

# 02 Gruppenlagebericht

## 02 Gruppenlagebericht

---

- 50 Grundlagen der Gruppe
- 57 Wirtschaftsbericht
- 67 Chancen- und Risikobericht
- 81 Prognosebericht

## Gruppenlagebericht

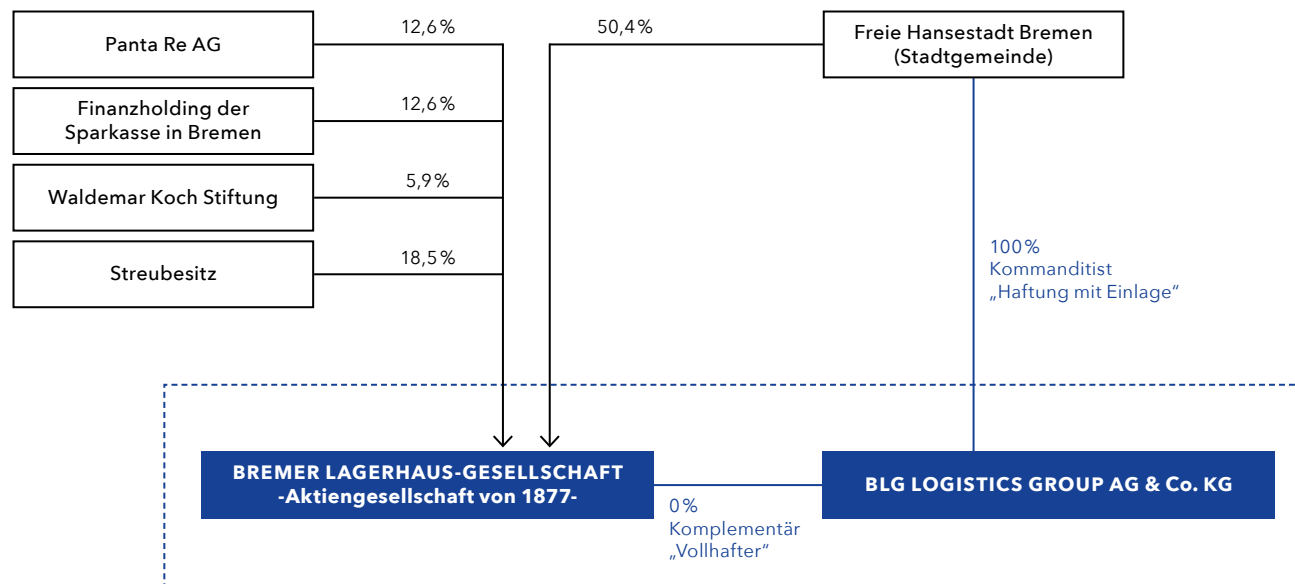
### Grundlagen der Gruppe

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 Aktiengesetz in eigener Verantwortung und ist Weisungen der Gesellschafter nicht unterworfen.

### Geschäftsmodell und Organisationsstruktur

Die BLG-Gruppe tritt nach außen unter der Marke BLG LOGISTICS auf. BLG LOGISTICS ist ein Seehafen-



Rechtliche Gruppenstruktur zum 31. Dezember 2020

und Logistikdienstleister mit einem internationalen Netzwerk. Mit über 100 Gesellschaften und Niederlassungen sind wir in Europa, Amerika, Afrika und Asien und auf allen Wachstumsmärkten der Welt präsent. Wir bieten unseren Kunden aus Industrie und Handel komplexe logistische Systemdienstleistungen an. Unsere Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTAINER sind führend in Europa.

Unser Geschäftsbereich CONTRACT gehört zu den führenden deutschen Anbietern.

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 Finanz-

holding, jedoch auch deutlich geringer als bei einer operativen Managementholding. Eine Sonderrolle als Schnittstelle zu den operativen Einheiten nehmen die zuständigen Mitglieder des Vorstands der drei Geschäftsbereiche AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER ein. Der Vorstand bestimmt mit Vision und Mission 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 Geschäftsmanagement 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 untergliedert. Die operative Führung der Geschäftsfelder, einschließlich der Ergebnisverantwortung, obliegt den jeweiligen Geschäftsfeldleitungen der Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT sowie der Gruppengeschäftsführung des Teilkonzerns EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG für den Geschäftsbereich CONTAINER.

### **Geschäftsbereich AUTOMOBILE**

Der Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist der führende Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Im Geschäftsjahr 2020 wurden in unserem weltweiten AUTOMOBILE-Netzwerk 4,8 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 von Paderborn bis Moskau.

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 seinen Kunden verlässliche vor- und nachgelagerte Logistiklösungen an. Der Schwerpunkt unseres Know-hows und unserer Erfahrung liegt in der Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik, der Retouren- und Ersatzteillogistik sowie im Bereich der speditionellen Dienstleistungen. Wir lagern, transportieren, verpacken und entpacken, wickeln konventionelle Bestellungen, E-Commerce-Themen und auch vielfältige Mehrwertdienstleistungen ab.

Als Logistikarchitekt planen, konzeptionieren und realisieren wir kundenspezifische Logistiklösungen. Dies können hochautomatisierte Logistikzentren oder manuelle Inhouse-Abwicklungen sein.

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 Lagern unserer Kunden. Ob Autoteile, Eisenbahnkomponenten, Sportschuhe, Drucker, Mode, Möbel, Kekse, Badarmaturen oder tiefgefrorene Kartoffelprodukte – 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 Europas führende, reedereiunabhängige Containerterminal-Gruppe. Das Unternehmen betreibt gemeinsam im Netzwerk mit dem italienischen Terminalbetreiber CONTSHIP Italia zwölf Containerterminals von der Nordsee bis zum Mittelmeer. Das Leistungsspektrum wird abgerundet durch intermodale Dienstleistungen und Services rund um die Box.

## Änderungen im Konsolidierungskreis

Infolge des Eintritts in die Liquidation wurde im Geschäftsbereich AUTOMOBILE die BLG Automobile Logistics Italia S.r.l. i. L., Gioia Tauro, Italien, im Berichtsjahr entkonsolidiert. Im Rahmen einer gruppeninternen Umstrukturierung schied die BLG WindEnergy Logistics GmbH & Co. KG, Bremerhaven, durch Anwachsung auf die BLG Auto-Terminal Bremerhaven GmbH & Co. KG, Bremerhaven, aus dem Konsolidierungskreis aus.

Im Geschäftsbereich CONTRACT hat die BLG Handelslogistik GmbH & Co. KG, Bremen, im Berichtsjahr ihre Anteile an der BLG Sports & Fashion Logistics GmbH, Hörstel, um 49 Prozent auf 100 Prozent aufgestockt. Mit Kaufvertrag vom 24. November 2020 hat die BLG Industrielogistik GmbH & Co. KG, Bremen, ihre Anteile an der BLG Automotive Logistics of South America Ltda., São Paulo, Brasilien, verkauft. Im Zuge des Verkaufs wurden auch die Anteile an der BMS Logistica Ltda., São Paulo, Brasilien, veräußert.

## Forschung und Entwicklung

Wir wollen unseren Kunden immer wieder neue Leistungen anbieten und sie so dabei unterstützen, ihre logistischen Abläufe auf die Zukunft auszurichten. Gleichzeitig richten wir unseren Blick auf die Optimierung der zugehörigen Prozesse über das gesamte Portfolio hinweg. Die dahinterstehenden Innovationen werden durch die Abteilung Nachhaltigkeit und Digitalisierung aufgesetzt, gesteuert und schließlich in Produktlösungen überführt. So sichern wir langfristig unsere Wettbewerbsfähigkeit und positionieren uns gegenüber unseren Kunden als Fortschrittstreiber. Um das Potenzial neuer Ideen zu bestimmen, verfolgen wir dabei die folgenden Ansätze:

Technologien, Prozesse oder potenzielle Lösungen, die noch keinen Beweis bezüglich ihrer Eignung erbracht haben, testen wir in sogenannten 100-Tage-Projekten an ausgewählten Standorten oder innerhalb einzelner Geschäftsbereiche. So steht bereits nach etwas über drei Monaten ein Wirksamkeitsnachweis, auf dessen Basis der interne Auftraggebende entscheidet, ob das Projekt in den Dauerbetrieb übergeht, in einem 6-Monats-Sprint weiter getestet und optimiert, als operatives Projekt weitergeführt oder aber nicht weiter verfolgt wird.

Bereits bestehende und erprobte Lösungen setzen wir über operative Innovationsprojekte direkt im Unternehmenskontext um.

In Forschungs- und Entwicklungsprojekten schließlich arbeiten wir gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie an gänzlich neuen, besonders komplexen Konzepten. 2020 sind drei neue Forschungsprojekte gestartet.

Im Berichtsjahr haben wir elf 100-Tage-Projekte und zehn 6-Monats-Sprints durchgeführt, insgesamt acht davon mit KI-Bezug (Künstliche Intelligenz). Hier liegt auch weiterhin unser Fokus - insbesondere im Bereich „Machine Learning“ mit Blick auf den Einsatz in der Personalplanung sowie im intelligenten Dokumentenmanagement. Zu den neu umgesetzten Projekten zählen neben dem Einsatz von Chatbots im Recruiting und der Entwicklung fahrerloser Transportfahrzeuge am Standort Bremen auch die Prozessanalyse mittels Desktop Activity Mining sowie die automatische Erfassung der Zeiten bzw. der Dauer von Prozessen über Sensoren. Darüber hinaus hat das Innovationsteam zahlreiche Workshops zur Entwicklung der Digitalisierungs-Roadmap sowie zu verschiedenen strategischen Innovations- und Digitalisierungsthemen durchgeführt. Diese Aktivitäten werden in 2021 fortgeführt.

Die laufenden Forschungsprojekte „SecProPort“, „IRIS“ und „SHARC“ sind im Berichtsjahr weitergelaufen. Als Teil eines Konsortiums aus acht Kooperationspartnern arbeiten wir in Ersterem an der Entwicklung einer IT-Sicherheitsarchitektur zur Wappnung der Hafenlogistik gegen Cyberangriffe.

Mit einem Partner aus der Wissenschaft und zweien aus der Industrie entwickeln wir im Projekt „IRIS“ Lösungen zum automatisierten Entladen von Kartons aus Containern. Planmäßig war das Projektende für August 2020 vorgesehen, die Corona-Pandemie sorgte jedoch für Verzögerungen. Aufgrund von Kontakt- und zeitweisen Zutrittsbeschränkungen bei unserem Partner konnte das Robotersystem nicht aufgebaut werden, sodass sich in der



Folge auch die Inbetriebnahme, die Labor- sowie die Feldtests verschoben. Eine kostenneutrale Verlängerung des Projekts bis zum 30. April 2021 wurde bewilligt.

Das Projekt „SHARC“ befasst sich mit dem Ziel, die Hafenanlagen in Bremerhaven und Bremen bis 2023 CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben. Hierfür soll ein Konzept für die intelligente Integration von erneuerbaren Energien in die Energieinfrastruktur des Hafens erarbeitet werden. Anstatt im Dezember 2020 endet das Projekt nun am 30. Juni 2021. Ein Folgeprojekt ist geplant.

Alle drei genannten Projekte werden im Rahmen des Programms IHATEC (Innovative Hafentechnologien) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert.

Erfolgreich abgeschlossen wurde am 30. Juni 2020 das Projekt „Isabella“. Herzstück ist ein Multitouch-Tisch, der den Terminalbetrieb virtuell abbildet. So können verschiedene Szenarien simuliert und evaluiert werden, was die Transparenz in der Prozessorganisation steigert. Am 1. Juli 2020 startete das vom BMVI geförderte Anschlussprojekt „Isabella 2.0“ – Ziel ist es, alle Verkehrsträgerprozesse, also die Be- und Entladung von Lkw, Bahn und Schiff, in den Steuerungs-Algorithmus aus „Isabella“ zu integrieren. Auch die Parametrisierung des Steuerungs-Algorithmus durch KI-Methoden spielt dabei eine Rolle. Geplant sind außerdem die Identifizierung weiterer Digitalisierungsbedarfe im Projektzusammenhang inklusive entsprechender Lösungen sowie die Entwicklung einer virtuellen Schulungsumgebung für Fahrer:innen am Terminal mittels der Technologie virtueller Realität.

Neu gestartet sind in 2020 die Förderprojekte „KITE“ und „INSERT“. Bei ersterem arbeiten wir gemeinsam mit einem Wissenschafts- und zwei Industriepartnern an der Entwicklung eines KI-basierten Prognoseverfahrens zur Vorhersage von Transportvolumen. Sein Einsatz soll Leerfahrten von Speditionsunternehmen um bis zu 15 Prozent reduzieren und so das übergeordnete Ziel unterstützen, durch die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen eine nachhaltigere Transportlogistik zu gestalten. Das Projekt erhält ebenfalls eine Förderung des BMVI.

Auch am Projekt „INSERT“, das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert wird, arbeiten wir gemeinsam mit drei Kooperationspartnern. Hier geht es um die Entwicklung eines Assistenzsystems zur ersten Konzepterstellung für die Produktions- und Logistikplanung, wofür entsprechendes Expertenwissen in ein KI-basiertes System überführt wird. Dieses lernende System soll die Planer unterstützen und so die Qualität der entwickelten Konzepte erhöhen. Zugleich wird eine signifikante Verkürzung der Planungsprozesse angestrebt.

Im Jahr 2020 beteiligte sich BLG LOGISTICS somit an sieben Verbundprojekten mit einem Gesamtvolumen von EUR 18,6 Mio. Dabei befassen sich alle drei im Berichtsjahr neu begonnenen Projekte mit der Frage, wie Künstliche Intelligenz in der Logistik eingesetzt werden kann.

## Rechtliche und wirtschaftliche Einflussfaktoren

BLG LOGISTICS muss eine Vielzahl von nationalen und internationalen Rechtsvorschriften beachten. Neben den

öffentlich-rechtlichen Regelungen sind für uns insbesondere das Kapitalmarktrecht, das Arbeitsrecht einschließlich Arbeitssicherheits- und Gesundheitsrecht, das Transport- und Zollrecht sowie das Wettbewerbsrecht relevant. Zu den für BLG LOGISTICS wesentlichen wirtschaftlichen Einflussfaktoren zählen insbesondere Tarifabschlüsse in Deutschland, da ein Großteil der Mitarbeitenden in Deutschland tätig ist und der Aufwand für Personal, für eigenes sowie Fremdpersonal, die wesentliche Kostenposition darstellt. Da unser Geschäftsmodell in allen Geschäftsbereichen zudem kapitalintensiv ist, kommt den Kapitalkosten ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

## Gruppensteuerung

### Finanzielle Kennzahlen

Im Rahmen der Mission und Vision von BLG LOGISTICS und der Schärfung strategischer Leitgedanken wurde das Steuerungssystem so klar und transparent wie möglich gestaltet. Internes Reporting und Vergütungssysteme sind stringent für die gesamte Gruppe nach einheitlichen Messgrößen ausgestaltet.

Die wesentlichen Steuerungskennzahlen von BLG LOGISTICS sind:

- **EBT**

Das Ergebnis vor Steuern (EBT – Earnings Before Taxes) ist die Ausgangsgröße zur Bestimmung der Ertragskraft unabhängig von nicht beeinflussbaren steuerlichen Effekten. Es ist auch zur Messung der Profitabilität im internationalen Vergleich geeignet.

Steuerungskennzahlen Ist/Ziel/Prognose		2019 Ist	2020 Prognose	2020 Ist	2020 Zielerreichung	2021 Prognose
EBT	TEUR	37.544	deutlicher Rückgang	-116.127	Rückgang ist eingetreten	deutliche Verbesserung
Umsatz	TEUR	1.158.632	deutlich unter Vorjahr	1.065.235	Rückgang ist eingetreten	Vorjahresniveau
EBT-Marge	Prozent	3,2	deutlicher Rückgang	-10,9	Rückgang ist eingetreten	deutliche Verbesserung

▪ **Umsatz**

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

▪ **EBT-Marge**

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

In der Tabelle sind die erwarteten Steuerungskennzahlen den erreichten Kennzahlen im Geschäftsjahr gegenübergestellt sowie die Prognose für das folgende Geschäftsjahr abgebildet. Für die dazugehörigen Erläuterungen verweisen wir auf den [Wirtschaftsbericht](#) und den [Prognosebericht](#).

**Nichtfinanzielle Kennzahlen**

Bei den nichtfinanziellen Kennzahlen handelt es sich je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie Fahrzeughandlung, bearbeitete Mengen und der Containerumschlag. Zur Einschätzung der zukünftigen Entwicklung setzen wir auf einen kontinuierlichen Dialog mit den

Kunden und beobachten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung genau, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können.

Auf Gruppenebene werden keine nichtfinanziellen Kennzahlen zur Steuerung verwendet.

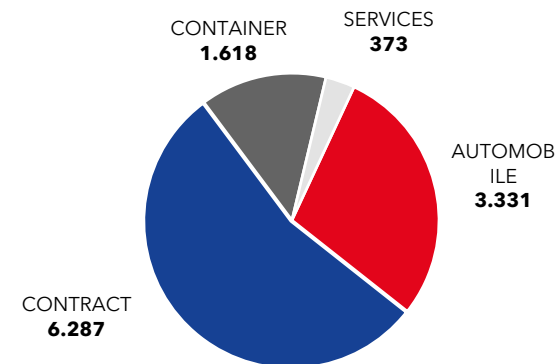
**Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren**

**Mitarbeitende<sup>1</sup>**

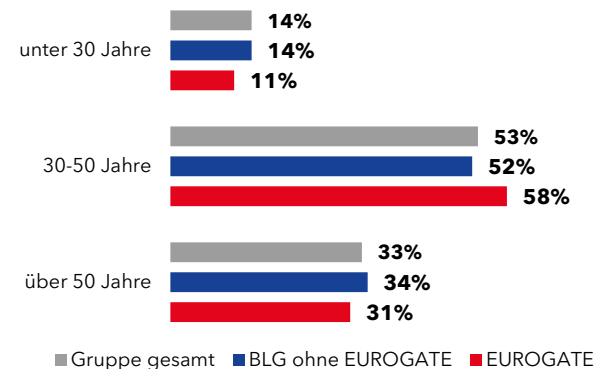
BLG LOGISTICS als internationaler Seehafen- und Logistikdienstleister benötigt leistungsbereite, motivierte und qualifizierte Mitarbeitende, um am Markt nachhaltig erfolgreich zu sein sowie den stetigen Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels gerecht zu werden. Unter dem Motto „#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.

<sup>1</sup> Ermittlung der folgenden Zahlen der Mitarbeitenden nach § 267 Absatz 5 HGB

**Mitarbeitende 2020**



**Mitarbeitende nach Altersgruppen**



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

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

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr mit 76 Personen gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozent gesunken. Der Rückgang im Geschäftsbereich CONTRACT ist unter anderem begründet durch in der Kontraktlogistik übliche Dienstleisterwechsel. Gegenläufig wirken Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung.

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

### Nichtfinanzieller Bericht

Nach den Vorgaben des Gesetzes zur Stärkung der nichtfinanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren

<b>Mitarbeitende nach Geschäftsbereichen</b>	<b>2020</b>	2019	Veränderung prozentual
<b>Geschäftsbereich AUTOMOBILE</b>	<b>3.331</b>	<b>3.308</b>	<b>0,7</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	2.852	2.835	
davon angestellte Personen	479	473	
<b>Geschäftsbereich CONTRACT</b>	<b>6.287</b>	<b>6.393</b>	<b>-1,7</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	4.902	5.024	
davon angestellte Personen	1.385	1.369	
<b>Geschäftsbereich CONTAINER</b>	<b>1.618</b>	<b>1.653</b>	<b>-2,1</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	1.146	1.183	
davon angestellte Personen	472	470	
<b>Beschäftigte der Segmente</b>	<b>11.236</b>	<b>11.354</b>	<b>-1,0</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	8.900	9.042	
davon angestellte Personen	2.336	2.312	
<b>Services</b>	<b>373</b>	<b>366</b>	<b>1,9</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	0	0	
davon angestellte Personen	373	366	
<b>Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER</b>	<b>11.609</b>	<b>11.720</b>	<b>-0,9</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	8.900	9.042	
davon angestellte Personen	2.709	2.678	
<b>Abzug der beschäftigten Personen des Geschäftsbereichs CONTAINER</b>	<b>-1.618</b>	<b>-1.653</b>	<b>-2,1</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	-1.146	-1.183	
davon angestellte Personen	-472	-470	
<b>Mitarbeitende BLG LOGISTICS</b>	<b>9.991</b>	<b>10.067</b>	<b>-0,8</b>
davon gewerblich Mitarbeitende	7.754	7.859	
davon angestellte Personen	2.237	2.208	

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](http://reporting.blg-logistics.com) abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht 2020 wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.

## Leitung und Kontrolle

### **Erklärung zur Unternehmensführung**

Im Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften wurde nur das Vorliegen der Angaben zur Corporate Governance im Sinne des § 315d HGB vom Abschlussprüfer geprüft. Sie werden mit der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB auf den ▶Seiten 16 ff. dieses Finanzberichts ausgewiesen.

### **Übernahmerelevante Angaben nach § 315a Absatz 1 HGB**

Die übernahmerelevanten Angaben werden auf der ▶Seite 24 dargestellt.

### **Vergütungsbericht**

Der Vergütungsbericht nach § 315a Absatz 2 HGB ist auf den ▶Seiten 25 ff. dargestellt.



## Wirtschaftsbericht

### Rahmenbedingungen

#### Corona-Pandemie bestimmt die Weltwirtschaft

Zu Beginn des Jahres 2020 waren der Handelsstreit zwischen den USA und China, Unsicherheiten hinsichtlich des Brexits, die schwache Nachfrage nach Investitionsgütern und auch die bereits bestehende „Auto-Krise“ beherrschende Themen in der Weltwirtschaft. Durch die im Februar 2020 auch in Deutschland massiv eingetretene Corona-Krise, die sich bis heute deutlich auf die Weltwirtschaft und globalen Warenströme auswirkt, sind die genannten Probleme in den Hintergrund gerückt.

Die zum Jahresbeginn 2020 schwächelnde Industrie sendete erste Erholungszeichen, musste aber durch den Beginn der Corona-Pandemie den stärksten Wirtschaftseinbruch der deutschen Nachkriegsgeschichte verkraften. Viele Nationen und Handelspartner veranlassten Kontaktbeschränkungen und Betriebsschließungen. Dies führte zu einem Abbrechen grenzüberschreitender Lieferketten und dem Einbruch der weltweiten Nachfrage.

Nach den ersten Lockerungen im Sommer 2020 setzte, gestützt durch Hilfsmaßnahmen der Regierungen und der Notenbanken, ein kräftiger Aufschwung ein und die Weltwirtschaft konnte im dritten Quartal einen erheblichen Teil der in der ersten Jahreshälfte erlittenen Rückgänge im Produktionsniveau wieder aufholen.

Nachdem die Infektionszahlen zum Jahresende wieder anstiegen und es erneut verstärkte Beschränkungen der

sozialen und wirtschaftlichen Aktivität gab, kam die Erholung der Weltwirtschaft erneut zum Erliegen.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2021

IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 73 (2020|Q4)

IMK, IMK Report Nr. 164, Januar 2021

#### Deutsches BIP geht 2020 um rund 5 Prozent zurück

Auch für die deutsche Wirtschaft war das Corona-Jahr 2020 turbulent. Von Februar bis April ging die Industrieproduktion um fast 30 Prozent zurück. Auch hier waren im Wesentlichen die Unterbrechung der internationalen Lieferketten und der globale Nachfrageeinbruch verantwortlich. Durch die Kontaktbeschränkungen und mangelnden Konsummöglichkeiten ging auch der private Verbrauch deutlich zurück. Durch die schnelle Reaktion der Politik auf deutscher und europäischer Ebene konnten noch viel stärkere Rückgänge verhindert werden.

Mit der Lockerung der Kontaktbeschränkungen, wieder funktionierenden Lieferketten und wirtschaftlicher Belebung auch im Ausland erholte sich die deutsche Wirtschaft insbesondere im dritten Quartal deutlich. Durch die zweite Corona-Welle, die zum Jahresende stärker wurde, wurde aufgrund der erneuten Maßnahmen zum Infektionsschutz auch hierzulande die weitere Erholung der Wirtschaft verzögert, aber nicht so stark beeinträchtigt wie im Frühjahr 2020. Insbesondere der stationäre Einzelhandel ist durch die erneuten Schließungen betroffen.



#### Veränderung des realen BIP gegenüber dem Vorjahr

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Arbeitsmarkt waren aufgrund der Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung (u. a. Kurzarbeit) insgesamt begrenzt und die Zahl der Arbeitslosen stieg nur leicht. Stützend wirkte für die Wirtschaft des Weiteren das erzielte Handelsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich. Im beschriebenen Umfeld ging das deutsche BIP im Jahr 2020 um rund 5 Prozent zurück.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2021

IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 74 (2020|Q4)

IMK, IMK Report Nr. 163, Dezember 2020

#### Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Logistikbranche ist gerade auch in der Corona-Krise eine wichtige Verbindung zwischen Produzenten, Handel und Konsumenten und erbringt zusätzlich produktionsnahe Dienstleistungen. Neben dem klassischen Speditionsgeschäft zählt die Erbringung logistischer Leistungen im Zusammenhang mit der Zulieferung, Produktion und Distribution von Gütern zu ihren Leistungsschwerpunkten.

Die Anforderungen an die Logistik verändern sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Anhaltende Globalisierung,

kürzere Produktlebenszyklen und Urbanisierung sowie neue Technologien 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 damit einhergehenden Wettbewerb um Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte. Hinzu kommen die in der Corona-Krise noch einmal gewachsene Bedeutung des Onlinehandels, steigende Kundenanforderungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Flexibilität und Qualität der Belieferung sowie ein steigendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung. Personaldefizite gibt es in der Branche derzeit insbesondere bei Lagerarbeitern, Kraftfahrern 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. Da Verträge mit Kunden regelmäßig nur Laufzeiten von wenigen Jahren aufweisen, werden die Flächen und Umschlagsgeräte häufig gemietet oder geleast. Hierbei werden langfristige Kapitalbindungen vermieden und die Flexibilität des Logistikdienstleisters stark erhöht.

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

schäftsmodelle auf die Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.

Die im letzten Bericht prognostizierten und im Folgenden wiederholten Herausforderungen für die Logistikdienstleister in der Corona-Krise sind überwiegend eingetreten:

- Zusätzliche Schutzmaßnahmen machten die Logistik teurer
- Durch Werksschließungen der Automobilindustrie fielen Verkehre und Umschlagsvolumen weg
- Basis für notwendige Investitionen brach weg
- Ungleichgewichte im Güterverkehr an den Seehäfen und somit entstehende Mehrkosten
- Kontraktlogistik leidet durch ausgesetzte Produktion der Hersteller und die allgemeine konjunkturelle Nachfrage
- Mitarbeiterengpässe durch Corona-Vorsorge

Durch die zwangsläufig geringeren Volumen vieler Kunden der Logistikbranche führten die gleichbleibenden Fixkosten zu einer hohen Belastung in den ersten Monaten der Corona-Krise. Überproportional gewachsen ist dagegen der E-Commerce-Anteil.

Analog dem deutschen und weltweiten Wirtschaftsgeschehen fällt das SCI Logistikbarometer im Frühjahr 2020 deutlich. Zum Jahresende allerdings stabilisierte sich die Geschäftslage der befragten Transport- und Logistikunternehmen und das SCI Logistikbarometer pendelte sich auf dem Wert des Vorjahres ein. Eine große Mehrheit von 87 Prozent gab im Dezember 2020 an, dass die derzeitige Geschäftslage als „normal“ oder „gut“ einzuschätzen sei.

So geht die Logistikbranche insgesamt von Preissteigerungen und zunehmenden Kosten aus. Angesichts des problematischen Corona-Jahres 2020 erwarten mehr als zwei Drittel der Befragten eine günstigere Geschäftsentwicklung in 2021.

Auch der BVL-Logistik-Indikator zeigt für 2020 eine V-förmige Entwicklung. Zum Jahresende ist der im dritten Quartal geäußerte Optimismus allerdings geschrumpft und per saldo blickten die Firmen zum Jahresende mit leichtem Pessimismus auf die Entwicklung der kommenden sechs Monate. Im Hinblick auf die Umsatzentwicklung im zweiten Halbjahr überwogen hingegen die positiven Stimmen. Auch der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex hat sich nach den Einbrüchen im März und April stetig erholt.

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

Quellen dieses Abschnitts:

BVL Logistik-Indikator 4. Quartal 2020, 14. Dezember 2020  
inkl. Kommentierung

SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2020

### Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Vor dem Hintergrund der Corona-Krise hat BLG LOGISTICS das Geschäftsjahr 2020 insgesamt mit einem sehr deutlichen Verlust abgeschlossen. Allein durch das brachliegende Geschäft vieler unserer Kunden in den Lockdown-Monaten März bis Mai haben wir einen Verlust im zweistelligen Millionenbereich hinnehmen müssen. Dazu kommen durch die Corona-Pandemie hervorgerufene und notwendige Bewertungsanpassungen sowie Risikovorsorge.

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 entsprach die Geschäftsentwicklung noch unseren Erwartungen. Doch die Folgen der Corona-Pandemie mit ihren historischen Auswirkungen auf Weltwirtschaft, globale Handelsströme und Kunden der BLG LOGISTICS machten sich sofort in Mengen und Ergebnissen bemerkbar. Insbesondere der Stillstand der Produktion der Automobilindustrie traf uns hinsichtlich Umschlag, Transport, technischer Bearbeitung und Autoteilelogistik. Aber auch andere Unternehmensbereiche mit Kunden u. a. aus Handel und Industrie waren schwer getroffen. Viele Standorte mit E-Commerce-Aktivitäten hingegen konnten sich trotz Krise positiv entwickeln. Der Containerumschlag litt ebenfalls unter den Folgen der Corona-Pandemie, wenn auch nicht so stark wie erwartet. Da die Gesundheit unserer Beschäftigten an erster Stelle steht, haben wir darüber hinaus umfangreiche Aufwendungen für Schutzmaßnahmen und Anpassungen der Betriebsabläufe getätigt.

Ab dem Sommer 2020 konnten auch wir den wirtschaftlichen Aufschwung spüren und Volumen und Ergebnisse verbesserten sich zunehmend.

Ende März 2020 konnte die Entwicklung der Corona-Pandemie noch nicht vorhergesehen werden. Damals prognostizierten wir bereits einen deutlichen Rückgang für EBT, Umsatz und EBT-Marge. Vor dem beschriebenen Hintergrund ist diese Entwicklung im Berichtsjahr 2020 eingetreten.

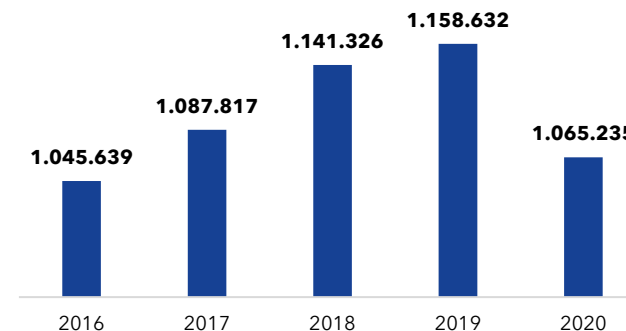
Trotz des deutlichen Verlusts ist BLG LOGISTICS insgesamt besser durch die Krise gekommen als im Frühjahr 2020 erwartet. Es bestand jederzeit eine ausreichende Liquidität und die Anzahl unser Mitarbeitenden ist stabil geblieben. In der Pandemie hat uns geholfen, dass wir unser Geschäft in den letzten Jahren immer stärker diversifiziert haben und eine breite Basis unterschiedlicher Kunden haben.

Darüber hinaus ist es BLG LOGISTICS auch 2020 gelungen in Bewegung zu bleiben. Wir haben neue Standorte eröffnet, bestehende erweitert und haben uns intensiv mit dem Thema Klimaschutz beschäftigt. Wir werden bis 2030 klimaneutral sein. Auch verfolgen wir konsequent unsere Digitalisierungs- und Innovationsstrategie und widmen uns hier Themen wie Künstlicher Intelligenz.

Auch wenn das Jahr 2021 noch von schwierigen Rahmenbedingungen und Fragezeichen geprägt sein wird, arbeiten wir intensiv daran, die wirtschaftliche Lage von BLG LOGISTICS stetig zu verbessern, und sehen uns auch in der Krise für die Zukunft gut aufgestellt. Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2020 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts in 2021. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2021 entspricht überwiegend unseren Erwartungen.

### Geschäftsverlauf

#### Ertragslage



#### Umsatzentwicklung (in TEUR)

Im Geschäftsjahr 2020 ist der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um TEUR 93.397 auf TEUR 1.065.235 gesunken. Dies ist fast vollständig durch die geringeren Volumina in der Corona-Pandemie begründet, sodass alle Geschäftsbereiche im Geschäftsjahr 2020 Rückgänge zu verzeichnen haben.

Der Rückgang der Umsatzerlöse um TEUR 82.357 auf TEUR 521.377 im Geschäftsbereich AUTOMOBILE resultiert aus den Belastungen der Automobilindustrie. Die Folgen der Corona-Pandemie haben zur größten Krise seit dem zweiten Weltkrieg geführt und der Absatz ist pandemiebedingt um rund ein Viertel eingebrochen. Das trifft, neben anderen Bereichen mit Kunden aus Industrie und Handel, auch die Autoteilelogistik im Geschäftsbereich CONTRACT. Hier sind die Umsätze insgesamt um TEUR 11.313 auf TEUR 552.621 zurückgegangen. Durch die positive Entwicklung unserer Standorte mit E-Com-

merce ist der Rückgang hier geringer ausgefallen. Im Geschäftsbereich CONTAINER wirkt sich neben den geringeren Volumen infolge der Corona-Pandemie unverändert der hohe Wettbewerbsdruck und damit rückläufige Durchschnittserlöse auf die Entwicklung der Umsatzerlöse aus. Sie sanken im Geschäftsjahr 2020 um TEUR 18.782 auf TEUR 263.522. Da die EUROGATE-Gruppe nach der At-Equity-Methode in den Gruppenabschluss einbezogen wird, sind diese Umsätze nicht im ausgewiesenen Gruppenumsatz enthalten.

Neben dem Wettbewerbsdruck wirken im Geschäftsbereich CONTAINER insbesondere hohe Abschreibungen auf Finanzanlagen (EUR 37,0 Mio., 50%-Beteiligung) und Restrukturierungsaufwendungen für die Einzelbetriebe (EUR 20,9 Mio.). Dementsprechend ist das Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen im Berichtsjahr deutlich negativ. Wir verweisen diesbezüglich auch auf die unten stehenden Erläuterungen zum Geschäftsbereich CONTAINER.

Insgesamt ist der Materialaufwand mit -13,9 Prozent stärker gesunken als die Umsatzerlöse (-8,1 Prozent). Dies ist neben den geringeren bezogenen Leistungen auch durch einen um TEUR 21.529 (17,4 Prozent) gesunkenen Einsatz von Fremdpersonal im Zuge der Corona-Krise im Geschäftsjahr 2020 begründet.

Der Rückgang der sonstigen Erträge (TEUR 18.988) gegenüber dem Vorjahr entfällt mit TEUR 11.683 auf geringere Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens und mit TEUR 2.211 auf geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr auf TEUR 455.476 (Vorjahr: TEUR 452.245) angestiegen. Der aufgrund der

leicht rückgängigen Zahl der Beschäftigten und temporärer Kurzarbeit reduzierte Aufwand für Löhne und Gehälter

<b>Umsatzerlöse nach Segmenten TEUR</b>	<b>2020</b>	2019	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	521.377	603.734	-82.357	-13,6
CONTRACT	552.621	563.934	-11.313	-2,0
CONTAINER	263.522	282.304	-18.782	-6,7
Überleitung	-272.285	-291.340	19.055	6,5
<b>Gruppe gesamt</b>	<b>1.065.235</b>	<b>1.158.632</b>	<b>-93.397</b>	<b>-8,1</b>

<b>Kennzahlen zur Ertragslage TEUR</b>	<b>2020</b>	2019	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.065.235</b>	<b>1.158.632</b>	<b>-93.397</b>	<b>-8,1</b>
Sonstige Erträge	46.190	65.178	-18.988	-29,1
Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen	-61.705	22.787	-84.492	-370,8
Materialaufwand	-454.905	-528.184	73.279	13,9
Personalaufwand	-455.476	-452.245	-3.231	-0,7
Sonstige Aufwendungen	-131.577	-130.869	-708	-0,5
Abschreibungen	-115.432	-88.869	-26.563	-29,9
EBIT	-107.670	46.430	-154.101	-331,9
Finanzergebnis	-8.457	-8.886	429	4,8
<b>EBT</b>	<b>-116.127</b>	<b>37.544</b>	<b>-153.671</b>	<b>-409,3</b>
<b>EBT-Marge (in %)</b>	<b>-10,9</b>	<b>3,2</b>	<b>-14,1</b>	<b>-435,1</b>
Gruppenperiodenergebnis	-120.174	32.588	-152.762	-468,8

<b>EBT nach Segmenten TEUR</b>	<b>2020</b>	2019	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	-8.998	19.324	-28.322	-146,6
CONTRACT	-13.891	7.436	-21.327	-286,8
CONTAINER	-67.274	23.699	-90.973	-383,9
Überleitung	-25.964	-12.915	-13.049	-101,0
<b>Gruppe gesamt</b>	<b>-116.127</b>	<b>37.544</b>	<b>-153.671</b>	<b>-409,3</b>

konnte die gestiegenen Aufwendungen für Altersversorgung, Unterstützung und Jubiläen nicht kompensieren.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2020 um TEUR 26.563 gestiegen. Dieser Anstieg resultiert mit TEUR 25.160 aus Wertminderungen und betrifft insbesondere mit TEUR 10.795 den Firmenwert der BLG Sports & Fashion und mit TEUR 8.754 den Firmenwert der CGU Spedition.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 429 auf TEUR -8.457 leicht verbessert. Durch TEUR 1.556 geringere Aufwendungen für die Aufzinsung von Rückstellungen und Verbindlichkeiten werden die etwas geringeren Zinserträge überkompensiert.

Aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen ist das Ergebnis vor Steuern (EBT) im Wesentlichen durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie sehr deutlich um TEUR 153.671 auf TEUR -116.127 gesunken. Entsprechend beträgt die EBT-Marge -10,9 Prozent (Vorjahr: 3,2 Prozent).

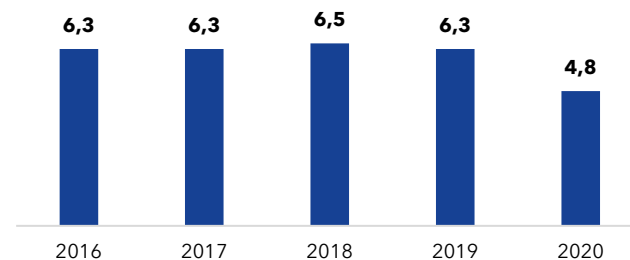
Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 4.047 (Vorjahr: TEUR 4.956). Die laufenden Steuern erhöhten sich hierbei um TEUR 2.131, da im Vorjahr Erstattungen für Vorjahre in Höhe von TEUR 4.868 gegenläufig wirkten. Des Weiteren wirkte sich insbesondere die positive Veränderung der latenten Steuern (TEUR 3.040) aus.

Entsprechend ist im Vergleich zum Vorjahr das Gruppenperiodenergebnis um TEUR 152.762 auf TEUR -120.174 deutlich gesunken.

### Geschäftsbereich AUTOMOBILE

TEUR	2020	2019
Umsatzerlöse	521.377	603.734
EBT	-8.998	19.324
EBT-Marge (in %)	-1,7	3,2

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



#### Fahrzeughandling (in Mio.)

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten in der Automobilindustrie zur größten Krise seit dem zweiten Weltkrieg. Zu dem ohnehin schwierigen Umbruch von Verbrennungsmotoren in die neue Zeit der Alternativentriebe und Vernetzung ist der Absatz unserer Kunden um ein Viertel eingebrochen. Das wirkte sich unmittelbar auf die Volumen aller Geschäftsfelder im Geschäftsbereich AUTOMOBILE aus. Infolgedessen liegt das Fahrzeugvolumen im Netzwerk des Geschäftsbereichs im Geschäftsjahr

2020 insgesamt mit einem Handling von 4,8 Mio. Fahrzeugen deutlich unter dem Vorjahresniveau (6,3 Mio. Fahrzeuge).

#### Geschäftsfeld Seehafenterminals

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals ging das Pkw-Umschlagsvolumen deutlich zurück. Auf unserem größten Umschlagsstandort, dem AutoTerminal Bremerhaven, wurden 2020 1,7 Mio. Fahrzeuge (Vorjahr: 2,1 Mio.) und damit rund 20 Prozent weniger als im Vorjahr umgeschlagen, transportiert und technisch bearbeitet. Auch an unserem AutoTerminal in Cuxhaven war ein prozentual ähnlicher Rückgang zu verzeichnen. Darüber hinaus wirkte sich die Corona-Pandemie deutlich auf Sachkosten und Produktivität durch die wichtigen und notwendigen Hygiene- und Abstandsmaßnahmen aus.

Trotz der Volumenrückgänge konnte im Bereich Technik an den Seehafenterminals ein vergleichsweise besseres Niveau erzielt werden. Durch entsprechende Maßnahmen wie Kurzarbeit wurde das deutlich negative Ergebnis des Geschäftsfelds eingegrenzt.

#### Geschäftsfeld XXL Logistics

Für den Bereich XXL Logistics liegt die Umschlagsmenge durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und der schwächelnden Weltkonjunktur unter dem Vorjahresniveau (Standort Bremerhaven: 1,1 Mio. t, Vorjahr: 1,3 Mio. t). In der zweiten Jahreshälfte haben sich die Volumen zwar deutlich verbessert, unterlagen aber hohen Schwankungen, insbesondere an unserem Standort Bremerhaven. Kumuliert betrachtet ist eine Verschiebung der Volumen zu Geschäften mit geringerer Wertschöpfung zu verzeichnen. An unserem Standort im Neustädter Hafen in

Bremen lag teilweise eine hohe Tonnage (insbesondere bei Forstprodukten) und damit verbunden eine hohe Beschäftigung vor. Eine hohe Krankenquote, der notwendige Einsatz von Fremdpersonal und die Abstands- und Hygienemaßnahmen wirkten sich gegenläufig auf die Produktivität aus. Die Tonnage sank hier von 1,35 Mio. t auf 1,2 Mio. t.

Im Bereich Windenergie fehlte es weiterhin an externem Auftragsvolumen. Insgesamt schloss das Geschäftsfeld leicht negativ ab.

Zum Jahresende 2020 wurde das Geschäftsfeld XXL Logistics aufgelöst. Die Bereiche WindEnergy und High&Heavy-Umschlag in Bremerhaven werden zukünftig im Geschäftsfeld Seehafenterminals abgebildet und die Kompetenzen im Umschlag von Schwerlastgütern gebündelt. Der Standort BLG Cargo im Neustädter Hafen in Bremen wird 2021 ebenfalls dem Geschäftsfeld Seehafenterminals zugeordnet.

#### Geschäftsfeld Inlandterminals

Trotz großer Volumenrückgänge infolge der Corona-Pandemie konnte sich das Geschäftsfeld Inlandterminals positiv behaupten und schloss das Jahr mit einem positiven Ergebnis ab. Insbesondere der Standort Kelheim hatte durch hohe Volumen und eine signifikante Wertschöpfungstiefe hieran einen bedeutenden Anteil. Verstärkte Aktivitäten im Bereich Vermieter, Flotten und Remarketing trugen zum positiven Ergebnis bei.

#### Geschäftsfelder AutoTransporte und AutoRail

Auch die Geschäftsfelder AutoTransporte und AutoRail konnten trotz der Beeinträchtigungen durch die Corona-

Pandemie das Geschäftsjahr 2020 mit einem positiven Ergebnis abschließen. Trotz Volumenrückgängen von 20 bis 30 Prozent konnten neue, grenzüberschreitende Verkehre dazugewonnen werden. Durch die Belebung der weltweiten Konjunktur im zweiten Halbjahr zogen auch die Verkehre und damit die Auslastung wieder an. Beeinträchtigungen wie Erneuerungen der Schieneninfrastruktur und Ausbau der Streckennetze bleiben weiterhin bestehen.

Der Bereich CarShipping, der u. a. den Autotransport per speziellen Binnenschiffen repräsentiert, steuert im Jahr 2020, insbesondere durch Sonderaufträge, einen ebenfalls positiven Ergebnisbeitrag zum Geschäftsfeldergebnis AutoTransporte bei.

#### Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa

Im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa konnte sich trotz Corona-Krise das Terminal- und Transportgeschäft in Danzig/Polen und das Transportgeschäft in St. Petersburg/Russland positiv entwickeln. Insbesondere Leerkilometer konnten reduziert und internationale Transporte in ehemalige GUS-Staaten ausgeweitet werden. Die weiteren Standorte verliefen den Umständen entsprechend im Rahmen der Erwartungen. Das Geschäftsfeld konnte daher insgesamt mit einem nahezu neutralen Ergebnis abschließen.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen und der hohen Volumenrückgänge, insbesondere im Bereich Seehafenterminals, ist das EBT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gegenüber dem Vorjahr von TEUR 19.324 auf TEUR -8.998 gesunken.

#### Geschäftsbereich CONTRACT

TEUR	2020	2019
Umsatzerlöse	552.621	563.934
EBT	-13.891	7.436
EBT-Marge (in %)	-2,5	1,3

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

#### Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa)

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie mit Werkschließungen und Volumenreduzierungen unserer Kunden warfen auch das Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) weit hinter die ursprünglichen Planungen zurück. Seit Mitte des Geschäftsjahres 2020 wurden die direkten Auswirkungen der globalen Corona-Pandemie langsam geringer und das operative Geschäft erholte sich an den meisten unserer Standorte kontinuierlich. Allerdings sind die Produktionsvolumen unserer Kunden, insbesondere aus der Automobilindustrie, zum Teil nachhaltig gesunken. Durch das Gegensteuern in Form von Kostenreduzierungen und Verbesserungen von Prozessen konnten die Auswirkungen abgebildert werden.

An unserem Standort in Bremen konnten die Geschäfte mit unserem wichtigsten Automobilkunden langfristig ausgebaut werden. Neugeschäfte an den Standorten Stutt-



gart und Berlin/Brandenburg konnten wir erfolgreich beginnen. Das Geschäftsfeld schließt mit einem deutlich negativem Ergebnis das Geschäftsjahr ab.

### Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee)

Durch verhängte staatliche Lockdowns und die langsamen Wiederanläufe der Produktion waren all unsere Kunden und Standorte des Geschäftsfelds Industrielogistik (Übersee) betroffen. Im zweiten Halbjahr konnten sich jedoch unsere Standorte in den USA, Südafrika, Malaysia und Indien verbessern. Der neue Bereich Retail Services in den USA konnte das insgesamt deutlich negative Ergebnis des Geschäftsfelds abmildern.

### Geschäftsfeld Handelslogistik

Positiv in der Krise stach die Entwicklung unseres Geschäftsfelds Handelslogistik hervor. Obwohl die Schließung des stationären Handels im Lockdown zu Rückschlägen insbesondere in den Bereichen Textil und Möbel führte, konnten sich die Standorte mit E-Commerce-Aktivitäten äußerst positiv entwickeln. Insbesondere unsere Standorte in Bremen, Elsdorf, Emmerich und Frankfurt lagen über unseren Erwartungen. Auch den Start unserer großen Neugeschäfte in Schlüchtern und Schlüsselfeld/Geiselwind konnten wir erfolgreich fortentwickeln. Im Bereich Sports & Fashion kam es hingegen zu deutlichen Verlusten, da die Erwartungen hinsichtlich der Neugeschäfte noch nicht erzielt werden konnten. Restrukturierungs- und Einmalkosten belasten darüber hinaus das Ergebnis.

Das Geschäftsfeld Handelslogistik liegt 2020 insgesamt über den ursprünglichen Planungen und schließt das Geschäftsjahr positiv ab.

### Geschäftsfeld Spedition

Durch die Corona-Pandemie brach der Bruttospeditionsnutzen des Geschäftsfelds deutlich ein. Des Weiteren fehlte es weiterhin an Volumen in der See- und Luftfracht. Dazu kam ein Engpass an Equipment (insbesondere in der Seefracht) und ein extremer Preiskampf vor allem in der Luftfracht. Trotz Nutzung von Kosteneinsparungspotenzialen konnte nicht verhindert werden, dass das Geschäftsfeld das Jahr deutlich negativ beendet.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen ist das EBT im Geschäftsbereich CONTRACT gegenüber dem Vorjahr um TEUR 21.327 auf TEUR -13.891 gesunken.

### Geschäftsbereich CONTAINER

TEUR	2020	2019
Umsatzerlöse	263.522	282.304
EBT	-67.274	23.699
EBT-Marge (in %)	-25,5	8,4

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

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

Der Rückgang der Umsatzerlöse in der EUROGATE-Gruppe erklärt sich trotz der sowohl bei dem Multi-User-terminal EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH als auch bei der EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH gestiegenen Mengenentwicklung durch deutlich rückläufige Durchschnittserlöse pro Container.

Das EBT (50 Prozent) ist gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken und mit TEUR -67.274 (Vorjahr: TEUR 23.699) deutlich negativ. Neben rückläufigen Durchschnittserlösen und pandemiebedingten Einflüssen auf die Umschlagsentwicklung haben sich überproportionale Kostensteigerungen in der Ergebnisentwicklung niedergeschlagen. Zudem ist das Ergebnis 2020 mit erheblichen Einmalaufwendungen aufgrund von Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von EUR 37,0 Mio. (50%-Beteiligung) sowie außerordentlichen Aufwendungen für die Restrukturierung der Einzelbetriebe (EUR 20,9 Mio.) belastet. Bei einem deutlich rückläufigen und negativen Ergebnis aus assoziierten Unternehmen ist im Berichtszeitraum ein Jahresfehlbetrag von EUR 60,6 Mio. (Vorjahr: Jahresüberschuss EUR 22,8 Mio.) zu verzeichnen. Das ursprünglich für 2020 prognostizierte Ergebnis wird aus den vorgenannten Gründen deutlich unterschritten.

---

**ERGEBNISSE FÜR 2020**

**-116,1 Mio.**    **1.065 Mio.**    **-10,9 %**  
 EBT                      Umsatz                      EBT-Marge

---

**Vergleich der Ertragslage 2020 mit der  
 Prognose für das Geschäftsjahr 2020**

	Prognose 2020	Eintritt 2020
EBT	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang
Umsatz	deutlich unter Vor- jahresniveau	deutlich unter Vor- jahresniveau
EBT-Marge	deutlicher Rückgang	deutlicher Rückgang

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorjahresberichts 2019 konnte noch nicht abgesehen werden, wie stark sich die Corona-Pandemie auf unsere Geschäfte auswirken würde. Schon damals haben wir prognostiziert, dass die Corona-Pandemie massive Auswirkungen auf Volumen, Umsatz und Ergebnis haben wird. Zusätzlich wirkten die bereits bestehenden Unwägbarkeiten wie der Handelskonflikt zwischen den USA und China, der weitere Verlauf des Brexits, die schwache Nachfrage nach Investitionsgütern und die bereits bestehenden „Auto-Krise“.

Vor diesem Hintergrund sind wir davon ausgegangen, dass das EBT und die EBT-Marge deutlich zurückgehen

würden und der Umsatz deutlich unter dem Vorjahresniveau liegen würde. Unseren Prognosen lagen Annahmen zugrunde, die teilweise von den eingetretenen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2020 abwichen.

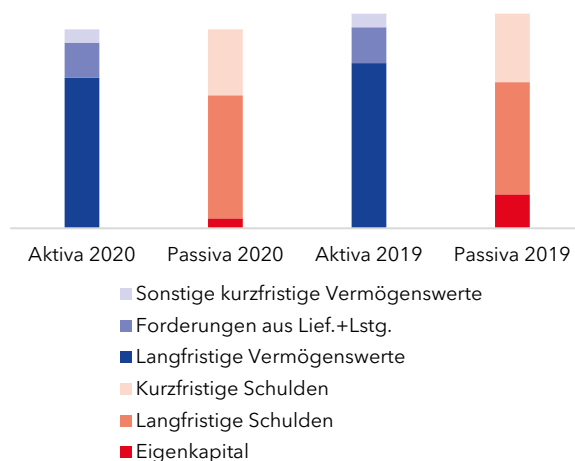
Durch die oben beschriebenen Auswirkungen auf das operative Geschäft und durch die zusätzlich vorzunehmenden Bewertungskorrekturen ist unsere Prognose eingetreten. Das EBT ging wie erwartet deutlich zurück, um TEUR 153.671 auf TEUR -116.127. Auch die Umsatzerlöse lagen mit TEUR 1.065.235 rund 8,1 Prozent und damit deutlich unter dem Vorjahresniveau. Entsprechend dem Ergebnis beträgt die EBT-Marge -10,9 Prozent (Vorjahr: 3,2 Prozent).

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE ist der Rückgang des EBT eingetreten, da er insbesondere von den Werkschließungen der Automobilindustrie sowie der Kaufzurückhaltung der Verbraucher betroffen war. Hinzu kam die vor der Corona-Pandemie schon bestehende „Auto-Krise“. Unter anderem die Umstellung vom Verbrennungsmotor auf alternative Antriebe stellt die Automobilindustrie vor große Herausforderungen. Die großen Volumentrümpfe an den Seehafenterminals und damit einhergehende Verluste konnten nicht durch positive Ergebnisse in den Geschäftsfeldern Inlandterminals, AutoTransporte und AutoRail ausgeglichen werden. Auch das Geschäftsfeld XXL Logistics hatte mit zurückgehenden und schwankenden Volumen zu tun. Wichtige und notwendige Abstands- und Hygienemaßnahmen, die die Gesundheit unserer Mitarbeitenden, Kunden und Lieferanten sicherstellen sollen, wirkten sich erschwerend auf die Produktivität des Geschäftsbereichs aus, der mit einem EBT von TEUR -8.998 das Geschäftsjahr 2020 abgeschlossen hat.

Im Geschäftsbereich CONTRACT war der Rückgang des Ergebnisses insbesondere durch die Geschäftsfelder Industrielogistik (Europa und Übersee), mit seinen vielen Kunden aus der Automobilindustrie, begründet. Sie litten besonders unter den Lockdownmaßnahmen und den mit der Corona-Pandemie verbundenen weiteren Auswirkungen. Das Geschäftsfeld Handelslogistik konnte sich in der Krise positiv entwickeln und das negative Ergebnis des Geschäftsbereichs abmildern. Auch wenn es durch die Schließung des stationären Handels zu Volumentrümpfen in den Bereichen Textil und Möbel kam, konnten die Standorte mit E-Commerce-Aktivitäten deutlich zum positiven Ergebnis beitragen. Das Geschäftsfeld Spedition hatte im Geschäftsjahr unter fehlendem Volumen und einem harten Wettbewerb zu leiden. Für den Geschäftsbereich CONTRACT ergibt sich somit ein deutlich unter dem Vorjahr liegendes EBT in Höhe von TEUR -13.891.

Durch die zwischenzeitlich geringeren Volumen infolge der Corona-Krise und den anhaltend scharfen Wettbewerb liegen die Gesamtumschlagsmengen und Umsatzerlöse im Geschäftsbereich CONTAINER unter Vorjahresniveau. Für das Geschäftsjahr 2020 war für die EUROGATE-Gruppe ein deutlich rückläufiges Ergebnis prognostiziert worden; das Ergebnis (EBT) hat sich jedoch gegenüber der ursprünglichen Prognose aufgrund der außerordentlichen Aufwendungen für die Restrukturierung sowie der nicht vorhersehbaren Abschreibungen auf Finanzanlagen weiter verschlechtert und ist mit TEUR -67.274 deutlich negativ.

## Vermögenslage



## Bilanzstruktur

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme TEUR 1.194.093 und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert von TEUR 1.288.303. TEUR 59.510 der Reduzierung von TEUR 94.210 entfallen alleine auf die Anteile an Unternehmen, die at Equity bilanziert werden. Insbesondere durch das oben beschriebene Ergebnis des Geschäftsbereichs CONTAINER hat sich der Anstaz hier reduziert.

Entsprechend ist auch das langfristige Vermögen gesunken, insgesamt um TEUR 88.135 auf TEUR 903.201. Der Erhöhung des Anlagevermögens durch Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von TEUR 107.758 (davon zahlungsunwirksam TEUR 37.868) stehen Desinvestitionen in Höhe von TEUR 19.174 und gegenüber dem Vorjahr um TEUR 26.563 höhere Abschreibungen (aufgrund von

Wertminderungen, siehe oben) in Höhe von TEUR 115.432 gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 1,4 Prozentpunkte auf 50,5 Prozent erhöht.

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.

Die Nettoverschuldung der Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2020 auf TEUR 676.904 erhöht (Vorjahr: TEUR 611.895). Dies liegt im Wesentlichen an der Zunahme der aufgenommenen, langfristigen Darlehen um TEUR 62.725 auf TEUR 167.436. Es wurden somit unter anderem kurzfristige Verbindlichkeiten abgelöst und Investitionen finanziert.

### Kennzahlen zur Vermögenslage TEUR

	2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Bilanzsumme	1.194.093	1.288.302	-94.208	-7,3
Anlagenintensität (in %)	50,5	49,2	1,4	2,8
Working Capital Ratio (in %)	73,5	72,2	1,3	1,8
Eigenkapital	59.741	203.364	-143.622	-70,6
Eigenkapitalquote (in %)	5,0	16,0	-11,0	-69,0
Nettoverschuldung	676.904	611.895	65.010	10,6

### TEUR

	Buchwert 31.12.2020	Buchwert 31.12.2019	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	167.436	104.711	62.725	59,9
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	536.420	556.491	-20.071	-3,6
<b>Gesamt</b>	<b>703.856</b>	<b>661.202</b>	<b>42.654</b>	<b>6,5</b>

### Nettoverschuldung TEUR

	2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	146.387	86.117	60.270	70,0
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	513.305	511.562	1.743	0,3
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	228.298	232.634	-4.336	-1,9
<b>Finanzverschuldung</b>	<b>887.990</b>	<b>830.313</b>	<b>57.678</b>	<b>6,9</b>
Langfristige Finanzforderungen	197.729	196.849	880	0,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.357	21.569	-8.212	-38,1
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>676.904</b>	<b>611.895</b>	<b>65.010</b>	<b>10,6</b>

## Finanzlage

Auf der Grundlage des im Jahr 2020 erzielten Ergebnisses vor Steuern von TEUR -116.127 ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 27.264 (Vorjahr: TEUR 65.701) erwirtschaftet worden. Der Free Cashflow lag mit TEUR -5.625 im negativen Bereich und TEUR 75.142 unter dem Vorjahreswert von TEUR 69.517.

Insbesondere durch das in der Ertragslage beschriebene geringere Ergebnis vor Steuern (Veränderung TEUR -153.671) reduziert sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit. Aufgrund der indirekten Ermittlung wirken sich die Wertminderungen in Höhe von TEUR 25.160 (vgl. Ausführungen oben) sowie das negative Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen (TEUR -61.705) gegenläufig aus.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich im Berichtsjahr um TEUR -36.704 auf TEUR -32.889 verändert. Dies ist im Wesentlichen begründet durch TEUR 26.701 geringere Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden. Des Weiteren sind die Investitionen in das Sachanlagevermögen und in die immateriellen Vermögenswerte insgesamt um TEUR 15.504 gestiegen. Gegenläufig wirkten geringere Investitionen in at Equity einbezogene Unternehmen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit verbesserte sich im Berichtsjahr deutlich um TEUR 57.367 auf TEUR -14.706. Erhöhten Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten (Veränderung TEUR 75.342) standen erhöhte Tilgungen von kurzfristigen Finanzierungsmitteln von Beteiligungsunternehmen (TEUR 45.267) gegenüber.

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds im Geschäftsjahr um TEUR 22.354 auf TEUR -63.941 verringert.

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

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 51,5 Mio.

Eine ausführliche Kapitalflussrechnung findet sich im [▶Gruppenabschluss](#). Für die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung verweisen wir auch auf [▶Erläuterung Nummer 37 des Gruppenanhangs](#).

<b>Kennzahlen zur Finanzlage TEUR</b>	<b>2020</b>	2019	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	27.264	65.702	-38.438	-58,5
Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit	-32.889	3.815	-36.704	-962,1
<b>Free Cashflow</b>	<b>-5.625</b>	<b>69.517</b>	<b>-75.142</b>	<b>-108,1</b>
Mittelzu-/abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-14.706	-72.073	57.367	79,6
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>-20.331</b>	<b>-2.556</b>	<b>-17.775</b>	<b>-695,4</b>
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	-2.024	595	-2.619	440,2
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	-41.586	-39.626	-1.960	-4,9
<b>Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>	<b>-63.941</b>	<b>-41.587</b>	<b>-22.353</b>	<b>-53,7</b>
<b>Zusammensetzung des Finanzmittelfonds</b>				
Liquide Mittel	13.357	21.569	-8.212	-38,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-77.298	-63.156	-14.142	-22,4
<b>Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres</b>	<b>-63.941</b>	<b>-41.587</b>	<b>-22.354</b>	<b>-53,8</b>

## Chancen- und Risikobericht

### 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.

#### Chancen

Vermögensmehrende unsichere Ereignisse, die aus einer im Vergleich zur Planung günstigeren Entwicklung resultieren können.

#### Risiken

Möglichkeit einer für die Erreichung der kurzfristigen und strategischen Ziele ungünstigen, gefährlichen oder sogar existenzbedrohenden zukünftigen Entwicklung durch Vermögensminderung.

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

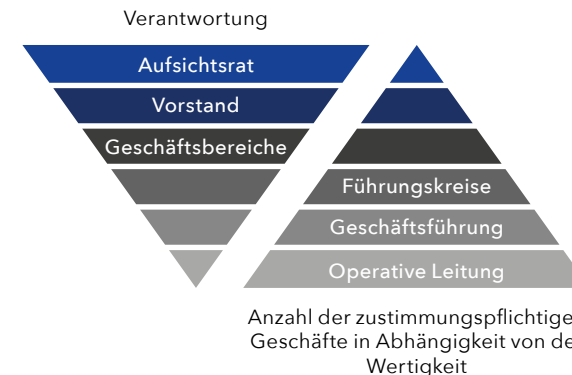
Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die strategische Ausrichtung der national sowie international tätigen BLG LOGISTICS zeichnet sich zudem durch einen hohen Diversifikationsgrad aus. So führen die drei Geschäftsbereiche mit einer Vielzahl an darunter angelegenen Geschäftsfeldern zu einer gewissen Unabhängigkeit. Bedeutende Investitionen werden überwiegend durch Kundenverträge begründet und abgesichert.

### Chancen- und Risikomanagementsystem

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

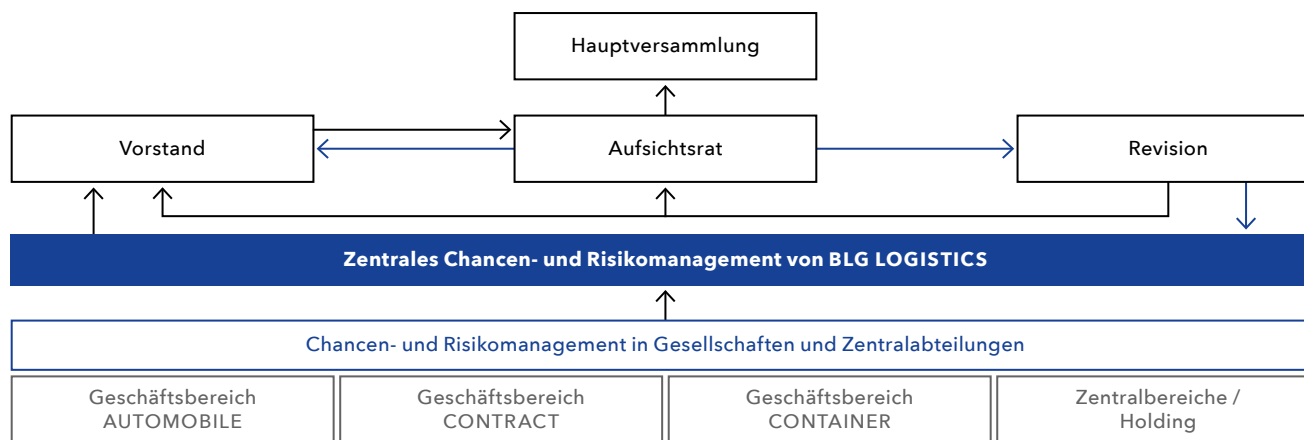
Das Verhältnis zwischen Kompetenz und Häufigkeit von Entscheidungen ergibt sich aus folgender Darstellung:



#### Kommunikationsweg und Verantwortlichkeiten innerhalb des Chancen- und Risikomanagementsystems von BLG LOGISTICS

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

**Chancen- und Risikomanagement bei BLG LOGISTICS**



→ Bericht → Prüfung

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

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

Die Interne Revision ist als eine prozessunabhängige Überwachungsinstanz in die Risikokommunikation innerhalb von BLG LOGISTICS integriert.

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

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

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



## Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements

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

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

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

## 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.

Die Strategie bestand im Jahr 2020 weiterhin darin, sich den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern.

## Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess nach § 315 Absatz 4 HGB

### **Begriffsbestimmung und Elemente des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems**

Das interne Kontrollsystem von BLG LOGISTICS umfasst in Bezug auf die Rechnungslegung alle Grundsätze, Verfah-

ren und Maßnahmen zur Sicherstellung der bilanziell richtigen und gesetzesmäßigen Erfassung, Aufbereitung und Abbildung von unternehmerischen Sachverhalten in der Rechnungslegung. Ziel ist die Vermeidung einer wesentlichen Falschaussage in der Buchführung und in der externen Berichterstattung.

Da das interne Kontrollsystem einen integralen Bestandteil des Risikomanagements darstellt, erfolgt eine zusammengefasste Darstellung.

Elemente des internen Kontrollsystems bilden das interne Steuerungs- und Überwachungssystem. Als Verantwortliche für das interne Steuerungssystem hat der Vorstand der BLG LOGISTICS insbesondere den Fachbereich Financial Services (inkl. Controlling, Finanzen und Rechnungswesen) beauftragt, der unter einer Leitung eng verzahnt und prozessorientiert arbeitet.

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

Prozessunabhängige Kontrollen werden durch die Interne Revision (z. B. Einhaltung der Kompetenz- und Unterschriften- sowie der Einkaufsrichtlinie), das Qualitätsmanagement sowie den Aufsichtsrat, und hier vor allem durch den Prüfungsausschuss, durchgeführt. Der Prüfungsausschuss

befasst sich insbesondere mit der Rechnungslegung der Gesellschaft und der Gruppe, einschließlich der Berichterstattung. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte des Prüfungsausschusses sind die Risikolage, die Weiterentwicklung des Risikomanagements sowie Fragen der Compliance. Dies schließt auch die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems mit ein.

Darüber hinaus werden prozessunabhängige Prüfungstätigkeiten auch von externen Prüfungsorganen wie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder der steuerlichen Außenprüfung vorgenommen. Bezogen auf den Prozess der Rechnungslegung bildet die Prüfung des Jahres- und Gruppenabschlusses durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft den Hauptbestandteil der prozessunabhängigen Überprüfung.

### **Rechnungslegungsbezogene Risiken**

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

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

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

Die buchhalterische Erfassung der Geschäftsvorfälle in den Einzelabschlüssen der Tochterunternehmen von BLG LOGISTICS erfolgt im Wesentlichen über die Standardsoftware SAP R/3. Zur Aufstellung des Gruppenabschlusses wird das SAP-Konsolidierungsmodul EC-CS eingesetzt. Dabei werden die Einzelabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften, gegebenenfalls nach Anpassung an die internationalen Rechnungslegungsvorschriften, zusammengefasst. Die Einbeziehung der Einzelabschlüsse ausländischer und nicht in das SAP-System eingebundener inländischer Tochtergesellschaften erfolgt auf Grundlage der durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüften, standardisierten, Excel-basierten Reporting Packages, die mittels flexiblen Uploads in das Konsolidierungssystem EC-CS überführt werden. Es handelt sich hierbei um eine Standardschnittstelle in SAP.

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

der zugrunde liegenden Zinsfaktoren, sichergestellt. Gleiches gilt für die Festlegung der für die Bewertung von Pensionsrückstellungen und sonstigen gutachtenbezogenen Rückstellungen anzuwendenden Parameter.

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

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

Für die Erstellung wesentlicher Einzelabschlüsse und des Gruppenabschlusses wird darüber hinaus eine unterstützende 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. Unter Berücksichtigung von Konsolidierungseffekten werden daraus die auf Ebene der Gruppe in

der Bilanz sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung anzusetzenden laufenden und latenten Steuern ermittelt.

### **Einschränkende Hinweise**

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

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

## Chancen

### **Unser Geschäftsmodell**

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

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

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

Der Geschäftsbereich CONTAINER hält die Anpassung des Fahrwassers von Elbe und Außenweser zur Sicherung und Positionierung der deutschen Häfen in der „Nordrange“ unverändert für dringend erforderlich, damit die größer werdenden Containerschiffe Bremerhaven und Hamburg problemlos anlaufen können. Auch im Geschäftsjahr 2020 haben sich die nautischen Probleme der nachhaltig steigenden Anzahl immer größer dimensionierter Containerschiffe insbesondere am Standort Hamburg nicht verbessert. Mit dem zwischenzeitlich erfolgten Beginn der Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe werden sich die nautischen Schwierigkeiten im Zuge der Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne etwas relativieren. Sollte die eine oder die andere - oder beide - Maßnahmen noch scheitern oder sich weiter verzögern, kann dies nicht unerhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Umschlagsentwicklung an diesen Standorten haben.

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.

## Strategische Chancen

### **Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Wir unterstützen unsere Kunden beim Thema Elektromobilität und alternative Antriebe**

Unsere Kunden setzen mit dem Bau von Elektrofahrzeugen auf eine nachhaltige und umweltfreundlichere Zukunft. Elektromobilität ist der Schlüssel zu klimaneutraler Mobilität.

Konsequent ergänzt der Geschäftsbereich AUTOMOBILE sein Logistiknetzwerk mit smarten digitalen Lösungen und nachhaltigen Konzepten für klimafreundliche Transporte. So bauen wir unser Autoterminal in Hamburg zu einem klimaneutralen Terminal um. Und wir begleiten und unterstützen unsere Kunden aktiv beim Thema Elektromobilität. Neben Nachhaltigkeit ist Digitalisierung das große Zukunftsthema für die Automobil- und Logistikbranche. BLG LOGISTICS wirkt daran mit, indem sie gemeinsam mit Partnern in einem Forschungsprojekt komplexe Planungs- und Steuerungswerkzeuge für Automobilterminals entwickelt hat (vgl. auch Ausführungen unten).

Im Berichtsjahr haben wir des Weiteren den Standort Dodendorf vom Autotransportstützpunkt zum eigenständigen Autoterminal erweitert. Zudem wurde er zu einem

Standort für Elektromobilität ausgebaut, eine Flächenerweiterung für 2021 ist bereits in Planung. Hier und an weiteren Terminals übernimmt BLG LOGISTICS für verschiedene Hersteller Dienstleistungen wie Umschlag, technische Bearbeitung, Qualitätsprüfung bis hin zur Zollabwicklung für E-Fahrzeuge und trägt so einen Teil zur Energiewende bei und nutzt damit selbst die Chancen aus der Entwicklung alternativer Antriebe. Dabei kommt uns unser internationales Netzwerk für Umschlag, technische Bearbeitung und Transport mit verschiedenen Ladungsträgern (Lkw, Bahn, Binnenschiff) zugute. Somit können wir die weltweite Logistik für Fertigfahrzeuge vom Hersteller bis zum Händler abdecken.

#### **Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Künstliche Intelligenz unterstützt beim Autoumschlag, „Isabella 2.0“ gestartet**

Im Forschungsprojekt Isabella wurde ein intelligentes Planungs- und Steuerungssystem für die Logistikabwicklung und die Bewegungen der Automobile in See- und Binnenhäfen entwickelt und prototypisch auf dem BLG AutoTerminal Bremerhaven geprüft. Isabella konzentrierte sich auf die Prozesse am Terminal und interne Pkw-Umfahren. Isabella 2.0 soll nun die externen Verkehrsträger Zug, Schiff und Lkw mit deren Be- und Entladung integrieren und das Steuerungssystem sowie die Simulationsumgebung systematisch auf alle Umschlagsprozesse erweitern. Aus operativ gewonnenen Daten werden relevante Prozesskennzahlen, wie zum Beispiel der Zeitbedarf einzelner Prozessschritte oder systematisch abgeleitete Fahrwegauslastungen ermittelt, was die Planbarkeit und damit die Effizienz der operativen Fahrprozesse erhöht. BLG LOGISTICS agiert in diesem Forschungsprojekt als Anwendungspartner und Gesamtprojektleiter.

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

Die BLG LOGISTICS hat über die vergangenen Jahre entsprechende Erfahrungen und Know-how insbesondere in der Abwicklung von logistischen Großprojekten gesammelt und dieses Wissen kontinuierlich auf eine steigende Anzahl an Kunden und Standorten ausgeweitet, um in diesem Bereich auch zukünftig für ihre Kunden ein kompetenter innovativer Ansprechpartner zu sein.

Insgesamt war im Geschäftsbereich CONTRACT 2020 viel Bewegung – und das setzt sich 2021 fort. Wir haben neue Kunden hinzugewonnen oder das Geschäft mit Bestandskunden in ganz Deutschland erheblich ausgebaut. Basierend auf dieser Entwicklung sehen wir weiterhin gute Chancen für die Zukunft und verfolgen das Ziel, logistische Aktivitäten im Bereich E-Commerce weiter auszubauen, die gesamte Wertschöpfungskette in diesem Bereich weiterzuentwickeln und mögliche Beteiligungen und Akquisitionen voranzutreiben.

#### **Geschäftsbereich CONTRACT sowie Gruppe: Mission Klima und nachhaltiges Logistikzentrum als Leuchtturmprojekt**

Das Thema Klimaschutz steht weit oben auf der Agenda – in der Politik wie auch in vielen Unternehmen. Wir bilden dabei keine Ausnahme. Die Bundesregierung strebt für Deutschland weitgehende Klimaneutralität bis 2050 an, dieselbe Zielsetzung existiert auf europäischer Ebene. 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. Wir lassen unsere absolute Zielsetzung von der Science Based Targets initiative (SBTi) unabhängig prüfen. Damit ist BLG LOGISTICS der erste deutsche Logistikdienstleister mit einer wissenschaftlich anerkannten Klimaschutzzielsetzung.

Im größten Güterverkehrszentrum Deutschlands, dem GVZ in Bremen, plant BLG LOGISTICS einen neuen Standort für die Industrielogistik. Ausgehend vom „C3 Bremen“ wird BLG LOGISTICS die nachhaltige und effiziente Versorgung der Auslandsmontagewerke eines renommierten Automobilherstellers erbringen. Mit einer intelligenten Intralogistikplanung und effizienten Arbeitsabläufen wird die Logistikabwicklung auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt. Die Prozesse im Inneren der neuen Anlage folgen dem Lean-Management-Prinzip und sollen durch einen zukunftsweisenden Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad unterstützt werden. Neben einem umfassenden Energiekonzept, das einen CO<sub>2</sub>-neutralen Betrieb der Immobilie vorsieht, wird eine DGNB-Zertifizierung in Gold als klimapositives Gebäude angestrebt (DGNB = Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen). Unter anderem ist geplant, auf der kompletten Dachfläche eine Photovoltaikanlage zu installieren. Eine Solarthermie-Anlage soll die Heizungsanlage und Warmwasserproduktion unterstützen. Die Gebäudehülle ist bewusst überdurchschnittlich isoliert.

**Geschäftsbereich CONTAINER:****Mit dem Transformationsprojekt****„Zukunft EUROGATE“ zurück zu alter Stärke**

Im Berichtsjahr wurden mit der Validierung und Priorisierung die internen Vorbereitungen für die Umsetzung der im Rahmen der Transformation geplanten betrieblichen Maßnahmen getroffen und die für die jeweiligen Einzelgesellschaften relevanten Arbeitnehmervertretungen informiert. Unter dem Arbeitstitel „Zukunft EUROGATE“ stehen für die Kerngesellschaften der EUROGATE-Gruppe ab Beginn des Geschäftsjahres 2021 diese Transformation und die damit verbundene Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen zu Kosteneinsparungen und Verhandlungen organisatorischer Maßnahmen zur Effizienz- und Produktivitätssteigerung im Vordergrund. Diese Verhandlungen erfordern die umfassende Mitwirkung des Managements sowie aller Arbeitnehmervertretungen und bei allen Beteiligten ein hohes Verantwortungsbewusstsein, um das Einsparziel von EUR 84 Mio. p.a. mit voller Ergebniswirkung so früh wie möglich, jedoch spätestens im Geschäftsjahr 2024 zu erreichen und damit die Wettbewerbsfähigkeit sowie eine tragfähige und nachhaltige Basis für die Zukunft der EUROGATE-Gruppe zu sichern.

Sollten die im Zuge der Transformation vorgesehenen Kostensenkungen sowie die Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen nicht oder nur in geringerem Umfang umgesetzt werden können, so wäre die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsträchtigkeit der EUROGATE-Gruppe deutlich beeinträchtigt. Die Verhandlungen haben Anfang 2021 begonnen und die Geschäftsführung ist zuversichtlich, die geplanten Maßnahmen und die damit verbundenen Effekte in dem vorgesehenen Zeitrahmen erfolgreich umsetzen zu können.

**Sonstige Chancen**

Im Geschäftsjahr 2012 hatte BLG LOGISTICS erstmalig verbindliche Klimaschutzziele formuliert und beschlossen. So sollte der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck bis zum Jahr 2020 gegenüber 2011 (gemessen am Umsatz) um 20 Prozent gesenkt werden. Dies hatten wir bereits 2019 mit 29,6 Prozent übertroffen. Motiviert durch diesen Erfolg und gestiegene Anforderungen haben wir uns neue, weitreichendere Ziele gesetzt und wollen bis 2030 unsere eigenen Treibhausgasemissionen gegenüber 2018 absolut gemessen um mindestens 30 Prozent, die entlang unserer Lieferkette um 15 Prozent senken. Die verbleibenden Emissionen wird BLG LOGISTICS durch zertifizierte Klimaschutzprojekte ausgleichen. Damit werden wir 2030 ein klimaneutrales Unternehmen sein. Mehr Informationen finden Sie in unserem Nachhaltigkeitsbericht unter [✦ reporting.blg-logistics.com](#)

Damit steigert BLG LOGISTICS die Transparenz über ihre Klimabilanz und gewinnt Kompetenz im Bereich der klimaneutralen Logistik. Damit bietet sich die Chance, ihrer Zielgruppe klimaneutrale Dienstleistungen anzubieten, die deren Klimabilanz nicht belasten.

**Risiken****Anhaltende Auswirkungen durch Corona-Krise**

Die Corona-Krise und die dadurch ausgelösten Maßnahmen der Regierung im Rahmen der Pandemiebekämpfung nehmen deutlich Einfluss auf Mengen und Ergebnisse aller Geschäftsbereiche und Geschäftsfelder von BLG LOGISTICS. Die ursprünglichen Erwartungen für das Geschäftsjahr 2020 werden daher nicht erfüllt und auch

das Geschäftsjahr 2021 wird durch die anhaltenden Einschränkungen geprägt sein. Über unsere heutigen Einschätzungen informieren wir im [Prognosebericht](#).

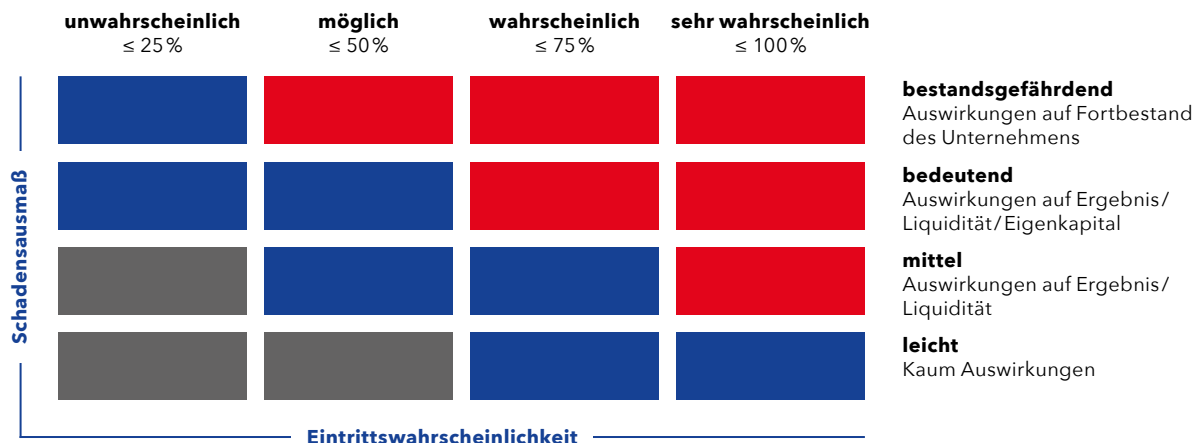
Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE und CONTAINER nehmen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen Einfluss auf den Prozessablauf der Warenströme. Im Geschäftsjahr ist das Volumen in Teilen um bis zu 80 Prozent zurückgegangen und nimmt damit direkten Einfluss auf den Umsatz. Auch im Geschäftsbereich CONTRACT führen Schließungen von Leistungsbereichen in einigen Geschäftsfeldern zu starken Umsatzrückgängen aufgrund fehlender Volumen. Zur Kompensation der Auswirkungen von Corona werden Maßnahmen, wie die Einführung von Kurzarbeit, die Reduktion der Leiharbeiterquote, die Aussetzung von Investitionstätigkeiten sowie die Stundung von Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand, durchgeführt.

Eine nachhaltig verschlechterte Ergebnissituation kann im Rahmen der Bewertung von Firmenwerten zu Abschreibungen auf Finanzanlagen führen.

**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 aber bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken würden. Die Bewertung erfolgt grundsätzlich anhand von Szenarien unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Einflussgrößen aus Chancen und Risiken.

**Risikomatrix**



■ gering ■ mittel ■ hoch

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

Aus Bandbreiten zwischen bester und schlechtester Erwartung werden sodann die notwendigen Maßnahmen bzw. Vorsorgen abgeleitet. Für dieses Verfahren ist ein Standardisierungsprozess festgelegt worden. Dabei erfolgt eine Unterteilung nach strategischen Risiken, Marktrisiken, politischen, rechtlichen und sozialen Risiken, Leistungs-

und Infrastrukturrisiken sowie finanzwirtschaftlichen und sonstigen Risiken. Sofern nicht offensichtlich, wird bei den dargestellten Risiken der Bezug zu dem betroffenen Segment dargestellt.

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

**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 Richtlinie (M&A-Richtlinie) über das Vorgehen verfasst, die bei sämtlichen Anteilskäufen einzuhalten ist. Hierbei kommen sowohl gruppeninterne als auch externe Berater zum Einsatz. Somit wird gewährleistet, dass alle mit einer Akquisition oder Beteiligung verbundenen Risiken berücksichtigt und bewertet werden.

Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass sich gerade bei Anteilserwerben im europäischen Ausland besonders politische, rechtliche oder konjunkturelle Risiken ergeben. Das soziale Umfeld bei der Beschaffung von Mitarbeiterkapazitäten und die Integration der jeweiligen fremden Unternehmenskulturen in die Strukturen und Prozesse von BLG LOGISTICS stellen dabei besondere Herausforderungen dar. Mit der strategischen Ausrichtung des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE nach Osteuropa sind besonders Risiken im Bereich der wirtschaftlichen Kapitalerhaltung und der Sicherung von Dienstleistungs-Know-how gegeben. Diesem Umstand wird durch ein eigenes Geschäftsfeld „Süd-/Osteuropa“ mit der Bündelung von Fach-, Sprach- und Beratungskompetenz Rechnung getragen.

In der Vergangenheit getätigte Investitionen können, unter Fortführung der mit den Investitionen getroffenen strategischen Entscheidungen und Aussagen, die Notwendigkeit von Folgeentscheidungen nach sich ziehen. Die mit diesen Entscheidungen verbundenen notwendigen



Folgeinvestitionen sind aufgrund von zum Teil geänderten Markt- und Rahmenbedingungen insgesamt unter neuen Prämissen zu betrachten und zu bewerten. Sind diese geänderten Bedingungen nachhaltig, könnten sich hieraus zukünftig Abwertungsbedürfnisse auf die Gesamtinvestition für BLG LOGISTICS ergeben.

## Marktrisiken

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

Unser besonderes Augenmerk im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gilt weiterhin dem Wettbewerb mit den Autoterminalbetreibern in den Westhäfen, der zunehmenden Bedeutung der Ostseehäfen im Short Sea Transport und den Südhäfen.

Die vertraglich vereinbarten Preise im Seehafenumschlag gepaart mit dem unverändert starken Wettbewerbsdruck stellen für uns anhaltende Herausforderungen dar.

Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an Seehafenterminals kann es durch interne Optimierung der Reeder zu weiteren Verlagerungen von Volumen zulasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen.

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

Im Geschäftsbereich CONTRACT liegen die hauptsächlichen Risiken in der schnellen Austausch- und Ersetzbarkeit als Dienstleister. In den Geschäftsfeldern Industrielogistik und Handelslogistik 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 durch umfangreiche kundenindividuelle Optimierungen, längere Vertragslaufzeiten und den kontinuierlichen Aufbau des Kundenstamms.

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

- die Inbetriebnahme weiterer Terminalumschlagskapazitäten in der Nordrange und im Ostseeraum,
- die Inbetriebnahme weiterer Großcontainerschiffe und die damit verbundenen operativen Herausforderungen bei den Schiffsabfertigungen (Peak-Situationen),
- die sich aus den Veränderungen in den Strukturen der Reedereikonsortien ergebenden Markt-, Netzwerk- und Prozessveränderungen sowie
- Preisstrukturen im Markt.

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

Nach dem Wechsel von HMM im Herbst 2019 von der 2M-Allianz zur THE Alliance dominieren auf der Kundenseite derzeit unverändert drei Groß-Konsortien das Marktgeschehen:

- 2M mit den Einzelreedern Maersk und MSC
- Ocean Alliance mit den Einzelreedern CMA CGM, COSCO, Evergreen und OOCL
- THE Alliance mit den Einzelreedern Hapag-Lloyd, HMM, ONE und Yang Ming.

Der Trend der Container-Reedereien zur Indienststellung weiterer Großcontainerschiffe, und zwar mittlerweile von über 23.000 TEU, hält unvermindert an. Angesichts dieses Trends wird auch die Anzahl der Schiffsanläufe von Großcontainerschiffen an den Terminals der EUROGATE-Gruppe weiter zunehmen.

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.

**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, erheblichen Behinderungen durch die Auswirkungen und Beschränkungen infolge der Corona-Pandemie zusätzlich hohe Energie- und Rohstoffpreise, zunehmende internationale Handelsbeschränkungen, andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte sowie die Ausweitung von politischen Konflikten unser Geschäft.

Durch die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Schutzmaßnahmen vieler Regierungen sind viele Lieferketten beeinträchtigt und es kommt zu Investitions- und Konsumzurückhaltung. Je länger sich eine Normalisierung der Weltwirtschaft und des täglichen Lebens hinauszögert, desto stärker werden die Auswirkungen auf unser Geschäft sein, da es an vielen unserer Standorte zu Volumeneinschränkungen kommen kann. Dies gilt insbesondere für Standorte mit Abhängigkeit von der Automobilindustrie. Letztere ist neben der Kaufzurückhaltung und gestörten Lieferketten auch durch den Wandel vom Verbrennungsmotor hin zu alternativen Antrieben beeinträchtigt.

Letztendlich ist es möglich, dass sich eine Normalisierung des Wirtschaftsgeschehens noch über Jahre hinziehen wird und das wir zukünftig auch mit neuen Virusmutationen und Pandemien umgehen werden müssen.

Durch den neuen Präsidenten der Vereinigten Staaten ist davon auszugehen, dass sich die Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und der EU wieder entspannen - im Gegensatz zu den Streitigkeiten zwischen den USA und China, welche weiterhin Einfluss auf die Weltwirtschaft und damit auch auf unser Geschäft nehmen können.

Der vollzogene Brexit inklusive der noch auszuverhandelnden weiteren Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich wirkt sich nach aktueller Einschätzung nicht wesentlich auf unser Geschäft aus. Das gilt auch für die anhaltende Niedrigzinsphase.

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. Jedoch ist aufgrund der eingangs zum Risikomanagement erwähnten und dargestellten Diversifikation keine Bestandsgefährdung gegeben.

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

**Branchenrisiken**

Die Wachstumsmärkte in Asien, Afrika, Südamerika, den USA sowie Zentral- und Osteuropa sind mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Fertigfahrzeuglogistik von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben weiterhin großes Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbe-

dingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Ausweitung der dortigen Logistikgeschäfte.

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

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

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

**Politische, rechtliche und soziale Risiken****Rechtliches und politisches Umfeld**

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Zusatzkosten im Transportbereich durch einen Preisanstieg auf den internationalen Rohölmärkten, die Maut, andere verkehrlenkende Abgaben sowie fiskalische Mehrbelastungen

nicht unmittelbar an unsere Auftraggeber erfolgsneutral weiterbelastet werden können.

Durch den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union („Brexit“) und dem Binnenmarkt kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieses ebenfalls negative Auswirkungen auf die von BLG LOGISTICS betreuten Kunden und deren Warenströme hat. Aktuell sind hier aber keine wesentlichen Risiken erkennbar.

Der andauernde Handelsstreit zwischen den USA und China kann sich auf das Geschäft unserer Kunden und damit auch auf die Volumen von BLG LOGISTICS auswirken. Derzeit können die Auswirkungen jedoch nicht abschließend beurteilt und quantifiziert werden.

### **Vertragsrisiken**

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

Die nachträgliche Änderung von gegebenen Marktverhältnissen und damit verbundene Auswirkungen auf die mit den Kunden vereinbarten Logistikprozesse haben häufig Einfluss auf das mit dem Kunden vereinbarte Vertragsverhältnis. Dem Kunden angebotene Dienstleistungsportfolios und die kalkulierten Preise stimmen nicht mehr mit von den Kunden angefragten und beauftragten Leistungen überein. Dadurch resultierende Unterschiede führen in der Regel zu Risiken und somit auch zu Verlusten, die mit den Kunden nur in aufwendigen Nachverhandlungen geklärt werden können. Aufgrund der Vertragserfüllungs- und somit Leistungsverpflichtung wird während der Verhandlungen für den Kunden weitergearbeitet, da ansonsten weitere Risiken aus Schadenersatzverpflichtungen für Ausfallzeiten bestehen. Dieser Umstand und die Abhängigkeit insbesondere von der Automobilindustrie an vielen Standorten führten in der Corona-Krise im Geschäftsjahr 2020, insbesondere in den Geschäftsfeldern Seehafenterminals und Industrielogistik, zu signifikanten Verlusten.

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.

## **Leistungs- und Infrastrukturrisiken**

### **Risiken aus Geschäftsbeziehungen**

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

### **Infrastrukturkapazität und -sicherheit**

Aufgrund hoher Volumenschwankungen bei unseren Kunden kann es zu temporären Kapazitätsengpässen bei den Flächen und Hallen 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 Flächen, Hallen, Transport- und Umschlagsgeräte werden regelmäßig innerhalb fest definierter Intervalle gewartet und instand gesetzt. Dadurch ist eine dauerhafte Leistungssicherheit gegeben.

**Personalrisiken**

Durch die hohe Personal- und Kapitalintensität unserer Logistikleistungen bestehen grundsätzlich Risiken hinsichtlich einer hohen Fixkostenbelastung aufgrund mangelnder Anlagen- und Personalauslastung. In der Corona-Pandemie, wo vielerorts die Volumina zurückgingen oder ausblieben, wirkte sich dies besonders aus.

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

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

auszu-gleichen sind. Hierfür haben wir entsprechende Vorsorge getroffen.

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

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

**Risiken der Informationstechnologie**

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für unsere Logistik- und Serviceprozesse ist die Informationstechnologie. Die Systeme müssen jederzeit erreichbar und einsatzfähig sein; unberechtigter Datenzugriff und Datenmanipulation sind auszuschließen. Ebenso gilt es zu vermeiden, dass neue Software mit Mängeln oder nicht rechtzeitig geliefert wird. Unsere Dienstleistungen erfordern den Einsatz ständig aktualisierter oder sogar neu entwickelter Software. Bei

der Erstellung und der Inbetriebnahme von neuen, komplexen Anwendungen lassen sich jedoch Verzögerungen und mangelnde Funktionalität nie ganz ausschließen. Ein effizientes Projektmanagement – von der Konzeption bis zur Einführung – verringert dieses Risiko. Wir erwarten diesbezüglich derzeit nur geringe Auswirkungen auf einzelne Geschäftsfelder.

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

**Finanzwirtschaftliche Risiken****Ausfallrisiko**

Das Ausfallrisiko der Gruppe resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die in der Gruppenbilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich Wertberichtigungen für die erwarteten Ausfälle, die auf Basis der historischen Ausfallquoten der letzten fünf Jahre, angepasst um Schätzungen des Managements

in Bezug auf die zukünftige Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds, ermittelt wurden. Durch die laufende Überwachung der Forderungsbestände auf Managementebene ist BLG LOGISTICS 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.

#### **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 Kreditma-

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

Es bestehen Zusicherungen an alle Partnerbanken nach Gleichbehandlung und der Change-of-Control-Klausel.

Hinsichtlich der Corona-Pandemie gehen wir für 2021 von einer Erholung der Geschäftslage aus. Trotzdem besteht weiterhin eine große Unsicherheit bezüglich der weiteren Entwicklung. Auf Basis der zurzeit möglichen Abschätzungen gehen wir auch für das Geschäftsjahr 2021 davon aus, dass die Liquidität von BLG LOGISTICS trotz möglicher pandemie-induzierter Belastungen ausreichen wird, um jederzeit den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

#### **Zinsänderungsrisiko**

Das Zinsänderungsrisiko, dem BLG LOGISTICS ausgesetzt ist, entsteht hauptsächlich aus den langfristigen Darlehen und den sonstigen langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Die Steuerung der Zinsrisiken erfolgt durch eine Kombination von festverzinslichem und variabel verzinslichem 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 vor dem Hintergrund des niedrigen und für Investitionen attraktiven Zinsniveaus ein Teil des Finanzierungsbedarfs der kommenden Jahre durch Vereinbarung von Forward-Zins-

swaps abgesichert. Es ist geplant, hierbei Darlehen in einem Volumen von insgesamt bis zu EUR 90 Mio. in Tranchen von bis zu je EUR 15 Mio. innerhalb von sechs Jahren, begonnen im Jahr 2019, bei Partnerbanken aufzunehmen. 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 Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing. Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken in Form von Cashflow-Hedges designierten Zinsswaps gleichen sich die durch Änderungen der Marktzinssätze induzierten Veränderungen der Zahlungsströme und der Ergebnisbeiträge der besicherten originären Finanzinstrumente und der Zinsswaps nahezu vollständig aus, sodass insoweit kein Zinsänderungsrisiko besteht.

Die - erfolgsneutrale - Bewertung der Sicherungsinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert hat Auswirkungen

auf die Hedge-Rücklage im Eigenkapital und wird daher bei der eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnung berücksichtigt. Marktzinsänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cashflow-Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gestaltet sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein.

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.

## Sonstige Risiken

Sonstige Risiken, die die Entwicklung nachhaltig negativ beeinflussen könnten, sind derzeit nicht erkennbar. Bestandsgefährdungspotenziale wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage liegen derzeit nicht vor. Die wesentlichen Risiken von BLG LOGISTICS resultieren aktuell aus der andauernden Corona-Pandemie mit ihren Auswirkungen auf die Lieferketten und Volumen unsere Kunden, die sich signifikant auf unser Geschäft auswirken. Die Staatsschuldenkrisen in den USA und Europa, der Handelskrieg zwischen den USA und China sowie die geopolitischen Unruhen mit ihren Auswirkungen auf die Realwirtschaft sind in den Hintergrund gerückt, aber noch nicht ausgestanden. So kann es hier erneut zu einer Verstärkung der Risikolage führen.

## Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Seit dem Beginn der Corona-Pandemie ist die Risikostruktur von BLG LOGISTICS wesentlich durch diese geprägt. Im Vorjahr bestand eine sehr hohe Unsicherheit des weiteren Verlaufs. Diese hält bis heute an. Die Gesamtrisikosituation hat sich aber dahingehend geändert, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie in den bestehenden Geschäftsprozessen berücksichtigt wurden und sich die Wirtschaft an die veränderte Lage angepasst hat. Dennoch können auch zukünftig wieder erhebliche Beeinträchtigungen in den weltweiten Warenströmen und somit auch in den logistischen Prozessen und Dienstleistungen auftreten. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die damit im Zusammenhang stehenden Lieferketten der Kunden von BLG LOGISTICS besteht aufgrund der noch nicht vollzogenen Normalisierung der Wirtschaft und des täglichen Lebens noch eine hohe Unsicherheit. Für das Geschäftsjahr 2021 ist daher von temporär schwankenden Volumen auszugehen. Die Corona-Krise wird sich auch 2021 noch merklich auf die wirtschaftliche und finanzielle Lage von BLG LOGISTICS auswirken, wenn auch in einem deutlich geringeren Umfang als 2020. Wir haben die voraussichtlichen Auswirkungen bewertet und notwendige Schritte eingeleitet. Nach unserer Einschätzung ist die BLG-Gruppe damit gut aufgestellt, um den weiteren Herausforderungen der Krise zu begegnen.

Ein weiterer wesentlicher Faktor sind die erfolgreiche Umsetzung der Transformation inklusive der damit verbundenen Kostensenkungen sowie die Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen im Geschäftsbereich CONTAINER. Sollten diese nicht oder nur in geringem Umfang umgesetzt werden können, wäre die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsträchtigkeit der EUROGATE-Gruppe deutlich beeinträchtigt.

Auf Grundlage unseres Risikomanagementsystems und übereinstimmender Einschätzungen des Vorstands waren im Berichtszeitraum keine Risiken absehbar, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährden. Auch auf Basis der Mittelfristplanung und vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie lassen sich gegenwärtig unter Berücksichtigung der bereits eingeleiteten Maßnahmen keine Anzeichen für bestandsgefährdende strategische oder operative Risiken für die künftige Entwicklung ableiten.



## Prognosebericht

### 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 ergeben, sowie stringentes Kostenmanagement die Produktivität in allen Bereichen, auch in der Krise, zu verbessern.

### Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

#### Wirtschaftswachstum in 2021 erwartet

Nach dem historischen Einbruch der Weltwirtschaft in 2020 wird davon ausgegangen, dass diese in 2021 wieder deutlich wächst. Zwischen den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten gibt es aber hohe Abweichungen hinsichtlich der erwarteten Stärke des Wachstums und die Prognosen müssen vor dem Hintergrund des unsicheren,

weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie laufend angepasst werden.

Durch die zweite Welle der Pandemie und entsprechende Infektionsschutzmaßnahmen der Regierungen hat sich die Dynamik der weltweiten Konjunkturerholung in den vergangenen Monaten verringert. In Deutschland wurden insbesondere Teile des Dienstleistungssektors (Gastgewerbe, Freizeitsektor) massiv behindert, was die Konjunktur belastet. Das verarbeitende Gewerbe konnte zuletzt eine deutliche Verbesserung der Auftragslage erreichen und die Produktion sukzessive weiter hochfahren. Durch die dieses Mal ausgebliebene Unterbrechung von Lieferketten konnte ein neuer massiver Einbruch im Winter verhindert werden. Verstärkte Grenzkontrollen oder ähnliche Maßnahmen können vereinzelt erneut zu einer Beeinträchtigung der Produktion führen.

Ökonomen gehen nach der Zulassung von Impfstoffen und der zunehmenden Durchimpfung der Bevölkerung sowie einer voranschreitenden Normalisierung der Rahmenbedingungen davon aus, dass die ersehnte Erholung der Wirtschaft insbesondere im zweiten Halbjahr 2021 an Fahrt aufnehmen wird. Durch die weiterhin niedrigen Zinsen und durch einkommensstützende Maßnahmen seitens der Finanzpolitik dürfte auch der private Konsum kräftig anziehen und zurückgestaute Bedürfnisse gedeckt werden.

Durch den Wahlsieg des Demokraten Joe Biden bei der US-Präsidentenwahl hat sich des Weiteren das Risiko

einer Eskalation des transatlantischen Handelskonflikts deutlich vermindert. Zusätzliche positive Signale kommen aus China, welches die Corona-Pandemie wirtschaftlich besser verkraftet hat als die Europäer. Indizes deuten hier auf ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum hin, wovon insbesondere die exportorientierte deutsche Industrie profitieren könnte. Ihr käme auch die Erholung der Weltwirtschaft deutlich zugute. Aufgeschobene Investitionen der Wirtschaft könnten umgesetzt werden.

Ein für die kommenden Jahre massiver Investitions- und Entwicklungsbedarf besteht aufgrund der ambitionierten Ziele der EU und der Bundesregierung zur Minderung des Ausstoßes von Treibhausgasen. Hier steht auch besonders die Automobilwirtschaft und weitere große Teile der deutschen Industrie vor großen Herausforderungen. Die mittelfristige Abkehr vom Verbrennungsmotor hin zum Elektroantrieb bringt enorme Veränderungen der Produktions- und Arbeitsprozesse mit sich. Eine weitere Unsicherheit auf die Prognose ergibt sich aus den Auswirkungen des Brexits.

Quellen dieses Abschnitts:

IMK, IMK Report Nr. 164, Januar 2021

IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 73 (2020|Q4)

Tagesschau.de vom 31.12.2020, 17:51 Uhr  
"Hoffnung auf Erholung der Wirtschaft"

### Logistikbranche hofft auf positives Jahr

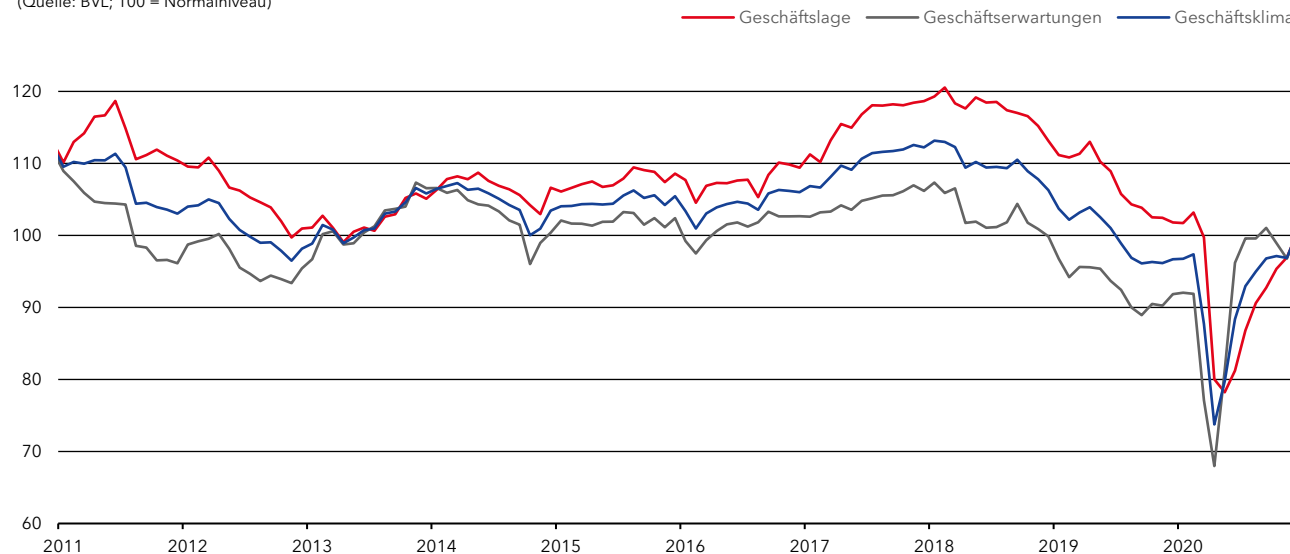
Zum Jahresende 2020 hat sich die Geschäftslage laut SCI Logistikbarometer (Dezember 2020) bei den befragten Transport- und Logistikunternehmen stabilisiert und sich auf dem Wert des Vorjahres eingependelt. Angesichts des schwierigen Corona-Jahres 2020 fallen die Erwartungen an das Geschäftsjahr 2021 überwiegend positiv aus. Dennoch werden kurzfristig mit Blick auf die Lockdown-Maßnahmen zu Jahresbeginn starke Auswirkungen auf das Tagesgeschäft erwarten lassen.

Ein ähnliches Bild zeigt auch der ifo-BVL-Logistik-Indikator zum Jahresende. Der Optimismus aus dem dritten Quartal ging zum Jahresende zurück und per saldo blickten die Firmen mit leichtem Pessimismus auf die Entwicklungen der kommenden sechs Monate. Die aktuelle Konjunktur ist nach wie vor stark von den Entwicklungen rund um die Corona-Pandemie beeinflusst. So wird das Geschäft der Transport- und Logistikunternehmen im ersten Halbjahr 2021 noch mit vielen Unsicherheiten behaftet sein. Hinzu kommen die strukturellen Probleme wichtiger Wirtschaftszweige, wie dem Automobil- und Maschinenbau sowie dem verarbeitenden Gewerbe. Wachstumsimpulse kommen aus der Konsumgüterindustrie und dem Einzelhandel (insbesondere E-Commerce). Es wird erwartet, dass das Niveau von 2019 erst 2023 wieder erreicht werden kann.

In der Nach-Corona-Zeit werden die Themen Nachhaltigkeit und Digitalisierung wieder mehr in den Fokus rücken und es wird zu Investitionen in diesen Bereichen kommen. Auch 2021 werden Personaldefizite insbesondere bei IT-Manager:innen, Lagerarbeitenden, Fahrer:innen und anderen Fach- und Führungskräften bestehen.

### GESCHÄFTSKLIMA LOGISTIKDIENSTLEISTER

(Quelle: BVL; 100 = Normalniveau)



Dennoch wird die Logistikbranche auch künftig von einer starken, exportorientierten deutschen Industrie und dem sehr guten Logistikstandort Deutschland profitieren. Bis zur Umsetzung des verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 bleibt die Aufrechterhaltung der Infrastruktur eine weitere große Herausforderung.

Quellen dieses Abschnitts:

BVL Logistik-Indikator, 4. Quartal 2020, 14. Dezember 2020 inkl. Kommentierung

BVL-Blog vom 20. Oktober 2020, [www.bvl.de](http://www.bvl.de) „Die Entwicklung der Logistik in 2021 – Prognose der Logistikweisen“

SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2020

## Entwicklung der BLG LOGISTICS im folgenden Jahr

### Geschäftsbereich AUTOMOBILE

#### Geschäftsfeld Seehafenterminals

Im Geschäftsbereich AUTOMOBILE wird der Im- und Export bestimmend für das Volumen in den Seehäfen bleiben. Das Geschäftsfeld Seehafenterminals wurde durch die Corona-Pandemie deutlich getroffen. Wir gehen davon aus, dass die 2020 stark zurückgegangenen Umschlagszahlen im Geschäftsjahr 2021 wieder steigen werden (Standort Bremerhaven: deutlich; Cuxhaven: leicht), aber noch nicht das Niveau von 2019 erreichen werden.

Weitere Ergebnisverbesserungen werden durch Produktivitätssteigerungen aus der Umsetzung von IT-Projekten und durch die Erhöhung von Wertschöpfungstiefen erreicht.

Zum Jahresende 2020 wurde das Geschäftsfeld XXL Logistics aufgelöst. Die Bereiche WindEnergy und High&Heavy-Umschlag in Bremerhaven werden nunmehr gebündelt im Geschäftsfeld Seehafenterminals abgebildet.

Da sich die Einflüsse der Corona-Pandemie verspätet durch einen Rückgang der Nachfrage und Produktion von Industriegütern zeigen, gehen wir am Standort Bremerhaven davon aus, dass das High&Heavy-Volumen ca. 10 Prozent geringer als in 2020 ausfallen könnte. Wir wollen durch die Erhöhung der Wertschöpfungstiefe (z. B. Verpackungstätigkeiten) entsprechend gegensteuern.

Im Neustädter Hafen in Bremen gehen wir von einem insgesamt gleichbleibenden Umschlagsvolumen aus.

#### **Geschäftsfeld Inlandterminals**

Aufgrund der nach wie vor schwierigen Marktlage für Neufahrzeuge in Deutschland und Westeuropa wollen wir die Bearbeitung von jungen Gebrauchtfahrzeugen sowie Flottenkunden im Mobilitätssegment in unseren Inlandterminals weiter ausbauen. So kann ein Rückgang an Mengen der Neufahrzeuge durch eine höhere technische Wertschöpfung teilweise kompensiert werden.

2021 werden wir am Standort Kelheim ein neues Auto-regal errichten.

#### **Geschäftsfeld AutoTransporte**

Auch für das Transportvolumen auf den Straßen gehen wir analog der unterstellten Markterholung 2021 von einer deutlichen Steigerung aus. Gegenläufig führt aber ein verstärkter Verdrängungswettbewerb zu einem anhaltenden, permanenten Preisdruck. Um flexibel auf Schwankungen in der Auslastung reagieren zu können, wollen wir den Einsatz der eigenen Lkw-Flotte leicht reduzieren und durch Subunternehmer substituieren.

#### **Geschäftsfeld AutoRail**

Entsprechend der allgemeinen Markterwartung und einer weiteren Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene erwarten wir eine deutliche Steigerung der Volumen gegenüber dem Vorjahr. Das Reparaturgeschäft für Dritte wollen wir, unter anderem, in der mobilen Instandhaltung, weiter ausbauen.

Die ausgereifte Technik der jungen BLG-Waggonflotte ermöglicht den international flexiblen Einsatz zum Transport sämtlicher Pkw- und SUV-Modelle, hersteller- und länderübergreifend. Derzeit befinden sich rund 1.500 Autotransportwaggons im Besitz der BLG. Spotverkehre in Ergänzung zu vereinbarten Regelverkehren zählen wegen der herausragenden Funktionalität unserer Waggons immer wieder zum Portfolio. Abmessungen und Gewichte insbesondere bei den SUV erfordern von der Branche der Schienenlogistik in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen in die Waggonflotte. Die BLG hat sich so mit ihrer Flotte für die Zukunft gut aufgestellt.

#### **Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa**

Ein starker Fokus liegt auf dem Transport von Neufahrzeugen in ehemalige GUS-Staaten per Lkw.

Generell erwarten wir auch im Osteuropageschäft anziehende Volumen bei unseren Bestands- und mit Neukunden.

#### **Geschäftsbereich CONTRACT**

Für den Geschäftsbereich CONTRACT gilt insgesamt, dass der Preisdruck auf die Logistikdienstleister permanent steigt und die Margen entsprechend sinken. Aufgrund des hohen Wettbewerbs und durch Überkapazitäten können die Personalkostensteigerungen aus Tarifierhöhungen nicht oder nur in geringem Maße über Preiserhöhungen weitergegeben werden. Zusätzlich ist die Tendenz bei den Kunden weiterhin sehr groß, möglichst alle Kosten zu variabilisieren. Im Gegenzug werden jedoch keine Mengengarantien seitens der Kunden gegeben.

#### **Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa)**

Neben der allgemeinen Unsicherheit bezüglich einer nachhaltigen konjunkturellen Erholung wird das Geschäftsjahr 2021 auch von Effekten geprägt sein, wie zum Beispiel kalkulierte Anlaufkosten für zahlreiche Neugeschäfte, die wir unter anderem an den Standorten Bremen, Berlin/Brandenburg und Waiblingen (alle Automobilbranche) gewinnen konnten. Darüber hinaus wurden Geschäfte mit Bestandskunden an anderen Standorten ausgebaut.

Der wirtschaftliche Verlauf des Geschäftsfelds Industrielogistik (Europa) wird im Bereich der Logistik für die Automobilindustrie weiter durch die Entwicklung der Corona-Pandemie, die Kaufzurückhaltung in der Krise sowie die Umstellung auf alternative Antriebe geprägt sein. Eine erneute Verschärfung der Maßnahmen hinsichtlich der Corona-Pandemie, zum Beispiel durch Grenzschließungen, kann erneut zu Werksschließungen und damit zu drastischen Auswirkungen auf unsere Volumen führen.

Ausbauen wollen wir unsere Aktivitäten in der Erstzuteil- und Batterie-logistik. Des weiteren planen wir mit dem „C3 Bremen“ einen neuen Standort, mit der wir eine nachhaltige und effiziente Versorgung der Auslandsmontagewerke eines Automobilherstellers erbringen wollen.

Insgesamt rechnen wir an den meisten Standorten mit einer stabilen bis positiven Entwicklung der Geschäfte. Vor dem Hintergrund des unkalkulierbaren Pandemiegeschehens gehen wir aber von einem Übergangsjahr 2021 aus, welches noch mit zahlreichen Risiken behaftet ist.

### **Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee)**

Für 2021 erwarten wir eine Fortsetzung der Erholung, nachdem die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Geschäftsfeld in 2020 deutlich waren. Am Standort USA ist seit der zweiten Jahreshälfte 2020 ein Aufschwung zu spüren. Darüber hinaus konnten wir einen Kunden aus dem Retail-Segment gewinnen und so eine neue Dienstleistung anbieten. Südafrika leidet neben der Corona-Pandemie unter einer schweren Rezession. Das wirkt sich auch auf die Produktionsvolumen für unsere Standorte aus, so dass wir hier von einer langsamen Erholung ausgehen.

In Indien führt ein Kunde infolge der Corona-Pandemie ein Geschäft nun selbst durch. Gegenläufig konnten wir ein neues Logistikzentrum für einen langjährigen Kunden eröffnen. In Malaysia gehen wir von einer stabilen Entwicklung aus.

### **Geschäftsfeld Handelslogistik**

Die Entwicklung des Geschäftsfelds ist geprägt durch stabile Bestandsgeschäfte, die Umsetzung von diversen Großprojekten (Standorte Geiselwind, Schlüchtern, Ochtrup) und die Restrukturierung und Sanierung des Standortes Hörssel (Bereich Sports & Fashion). Durch vertriebliche Maßnahmen ist geplant, dass der Standort Hörssel in 2021 wieder ausgelastet sein wird. Weitere Ergebnisverbesserungen werden durch Restrukturierungsmaßnahmen und Flächenoptimierungen erwartet.

### **Geschäftsfeld Spedition**

BLG LOGISTICS hat entschieden, sich strategisch künftig auf nationales und internationales Geschäft in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER zu konzentrieren. Die neun Speditionsstandorte von BLG International Forwarding mit rund 100 Mitarbeitenden (bisher Geschäftsbereich CONTRACT) sollen ab Anfang April 2021 in das bestehende Netz der Rhenus Air & Ocean in Deutschland integriert werden. Von der Übernahme ausgenommen ist der Speditionsstandort in Bremen, der sich auf Landverkehr, Schwerguttransporte, Projektgeschäft und Seefracht konzentriert.

### **Geschäftsbereich CONTAINER**

Für die Containerreedereien besteht trotz des temporär auskömmlichen Niveaus der Seefrachtraten und des niedrigen Bunkerpreises kurz- bis mittelfristig weiterhin hoher Wettbewerbsdruck, um die zunehmende Tonnage der Reeder nachhaltig und angemessen auszulasten. Nicht zuletzt hervorgerufen durch die Anzahl an Neubauten von Großcontainerschiffen ergeben sich für die Containerterminals aufgrund der zuvor dargelegten operativen Risiken Unsicherheiten.

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

Für den EUROGATE Container Terminal Hamburg wird für 2021 bedingt durch die ganzjährige Abfertigung des Flagship-Dienstes FAL-1 der Ocean Alliance, der das Terminal erst seit Frühjahr 2020 anläuft, aus heutiger Sicht ein leichter Mengenanstieg - allerdings mit einem steigenden Transshipment-Anteil - erwartet.

Für den Standort Bremerhaven wird aus derzeitiger Sicht für 2021 eine leicht steigende Umschlagsmenge erwartet.

Die Erreichung einer angemessenen Auslastung des EUROGATE Container Terminals in Wilhelmshaven ist für die EUROGATE-Gruppe unverändert von hoher Bedeutung. Wilhelmshaven ist allerdings vor dem Hintergrund der zunehmenden Schiffsgrößenentwicklung und der damit verbundenen nautischen Einschränkungen der Fahrwasser von Außenweser und Elbe - auch nach Vollzug der dortigen Maßnahmen zur Vertiefung und Verbreiterung -

mehr und mehr prädestiniert für die Abfertigung von Großcontainerschiffen.

In Anbetracht der Tatsache, dass die führenden Containerreedereien in den nächsten Jahren weitere Schiffe mit einer Kapazität von mittlerweile > 23.000 TEU in Betrieb nehmen werden, hat Wilhelmshaven mittelfristig gute Chancen, weitere Liniendienste akquirieren zu können.

Für den Standort Wilhelmshaven wird für 2021 nicht mit einer Belegung der Umschlagstätigkeit gerechnet. Eine Verbesserung der Auslastungssituation wird aus heutiger Sicht frühestens mittelfristig erfolgen.

Das Geschäftsjahr 2021 steht für die Einzelgesellschaften der EUROGATE-Gruppe im Zeichen der Transformation, die den internen Arbeitstitel „Zukunft EUROGATE“ trägt, und der damit verbundenen Umsetzung von Maßnahmen zu Kosteneinsparungen und Verhandlungen mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretern zu organisatorischen Maßnahmen zur Effizienz- und Produktivitätssteigerung.

Die Entwicklung der Umschlagsmengen an den EUROGATE-Standorten kann durch die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie negativ beeinträchtigt werden, die wiederum von der Entwicklung der Massimpfungen und der sich möglicherweise verschärfenden Maßnahmen der aktuellen Pandemiebeschränkungen abhängt.

Für 2021 wird für den Geschäftsbereich CONTAINER unter den für die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zu berücksichtigenden, zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der im Vorjahresergebnis enthaltenen Sondereffekte (Abschreibungen auf Finanzanlagen und Rückstellungen für Restrukturierungsaufwendungen) mit einem deutlich verbesserten und wieder ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet.

Das Ergebnis des Geschäftsbereichs wird dabei maßgeblich durch die Containerterminals und hier als wesentliche Einflussgrößen die Umschlagsmengen und -raten sowie die Kostenstrukturen beeinflusst. Insofern ist Voraussetzung, dass die Umsetzung erster Restrukturierungsmaßnahmen bereits im Geschäftsjahr 2021 zu entsprechenden Ergebnisverbesserungen führt.

#### **Zentralbereiche**

Die administrativen Kosten in den Zentralbereichen der BLG werden permanent überprüft. Um den Effizienzanforderungen gerecht zu werden und um unsere internen Prozesse und Systeme zukunftsfähig aufzustellen, werden Ziele wie Digitalisierung und Automatisierung intensiv umgesetzt und weiterentwickelt.

#### **Geplante Investitionen**

Wir passen unsere Investitionsvorhaben den sich stetig ändernden Marktgegebenheiten unter besonderer Betrachtung unserer Liquiditäts- und Ertragslage an. Wesentliche Erweiterungs-, Prozessoptimierungs- und Ersatzinvestitionen sind im kommenden Jahr im Geschäftsbereich AUTOMOBILE unter anderem für den kontinuierlichen Austausch von älteren Lkw und den Rückkauf von Autowaggonen aus dem Leasing im Geschäftsfeld AutoTransporte und AutoRail vorgesehen. In den Geschäftsfeldern Seehafen- und Inlandsterminals 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 in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik. Im Zentralbereich ist unter anderem eine große Investition für die Erneuerung des ERP-Systems im Finanzbereich vorgesehen. Für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ist ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa EUR 119 Mio. geplant. Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

**Gesamtaussage zur voraussichtlichen  
 Entwicklung der Gruppe**

TEUR	Ist 2020	Prognose 2021
EBT	-116.127	deutliche Verbesserung; nahezu ausgeglichenes Ergebnis
Umsatz	1.065.235	auf Vorjahres- niveau
EBT-Marge (in Prozent)	-10,9	deutliche Verbesserung; leicht negativ

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts befanden wir uns noch mitten in der Pandemie. Auch das vor uns liegende Jahr wird noch stark von schwierigen Rahmenbedingungen geprägt sein. Der weitere Verlauf der Schutzimpfungen und die Rückkehr zu einem normalen Leben wie vor der Pandemie ist noch nicht absehbar. Auch können durch die Corona-Pandemie ausgelöste Behinderungen in den Lieferketten und Warenströmen (zum Beispiel durch strenge Grenzkontrollen) erneut zu erheblichen Ergebniseinbußen führen. Prognosen sind in diesem Umfeld schwer, zumal auch die Planungen unserer Kunden mit vielen Fragezeichen versehen sind. Daher fahren wir auch bei BLG LOGISTICS „auf Sicht“. Aber wir gehen davon aus, dass 2021 deutlich besser verlaufen wird.

Die weiteren Unwägbarkeiten wie der Handelskonflikt zwischen den USA und China, die noch weiter auszuverhandelnden Bedingungen des Brexits, die ambitionierten Ziele zur CO<sub>2</sub>-Einsparung und der weitere Verlauf der „Auto-Krise“ können die Lage dabei noch zusätzlich beeinflussen.

Wir erwarten aufgrund der beschriebenen Prognosen für die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTAINER einen leichten Anstieg der Umsatzerlöse. Im Geschäftsbereich CONTRACT werden die wegfallenden Umsätze des Geschäftsfelds Spedition gegenläufig wirken und können zu einem leichten Rückgang führen. Der Gesamtumsatz von BLG LOGISTICS wird damit in etwa auf Niveau des Geschäftsjahres 2020 liegen.

Nach heutigem Stand erwarten wir für BLG LOGISTICS eine deutliche Verbesserung des EBT im Geschäftsjahr 2021. Wir streben ein nahezu ausgeglichenes Ergebnis an. Entsprechend wird sich die EBT-Marge ebenfalls deutlich verbessern, aber voraussichtlich noch nicht im positiven Bereich liegen. Je länger und stärker die einschränkenden Maßnahmen durch die Corona-Pandemie andauern, desto stärker wird die negative Auswirkung auf das Ergebnis sein.

von BLG LOGISTICS trotz der Pandemie-induzierten Belastungen ausreichen wird, um jederzeit den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Wir verfolgen grundsätzlich 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.

**Erwartete Veränderungen für 2021**

↑	→	↑
<b>EBT</b>	<b>Umsatz</b>	<b>EBT-Marge</b>
deutliche Verbesserung	auf Vorjahres- niveau	deutliche Verbesserung

Angesichts der unsicheren Rahmenbedingungen geht der Vorstand auf Basis der zurzeit möglichen Abschätzungen für das Geschäftsjahr 2021 davon aus, dass die Liquidität