innofreight




# LAGEBERICHT
# Innofreight Speditions GmbH
# GESCHÄFTSJAHR 2024

innofreight

2024

# Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Seit mehr als zwei Jahrzehnten verlagert Innofreight den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Eine Mission, die quer durch sämtliche Industriezweige großen Zuspruch erfährt. In ganz Europa sind Unternehmen bestrebt, ihren ökologischen Fußabdruck zu reduzieren – und greifen daher gerne auf das flexible Equipment und das Know-how von Innofreight zurück.

Das optimale Zusammenspiel von Waggons, Containern, Be- und Entladelösungen sowie IT-Innovationen hat nicht nur Vertrauen geschaffen, sondern auch den Grundstein für weitere vielversprechende Partnerschaften gelegt - darunter im Jahr 2019 mit Innoduler. In Slowenien wurden im Jahr 2024 mithilfe dieses Joint Ventures rund 1.700 Aufbauten produziert. Die insgesamt über 40 verschiedene Varianten decken die Bedürfnisse in den unterschiedlichen Industriesektoren für verschiedenste Güter ab.

Die kontinuierliche Erweiterung der Waggon- und Containerflotte ermöglichte eine erhöhte Flexibilität und Effizienz im logistischen Ablauf. Insbesondere die Branchen Holz, Baustoffe, Stahl und Abfall profitierten von den

Im Jahr 2024 wurden 610 InnoWaggons bei TŽV Gredelj produziert, wovon 590 InnoWaggons an Waggonvermieter:innen verkauft wurden.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden in der Innofreight Speditions GmbH rund EUR 17 Mio (Vorjahr: rund EUR 25 Mio) in neue Aufbauten für InnoWaggons sowie in Schwerlaststapler und stationäre Entladeanlagen investiert.

Einhergehend mit den Neuinvestitionen in langfristiges Anlagevermögen ist auch die Nettoverschuldung um rund EUR 2 Mio gestiegen. Die laufende Neuinvestition führte auch zu einer Erhöhung der fiktiven Schuldentilgungsdauer von 7,5 Jahren im Vorjahr auf rund 10,5 Jahren im Jahr 2024 bei leicht gestiegener Eigenmittelquote auf 9,55 % (Vorjahr: 9,4 %). Ebenso ist die Abschreibungsquote auf rund 8,56 % gesunken (Vorjahr: 11,94%).

Der Umsatz der Innofreight Speditions GmbH ist im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um rund EUR 2,2 Mio auf rund EUR 23,5 Mio gesunken, wobei das EBIT auf rund EUR 6,6 Mio gestiegen ist (Vorjahr: EUR 6,1 Mio).

Zusätzlichen Rückenwind erhalten Innofreight und seine Partner:innen durch die Milliardenprojekte Koralmbahn und Semmering-Basistunnel. Sie lassen Europa mit der Stärkung der baltisch adriatischen Achse und dem Erschließen der Häfen im Norden und Süden noch enger zusammenrücken.

innofreight

2024

Im Innofreight Konzern sind sechs Tochtergesellschaften (Innofreight Austria GmbH, Innofreight Czech s.r.o., Innofreight Germany GmbH, Innofreight International GmbH, Innofreight Scandinavia AB, Innofreight Swiss GmbH) vordergründig für die laufende Betreuung aller Kund:innen verantwortlich. Die InnoWaggon GmbH und Innofreight Speditions GmbH fungieren im Konzern als Assetunternehmen. Die Innofreight Consulting & Logistics GmbH übernimmt die Rolle des Overheadunternehmens und verbindet die beiden Assetunternehmen mit der Innofreight Solutions GmbH, sowie ihren Vertriebstöchtern im In- und Ausland. Die Innofreight Transportlogistik GmbH sowie die Inno4Wood GmbH haben sich am Markt als Speditionsunternehmen für verschiedenste Branchen sehr gut etabliert und übernehmen für Kund:innen die Gesamtlogistikleistungen.

Die Investitionen in die Modernisierung der Infrastruktur, insbesondere in die Digitalisierung der Betriebsprozesse und die Erweiterung der Containerflotte, wurden planmäßig umgesetzt. Die Digitalisierung hat die Transparenz und Steuerung der Logistikprozesse verbessert, was sich positiv auf die Kundenzufriedenheit und die Wettbewerbsfähigkeit ausgewirkt hat.

Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens ist insgesamt stabil. Die Liquiditätslage ist solide, und die Eigenkapitalquote konnte auf einem guten Niveau gehalten werden. Die Gruppe ist gut positioniert, um auch in einem zunehmend wettbewerbsintensiven Umfeld nachhaltiges Wachstum zu generieren.



# Finanzielle Leistungsindikatoren

**Werte in TEUR**

| **Ertragslage** | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| Umsatz | 23.484 | 25.686 |
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | 6.607 | 6.116 |
| Jahresüberschuss | 450 | 830 |

| **Gesamtkapitalrentabilität** | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| Ergebnis vor Zinsen und Steuern x 100 / Gesamtkapital | 5,53% | 5,23% |

| **Anlagenintensität** | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| Anlagevermögen / Gesamtkapital | 94,71% | 91,28% |

| **Abschreibungsquote** | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| Abschreibung / Sachanlagevermögen | 8,56% | 11,94% |

# Finanzielle Leistungsindikatoren

**Werte in TEUR**

| **Nettoverschuldung** | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| Verzinsliches Fremdkapital abzüglich flüssige Mittel | 88.675 | 86.346 |

| **Kennzahlen gemäß URG** | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| Eigenmittelquote gem. § 23 URG | 9,55% | 9,4% |
| Fiktive Schuldentilgungsdauer gem. § 24 URG | 10,52 Jahre | 7,48 Jahre |

| **Cash-Flow** | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| Cash-Flow aus der Betriebstätigkeit | 13.660 | 16.169 |
| Cash-Flow aus Investitionstätigkeiten | -16.208 | -24.509 |
| Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten | 160 | 8.545 |
| **Finanzmittelzuwachs/-abnahme** | **-2.387** | **205** |

innofreight 2024

# Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern und sowohl Umwelt als auch Menschen zu entlasten: Diese Mission verfolgt Innofreight seit nunmehr 23 Jahren. Gemeinsam mit zuverlässigen Lieferant:innen und den treuen Unternehmenspartner:innen ist es Innofreight gelungen, mit seinen Technologien eine Vorreiterrolle einzunehmen. Ein wesentlicher Treiber ist der Green Deal, der Vorstoß der EU, Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. Ein ambitioniertes Vorhaben, das Lösungen braucht, die sich vielerorts mithilfe des Transportmittels Eisenbahn finden und erarbeiten lassen.

Heute ist Innofreight mit seinen leistungsstarken Waggons, optimierten Containern und effizienten Methoden zur Be- und Entladung in sämtlichen Industriezweigen vertreten. Dafür sorgen mehr als 40 verschiedene Aufbauten, mit denen jährlich Millionen Tonnen Güter befördert werden. Die über die Jahre hinweg ermöglicht deutlich höhere Transportzuladungen und schafft nicht nur freie Bahnkapazitäten, sondern verschafft der Bahn einen Wettbewerbsvorteil.

Doch auch abseits der Schiene bleibt Innofreight seinem Motto treu: moving limits – das permanente Verschieben von Grenzen. Jede Möglichkeit wird genutzt, um das gesammelte Wissen zur Optimierung aller Prozesse einzusetzen. Vom Forschungs- über den Konstruktions- und Wartungs- bis hin zum Entwicklungsprozess fließt das Wissen der Mitarbeiter:innen in sämtliche Produkte des umfangreichen Angebots ein. Diese Fachkräfte sind am Arbeitsmarkt freilich begehrt, weshalb Innofreight umfangreiche Maßnahmen entlang der gesamten Personalwertschöpfungskette setzt, um die größten Talente für das eigene Unternehmen zu gewinnen: vom Recruiting über das Performance Management und umfangreiche Fortbildungen bis hin zu außerbetrieblichen Veranstaltungen.



innofreight

2024

# Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und Risiken

## Voraussichtliche Unternehmensentwicklung

Die Innovationskraft ist nicht nur Teil des Firmennamens, sondern seit der Gründung 2002 gelebte Realität. Vom Hauptsitz in Bruck aus treibt Innofreight einen Großteil dieser Projekte voran, die Innovationskraft verbindet aber große Teile Europas. Schließlich kommen Waggons, Aufbauten und Entladetechniken nicht nur in den unterschiedlichen Branchen zum Einsatz, sondern sind europaweit gefragt. Um die große Nachfrage im Bereich der leichten Güter zu befriedigen, wird die Entwicklung des 80ft-single InnoWaggon vorangetrieben. Das neueste Mitglied der InnoWaggon-Familie schließt eine Lücke im Angebot und wird noch effizientere Transporte von Biomasse, Hackschnitzel, anderen leichten Schüttgütern sowie ISO- und Kühlcontainern ermöglichen. In Verbindung mit dem 80ft-single InnoWaggon kommt künftig das InnoBogie zum Einsatz, das erste selbst entwickelte Drehgestell, das nahezu 100 Prozent mit Schweißrobotertechnik hergestellt werden kann.

Doch auch abseits von Containern und Waggons kann Innofreight sein umfangreiches Know-how unter Beweis stellen, etwa im Bereich der IT. Jeder InnoWaggon ist mit einem eigenen Sensor ausgestattet, der die Laufleistung ebenso aufzeichnet wie den aktuellen Standort oder etwaige Erschütterungen. Diese Echtzeitdaten erleichtern nicht nur die laufende Instandhaltung, sondern auch die vorausschauende Wartung. Das modulare System aus Waggons und Aufbauten ermöglicht die Kombination von unterschiedlichen Gütern und garantiert zusätzliche Flexibilität. Für die notwendige Dokumentation sorgt die Config Check App. Auf diese Weise wird die gesamte Lebensgeschichte von Waggons und Aufbauten dokumentiert, ein riesiges Plus in puncto Sicherheit. Nicht nur für die eigenen Mitarbeiter, sondern für Kunden in ganz Europa.

In Zusammenarbeit mit Silo Riedel ist es unter dem gemeinsamen Dach von InnoRiedel gelungen, die Elektrifizierung des Lkw-Verkehrs weiterzuentwickeln und so 90 Prozent $CO_2$ entlang der kompletten Logistikkette einzusparen. Das dazugehörige Pilotprojekt, das Naturgips für die Firma Knauf in der Obersteiermark von Tragöß-St. Katharein über Kapfenberg nach Weißenbach bei Liezen transportiert, wurde 2024 mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet. Künftig kann der E-Lkw auch in anderen Bereichen zum Einsatz kommen, etwa beim Transport von Zement. Hier hat InnoRiedel mit dem CemTainer einen eigenen Container entwickelt, um Zement intermodal zu transportieren und die große Nachfrage in den Ballungszentren abzudecken. Neue Containerlösungen wie der CemTainer für den kombinierten Zementtransport auf Schiene und Straße – im Idealfall werden die letzten Kilometer eben elektrisch zurückgelegt - können der Baubranche helfen, um ihre auferlegten Klimaziele zu erreichen.

Ebenfalls im Bereich der Elektrifizierung angesiedelt ist der erste E-Drehentladestapler, der Ende 2024 vorgestellt wurde. Mit diesem können über 21 Tonnen Hackgut entladen werden, was er bei der Papierfabrik Sappi in Gratkorn, Österreich, unter Beweis stellt. Als Ersatz für eine dieselbetriebene Maschine im Einsatz, spart der Elektrostapler 70 Prozent Energie ein und hilft Unternehmen dabei, ihre $CO_2$-Bilanz weiter zu verbessern. Der E-Stapler ist ein wesentlicher Bestandteil der Be- und Entladetechniken, die von Innofreight seit jeher weiterentwickelt werden. Dazu gehören auch die aktuell zehn Entladeanlagen in Österreich, Deutschland, Tschechien und Schweden, Nummer elf soll bald im deutschen Dillingen/Saar errichtet werden und die Rolle von Innofreight als Komplettanbieter weiter unterstreichen. Wo Stationäre Entladeanlagen schon in Betrieb sind, wie etwa in Eisenhüttenstadt, arbeitet man gerade am effizienten Transport von DRI, ein echter Hoffnungsträger für klimafreundlich erzeugten Stahl, mittels DryTainer.

Als wesentlicher Rohstoff der Zukunft gilt Wasserstoff, dem als Energieträger großes Potenzial zugeschrieben wird. Um den Wasserstoff in Zukunft intermodal auf der Schiene und auf der Straße transportieren zu können, hat Innofreight im Laufe des Jahres 2024 die Entwicklung des H2 Tainer vorangetrieben.

Dabei handelt es sich um eine repräsentative Auswahl an aktuellen Projekten, die von den Innofreight-Mitarbeitern an den unterschiedlichen Standorten vorangetrieben werden. Im Bericht über Forschung und Entwicklung wird noch näher über die aktuellen Innovationen eingegangen, um noch mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.



# Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

Insgesamt steht Europa vor wirtschaftlichen Herausforderungen, die durch politische Unsicherheiten und globale Handelskonflikte verstärkt werden. Darunter fallen neben dem anhaltenden Ukraine-Krieg und der damit verbundenen Teuerung auch die seitens der USA geplanten Strafzölle oder die vor allem in Deutschland schwächelnde Autoindustrie. Diese Umstände wirken sich mitunter negativ auf den Transport von Rohstoffen aus, womit auch Innofreight als europaweit agierendes Unternehmen in der Transportlogistik unmittelbar betroffen sein könnte.

Gleichzeitig verschieben sich geplante Investitionen von Kunden nach hinten, weil das Thema Nachhaltigkeit in herausfordernden Zeiten einen geringeren Stellenwert genießt und auch staatliche Subventionen vielerorts auf dem Prüfstand stehen. Es handelt sich hier um externe Entwicklungen, die nicht beeinflussbar sind. Eine direkte Auswirkung auf die Unternehmensentwicklung haben auch steigende Zinsen, weil sie Investitionen in finanzierungsintensive Assets wie Waggons und Container beeinflussen.

Trotz einiger Herausforderungen ist das vergangene Geschäftsjahr für die Innofreight-Gruppe gut verlaufen, was auch auf die breit aufgestellte Kundenstruktur mit einer Vielzahl an zu transportierenden Gütern zurückzuführen ist. So lassen sich etwaige Schwankungen in einem Bereich leichter kompensieren.

Durch die mitunter schwierigen Rahmenbedingungen ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten, um interne Arbeitsabläufe zu optimieren, neue Arbeitsprozesse zu implementieren und die Organisationsstruktur so anzupassen, dass sie auch weiterhin ein bestmögliches Service garantiert.

Trotz positiver Aussichten bestehen Risiken, die die zukünftige Entwicklung beeinflussen könnten:

- Marktrisiken: Schwankungen in der Nachfrage nach Schienenlogistikdienstleistungen, insbesondere bei konjunkturellen Abschwüngen.
- Wettbewerb: Intensiver Wettbewerb im Logistikmarkt könnte Margen unter Druck setzen.
- Regulatorische Risiken: Änderungen in Umwelt- und Sicherheitsvorschriften könnten Investitionen und Betriebskosten beeinflussen.
- Technologische Risiken: Verzögerungen bei der Einführung neuer Technologien oder Sicherheitslücken könnten die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen.
- Externe Faktoren: Globale wirtschaftliche Unsicherheiten, geopolitische Spannungen oder Energiepreisschwankungen können die Geschäftsentwicklung beeinflussen.
- Infrastruktur: Der überalterte Fuhrpark vieler europäischer Bahngesellschaften kann die Effizienz des Schienengüterverkehrs beeinträchtigen.
- Politische Rahmenbedingungen: Unzureichende politische Unterstützung für den Güterverkehr auf der Schiene könnte die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen.
- Fachkräftemangel: Der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften stellt eine Herausforderung für die gesamte Logistikbranche dar.

innofreight

2024

# Bericht über Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung sind ein wesentliches Tätigkeitsfeld von Innofreight. Dazu zählen einerseits Förderprojekte, als auch nicht explizit in Förderprojekten verordnete Produkte, Prozesse und Unternehmungen, die sich in der Umsetzungsphase befinden oder heuer erfolgreich beendet wurden.

Das Forschungsjahr 2024 steht vor allem im Zeichen der verwandten Themenkreise Wasserstofflogistik und DRI-Logistik, beide in Zusammenarbeit mit der Stahlindustrie und der Montanindustrie. Direct reduced iron (DRI) und Wasserstoff sind neben Schrott die wichtigsten Rohstoffe für Grünen Stahl, wobei Wasserstoff sowohl zur Gewinnung von DRI (H-DRI) als auch als Reduktionsmittel in neuartigen Hüttenverfahren dient. Eingesetzt werden soll Wasserstoff aus Elektrolyse, der vor allem in Nordeuropa (Wasserkraft) verfügbar sein wird. Entsprechend hoch ist der Transportaufwand, um diese Rohstoffe und Halbzeuge von Skandinavien bis nach Mitteleuropa zu transportieren. Das 2022 begonnene Projekt H2RailTube (FFG-gefördert) konnte gemeinsam mit Voest Tubulars und HyCentA Graz abgeschlossen werden. Hier wurde ein neuer Ansatz für den Wasserstofftransport auf Straße- und Schiene gewählt, der sich klar von den bisherigen Ansätzen unterscheidet. Herkömmliche Wasserstoffcontainer arbeiten entweder mit geringem Druck und wenig Kapazität oder enorm hohen Druck und aufwändig gefertigten Behältern aus Carbonfaser und Kevlar. Diese verfügen zwar über maximale Kapazität, erkaufen diese aber zu einem unwirtschaftlichen Preis von ca. 1 Mio. € für eine Tonne Kapazität. Der von Innofreight und voestalpine Tubulars entwickelte Container aus wasserstofffestem Stahl verfügt nur über die halbe Kapazität, kostet dafür aber weniger als ein Viertel. Die vorhandenen Prototypen (Containerframe, H2-resistente Druckbehälter für 900bar) sind noch nicht einsatzfähig und auch nicht zulassungsfähig. Erfolgreich war bereits eine Berstdruckprüfung, welche 1.450 Bar erreichte, wobei der Wasserstoffcontainer mit „nur“ 700 Bar beladen wird.



Das Projekt wird nahtlos im EU-Projekt „Trans4M_R“ fortgesetzt, wo sich Innofreight als Affilliated Entity der voestalpine Tubular mit namhaften Partnern der Bahnindustrie in einem mehrjährigen Innovationsvorhaben findet.

Ziel von Innofreight ist es, gemeinsam mit Voest bis 2026 einen zulassungsfähigen Wasserstoffcontainer mit einer Kapazität von 500kg Wasserstoff (ausreichend zur Gewinnung von 30t Grünem Stahl) zu bauen. Der Wasserstoffcontainer wird intermodalfähig sein und auf dem Waggon gestapelt transportiert werden können.

Ebenfalls der Gewinnung von Grünem Stahl dient die Entwicklung des DRI-Containers im Projekt DRI-Ver (FFG-gefördert).

DRI ist ein feinporiger, poröser Eisenschwamm welcher energiesparend zu hochwertigen Stahlsorten verarbeitet werden kann. Leider ist der DRI-Staub unter manchen Umständen explosionsgefährlich und das Halbzeug reagiert mit Wasser mit Selbsterhitzung zu Knallgas. Das Gefahrengut wurde von Innofreight mit der Montanuniversität experimentell und in Simulationen hinsichtlich seines Verhaltens im Container erforscht, wobei uns und der Montanuniversität auch vollkommen neue wissenschaftliche Erkenntnisse erwuchsen. Innofreight verfügt dadurch als einziges Transportunternehmen weltweit über das damit verbundene Know-How zum DRI-Transport.



Der pyramidenförmige DRI-Container sorgt für den Schutz des Frachtgutes vor Luftfeuchtigkeit und minimiert die Staubentwicklung, auch bei Be- und Entladung. Entstehende explosive Gase können ggf. Entweichen und werden vom digital vernetzten Containerdeckel detektiert. Der Container wird mittlerweile intern als DryTainer bezeichnet, da dieser das Frachtgut vor jeglicher Feuchte, auch Luftfeuchtigkeit schützt. Er eignet sich somit auch für den Transport von stark hygroskopischen Schüttgütern wie Salzen für die Chemie und Düngerindustrie.

Der DryTainer ist marktreif für Salztransporte. Die Pyramidenform ermöglicht eine weitgehende staubfreie Beladung und durch die Trennung von Aufbau und Waggon werden die Waggons beim Entladen nicht verschmutzt. Da nicht zwischen den Drehgestellen entladen wird, ist ein ganzjähriger sicherer Betrieb auch bei kalten Wintertemperaturen möglich. In Kombination mit dem InnoWaggon bietet der DryTainer eine höhere Nutzlast pro Zuglänge im Vergleich zu herkömmlichen Silowagen.



Im Rahmen des Projekts wurden auch Entwürfe für neuartige Entladeanlagen ausgearbeitet.

Aus dem Projekt DRI-Ver resultierte ein weiteres EU-Projekt mit dem Namen Safe-H-DRI, in welchem Innofreight als Partner für DRI-Logistikfragen partizipiert. Ziel ist nicht nur der sichere Transport von neuartigem DRI, welches kohlenstofffrei mit Wasserstoff gewonnen wird, sondern auch hüttentechnische Verfahren zur Gewinnung dieses H-DRI und dessen spezielle Eigenschaften im Schmelzofen. Das Konsortium von Safe H-DRI besteht aus bedeutenden Playern der europäischen Stahlindustrie sowie Forschungseinrichtungen. Das Projekt dient Innofreight auch der Vernetzung mit zukünftigen Kunden und Forschungspartnern.

Ein weiteres Projekt betraf die Entwicklung des ersten eigenen gewichtsoptimierten Drehgestells unter der Führung von Innofreight. Hierbei wurde das im Vorjahr berechnete Design abschließend in iterativen Schritten für die Produktion optimiert und parallel dazu der Fertigungsprozess entwickelt und optimiert. Insbesondere die robotergeführte Schweißtechnikplanung stand im Fokus des Entwicklungsteams.

Die Schweißvorgänge konnten dabei nahezu 100% automatisiert werden und der Inno Bogie stellt damit die fortschrittlichste und wirtschaftlichste Lösung für den Güterverkehr da. Der innovative Rahmen des Drehgestells wurde zum Patent angemeldet.

Der Zulassungsprozess war im Jahr 2024 erfolgreich im Gange, es wurden die Schwingversuche und Betriebsmessungen absolviert. Die neuen Bogies sollen wie auch die vierachsigen 80ft InnoWaggons in Partnerunternehmen produziert werden und damit die modernsten und flexibelsten Containertragwagen für Seecontainer im kombinierten Verkehr und leichte bis mittelschwere Schüttgüter bilden. Ebenfalls entwickelt wurde der Produktionsprozess für diesen Waggon, der in Triest bereits in erfolgreichen Versuchen erprobt wurde.

Weitere F&E-Aktivitäten bestehen in der Fortführung von Digitalisierungs- und Automatisierungszielen der Entladeanlage sowie unterschiedliche Engineering-Tätigkeiten für die Adaption und Neuentwicklung innovativer Container und Palettensysteme.



# Risikomanagement

Das Unternehmen verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz zur Minimierung von Geschäftsrisiken. Ein zentraler Bestandteil ist die bereits erwähnte Diversifizierung sowohl auf Produkt- als auch auf Kund:innenebene, die konsequent und nachhaltig ausgebaut wird. Die operativen Abläufe orientieren sich an klar definierten Standards und werden gemäß zertifizierten Prozessen (ISO 9001, ECM) umgesetzt. Zusätzlich wurde die Unternehmensgruppe im Jahr 2024 von Ecovadis in Bezug auf die Sustainability Performance erfolgreich zertifiziert.

Die Zertifizierungen werden regelmäßig im Rahmen geplanter Audits erneuert. Neue Erkenntnisse aus dem operativen Geschäft werden kontinuierlich integriert und führen zur laufenden Optimierung risikorelevanter Prozesse. Ergänzend werden neue Zertifizierungen wie ISO 14001 (Umweltmanagement), 45001 (Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzmanagement) und 50001 (Energiemanagement) vorbereitet um sämtliche Prozesse zu optimieren und Risiken weiterhin zu minimieren.

Ergänzend zum standardmäßigen Controlling wird das Risikomanagement bei Großprojekten durch ein separates Projektcontrolling verstärkt, um potenziellen Risiken frühzeitig entgegenzuwirken.

Ein effektives Mahnwesen trägt dazu bei, Forderungsausfälle zu vermeiden. Da sämtliche Geschäftsaktivitäten überwiegend in Euro abgewickelt werden, sind keine Fremdwährungssicherungsgeschäfte erforderlich.

Zum Schutz vor Zinsänderungsrisiken bei variabel verzinsten Darlehen nutzt das Unternehmen derivative Finanzinstrumente wie Zinscaps und Zinsswaps. Die Effektivität der Sicherungsbeziehungen wird dabei mittels der Methode des „Critical Terms Match“ bewertet.



innofreight

2024

# Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr wurden keine Zweigniederlassungen unterhalten.

Bruck an der Mur, am 30. Mai 2025

Für die Geschäftsführung

Primoz Rauter

Petr Valach