics.com/ir) im Download-Bereich veröffentlicht und schließt die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG, die Angaben zur Unternehmensführung sowie die Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat ein.

## Übernahmerelevante Angaben nach § 315a Absatz 1 HGB

### **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 Aktionär:innen, die Stimmrechte betreffen, sind dem Vorstand der BLG AG nicht bekannt. Eine Höchstgrenze für Stimmrechte einer/s Aktionär:in oder Sonderrechte, insbesondere solche, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Damit ist das Prinzip „one share, one vote“ vollständig umgesetzt.

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

Jede/r im Aktienregister eingetragene Aktionär:in 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**

Aktionär:innen, deren Anteil am Grundkapital 10 Prozent überschreitet, sind die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) (50,4 Prozent), die Panta Re AG, Bremen (12,6 Prozent), und die Finanzholding der Sparkasse in Bremen, Bremen (12,6 Prozent).

### **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 Mitarbeitende 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**

Die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften für die Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind die §§ 84, 85 AktG sowie die §§ 31, 33 MitbestG. Für die Änderung der Satzung sind die §§ 119, 133 und 179 AktG sowie § 15 der Satzung maßgeblich.

**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 Mitgliedern des Vorstands oder Beschäftigten für den Fall eines Übernahmeangebots.

**Vergütungsbericht und Vergütungssystem**

Unter [www.blg-logistics.com/ir](http://www.blg-logistics.com/ir) sind das geltende Vergütungssystem (im Bereich Corporate Governance) des Vorstands gemäß § 87a Absatz 1 und 2 Satz 1 AktG, das von der Hauptversammlung (zuletzt am 7. Juni 2023) gebilligt wurde, sowie das ebenfalls von der Hauptversammlung gebilligte System über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats (§ 113 Absatz 3 AktG) öffentlich zugänglich. Unter derselben Internetadresse wird im Download-Bereich der Vergütungsbericht 2023 inklusive des Vermerks des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG öffentlich zugänglich gemacht.



# Prognose- bericht

## Ausrichtung der Gruppe in der Zukunft

### Beibehaltung des Geschäftsmodells

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

## Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

### Weltwirtschaft wächst nur verhalten

Die Weltbank sagt voraus, dass die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2024 aufgrund hoher Zinsen, globaler Krisen und geringer Investitionen zum dritten Mal in Folge langsamer wachsen wird. Laut der aktuellen Prognose der Weltbank in Washington wird das globale Wirtschaftswachstum im Jahr 2024 nach einem Wachstum von 2,6 Prozent im Vorjahr auf 2,4 Prozent sinken. Dies wäre die schwächste Wachstumsleistung seit den 1990er-Jahren. Die Zukunftsaussichten sind besorgniserregend, und laut Einschätzung der Weltbank wird ein „trauriger Meilenstein“ erreicht. Der Konflikt im Nahen Osten und der anhaltende Krieg in der Ukraine könnten die Situation zusätzlich verschlimmern. In den Industrieländern geht es darum, die Wettbewerbsfähigkeit beizubehalten und Haushalte mit geringen Einkommen nicht übermäßig zu belasten.

### Entwicklung der wirtschaftlichen Situation in Europa

Seit Juli 2022 hat die Europäische Zentralbank (EZB) das Zinsniveau kontinuierlich angehoben. Dieses Ausmaß hat zu einer bedeutenden Erhöhung der Finanzierungskosten im Jahr 2023 geführt. Hieraus ergeben sich mit hoher

Wahrscheinlichkeit negative Auswirkungen auf das Konsumverhalten sowie die Realisierung von Investitionen seitens der Unternehmen.

Auch die deutsche Regierung hat ihre Wachstumsprognose gekappt und rechnet nunmehr nur noch mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 0,2 Prozent im laufenden Jahr 2024. Der Sachverständigenrat („Wirtschaftsweise“), der die Bundesregierung berät, geht von 0,7 Prozent Wachstum aus. Er verwendet ein eigenes Berechnungsmodell, welches die geringeren Ausgaben des Staates bereits berücksichtigt.

Laut Monatsbericht Februar der Deutschen Bundesbank bleibt die Unsicherheit im Hinblick auf die Transformations- und Klimapolitik bestehen. Zudem sei es nicht auszuschließen, dass die verschiedenen Streiks, insbesondere im Schienen- und Luftverkehr, die Produktion beeinträchtigen. Obwohl es noch Auftragspolster in der Industrie und im Bau gäbe, schwinden sie allmählich. Daher könnte die Wirtschaftsleistung im ersten Quartal 2024 erneut leicht zurückgehen. Anzeichen, dass sich aufgrund der schwachen Konjunktur der Arbeitsmarkt spürbar verschlechtern wird, liegen aktuell nicht vor.



Laut Deutscher Bundesbank dürfte die Inflationsrate in den nächsten Monaten tendenziell weiter sinken. Dies läge auch an einigen Basiseffekten bei Energie und öffentlichem Personennahverkehr. Der Hauptfaktor des Rückgangs der Inflationsrate wäre die abnehmende Preisdynamik bei Nahrungsmitteln und Industriegütern. In einem wettbewerbsintensiven Umfeld können inflationsbedingte Kostensteigerungen für Unternehmen zu erheblichem Preisdruck führen. Darüber hinaus dürfte sich dieser bei Dienstleistungen - auch wegen des nach wie vor kräftigen Lohnwachstums - in den kommenden Monaten deutlich langsamer abbauen.

Hinsichtlich des Konflikts im Roten Meer und im Suezkanal wird davon ausgegangen, dass die globale Produktion nur geringfügig beeinträchtigt wird. Aufgrund ausreichender globaler Schiffskapazitäten dürften die Lieferengpässe, wie sie in Deutschland zurzeit vereinzelt im Zusammenhang mit der Eskalation im Roten Meer zu beobachten sind, nach einer Anpassung der Beschaffungs- und Produktionspläne von Unternehmen schnell abklingen.

Weitere Unsicherheitsfaktoren im Geschäftsjahr 2024 werden der anhaltende Krieg in der Ukraine, der Nahost-Konflikt und die Spannungen zwischen Taiwan und China sowie die Präsidentenwahlen in Amerika sein.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar + Februar 2024

IMK, IMK Report Nr. 186, Dezember 2023

IMK, IMK Report Nr. 187, Januar 2024

Tageschau.de vom 13.12.2023, 11:06 Uhr

„IW-Ökonomen erwarten weiteres Rezessionsjahr“

Handelsblatt.de vom 09.01.2024, 16:24 Uhr

„Weltbank erwartet verlangsamtes Wachstum der globalen Wirtschaft“

### Geschäftsklima Logistikdienstleister

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



### Logistikbranche erneut vor herausforderndem Jahr

Das Geschäftsklima in der deutschen Logistikbranche hat sich zum Jahresende 2023 leicht verbessert. Das ifo Institut führt im Rahmen seiner Konjunkturumfragen im Auftrag der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) monatliche Erhebungen zum Logistik-Indikator durch. Im vierten Quartal stieg der entsprechende Index, durch eine Verbesserung der Erwartungen.

Im Vergleich zum dritten Quartal wurde die Geschäftslage allerdings erneut negativ bewertet. Auch wenn die Geschäftserwartungen minimal gestiegen sind, sehen die Dienstleistungsunternehmen die kommenden Monate immer noch kritisch.

Auch der Indikatorwert des SCI Logistikbarometers zeigt im Januar 2024 zum dritten Mal in Folge einen Anstieg. Dieser positive Trend wird sowohl von der ausgeglichenen saisonalen Geschäftslage als auch von der deutlich positiveren Erwartungshaltung für das kommende Quartal getragen. Laut des SCI Logistikbarometers werde die Branche trotz dieser positiven Entwicklungen weiterhin von einem hohen Kostendruck gebremst. Die befragten Transport- und Logistikunternehmen gingen nicht davon aus, dass die Kosten perspektivisch sinken werden. Gestiegene Mautgebühren und erhöhte Lohnkosten führen voraussichtlich zu weiteren Kostensteigerungen in den nächsten drei Monaten.

**Umsatzentwicklung deutsche Logistik**

Quelle: Bundesvereinigung Logistik e.V.  
 \*=Prognose; in EUR Mrd.



Die Unsicherheit in der Logistikbranche, die sich durch das gesamte Jahr 2023 zog, spiegelt sich auch in einer gedämpften Investitionsbereitschaft wider. Nur eine knappe Mehrheit der befragten Unternehmer plant laut SCI Logistikbarometer zu Jahresbeginn Investitionen für das laufende Jahr.

Die Lagerbestände waren ähnlich hoch wie im Vorquartal. Nochmals mehr Betriebe meldeten restriktive Personalplannungen. Zudem planten die Unternehmen stellenweise mit Preissenkungen.

Quellen dieses Abschnitts:

BVL-Logistik-Indikator, 4. Quartal 2023 inkl. Kommentierung

SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2023 und Januar 2024

## Entwicklung von BLG LOGISTICS im folgenden Jahr

### Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Die deutschen Automobilhersteller verzeichnen aktuell reduzierte Auftragseingänge von Neufahrzeugen für den Absatz in Deutschland und Westeuropa. BLG LOGISTICS geht jedoch davon aus, dass die Produktion in den europäischen Automobilwerken nicht entsprechend reduziert, sondern ein höheres Exportvolumen zu verzeichnen sein wird. Darüber hinaus wird ab dem Jahr 2024 ein stetig steigendes Importvolumen, insbesondere durch Elektro-Pkw aus China, erwartet.

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals wird erwartet, dass sich die Umschlagsmengen an Fahrzeugen gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 in den Seehafenterminals im Jahr 2024 erhöhen werden. Dabei unterstellt das BLG AutoTerminal Bremerhaven einen weiteren Anstieg des Anteils der Importe, insbesondere aus Fernost. Aber auch für den Exportbereich werden steigende Volumina erwartet.

Im Bereich High&Heavy ist im Jahr 2023 eine globale konjunkturelle Abkühlung, insbesondere in der Bauindustrie, zu verzeichnen, sodass für das Folgejahr nur mit einer leicht positiven Entwicklung zu rechnen ist. Durch die erwartete konjunkturelle Erholung im Jahr 2024 gehen wir von deutlich ansteigenden Volumina in den darauffolgenden Jahren aus.

Das BLG AutoTerminal in Cuxhaven erwartet für 2024 ein höheres Umschlagsvolumen als im Geschäftsjahr zuvor. Im Jahr 2023 wurde ein Neugeschäft für Unterbodenschutz mit einem Großkunden für Exporte nach Skandinavien erfolgreich implementiert und mit einem langfristigen Vertrag abgesichert.

Ob sich die Marktentwicklung im Geschäftsfeld Inlandterminals so erfolgreich wie im Geschäftsjahr 2023 fortsetzt, hängt von verschiedensten Faktoren ab. Durch den Materialmangel in den Produktionswerken der europäischen Automobilproduzenten im Jahr 2023 wurden vermehrt nicht komplett fertiggestellte Fahrzeuge eingelagert. Damit verbunden war auch eine zusätzliche technische Wertschöpfung bei der Komplettierung dieser Fahrzeuge in den Terminals. Im Jahr 2024 wird nicht mehr davon ausgegangen, dass es zu Auslagerungsaktionen der Automobilhersteller für nicht komplett fertiggestellte Fahrzeuge kommen wird. Durch die Standardisierung der operativen Prozesse in den Inlandterminals wird eine bessere Produktivität bei den technischen Dienstleistungen erwartet. Den positiven Effekten aus Produktivitätssteigerungen steht ein voraussichtlicher Rückgang des Umschlagsvolumens im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2023 entgegen.

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



Ähnlich wie im Jahr zuvor wird damit gerechnet, dass die Restriktionen in der Bereitstellung von ausreichenden Bahnkapazitäten auch im Geschäftsjahr 2024 anhalten werden. Dies führt zu einer höheren Nachfrage von Lkw-Transporten als Alternative zu den Bahntransporten. Gegenläufig kann dies zu einer weiteren Verknappung von Sub- und Fremdunternehmen führen. Der Bestand der eigenen Lkw-Flotte wird konstant gehalten.

Hinsichtlich Transportkapazitäten für Fahrzeuge per Bahn wird im Geschäftsfeld Schiene mit einer anhaltend hohen Nachfrage gerechnet. Durch den weiterhin hohen Mangel an Lokführern, eine Vielzahl von Baustellen im europaweiten Gleisnetz und aufgrund von Priorisierungen anderer Güter auf der Schiene werden jedoch auch im Jahr 2024 Einschränkungen erwartet. Dennoch wird davon ausgegangen, dass sich die ungeplanten Produktionsstillstände der Hersteller in 2024 deutlich reduzieren und das Transportvolumen von BLG LOGISTICS steigen wird. Darüber hinaus wird erwartet, dass sich 2024 das Exportvolumen in den Seehäfen erhöhen wird. Bei BLG RailTec ist geplant, das Reparaturgeschäft für Dritte und die mobile Instandhaltung weiter auszubauen.

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa wird ein verstärkter Fokus auf den Ausbau der Transporte mit eigenen Fahrzeugen gelegt. Bei dem Joint Venture in der Ukraine wird das Transportgeschäft im Rahmen der Möglichkeiten aufrechterhalten. Für das Jahr 2024 erwartet das Geschäftsfeld eine deutliche Umsatzsteigerung gegenüber 2023.

### **Geschäftsbereich CONTRACT**

Insgesamt bleibt die Lage im Geschäftsbereich CONTRACT auch im Geschäftsjahr 2024 herausfordernd. Es wird erwartet, dass die schlechte Verbraucherstimmung die Binnenkonjunktur weiter beeinträchtigen wird. Die Kaufkraft der privaten Haushalte wird durch die hohen Inflationsraten, den hohen Leitzins und die hohen Verbraucherpreise geschwächt, insbesondere bei höherwertigen Gütern. Daher sind vonseiten des privaten Konsums keine positiven Impulse auf die Konjunktur zu erwarten. Auch die Kosten für Energie sind zwar gesunken, dennoch befinden sie sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Des Weiteren ist für das Jahr 2024 keine durchgreifende Besserung der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten.

Hohe Tarifabschlüsse erhöhen das Risiko einer Lohn-Preis-Spirale. Die Kunden sind aufgrund dieser wirtschaftlichen Eckdaten insgesamt vorsichtiger, was sich insbesondere durch reduzierte Mengen auch bei unseren Kunden zeigt.

Trotz der Herausforderungen wird in den Regionen und Standorten des Geschäftsbereichs im Geschäftsjahr 2024 überwiegend mit positiven Ergebnissen gerechnet.

Innerhalb des Bereichs Consumer & Fashion erwarten wir, dass negative Schwankungen bei einzelnen Geschäften durch positive Entwicklungen in anderen Geschäften ausgeglichen werden.

Der Bereich Mobility befindet sich in einer herausfordernden Situation. In der Automobilindustrie vollzieht sich der Wandel zur Elektromobilität, der zu gravierenden Auswirkungen auf den Markt führen wird. Dies gilt für die Automobilhersteller sowie ihre Zulieferer gleichermaßen. Konkret zeigt sich dies in den reduzierten Volumenplanungen der Kunden dieses Bereichs. Diese schwierigen Rahmenbedingungen werden 2024 auch an unserem größten Standort der Industrielogistik in Bremen erwartet. Durch das Gegensteuern in Form von Kostenreduzierungen und Verbesserungen von Prozessen wird versucht, die Auswirkungen abzumildern. Weitere einzelne Aufträge mit Bestandskunden in der Region Nord werden im Jahr 2024 turnusmäßig neu ausgeschrieben.

Das Geschäft im Bereich Industrial & Energy weist durch Preisnachverhandlungen, Neugeschäfte und teilweise Mehrmengen eine positive Umsatzentwicklung auf.

BLG Cargo Logistics im Neustädter Hafen in Bremen steigerte zuletzt das Ergebnis aufgrund von Zuwachs beim Umschlag mit Schnittholz und bei Stahl. Jedoch konnte dies nicht den Wegfall der Beschäftigungssicherung sowie Aufwendungen für diverse Großreparaturen und Anschaffungen kompensieren. Daher werden die für das Jahr 2024 geplanten Investitionen auf Digitalisierung und Produktivitätssteigerungen in den Abläufen und der Flächennutzung fokussiert.

**Geschäftsbereich CONTAINER**

Da die Containerterminals zumindest mittelfristig noch über Kapazitätsreserven verfügen, besteht aufgrund der im Zuge der Konsolidierung erlangten Marktmacht der verbleibenden Konsortien/Reedereien und des damit verbundenen Erlösdrucks unverändert die Notwendigkeit der Identifizierung und Umsetzung nachhaltiger Kostenreduzierungen und Produktivitätssteigerungen bei den Containerterminals. Dieser wird durch die Umsetzung der Transformation Rechnung getragen.

Für das EUROGATE Container Terminal Hamburg wurde gemäß der im Herbst 2023 durchgeführten Planung für das Jahr 2024 zunächst noch von einem stabilen Umschlagsvolumen ausgegangen. Das Umschlagsvolumen hatte sich demgegenüber jedoch bereits in den Monaten November und Dezember 2023 verringert. Dieser Trend hielt auch zu Beginn des Jahres 2024 noch an. Wesentlich für die Umschlagsentwicklung des Jahres 2024 wird der Zeitpunkt und der Ablauf der Verlagerung von Diensten der Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) zu den Hamburger Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sein, nachdem die Transaktion zur Beteiligung von MSC an der HHLA vollzogen sein wird. Derzeit gehen wir davon aus, dass die Verlagerung frühestens im vierten Quartal des Jahres 2024 stattfinden und das Umschlagsvolumen der Gesellschaft in 2024 noch nicht wesentlich beeinflussen wird.

Für den Standort Bremerhaven wird aus derzeitiger Sicht für 2024 eine steigende Umschlagsmenge erwartet. Diese Erwartung beruht maßgeblich auf der Einschätzung der Partner sowie der Kunden unserer dortigen Gemeinschaftsunternehmen.

Wilhelmshaven hat in Anbetracht der Tatsache, dass die meisten der führenden Containerreedereien in den nächsten Jahren weitere Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von über 24.000 TEU in Betrieb nehmen werden, unverändert sehr gute Chancen, weitere Liniendienste zu akquirieren. Die Erreichung einer angemessenen Auslastung des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven ist unverändert von hoher Bedeutung. Mit dem Partner und Kunden Hapag-Lloyd AG hat der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven aufgrund der Entwicklung zu immer größeren Containerschiffen in den kommenden Jahren eine sehr gute Wachstumsperspektive bekommen. Im Januar 2024 hat Wilhelmshaven bereits einen weiteren neuen Transatlantik-Dienst erhalten.

Darüber hinaus bestehen gute Chancen, in den nächsten Jahren weitere Liniendienste akquirieren zu können. Unabhängig davon ist mittelfristig die Umrüstung eines ersten Teilabschnitts des landseitigen Betriebs auf ein automatisiertes System vorgesehen.

Auch das Geschäftsjahr 2024 steht für die Einzelgesellschaften der EUROGATE-Gruppe unverändert im Zeichen der Transformation und der damit verbundenen weiteren Umsetzung von Maßnahmen zu Kosteneinsparungen und organisatorischen Maßnahmen zur Effizienz- und Produktivitätssteigerung.

Für 2024 wird für den Geschäftsbereich CONTAINER unter den zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen sowie aufgrund der im Vorjahresergebnis enthaltenen Sondereffekten, aus der Auflösung von Rückstellungen mit einem deutlich rückläufigen jedoch immer noch positiven Ergebnis gerechnet.

Das Ergebnis der EUROGATE-Gruppe wird dabei maßgeblich durch die Containerterminals und hier als wesentliche Einflussgrößen die Umschlagsmengen und -raten sowie die Kostenstrukturen beeinflusst. Insofern ist Voraussetzung, dass die nachhaltige Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen auch im Geschäftsjahr 2024 zu entsprechenden weiteren Ergebnisverbesserungen führt.

Zudem können sich für die Containerterminals maßgebliche Veränderungen in der Kunden- und Ladungsstruktur ergeben, deren konkrete Auswirkungen und Ergebnisse derzeit nur sehr schwer absehbar sind. Das gilt auch für die Auswirkungen aus den aktuell bestehenden Beeinträchtigungen der Schifffahrt im Rotem Meer.

**Geplante Investitionen**

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten unter besonderer Betrachtung unserer Liquiditäts- und Ertragslage an. Des Weiteren bewertet BLG LOGISTICS Investitionsvorhaben auch unter Abwägung von Nachhaltigkeitsaspekten wie zum Beispiel bei der Neukonzeption von Standorten. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE unter anderem für den kontinuierlichen Austausch von älteren Lkw und den Rückkauf von Autowaggons aus dem Leasing im Geschäftsfeld AutoTransporte und Schiene vorgesehen. In den Geschäftsfeldern Seehafen- und Inlandterminals liegt der Schwerpunkt der Investitionen in diversen Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Flächen und Gebäuden sowie der Erneuerung von Umschlagsgeräten. Darüber hinaus werden Investitionen im IT-Bereich zur Optimierung des Netzwerks



innerhalb des Geschäftsbereichs vorgenommen. Im Geschäftsbereich CONTRACT betreffen die Investitionen den Auf- und Ausbau neuer Logistikzentren und die Ausweitung von Bestandsgeschäften. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Erneuerung technischer Anlagen und Maschinen. Für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ist ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa EUR 160 Mio. (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) geplant. Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

### Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gruppe

#### Erwartete Veränderungen 2024

|                          |                                |                               |
|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| ↓                        | →                              | ↓                             |
| <b>EBT<br/>und EBIT</b>  | <b>Umsatz</b>                  | <b>EBT-Marge<br/>und RoCE</b> |
| deutliche<br>Reduzierung | leicht über<br>Vorjahresniveau | deutliche<br>Reduzierung      |

Ein besonderer Druck wird im Jahr 2024 auf den Personalkosten liegen. Deutschlandweit sind in allen Branchen trotz aktuell sinkender Inflationsraten hohe Tarifforderungen zu verzeichnen. Dies stellt gerade vor dem Hintergrund sinkender Auftragsvolumina in vielen Bereichen von BLG LOGISTICS eine besondere Herausforderung an eine verantwortungsbewusste Tarifpolitik dar.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts dauert der Krieg zwischen Russland und der Ukraine an. Neue Konflikte im Nahen Osten und im Roten Meer können dazu führen, dass es aufgrund von Umleitungen der Schiffe erneut zur Beeinträchtigung von Lieferketten und Fahrplänen der Reeder kommt. Weitere Unsicherheiten ergeben sich durch die anhaltend verunsicherten Verbraucher, das weiterhin hohe Zinsniveau und die bevorstehenden Präsidentschaftswahl in den Vereinigten Staaten.

Wir sind uns bewusst und bereiten uns intensiv darauf vor, dass die wirtschaftliche Unsicherheit im Jahr 2024 nicht geringer wird.

| <b>TEUR</b>               | <b>Ist<br/>2023</b> | <b>Prognose<br/>2024</b>                     |
|---------------------------|---------------------|--|
| EBT                       | 36.095              | deutliche Reduzierung;<br>positives Ergebnis |
| EBIT                      | 46.192              | deutliche Reduzierung<br>analog EBT          |
| Umsatz                    | 1.210.035           | leicht über dem<br>Vorjahresniveau           |
| EBT-Marge<br>(in Prozent) | 3,0                 | deutliche Reduzierung<br>analog EBT          |
| RoCE<br>(in Prozent)      | 4,2                 | deutliche Reduzierung<br>analog EBT/EBIT     |

In diesem unsicheren Umfeld erwarten wir nach heutigem Stand aufgrund der beschriebenen Prognose für die BLG-Gruppe Umsatzerlöse (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) leicht über dem Vorjahresniveau. Für das Ergebnis (EBT) erwarten wir, insbesondere aufgrund eines deutlich geringeren Beteiligungsertrags aus dem Geschäftsbereich CONTAINER – im Geschäftsjahr 2024, insgesamt eine deutliche Reduzierung, welche aber noch

spürbar im positiven Bereich liegen wird. Entsprechend werden sich EBIT und RoCE und die EBT-Marge entwickeln. Vor dem Hintergrund der aktuell beschriebenen Lage der Multi-Krisen ist diese Prognose mit einer hohen Unsicherheit behaftet.

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

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