



Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 und zusammengefasster Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG
Duisburg

Rumpfgeschäftsjahr
vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2022

bis 14. September 2023:
Imperial Logistics International B.V. & Co. KG

DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG, Duisburg
(bis 14. September 2023: Imperial Logistics International B.V. & Co. KG)

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	31/12/2022 EUR	30/06/2022 EUR	31/12/2022 EUR	30/06/2022 EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzzrechte und ähnliche Rechte	1.311.361,02	1.523.128,54		
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.893.167,23	5.034.474,29		
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.928.860,44	2.241.848,07		
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.281.557,03	8.784.371,62		
4. Anlagen im Bau	30.671,01	180.136,52		
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	153.633.021,61	153.677.521,61		
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.955.330,42	4.987.408,08		
3. Beteiligungen	258.015,14	258.015,14		
4. Sonstige Ausleihungen	679.517,64	778.915,62		
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	826.041,38	756.794,11		
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	69.737.710,54	70.485.692,23		
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.709.938.230,14	1.717.790.799,71		
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.575.747,12	8.726.851,53		
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten				
			11.892.010,48	160.658,89
			<hr/>	<hr/>
			258.963.739,66	251.920.856,47
			<hr/>	<hr/>
C. Rechnungsabgrenzungssposten			4.823.706,81	5.903.408,82
			<hr/>	<hr/>
			438.770.048,01	435.290.064,78
			<hr/>	<hr/>
			438.770.048,01	435.290.064,78

DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG , Duisburg
(bis 14. September 2023: Imperial Logistics International B.V. & Co. KG)

Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2022

	2022	2021/2022
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	143.989.387,32	218.663.653,58
2. Sonstige betriebliche Erträge	4.517.648,52	10.892.579,05
davon aus der Währungsumrechnung:		
EUR 177.301,43 (Vorjahr: EUR 969.637,67)		
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		
und bezogene Waren	1.028.401,10	1.773.890,31
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	39.542.268,22	54.245.207,55
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	71.029.532,75	106.157.149,83
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für		
Altersversorgung und für Unterstützung	16.437.900,23	27.355.202,42
davon für Altersversorgung:		
EUR 1.371.696,18 (Vorjahr: EUR 1.997.668,78)		
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen-		
stände des Anlagevermögens und Sachanlagen	2.558.700,71	6.083.438,84
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	23.590.671,69	100.996.179,89
davon aus der Währungsumrechnung:		
EUR 222.497,52 (Vorjahr: EUR 1.049.493,30)		
7. Erträge aus Beteiligungen	548.431,03	2.140.903,64
davon aus verbundenen Unternehmen:		
EUR 548.431,03 (Vorjahr: EUR 2.140.903,64)		
8. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3.773.167,67	6.653.527,08
9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	126.330,14	347.906,20
davon aus verbundenen Unternehmen:		
EUR 103.101,29 (Vorjahr: EUR 300.093,00)		
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.705.464,25	4.314.877,44
davon aus verbundenen Unternehmen:		
EUR 2.577.192,95 (Vorjahr: EUR 4.282.099,30)		
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	3.899.796,66
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	14.206.282,49	8.318.887,78
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.094.011,07	799.723,37
davon an verbundene Unternehmen:		
EUR 750.922,36 (Vorjahr: EUR 418.968,16)		
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen:		
EUR 55.364,00 (Vorjahr: EUR 188.431,00)		
14. Steuern vom Ertrag	0,00	181.777,70
15. Ergebnis nach Steuern	-13.827.339,33	-66.797.807,36
16. Sonstige Steuern	325.641,59	830.909,17
17. Jahresfehlbetrag	-14.152.980,92	-67.628.716,53
18. Belastung auf Kapitalkonten der Kommanditisten	14.152.980,92	67.628.716,53
19. Ergebnis nach Verwendungsrechnung	0,00	0,00

DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG
(bis 14. September 2023: Imperial Logistics International B.V. &
Co. KG)
Duisburg

Anhang für das Rumpfgeschäftsjahr
vom 1. Juli 2022 bis 31. Dezember 2022

I. Allgemeine Angaben

Die DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG (bis 14. September 2023: Imperial Logistics International B.V. & Co. KG und nachfolgend auch: Gesellschaft oder DPWKG) hat ihren Hauptsitz in der Kasteelstraße 2 in 47119 Duisburg und ist im Handelsregister A des Amtsgerichts Duisburg unter der Nummer HRA 9990 eingetragen.

Der Jahresabschluss der DPWKG wurde nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung unter Beachtung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellt.

Die Gliederung der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung entspricht §§ 266 Abs. 2 und 3 sowie 275 HGB, wobei die Gewinn- und Verlustrechnung nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt ist.

Die Gesellschaft ist gemäß § 267 Abs. 3 und 4 HGB eine große Kommanditgesellschaft.

Im Zuge des Erwerbs der gesamten Imperial Logistics-Gruppe durch die DP World Limited, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate, wurde das Geschäftsjahr auf das Kalenderjahr umgestellt. Dementsprechend handelt es sich um ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2022. Die Zahlen sind daher nur bedingt vergleichbar zum Vorjahr.

II. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Entgeltlich erworbene **Immaterielle Vermögensgegenstände** werden zu Anschaffungskosten bewertet. Die Abschreibung erfolgt linear. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte werden über drei bis acht Jahre abgeschrieben. Immaterielle Vermögensgegenstände werden bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung außerplanmäßig abgeschrieben und mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die **Sachanlagen** werden zu Anschaffungskosten angesetzt, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Sachanlagen werden über eine voraussichtliche Nutzungsdauer von drei bis zehn Jahren linear abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis EUR 250,00 werden im Jahr des Zugangs als Aufwand gebucht. Anlagegüter mit Anschaffungskosten von EUR 250,01 bis einschließlich EUR 1.000,00 werden im Jahr des Zugangs zu einem Sammelposten (Pool) zusammengefasst und in jedem Geschäftsjahr zu jeweils 20 % abgeschrieben. Die Sachanlagen werden bei voraussichtlich dauernder Wertminderung außerplanmäßig abgeschrieben und mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die **Finanzanlagen** werden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Voraussichtlich dauernde Wertminderungen werden durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu gewogenen durchschnittlichen Einstandspreisen oder zum niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind zum Nominalwert angesetzt. Erkennbare Risiken sind durch entsprechende Bewertungsabschläge berücksichtigt. Dem allgemeinen Ausfallrisiko wird durch Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Fremdwährungsforderungen werden gem. § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag bewertet.

Der **Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten** sind zu Nominalwerten angesetzt, solche in Fremdwährung mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Die aktiven bzw. passiven **Rechnungsabgrenzungsposten** berücksichtigen Ausgaben bzw. Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die Aufwendungen bzw. Erträge für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Tag darstellen.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens ermittelt. Die Bewertung der Rückstellung erfolgt unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck. Für künftige Gehaltssteigerungen wurden 3,0 % p.a. (Vorjahr: 3,0 % p.a.) und als Rentendynamik 2,0 % p.a. (Vorjahr: 2,0 % p.a.) zugrunde gelegt. Es wurde ferner eine unternehmensindividuell ermittelte durchschnittliche Fluktuation von 2,5 % p.a. verwendet. Als Rechnungszins wurde vereinfachend der von der Deutschen Bundesbank für die letzten zehn Jahre ermittelte durchschnittliche Marktzins von 1,79 % verwendet, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Der durchschnittliche Marktzins, den die Deutsche Bundesbank für die letzten sieben Jahre bei einer angenommenen Restlaufzeit von ebenfalls 15 Jahren berechnete, betrug 1,45 %. Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Markzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein Unterschiedsbetrag von TEUR 400 (Vorjahr: TEUR 501).

Die **Sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten. Sie werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt einschließlich zu erwartender Preis- und Kostensteigerungen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem laufzeitadäquaten, durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Geschäftsjahre gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung abgezinst.

Die **Verbindlichkeiten** werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden gem. § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag bewertet.

Latente Steuern werden für zeitliche, sich in der Zukunft voraussichtlich umkehrende Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Bilanzansätzen gebildet, soweit dies nach § 274 HGB zulässig ist. Die latenten Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten sowie aus steuerlichen Ergänzungsbilanzen ermittelt. Dabei werden bei der DPWKG nicht nur die Unterschiede aus den eigenen Bilanzpositionen einbezogen, sondern auch solche, die bei Organköchtern bestehen. Zusätzlich zu den zeitlichen Bilanzierungsunterschieden werden steuerliche Zinsvorträge im Sinne des § 4h EStG berücksichtigt, soweit innerhalb der nächsten fünf Jahre eine entsprechende Verrechnung zu erwarten ist. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des Gewerbesteuersatzes des steuerlichen Organkreises der DPWKG von aktuell

15,17 %. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung würde in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Im Falle einer Steuerentlastung würde vom entsprechenden Aktivierungswahlrecht kein Gebrauch gemacht werden. Im Geschäftsjahr ergab sich insgesamt eine aktive latente Steuer.

Die latenten Steuern verteilen sich auf folgende wesentliche Bilanzposten und Verlustvorträge:

in TEUR	31.12.2022		30.6.2022	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Langfristige Vermögenswerte	846	0	940	0
Forderungen und übrige Vermögenswerte	727	24	971	3
Pensionsrückstellungen	8.309	0	7.198	0
Sonstige Rückstellungen	4.062	0	4.024	0
Verbindlichkeiten und übrige Schulden	2	48	0	55
Verlustvorträge	0	0	11.837	0
Zwischensumme	13.946	0	24.970	0
Saldierung	72	72	58	58
Latente Steuern	13.874	0	24.912	0

III. Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Einzelnen im Anlagengitter, das als Anlage 1 zu diesem Anhang beigefügt ist, dargestellt.

Die Anteilsliste zu verbundenen Unternehmen und Beteiligungen ist ebenfalls als gesonderte Anlage 2 beigefügt.

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit TEUR 3.466 (Vorjahr: TEUR 5.201) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, mit TEUR 161.274 (Vorjahr: TEUR 157.241) konzerninterne Finanzierungsvorgänge und mit TEUR 6.198 (Vorjahr: TEUR 9.349) sonstige Forderungen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind, wie im Vorjahr, innerhalb eines Jahres fällig.

(3) Eigenkapital

Das Kommanditkapital in Höhe von EUR 261.037,32 wird zu 0,1 % von der Imperial Mobility Germany Administration GmbH, Duisburg, und zu 99,9 % von der DP World Logistics Intermediate Holding B.V. (vormals: Imperial Logistics International B.V.), Son en Breugel/Niederlande, gehalten.

(4) Rückstellungen für Pensionen

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtung beträgt TEUR 73 (Vorjahr: TEUR 111). Darüber hinaus wird der reguläre Zuführungsbetrag in Höhe von TEUR 738 (Vorjahr: TEUR 561) zu den Pensionsrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

(5) Sonstige Rückstellungen

Unter den sonstigen Rückstellungen werden im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen sowie Rückstellungen aus dem Personalbereich ausgewiesen.

(6) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen mit TEUR 58 (Vorjahr: TEUR 58) Verbindlichkeiten auf den Gesellschafterverrechnungskonten. Bei den Gesellschaftern handelt es sich um verbundene Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit TEUR 143.031 (Vorjahr: TEUR 135.159) Verbindlichkeiten aus konzerninternen Finanzierungsvorgängen, mit TEUR 13.678 (Vorjahr: TEUR 7.262) Verbindlichkeiten aus der Verlustübernahme von Tochtergesellschaften aufgrund bestehender Ergebnisabführungsverträge und mit TEUR 5.755 (Vorjahr: TEUR 2.784) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen mit TEUR 5.777 (Vorjahr: TEUR 6.855) Verbindlichkeiten aus Steuern und mit TEUR 16 (Vorjahr: TEUR 141) Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit.

Sämtliche Verbindlichkeiten sind, wie im Vorjahr, innerhalb eines Jahres fällig und unbesichert.

IV. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

	Rumpfgeschäfts-jahr 2022	2021/2022
	%	%
Umsatz Logistik, Transport und Dienstleistungen	90,3	91,0
Umsatz Vermietung	6,8	8,4
Umsatz Sonstiges	2,9	0,6
Summe	100,0	100,0
davon Umsatz Inland	96,6	95,4
davon Umsatz Ausland	3,4	4,6

(2) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten periodenfremde Erträge von TEUR 3.931. Diese betreffen im Wesentlichen die Auflösung von Rückstellungen.

(3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind überwiegend Mieten, Pachten, Standortkosten, Beratungskosten, Instandhaltungsaufwendungen, Energiekosten sowie Kosten für Aushilfskräfte und Kostenumlagen erfasst. Im Vorjahr wurde hier ein Verschmelzungsverlust von TEUR 54.083 ausgewiesen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind in Höhe von TEUR 49 periodenfremd und betreffen Abgänge aus dem Anlagevermögen.

(4) Steuern vom Ertrag

Die Steuern vom Ertrag enthalten im Rumpfgeschäftsjahr 2022 einen periodenfremden Gewerbesteueraufwand in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 182).

V. Sonstige Pflichtangaben

(1) Mitarbeiter

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

	Rumpfgeschäftsjahr 2022	2021/2022
Leitende Angestellte	50	46
Andere Angestellte	4.062	3.244
Gesamt	4.112	3.290
Auszubildende	28	28
Gesamt inkl. Auszubildende	4.140	3.318

(2) Persönlich haftender Gesellschafter

Die persönlich haftende Gesellschafterin DP World Logistics Intermediate Holding B.V., Son en Breugel, Niederlande, mit einem gezeichneten Kapital von TEUR 18, ist als geschäftsführende Gesellschafterin nicht am Kapital beteiligt.

Die Komplementärin erhält eine Haftungsvergütung in Höhe von EUR 10.000.

(3) Geschäftsführung

Die Geschäftsführung obliegt der persönlich haftenden Gesellschafterin DP World Logistics Intermediate Holding B.V. Diese wird vertreten durch:

- Herrn Thomas Schulz, Geschäftsführer mit Zuständigkeit für Controlling, Finanzierung, Rechnungslegung und Steuern der DPWKG-Gruppe (bis Februar 2023)
- Herrn Jan Wegmann, Geschäftsführer mit Zuständigkeit für den Bereich Contract Logistics German & Eastern Europe der DPWKG-Gruppe

- Herrn Patrick Vanlommel, Geschäftsführer mit Zuständigkeit für Controlling, Finanzierung, Rechnungslegung und Steuern der DPWKG-Gruppe (seit dem 20. März 2023)
- Herrn Jeroen van den Bleek, Geschäftsführer mit Zuständigkeit für Controlling, Finanzierung, Rechnungslegung und Steuern der DPWKG-Gruppe (seit dem 20. März 2023)
- Herrn Gerrit Bonnema, Geschäftsführer mit Zuständigkeit für Controlling, Finanzierung, Rechnungslegung und Steuern der DPWKG-Gruppe (seit dem 20. März 2023)
- Herrn Michael Schütrumpf, Geschäftsführer mit Zuständigkeit für den Bereich Contract Logistics Europe der DPWKG-Gruppe (seit dem 20. März 2023)

Auf die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wurde entsprechend § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

(4) Prüfungshonorar

Für die Angabe der für das Rumpfgeschäftsjahr 2022 berechneten Abschlussprüferhonorare verweisen wir auf den Konzernabschluss der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG, Duisburg, zum 31. Dezember 2022.

(5) Haftungsverhältnisse

	31.12.2022 EUR	30.06.2022 TEUR
Bürgschaften	16.154	9.465

Verpflichtungen aus Garantien bestanden in Höhe von Mio. EUR 6,4 (i. Vj. Mio. EUR 4,4). Sie wurden zugunsten von verbundenen Unternehmen abgegeben.

Die DPWKG geht Haftungsverhältnisse nur nach sorgfältiger Risikoabwägung ein. Auf Basis einer kontinuierlichen Beurteilung der Risikosituation der eingegangenen Haftungsverhältnisse, der vorgenommenen Initiierung von Steuerungsmaßnahmen und unter Berücksichtigung der bis zum Aufstellungszeitpunkt gewonnenen Erkenntnisse geht die DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG derzeit davon aus, dass die den Bürgschaften zugrunde liegenden Verpflichtungen von den jeweiligen Hauptschuldnern erfüllt werden können. Die DPWKG schätzt daher das Risiko einer Inanspruchnahme als nicht wahrscheinlich ein.

(6) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betreffen folgende Sachverhalte:

	TEUR
Zahlungsverpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	32.667
davon mit verbundenen Unternehmen	1.480

(7) Konzernabschluss

Als Mutterunternehmen erstellt die DPWKG den Konzernabschluss der Unternehmensgruppe der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG.

Die DPWKG wird in den Konzernabschluss der DP World Limited, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate, die den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, einbezogen. Der Jahres- und der Konzernabschluss werden am Sitz der Gesellschaft in Dubai/Vereinigte Arabische Emirate offengelegt und können dort auf der offiziellen Webseite des Konzerns eingesehen werden (www.dpworld.com/investor-relations).

Den Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen stellt die Imperial Logistics Limited, Bedfordview/Südafrika, auf. Der Jahres- und Konzernabschluss werden am Sitz der Gesellschaft in Bedfordview/Südafrika offengelegt und können dort auf der offiziellen Webseite des Konzerns eingesehen werden (<http://www.imperial.co.za>).

(8) Ereignisse nach dem Abschlusstichtag

Nach dem Bilanzstichtag sind keine wesentlichen Ereignisse mit Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage am Abschlusstichtag eingetreten.

Duisburg, den 4. März 2024

DP World Logistics Intermediate Holding B.V., Son en Breugel/Niederlande
als Komplementärin der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG

- Jeroen van den Bleek -

- Patrick Vanlommel -

- Jan Wegmann -

- Gerrit Bonnema - - Michael Schütrumpf -

Fünfzehn Jahre des Anbaus im östlichen Raum 1. Juli bis zum 31. Dezember 2022

Bruttoinvente							Nettobuchwerte			
Stand am 1.7.2022	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchung EUR	Stand am 31.12.2022 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Stand am 31.12.2022 EUR	Stand am 31.12.2022 EUR	Stand am 31.12.2022 EUR	Stand am 31.12.2022 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
Eigentlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte										
9.418.662,26	71.052,40	0,00	5.520,00	9.495.234,66	7.895.533,72	288.339,92	0,00	8.183.873,64	1.311.361,02	1.523
9.418.662,26	71.052,40	0,00	5.520,00	9.495.234,66	7.895.533,72	288.339,92	0,00	8.183.873,64	1.311.361,02	1.523
II. Sachanlagen										
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken										
13.506.497,57	0,00	0,00	0,00	13.506.497,57	8.512.023,28	141.307,06	0,00	8.653.330,34	4.893.167,73	5.034
6.481.741,77	38.072,40	12.172,58	0,00	6.507.641,59	4.239.893,70	343.959,36	5.071,91	4.578.781,15	1.928.880,44	2.242
35.271.340,35	646.209,38	1.404.890,64	174.616,52	34.647.365,61	26.486.068,73	1.785.094,37	906.254,52	27.365.808,58	7.281.557,03	8.784
180.136,52	30.671,01	0,00	-180.136,52	30.671,01	0,00	0,00	0,00	0,00	30.671,01	180
55.479.716,21	715.002,79	-1.457.063,22	5.530,00	54.332.755,72	39.238.895,71	2.270.360,79	-911.376,43	40.591.920,07	14.134.255,71	16.240
III. Finanzanlagen										
1. Anteile an verbundenen Unternehmen										
181.701.635,12	0,00	44.500,00	0,00	181.657.135,12	28.024.113,51	0,00	0,00	28.024.113,51	153.633.021,61	153.678
4.987.408,08	193.101,29	135.078,95	0,00	4.955.330,42	0,00	0,00	0,00	0,00	4.955.480,42	4.987
258.015,34	0,00	0,00	0,00	258.015,14	0,00	0,00	0,00	0,00	258.015,14	258
78.785.915,62	9.891.772	169.289,70	0,00	187.550.098,32	67.517,64	0,00	0,00	67.517,64	159.572.984,81	159.702
182.775.913,96	11.923.031	-288.858,65	0,00	182.775.913,96	0,00	0,00	0,00	0,00	182.775.913,96	182.775
252.624.352,43	899.008,20	-1.745.941,87	0,00	251.771.508,76	75.158.337,94	2.558.700,71	-911.326,43	76.805.907,22	1.749.716,01	1.749.745

Anteilsbesitz der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG, Duisburg (bis 14. September 2023: Imperial Logistics International B.V. & Co. KG) - Stand 31. Dezember 2022 -					
Name, Sitz	Beteiligungsanteil direkt/indirekt in %	Währung	Umrech- nungs- kurs (1 Euro =)	Eigen- kapital	Ergebnis
				1000 Euro Währungs- einheiten	
Verbundene Unternehmen					
Alcotrans S.A.S., Mulhouse, Frankreich b)	100,0	EUR		63	0
ChemStore GmbH, Langelsheim	50,0	EUR		3.694	61
FoodTankers AB, Karlsham, Schweden b)	100,0	SEK	11,14070	49.976	3.316
FoodTankers Polska Sp. z o.o., Łódź, Polen b)	100,0	PLN	4,67803	1.224	357
FoodTankers Transport Kft, Székesfehérvár, Ungarn b)	100,0	HUF	399,646	220.377	23.709
J.H. Bachmann Inc., New Jersey, USA	100,0	USD	1,06749	-43	0
Imperial Chemical Logistics GmbH, Duisburg a), c)	89,9	EUR		62.279	0
Imperial Chemical Transport GmbH, Duisburg a), c)	100,0	EUR		5.300	0
Imperial Fleet Services GmbH, Duisburg a), c)	100,0	EUR		25	0
Imperial Industrial Logistics GmbH, Duisburg a), c)	100,0	EUR		133	0
Imperial Logistics Czech s.r.o., Louny, Tschechien b)	100,0	CZK	24,14780	3.487	-363
Imperial Logistics International (UK) Limited , Swindon, Großbritannien b)	100,0	GBP	0,88519	-3.405	-893
Imperial Logistics Sp. z o. o., Swarzędz, Polen b)	100,0	PLN	4,67803	54.920	3.504
Imperial Logistics & Services GmbH, Duisburg a), c)	100,0	EUR		1.656	0
Imperial Matrix GmbH & Co. KG, Duisburg d), e)	100,0	EUR		8.834	832
Imperial Logistics N.V., Antwerpen, Belgien b)	100,0	EUR		-154	0
Imperial Steel Logistics GmbH, Salzgitter a), c)	100,0	EUR		4.268	0
Imperial Steel Transport GmbH, Lengende a), c)	100,0	EUR		200	0
Imperial Transport GmbH, Neufahrn a), c)	100,0	EUR		500	0
Imperial Transport Sp. z o. o., Swarzędz, Polen b)	100,0	PLN	4,67803	17.753	924
Imperial Turkey Lojistik Ticaret A.Ş., Şişli İstanbul/Türkei b)	75,0	USD	1,06749	514	-107
International Oceanscargo Inc., New Jersey/USA	100,0	USD	1,06749	29	0
Lehnkering Alpha GmbH, Duisburg a), c), e)	100,0	EUR		3.432	0
MDS Main-Donau Schiffahrtsgesellschaft mbH i. L.	100,0	EUR		0	0
Palletways Deutschland GmbH, Knüllwald a), c)	100,0	EUR		-459	-458
Regent Insurance Brokers (Europe) GmbH, Duisburg a), c)	100,0	EUR		125	0
Regent Insurance Brokers (Polska) sp. z o.o., Swarzędz, Polen b)	100,0	PLN	4,67803	916	258
Regent Marine Assekuranzmakler GmbH, Bremen	51,0	EUR		1.658	-298
RCS Risk & Claims Services GmbH, Duisburg a), c)	100,0	EUR		25	0
Société de Transports Industriels d.l. Région de l'Est TRANSEST S.A.S. b)	100,0	EUR		-44	0
UCON GmbH, Münster b)	51,0	EUR		385	273
Assoziierte Unternehmen					
IMPERIAL CON-PRO GmbH, Eisenhüttenstadt	51,0	EUR		1.346	-160

- a) Es besteht ein mittelbarer/unmittelbarer Ergebnisabführungsvertrag
- b) Angabe eines nach den International Financial Reporting Standards ermittelten Ergebnis bzw. Eigenkapital
- c) Die Gesellschaft ist gem. § 264 Abs. 3 HGB von der Aufstellung eines Anhangs und Lageberichts sowie teilweise von der Prüfungspflicht und der Offenlegung des Jahresabschlusses befreit
- d) Die Gesellschaft hat von der Befreiung nach § 264b HGB Gebrauch gemacht
- e) Jahresabschluss zum 30. Juni 2022

Zusammengefasster Lagebericht

für das Rumpfgeschäftsjahr (vom 1. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022) des DP World Logistics Germany -Konzerns und der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG (bis 14. September 2023: Imperial Logistics International B.V. & Co. KG), Duisburg

1. Vorbemerkungen

Der vorliegende Lagebericht fasst den Lagebericht des DP World Logistics Germany Konzern („DPWLG-Konzern“) und den Lagebericht der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG („DPWLG B.V. & Co. KG“) zusammen. Die Informationen zum handelsrechtlichen Einzelabschluss der DPWLG B.V. & Co. KG sind im zusammengefassten Lagebericht in einem eigenen Abschnitt (4. Geschäftsentwicklung der DPWLG B.V. & Co. KG (HGB)) mit Angaben nach HGB enthalten. Der DPWLG-Konzern ist Teil der DP World-Gruppe mit der Konzernmutter DP World Limited, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate. Die europäischen Aktivitäten bzw. die europäischen Logistik-Aktivitäten der ehemaligen Imperial Logistics-Gruppe werden in der Imperial Mobility-Gruppe mit der Muttergesellschaft Imperial Mobility International B.V., Son en Breugel/Niederlande, („IMI BV“) in den Niederlanden gebündelt, in die der DP World Logistics Germany Konzern einbezogen wird.

Die Umfirmierung der Imperial Logistics International B.V. & Co. KG in DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG erfolgte mit Eintragung vom 14. September 2023. Die Umfirmierung wie auch die Umstellung des Geschäftsjahres unter Einlegung eines sechs-monatigen Rumpfgeschäftsjahres ergaben sich aufgrund der Übernahme des Imperial-Konzern durch DP World. Insbesondere wurde der Abschlussstichtag auf den Stichtag der DP World umgestellt. Damit einhergehend ist die geschäftsführende Komplementärin Imperial Logistics International B.V. in DP World Logistics Intermediate Holding B.V., Son en Breugel/Niederlande umfirmiert worden.

Unserer internen Managementstruktur folgend sind die Aktivitäten in unseren Business Lines zwei Geschäftsfeldern zugeordnet, die die Aktivitäten im Bereich Freight und Contract Logistics umfassen. Unsere Lageberichterstattung und insbesondere die Ergebnisquellenanalyse orientieren sich an den beiden Geschäftsfeldern.

2. Grundlagen des Konzerns

Die DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG ist Obergesellschaft des Konzerns und nimmt, vertreten durch die Geschäftsführung der Komplementärin, die wesentlichen Leitungsfunktionen des Gesamtkonzerns wahr. Hierzu gehören vor allem die strategische Ausrichtung des Konzerns, die Ressourcenallokation, das Führungskräfte- und Finanzmanagement sowie die Leitung des konzernweiten operativen Geschäfts der Geschäftsbereiche **Freight** mit den Business Lines **Road**, **Express Freight** sowie **Air & Ocean** einerseits und der Geschäftsbereich **Contract Logistics** mit den Business Lines **Automotive**, **Industrial** sowie **Chemicals** andererseits.

Die Business Lines des Geschäftsbereichs **Freight** sind in den folgenden Bereichen aktiv:

Die Business Line **Road** umfasst vielfältige Transportdienstleistungen mit Konzentration auf die Anforderungen unserer Kunden vor allem aus den Bereichen Automotive, Stahl und Chemie. Es werden auch Tank-Transporte, die ein entsprechendes Equipment verlangen, durchgeführt. Es werden neben einer

großen Anzahl an eigene Zugmaschinen, Aufliegern sowie Tankcontainern auch eine Vielzahl von Subunternehmern eingesetzt. Als weiteres Tätigkeitsgebiet haben wir uns seit 2020 die sogenannte „Neue Seidenstraße“ erschlossen – der Duisburger Hafen ist einer der End- bzw. Anfangspunkte eines der größten Infrastrukturprojekte der chinesischen Regierung, nämlich Transporte nach Europa auf dem Schienenweg durchzuführen.

In der Business Line **Express Freight** ist der DPWLG-Konzern mit den deutschen Aktivitäten Teil des größten Express-Netzwerks in Westeuropa für palettierte Fracht.

Die im Aufbau befindliche Business Line **Air & Ocean** ist auf dem Gebiet der Luft- und Seefrachtspedition tätig und erbringt Dienstleistungen rund um die Organisation von Luft- und Seefrachtsendungen für unsere Kunden einschließlich der Abwicklung von Zollaktivitäten. Durch die neue Zuordnung der Aktivitäten der früheren Business Line Consumer sind das Luft- und Seefracht-Geschäft in Schweden und China sowie die Abwicklung von Zollaktivitäten mit Wirkung zum 1. Januar 2022 dieser Business Line zugeordnet worden.

Im **Geschäftsbereich Contract Logistics** sind die Business Lines in den folgenden Bereichen tätig:

Die Business Line **Automotive** bietet für namhafte europäische Automobilhersteller und Automobilzulieferer kundenorientierte Logistikdienstleistungen entlang der Wertschöpfungskette an. Zum Leistungsspektrum gehören vor allem Dienstleistungen wie Lagerlogistik, Vormontage, Ersatzteillogistik, Just-in-time- und Just-in-sequence-Belieferung von Montage- und Produktionslinien.

Die Business Line **Industrial** bietet vor allem für Kunden aus der Stahlindustrie sowie dem Maschinen- und Anlagenbau kundenorientierte Dienstleistungen an. Diese umfassen leistungsfähige Logistikbausteine für die Produktionsversorgung und -entsorgung. Die produzierten Güter werden dem gewünschten Lager- oder Distributionskonzept zugeführt. Das Leistungsspektrum umfasst ferner auch Qualitätsprüfung, Verpackung und sonstige Nebenleistungen. Mit der Auflösung der früheren Business Line Consumer wurde das Geschäft rund um die Optimierung der Versorgung von Kunden mit Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Handelswaren durch intelligente Beschaffungslogistik und Importlogistik für den Handels- und Konsumgütersektor integriert.

Die Business Line **Chemicals** bietet Transport- und Logistikdienstleistungen für Kunden der chemischen Industrie an und kann als Full-Service-Dienstleister auf ein Netzwerk von eigenen und gemieteten Gefahrgutlängern zurückgreifen. Im laufenden und den vorangegangenen Geschäftsjahren wurde das Geschäftsmodell um die Lagerung von Batterien für Elektrofahrzeuge erweitert.

Zusätzlich zu diesen Geschäftsfeldern werden in geringem Umfang innerhalb des DPWLG-Konzerns weitere ergänzende Dienstleistungen erbracht wie z.B. Versicherungsmaklerei und das Management externer Firmenwagenflotten.

Die bedeutendsten Kunden des DPWLG-Konzerns sind vor allem große, namhafte Unternehmen aus den Bereichen Automobilherstellung, Chemie, Maschinenbau und Stahlerzeugung. Der Geschäftsverlauf und die Profitabilität unserer Geschäftsmodelle sind dabei insbesondere im Geschäftsbereich Contract Logistics an die Branchenentwicklung in den zuvor genannten Nachfrageindustrien gekoppelt. Zudem wirkt sich auch regelmäßig die Verfügbarkeit von Ressourcen im europäischen Speditionsgeschäft auf die Ertragslage aus. Neben den bezogenen Transportleistungen insbesondere im Bereich Road haben vor allem die Personalkosten im Geschäftsbereich Contract Logistics einen wesentlichen Einfluss auf die Ertragslage des DPWLG-Konzerns.

Schwerpunkt der Leistungserbringung liegt unverändert in Deutschland. Daneben erwirtschaftet der DPWLG-Konzern aber auch im europäischen Ausland und hier vor allem in Polen, Ungarn sowie Großbritannien und Schweden¹ wesentliche Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse außerhalb von Europa sind vor allem im Geschäftsbereich Freight in China² und der Türkei gekennzeichnet und haben bisher keinen wesentlichen Anteil am Konzernumsatz. Die Vermögenslage ist geprägt durch die eigenen und gemieteten Lagerkapazitäten sowie die technischen Anlagen und Lagermaterialien zur Erbringung unserer Leistungen.

Die Geschäftsführung hat im Rumpfgeschäftsjahr 01.07.2022 – 31.12.2022 den DPWLG-Konzern – unverändert gegenüber dem Vorjahr – anhand der folgenden bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren gesteuert:

- Umsatzerlöse: Die Umsatzerlöse umfassen sämtliche vertraglichen Gegenleistungen für die von uns erbrachten Leistungen.
- Operating Profit: Der Operating Profit entspricht dem Ergebnis vor Zinsen und ähnlichen Aufwendungen/Erträgen (Finanzergebnis) und Ertragsteuern. Aufwendungen und Erträge aus der Umrechnung von Transaktionen in fremder Währung werden dabei dem Finanzergebnis zugerechnet. Zudem werden Einmalaufwendungen und -erträge nicht berücksichtigt.

Die DPWLG B.V. & Co. KG ist die Muttergesellschaft des DPWLG-Konzerns. Mit Verträgen aus Dezember 2022 wurden die Beteiligungen an folgenden Gesellschaften veräußert:

- Shanghai IMPERIAL International Freight Forwarding Co. Ltd., Shanghai/China
- Imperial Logistics AB, Malmö/Schweden.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren unterstützen das Management bei der Führung und der langfristigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren dienen jedoch nicht vorrangig zur Steuerung des Unternehmens. Vielmehr ermöglichen sie erweiterte Erkenntnisse über die Situation im Konzern und lassen darauf aufbauende Entscheidungen zu. Demnach sind im DPWLG-Konzern und der DPWLG B.V. & Co. KG keine nichtfinanziellen Leistungsindikatoren vorhanden, die für die Geschäftstätigkeit des Konzernes von wesentlicher Bedeutung sind.

3. Wirtschaftsbericht

3.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das Jahr 2022 war für den Welthandel im ersten Halbjahr weiterhin durch die Stockungen im Seeverkehr, die insbesondere von China ausgegangen waren, geprägt. Geopolitische Spannungen und hier insbesondere der Beginn des Ukraine-Russland-Krieges im ersten Halbjahr 2022 ließen die Energiepreise in vielen Ländern in die Höhe schnellen, so dass die Verbraucherpreisinflation in vielen Ländern auf ein jahrzehntelanges Hoch ansteigen. Obwohl sich die Auswirkungen der Corona-Pandemie in den meisten Ländern abgeschwächt haben, haben die anhaltenden Wellen die Wirtschaftstätigkeit, insbesondere in China, weiterhin beeinträchtigt. Die vorgenannten Entwicklungen führten dazu, dass sich die Weltwirtschaft seit Jahresbeginn 2022 insgesamt deutlich abgeschwächt hat. Die Industrieproduktion gab im Wesentlichen im zweiten Halbjahr 2022 deutlich nach. Die weltwirtschaftliche Expansion – berechnet auf Basis der Kaufkraftparitäten – wuchs im Schlussquartal 2022 um knapp 1,8% und lag

¹ Die Imperial Logistics AB, Schweden, wurde zum 1. Dezember 2022 veräußert.

² Die Shanghai IMPERIAL International Freight Forwarding Co. Ltd., Shanghai/China, ist im Dezember 2022 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

damit unter dem Anstieg für das Gesamtjahr 2022 (ca. 3,3%). In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften blieb die Konjunktur bei deutlichen regionalen Unterschieden zwar weiterhin aufwärtsgerichtet, blieb jedoch deutlich hinter den Wachstumsraten des Jahres 2021 zurück. Das Bruttoinlandsprodukt erhöhte sich hier um 2,6% (Vorjahr: 5,4%). Die Wachstumsraten für das dritte Quartal (0,5%) sowie das vierte Quartal (0,3%) lagen hierbei noch deutlich unter der Gesamtwachstumsrate für das Jahr 2022. (Quelle: ifw Kiel Institut für Weltwirtschaft, Kieler Konjunkturberichte Nr. 97, Nr. 98 und Nr. 99).

Das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes in Deutschland entwickelte sich im dritten Quartal noch leicht positiv (+0,5%) brach dann jedoch im vierten Quartal 2022 ein (-0,4%), hat sich aber im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 insgesamt deutlich abgeschwächt.

Neben einem Anstieg der betrieblichen Investitionen (+5,4%) haben insbesondere auch die Warenexporte (+1,9%) sowie der private Konsum (+0,7%) zu dem moderaten Anstieg im dritten Quartal 2022 geführt. Dieser Anstieg wurde im Wesentlichen durch eine rückläufige Entwicklung bei Bauinvestitionen aufgrund gestiegener Finanzierungskosten (-0,9%) abgebremst. (Quelle: ifw Kiel Institut für Weltwirtschaft, Kieler Konjunkturberichte Nr. 101)

Eine andere Entwicklung zeichnete sich jedoch im vierten Quartal 2022 ab. Bei einem deutlichen Rückgang der Bauinvestitionen (-2,9%) verzeichneten die sich im dritten Quartal noch positiv darstellenden Bereiche privater Konsum (-1,0%), betriebliche Investitionen (-3,6%) sowie die Exporte (-1,0%) deutlich negative Entwicklungen, so dass das Bruttoinlandsprodukt insgesamt rückläufig war. (Quelle: ifw Kiel Institut für Weltwirtschaft, Kieler Konjunkturberichte Nr. 101)

Nach der Jahreswende hat sich die Weltproduktion zwar spürbar verbessert, ein nachhaltiger Aufschwung ist allerdings derzeit nicht erkennbar. Die Rohstoffpreise sind deutlich zurückgegangen, so dass nachlassender Inflationsdruck und nachlassende Probleme in den Lieferketten zu einem moderaten Anstieg der Konjunktur geführt haben. Die Industrieproduktion stieg entsprechend im ersten Quartal vor allem in China leicht an. Die Weltproduktion konnte im ersten Quartal des Kalenderjahres 2023 nur um 0,8% zulegen (Quelle: ifw Kiel Institut für Weltwirtschaft, Kieler Konjunkturberichte Nr. 103).

Im ersten Halbjahr des Kalenderjahres 2023 expandierte die Weltwirtschaft mit sehr moderatem Tempo. Die aufgrund der massiv gestrafften Geldpolitik erwartete Rezession bleib jedoch aus. Es wird für das Gesamtjahr aktuell ein Wachstum der kaufkraftbereinigten Weltkonjunktur um 3,0 Prozent erwartet. Der Welthandel entwickelte sich im ersten Halbjahr 2023 leicht rückläufig. Die Investitionsneigung wird aufgrund höherer Finanzierungskosten und der sich weiterhin abzeichnenden Straffung der Geldpolitik abnehmen (Quelle: ifw Kiel Institut für Weltwirtschaft, Kieler Konjunkturberichte Nr. 103, 105).

3.2 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Nach einem Anstieg um 8,7% im Jahr 2021 wuchs der globale Kontraktlogistikmarkt im Jahr 2022 im Jahresvergleich nur um 2,9% auf einen Wert von Mrd. EUR 274 und weist damit – mit Ausnahme des Jahres 2020 – die niedrigste Wachstumsrate seit 2014 aus. Der moderate Anstieg ist auf die weltweite Konjunkturabschwächung und die daraus resultierende nachlassende Aktivität in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen. Die Konjunkturabschwächung zeigt sich insbesondere im Bereich E-Commerce-Logistikmarkt, der im vergangenen Jahr um 5,2% auf etwa 418 Milliarden EUR zurückgegangen ist.

Alle wesentlichen Regionen haben im Jahr 2022 wie im Vorjahr ein Wachstum des Kontraktlogistikmarktes erlebt, wobei der asiatisch-pazifische Raum mit ca. 105 Milliarden EUR und rund 38% als größter Kontraktlogistikmarkt nach Regionen überdurchschnittlich mit 4,3% wuchs, während die Regionen Europa (ca. 30%) und Nordamerika (ca. 26%) mit 1,9% bzw. 2,2% nur ein unterdurchschnittliches Wachstum erreichten (Quelle: DVZ vom 19.06.2023, DVV Media Group GmbH).

Die Automobilindustrie konnte wider Erwarten ihren Umsatz aus der Inlandsproduktion um 23% steigen, wobei ein Teil des Anstiegs der Inflation und damit höheren Verkaufspreisen geschuldet ist. Getrieben wurde das Umsatzwachstum primär durch das Wachstum des Auslandsgeschäfts (+29%), während das Inlandsgeschäft mit 12% sich weniger positiv entwickeltet (Quelle: VDA vom 20.06.2023).

Im Straßengüterverkehr entfielen auf Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und das Vereinigte Königreich, die fünf größten Volkswirtschaften Europas, im Kalenderjahr 2021 59,7% der gesamten Einnahmen. Der größte Markt in Europa mit Einnahmen von Mrd. EUR 72 und einem Marktanteil von 19,4% ist Deutschland. Von den größten europäischen Straßengüterverkehrsmärkten verzeichnete der deutsche Markt im Jahr 2021 mit 5,5% das langsamste reale Wachstum vor allem aufgrund der Probleme in der verarbeitenden Industrie, die sich zwar erholt, aber auch durch Beschränkungen bei der Versorgung mit wichtigen Produktionsgütern gebremst wurde.

Der europäische Straßengüterverkehr 2022 zeigt ein Bild einer starken Erholung, wobei einige unvorhersehbare Faktoren ein unsicheres, herausforderndes und komplexes Marktumfeld schaffen. Die europäischen Straßenfrachtraten erreichten im ersten Quartal 2022 ein Allzeithoch, da steigender Kostendruck, Versorgungs- und Kapazitätsunterbrechungen, regulatorische Änderungen und Krieg in der Ukraine eine starke Mischung aus Tariftreibern schufen. Der europäische Straßengüterverkehrsmarkt wuchs im Jahr 2021 real um 9,4% und ist im Jahr 2022 um 3,5% gewachsen. Es wird erwartet, dass die Erholung bis 2027 anhalten wird, wobei von 2022 bis 2027 ein Marktwachstum von durchschnittlich 2,1% prognostiziert wird. Dabei wird erwartet, dass kleinere Straßengüterverkehrsanbieter überproportional unter dem Anstieg der Betriebskosten leiden. Der Fahrermangel bleibt weiterhin ein akutes Problem auf dem europäischen Markt, wobei Ende 2021 bereits insgesamt 380.000 bis 425.000 Fahrer fehlten (Quelle: <https://www.ti-insight.com>).

Im Kalenderjahr 2022 sind die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf die Lieferketten der wesentliche Einflussfaktor für den Wirtschaftszweig Logistik. Das zweite Kalenderhalbjahr war vor allem durch einen weiteren starken Anstieg der Frachtraten gekennzeichnet, nachdem diese bereits im Kalenderjahr 2021 deutlich gestiegen sind. Der Preisindex der Frachtraten im Straßengüterverkehr in Deutschland ist in 2021 von 127,31 auf 135,02 im vierten Quartal gestiegen. Zum Jahresende 2022 ergab sich ein weiterer Anstieg auf 152,03, wobei der Höchststand mit 152,43 im dritten Quartal 2022 zu verzeichnen war. Wesentlicher Treiber in 2022 war der Ukraine-Krieg und die nochmals gestiegenen Kraftstoffpreise (Quelle: statista, Verkehr & Logistik, Preisindex der Frachtraten in Deutschland im Zeitraum 1. Quartal 2019 bis 4. Quartal 2022).

Die im Vorjahr und teilweise bis in das dritte Quartal 2022 bestehenden Störungen im Containerverkehr haben sich im vierten Quartal 2022 weitestgehend aufgelöst. Die Lieferengpässe haben sich reduziert, was unter anderem auch auf die höhere Lagerhaltung der Industrie und der damit verbundenen sinkenden Nachfrage zurückzuführen ist (Quelle: BVL, Logistik-Indikator, Kommentar zum Logistik-Indikator für das 4. Quartal 2022 von Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Vorsitzender des Vorstands der BVL).

3.3 Geschäftsverlauf

In den nachfolgenden Darstellungen wird jeweils der Wert des sechs Monate umfassenden Rumpfgeschäftsjahres mit dem Wert der entsprechenden Periode des Vorherigen Geschäftsjahres (Juli bis Dezember 2021) verglichen, wenn nicht explizit etwas anderes genannt wird.

Die bereits im Geschäftsjahr 2021/2022 aufgetretenen Beeinträchtigungen der Produktion unserer Kunden in der Automobilindustrie aufgrund von Lieferengpässen blieben bei unseren Hauptkunden vor allem in den deutschen Produktionswerken auch im Rumpfgeschäftsjahr 2022 ein Thema. Produktionsunterbrechungen und gedrosselte Produktionsvolumen nahmen zwar in den letzten sechs Monaten des Jahres 2022 an Bedeutung ab, letztlich hat die Verfügbarkeit von Bauteilen auch das Rumpfgeschäftsjahr weiterhin negativ beeinflusst. Gleichzeitig konnte im Rumpfgeschäftsjahr 2022 die Wachstumsstrategie, beeinflusst durch den Abschluss von zwei größeren Kundenaufträgen in der Automobilindustrie im Geschäftsjahr 2021/2022, welche nun entsprechend positive Auswirkungen auf den Umsatz und das Ergebnis entfalteten, fortgesetzt werden.

Die Entwicklung der einzelnen Geschäftsbereiche stellt sich wie folgt dar:

Insgesamt war der Bereich **Freight** durch einen vor allem preisbedingten Umsatzzanstieg gekennzeichnet. Die Frachtraten haben sich im Kalenderjahr 2022 deutlich erhöht. Hier spielen vor allem Kapazitätsengpässe, der Fahrermangel und die durch den Ukraine-Krieg nochmals deutlich gestiegenen Energiepreise eine wesentliche Rolle.

Der Umsatz der Business Line **Air & Ocean** blieb trotz eines deutlichen Umsatzzanstiegs gegenüber dem Vorjahr hinter der Prognose zurück, was vor allem auf geringere Volumina und deutlich reduzierte Frachtraten in der Türkei zurückzuführen ist. Die Türkei und Belgien wachsen nach wie vor unter herausfordernden Bedingungen. Während es zu Beginn des Jahres noch an Kapazitäten mangelte, schmälern nun deutlich gesunkene Frachtraten das Ergebnis.

In der Business Line **Road** konnten die Umsatzerlöse im Vorjahresvergleich zwar deutlich gesteigert werden, welches aber zum Teil auf erhöhte Frachtraten und Dieselpreiserhöhungen zurückzuführen ist, die sich auch in den Kosten widerspiegeln, im Fall des Einsatzes von Subunternehmern sogar überproportional.

Die hohe Nachfrage nach **Liquid-Transportkapazitäten** als Betätigungsfeld der Business Line Road im Rumpfgeschäftsjahr führte, wie bereits im gesamten Geschäftsjahr 2021/2022, zu einer hohen Auslastung der Kapazitäten, die allerdings durch die nicht ausreichende Verfügbarkeit von Kraftfahrern gebremst wurde. Da in diesem Bereich der Anteil an eigenen Fahrzeugen hoch ist, wirkten sich die Veränderungen der Frachtraten hier auch im Ergebnis aus. Der Ergebnisanstieg ist auf eine sehr hohe Auslastung der Vermögenswerte und eine hohe Nachfrage sowie ein gutes Spotgeschäft bis September zurückzuführen, das sich danach deutlich abkühlte.

Der Umsatz im Betätigungsfeld der **General Cargo** lag deutlich über dem Vorjahreswert, jedoch unter Plan. Das operative Ergebnis brach in diesem Bereich deutlich ein. Das Ergebnis dieses Bereiches beinhaltet eine Rückstellung von Mio. EUR 3,7 für einen belastenden Vertrag. Das Geschäft musste mit festen vertraglichen Verkaufspreisen gestiegene Kosten tragen. Entsprechende Vertrags- und Preisanpassungen mit dem Hauptkunden wurden ausgehandelt, so dass die gebildete Rückstellung im nachfolgenden Geschäftsjahr reduziert werden wird. Da sich die Änderungen erst im neuen Geschäftsjahr ergeben haben und rechtlich wirksam vereinbart wurden, handelt es sich hierbei um wertbegründende Tatsachen.

Im Betätigungsfeld **Road Management** ging der Umsatz hingegen deutlich zurück, da das Seidenstraßengeschäft fast zum Erliegen kam. Das operative Ergebnis liegt hier auf dem Niveau der Prognose, aber - unter dem Vorjahreswert, was auf die geringere Produktion in Rotenburg und die gestiegenen Einkaufsraten zurückzuführen ist, die den Kunden im Duisburger Geschäft noch nicht vollständig in Rechnung gestellt werden konnten.

Die Entwicklung im Bereich **Contract Logistics** war im Rumpfgeschäftsjahr vor allem durch einen durch neue Verträge bedingten Umsatanstieg gekennzeichnet.

Die Business Line **Automotive** erzielte einen Umsatz deutlich über dem Wert des Vorjahreswert (Vergleich zu Jul-Dec 21) und auch deutlich über der Prognose. Hierbei wirkten sich erhöhte Volumina an den bestehenden Standorten Wolfsburg und Ingolstadt und vor allem die zusätzlichen Umsatzerlöse der beiden neuen Standorte eines Automobilherstellers in Leipzig und Kabelsketal aus. Das operative Ergebnis liegt in diesem Bereich um Mio. EUR 1,8 unter dem Prognosewert, aber Mio. EUR 5,2 über dem Vorjahreswert. Gegenüber der Prognose litten die meisten großen Standorte in Deutschland unter höheren Kosten für Zeitarbeitskräfte, die aufgrund des hohen Krankenstandes benötigt wurden. Dies konnte nur teilweise durch bessere Ergebnisse in Wilhelmshaven und Flechtorf sowie das Neugeschäft in Kabelsketal kompensiert werden. Die positive Abweichung zum Vorjahr ergibt sich vor allem aus neu abgeschlossenen Verträgen mit großen Automobilherstellern.

Die Business Line **Industrial** entwickelte sich deutlich über dem Vorjahresniveau, was vor allem auf einen Neukunden in Dortmund, Preiserhöhungen und höhere Mengen an bestehenden Standorten zurückzuführen ist. Das Betätigungsfeld Stahllogistik lag über dem Vorjahresniveau, was auf höhere Absatzmengen an allen Standorten zurückzuführen ist. An einigen Standorten lag der Umsatz aber auch unter dem Plan. Das operative Ergebnis in diesem Bereich liegt um Mio. EUR 1,3 über der Prognose und somit genau auf dem Vorjahrniveau. Da der Standort in Stockstadt abweichend von der Planung nicht geschlossen wurde und der Geschäftsbetrieb weiterläuft, fielen die prognostizierten Stilllegungskosten nicht an. Auch bessere operative Ergebnisse in Bocholt, Dortmund und aus Projekten tragen zur positiven Entwicklung bei.

Die Business Line **Chemicals** konnte das Geschäft mit der Lagerung weiter ausbauen. Insbesondere die maßgeschneiderten Lösungen und die schnelle Umsetzung der Anforderungen der Kunden führten zu einem weiteren Anstieg der Umsatzerlöse. Daneben zeichnete sich während des Geschäftsjahrs eine anhaltend hohe Nachfrage nach Lagerkapazitäten ab, die sich insbesondere an den Standorten Hamburg und Magdeburg auswirkte. Das Ergebnis der Business Line liegt über dem Vorjahreswert und über Plan, was auf deutlich bessere Volumina und Margen in den Bereichen Lager und Transport zurückzuführen ist.

Der Geschäftsverlauf im Rumpfgeschäftsjahr 2022 war erneut von einer hohen Volatilität gekennzeichnet und weiterhin bestehenden Herausforderungen aufgrund der geopolitischen Konflikte, der angespannte Situation in den Lieferketten, dem weiterhin hohen Preisniveau und der konjunkturellen Eintrübung. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2021/2022 konnten die Konzerngesellschaften trotz der vielen

negativen Einflüsse insgesamt eine Zunahme der Geschäftsaktivitäten verzeichnen und aufgrund einer leichten Entspannung der Lieferkettenengpässe die Ergebnissituation in Teilbereichen verbessern, während die Entwicklung in anderen Bereichen wenig zufriedenstellend verlief.

3.4 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des DPWLG-Konzerns

Die nachfolgend dargestellten Werte der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sind aufgrund des Rumpfgeschäftsjahres vom 01.07.2022 bis zum 31.12.2022 nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

3.4.1 Ertragslage

Der Umsatz und weitere Ergebnisgrößen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. EUR	RGJ 2022	GJ 2021/2022	Veränderung
Umsatzerlöse	438,4	764,5	-326,1
Operating Profit	-9,4	-5,6	-3,8
Finanzergebnis	-2,1	-2,7	0,6
Jahresergebnis	-24,3	-9,7	-14,6

Der Konzernumsatz beträgt für das Rumpfgeschäftsjahr Mio. EUR 438,4 und liegt somit deutlich unter dem Vorjahreswert. Extrapoliert auf zwölf Monate erhöht er sich gegenüber dem Vorjahr jedoch deutlich um 14,7% auf Mio. EUR 876,8. Die positive Entwicklung ist dabei in beiden Geschäftsbereichen zu verzeichnen, wobei die Business Lines Air & Ocean im Bereich Freight sowie Automotive im Bereich Contract Logistics die größten Beiträge leisteten. Der Umsatz der Business Line Air & Ocean wurde insbesondere durch einen Anstieg der Umsatzerlöse in der Türkei positiv beeinflusst, während neue Großaufträge und der im Vorjahresvergleich wegfallende teilweise Produktionsstopp zu höheren Volumina und Umsätzen bei Automotive beitrugen.

Der **Geschäftsbereich Freight** umfasst die Bereiche Air & Ocean, Road und Express Freight. Trotz sinkender Frachtraten im Bereich Air & Ocean konnte der Umsatz in der Türkei, bedingt durch den Aufbau eines neuen Vertriebsteams gesteigert werden, wobei hingegen die Länder China und Schweden eine negative Entwicklung zeigen. Der Bereich Road entwickelte sich ebenfalls positiv, was einerseits auf höhere Raten und andererseits auf höhere weiterbelastete Dieselkosten zurückzuführen ist, die im Gegenzug auch die Kosten entsprechend erhöhten. In Folge dieser höheren Raten konnte der Umsatz in den Bereichen Liquid Cargo und General Cargo gesteigert werden. Negativ entwickelte sich der Umsatz im Bereich Road Management, da das Seidenstraßengeschäft fast vollständig zum Erliegen kam. Das Volumen für palettierte Fracht war im Netzwerk rückläufig, dennoch konnte der Umsatz aufgrund von Preissteigerungen erhöht werden.

Nach dem Wegfall der teilweisen Produktionsunterbrechungen des Jahres 2021 in der wichtigsten Business Line Automotive hat sich der Umsatz im **Geschäftsbereich Contract Logistics** ebenfalls positiv entwickelt. Neben höheren bzw. im Vorjahresvergleich stabileren Volumina haben insbesondere auch neue Großaufträge zu der Erhöhung im Bereich **Automotive** beigetragen. Dennoch liegt der Operating Profit in diesem Bereich Mio. EUR 1,8 unter dem Prognosewert, aber Mio. EUR 5,2 über dem Vorjahreswert. Gegenüber der Prognose litten die großen Standorte in Deutschland unter höheren Kosten

für Zeitarbeitskräfte, die aufgrund des hohen Krankenstandes benötigt wurden. Dies konnte nur teilweise durch bessere Ergebnisse in Ingolstadt, Wilhelmshaven und Flechtorf sowie das Neugeschäfte in Kabelsketal und Brüssel kompensiert werden. Die positive Abweichung zum Vorjahr ergibt sich aus den neuen Standorten Kabelsketal, Leipzig, Wilhelmshaven und Ingolstadt sowie aus allen Standorten in Polen und Ungarn. Der Umsatz im Bereich Industrial konnte sowohl im Tätigkeitsbereich Machinery & Equipment als auch im Tätigkeitsbereich Steel Logistics gesteigert werden. Das Betätigungsfeld Machinery & Equipment profitierte hierbei sowohl von einem großen Neukundenauftrag als auch höheren Preisen und Volumina, während der Anstieg im Segment Steel im Wesentlichen auf höhere Volumina zurückzuführen ist. Die Business Line Chemicals profitierte weiterhin von steigenden Nachfrage nach Lagerkapazitäten sowohl durch Bestandskunden als auch Neukunden. Darüber hinaus konnten auch höhere Raten gegenüber den Kunden durchgesetzt werden.

Die im Vorjahresvergleich deutlich um rund Mio. EUR 11,7 zurückgegangenen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von nicht mehr benötigten Risikovorsorgen aus Garantiezusagen im Zusammenhang mit Geschäftsveräußerungen in den Vorjahren.

Die betrieblichen Aufwendungen (Mio. EUR 423,1; Vorjahr: Mio. EUR 724,4) sind aufgrund des Rumpfgeschäftsjahrs deutlich zurückgegangen. Die auf zwölf Monate extrapolierten betrieblichen Aufwendungen sind dagegen mit einer Veränderung von 16,8% deutlich gestiegen, wobei der Personalaufwand mit 18,0%, der Materialaufwand mit 12,4% und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen mit 21,8% deutlich gestiegen sind.

Der auf 12 Monate extrapolierte erhöhte Personalaufwand (Mio. EUR 340,8, Vorjahr: Mio. EUR 288,8) steht im Zusammenhang mit der gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 7.084 Beschäftigten auf 8.075 Beschäftigte (+13,9%) bedingt durch die Geschäftsausweitung sowie den Lohn- und Gehaltssteigerungen aus tarifvertraglichen Regelungen. Insbesondere die deutlich gestiegenen Treibstoffkosten haben zur Steigerung des auf 12 Monate extrapolierten Materialaufwands um 12,4% geführt.

Die planmäßigen Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte des Anlagevermögens, einschließlich der Nutzungsrechte an Vermögenswerten, belaufen sich im Rumpfgeschäftsjahr auf Mio. EUR 31,7 und extrapoliert auf zwölf Monate Mio. EUR 63,4. Demnach sind die Abschreibungen im Vorjahresvergleich geringfügig um 1,1% gestiegen. Insbesondere die extrapolierten Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte sind aufgrund neu abgeschlossener Leasingvereinbarungen für Lagerflächen angestiegen. Dem stehen geringfügig geringere planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen gegenüber. Im Gegensatz zum Vorjahr erfolgten im Rumpfgeschäftsjahr Wertaufholungen in Höhe von Mio. EUR 0,5 auf aktivierte Nutzungsrechte (2021/2022 außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte in Höhe von Mio. EUR 0,9).

Trotz der Beendigung von Finanzierungsleasingverträgen im April 2021 im Zusammenhang mit der Veräußerung der internationalen Shipping-Aktivitäten, welche sich erstmals im Rumpfgeschäftsjahr voll auswirkten, stieg der Zinsertrag aufgrund eines insgesamt steigenden Zinsniveaus bei leicht rückläufigen Geldanlagen bei Schwestergesellschaften aus dem Konzern bei einer entsprechenden Extrapolation an. Die Zinsaufwendungen liegen mit Mio. EUR 4,7 unter dem Wert des Vorjahres (Mio. EUR 6,7), sind extrapoliert auf zwölf Monate jedoch gestiegen. Hierin spiegelt sich trotz gesunkener Finanzverbindlichkeiten der Anstieg der Zinssätze sowohl bei den festverzinslichen Darlehen und Leasingverbindlichkeiten als auch insbesondere bei den variabel verzinslichen Kontokorrentkrediten wider.

Aufgrund des negativen Ergebnisses insbesondere im deutschen Organkreis sind keine hohen Aufwendungen für Ertragsteuern zu verzeichnen. Der wesentliche Effekt bei den latenten Steuern ergibt sich

aus einer Korrektur der Bewertung steuerlicher Verlustvorträge im deutschen Organkreis, da mit einer künftigen Nutzung dieser Verlustvorträge innerhalb der kommenden vier Jahre nicht gerechnet wird.

Im Sonstigen Ergebnis des DPWLG-Konzerns wurden Aufwendungen aus der Währungsumrechnung ausländischer Einheiten (Mio. EUR 0,3; Vorjahr: Mio. EUR 0,9) sowie Effekte aus der Erfassung von versicherungsmathematischen Gewinnen (Mio. EUR -1,8; Vorjahr: Mio. EUR 11,4) einschließlich darauf zu bildender latenter Steuern erfasst. Daneben wurden im Rumpfgeschäftsjahr 2022 Abwertungen auf im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern in Höhe von Mio. EUR 1,2 vorgenommen.

Das Konzernjahresergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verschlechtert und sank um Mio. EUR 14,5 auf einen Konzernjahresfehlbetrag von Mio. EUR 24,3.

Der **Operating Profit** als bedeutsamster Leistungsindikator des DPWLG-Konzerns leitet sich aus dem operativen Ergebnis wie folgt ab:

in Mio. EUR	RGI 2022	2021/2022	Veränderung
Operatives Ergebnis	-11,8	-6,3	-5,6
Integration DP World	1,0	3,9	-2,9
Veräußerung langfristige Vermögenswerte	0,0	-3,2	3,2
Wertberichtigungen langfristige Vermögenswerte	0,0	0,9	-0,9
Wertaufholungen langfristige Vermögenswerte	-0,5	-0,3	-0,2
Sonstige	1,9	-0,6	2,5
Operating Profit	-9,4	-5,6	-3,9

Die Aufwendungen für die Integration in den DP World-Konzern als neuer Gesellschafter der gesamten DPWLG-Gruppe beinhaltet die nach Abschluss der Transaktion im Februar 2022 entstandenen Aufwendungen, vor allem die Grunderwerbsteuer in Deutschland. Die Wertaufholungen auf langfristige Vermögenswerte betreffen aktivierte Nutzungsrechte an gemieteten Immobilien.

3.4.2 Vermögenslage

Die Vermögenslage des DPWLG-Konzerns ist im Geschäftsjahr vor allem durch den Rückgang der kurzfristigen Vermögenswerte um Mio. EUR 30,0 und hier insbesondere durch die geringeren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Mio. EUR 116,0; Vorjahr: Mio. EUR 134,4) und der übrigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte (Mio. EUR 105,4; Vorjahr: Mio. EUR 117,9) gekennzeichnet. Hierin spiegelt sich insbesondere der Rückgang der Finanzverrechnungskonten gegenüber nahestehenden Unternehmen um Mio. EUR 15,3 wider.

Bei den langfristigen Vermögenswerten ist ein Rückgang um Mio. EUR 23,7 auf Mio. EUR 238,9 zu verzeichnen, was im Wesentlichen auf eine Verminderung der aktivierten Nutzungsrechte (Mio. EUR 9,1) sowie einen deutlichen Rückgang der aktivierten latenten Steuern (Mio. EUR -10,6) zurückzuführen ist. Den Zugängen bei den aktivierten Nutzungsrechten in Höhe von Mio. EUR 15,7 stehen planmäßige Abschreibungen in Höhe von Mio. EUR 24,6 gegenüber, so dass sich der Buchwert im Rumpfgeschäftsjahr um insgesamt Mio. EUR 9,1 reduziert hat. Der Rückgang der aktiven latenten Steuern resultiert aus der teilweisen Neubewertung steuerlicher Verlustvorträge (Mio. EUR 9,2), da mit einer Nutzung dieser Verlustvorträge in den nächsten vier Jahren nicht zu rechnen ist.

Die Investitionen in das Sachanlagevermögen haben sich gegenüber dem Vorjahr deutlich reduziert und betrugen im Rumpfgeschäftsjahr Mio. EUR 5,9 (Vorjahr: Mio. EUR 16,0). Unter Berücksichtigung der Abschreibungen hat sich das Sachanlagevermögen im Geschäftsjahr um Mio. EUR 1,2 verringert.

Die negative Eigenkapitalentwicklung im Rumpfgeschäftsjahr (Mio. EUR -27,7) ist auf das negative Konzerngesamtergebnis in Höhe von Mio. EUR 27,5 sowie auf erfolgte Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter in Höhe von Mio. EUR 0,2 zurückzuführen. Das Eigenkapital, das auf die Anteilseigner der DPWLG B.V. & Co. KG entfällt, reduzierte sich um Mio. EUR 27,9 auf Mio. EUR 180,5. Bezogen auf das gesamte Eigenkapital einschließlich der Minderheitenanteile blieb die Eigenkapitalquote trotz des negativen Gesamtergebnisses aufgrund der reduzierten Bilanzsumme mit 37,6% (Vorjahr: 39,0%) relativ konstant.

Die Pensionsverpflichtungen erhöhten sich im Wesentlichen bewertungsbedingt um netto Mio. EUR 1,9, wobei der Inanspruchnahme in Höhe von Mio. EUR 1,1 Zuführungen in Höhe von Mio. EUR 0,9 entgegenstehen. Bewertungseffekte in Höhe von Mio. EUR 2,1 wurden als Verminderung des Eigenkapitals im Sonstigen Ergebnis der Gesellschaft erfasst.

Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen um Mio. EUR 2,6 auf Mio. EUR 24,5 ist insbesondere auf die Zuführung für belastende Verträge mit vertraglich festgelegten Verkaufspreisen bei gestiegenen Kosten in Höhe von Mio. EUR 3,7 zurückzuführen.

Das Working Capital reduzierte sich insbesondere aufgrund des Rückgangs der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um insgesamt Mio. EUR 16,7, so dass sich zum Stichtag 31. Dezember 2022 folgendes Bild ergibt:

in Mio. EUR	31/12/2022	30/06/2022	Veränderung
Vorräte	6,0	6,3	-0,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116	134,4	-18,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	60,9	62,9	-2
Working Capital	61,1	77,8	-16,7

3.4.3 Finanzlage

Ausgehend vom EBITDA (Mio. EUR 19,9) ist der Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit vor allem durch den Rückgang des Working Capitals im Geschäftsjahr gekennzeichnet, das sich um rund Mio. EUR 16,7 vermindert hat. Insgesamt ist der operative Cashflow im Rumpfgeschäftsjahr mit Mio. EUR 27,7 (Vorjahr: Mio. EUR 6,7) deutlich gestiegen und weiterhin positiv.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist negativ und beträgt Mio. EUR -7,6. Den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von Mio. EUR 6,2 sowie den Auszahlungen im Rahmen der Verkäufe von Tochterunternehmen (Mio. EUR -1,0) und aus sonstigen langfristigen Vermögenswerten (Mio. EUR -1,1) stehen Einzahlungen aus dem Verkauf von Anlagevermögen in Höhe von Mio. EUR 0,8 gegenüber. Der negative Cashflow aus den Unternehmensverkäufen resultiert vor allem daraus, dass ein Teil der Kaufpreise zum 31.12.2022 noch nicht zahlungswirksam war.

Der Finanzierungscashflow zeigt mit Mio. EUR -13,4 im Vergleich zum Vorjahr (Mio. EUR 4,0) eine deutlich negative Entwicklung. Der Mittelzufluss aus den Finanzverrechnungskonten mit nahestehenden Unternehmen in Höhe von Mio. EUR 15,2 reichte nicht aus, um insbesondere die Mittelabflüsse aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten (Mio. EUR -24,8) sowie anderen Finanzschulden in Höhe von Mio. EUR -4,5 (hier insbesondere Kontokorrentkredite) zu kompensieren.

Der Finanzmittelfonds, bestehend aus Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten, erhöhte sich um Mio. EUR 6,6 auf Mio. EUR 19,2.

Im Zusammenhang mit einer bestehenden Vereinbarung über den Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Factoring) werden regelmäßig Forderungen veräußert und damit ausgebucht. Zum Bilanzstichtag sind Forderungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von Mio. EUR 65,1 veräußert worden.

Die DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG und ihre Tochtergesellschaften waren zum Bilanzstichtag in die Konzernfinanzierung des DP World-Konzerns in Europa eingebunden. Die Konzernfinanzierung wird über die Schwestergesellschaft Imperial Mobility Finance B.V., Son en Breugel/Niederlande, sichergestellt, die über eine zum Stichtag bis Oktober 2023 terminierte Kreditlinie mit einem Bankenkonsortium verfügte. Diese Kreditlinie war durch die ehemalige Konzernmuttergesellschaft Imperial Logistics Limited, Bedfordview/Südafrika, garantiert. Die DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG haftete nicht für diese Kreditlinie. Die vereinbarten Covenants für diese Kreditlinie, die sich auf die Konzernbilanz des Mutterkonzerns Imperial Logistics Ltd., Südafrika beziehen, wurden halbjährlich überprüft und waren zum 31. Dezember 2022 eingehalten. Diese bis Oktober 2023 laufende Finanzierung wurde zwischenzeitlich abgelöst. Für die nach wie vor vorhandene Factoring Linie gelten die bisherigen Covenants unverändert fort und beziehen sich auf den Konzernabschluss des Mutterunternehmens Imperial Mobility International B.V., Son en Breugel/Niederlande.

Die neue ultimative Konzernobergesellschaft DP World Limited, Dubai/VAE (Übergang der Beherrschung am 14. März 2022) hat über ihre Tochtergesellschaft DP World FZE, Dubai/UAE an die Schwestergesellschaft Imperial Mobility Finance B.V. ein Darlehen in Höhe von Mio. USD 213 mit einer Laufzeit von 3 Jahren ausgereicht, welches indirekt auch dem DP World Logistics Germany Konzern zur Verfügung steht.

Ferner hat die DP World Logistics Europe B.V. als neue europäische Obergesellschaft des DPWLG-Konzerns sowie der syncreon Europe ein externes Mio. USD 275 Darlehen mit einer Laufzeit bis November 2026 bei einem Bankenkonsortium aufgenommen, welches ebenfalls zur Finanzierung des europäischen Teilkonzerns und damit auch anteilig dem DPWLG Konzern zur Verfügung steht.

Die Strategie der DP World ist es, die Region Europa, dann bestehend aus der ehemaligen syncreon Europa und der ehemaligen Imperial Europa, zentral aus Dubai zu finanzieren. Working Capital Bedarf soll bilateral über Bank Facilities und Garantielinien gedeckt werden.

Daneben stehen dem Konzern aktuell noch weitere eigene Kreditlinien in Höhe von Mio. EUR 15,3 sowie eine Factoring Linie in Höhe von Mio. EUR 70 und Garantielinien von insgesamt Mio. EUR 9,5 zur Verfügung.

Zum Bilanzstichtag bestehen finanzielle Forderungen gegen Schwestergesellschaften in Höhe von Mio. EUR 95,2.

Die DP World Logistics Europe B.V. (ehemals: Syncreon NewCo B.V.) hat am 4. Dezember 2023 gegenüber der Imperial Mobility Finance B.V. (IMF) eine harte Patronatserklärung abgegeben und sich verpflichtet die IMF für einen Zeitraum von mindestens 15 Monaten ab dem Datum der Erklärung mit den notwendigen finanziellen Mitteln auszustatten, um sie in die Lage zu versetzen, die Darlehensverbindlichkeiten von Mio. EUR 124 gegenüber der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG zu bedienen und diese somit in die Lage zu versetzen, jederzeit in der Lage zu sein, fällige Verbindlichkeiten zu begleichen und ihr Geschäft fortzusetzen.

3.5 Zielerreichung der Prognose

Die Auswirkungen angespannter Lieferketten in unseren wichtigsten Kundensegmenten sowie stark steigende Preise aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Rohstoffen und Energie haben das Rumpfgeschäftsjahr 2022 negativ beeinträchtigt. Darüber hinaus hat die sich im zweiten Halbjahr deutlich abschwächende Konjunktur, einhergehend mit einer weiterhin hohen Inflation und hohen Energiepreisen, sowohl die Nachfrage als auch die Frachtraten im Geschäftsbereich Freight deutlich abnehmen lassen. Der Ukraine-Krieg hat das Seidenstraßengeschäft fast vollständig zum Erliegen gebracht.

Gleichzeitig konnten wir aber unsere Erwartungen an die Gewinnung von Neugeschäft übertreffen und in beiden Geschäftsbereichen zulegen.

Unsere Prognose für das Rumpfgeschäftsjahr 2022 berücksichtigte die fortgeföhrten Geschäftstätigkeiten des DPWLG-Konzerns.

Für unsere Kernsteuerungsgröße Umsatzerlöse konnten wir die Prognose für das Rumpfgeschäftsjahr 2022 erreichen. Beim Umsatz ist es vor allem das Neukundengeschäft, das zu einem Umsatzanstieg geführt hat.

Die Kernsteuerungsgröße Operating Profit liegt mit Mio. EUR -9,4 deutlich unter unserem Prognosekorridor von Mio. EUR -2 und Mio. EUR 2. Der Operating Profit ist insbesondere durch die Ergebnisse des Geschäftsbereichs Freight negativ beeinflusst. Das fast vollständig zum Erliegen gekommene Seidenstraßengeschäft hat hier wesentlich die Entwicklung der Gruppe negativ beeinträchtigt. Im Geschäftsbereich Contract Logistics sind trotz positiver Ergebnisbeiträge aus dem Neugeschäft vor allem die Ergebnisse im Segment Automotive hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

Leistungsindikator	Prognose Rumpfgeschäftsjahr 2022	IST Rumpfgeschäftsjahr 2022
Umsatz	Umsatz zwischen Mio. EUR 400 und Mio. EUR 440	Umsatz Mio. EUR 438
Operating Profit	Operating profit zwischen Mio. EUR – 2 und Mio. EUR 2	Operating profit -9,4 Mio. EUR

Die erwartete starke Verbesserung des Jahresergebnisses ist im Rumpfgeschäftsjahr ausgeblieben und das Jahresergebnis war widererwartend nicht lediglich leicht negativ, sondern nach wie vor deutlich negativ, wenn auch bei Hochrechnung auf zwölf Monate gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich spürbar verbessert.

3.6 Gesamtaussage der Geschäftsführung zur wirtschaftlichen Entwicklung

Das Geschäftsjahr 2022 war im DPWLG-Konzern bisher weiterhin durch eine hohe Volatilität, bedingt durch die anhaltenden Störungen der Lieferketten sowie die Folgewirkungen des seit Februar 2022 anhaltenden Krieges in der Ukraine im Konflikt mit Russland, geprägt. Ferner ereigneten sich insbesondere im Bereich Automotiv einige unerfreuliche Entwicklungen.

Der Umsatz ist vor allem durch die gestiegenen Frachtraten und die Anpassung der Preise für Logistik- und Transportdienstleistungen geprägt. Gleichzeitig konnten wir im Geschäftsbereich Kontraktlogistik neue Kundenaufträge gewinnen und die Tätigkeit aufnehmen. Die gedrosselte Produktion in der Automobilindustrie aufgrund von Lieferengpässen – vor allem Halbleiter – führte zu einer schwankenden Auslastung und wirkte sich negativ auf den Umsatz und den Operating Profit aus. Die hohe Inflation und die mit dem Ausbruch des Ukraine-Kriegs nochmals gestiegenen Energiekosten haben sich auch im Rumpfgeschäftsjahr 2022 weiterhin negativ ausgewirkt. Hinzu kam die einsetzende konjunkturelle Abkühlung und das hohe Zinsniveau. Der Umsatz liegt vollständig innerhalb der erwarteten Bandbreite, der Operating Profit blieb jedoch aufgrund einiger Sondereffekte deutlich hinter den Erwartungen zurück. Insbesondere die operative Performance ist im Bereich Automotive durch die gedrosselte Produktion und hohe Krankenquoten sehr deutlich negativ beeinflusst worden. Trotz der vorliegenden Unwägbarkeiten können wir das Ergebnis des DPWLG-Konzerns somit insgesamt nicht als positiv beurteilen. Auch unter Berücksichtigung der makroökonomischen und geopolitischen Entwicklungen beurteilen wir den Geschäftsverlauf insgesamt nicht als zufriedenstellend.

4 Geschäftsentwicklung der DPWLG B.V. & Co. KG (HGB)

Die Geschäftsentwicklung der DPWLG B.V. & Co. KG unterliegt grundsätzlich den gleichen Risiken und Chancen wie die des DPWLG-Konzerns. Der Ausblick für den DPWLG-Konzern spiegelt aufgrund der Verflechtungen mit den Tochtergesellschaften und der Bedeutung der DPWLG B.V. & Co. KG in der DPWLG-Gruppe größtenteils auch die Erwartungen für die DPWLG B.V. & Co. KG wider. Daher gelten die vorstehenden Ausführungen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für den DPWLG-Konzern überwiegend auch für die DPWLG B.V. & Co. KG. Die Ertragslage der DPWLG B.V. & Co. KG wird maßgeblich durch die Ergebnisse der Tochtergesellschaften bestimmt. Seit der Verschmelzung von insgesamt drei Tochtergesellschaften mit Wirkung zum 1. Juli 2021 trägt die DPWLG wesentliche Teile des Automotive-Geschäfts als Bestandteil des Geschäftsbereichs Contract Logistics. In ihrer Funktion als Konzernmuttergesellschaft bestimmt das Jahresergebnis der DPWLG B.V. & Co. KG die Möglichkeiten, Ergebnisse an die Gesellschafter und über die Beteiligungskette an die Konzernmuttergesellschaft in

Dubai auszuschütten. Daher stellt das Jahresergebnis den bedeutsamsten Leistungsindikator der DPWLG B.V. & Co. KG dar.

Es ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der unterschiedlichen Länge der Geschäftsjahre – das am 31.12.2022 endende Rumpfgeschäftsjahr umfasst lediglich einen Zeitraum von sechs Monaten, während das vorhergehende Geschäftsjahr vom 1. Juli 2021 bis 30. Juni 2022 einen Zeitraum von zwölf Monaten umfasst – die nachfolgenden Angaben nur bedingt mit den Vorjahresangaben vergleichbar sind. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden bestimmte Positionen auf 12 Monate linear extrapoliert.

4.1 Ertragslage der DPWLG B. V. & Co. KG (HGB)

Kurzfassung der Gewinn- und Verlustrechnung der DPWLG:

in Mio. EUR	RGJ 2022	GJ 2021/2022	Veränderung
Umsatzerlöse	144,0	218,7	-74,7
betriebliche Aufwendungen	147,4	280,5	-133,1
Abschreibungen	2,6	6,1	-3,5
Wertminderungen	-	3,9	-3,9
Beteiligungsergebnis	-9,9	0,5	-10,4
Finanzergebnis	1,7	3,9	-2,2
Ertragsteuern	-	0,2	-0,2
Jahresergebnis	-14,2	-67,6	53,4

Die Entwicklung der Ertragslage der DPWLG B.V. & Co. KG war im vorherigen Geschäftsjahr 2021/2022 maßgeblich durch einen Verschmelzungsverlust in Höhe von Mio. EUR 54,1 als Bestandteil der betrieblichen Aufwendungen gekennzeichnet.

Dieser Effekt war einmalig und trat im Rumpfgeschäftsjahr nicht erneut auf. Die Entwicklung im Rumpfgeschäftsjahr 2022 wurde maßgeblich durch eine Ausweitung des Geschäfts im Bereich der Automobil-Logistik insbesondere durch die Erweiterung des Geschäfts um die Standorte Leipzig und Kabelsketal gekennzeichnet.

Die Umsatzerlöse resultieren vor allem aus der Erbringung von Logistikdienstleistungen im Automotive-Bereich und sind deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. Da ein neuer Großauftrag bereits gegen Ende des vorherigen Geschäftsjahres erfolgreich angelaufen war und ein weiterer neuer Großauftrag das Leistungsspektrum der Gesellschaft erweiterten und daneben auch das Volumen an den bestehenden Standorten Wolfsburg und Ingolstadt nach dem durch teilweise Produktionsunterbrechungen gekennzeichneten Vorjahr wieder auf einem wieder verbesserten Niveau lagen, konnte der Umsatz in den sechs Monaten auf Mio. EUR 144,0 (sechs Monate) nach Mio. EUR 218,7 im zwölf Monate umfassenden Vorjahr extrapoliert betrachtet (Mio. EUR 288,0) gesteigert werden.

Es wurden dabei Umsatzerlöse aus konzerninternen Dienstleistungen der DPWLG B.V. & Co. KG in Höhe von Mio. EUR 12,5 (Vorjahr: Mio. EUR 25,1) erzielt. Diese bewegten sich auf dem Niveau des Vorjahrs.

Die oben dargestellten betrieblichen Aufwendungen beinhalten neben dem Materialaufwand, den Personalkosten sowie den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auch die sonstigen betrieblichen Erträge und stellen daher eine Nettogröße dar.

Aus der Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen resultiert ein Ertrag in Höhe von Mio. EUR 3,8 (Vorjahr: Mio. EUR 5,4), der mindernd in den betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt ist.

Der auf zwölf Monate extrapolierte Materialaufwand (EUR 81,1 Mio; Vorjahr: EUR 56,0 Mio) hat sich hierbei im Rumpfgeschäftsjahr (sechs Monate) aufgrund der Ausweitung der Umsatzerlöse und der neuen Standorte erhöht. Aus dem gleichen Grund erhöhten sich auch die Personalaufwendungen auf Mio. EUR 87,5 (Vorjahr - 12 Monate: Mio. EUR 133,5) Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden im Vorjahr vor allem durch den Verschmelzungsverlust in Höhe von Mio. EUR 54,1 beeinflusst, bereinigt um diesen Effekt liegt der Wert des Rumpfgeschäftsjahres exakt auf dem intrapolierten Niveau des Vorjahrs.

Die Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen haben sich aufgrund des Auslaufens der Nutzungsdauer einiger Anlagen im Rumpfgeschäftsjahr bzw. bereits davor sowie aufgrund der Veräußerung der Lagerausstattung eines Standortes gegenüber dem Vorjahr (Mio. EUR 6,1) auf Mio. EUR 2,6 reduziert.

Die Wertminderungen betrafen im Vorjahr die Abschreibung von Anteilen an verbundenen Unternehmen. Im Rumpfgeschäftsjahr war keine entsprechende Abwertung erforderlich.

Das Beteiligungsergebnis der DPWLG B.V. & Co. KG ist im Rumpfgeschäftsjahr vor allem durch hohe Aufwendungen aus der Verlustübernahme einiger Tochtergesellschaften, auch aus dem Bereich Automotive belastet worden, während aus Ergebnisabführungen insbesondere aus dem Bereich Chemicals nicht ausreichten, um die negativen Effekte zu kompensieren, so dass insgesamt ein negatives Beteiligungsergebnis von Mio. EUR - 9,9 (Vorjahr: Mio. EUR + 0,5) erzielt wurde.

Das negative Finanzergebnis (Mio. EUR -1,7, Vorjahr: Mio. EUR -3,9) hat sich gegenüber dem Vorjahr unter Berücksichtigung der halbierten Dauer des Geschäftsjahrs, leicht verbessert.

Die DPWLG B.V. & Co. KG ist Organträgerin für die Gewerbesteuer aller Tochtergesellschaften des Konzerns in Deutschland. Die Ertragsteuern, bestehend aus der Gewerbesteuer, berücksichtigen daher insbesondere die Ergebnisse der deutschen Tochtergesellschaften. Aufgrund des negativen Ergebnisses vor Steuern ist für das Geschäftsjahr kein Gewerbesteueraufwand entstanden.

Der Jahresfehlbetrag wurde mit den Rücklagen als Bestandteil des Eigenkapitals der Gesellschaft verrechnet.

4.2 Vermögens- und Finanzlage der DPWLG B.V. & Co. KG

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahresabschlussstichtag leicht um Mio. EUR 3,5 auf Mio. EUR 438,8 erhöht.

Das Anlagevermögen hat sich hierbei unter anderem aufgrund der über die Reinvestitionen hinausgehender planmäßiger Abschreibungen um insgesamt Mio. EUR 2,5 auf Mio. EUR 175,0 vermindert, wobei die Verminderung im Bereich der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung auch auf die Veräußerung der Lagereinrichtung eines Standorts zurückzuführen ist.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben sich insgesamt um Mio. EUR 4,8 auf Mio. EUR 246,3 vermindert. Hierbei resultiert der größte Effekt aus dem Ausgleich einer im Vorjahr unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Forderung auf Erstattung von Pensionsverbindlichkeiten im Rahmen der Übernahme eines Standortes (Mio. EUR 2,6).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen berücksichtigen insbesondere kurzfristige Finanzforderungen. Die DPWLG B.V. & Co. KG ist an das Cash-Pooling mit der Imperial Mobility Finance B.V. (IMF), einer Schwestergesellschaft aus der ehemaligen Imperial Logistics-Gruppe, angeschlossen und partizipiert hierdurch an der europäischen Konzernfinanzierung der Imperial Mobility-Gruppe. Die Finanzforderungen gegen die IMF betragen zum Bilanzstichtag Mio. EUR 124,0.

Der Bestand an liquiden Mitteln hat sich deutlich um Mio. EUR 11,7 auf Mio. EUR 11,9 erhöht, was sich auf der Passivseite der Bilanz vor allem in einem ebenfalls erhöhten Saldo auf den Finanzverrechnungskonten mit anderen Gruppenunternehmen widerspiegelt.

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital aufgrund der Belastung des Jahresfehlbetrages des Rumpfgeschäftsjahres in Höhe von Mio. EUR 14,2 auf den Rücklagenkonten entsprechend vermindert.

Die Rückstellungen haben sich insbesondere im Bereich der sonstigen Rückstellungen vermindert.

Die sonstigen Rückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 1,7 auf Mio. EUR 26,2 zurückgegangen. Dies steht vor allem im Zusammenhang mit der Auflösung von Rückstellungen für nicht mehr benötigte Risikovorsorgen im Zusammenhang mit der Veräußerung von Tochtergesellschaften in der Vergangenheit (Mio. EUR 1,6 Auflösung).

Die Verbindlichkeiten der Gesellschaft haben sich im Vergleich zum Vorjahrestichtag um Mio. EUR 18,1 erhöht. Neben einer Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besonders durch erhöhte Salden im Rahmen des Factorings (Mio. EUR 1,2) waren insbesondere deutlich gestiegene Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen hierfür ursächlich (Mio. EUR 17,3).

Die IMF verfügt zum Stichtag aus einer langfristigen revolvierenden Kreditlinie über ungenutzte Kreditlinien in Höhe von Mio. EUR 317,0. Die DPWLG B.V. & Co. KG verfügt zudem über eigene Kreditlinien, von denen zum Stichtag Mio. EUR 17,4 noch zur Verfügung stehen. Wir verweisen auf die zuvor unter Punkt 3.4 gemachten Aussagen zur Finanzierung.

Die DPWLG B.V. & Co. KG in ihrer Funktion als konzernfinanzierende Muttergesellschaft ist im Hinblick auf die deutschen Tochtergesellschaften die Cash-Pool-Führerin. Zum Bilanzstichtag bestehen finanzielle Verbindlichkeiten aus dem Cash-Pooling in Höhe von Mio. EUR 143,0 und finanzielle Forderungen aus dem Cash-Pool in Höhe von Mio. EUR 161,3. Die DPWLG B.V. & Co. KG selbst verfügt zum Stichtag über eigene Liquide Mittel in Höhe von Mio. EUR 11,9 (Vorjahr: Mio. EUR 0,2).

Weitere Forderungen gegen verbundene Unternehmen ergeben sich im Zusammenhang mit erbrachten Konzerndienstleistungen an Tochtergesellschaften innerhalb des DPWLG-Konzerns und Schwestergesellschaften in der ehemaligen Imperial Logistics-Gruppe.

5 Berichterstattung über die wesentlichen Chancen und Risiken

Unser Risikomanagementsystem identifiziert, bewertet und dokumentiert Risiken und unterstützt deren Überwachung. Es besteht ein umfassendes System zur Risikofrüherkennung mit der ehemaligen südafrikanischen Konzernmutter Imperial Logistics Limited, das die Risikoidentifikation, -analyse, -kommunikation und -überwachung für alle relevanten Risiken permanent und zeitgerecht sicherstellt. Die inventarisierten Risiken unterliegen permanenter Beobachtung und Kontrolle über ein periodisches sowie ein Ad-hoc-Meldesystem. Die Kommunikation von Chancen erfolgt dagegen als integraler Bestandteil der regelmäßigen Kommunikation zwischen den Tochtergesellschaften und dem Controlling der DPWLG B.V. & Co. KG in ihrer Funktion als Holding. Die DPWLG B.V. & Co. KG in ihrer Funktion als Holding und Mutterunternehmen des Konzerns ist insgesamt sowohl den Chancen und Risiken aus

ihrem eigenen operativen Geschäft als auch aus dem Geschäft der (operativen) Tochtergesellschaften ausgesetzt.

Der DPWLG-Konzern ist aufgrund seiner weltweiten Aktivitäten und umfangreichen Geschäftsaktivitäten vielfältigen Risiken ausgesetzt. Soweit die Voraussetzungen für eine bilanzielle Berücksichtigung gegeben waren, wurde für alle erkennbaren Risiken eine angemessene Vorsorge getroffen.

Zu den **externen und branchenbezogenen Risiken** zählen für uns vor allem die konjunkturellen Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, die unsere Marktperspektiven einschränken und somit zu Absatzrisiken unserer Dienstleistungen führen. Dies würde sich für den DPWLG-Konzern vor allem durch konjunkturelle Schwankungen in den für uns wesentlichen Kundenbranchen Stahl, Automobil und Chemie negativ auswirken. Dieses Risiko wird verstärkt durch das Risiko einer starken Abhängigkeit von bestimmten Kunden in einzelnen Business Lines. Die Risiken schätzen wir als gering, verbunden mit wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf Umsatz und Operating Profit, ein. Daher versuchen wir mit einer weiteren Diversifizierung unserer Dienstleistungen und Kundensegmente, einschließlich der Investition in neue Geschäftsfelder, die Risiken zu minimieren. Das sich hieraus ergebene branchenbezogene Risiko schätzen wir als moderat ein.

Die Entwicklung der Weltwirtschaft hat Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung und insbesondere auf unsere wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren Umsatz und Operating Profit. Nachdem das Kalenderjahr 2021 durch starke Aufholeffekte und Wachstum nach der Corona-bedingten Rezession des Jahres 2020 geprägt war, hat der Ausbruch des Ukraine-Krieges Anfang 2022 zu einer weltweiten Verunsicherung, der Energiekrise und weiteren Beeinträchtigungen der weltweiten Güterströme sowie der konjunkturellen Entwicklung weltweit geführt. Aktuell wirken sich die Folgen des Ukraine-Krieges noch in der Form von anhaltender, wenn auch inzwischen wieder stagnierender Inflation, einem hohen Zinsniveau, welches die Investitionsbereitschaft dämpft, sowie einer insgesamt verhaltenen Konjunktur aus. Das sich hieraus ergebene zusätzlichen exogene Risiko schätzen wir als gering ein, da die negativen Auswirkungen in unserer Planung bereits berücksichtigt sind.

Eine weitere Abschwächung des Weltwirtschaftswachstums stellt somit ein Risiko für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des DPWLG-Konzerns dar. Wir begegnen diesem Risiko, indem wir laufend die Entwicklung in den für uns wesentlichen Kundenbranchen beobachten und die Kommunikation mit unseren Kunden pflegen. Im Falle einer Veränderung konzentrieren wir uns auf die kurzfristige Anpassung der laufenden operativen Kosten und die Aufrechterhaltung unserer Betriebe. Lösungen werden dabei nicht zuletzt zusammen mit unseren Kunden und Geschäftspartnern erarbeitet – hier konnten wir uns als zuverlässiger und flexibler Geschäftspartner etablieren.

Finanzwirtschaftliche Risiken können sich aus Ausfallrisiken bei Finanzinstrumenten ergeben, wenn unsere Vertragspartner nicht ihren vertraglichen Zahlungs- und Erfüllungsverpflichtungen nachkommen. Als Gegenmaßnahme betreiben wir aktives Kredit- und Forderungsmanagement und binden dabei insbesondere den Vertriebsbereich ein. Dabei werden die Leistungsbeziehungen unserer operativen Bereiche und die sich daraus ergebenden Kredit- und Bonitätsrisiken überwacht. Ferner werden unsere Forderungen im Rahmen einer Factoring-Vereinbarung einem Finanzdienstleister angedient. Mit dem Ziel, Forderungsausfälle zu vermeiden, unterziehen wir Kunden einer laufenden internen Bonitätskontrolle. Aufgrund unserer Kundenstruktur und den Erfahrungen aus der Vergangenheit, einschließlich der wirtschaftlichen Herausforderungen während der Corona-Pandemie, beurteilen wir das Risiko hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit als gering mit lediglich moderaten finanziellen Folgen.

Für den Großteil der Gesellschaften des DPWLG-Konzerns stellt der Euro die Konzern- und Berichtswährung dar. Da wir einen Teil unseres Geschäfts außerhalb der Eurozone abwickeln, können Währungen

rungsschwankungen das Ergebnis beeinflussen. Zudem sind wir im Rahmen der Fremdkapitalfinanzierung einem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Zinssatzschwankungen können sich auf die Höhe der Zinszahlungen für bestehende Schulden sowie auf die Kosten von Refinanzierungen auswirken, da diese Effekte von den finanziierenden Schwestergesellschaften aus dem Konzernverbund der Imperial Mobility-Gruppe an uns weitergereicht werden. Um die Risiken zu begrenzen, tätigen wir bei Bedarf Devise termingeschäfte. Um die Zinsänderungsrisiken zu begrenzen, tätigen wir gegebenenfalls Zinsswapgeschäfte.

Weiterhin besteht das Risiko, aufgrund unzureichender Verfügbarkeit von Zahlungsmitteln bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können. Die Liquiditätssituation des DPWLG-Konzerns wird auf Basis einer mehrjährigen Unternehmensplanung, einschließlich einer Finanzplanung, überwacht und gesteuert. Die bis Oktober 2023 laufende Finanzierung wurde zwischenzeitlich abgelöst. Die neue ultimative Konzernobergesellschaft DP World (Übergang der Beherrschung am 14. März 2022) hat über ihre Tochtergesellschaft DP World FZE, Dubai/UAE an die Schwestergesellschaft Imperial Mobility Finance B.V. ein Darlehen in Höhe von Mio. USD 213 mit einer Laufzeit von drei Jahren ausgereicht, welches auch dem DP World Logistics Germany Konzern zur Verfügung steht.

Ferner hat die DP World Logistics Europe B.V. als neue europäische Obergesellschaft des DPWLG - Konzerns sowie der syncreon Europe ein externes Mio. USD 275 Darlehen mit einer Laufzeit bis November 2026 bei einem Bankenkonsortium aufgenommen, welches ebenfalls zur Finanzierung des europäischen Teilkonzerns und damit auch anteilig dem DPWLG - Konzern zur Verfügung steht.

Die Strategie der DP World ist es, die Region Europa, dann bestehend aus der ehemaligen syncreon Europa und der ehemaligen Imperial Europa, zentral aus Dubai zu finanzieren. Working Capital Bedarf soll bilateral über Bank Facilities und Garantielinien gedeckt werden.

Daneben stehen dem Konzern aktuell noch weitere eigene Kreditlinien in Höhe von Mio. EUR 15,3, eine Factoring Linie in Höhe von Mio. EUR 70 sowie eine Garantielinie von Mio. EUR 9,5 zur Verfügung.

Die DP World Logistics Europe B.V. (ehemals: Syncron NewCo B.V.) hat am 4 .Dezember 2023 gegenüber der Imperial Mobility Finance B.V. (IMF) eine harte Patronatserklärung abgegeben und sich verpflichtet die IMF für einen Zeitraum von mindestens 15 Monaten ab dem Datum der Erklärung mit den notwendigen finanziellen Mitteln auszustatten, um sie in die Lage zu versetzen, die Darlehensverbindlichkeiten von Mio. EUR 124 gegenüber der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG zu bedienen und diese somit in die Lage zu versetzen, jederzeit in der Lage zu sein, fällige Verbindlichkeiten zu begleichen und ihr Geschäft fortzusetzen.

Das finanzwirtschaftliche Risiko schätzen wir als niedrig ein.

Wesentliche **Operative Risiken** ergeben sich im Bereich Contract Logistics aus dem Risiko, dass Verträge mit unseren Kunden nicht verlängert werden. Vertragslaufzeiten mit unseren Kunden in der Kontraktlogistik haben regelmäßig Laufzeiten zwischen ein und drei Jahren. Je nach Ausgestaltung der Verträge und der vereinbarten Leistungen können sich für uns Investitionen in Anlagen und Maschinen sowie der Abschluss langfristiger Verträge ergeben. Bei einer kurzen Vertragslaufzeit bzw. Kündigung besteht das Risiko, dass sich die getätigten Investitionen noch nicht amortisiert haben und von uns abgeschlossene Verträge mit Lieferanten oder Vermietern weiterhin zu erfüllen sind. Dies kann zu Wertberichtigungen von aktivierte Vermögenswerten und finanziellen Belastungen auch nach Beendigung des Vertrags führen. Weiterhin ergibt sich das Risiko, dass Kostensteigerungen über die Vertragslaufzeit höher ausfallen als ursprünglich angenommen und wir keine angemessene Verzinsung erzielen bzw. nicht mehr kostendeckend unser Kundengeschäft betreiben können. Als Reaktion auf diese Risiken intensivieren wir unsere Vertriebsaktivitäten und identifizieren in unserer strategischen Planung

Kundensegmente, in denen wir mit unserem Knowhow als Logistikdienstleister einen Mehrwert für bestehende und potentielle Kunden bieten können. Insbesondere in unseren Kernbranchen Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie sind die langjährigen Kundenbeziehungen ein wesentlicher Erfolgsfaktor, Vertragsverlängerungen und Folgeaufträge zu generieren sowie Preisanpassungen durchzusetzen. Das sich hieraus ergebene operative Risiko schätzen wir als niedrig ein.

Ein weiteres wesentliches Risiko im operativen Bereich ergibt sich im Zusammenhang mit dem Personal. Die fachliche Kompetenz und die individuelle Leistungsbereitschaft unserer Mitarbeiter sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor, um die wachstumsorientierte Unternehmensstrategie umzusetzen. Auch in Zukunft ist es für die DPWLG-Gruppe von herausragender Bedeutung, qualifizierte Mitarbeiter in ausreichendem Maße auszubilden, zu gewinnen und langfristig an uns zu binden. Ansonsten könnte dies erhebliche Auswirkungen auf den Unternehmenserfolg haben. Weiterhin ergeben sich vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des daraus möglicherweise resultierenden Fachkräftemangels mittel- bis langfristige Personalrisiken. Das Risiko im Personalwesen beurteilen wir als niedrig.

Unternehmensstrategische Risiken können sich hinsichtlich Akquisitionen ergeben. Es besteht insbesondere beim Unternehmenserwerb das Risiko, dass im Rahmen der Due-Diligence-Prozesse nicht alle wesentlichen Risiken erkannt werden, die im Zusammenhang mit der konkreten Investition stehen. Insbesondere die hohe Dynamik in der Logistikbranche kann zu einer schnellen Änderung des Umfeldes führen und somit auch zu einer Änderung der Risiken, die im Zusammenhang mit dem Target stehen. Das Risiko beurteilen wir als möglich mit wesentlichen finanziellen Auswirkungen. Zur Minderung werden regelmäßig in solchen Prozessen anerkannte Beratungsunternehmen einbezogen. Das sich hieraus ergebene strategische Risiko schätzen wir als gering ein.

Risiken im Zusammenhang mit der aktuellen geopolitischen Lage: Die seit dem 24. Februar 2022 stattfindende militärische Auseinandersetzung in der Ukraine im Konflikt mit Russland führte zunächst zur Verknappung von Ressourcen und stark steigenden Preisen für Energie und Rohstoffe und verschärft die Situation entlang der bereits angespannten Lieferketten weiter. DPWLG ist weder in der Ukraine noch in Russland mit Tochterunternehmen oder Niederlassungen präsent; unser Kundengeschäft ist in diesen Ländern insgesamt nicht wesentlich. Wesentliche Auswirkungen entlang der Supply Chain unserer Kunden haben sich für den Bereich Automotive ergeben, der bereits seit Mitte 2021 von der Verfügbarkeit bestimmter Rohstoffe und elektronischer Baugruppen negativ beeinflusst war; die Situation hatte sich zwischenzeitlich durch die Unterbrechung von Lieferketten verschärft. Auch wenn sich die diesbezügliche Lage in den letzten Monaten wieder stabilisiert hat, besteht weiterhin das Risiko, dass auch in den kommenden Monaten Probleme bezüglich der Verfügbarkeit von Rohstoffen und Vorprodukten zu einer gedrosselten Produktion führt und sich daher negative Folgen für Umsatz- und Ergebnisentwicklung ergeben können. Derzeit beobachten wir in Deutschland allerdings weiter steigende Produktionszahlen in der Automobilindustrie und gehen daher davon aus, dass sich in den kommenden Monaten die Situation weiter normalisiert. Das Risiko wird somit von uns nur noch als gering beurteilt.

Der DPWLG-Konzern eröffnet sich vielfältige **Chancen** durch sein diversifiziertes Angebot in den Geschäftsbereichen Logistik und Freight sowie durch die strategische Zielsetzung, neue Geschäftsmodelle zu erschließen. Mit dem Erwerb durch die DP World Limited im Februar 2022 befindet sich auch die DPWLG-Gruppe in Europa in einem Integrationsprozess, in dem die Stärken der verschiedenen Aktivitäten des DP World-Konzerns, bestehend aus Ports, Maritime Services, Freight und Contract Logistics, zusammengeführt und miteinander vernetzt werden, mit dem Ziel, entlang der gesamten Logistics-Supply-Chain ganzheitliche Lösungen anzubieten. Hieraus ergeben sich für alle Business Lines gleichermaßen Chancen, ihr Geschäft weiterzuentwickeln und neue Kunden zu gewinnen sowie profitables Wachstum zu generieren.

6 Prognose

Die globalen Wachstumsaussichten hatten sich bereits zum Ende des Jahres 2022 weiter eingetrübt, die Risiken haben zugenommen. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine dämpft in allen Regionen das Wachstum, treibt die Inflation und verstärkt Knappheiten in Einzelmärkten. Der Rückgang des Wachstums in China – bedingt durch die dortige Immobilienkrise – bremst die Entwicklung zusätzlich. Von höheren Energiepreisen ist Europa besonders betroffen. Die baltischen und osteuropäischen Staaten sowie Deutschland spürten die größten Auswirkungen, ihr Wachstum hatte sich im zweiten und dritten Quartal 2022 stark verlangsamt und ihre Inflationsraten sind in die Höhe geschossen. In ganz Europa kommen ein schwächeres Verbrauchertrauen und eine verlangsamte Dynamik im verarbeitenden Gewerbe aufgrund zwar nachlassender, aber immer noch anhaltender Unterbrechungen der Lieferketten und steigender Inputkosten erschwerend hinzu. Unterschiede innerhalb Europas beruhen im Wesentlichen auf unterschiedlichen wirtschaftlichen Strukturen: das produzierende Gewerbe ist viel stärker von den gestiegenen Energiepreisen betroffen als der Dienstleistungssektor.

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2023 nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) noch etwas langsamer wachsen, als ohnehin schon gedacht. Der im April 2023 vorgestellten Konjunkturprognose des IWF zufolge, wird sich das globale Wachstum in 2023 auf 2,8% verlangsamen – nach einem Plus von 3,4% im vergangenen Jahr. Noch im Januar 2023 war der Währungsfonds von einem weltweiten Wachstum von 2,9% ausgegangen. Bemerkenswert sei, dass die Wirtschaft besonders in den Industrienationen nur langsam wachse. Für sie prognostiziert der IWF, dass die Wirtschaftsleistung in diesem Jahr um 1,3% zunimmt. In den Schwellen- und Entwicklungsländern sieht es mit einem vorhergesagten Wachstum von 3,9% hingegen deutlich besser aus. Zugpferde sind weltweit besonders Indien und China, nachdem die Volksrepublik die strengen Corona-Restriktionen gelockert hat. Deutschland gehört zu den wenigen Ländern, denen der IWF dieses Jahr kein Wachstum zutraut. Sorgen macht sich die Finanzorganisation, die Ländern in Not unter die Arme greift, zudem um die Stabilität des Finanzsystems. Die starken Zinserhöhungen zur Bekämpfung der hohen Inflation seit dem russischen Angriff auf die Ukraine vor mehr als einem Jahr fordern weiter ihren Tribut. Weltweit rechnet der IWF in 2023 mit einer Inflation von 7,0%, 2024 dürften es dann 4,9% werden.

Für die Wirtschaftsleistung in Deutschland zeichnet sich 2023 ein Rückgang ab, jedoch tastet sich die Konjunktur in kleinen Schritten aus der Krise. Mit dem abermaligen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts im ersten Quartal 2023 und den zuletzt eingetrübten Konjunkturindikatoren haben sich die Sorgen gemehrt, dass die Nachwehen der Energiekrise und die Straffung der Geldpolitik die Wirtschaft stärker belasten könnten als zuvor erwartet. Jedoch spricht insgesamt mehr dafür, dass die deutsche Wirtschaft trotz des Gegenwindes im Verlauf des Jahres wieder auf einen moderaten Expansionskurs einschwenken wird. Die Industrie kann von ihren nach wie vor hohen Auftragsbeständen zehren und die konsumnahen Dienstleister dürften von den kräftigen Anstiegen der Löhne profitieren. Alles in allem dürfte das Bruttoinlandsprodukt in diesem Jahr aufgrund des schwachen Winterhalbjahres um 0,2% sinken (Frühjahrsprognose: +0,5%). Im restlichen Jahresverlauf ist aber eine moderate Expansion zu erwarten. Für 2024 rechnet das IfW Kiel gemäß ifW Kiel Nr. 101 Q1 2023 / Nr. 103 Q2 2023 nun mit einem Plus von 1,9% (bislang +1,4%). Die Inflation dürfte sich im Verlauf des Jahres deutlich verringern und 2024 noch 2,1% betragen.

Für die Logistikbranche wird in 2023 für den Bereich Contract Logistics mit einem Wachstum in Höhe von 3,8% auf eine Marktgröße von Mrd. EUR 253,7 gerechnet. Inflation, verschärfter Wettbewerb und knapper Lagerraum schaffen ein zunehmend schwieriges Umfeld für Logistikanbieter. Demnach nimmt der asiatisch-pazifischen Raum weiterhin die Funktion als Wachstumstreiber ein, dessen Wachstum

auf 7,8% erwartet wird. Hingegen werden für Europa und Nordamerika deutliche Rückgänge prognostiziert. In den Folgejahren bis 2027 wird mit einem durchschnittlichen Wachstum von 4,1% gerechnet (Quelle: Ti Research, Global Contract Logistics 2023).

Die Geschäftsführung der DPWLG B.V. & Co. KG geht davon aus, dass die Geschäftsentwicklung des DPWLG-Konzerns von den Herausforderungen durch die anhaltenden Unterbrechungen in den Lieferketten, die nach wie vor spürbaren Auswirkungen den Ukraine-Krieg sowie dem anhaltend hohen Preis- und Zinsniveau beeinflusst werden wird.

Die Prognose berücksichtigt die spezifischen und allgemeinen Annahmen aus den Planungen der Business Lines der beiden Geschäftsbereiche Freight und Contract Logistics. Dabei werden insbesondere unsere aktuellen Einschätzungen zur erwarteten Akquisition von Neukundengeschäft sowie des üblichen Verlusts von Bestandsgeschäft und die Entwicklung der wichtigsten Nachfrageindustrien Automobil, Chemie und Stahl sowie des Handels berücksichtigt.

Die Geschäftsführung geht bei ihrer Prognose der wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren von folgenden Annahmen aus:

- Weiterer Rückgang des Einflusses von Lieferengpässen in der Automobilindustrie und steigende Verfügbarkeit von Halbleitern
- Endgültiges Abklingen der Folgen der Corona-Pandemie und zur Normalität zurückkehrende Krankenquoten
- Ausreichende Verfügbarkeit von Erdgas in Deutschland
- Rückgang der Inflation und wieder sinkende Energiepreise
- stagnierende bzw. leicht rückläufige Konjunktur in der Euro-Zone
- Verfügbarkeit von Fachkräften und (Transport-)Equipment

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Annahme für die wirtschaftliche Gesamt- und Branchenentwicklung planen wir weitere Maßnahmen zur Optimierung unserer Struktur in beiden Geschäftsbereichen. Wir streben ein profitables Wachstum sowohl bei den Kunden in unseren wichtigsten Nachfrageindustrien als auch im Neukundengeschäft an. Auf der Kostenseite erwarten wir weitere Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit der fortschreitenden Integration des DPWLG-Konzerns in den Konzernverbund von DP World sowie moderat höhere Lohn- und Gehaltsanpassungen aus Tarifverhandlungen.

Ausgangsbasis unserer Prognose sind die vorläufigen Ist-Zahlen des Zeitraums 1. Januar bis 31. Dezember 2023. Für die beiden bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren ergeben sich daher als Ist-Zahlen für das Geschäftsjahr 2023 ein Konzernumsatz in Höhe von Mio. EUR 855 und ein Operating Profit in Höhe von Mio. EUR -27,4 (siehe zur Überleitung die Angaben unter Punkt 3.4.1). Für das Geschäftsjahr 2024 rechnen wir mit einem Umsatz zwischen Mio. EUR 840 und Mio. EUR 880 sowie mit einem deutlich negativen Operating Profit, welches sich aber gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 verbessern wird.

Die Ertragsperspektiven der DPWLG B.V. & Co. KG hängen maßgeblich davon ab, wie sich die Geschäftsaktivitäten ihrer Tochtergesellschaften sowie das eigene Automotive-Geschäft entwickeln werden.

Das Automotive-Geschäft ist im Geschäftsjahr 2023 weiter stark gewachsen, insbesondere aufgrund des Neukundengeschäfts. Im Wesentlichen aufgrund des Neukundengeschäfts, haben sich allerdings die betrieblichen Aufwendungen überproportional erhöht.

Für die beiden bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren ergeben sich demzufolge auf Basis der vorläufigen Ist-Zahlen für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 ein Umsatz in Höhe von Mio. EUR 323 (Vorjahr extrapoliert Mio. EUR 288) und ein Operating Profit in Höhe von Mio. EUR -26,5 (Vorjahr extrapoliert Mio. EUR -12,0). Zur Verbesserung der Geschäftslage werden im weiteren Verlauf des laufenden Geschäftsjahres Maßnahmen zur Steigerung der Auslastung und Effizienz eingeleitet, Nachverhandlungen mit Kunden durchgeführt und im äußersten Fall bestehendes Kundengeschäft abgestoßen. Weiterhin werden bestehende und neue Geschäftsfelder stetig ausgebaut.

Das Beteiligungsergebnis aus der Ergebnisabführung unserer Tochtergesellschaften hat sich leicht verbessert ist aber weiterhin deutlich negativ.

Für das Geschäftsjahr 2024 rechnen wir mit einem Umsatz zwischen Mio. EUR 330 und Mio. EUR 350 sowie mit einem deutlich negativen Operating Profit, welches sich aber gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 verbessern wird.

Duisburg, den 4. März 2024

DP World Logistics Intermediate Holding B.V., Son en Breugel/Niederlande
als Komplementärin der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG

DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG

Patrick Vanlommel

Jan Wegmann

Jeroen van den Bleek

Gerrit Bonnema

Michael Schütrumpf

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG, Duisburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG (bis zum 14. September 2023: Imperial Logistics International B.V. & Co. KG), Duisburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der DP World Logistics Germany B.V. & Co. KG für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften und Personenhandelsgesellschaften im Sinne des § 264a HGB geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften und Personenhandelsgesellschaften im Sinne des § 264a HGB geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsysten und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsysteem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Düsseldorf, den 4. März 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Michael Buchwald
04.03.2024

Buchwald
Wirtschaftsprüfer


Lars Stelzer
04.03.2024

Stelzer
Wirtschaftsprüfer

