

02 GRUPPEN- LAGEBERICHT

44	Grundlagen der Gruppe
51	Wirtschaftsbericht
63	Chancen- und Risikobericht
78	Prognosebericht

52,2 Mio. €

EBT

Trotz widriger Marktumstände haben wir unser Ergebnis erheblich verbessert und unsere Prognose eindrucksvoll erreicht.



Gruppenlagebericht

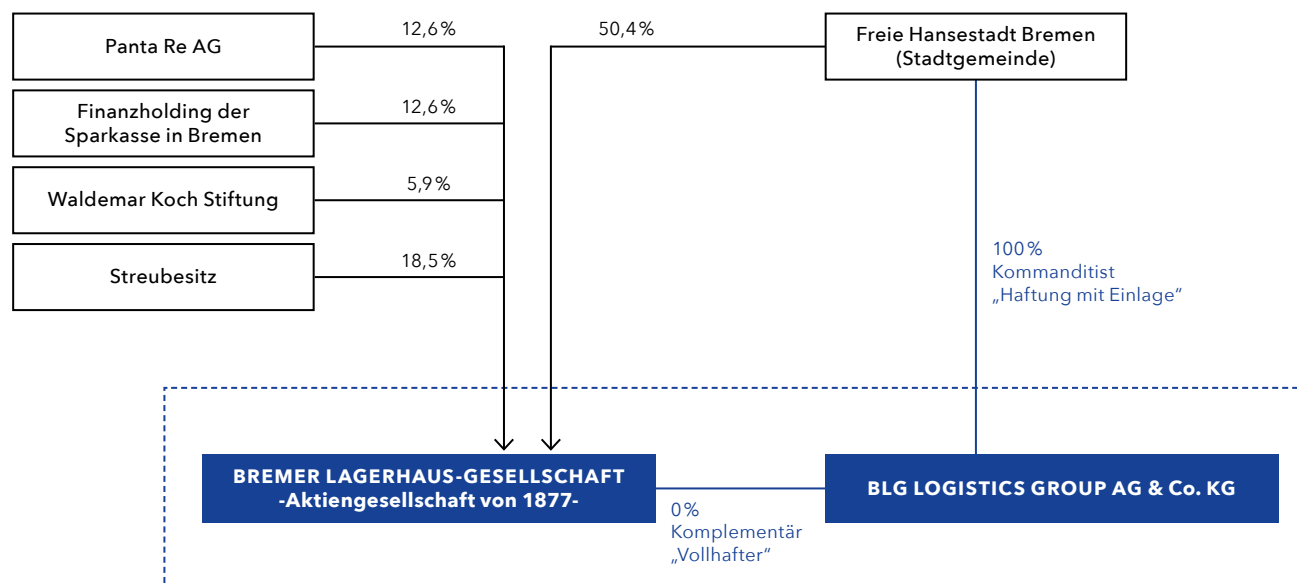
Grundlagen der Gruppe

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

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

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 2021

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 bietet unsere Logistikleistungen an mehr als 40 Standorten in Europa und Übersee an.

Die BLG KG als strategische Managementholding fokussiert sich auf die strategischen Entwicklungen auf Gruppenebene. Damit ist der Einfluss der Holding auf das ope-

relative Geschäft weitreichender als bei einer reinen Finanzholding, jedoch auch deutlich geringer als bei einer operativen Managementholding. Eine Sonderrolle als Schnittstelle zu den operativen Einheiten nehmen die zuständigen Mitglieder des Vorstands 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 ein führender Technik- und Logistikdienstleister für die internationale Automobilindustrie. Im Geschäftsjahr 2021 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 quer durch Europa.

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

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

Geschäftsbereich CONTRACT

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

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

Unsere Kunden sind starke Marken aus Industrie und Handel, mittelständische Unternehmen und die großen deutschen sowie viele internationale Automobilhersteller. An mehr als 40 Standorten in Europa und Übersee arbeiten wir in eigenen Logistikzentren sowie in den Produktionsbereichen und Werken unserer Kunden. Ob Autoteile, Eisenbahnkomponenten, Sportbekleidung, Drucker, Mode, Möbel, Nahrungsmittel, Sanitärtechnik oder Tiefkühlgüter – unsere Expertenteams schnüren maßgeschneiderte Leistungspakete für die unterschiedlichsten Güter.

Geschäftsbereich CONTAINER

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

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Geschäftsbereich CONTRACT hat die BLG Handelslogistik GmbH & Co. KG, Bremen, mit Vertrag vom 23. Februar 2021 ihre Anteile an der BLG Logistics Solutions Italia S.r.l., Mailand, Italien, mit Wirkung zum selbigen Datum veräußert.

Mit Vertrag vom 11. Februar 2021 hat die BLG International Forwarding GmbH & Co. KG, Hamburg, im Rahmen eines Asset Deals ihr operatives Geschäft mit Wirkung zum 1. April 2021 veräußert. Im Zuge der nachfolgenden Umstrukturierung schied die Gesellschaft durch Anwachsung auf die BLG KG mit Wirkung zum 6. Oktober 2021 aus dem Konsolidierungskreis aus.

Zur Ausweitung der Dienstleistungstiefe hat die BLG Logistics, Inc., Atlanta, USA, im Berichtsjahr die BLG Freight, LLC, Hoover, USA, gegründet. Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Distributions- und Transportdienstleistungen. Aufgrund des geringen Geschäftsumfanges wurde die Gesellschaft zunächst nicht in den Gruppenabschluss einbezogen.

Forschung und Entwicklung

Um die logistischen Abläufe unserer Kunden fit für die Zukunft zu machen, entwickeln wir fortlaufend neue Lösungen. Zugleich steht bei uns die stetige Prozessoptimierung über das gesamte Leistungsportfolio hinweg im Fokus. Die dazu nötigen Innovationen werden durch die Abteilung Nachhaltigkeit und Digitalisierung aufgesetzt, gesteuert und schließlich in Produktlösungen überführt. Das garantiert langfristig unsere Wettbewerbsfähigkeit und positioniert uns gegenüber unseren Kunden als Treiber der Logistik von morgen. Um neue Ideen anhand ihres Potenzials zu bewerten, verfolgen wir diese Ansätze:

Technologien, Prozesse oder potenzielle Lösungen, die noch ohne Beweis ihrer Eignung sind, testen wir im Rahmen unserer 100-Tage-Projekte an ausgewählten Standorten oder innerhalb einzelner Geschäftsbereiche. So steht schon nach rund drei Monaten ein Nachweis, auf Grundlage dessen 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 nicht weiter verfolgt wird.

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

Nicht zuletzt arbeiten wir in Forschungs- und Entwicklungsprojekten zusammen mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie an gänzlich neuen, besonders komplexen Konzepten. 2021 wurden sieben solcher Projekte bearbeitet.

Im Berichtsjahr haben wir acht 100-Tage-Projekte und sechs 6-Monats-Sprints durchgeführt. Darüber hinaus wurden Konzeptionsprojekte für die Geschäftsbereiche CONTRACT und AUTOMOBILE durchgeführt. Darunter solche aus den Bereichen Robotic Process Automation (RPA), Data Science, Sensorik und Internet of Things (IoT). Am Standort Bremen haben wir zwei autonom fahrende Stapler in Betrieb genommen, die ab sofort die materialseitige Ver- und Entsorgung einer Beschichtungslinie sicherstellen.

Darüber hinaus hat das Innovationsteam auch in diesem Jahr zahlreiche Workshops zu strategischen Innovations- und Digitalisierungsthemen durchgeführt. Ergänzt wurden diese um ein Schulungsangebot unter der Überschrift „Digital FIT“, das Trainings zum Thema Digitalisierung sowie zu den Grundlagen agiler Arbeitsmethoden enthält. Die Aspekte „Hybrides Arbeiten“ und „Wissensmanagement“ sind ebenfalls Teil des Pakets. Ziel des Schulungskonzepts ist es, den Mitarbeitenden Zugang zu neuen Technologien und Arbeitsformen zu erleichtern.

Die Forschungsprojekte „SecProPort“, „IRiS“ und „SHARC“ sind im Berichtsjahr abgeschlossen worden. Als Teil eines Konsortiums aus acht Kooperationspartnern arbeiteten 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 wurden im Projekt „IRiS“ Lösungen zum automatisierten Entladen von Kartons aus Containern entwickelt. Nach coronabedingter Verzögerung konnte 2021 die Inbetriebnahme erfolgen und Labortests durchgeführt werden. Gegenstand des Projekts „SHARC“ war ein Konzept für die intelligente Integration

von erneuerbaren Energien in die Energieinfrastruktur des Hafens. Ende November 2021 wurde „SHARC“ beim MCN Cup des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) für den nachhaltigen Innovationsansatz ausgezeichnet.

Das am 1. Juli 2020 gestartete Projekt „Isabella 2.0“, welches die Ergebnisse des erfolgreichen Vorgängerprojekts „Isabella“ aufgreift, lief auch 2021 weiter. Es zielt darauf ab, alle Verkehrsträgerprozesse, also die Be- und Entladung von Lkw, Bahn und Schiff, in den zuvor entwickelten intelligenten Steuerungsansatz zu integrieren. Durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) soll dieser Steuerungsansatz zudem noch leistungsfähiger gestaltet werden. Die sich verändernden Arbeitsprozesse werden zudem durch die Entwicklung einer virtuellen Schulungsumgebung für Fahrer:innen adressiert. Dazu werden Trainings entwickelt, welche die Umschlagsprozesse in einer Virtual-Reality-Umgebung realitätsnah vermitteln.

Alle vier genannten Projekte werden oder wurden jeweils im Rahmen des Programms IHATEC (Innovative Hafentechnologien) vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

Im Berichtsjahr weitergeführt wurden auch die 2020 neu gestarteten 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 Transportvolumina. Sein Einsatz soll speditionsseitige Leerfahrten um bis zu 15 Prozent reduzieren und so das übergeordnete Ziel unterstützen, durch die Reduktion von CO₂-

Emissionen eine nachhaltigere Transportlogistik zu gestalten. Das Projekt erhält ebenfalls eine Förderung des BMDV.

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.

Neu gestartet ist Ende 2021 das Projekt „PortSkill 4.0: Bildungshub der deutschen Hafenbetriebe“. Ziel dieses ebenfalls vom IHATEC-Programm geförderten Projekts ist die Analyse, Erforschung und Entwicklung der für die Hafenarbeit der Zukunft notwendigen Kompetenzen und Qualifikationen. Dies mündet in der Ausarbeitung und Untersuchung neuer Lernkonzepte und -methoden, die einen Fokus auf digitales Lernen legen. Es sollen Lernwelten entwickelt werden, die in einem digitalen Test- und Trainingscenter (DTTC) iterativ von den Probandinnen und Probanden erprobt werden können.

Im Berichtsjahr haben wir drei zusätzliche Anträge für neue Forschungsprojekte gestellt, von denen eins bereits bestätigt wurde. In der Folge werden wir uns 2022 mit der intelligenten Arbeitsergonomie mittels sensorischer Exoskelette und autonomen Transportsystemen für die erweiterte Mensch-Technik-Interaktion befassen.

Im Jahr 2021 beteiligte sich BLG LOGISTICS somit an sieben Verbundprojekten mit einem Gesamtvolumen von EUR 14,6 Mio.

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.

Steuerungskennzahlen Ist/Ziel/Prognose		2020 Ist		2021 Prognose	2021 Ist	2021 Zielerreichung	2022 Prognose
EBT	TEUR	-116.127		deutliche Verbesserung	<u>52.226</u>	Prognose erreicht	deutliche Reduzierung
Umsatz	TEUR	1.065.235		auf Vorjahresniveau	<u>1.050.438</u>	Prognose fast erreicht	Vorjahresniveau
EBT-Marge	Prozent	-10,9		deutliche Verbesserung	<u>5,0</u>	Prognose erreicht	deutliche Reduzierung

Die wesentlichen Steuerungskennzahlen von BLG LOGISTICS, an dem sich internes Reporting und Vergütungssysteme unterhalb des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 orientiert haben, waren:

- 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.
- 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 Erläuterungen bezüglich des

Geschäftsjahres 2021 verweisen wir dazu auf den [Wirtschaftsbericht](#).

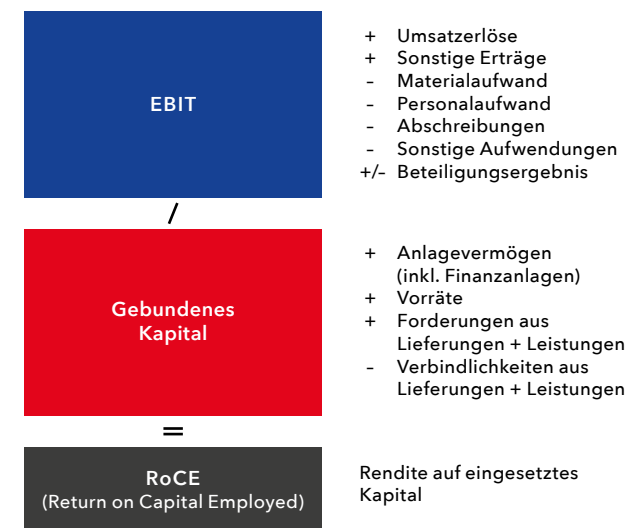
Durch Beschluss der Hauptversammlung am 2. Juni 2021 wurde rückwirkend zum 1. Januar 2021 ein neues Vergütungssystem für den Vorstand eingeführt. Demnach wird die variable Vergütung des Vorstands an folgenden Kennzahlen bemessen:

Kurzfristkomponente:

- EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern)**
 - zu 70 Prozent **RoCE (Return on Capital Employed)**
 - zu 15 Prozent **CO₂-Ausstoß**
 - zu 7,5 Prozent Anteil **Auszubildende** an der Gesamtbelegschaft
 - zu 7,5 Prozent 1000-Mann-Quote an **Arbeitsunfällen**.

Es ist geplant, die genannten Messgrößen für die Vergütung des Vorstands zukünftig gruppenweit für weitere Ebenen anzuwenden.

Die Berechnung von EBIT und RoCE erfolgt wie in der folgenden Grafik aufgezeigt. Aufgrund des wesentlichen Beitrags des Geschäftsbereichs CONTAINER für die BLG-Gruppe werden die Beteiligungserträge mit im EBIT ausgewiesen.



In der Planung für das Geschäftsjahr 2022 waren diese Kennzahlen erstmals explizit enthalten. Da der RoCE und das EBIT für das Vergütungssystem wesentliche Kennzahlen darstellen, werden diese zukünftig mit als

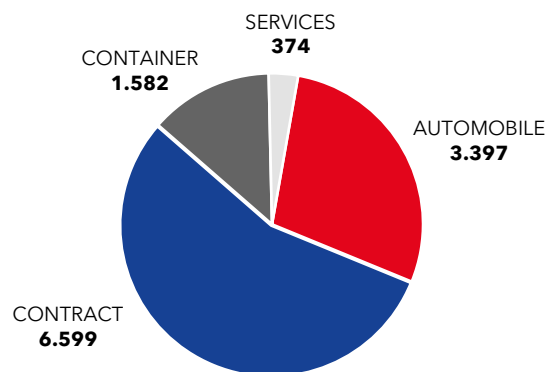
Steuerungskennzahlen aufgenommen und sind auch im
▶Prognosebericht enthalten bzw. erläutert.

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Neben den o. g. Kennzahlen zur Bestimmung der variablen Vergütung des Vorstands handelt es sich bei den weiteren nichtfinanziellen Kennzahlen je nach operativer Geschäftseinheit um individuelle Steuerungsgrößen. Hierzu gehören Messgrößen wie Fahrzeughandling, bearbeitete Mengen und der Containerumschlag. Zur Einschätzung der zukünftigen Entwicklung setzen wir auf einen kontinuierlichen Dialog mit den Kunden und beobachten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung genau, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Mitarbeitende 2021



Mitarbeitende nach Geschäftsbereichen	2021	2020	Veränderung prozentual
Geschäftsbereich AUTOMOBILE	3.397	3.331	2,0
davon gewerblich Mitarbeitende	2.920	2.852	
davon angestellte Personen	477	479	
Geschäftsbereich CONTRACT	6.599	6.287	5,0
davon gewerblich Mitarbeitende	5.292	4.902	
davon angestellte Personen	1.307	1.385	
Geschäftsbereich CONTAINER	1.582	1.618	-2,2
davon gewerblich Mitarbeitende	1.122	1.146	
davon angestellte Personen	460	472	
Beschäftigte der Segmente	11.578	11.236	3,0
davon gewerblich Mitarbeitende	9.334	8.900	
davon angestellte Personen	2.244	2.336	
Services	374	373	0,3
davon gewerblich Mitarbeitende	0	0	
davon angestellte Personen	374	373	
Beschäftigte inkl. Geschäftsbereich CONTAINER	11.952	11.609	3,0
davon gewerblich Mitarbeitende	9.334	8.900	
davon angestellte Personen	2.618	2.709	
Abzug der beschäftigten Personen des Geschäftsbereichs CONTAINER	-1.582	-1.618	-2,2
davon gewerblich Mitarbeitende	-1.122	-1.146	
davon angestellte Personen	-460	-472	
Mitarbeitende BLG LOGISTICS	10.370	9.991	3,8
davon gewerblich Mitarbeitende	8.212	7.754	
davon angestellte Personen	2.158	2.237	

Die Verteilung der gemäß § 267 Absatz 5 HGB (Jahresdurchschnitt) Beschäftigten in den Segmenten - ohne Mitglieder des Vorstands sowie Auszubildende - und

ihre Aufteilung auf die Geschäftsbereiche ist der Tabelle zu entnehmen.

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

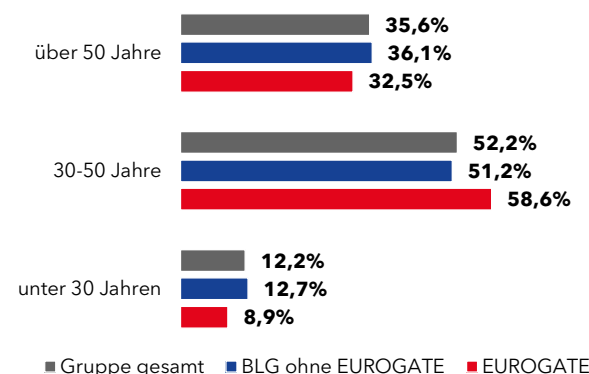
Um Mitarbeitende zu gewinnen, fördern und halten zu können, verfolgt BLG LOGISTICS das Ziel, dauerhaft als attraktives Unternehmen am Arbeitsmarkt wahrgenommen zu werden. Zu den Bestandteilen unserer Personalpolitik zählen daher neben einer leistungsorientierten Vergütung und gezielten Weiterbildungsmöglichkeiten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

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.

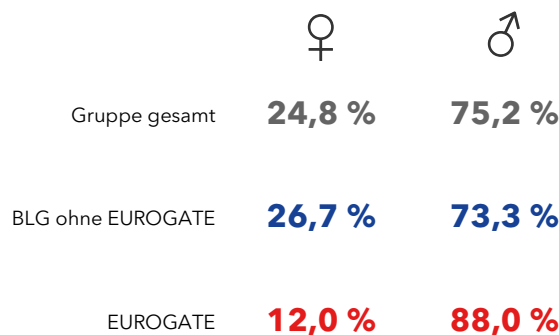
Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden (ohne Geschäftsbereich CONTAINER) ist im Berichtsjahr mit 379 Personen gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent gestiegen.

Der Anstieg im Geschäftsbereich CONTRACT ist im Wesentlichen durch Neueinstellungen im Zuge der Geschäftsausweitung, insbesondere an unseren neuen Standorten, begründet.

Mitarbeitende nach Altersgruppen



Mitarbeitende nach Geschlecht*



Nichtfinanzieller Bericht

Nach den Vorgaben des Gesetzes zur Stärkung der nichtfinanziellen Berichterstattung der Unternehmen in ihren Lage- und Konzernberichten (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz) gibt BLG LOGISTICS seit dem Geschäftsjahr 2017 eine nichtfinanzielle Gruppen-Erklärung im Sinne von § 315b HGB ab. Diese Erklärung ist als gesonderter nichtfinanzieller Bericht im Nachhaltigkeitsbericht integriert, der unter reporting.blg-logistics.com abrufbar ist. In unserem Nachhaltigkeitsbericht 2021 wird des Weiteren ausführlich über weitere nichtfinanzielle Themen berichtet.

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

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen

Erholung der Weltwirtschaft

Auch im Geschäftsjahr 2021 hat die Corona-Pandemie die Weltwirtschaft spürbar beeinflusst. Dabei verliefen die Infektionswellen zwischen den Ländern aber immer weniger synchron.

Nachdem zu Jahresbeginn 2021 vielerorts noch starke Kontaktbeschränkungen bestanden, setzten die Wirtschaft und der Welthandel sowie der private Konsum im Frühjahr/Sommer zu einer deutlichen Erholung an. Hierbei kam es zu regionalen Unterschieden. Im Sommer wurde die Weltkonjunktur durch ein verstärktes Infektionsgeschehen in den asiatischen Ländern erneut gebremst. Die Auswirkungen auf die Produktion in den Vereinigten Staaten und Europa waren zumeist gering. Generell wurden in Ländern mit hohen Impfquoten darüber hinaus zunehmend auch höhere Inzidenzen toleriert, ohne dass für die Konjunktur dämpfende Eindämmungsmaßnahmen ergriffen wurden.

Ab dem dritten Quartal schwächte sich die Konjunktur aufgrund des zunehmenden Infektionsgeschehens, auch hervorgerufen durch die Omikron-Variante, ab. Des Weiteren haben anhaltende Lieferengpässe für Vorleistungsgüter für die Industrieproduktion und andere Waren sowie der verstärkte Inflationsdruck die allgemeine Lage getrübt. Insbesondere aber die Preise für Rohöl und Energie stiegen deutlich an. Die Notenbanken agierten im Jahr 2021 darauf noch zurückhaltend und stützten zunächst weiter die Konjunktur mit niedrigen Zinsen.

In diesem Umfeld litt insbesondere auch die weltweite Automobilindustrie zunehmend unter den Lieferengpässen, etwa bei Halbleiter-Chips. Weltweit war die Autoproduktion bereits bis zum Herbst um rund 30 Prozent gesunken, was sich erheblich auf die gesamtwirtschaftliche Produktion auswirkte.

Zum Jahresende erhöhte sich die Unsicherheit über die allgemeine weitere wirtschaftliche Entwicklung durch die starke Omikron-Welle innerhalb der Corona-Pandemie deutlich, während sich die Knappheit von Vorleistungsgütern in der Industrie etwas entspannte.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2022
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 85 (2021|Q4)
IMK, IMK Report Nr. 171, September 2021

Deutsches BIP stieg 2021 um rund 2,8 Prozent an



Veränderung des realen BIP gegenüber den Vorjahren

Analog der beschriebenen Lage der Weltwirtschaft verhielt sich auch die Lage in Deutschland. Auch hier zog die wirtschaftliche Aktivität und der private Konsum insbesondere im Sommerhalbjahr 2021 kräftig an, während sie im

letzten Quartal leicht zurückging. Insbesondere die kontaktintensiven Dienstleistungsbereiche waren zum Jahresende von der Omikron-Welle erneut betroffen. Die für Deutschland wichtige Automobilindustrie war insbesondere im zweiten Halbjahr ebenfalls von den weltweiten Lieferengpässen im verarbeitenden Gewerbe, aber auch von der allgemeinen Nachfragezurückhaltung beeinflusst. Auch das Baugewerbe war zeitweise von Materialengpässen betroffen, die die Produktion beeinträchtigten.

Insgesamt stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in diesem Umfeld um rund 2,8 Prozent. Dank der Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung blieben die Auswirkungen auf dem deutschen Arbeitsmarkt 2021 begrenzt und der Arbeitsmarkt entwickelte sich vergleichsweise günstig. Die Arbeitslosenquote lag unter 6 Prozent. Die Verbraucherpreise stiegen hingegen 2021 auch in Deutschland deutlich an und die Inflationsrate lag zum Jahresende auf Rekordniveau.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Januar sowie Februar 2021
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 86 (2021|Q4)
IMK, IMK Report Nr. 172, Dezember 2021

Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Eine der zentralen Erkenntnisse von 2021 ist, wie wichtig die Logistikbranche ist. Die Systemrelevanz von Häfen, Straße und Schiene ist eindrucksvoll untermauert worden. Die Logistikbranche stellt eine entscheidende Verbindung zwischen Produzenten, Handel und Konsumenten dar. Sie

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

Zusätzlich werden von den Logistikunternehmen im Rahmen von Outsourcingaktivitäten hohe Investitionsbereitschaft und Innovationskraft erwartet. Ein Schwerpunkt der Investitionen liegt dabei in Umschlags-, Distributions- und Kommissionierungszentren in verkehrsgünstigen Lagen. Da Verträge mit Kunden regelmäßig nur Laufzeiten von wenigen Jahren aufweisen, werden die Flächen und Um-

schlagsgeräte 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 Geschäftsmodelle an Veränderungen, wie den steigenden Einfluss durch die fortschreitende Digitalisierung der Prozessketten, anpassen.

Analog dem deutschen und weltweiten Wirtschaftsgeschehen erholte sich das SCI/Logistikbarometer (Geschäftsklima) ab dem Frühjahr 2021 deutlich und lag zum Jahresende auf einem hohen Niveau. Trotz anhaltender Einschränkungen durch die Corona-Pandemie, deutlich gestiegener Energiepreise und Turbulenzen in den globalen Lieferketten bewertet eine Mehrheit im Dezember 2021 die derzeitige Geschäftslage als „normal“ (33 Prozent) oder „gut“ (56 Prozent). Personaldefizite, u. a. das Fehlen zehntausender Fahrer, spüren die Betriebe hingegen deutlich.

Auch der BVL-Logistik-Indikator stieg im Frühjahr 2021 zunächst deutlich, allerdings erhielt er im vierten Quartal einen deutlichen Dämpfer. Die Geschäftsaussichten trübten sich zum Jahresende hin weiter ein. Die Geschäftslage wurde häufig günstig beurteilt, aber seltener als zuletzt. Insbesondere durch die anhaltenden Lieferschwierigkeiten in Industrie und Handel machte sich Skepsis in Hinblick auf die Geschäftsperspektiven breit. Auch der Lagerbestand blieb branchenspezifisch auf zu niedrigem Niveau.

Rund 90 Prozent der globalen Warenströme werden per Containerschiff transportiert. Diese waren im Geschäftsjahr 2021 erheblich gestört. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Die Corona-Pandemie und damit einhergehende, ständig wechselnde Restriktionen in den einzelnen Häfen erschwerten den Wechsel der Schiffsbesetzungen. Des Weiteren kam es zu Staus vor den wichtigen Häfen in China und der amerikanischen Westküste. In China wurden aufgrund von Corona-Infektionen bei den Hafearbeitern immer wieder Häfen ganz oder teilweise geschlossen. Durch eine Knappheit an Lkw-Fahrern funktionierten auch die Hinterlandverkehre nicht so wie erhofft. Das alles führte des Weiteren dazu, dass die Transportboxen wegen Verspätungen in den Fahrplänen oft nicht dort waren, wo sie für eine neue Beladung benötigt wurden. Es wird erwartet, dass Lieferengpässe und -verzögerungen sich noch weit in das Jahr 2022 hineinziehen werden.

Die Logistikbranche in Deutschland bietet eine Vielzahl Arbeitsplätze. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Logistikstandort Deutschland einen großen Anteil seiner Wirtschaftsleistung in Industrie und Handel erbringt. Weitere Ursachen sind der traditionell hohe Exportanteil, die zentrale Lage in Europa und die daraus abgeleitete Drehscheibenfunktion. Auch die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und die signifikante logistische Kompetenz tragen zur hohen Attraktivität des Logistikstandorts Deutschland bei.

Quellen dieses Abschnitts:

BVL-Logistik-Indikator 4. Quartal 2020, 13.12.2021 inkl. Kommentierung
SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2021

Zeit.de vom 3.1.2022, „Wann entspannt der Containerverkehr?“, abgerufen am 7.2.2022 9:50 Uhr

Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Im Jahr 2020 hatte die Corona-Pandemie - insbesondere der weltweite Lockdown - unsere Geschäfte stark beeinträchtigt. Das Geschäftsjahr 2020 endete mit einem deutlichen Verlust von EUR 116 Mio.

Auch 2021 hatte die Corona-Pandemie weiterhin Einfluss auf unsere Geschäfte. Doch trotz der widrigen Umstände konnten wir das Jahr 2021 mit einem guten Ergebnis abschließen und unsere Prognose aus dem letzten Jahr von einer „deutlichen Verbesserung“ des Ergebnisses vor Steuern (EBT) eindrucksvoll erreichen. Dazu hat beigetragen, dass wir unser Geschäft in den letzten Jahren immer stärker diversifiziert haben und eine breite Basis unterschiedlicher Kunden besitzen.

Nachdem im ersten Halbjahr 2021 im Geschäftsbereich AUTOMOBILE die Volumina wieder leicht angestiegen waren, machte sich die fehlende Teileverfügbarkeit im zweiten Halbjahr stark bemerkbar. Es fehlten nicht nur Chips, auch fehlende Lacke, Scheiben und Airbags verhinderten die Fertigstellung der Fahrzeuge. Somit verringerte sich nicht nur der Umschlag, sondern auch die nachgelagerten Dienstleistungen, die wir erbringen.

Insgesamt schwächten an den Standorten die Maßnahmen rund um die pandemische Lage zusätzlich den Ertrag. Denn die notwendigen Hygiene- und Abstandsmaßnahmen wirken sich deutlich negativ auf die Produktivität und die Kostensituation aus. Dennoch sind diese wichtig, denn die Gesundheit unserer Mitarbeitenden steht an erster Stelle.

Unabhängig von der Pandemie konnten wir im Geschäftsbereich AUTOMOBILE zahlreiche Erfolge erzielen. So stellten wir pünktlich ein weiteres großes Autoregal im bayerischen Kelheim fertig und konnten einen wichtigen Kunden weiter langfristig an uns binden.

Ein großer Meilenstein für den Standort Bremerhaven wurde zum Jahresende 2021 unter Vertrag gebracht. Einer der größten Reeder weltweit, Hyundai Glovis, wird im Rahmen eines Joint Ventures Bremerhaven als europäischen Hub für seine Automobiltransporte zwischen Asien und Europa nutzen.

BLG LOGISTICS sorgt weiterhin für eine verbesserte CO₂-Bilanz durch Transporte auf der Schiene. Pro Zug kann die BLG AutoRail mehr als 200 Pkw transportieren. Das passiert im deutschen und österreichischen Streckennetz komplett mit Grünem Strom.

Auch in unserem Geschäftsbereich CONTRACT schlug sich 2021 das Problem der Teileverfügbarkeit nieder. Hier sind besonders Standorte der Industrielogistik, in denen wir für Kunden aus der Automobilindustrie arbeiten, betroffen.

Dennoch ist das Gesamtergebnis des Geschäftsbereichs CONTRACT für 2021 positiv. Insbesondere Konsumgüter und Dienstleistungen im Bereich E-Commerce waren gefragt.

Im fränkischen Geiselwind konnten wir ein neues, hochautomatisiertes Logistikzentrum für unseren Kunden eröffnen. Mit der Grundsteinlegung für das C3 in Bremen bauen wir bereits am nächsten Leuchtturmprojekt. Ab

Herbst 2022 bündeln wir hier die Logistikaktivitäten für einen führenden Fahrzeughersteller. Dabei legen wir neben den bestmöglichen Abläufen für den Kunden großen Wert auf Nachhaltigkeit - u. a. mit der größten zusammenhängenden Dachphotovoltaikanlage Deutschlands - und ein gutes Arbeitsklima für unsere Mitarbeitenden.

Im Geschäftsbereich CONTAINER hatte Corona dafür gesorgt, dass durch Nachholeffekte durch zumindest temporär verändertes Konsumverhalten und Staus in den Häfen die Fahrpläne der Reedereien völlig außer Takt geraten waren. Es gibt auf den Weltmeeren dadurch zur Zeit nicht ausreichend Frachtkapazitäten. Das führte dazu, dass viel mehr Container als üblich in unseren Häfen länger gelagert werden. Dies bedeutete für uns weitaus höhere Lagergelder als geplant.

Insbesondere der Standort Wilhelmshaven entwickelte sich positiv weiter. EUROGATE investiert rund EUR 150 Mio. bis 2025 in den Container Terminal Wilhelmshaven (CTW). Dort wird der Containerumschlag vom manuellen Betrieb auf ein automatisiertes System umgestellt. Bereits 2024 soll der erste automatisierte Schiffs Liegeplatz fertig sein.

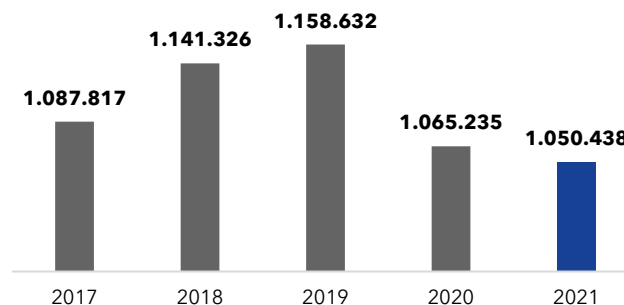
Wir haben im Geschäftsjahr 2021 von der Stadt Bremen Corona-Beihilfen in Höhe von EUR 53 Mio. erhalten. Ziel war es, die Eigenkapitalquote, die auf 5 Prozent gesunken war, zu steigern. Die Konformität einer solchen Rekapitalisierung nach EU-Beihilferecht wurde vorab geprüft. Aufgrund dieser Beihilfe und unseres guten Ergebnisses für 2021 mit einem EBT von TEUR 52.226 ist unsere Eigenkapitalquote mit 12,8 Prozent wieder zweistellig und deutlich gestiegen.

Darüber hinaus ist es BLG LOGISTICS auch 2021 gelungen, in Bewegung zu bleiben. Wir haben neue Standorte eröffnet, bestehende erweitert und haben uns intensiv mit dem Thema Klimaschutz beschäftigt. Wir wollen bis 2030 klimaneutral sein. Auch verfolgen wir konsequent unsere Digitalisierungs- und Innovationsstrategie und widmen uns hier Themen wie künstlicher Intelligenz.

Auch wenn das Jahr 2022 durch den Krieg zwischen Russland und der Ukraine und aufgrund der Corona-Pandemie 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 diesen unsicheren Zeiten für die Zukunft gut aufgestellt. Diese Einschätzung beruht auf den Ergebnissen des Gruppenabschlusses 2021 und berücksichtigt den Geschäftsverlauf bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Gruppenlageberichts in 2022. Die Geschäftsentwicklung zu Beginn des Jahres 2022 lag im Januar insgesamt etwas über den Erwartungen und war ab Februar von der unsicheren Lage hinsichtlich des Krieges beeinflusst.

Geschäftsverlauf

Ertragslage



Umsatzentwicklung (in TEUR)

Im Geschäftsjahr 2021 ist der Gruppenumsatz gegenüber dem Vorjahr um TEUR 14.797 auf TEUR 1.050.438 gesunken. Dieser Rückgang entfällt mit TEUR 3.402 auf den Geschäftsbereich AUTOMOBILE und ist im Wesentlichen durch geringere Volumina aufgrund von fehlenden Vorleistungsgütern und Produktionsunterbrechungen bei unseren Kunden zurückzuführen. Der Rückgang im Geschäftsbereich CONTRACT beträgt TEUR 9.822. Dies ist insbesondere durch den Verkauf der internationalen Speditionsaktivitäten zum 1. April 2021 begründet.

Im Geschäftsbereich CONTAINER konnte das Umschlagsvolumen (in TEU) insgesamt um 13,1 Prozent gesteigert werden. Dies war im Wesentlichen auf Nachholeffekte aufgrund der Corona-Pandemie zurückzuführen. Des Weiteren ergaben sich aufgrund der Turbulenzen in den weltweiten Lieferketten und den abweichenden Fahrplänen der Reeder temporär deutlich erhöhte Lagergelder, sodass die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2021 um TEUR 42.433 auf TEUR 305.955 angestiegen sind.

Da die EUROGATE-Gruppe, die den Geschäftsbereich CONTAINER repräsentiert, nach der Equity-Methode in den Gruppenabschluss einbezogen wird, sind diese Umsätze nicht im ausgewiesenen Gruppenumsatz enthalten. Das Ergebnis konnte im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden. Neben den Auswirkungen aus der Corona-Pandemie war das Vorjahresergebnis insbesondere durch hohe Abschreibungen auf Finanzanlagen und Restrukturierungsaufwendungen (Rückstellungen) für die Einzelbetriebe belastet. Letztere konnten im Berichtsjahr teilweise aufgelöst werden. Dementsprechend ist das Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen insgesamt im Berichtsjahr mit TEUR 62.302 deutlich positiv. Wir verweisen diesbezüglich auch auf die unten stehenden Erläuterungen zum Geschäftsbereich CONTAINER.

Umsatzerlöse nach Segmenten TEUR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	517.975	521.377	-3.402	-0,7
CONTRACT	542.799	552.621	-9.822	-1,8
CONTAINER	305.955	263.522	42.433	16,1
Überleitung	-316.291	-272.285	-44.006	-16,2
Gruppe gesamt	1.050.438	1.065.235	-14.797	-1,4

Kennzahlen zur Ertragslage TEUR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Umsatzerlöse	1.050.438	1.065.235	-14.797	-1,4
Sonstige Erträge	55.199	46.190	9.009	19,5
Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen	62.302	-61.705	124.007	201,0
Materialaufwand	-423.763	-454.905	31.142	6,8
Personalaufwand	-479.303	-455.476	-23.827	-5,2
Sonstige Aufwendungen	-122.541	-131.577	9.036	6,9
Abschreibungen	-80.825	-115.432	34.607	30,0
EBIT	61.507	-107.670	169.176	157,1
Finanzergebnis	-9.281	-8.457	-824	-9,7
EBT	52.226	-116.127	168.353	145,0
EBT-Marge (in %)	5,0	-10,9	15,9	145,9
Gruppenjahresüberschuss/-fehlbetrag	50.566	-120.174	170.740	142,1
EBT nach Segmenten TEUR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
AUTOMOBILE	-1.076	-8.998	7.922	88,0
CONTRACT	8.717	-13.891	22.608	162,8
CONTAINER	69.825	-67.274	137.099	203,8
Überleitung	-25.240	-25.964	724	2,8
Gruppe gesamt	52.226	-116.127	168.353	145,0

Der Materialaufwand ist mit -6,8 Prozent stärker gesunken als die Umsatzerlöse (-1,4 Prozent). Dies ist insbesondere dadurch begründet, dass durch den Verkauf der internationalen Speditionsaktivitäten zum 1. April 2021 der Einkauf der dort notwendigen Subunternehmerleistungen entfallen ist. Die Kompensation durch andere Geschäfte in unseren Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER erfordern generell weniger bezogene Leistungen.

Der Anstieg der sonstigen Erträge (TEUR 9.009) gegenüber dem Vorjahr entfällt mit TEUR 7.116 auf höhere Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens und hier im Wesentlichen auf den Verkauf der Hochregallager-Immobilie am Standort Bremen (Geschäftsfeld Handelslogistik).

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr auf TEUR 479.303 (Vorjahr: TEUR 455.476) angestiegen. Dies korrespondiert mit dem Anstieg der Beschäftigten (ohne den Geschäftsbereich CONTAINER) um 379 aufgrund von Geschäftsausweitungen und Neugeschäften. Durch im Vorjahr eingestellte Mitarbeiter des Gesamthafenbetriebsvereins (GHBG) am Standort Bremerhaven erhöhte sich der eigene Personalaufwand zusätzlich. Des Weiteren kam es im Geschäftsjahr 2021 zu geringeren Erstattungen aus temporärer Kurzarbeit.

Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2021 um TEUR 34.607 gesunken. Dieser Rückgang resultiert mit TEUR 26.000 aus außerplanmäßigen Wertminderungen, die im Vorjahr insbesondere für die Wertberichtigung von Firmenwerten (TEUR 19.549) und anderen Vermögenswerten angefallen waren. Die planmäßigen Abschreibungen sanken um TEUR 8.606. Dies ist auf diverse Einzelsachverhalte zurückzuführen. Einen wesentlichen Teil trägt der Verkauf der Hochregallager-Immobilie am Standort Bremen (Geschäftsfeld Handelslogistik) bei, der im Berichtsjahr – verbunden mit einem neuen Betreibervertrag – erfolgt ist.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 824 auf TEUR -9.281 reduziert. Dies ist mit TEUR 366 auf höhere Aufwendungen für die Aufzinsung von Rückstellungen und Verbindlichkeiten und mit TEUR 625 auf höhere Zinsaufwendungen für langfristige Darlehen und sonstige Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

Aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen ist das Ergebnis vor Steuern (EBT) im Wesentlichen durch das stark angestiegene Beteiligungsergebnis des Geschäftsbereichs CONTAINER sehr deutlich um TEUR 168.353 auf TEUR 52.226 gestiegen. Entsprechend ist auch die EBT-Marge deutlich gestiegen und beträgt 5,0 Prozent (Vorjahr: -10,9 Prozent).

Die Ertragsteuern beliefen sich im Berichtsjahr auf TEUR 1.660 (Vorjahr: TEUR 4.047). Die laufenden Steuern sanken demgegenüber um TEUR 1.721. Des Weiteren wirkte sich insbesondere die positive Veränderung der latenten Steuern (TEUR 666) aus.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Entwicklungen ist das Gruppenperiodenergebnis um TEUR 170.740 auf TEUR 50.566 deutlich gestiegen.

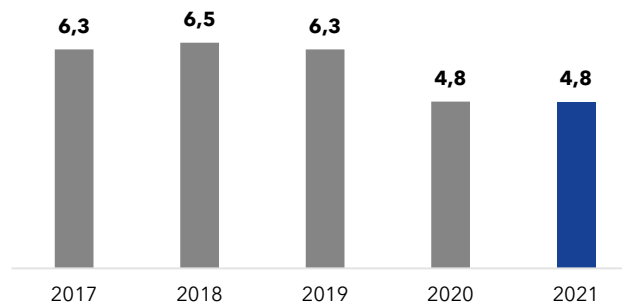
Geschäftsbereich AUTOMOBILE

4,8 MIO. FAHRZEUGE
haben wir im Jahr 2021
umgeschlagen, transportiert
oder technisch bearbeitet.



TEUR	2021	2020
Umsatzerlöse	517.975	521.377
EBT	-1.076	-8.998
EBT-Marge (in %)	-0,2	-1,7

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 und im Geschäftsjahr 2020 zu einem deutlichen Einbruch. Zu dem ohnehin schwierigen Umbruch von Verbrennungsmotoren in die neue Zeit der Alternativenantriebe und Vernetzung wurden die Produktionen der Automobilhersteller 2021 massiv von fehlenden Vorleistungsgütern getroffen. Nachdem die Volumina im ersten Halbjahr des Jahres 2021 leicht anstiegen, sorgte der Mangel an Halbleitern und im weiteren Jahresverlauf auch anderen benötigten Teilen (Lacke, Scheiben, Airbags usw.) für eine deutliche Drosselung der Produktion, obwohl sich die Wirtschaft insgesamt wieder erholte. Die Nachfrage nach neuen Fahrzeugen war in der Corona-Pandemie ebenfalls zurückhaltend. Das wirkte sich erneut unmittelbar auf die Volumina aller Geschäftsfelder im Geschäftsbereich AUTOMOBILE aus. In diesem schwierigen Umfeld ist es uns dennoch gelungen, das Fahrzeugvolumen im Netzwerk des Geschäftsbereichs im Geschäftsjahr 2021 insgesamt mit einem Handling von 4,8 Mio. Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau zu halten.

Geschäftsfeld Seehafenterminals

Im Geschäftsfeld Seehafenterminals lag das Pkw-Umschlagsvolumen insgesamt auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres. Auf unserem größten Umschlagsstandort, dem AutoTerminal Bremerhaven, wurden 2021 rund 1,7 Mio. Fahrzeuge, und damit weniger als im Vorjahr, umgeschlagen. Auch an unserem AutoTerminal in Cuxhaven ging das Umschlagsvolumen zurück.

Aufgrund der oben genannten Probleme lagen die Volumina insgesamt deutlich unter unseren Erwartungen. Des Weiteren belasteten Sonderausgaben aufgrund der Corona-Pandemie und eine hohe Krankenquote das Ergebnis.

Im Geschäftsjahr 2021 hat sich der Bereich High&Heavy positiv entwickelt, der ein Umschlagsvolumen deutlich über den Planungen erzielen konnte (1,4 Mio. t, Vorjahr: 1,1 Mio. t). Dabei hat er auch vom weltweiten Mangel an Containern und verstärkter rollender Ladung (RoRo) profitiert. Des Weiteren wurde eine hohe Wertschöpfung, die über den Erwartungen lag, erreicht.

Auch an unserem Standort im Neustädter Hafen in Bremen wurde eine hohe Tonnage (insbesondere bei Forstprodukten) und damit verbunden eine hohe Beschäftigung erzielt. Eine hohe Krankenquote, der notwendige Einsatz von Fremdpersonal und die Abstands- und Hygienemaßnahmen wirkten sich gegenläufig auf die Produktivität aus. Die umgeschlagene Tonnage (schiffsseitige Abwicklung) stieg hier von 1,2 Mio. t auf 1,3 Mio. t.

Da der Fahrzeugumschlag und die Lagermenge insgesamt unter den Erwartungen lagen, schließt das Geschäftsfeld das Jahr insgesamt deutlich negativ ab.

Geschäftsfeld Inlandterminals

Im Geschäftsfeld Inlandterminals konnte ebenfalls ein Fahrzeughandling (Umschlag, Terminalhandling, technische Bearbeitung) auf Vorjahresniveau erreicht werden, lag aber insgesamt unter den Planungen. Die reduzierten Volumina der Hauptkunden und das eingebrochene Vermietergeschäft konnten mit Kurzarbeit, Spot- und Neugeschäften abgemildert werden. Die im Geschäftsjahr 2021 – trotz der widrigen Umstände – stabilen und leistungsstarken Standorte Kelheim und Dodendorf haben das insgesamt positive und im Rahmen der Erwartungen liegende Ergebnis des Geschäftsfelds kompensieren können.

Geschäftsfelder AutoTransporte und AutoRail

Auch im Transportbereich unserer Geschäftsfelder AutoTransporte und AutoRail lagen die transportierten Einheiten aufgrund der beschriebenen Probleme in der Automobilindustrie unter den Erwartungen. Dennoch konnten sie trotz der Beeinträchtigungen das Geschäftsjahr 2021 insgesamt mit einem positiven Ergebnis abschließen. Einflüsse auf die Produktivität ergaben sich auch durch Personalengpässe (Fahrer/Lokführer), einen hohen Krankenstand, Baustellen und Streckensperrungen und die Hochwasserkatastrophe in Deutschland. Vereinzelte Sondereffekte wie der Verkauf von Alt-Lkw und eine Trassenpreisförderung begünstigten das Gesamtergebnis.

Der Bereich CarShipping, der u. a. den Autotransport per speziellen Binnenschiffen repräsentiert, lag im Jahr 2021 insbesondere durch die reduzierten Produktionsvolumina aufgrund fehlender Bauteile im zweiten Halbjahr unter den Erwartungen.

Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa

Die oben genannten Produktionsunterbrechungen der Hersteller und die geringe Nachfrage durch die Endkunden sowie hohe Kraftstoffkosten wirkten sich auch im Geschäftsfeld Süd-/Osteuropa aus. Durch Zusatzgeschäfte wurden die Ergebnisse im Rahmen der Möglichkeiten kompensiert, sodass das Geschäftsfeld insgesamt ein leicht positives und über den Erwartungen liegendes Ergebnis erzielen konnte. Insbesondere in unserer russischen Gesellschaft konnte durch einen erhöhten Anteil an internationalen Verkehren der Umsatz spürbar gesteigert werden.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen mit Volumina, die insbesondere im Geschäftsfeld Seehafenterminals deutlich unter den Erwartungen lagen, konnte das EBT im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gegenüber dem Vorjahr zwar von TEUR -8.998 auf TEUR -1.076 gestiegen werden, liegt aber noch im negativen Bereich.

Geschäftsbereich CONTRACT

In Europa und Übersee sind wir an **ÜBER 40 STANDORTEN** für unsere Kunden präsent.



TEUR	2021	2020
Umsatzerlöse	542.799	552.621
EBT	8.717	-13.891
EBT-Marge (in %)	1,6	-2,5

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

Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa)

Die zunehmende Erholung der Industrie im Geschäftsjahr 2021 wirkte sich auch auf unser Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) aus. Die Auftragslage und Mengenlage war vielerorts gut und insgesamt liegt das Ergebnis leicht über den Erwartungen. An unserem größten Standort in Bremen konnten insbesondere in den Exportgeschäften sehr hohe Volumina erzielt werden.

An den Standorten, an denen wir für Kunden aus der Automobilindustrie tätig sind, wirkte sich die gedrosselte Produktion der Hersteller aufgrund der mangelnden Teileverfügbarkeit auch auf unsere Volumina und Prozesse aus. Durch das Gegensteuern in Form von Kostenreduzierungen und Verbesserungen von Prozessen konnten die Auswirkungen abgemildert werden.

Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee)

Aufgrund der Corona-Pandemie wurden an unseren Standorten im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) teilweise erneut staatliche Lockdowns verhängt. Darunter litt insbesondere unser Standort in Malaysia, an dem die Transportvolumina zum Jahresende aber wieder gesteigert werden konnten. Durch die gute Entwicklung von Neugeschäften und hohen Volumina an unseren Standorten in den USA und Südafrika sowie Indien konnte das Geschäftsfeld insgesamt leicht über den Erwartungen abschließen.

Geschäftsfeld Handelslogistik

Das Geschäftsfeld Handelslogistik konnte sich auch 2021 weiter positiv entwickeln und schließt das Geschäftsjahr im Rahmen der ursprünglichen Planungen ab.

Durch den Verkauf des Hochregallagers an unserem Standort Bremen an den Kunden, verbunden mit einem neuen Betreibervertrag, konnte ein positiver Einmalbeitrag erzielt werden. An vereinzelten Standorten wirkten sich die mangelnde Teileverfügbarkeit in der Produktion und gestörte Lieferketten gegenläufig aus. Am Standort Ochtrup waren darüber hinaus operative Herausforderungen zu lösen, die noch aus dem Lockdown in der Textilbranche nachwirkten.

Insbesondere der junge Standort Schlüchtern trug aufgrund der hohen Volumina zur positiven Entwicklung bei. Durch ungeplante Sondergeschäfte und einen neuen Ankerkunden konnte des Weiteren die Restrukturierung im Bereich Sports & Fashion erfolgreich umgesetzt werden.

Geschäftsfeld Spedition

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2021 lag der Bruttospeditionsnutzen in diesem Geschäftsfeld unter den Erwartungen.

BLG LOGISTICS hat entschieden, sich strategisch an die veränderten Marktverhältnisse anzupassen und sich künftig auf nationales und internationales Geschäft in den Geschäftsbereichen AUTOMOBILE, CONTRACT und CONTAINER zu konzentrieren. Zum 1. April 2021 wurden daher die internationalen Speditionsaktivitäten der BLG International Forwarding GmbH & Co. KG von Rhenus Air & Ocean übernommen.

Von der Übernahme ausgenommen ist der Speditionsstandort in Bremen, der sich auf Landverkehr, Schwerguttransporte, Projektgeschäft und Seefracht konzentriert. Diese Bereiche wurden in die bestehenden Geschäftsfelder Seehafenterminals und Industrielogistik (Europa) integriert und das Geschäftsfeld Spedition wurde in diesem Zuge aufgelöst.

Aufgrund der beschriebenen, positiven Entwicklungen ist das EBT im Geschäftsbereich CONTRACT insgesamt gegenüber dem Vorjahr deutlich um TEUR 22.608 auf TEUR 8.717 gestiegen.

Geschäftsbereich CONTAINER

Im Vergleich zum Vorjahr haben wir **13,1 % MEHR CONTAINER** (in TEU) umgeschlagen.



TEUR	2021	2020
Umsatzerlöse	305.955	263.522
EBT	69.825	-67.274
EBT-Marge (in %)	22,8	-25,5

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

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.

Das Geschäftsjahr 2021 war insbesondere im ersten Halbjahr durch hohes Umschlagswachstum geprägt, das auf Nachholeffekte im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zurückzuführen ist. Diese bewirkten insbesondere bedingt durch eine hohe Fahrplanuntreue der Reeder und damit einhergehenden nachhaltigen Schiffsverspätungen eine deutlich gestiegene Verweildauer von Containern auf den Terminals, die wiederum zu einer Überauslastung der Kapazitäten mit entsprechenden Einschränkungen in der betrieblichen Leistungsfähigkeit führten. Zudem wurden die weltweiten Logistikketten durch temporäre Ereignisse, wie zum Beispiel die Blockade des Suez-Kanals im Frühjahr und die temporäre Teilschließung einzelner Häfen, empfindlich beeinträchtigt.

Die EUROGATE-Gruppe hatte bei einem Anstieg der Umschlagsmengen der vollkonsolidierten Gesellschaften in Deutschland mit den Standorten in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven einen deutlichen Anstieg des Umsatzes um 16,1 Prozent zu verzeichnen. Neben der positiven Umschlagsentwicklung haben sich übergreifend deutlich steigende Durchschnittserlöse aufgrund von zusätzlichen und unerwartet hohen Lagergeld- und Reefererlösen sowie erste positive Transformationseffekte in der Ergebnisentwicklung niedergeschlagen.

Zudem wirken sich außerordentliche Erträge im Zusammenhang mit der Teilauflösung von im Vorjahr gebildeten Rückstellungen für die Restrukturierung der Einzelbetriebe positiv auf das Gruppenergebnis 2021 aus. Das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung lag mit TEUR 61.879 daher wie das EBT der EUROGATE-Gruppe deutlich über dem Vorjahreswert von TEUR -60.740.

ERGEBNISSE FÜR DAS
GESCHÄFTSJAHR 2021

52,2 Mio. EBT **1.050 Mio.** Umsatz **5,0 %** EBT-Marge

Vergleich der Ertragslage 2021 mit der
Prognose für das Geschäftsjahr 2021

	Prognose 2021	Eintritt 2021
EBT	deutliche Verbesserung	deutliche Verbesserung
Umsatz	auf Vorjahres- niveau	leicht unter Vorjahresniveau
EBT-Marge	deutliche Verbesserung	deutliche Verbesserung

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorjahresberichts für das Geschäftsjahr 2020 befanden wir uns mitten in der Corona-Pandemie und wir konnten keine verlässlichen Prognosen abgeben, wie stark das Jahr 2021 von schwierigen Rahmenbedingungen geprägt sein wird. Nachdem das Geschäftsjahr 2020 mit einem deutlich negativen Ergebnis stark von den Einflüssen der Corona-Pandemie geprägt war, sind wir davon ausgegangen, dass wir EBT und EBT-Marge deutlich verbessern und die Umsatzerlöse in etwa auf Vorjahresniveau halten können. Wir hatten für das Geschäftsjahr 2021 ein nahezu ausgeglichenes Ergebnis

prognostiziert. Unseren Prognosen lagen Annahmen zugrunde, die teilweise von den eingetretenen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2021 abwichen.

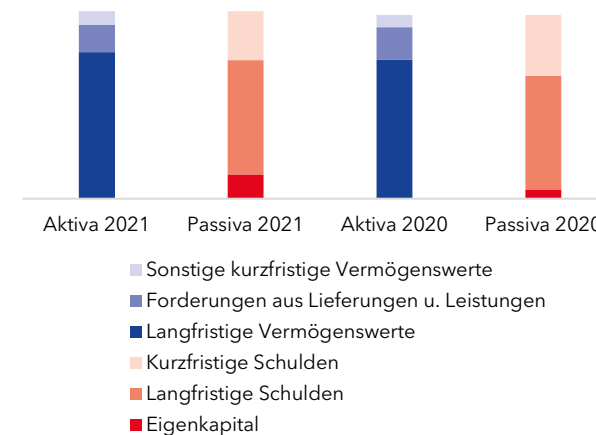
Durch die oben beschriebene, schwierige Situation in der Automobilindustrie lagen Volumina, Umsatz und Ergebnis im Geschäftsbereich AUTOMOBILE unter unseren Erwartungen für das Geschäftsjahr 2021. Insbesondere die Produktionsunterbrechungen der Hersteller aufgrund fehlender Vorleistungsgüter, aber auch die Kaufzurückhaltung der Verbraucher hat sich deutlich auf das Geschäftsfeld ausgewirkt. Mit einem Gesamthandlungsvolumen auf Vorjahresniveau, guten Ergebnissen im High&Heavy-Umschlag und einzelnen starken Standorten konnte dennoch das Ergebnis (EBT) um TEUR 7.922 auf TEUR -1.076 verbessert werden.

Erfolgreich gestartete Neugeschäfte und stark nachgefragte Dienstleistungen und Konsumgüter im Bereich E-Commerce sorgten dafür, dass der Geschäftsbereich CONTRACT das Geschäftsjahr 2021 über den Erwartungen abschließen konnte. Auch im Geschäftsfeld Industrielogistik, das an einigen Standorten von fehlenden Vorleistungsgütern in den Produktionen unserer Kunden betroffen war, war die Auftragslage insgesamt betrachtet gut. Der Geschäftsbereich verbesserte sein Ergebnis (EBT) im Vergleich zum Vorjahr deutlich um TEUR 22.608 auf TEUR 8.717.

Der Geschäftsbereich CONTAINER konnte durch die Nachholeffekte aus der Corona-Pandemie den Containerumschlag deutlich steigern. Durch die Turbulenzen in den weltweiten Logistikketten und Fahrplänen der Reeder profitiert der Geschäftsbereich im Berichtsjahr außerdem von temporär hohen Lagergeldern, da die Verweildauer der Container auf den Terminals länger als üblich ist. Somit ergibt sich für den Geschäftsbereich CONTAINER ein um TEUR 137.099 deutlich über dem Vorjahr liegendes EBT in Höhe von TEUR 69.825.

Insgesamt konnte das EBT der BLG-Gruppe um TEUR 168.353 auf TEUR 52.226 deutlich verbessert werden und die EBT-Marge stieg entsprechend stark von -10,9 Prozent auf 5,0 Prozent. Die Umsatzerlöse lagen mit TEUR 1.050.438 nur leicht unter dem Vorjahresniveau von TEUR 1.065.235.

Vermögenslage



Bilanzstruktur

Im Berichtsjahr betrug die Bilanzsumme TEUR 1.218.177 und lag damit auf ähnlichem Niveau wie der Vorjahreswert von TEUR 1.194.093. Wesentliche Veränderungen ergaben sich unter anderem bei den Sachanlagen. Durch laufende, planmäßige Abschreibungen und die Veräußerung unserer Hochregallager-Immobilie am Handelslogistikstandort Bremen reduzierten sich die Grundstücke, grundstücksgleichen Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken um TEUR 46.675 gegenüber dem Vorjahr.

Insgesamt ergaben sich im Geschäftsjahr 2021 Investitionen in langfristige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von TEUR 119.904 (davon zahlungsunwirksam TEUR 51.360). Dem stehen Desinvestitionen in Höhe von TEUR 74.547 und gegenüber dem Vorjahr um

TEUR 34.607 geringere Abschreibungen (insbesondere aufgrund von hohen Wertminderungen im Vorjahr) in Höhe von TEUR 80.825 gegenüber. Die Anlagenintensität hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 3,8 Prozentpunkte auf 46,7 Prozent reduziert.

Die Anteile an Unternehmen, die at Equity bilanziert werden, haben sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 63.687 erhöht. Dies ist insbesondere durch das bereits beschriebene Ergebnis des Geschäftsbereichs CONTAINER begründet. Die langfristigen Finanzforderungen erhöhten sich um TEUR 19.898, was im Wesentlichen auf die Erhöhung von Leasingforderungen zurückzuführen ist.

Entsprechend ist auch das langfristige Vermögen gestiegen, insgesamt um TEUR 48.960 auf TEUR 952.161.

Durch Facoringvereinbarungen haben sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um EUR 19,4 Mio. reduziert. Entsprechend erhöhten sich die liquiden Mittel.

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.

Wie bereits oben beschrieben, konnte die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2021 von 5,0 Prozent im Vorjahr auf nunmehr 12,8 Prozent gesteigert werden. Dies konnte im Wesentlichen durch das gute Jahresergebnis und die Corona-Beihilfen in Höhe von EUR 53 Mio., die wir im Berichts-jahr von der Stadt Bremen erhalten haben, gelingen.

Die Nettoverschuldung der Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2021 auf TEUR 578.105 deutlich reduziert (Vorjahr: TEUR 676.904). Dies ist im Wesentlichen aus der Verringerung der Verpflichtungen aus Finanzverbindlichkeiten begründet. Insbesondere war ausreichend Liquidität

vorhanden, sodass die Inanspruchnahme von kurzfristigen Kreditlinien zum Bilanzstichtag gering war. Hinsichtlich der langfristigen Bankdarlehen lagen die Tilgungen im Geschäftsjahr 2021 um TEUR 9.049 höher als die Neuaufnahmen.

Kennzahlen zur Vermögenslage TEUR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Bilanzsumme	1.218.177	1.194.093	24.085	2,0
Anlagenintensität (in %)	46,7	50,5	-3,7	-7,3
Working Capital Ratio (in %)	83,3	73,5	9,8	13,3
Eigenkapital	156.289	59.741	96.549	161,6
Eigenkapitalquote (in %)	12,8	5,0	7,8	156,4
Nettoverschuldung	578.105	676.904	-98.798	-14,6

TEUR	Buchwert 31.12.2021	Buchwert 31.12.2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	158.387	167.436	-9.049	-5,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	526.979	536.420	-9.441	-1,8
Gesamt	685.366	703.856	-18.490	-2,6

Nettoverschuldung TEUR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Langfristige Darlehen	136.689	146.387	-9.698	-6,6
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	529.479	513.305	16.174	3,2
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	162.574	228.298	-65.724	-28,8
Finanzverschuldung	828.742	887.990	-59.247	-6,7
Langfristige Finanzforderungen	217.627	197.729	19.898	10,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.010	13.357	19.653	147,1
Nettoverschuldung	578.105	676.904	-98.798	-14,6

Finanzlage

Auf der Grundlage des im Jahr 2021 erzielten Ergebnisses vor Steuern von TEUR 52.226 ist ein Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 67.565 (Vorjahr: TEUR 27.264) erwirtschaftet worden. Der Free Cashflow lag mit TEUR 102.080 im deutlich positivem Bereich und TEUR 107.705 über dem Vorjahreswert von TEUR -5.625.

Insbesondere durch das in der Ertragslage beschriebene deutlich höhere Ergebnis vor Steuern (Veränderung TEUR 168.353) verbessert sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit. Aufgrund der indirekten Ermittlung wirken sich die geringeren Wertminderungen (vgl. Ausführungen oben) sowie das deutlich positive Ergebnis aus at Equity einbezogenen Unternehmen (TEUR 62.302) gegenläufig aus.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich im Berichtsjahr um TEUR 67.404 auf TEUR 34.515 verändert. Dies ist im Wesentlichen begründet durch den Verkauf der Hochregallager-Immobilie am Standort Bremen. Hierdurch ergaben sich gegenüber dem Vorjahr höhere Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens (TEUR 82.260). Gegenläufig wirkten sich um TEUR 11.114 geringere Einzahlungen aus erhaltenen Dividenden aus.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit reduzierte sich im Berichtsjahr um TEUR 11.444 auf TEUR -26.150. Der Eigenkapitalstärkung durch den Gesellschafter in Höhe von TEUR 53.000 standen im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 18.468 höhere Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzkrediten und um TEUR 66.367

geringere Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten gegenüber.

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds im Geschäftsjahr um TEUR 75.381 auf TEUR 11.440 erhöht.

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

Zum Bilanzstichtag bestanden zugesagte, aber nicht ausgenutzte Kreditlinien in Höhe von EUR 98,9 Mio. Aus bestehenden Factoringvereinbarungen war zum 31. Dezember 2021 ein Volumen von EUR 55,6 Mio. ungenutzt

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

Kennzahlen zur Finanzlage TEUR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	67.565	27.264	40.301	147,8
Mittelzu-/abfluss aus der Investitionstätigkeit	34.515	-32.889	67.404	204,9
Free Cashflow	102.080	-5.625	107.705	1.914,8
Mittelzu-/abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-26.150	-14.706	-11.444	-77,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	75.930	-20.331	96.261	473,5
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	-549	-2.024	1.475	72,9
Finanzmittelfonds am Anfang des Geschäftsjahres	-63.941	-41.586	-22.355	-53,8
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	11.440	-63.941	75.382	117,9
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds				
Liquide Mittel	33.010	13.357	19.653	147,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-21.570	-77.298	55.728	72,1
Finanzmittelfonds am Ende des Geschäftsjahres	11.440	-63.941	75.381	117,9

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

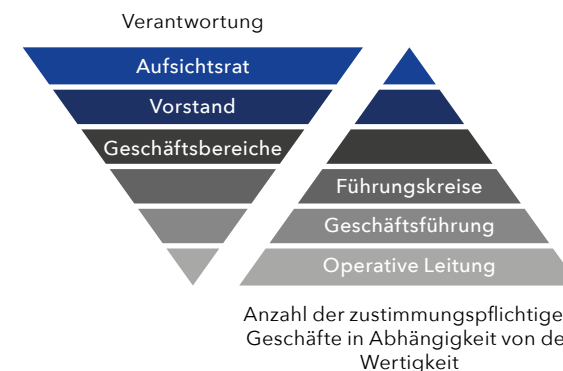
Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

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.

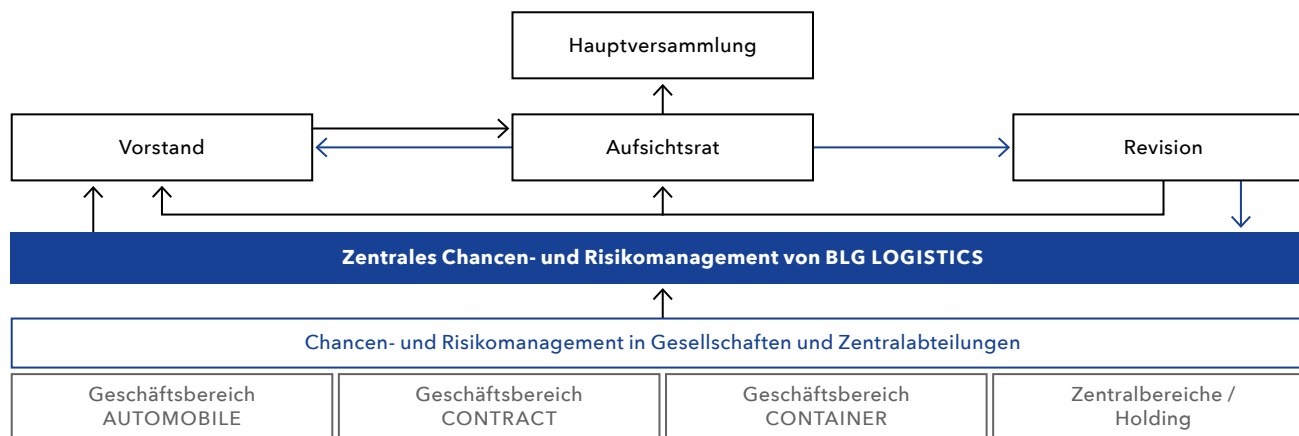
Das Verhältnis zwischen Kompetenz und Häufigkeit von Entscheidungen ergibt sich aus folgender Darstellung:



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

Damit wir unsere Zielsetzungen, gemessen am Ergebnis vor Steuern (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 an den Aufsichtsrat berichtet. Auf diese Weise soll der Fokus auf eine nachhaltige Wertschöpfung sichergestellt und eine Bestandsgefährdung verhindert werden. Zentrale Bestandteile des Chancen- und Risikomanagementsystems sind 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 Geschäfts- und Zentralbereichen 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.

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

Als international tätiges Logistikunternehmen liegt der wesentliche Anteil der Risiken von BLG LOGISTICS 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. 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. 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.

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, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherstellung der bilanziell richtigen und gesetzesmäßigen Erfassung, Aufbereitung und Abbildung von unternehmerischen Sachverhalten in der Rechnungslegung. Ziel ist die Vermeidung einer wesentlichen Falschaussage in der Buchführung und in der externen Berichterstattung. Da das interne Kontrollsystem einen integralen Bestandteil des Risikomanagements darstellt, erfolgt eine zusammengefasste Darstellung.

Elemente des internen Kontrollsystems bilden das interne Steuerungs- und 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, das Qualitätsmanagement sowie den Aufsichtsrat, und hier vor allem durch den Prüfungsausschuss, durchgeführt. Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Rechnungslegung, einschließlich der Berichterstattung und die Überwachung der Abschlussprüfung. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte des Prüfungsausschusses sind die Risikolage, der 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.

Rechnungslegungsbezogene Risiken

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

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

Prozess der Rechnungslegung und Maßnahmen zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit

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

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

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

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

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

Einschränkende Hinweise

Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem 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.

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

Anzahl immer größer dimensionierter Containerschiffe insbesondere am Standort Hamburg relativ verbessert.

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

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

Strategische Chancen

Geschäftsbereich AUTOMOBILE: BLG LOGISTICS und Hyundai Glovis schließen Joint Venture für das AutoTerminal Bremerhaven

Eine der weltgrößten RoRo-Reedereien, Hyundai Glovis, und BLG LOGISTICS, einer der führenden Automobillogistiker in Europa, haben eine strategische Partnerschaft für den Autoumschlag in Bremerhaven geschlossen. Nach den erfolgreichen Kooperationen im Geschäftsbereich CONTAINER ist dies das erste Joint Venture im Automobilumschlag auf einem BLG-Seehafenterminal.

Im Rahmen des gemeinsamen Joint Ventures wird der Reeder Hyundai Glovis ab Januar 2022 in den nächsten Jahren den BLG AutoTerminal Bremerhaven als europäischen Hub für seine Automobiltransporte zwischen Asien und Europa einsetzen. Ziel des Joint Ventures ist es, Volumina zu bündeln und somit die Logistikketten der Automobilhersteller unter Berücksichtigung von Laufzeit, Kosten sowie Umwelteinflüssen zu optimieren.

In einem schwierigen Marktumfeld hat BLG LOGISTICS damit einen starken Partner gewonnen. Dies soll Volumina sichern und den Hafenstandort Bremerhaven stärken und bildet eine gute Basis für eine strategische Weiterentwicklung. Unser AutoTerminal Bremerhaven bleibt weiterhin als Universalhafen für alle Reeder offen.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE: Drittes Autoregal am BLG AutoTerminal Kelheim in Betrieb genommen

Auf dem BLG AutoTerminal Kelheim ist das dritte Autoregal („P3“) erfolgreich fertiggestellt worden.

Das „P3“ soll für eine noch effizientere Wegnutzung sorgen und ist nach den neuesten Baustandards errichtet worden. So ist auf dem Dach eine Photovoltaikanlage geplant – bereits die zweite auf dem Gelände. Außerdem wird das Wasser recycelt, sodass für alle anfallenden Arbeiten auf dem Terminal lediglich 20 Prozent Frischwasser gebraucht werden.

Das P3 ist exklusiv für einen Großkunden gebaut worden. Das erhöht die Anzahl der überdachten Plätze auf dem Terminalgelände, was insbesondere für die Unterbringung von Neuwagen von zusätzlichem Vorteil ist. Im Zuge der Kapazitätserweiterung konnte BLG LOGISTICS auch einen langfristigen Vertrag über die weitere Zusammenarbeit mit dem Kunden schließen.

Geschäftsbereich CONTRACT: BLG LOGISTICS als starker Logistikarchitekt

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

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

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

BLG-Gruppe: Unsere Mission Klima und nachhaltiges Logistikzentrum (Geschäftsbereich CONTRACT) 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 hat im Berichtsjahr die Klimaschutzvorgaben noch einmal verschärft und für Deutschland das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 ausgegeben. Wir wollen als Logistikunternehmen unseren Beitrag leisten – und gleichzeitig unsere Kunden beim Verbessern ihrer eigenen Bilanz unterstützen.

Wir sind gemeinsam auf einer Mission für den Klimaschutz. Unser Ziel: BLG LOGISTICS wird bis 2030 zum klimaneutralen Unternehmen. Dabei haben wir unsere absolute Zielsetzung (-30 Prozent CO₂e) innerhalb unseres Unternehmens (Scope 1+2) und -15 Prozent in der Lieferkette (Scope3), von der unabhängigen Science Based Targets initiative (SBTi) prüfen lassen. Damit ist BLG LOGISTICS der erste deutsche Logistikdienstleister mit einer wissenschaftlich anerkannten Klimaschutzzielsetzung.

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

Im größten Güterverkehrszentrum Deutschlands, dem GVZ in Bremen, 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.

„C3“ steht für die Begriffe Customer, Climate und Comfort. Mit einer intelligenten Intralogistikplanung und effizienten Arbeitsabläufen wird die Logistikaufwicklung auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt. Die Prozesse im Inneren der neuen Anlage folgen dem Lean-Management-Prinzip und sollen durch einen zukunftsweisenden Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad unterstützt werden. In puncto Nachhaltigkeit wurde ein ganzheitliches Konzept entwickelt, mit dem eine Zertifizierung in Platin bei der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) sowie eine WELL GOLD Zertifizierung angestrebt werden. Unter anderem ist geplant, auf der kompletten Dachfläche eine Photovoltaikanlage zu installieren. Eine Solarthermie-Anlage soll die Heizungsanlage und Warmwasserproduktion unterstützen. Nicht nur gestalterisch soll das neue Projekt überzeugen. Aufenthalts- und Außenflächen werden nach einem Well-Being-Konzept für Mensch und Umwelt entwickelt, um so das Arbeitsumfeld angenehmer zu gestalten. Die Gesundheit der Beschäftigten am Arbeitsplatz steht im Fokus dieses Neubauvorhabens.

Geschäftsbereich CONTAINER: EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven startet Automatisierungsvorhaben

Durch den Einstieg der Hapag-Lloyd AG am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) ergeben sich positive Perspektiven für den Standort und die Rahmenbedingungen für die Automatisierung am CTW werden geschaffen. In den kommenden Jahren wird der Containerumschlag am CTW vom manuellen Betrieb auf ein automatisiertes System umgestellt. Das entsprechende Automatisierungsvorhaben startete im Januar 2022. Rund EUR 150 Mio. werden hierfür in den kommenden drei Jahren von

EUROGATE investiert. Bereits 2024 soll ein erster Schiffs-liegeplatz automatisiert betrieben werden.

Durch die Automatisierung rechnen wir mittelfristig mit einem deutlichen Umschlagswachstum in Wilhelmshaven und damit sind für uns jetzt die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung des Terminals gegeben. Wir wollen einen ausgebauten, erweiterten und leistungsstarken, automatisierten Terminal, dessen schlagkräftige Organisation an die neuen Erfordernisse des Betriebs angepasst ist, entwickeln.

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

Auch an den anderen Standorten von BLG LOGISTICS verfolgen wir konsequent unsere Digitalisierungs- und Innovationsstrategie weiter. Zum Beispiel stellen zwei autonom fahrende Stapler ab sofort im Logistikcenter Bremen die materialseitige Ver- und Entsorgung einer Beschichtungslinie sicher.

Sonstige Chancen

Bereits im Geschäftsjahr 2012 hatte BLG LOGISTICS erstmalig verbindliche Klimaschutzziele formuliert und beschlossen. So sollte der CO₂-Fußabdruck bis zum Jahr 2020 gegenüber 2011 (gemessen am Umsatz) um 20 Prozent gesenkt werden. Dies hatten wir bereits 2019 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, Krieg in der Ukraine und hohe Energiepreise

Die Corona-Krise und die dadurch ausgelösten Maßnahmen der Regierungen nehmen deutlich Einfluss auf Mengen und Ergebnisse aller Geschäftsbereiche und Geschäftsfelder von BLG LOGISTICS. Auch wenn die ökonomischen Folgen bisher von Welle zu Welle geringer ausfielen bleiben die aktuelle Lage unübersichtlich und Planungen in diesem Umfeld schwierig. Insbesondere fehlende Vorleistungsgüter in der Industrie, gestörte Lieferketten und die angespannte Personalsituation aufgrund hoher Krankenstände wirken sich auf unser Geschäft aus. Durch regelmäßige Abstimmungen innerhalb des Unternehmens und mit den Kunden passen wir uns ständig den aktualisierten Gegebenheiten an.

Durch den Krieg zwischen Russland und der Ukraine kann es dazu kommen, dass die Lieferketten und die Produktionen unserer Kunden erneut erheblich gestört werden. BLG LOGISTICS bewertet die Lage tagesaktuell unter sozialen und finanziellen Gesichtspunkten und leitet notwendige Schritte ein.

Auch die Energiepreise werden infolge des Krieges nach unseren aktuellen Einschätzungen weiter ansteigen. Diesen Anstiegen begegnen wir durch diverse Maßnahmen. Durch die laufende Beobachtung des Beschaffungsmarktes und der vorausschauenden Planung der Ressourceneinsätze halten wir die zusätzlichen Kosten so gering wie möglich. Des Weiteren sind wir mit unseren Kunden im laufenden Austausch und Abschluss von Vereinbarungen zur Kompensation.

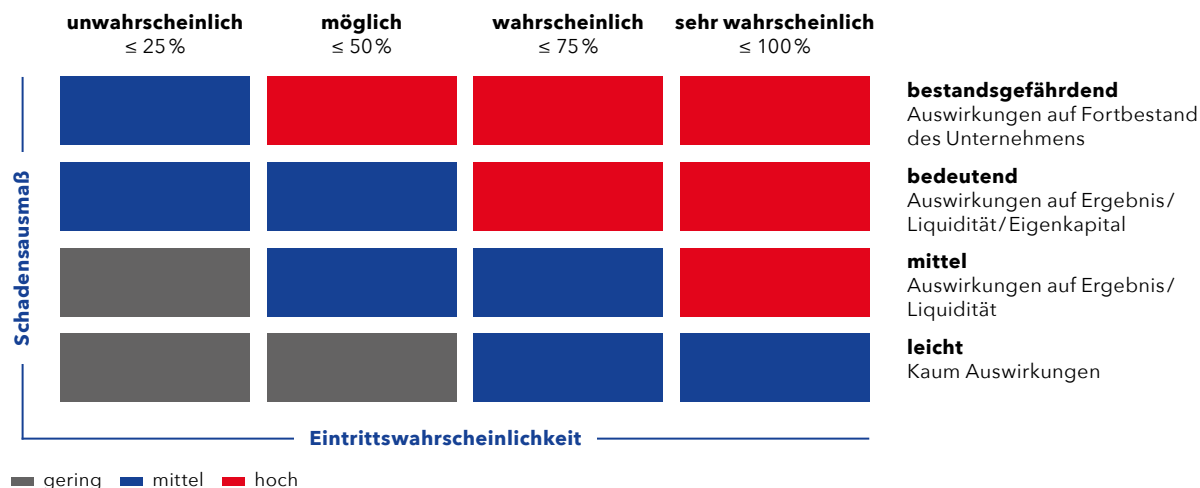
Risikokategorien und Einzelrisiken

Aus den für BLG LOGISTICS festgelegten Risikofeldern werden in den folgenden Abschnitten die wesentlichen Risiken der BLG LOGISTICS nach Risikokategorien dargestellt. Bei der Auswahl der Wesentlichkeit werden solche Risiken berücksichtigt, die sich bei Eintritt spürbar auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken würden. Die Bewertung und Ableitung von Maßnahmen erfolgt grundsätzlich anhand von Szenarien unter Berücksichtigung sämtlicher bekannter Einflussgrößen aus Chancen und Risiken.

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

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

Risikomatrix



Strategische Risiken

Risiken aus Akquisitionen und Investitionen

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

Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass sich gerade bei Anteilsenserwerben 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.

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

Die vertraglich vereinbarten Preise im Seehafenumschlag im Geschäftsbereich AUTOMOBILE gepaart mit dem unverändert starken Wettbewerb mit anderen Häfen stellen für uns anhaltende Herausforderungen dar. Durch die zunehmende Beteiligung von Reedern an anderen Seehafenterminals kann es durch interne Optimierung der Reeder zu Verlagerungen von Volumina zulasten des Seehafenterminals Bremerhaven kommen. Infolge des Krieges zwischen Russland und der Ukraine ist für 2022 zu erwarten, dass sich für diese Regionen bestimmte Volumina reduzieren bzw. ganz ausfallen.

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

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

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

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

Der Krieg zwischen Russland und der Ukraine wird sich ebenfalls auf den Containerumschlag auswirken, wenn diese Regionen nicht mehr angefahren werden oder Schiffe festsitzen.

Auf Kundenseite könnten perspektivisch gesehen auch mögliche Insolvenzen Auswirkungen auf die Reedereikonsortien sowie die Dienste- und Mengenstrukturen haben. Hier dominieren 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 bis zu 24.000 TEU, hält unvermindert an. Angesichts dieses Trends wird auch die Anzahl der Schiffsanläufe von Großcontainerschiffen an den Terminals der EUROGATE-Gruppe 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.

Sollten die im Zuge der Transformation vorgesehenen Kostensenkungen sowie die Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen im Geschäftsbereich CONTAINER in geringerem Umfang umgesetzt werden können als vorgesehen, so wäre die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsträchtigkeit der EUROGATE-Gruppe deutlich beeinträchtigt. Der bisherige Verlauf und der Abschluss der Verhandlungen erfolgte jedoch von allen Seiten sehr verständlich und die Geschäftsführung ist unverändert zuversichtlich, die geplanten Maßnahmen und die damit verbundenen Effekte in dem vorgesehenen Zeitrahmen erfolgreich umsetzen zu können.

Konjunkturabhängigkeit - Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Des Weiteren ist es möglich, dass wir zukünftig auch mit neuen Virusmutationen und Pandemien umgehen werden müssen, die sich auch immer wieder auf das Wirtschaftsgeschehen und unsere Planungen auswirken können. Auch eine weitergehende Eskalation im Ukraine-Konflikt ist nicht auszuschließen.

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.

Branchenrisiken

Durch fehlende Vorleistungsgüter, Störungen in den Lieferketten, die Umstellung auf die Elektromobilität und die schwache Nachfrage in der Corona-Pandemie hat die Automobilindustrie derzeit umfangreiche Herausforderungen zu bewältigen, was sich auf das Gesamtvolumen unserer Geschäfte auswirkt. Durch den Krieg in der Ukraine

wird diese Lage erneut verschärft und es kann zu Produktionsreduzierungen und -ausfällen der Hersteller kommen. Dem begegnen wir mit einer weiteren Optimierung unserer Prozesse und planen unsere Kapazitäten auf Basis des regelmäßigen Dialogs mit unseren Kunden. Darüber hinaus wollen wir unser Angebot für den Transport und die technische Bearbeitung von Gebrauchtfahrzeugen weiter ausbauen.

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

Die Beschäftigung im Bereich der Autoteilelogistik (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.

Aufgrund des Krieges zwischen Russland und der Ukraine und der gegenwärtigen Sanktionen ist es möglich, dass wir unser Geschäft an den Standorten in dieser Region temporär oder langfristig einstellen müssen oder den Zugriff verlieren. Weil die Hersteller ihre Produktion in Russland überwiegend einstellen, können wir auch entsprechend weniger Fahrzeuge transportieren und die Geschäftsgrundlage ist auch aufgrund der Sanktionen in Gefahr. Es ist daher möglich, dass das Nettovermögen und der Firmenwert der BLG Logistics Automobile St. Petersburg Co. Ltd., St.Petersburg/Russland (100% - Beteiligung) sowie der Beteiligungsbuchwert der BLG ViDi LOGISTICS TOW, Kiew/Ukraine (50%-Beteiligung, Equity-Bewertung) wertberichtigt werden müssen. Der Umsatz der russischen Gesellschaft beträgt 2021 weniger als 1 Prozent des Gruppenumsatzes.

Der vollzogene Brexit hat sich bisher nicht wesentlich auf unsere Geschäfte ausgewirkt. Das gilt auch für die bisher anhaltende Niedrigzinsphase. Hier besteht allerdings aktuell das Risiko eines Anstiegs, was zu einer Erhöhung unseres Zinsaufwands führen könnte.

Vertragsrisiken

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

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

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

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.

Risiken aus hohen Preisen für Energie

Zum Ende des Berichtsjahres 2021 sind die Preise für Energie deutlich angestiegen. Durch die aktuelle Ukraine-Krise und ein mögliches Embargo für Energie aus Russland ist ein weiterer deutlicher Anstieg wahrscheinlich bzw. bereits eingetreten. Dies könnte zu einer höheren Fixkostenbelastung führen, die sich bei einer weiteren Steigerung, aber auch bei der Beibehaltung der Anfang 2022 gültigen Abschlagszahlungen deutlich spürbar auf das Ergebnis auswirken kann, soweit die eingeleiteten Maßnahmen sich verzögert auswirken. Durch Gespräche mit unseren Kunden und Prozessoptimierungen werden wir versuchen, die Belastungen so gering wie möglich zu halten.

Infrastrukturkapazität und -sicherheit

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

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

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

Personalrisiken

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

Der Wettbewerb der Unternehmen um qualifiziertes Personal in allen Bereichen bleibt intensiv. Schon heute können aufgrund des zunehmenden Fachkräftemangels offene Stellen in der Logistikbranche und auch in der BLG-Gruppe nicht immer zeitnah besetzt werden. Durch eine hohe Krankenquote, zum Beispiel während der Corona-Pandemie, wird die Situation zusätzlich verschärft und können die Produktivität und Rentabilität unserer Dienstleistungen wesentlich beeinträchtigt werden. Um dem entgegen

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

Diese 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 (GHBG) und sonstiger Leiharbeitnehmer erreicht. Dadurch kann der Personalbedarf im gewissen Rahmen flexibel an die Geschäftsentwicklung angepasst werden. Die Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt beeinflussen grundsätzlich auch den Personalbestand und somit die Flexibilität und Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal bei der GHBG. Diese Veränderungen können für die GHBG zu nachhaltigen Defiziten führen, die durch die angeschlossenen Mitgliedsunternehmen und somit im Wesentlichen auch durch BLG LOGISTICS gegebenenfalls auszugleichen sind. Hierfür haben wir entsprechende Vorsorge getroffen.

Risiken der Informationstechnologie

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 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. Über entsprechende Versicherungen sichern wir uns zusätzlich gegen etwaige Schäden ab.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Ausfallrisiko

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

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

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

Bezüglich unserer Beteiligungen in der Ukraine und Russland verweisen wir auf die o.g. Ausführungen unter „Politische, rechtliche und soziale Risiken“.

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

Fremdwährungsrisiko

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

Aufgrund der aktuellen Situation können sich durch den Kurs des Rubels und der Griwna vereinzelte negative Ergebniseffekte ergeben, die aktuell nicht beziffert werden können.

Liquiditätsrisiko

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

Der Liquiditätsbedarf der Gruppe ist durch liquide Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

Parallel dazu setzt die BLG-Gruppe seit dem Berichtsjahr zur weiteren Optimierung der Bilanzstruktur den regresslosen Verkauf von Forderungen im Rahmen einer Factoringvereinbarung als außerbilanzielles Finanzierungsinstrument ein. Die Verpflichtungen des Factors zum Ankauf bestehender und zukünftiger Forderungen sind auf einen Gesamthöchstbetrag von EUR 75 Mio. begrenzt. BLG LOGISTICS kann frei entscheiden, in welchem Umfang das revolvierende Nominalvolumen ausgenutzt wird. Die Forderungen wurden vollständig ausgebucht.

Weiterhin besteht für BLG LOGISTICS die Möglichkeit zur Teilnahme am Cash-Pooling der Freien Hansestadt Bremen in Höhe von bis zu EUR 50 Mio. sowie zur Aufnahme eines langfristigen Darlehens in Höhe von EUR 50 Mio. über eine Landesbürgschaft über die Bremer Aufbau-Bank zusammen mit einer Partnerbank.

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

Den finanzwirtschaftlichen Risiken, die sich aus der Dynamik der aktuellen Situation ergeben, begegnen wir mit einem regelmäßigen Forecast-Prozess, aus dem entsprechende Maßnahmen – sofern erforderlich – abgeleitet werden. Von dem Beginn der Corona-Pandemie bis zum Zeitpunkt dieser Berichterstellung war die Liquidität von BLG LOGISTICS in keiner Weise gefährdet.

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 die Vereinbarung von Forward-Zinsswaps abgesichert. Es ist vorgesehen, 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 Leasingverbindlichkeiten. Bei zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken in Form von Cashflow-Hedges designierten Zinsswaps gleichen sich die durch Änderungen der Marktzinssätze induzierten Veränderungen der Zahlungsströme und der Ergebnisbeiträge der besicherten originären Finanzinstrumente und der Zinsswaps nahezu vollständig aus, sodass insoweit kein Zinsänderungsrisiko besteht.

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

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.

Beurteilung der Gesamtrisikosituation

Durch den Krieg zwischen Russland und der Ukraine, aber auch durch die weiterhin bestehende Corona-Pandemie, können auch zukünftig 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 weiter eine hohe Unsicherheit. Auch die fehlende Verfügbarkeit von Vorleistungsgütern in der Industrieproduktion kann sich durch den Konflikt 2022 erneut verstärken. Für das kommende Geschäftsjahr ist daher von temporär schwankenden Volumina in unseren Geschäften auszugehen.

Ein wesentliches Risiko für das Jahr 2022 stellen in diesem Zusammenhang auch die oben beschriebenen sehr hohen Energiepreise dar. Durch ein mögliches Embargo für russische Energie ist ein weiterer deutlicher Anstieg möglich. Durch die vorherig beschriebenen Maßnahmen erfolgt eine entsprechende Gegensteuerung im Rahmen der vertraglichen Möglichkeiten.

In diesem Umfeld sind die Staatsschuldenkrisen in den USA und Europa, der Handelskrieg zwischen den USA und China, die weitere Ausverhandlung des Brexits sowie weitere geopolitischen Unruhen mit ihren Auswirkungen auf die Realwirtschaft in den Hintergrund gerückt, aber noch nicht ausgestanden. So kann es hier erneut zu einer Verstärkung der Risikolage führen.

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.

Wir haben voraussichtliche Auswirkungen möglicher Effekte bewertet und notwendige Schritte eingeleitet beziehungsweise beobachten wir die Lage tagesaktuell. Über verschiedene Instrumente wie unserem Risikomanagement, dem regelmäßigen Risikobericht, den regelmäßigen Austausch mit unseren Kunden und durch einem Krisenstab für besondere Situationen sind wir nach unserer Einschätzung adäquat aufgestellt, um den Herausforderungen zu begegnen.

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 anhaltenden, pandemischen Lage lassen sich gegenwärtig unter Berücksichtigung der bereits eingeleiteten Maßnahmen keine Anzeichen für bestandsgefährdende strategische oder operative Risiken für die künftige Entwicklung ableiten.

Leitung und Kontrolle

Erklärung zur Unternehmensführung

Im Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften wurde nur das Vorliegen der Angaben zur Corporate Governance im Sinne des § 315d HGB vom Abschlussprüfer geprüft. Sie werden mit der ▶Erklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB in Kapitel 04 dieses Finanzberichts ausgewiesen.

Übernahmerelevante Angaben nach § 315a Absatz 1 HGB

Die übernahmerelevanten Angaben werden in der ▶Erklärung zur Unternehmensführung Kapitel 04 dieses Finanzberichts ausgewiesen.

Vergütungsbericht und Vergütungssystem

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

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 während der Corona-Pandemie und der Ukraine-Krise, zu verbessern.

Erwartete wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Deutliches Wirtschaftswachstum in 2022 gefährdet

Nach dem historischen Einbruch der Weltwirtschaft in 2020 hat sich diese 2021 zunächst kräftig erholt. Durch die vierte Welle, die durch die Omikron-Variante hervorgerufen wurde, bremste die Corona-Pandemie zum Jahreswechsel 2021/2022 erneut die wirtschaftliche Erholung.

Dies ist insbesondere auch durch viele pandemiebedingte Arbeitsausfälle begründet. Darüber hinaus behindern eine gebremste chinesische Wirtschaft und weiter bestehende Lieferengpässe den Aufschwung der Industrieproduktion, auch wenn die Lieferengpässe zum Ende des Jahres 2021 etwas nachgelassen haben.

Auch unter der Annahme, dass im Frühjahr 2022 die Pandemie medizinisch so weit bewältigt ist, dass das Gesundheitssystem nicht mehr nennenswert überfordert ist und die ökonomische Aktivität deshalb nicht mehr deutlich eingeschränkt werden muss, ist damit zu rechnen, dass die Erholung der Wirtschaft kräftig gebremst wird. Durch den im Februar 2022 begonnenen Krieg zwischen Russland und der Ukraine ist der weitere Verlauf der Weltkonjunktur erneut stark beeinträchtigt und die weiteren Auswirkungen wie gestörte Lieferketten und eine weiter hohe Inflation können aktuell nicht abgesehen werden.

Prognosen gingen vor der Ukraine-Krise – je nach Institut – von einem Wirtschaftswachstum von über 4 Prozent aus. Durch den Krieg ist damit zu rechnen, dass die sich gerade langsam erholten Lieferengpässe in der Industrieproduktion wieder verstärken. Unter anderem befinden sich einige Zulieferfirmen der Automobilindustrie in der Ukraine und aus Russland kommen wichtige Industrierohstoffe wie Palladium. Auch ist die Konjunkturentwicklung maßgeblich von den Preisen für Öl und Gas abhängig. Preiserhöhungen wirken sich bis zum Endverbraucher und damit auf die allgemeine Nachfrage aus.

Abgesehen davon, wird hinsichtlich des Konsum- und Reiseverhaltens der Verbraucher für 2022 eine zunehmende Normalisierung erwartet. Neben der Einführung des höheren Mindestlohns wird auch eine Steigerung der Tariflöhne und der Beschäftigung erwartet.

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

Weitere Unsicherheiten im Hinblick auf die Prognose ergeben sich vor dem Hintergrund einer weitergehenden Eskalation im Ukraine-Konflikt und der angespannten Stimmung zwischen den USA, Europa und Russland sowie aufgrund der anhaltenden Differenzen zwischen den USA und China. Die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft können derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden.

Quellen dieses Abschnitts:

Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Februar 2021

IMK, IMK Report Nr. 172, Dezember 2021

IMK, IMK Report Nr. 173, Januar 2022

IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte, Nr. 85+86 (2021|Q4)

Tagesschau.de vom 25.02.2022, 18:30 Uhr
„Wie der Krieg auf die Wirtschaft wirkt“

Weser-Kurier.de vom 28.02.2022, 08:49 Uhr

„Materialmangel hoch – Verschärfung durch Krieg befürchtet“

Logistikbranche insgesamt auf gutem Kurs

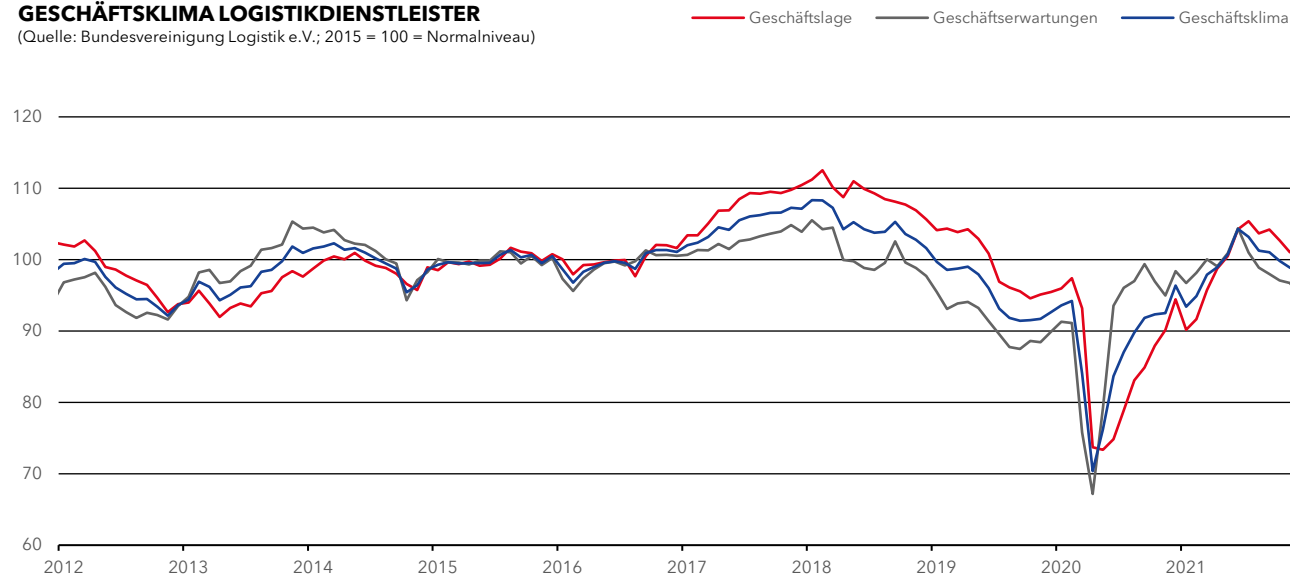
Zum Jahresende 2021 und vor dem Ausbruch des Krieges lag die Geschäftslage laut SCI Logistikbarometer (Dezember 2021) bei den befragten Transport- und Logistikunternehmen auf einem hohen Niveau. Trotz anhaltender Einschränkungen durch die Corona-Pandemie, massiv erhöhten Energiepreisen und den Turbulenzen in den globalen Lieferketten zeige sich die Logistikbranche durchaus positiv und die Geschäftslage wird mehrheitlich gut bewertet. Auch sei durch den Regierungswechsel in den USA das ursprüngliche Vertrauen in den transatlantischen Logistikmarkt zurückgekehrt. Wichtiges Thema seien aber weiterhin die hohen Personaldefizite, insbesondere das Fehlen zehntausender Fahrer. Keine Berufsgruppe werde derzeit intensiver gesucht. Durch den Krieg zwischen Russland und der Ukraine ist damit zu rechnen, dass sich die Lage weiter verschärfen wird, wenn weniger Fahrer aus Osteuropa zur Verfügung stehen. Insgesamt wird von den befragten Unternehmen mehrheitlich eine steigende Beschäftigungsquote erwartet. Steigenden Kosten sollen adäquate Preisanpassungen entgegengesetzt werden.

Der ifo-BVL-Logistik-Indikator zeigt zum Jahresende und hierbei insbesondere im vierten Quartal eine eher nach unten gerichtete Lagebeurteilung, wobei Verlager in Industrie und Handel die Lage positiver einschätzen als die Logistikdienstleister. Insgesamt liegt das Klima aber über dem Niveau des Jahreswechsels 2020 zu 2021. Steigende Preise, abnehmende Lagerbestände in Industrie und Handel und schrumpfende Auftragsbestände bei den Logistikdienstleistern verhinderten eine weitere Steigerung.

Laut ifo-BVL-Logistik-Indikator bleibe die konjunkturelle Situation stark von der Corona-Pandemie beeinflusst und

GESCHÄFTSKLIMA LOGISTIKDIENSTLEISTER

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



die deutsche Wirtschaft werde im Winterhalbjahr 2021/2022 kaum mehr wachsen. Darüber hinaus besteht eine hohe Unsicherheit hinsichtlich der Situation in der Ukraine und deren Auswirkungen auf Transporte durch diese Region und die Belieferung der Industrie sowie steigende Energiepreisen.

Die Themen Nachhaltigkeit und Digitalisierung/künstliche Intelligenz stehen immer mehr im Fokus und betreffen und begleiten uns alle. Wir sind der Meinung, dass die wichtigsten Herausforderungen, nämlich die Digitalisierung und der Klimaschutz, nicht unbedingt nur alleine sinnvoll gemeistert werden können. Gemeinsame Entwicklungen von Lösungen - auch von Marktbegleitern - sind ein wichtiger Schlüssel.

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

Quellen dieses Abschnitts:

BVL-Logistik-Indikator, 4. Quartal 2021, 13.12.2021
inkl. Kommentierung

DVZ vom 10. August 2021, „Diese Treiber sind 2022 relevant“.

Frank Dreeke, „Collaboration - die Zukunft der Logistik?“,
www.blg-logistics.com, Abruf am 31.01.2022 um 15:53 Uhr

SCI Verkehr, SCI Logistikbarometer, Dezember 2021

Welt am Sonntag vom 27.02.2022, „Transportunternehmen stellen sich auf Engpässe ein“

Entwicklung der BLG LOGISTICS im folgenden Jahr

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts war der Krieg zwischen Russland und der Ukraine, den wir mit sehr großer Sorge verfolgen, im vollen Gange. Die Auswirkungen auf die Geschäfte unserer Kunden und unsere damit verbundenen Dienstleistungen können gegenwärtig noch nicht abschließend bewertet werden. Ein eigens eingerichteter Krisenstab bewertet die Lage laufend neu. Es ist aber davon auszugehen, dass sich erneut gestörte Lieferketten, Produktionsausfälle bei unseren Kunden und eine hohe Inflation (insbesondere sehr stark steigende Energiepreise) direkt oder indirekt deutlich auf unser Ergebnis auswirken werden und Planungen vereinzelt nicht erreicht werden können. Insbesondere die Automobilindustrie ist abhängig von Zulieferfirmen aus der Ukraine und die Produktion unserer Kunden kann erneut für Monate gestört werden. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass Volumina, die wir bisher für diese Regionen umgeschlagen oder bearbeitet haben, temporär oder längerfristig ausfallen. Dies gilt für alle Geschäftsbereiche der BLG-Gruppe und wird im Weiteren nicht erneut für die einzelnen Geschäftsfelder ausgeführt.

Geschäftsbereich AUTOMOBILE

Geschäftsfeld Seehafenterminals

Für unsere Autoumschlagsstandorte Bremerhaven und Cuxhaven im Geschäftsfeld Seehafenterminals gehen wir für 2022 davon aus, dass sich das Umschlagsvolumen auf einem ähnlichen Niveau wie in 2021 halten wird. Wegen der anhaltenden Lieferengpässe von Teilen können die

Automobilproduzenten derzeit keine verlässlichen Aussagen über die geplanten Produktions- und Absatzzahlen für das Jahr 2022 geben.

Aufgrund der schwierigen Marktlage und freier Flächenkapazitäten in anderen Häfen besteht weiter ein starker Wettbewerb. Ergebnisverbesserungen erhoffen wir uns unter anderem aus der Umsetzung diverser Projekte, der Optimierung externer Lagerflächen und dem Ausbau der technischen Wertschöpfung.

Positive Effekte für den Standort Bremerhaven erwarten wir auch durch das Joint Venture mit einem der größten Reeder weltweit, Hyundai Glovis. Er wird im Rahmen des Joint Ventures Bremerhaven als europäischen Hub für seine Automobiltransporte zwischen Asien und Europa nutzen.

Der Bereich High&Heavy wird auch 2022 von der geringen Verfügbarkeit von Containern profitieren und erneut vermehrt RoRo-Ladung verschiffen. Wir erwarten ein Umschlagsvolumen auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Die technische Wertschöpfung wollen wir weiter ausbauen.

Durch Umstellung von Verkehren und Häfen seitens der Reeder erwarten wir negative Einflüsse auf das Ergebnis im Neustädter Hafen in Bremen, die wir mittelfristig durch die Akquisition von Neugeschäften kompensieren wollen. Des Weiteren gehen wir davon aus, dass sich, aufgrund steigender Nachfrage nach Öl- und Gasprodukten, der Umschlag von Stahlprodukten erhöhen wird. Gegenläufig erwarten wir einen Rückgang bei Forstprodukten.

Geschäftsfeld Inlandterminals

Aufgrund der nach wie vor schwierigen Marktlage für Neufahrzeuge in Deutschland und Westeuropa und niedriger technischer Wertschöpfung besteht zunehmend ein verstärkter Verdrängungswettbewerb. Durch unsere hohe technische Expertise und das große Terminalnetzwerk wollen wir daher den Bereich Remarketing-/Gebrauchtfahrzeuge weiter ausbauen.

2022 nehmen wir am Standort Kelheim ein neues Auto-regal in Betrieb. Dadurch können zusätzliche Lagergelder erzielt und externe Lagerflächen abgemietet werden.

An allen Inlandterminals bauen wir die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben aus, um die Wertschöpfung zu erhöhen. Hinsichtlich der Umschlagsvolumina gehen wir von einer leichten Steigerung gegenüber 2021 aus, vorbehaltlich der bereits genannten Unsicherheiten.

Geschäftsfeld AutoTransporte

Für das Transportvolumen auf den Straßen gehen wir ebenfalls von einem Volumen auf dem Niveau des Vorjahres aus. Ein verstärkter Verdrängungswettbewerb als auch die hohen Energiekosten führen zu einem anhaltenden, permanenten Preisdruck. Den Bestand der eigenen Lkw-Flotte halten wir konstant und setzen diese verstärkt in Fernverkehren ein, um die Auslastung zu optimieren.

Geschäftsfeld AutoRail

Entsprechend der allgemeinen Markterwartung und einer weiteren Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene erwarten wir eine deutliche Steigerung der Volumina gegenüber dem Vorjahr, welche aber noch unter dem Niveau von 2019 liegen werden. 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

Vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine und der verhängten Sanktionen gegen Russland, möglicher Enteignungen durch den russischen Staat sowie der Tatsache, dass sich die Automobilhersteller zur Zeit aus Russland zurückziehen, werden unser Standort in St. Petersburg/Russland und unser Joint Venture in Kiew/Ukraine deutlich betroffen sein. Es ist wahrscheinlich, dass der Betrieb temporär oder längerfristig ausgesetzt werden muss bzw. die Geschäftsgrundlage ganz entfällt. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung war der Betrieb in der Ukraine ausgesetzt.

Für die übrigen Standorte erwarten wir im Osteuropageschäft anziehende Volumina 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)

Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Europa) konnten nahezu alle auslaufenden Verträge mit Bestandskunden verlängert werden. Das Geschäft im Werk eines Automobilherstellers in Leipzig übernimmt in 2022 - inklusive der ca. 800 Mitarbeitenden - ein neuer Dienstleister.

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.

Für den Standort Bremen erwarten wir hohe Volumina. Ende 2022 wollen wir das neue Logistikzentrum „C3 Bremen“ in Betrieb nehmen, mit dem wir eine nachhaltige und effiziente Versorgung der Auslandsmontagerwerke eines Automobilherstellers erbringen werden.

Insgesamt rechnen wir an den meisten Standorten mit einer stabilen bis positiven Entwicklung der Geschäfte. Vor dem Hintergrund des unkalkulierbaren Pandemiegeschehens bestehen aber weiterhin gewisse Unsicherheiten.

Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee)

Im Geschäftsfeld Industrielogistik (Übersee) wollen wir uns auch im Geschäftsjahr 2022 stetig und positiv weiterentwickeln, auch wenn die globalen Herausforderungen der Corona-Pandemie noch nicht ausgestanden sind.

Insbesondere an die ausgebauten Geschäfte in Südafrika und Indien sowie an die stabilen Volumina in den USA wollen wir 2022 anknüpfen. Der durch die Pandemie in 2021 stark beeinträchtigte Standort in Malaysia befindet sich seit dem letzten Quartal 2021 im Aufwärtstrend und wir erkennen hier ein stetiges Ansteigen an Transportbedarfen von Fertigfahrzeugen.

Geschäftsfeld Handelslogistik

Die Entwicklung des Geschäftsfelds Handelslogistik ist ebenfalls weiterhin stark durch die Corona-Pandemie geprägt. Lieferkettenabrisse und Absatzprobleme auf Kundenseite stellen auch für das Geschäftsjahr 2022 große Herausforderungen dar. Insgesamt erwarten wir aber, durch die erfolgreiche Fortführung von Bestands- und Neugeschäften, einen Ergebnisbeitrag leicht über dem Vorjahresniveau.

Basis der Erwartungen für das Geschäftsjahr 2022 bilden im Wesentlichen die Volumenplanungen der jeweiligen Kunden und geplanter Neugeschäfte. Auch in diesem Geschäftsfeld ist es uns gelungen, bis auf wenige Ausnahmen, mit sämtlichen bestehenden Kunden Fortführungen zu vereinbaren. Zukünftig wollen wir unsere Branchendiversifikation weiter stärken.

Geschäftsbereich CONTAINER

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

Für den Standort Hamburg wird für 2022 bedingt durch die Rückkehr eines unterjährig in 2021 temporär in Bremerhaven abgefertigten Fernost-Dienstes des 2M-Konsortiums sowie die Erwartung weitgehend stabiler Mengen der übrigen Dienste aus heutiger Sicht ein leichter Mengenanstieg erwartet.

Für den Standort Bremerhaven wird aus derzeitiger Sicht für 2022 ebenfalls eine steigende Umschlagsmenge erwartet.

Vor dem Hintergrund der derzeit immer noch anhaltenden Schiffsverspätungen und der dadurch bei den Containerterminals ausgelösten Kapazitäts- und Abfertigungsprobleme sind vonseiten der Containerreedereien temporäre Verlagerungen von Container-Liniendiensten zwischen den Häfen in der Nordrange nicht ausgeschlossen. Ob und in welchem Ausmaß solche Verlagerungen stattfinden, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Die Umschlagsentwicklung in Wilhelmshaven verlief 2021 bereits sehr erfreulich und war durch pandemische Effekte und eine hohe Anzahl ungeplanter Schiffsanläufe positiv beeinflusst. Wilhelmshaven ist 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.

Mit dem neuen Partner und Kunden Hapag-Lloyd AG bekommt der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven aufgrund der Entwicklung zu immer größeren Containerschiffen in den kommenden Jahren eine sehr gute Wachstums-Perspektive. Zudem werden im Herbst 2022 der durch die DB Netz erfolgende zweigleisige Ausbau inklusive Erneuerung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten und eine leistungsfähige schienenbasierte Anbindung abgeschlossen sein.

Für den Standort Wilhelmshaven wird für 2022 noch mit einer stagnierenden Umschlagsmenge gerechnet. Eine deutliche Verbesserung der Auslastungssituation wird aus heutiger Sicht ab 2023 erfolgen. Bis dahin werden die operationellen Kapazitäten durch Erhöhung der vorhandenen acht Containerbrücken und die Beschaffung von zwei weiteren Containerbrücken aufgestockt. Darüber hinaus ist bis Frühjahr 2024 die Umrüstung eines ersten Teilabschnitts des landseitigen Betriebs auf ein automatisiertes System vorgesehen.

Die Entwicklung der Umschlagsmengen an den EUROGATE-Standorten kann neben den Auswirkungen durch den Krieg in der Ukraine durch die anhaltende Corona-Pandemie negativ beeinträchtigt werden, die wiederum von möglicherweise zu ergreifenden Maßnahmen und weiteren Pandemie-Beschränkungen abhängen. Ebenso können die Personalkapazitäten durch einen erhöhten Krankenstand bzw. aufgrund der Einhaltung von pandemiebedingten Quarantäneauflagen deutlich eingeschränkt werden. Eine Quantifizierung derartiger Auswirkungen ist derzeit nicht möglich.

Für 2022 wird für den Geschäftsbereich CONTAINER unter den zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen sowie aufgrund der im Vorjahresergebnis enthaltenen Einmal- und Sondereffekte mit einem rückläufigen, jedoch immer noch deutlich positiven Ergebnis gerechnet. Teilweise werden - wenn auch auf niedrigem Niveau - Restrukturierungsaufwendungen in den Jahren 2022 ff. noch zu Ergebnisbelastungen führen.

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 Autowaggons aus dem Leasing im Geschäftsfeld AutoTransporte und AutoRail vorgesehen. In den Geschäftsfeldern Seehafen- und Inlandterminals liegt der Schwerpunkt der Investitionen in diversen Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Flächen und Gebäuden sowie der Erneuerung von Umschlagsgeräten. Darüber hinaus werden Investitionen im IT-Bereich zur Optimierung des Netzwerks innerhalb des Geschäftsbereichs vorgenommen. Im Geschäftsbereich CONTRACT betreffen die Investitionen den Auf- und Ausbau neuer Logistikzentren und die Ausweitung von Bestandsgeschäften in den Geschäftsfeldern Industrie- und Handelslogistik. Im Zentralbereich ist unter anderem eine große Investition für die Erneuerung des ERP-Systems vorgesehen. Für die notwendigen Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen sowie Investitionen in Prozessoptimierungen ist ein Investitionsvolumen in der Größenordnung von etwa EUR 102 Mio. geplant. Die Investitionen werden überwiegend fremdfinanziert.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Gruppe

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts herrscht Krieg zwischen Russland und der Ukraine und die weiteren Auswirkungen auf Mengen, Volumina, Ergebnis und Produktionen unserer Kunden können noch nicht beziffert werden. Es ist aber davon auszugehen, dass es erneut zu deutlichen Einschränkungen kommen kann.

Dadurch ist in den Hintergrund gerückt, dass sich auch die Omikron-Welle trotz zunehmendem Impffortschritts auf das weltweite Wirtschaftsgeschehen auswirkt und zu lokalen Beschränkungen und hohen Krankenständen führt. Der weitere Verlauf des vor uns liegenden Jahres wird daher stark von schwierigen Rahmenbedingungen geprägt sein und Prognosen zu Ergebnis und Volumina sind in diesem Umfeld schwierig.

TEUR	Ist 2021	Prognose 2022
EBT	52.226	deutliche Reduzierung; positives Ergebnis
EBIT	61.507	deutliche Reduzierung analog EBT
Umsatz	1.050.438	im Rahmen des Vorjahresniveaus
EBT-Marge (in Prozent)	5,0	deutliche Reduzierung analog EBT
RoCE (in Prozent)	6,2	deutliche Reduzierung analog EBT/EBIT

Erwartete Veränderungen 2022

EBT und EBIT	Umsatz	EBT-Marge und RoCE
deutliche Reduzierung	in etwa auf Vorjahresniveau	deutliche Reduzierung

Für das Jahr 2022 gehen wir davon aus, dass die Erholung der Wirtschaft und die Auflösung der Turbulenzen in den Logistikketten sowie die Erholung der Lieferengpässe durch den Ukraine-Krieg gebremst werden. Des Weiteren wirken sich die sehr hohen Energiepreise, die wir aufgrund verschiedener, vereinbarter Geschäfte und Dienstleistungen nicht immer vollumfänglich an den Kunden weitergeben können, als hohe, zusätzliche Fixkostenbelastung in allen Geschäftsbereichen spürbar aus. Weitere Einflussfaktoren sind die ambitionierten EU-Ziele zur CO₂-Einsparung und der weitere Verlauf der „Auto-Krise“. Auch der immer intensivere Fachkräftemangel wirkt sich zunehmend belastend auf unsere Geschäfte aus.

In diesem unsicheren Umfeld erwarten wir nach heutigem Stand aufgrund der beschriebenen Prognose für die BLG-Gruppe-Umsatzerlöse auf Vorjahresniveau. Für das Ergebnis (EBT) erwarten wir im Geschäftsjahr 2022 insgesamt eine deutliche Reduzierung, welches aber noch im positiven Bereich liegen wird. Entsprechend werden sich EBIT und RoCE und die EBT-Marge entwickeln. Vor dem Hintergrund der aktuell beschriebenen Lage, ist diese Prognose mit einer hohen Unsicherheit behaftet.

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

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