

Neben der Sicherstellung des operativen Geschäfts, war der zweite Schwerpunkt, die negativen Auswirkungen des im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie stehenden Nachfragerückgangs zu minimieren und die finanzielle Solidität des Unternehmens jederzeit sicherzustellen. Zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität wurde daher ein umfangreiches Maßnahmenpaket unter dem Projektnamen Performance Safeguarding Program (PSP) erarbeitet und implementiert. Dieses beinhaltete unter anderem Kosteneinsparungen, die Überprüfung sämtlicher Investitionen und Maßnahmen zur Erhöhung des Liquiditätsrahmens.

In Zusammenarbeit mit den anderen THE Alliance Partnern wurde der Fahrplan für die großen Ost-West-Verbindungen überarbeitet und einzelne Dienste temporär zusammengelegt oder gestrichen. Diese Maßnahmen haben es den Allianzpartnern vor allem im zweiten Quartal ermöglicht trotz des zweistelligen prozentualen Nachfrageeinbruchs eine adäquate Auslastung ihrer Schiffe zu gewährleisten und so Kosten einzusparen. Angesichts der deutlichen Nachfrageerholung im zweiten Halbjahr wurden die Kapazitäten wieder sukzessive hochgefahren. Gleichzeitig wurden Einsparungen bei den Kosten für das Handling und den Transport von Containern, den Kosten für das Equipment (im Wesentlichen für Container) sowie den Schiffssystem- und Overheadkosten realisiert. Das zwischenzeitlich günstige Preisniveau bei Charterschiffen wurde genutzt, um Charterverträge neu zu verhandeln und dabei sowohl Laufzeiten als auch Konditionen anzupassen. Die Umsetzung der beschriebenen Kapazitäts- und Einsparmaßnahmen führte zu Einsparungen im mittleren dreistelligen US-Dollar-Millionenbereich im Vergleich zur ursprünglich geplanten Kostenbasis.

Die Liquidität wurde zwischenzeitlich durch die erweiterte Nutzung des Forderungsverbriefungsprogramms, die Ziehung von Kreditlinien sowie die Refinanzierung von Schiffen und Containern deutlich erhöht. Zudem wurde das Investitionsbudget fortlaufend überprüft und eine Priorisierung der Investitionen festgelegt. Aufgrund der besser als zum Zeitpunkt des Pandemieausbruchs erwarteten Geschäftsentwicklung wurde die Liquiditätsreserve ab der zweiten Jahreshälfte 2020 zu Gunsten einer weiteren Schuldenreduzierung zurückgefahrt, befand sich aber zum Jahresende 2020 mit 1,2 Mrd. EUR weiterhin über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Das Geschäftsjahr 2020 war vornehmlich geprägt durch den Ausbruch und die globale Verbreitung der COVID-19-Pandemie, durch das in diesem Zusammenhang eingeleitete Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms sowie durch einen vergleichsweise niedrigen durchschnittlichen Bunkerpreis bei gleichzeitig gestiegenen Frachtraten im Jahresverlauf.

Die Transportmengen konnten sich nach einem deutlichen Rückgang im zweiten Quartal im weiteren Geschäftsjahresverlauf, insbesondere im vierten Quartal, zwar stärker erholen als zunächst erwartet, insgesamt blieben die Transportmengen jedoch mit -1,6% weiterhin leicht unter dem Niveau des Vorjahrs. Die Umsatzerlöse lagen mit 1,3% hingegen über dem Vorjahresniveau. Leicht gestiegene Frachtraten bei gleichzeitig moderat gesunkenen Bunkerpreisen sowie aktiv reduzierte Kosten im Rahmen des PSP-Programms wirkten sich positiv auf das Ergebnis im Geschäftsjahr aus.

Hapag-Lloyd erzielte auf Basis der oben genannten Einflussfaktoren im Geschäftsjahr 2020 ein gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessertes operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) in Höhe von 2.700,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.985,8 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) belief sich nach der im Dezember beschlossenen Optimierung des Schiffspoolfolios mit einem Bewertungseffekt in Höhe von -98,8 Mio. EUR auf 1.315,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 811,4 Mio. EUR). Das Konzernergebnis 2020 verbesserte sich signifikant von 373,4 Mio. EUR auf 935,4 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,14 USD/EUR schwächer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,12 USD/EUR). Die Entwicklung des USD/EUR-Kurses wirkte somit der erwirtschafteten positiven Ertragslage entgegen.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Umsatzerlöse	12.772,4	12.607,9
Transportaufwendungen	9.140,2	9.707,0
Personalaufwendungen	683,0	682,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.385,2	1.174,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-279,7	-268,8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.284,4	775,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	32,1	35,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-1,2	0,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	1.315,2	811,4
Zinsergebnis	-330,5	-396,7
Übrige Finanzposten	-3,5	1,6
Ertragsteuern	45,8	42,9
Konzernergebnis	935,4	373,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	926,8	362,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	8,6	11,4
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,27	2,06
EBITDA	2.700,4	1.985,8
EBITDA-Marge (%)	21,1	15,8
EBIT	1.315,2	811,4
EBIT-Marge (%)	10,3	6,4

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	1.817	1.960
Transpazifik	1.851	1.945
Fernost	2.286	2.327
Mittlerer Osten	1.476	1.391
Intra-Asien	831	900
Lateinamerika	2.889	2.837
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	689	676
Gesamt	11.838	12.037

Die Transportmenge des Geschäftsjahres 2020 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 199 TTEU auf 11.838 TTEU (Vorjahreszeitraum: 12.037 TTEU), was einem Rückgang von 1,6 % entspricht. Der Rückgang ist vor allem auf das zweite Quartal des Jahres zurückzuführen, in welchem die globalen Auswirkungen der politischen Maßnahmen im Kampf gegen die COVID-19-Pandemie mengenmäßig in allen Fahrtgebieten zu spüren waren. Im weiteren Verlauf des Geschäftsjahrs 2020 hat sich die Transportmenge kontinuierlich erholt und lag im vierten Quartal 2020 mit 3,8 %, ähnlich wie im ersten Quartal 2020, wieder leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Der Anstieg der Transportmengen im vierten Quartal 2020 ist vor allem durch die Fahrtgebiete Fernost, Lateinamerika und Mittlerer Osten getrieben. Diese Entwicklung ergab sich durch eine gestiegene Nachfrage nach Seefracht und Containertransporten, im Wesentlichen durch Nachholeffekte aus zuvor niedrigeren Volumenentwicklungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie.

Das Fahrtgebiet Intra-Asien lag hingegen aufgrund von ausgesetzten Reisen und Netzwerkoptimierungen im vierten Quartal 2020 deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Der Rückgang der Transportmengen in den Fahrtgebieten Atlantik und Transpazifik ist weiterhin vor allem auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen, wobei sich auch in diesen Fahrtgebieten eine langsame Erholung im vierten Quartal 2020 abzeichnet hat. In dem Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) gab es keine nennenswerten Veränderungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Frachtrate pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	1.383	1.389
Transpazifik	1.467	1.318
Fernost	979	910
Mittlerer Osten	837	744
Intra-Asien	605	541
Lateinamerika	1.131	1.153
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.051	1.046
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.115	1.072

Im Geschäftsjahr 2020 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.115 USD/TEU und lag damit um 43 USD/TEU bzw. 4,0 % über dem Wert der Vorjahresperiode (1.072 USD/TEU).

Die Frachtratensteigerung ist vor allem auf eine coronabedingt starke Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien im zweiten Halbjahr und insbesondere zum Ende des Jahres zurückzuführen. Diese unerwartet starke Nachfrage nach Containertransporten führte zu einem deutlichen Anstieg der Spotraten für Exportgüter aus Asien und insbesondere aus China.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	2.201,6	2.431,9
Transpazifik	2.379,9	2.290,8
Fernost	1.961,7	1.891,7
Mittlerer Osten	1.081,6	924,8
Intra-Asien	440,0	435,4
Lateinamerika	2.863,2	2.921,6
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	634,8	631,7
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.209,6	1.080,0
Gesamt	12.772,4	12.607,9

Im Geschäftsjahr 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 164,5 Mio. EUR auf 12.772,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.607,9 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 1,3 % entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtraten um 4,0 % im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich hingegen mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um rd. 0,4 Mrd. EUR bzw. 3,3 % ergeben. Der Transportmengenrückgang um -1,6 % im Vergleich zum Vorjahr milderte ebenfalls den Umsatzanstieg ab.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Transportaufwendungen	9.140,2	9.707,0
davon:		
Brennstoffe	1.407,3	1.625,6
Handling und Haulage	4.716,7	4.922,7
Container und Repositionierung ¹	1.134,7	1.205,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	1.830,8	1.967,8
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	50,6	-14,0
Personalaufwendungen	683,0	682,5
Abschreibungen	1.385,2	1.174,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-279,7	-268,8
Gesamte operative Aufwendungen	11.488,0	11.832,7

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

² Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Die in den Vorperioden erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind in der aktuellen Periode als Transportaufwendungen für beendete Reisen dargestellt.

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2020 um 566,8 Mio. EUR auf 9.140,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.707,0 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 5,8 %. Dieser Rückgang ist vor allem auf den volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen, den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis sowie auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Des Weiteren führte der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von rd. 0,4 Mrd. EUR bzw. ca. 4,0 % ergeben.

Der Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe in Höhe von 218,3 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis, der um 1,6 % gesunkenen Transportmenge und den enthaltenen Währungskurseffekten (USD/EUR).

Der Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im Geschäftsjahr 2020 mit 379 USD/t um 37 USD/t (–8,9 %) unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 416 USD/t. Während die Preise für den Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt zu Beginn des Berichtszeitraums noch auf einem sehr hohen Niveau lagen (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam, rd. 560 USD/t), sanken sie im Verlauf des ersten Halbjahres 2020 aufgrund eines weltweiten Nachfragerückgangs und eines gleichzeitig stattfindenden Fördermengenstreits zwischen wichtigen Ölstaaten hingegen deutlich und notierten Ende April kurzzeitig bei rd. 135 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Anschließend stiegen die Bunkerpreise jedoch wieder an und bewegten sich ab dem dritten Quartal 2020 auf einem vergleichsweise stabilen Level bei rd. 300 USD/t. Zum Jahresende kam es zu einem erneuten Preisanstieg, sodass Ende Dezember der Bunkertreibstoffpreis mit niedrigem Schwefelgehalt bei rd. 367 USD/t notierte (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Der Rückgang des Bunkerverbrauchspreises wurde gemindert durch die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020.

Der Rückgang der Aufwendungen für das Handling von Containern in Höhe von 206,0 Mio. EUR auf 4.716,7 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang, auf geringere Inlandstransportaufwendungen sowie ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen.

Der Rückgang für Container- und Repositionierungsaufwendungen in Höhe von 70,2 Mio. EUR auf 1.134,7 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms, die daraus resultierenden geringeren Aufwendungen für das Laden und Löschen von Leercontainern an den Terminals sowie auf die Optimierung der Containerauslastungen auf Reisen von Europa und nach Asien im vierten Quartal 2020 zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) in Höhe von 137,0 Mio. EUR auf 1.830,8 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Ausgesetzte Dienste, eine reduzierte Anzahl von Reisen, Netzwerkoptimierungen sowie ein höherer Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum führten im Wesentlichen zum Rückgang der Aufwendungen.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2020 28,4 % (Vorjahreszeitraum: 23,0 %).

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2020 um 0,5 Mio. EUR (0,1 %) auf 683,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 682,5 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem ein Anstieg der Mitarbeiterzahl, ein höher zu berücksichtigender Bonus für das Geschäftsjahr 2020 sowie geleistete COVID-19-Sonderzahlungen an die Mitarbeiter aus. Demgegenüber stand der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro und führte zu einer Minderung der Personalaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Personalaufwendungen von rd. 14 Mio. EUR ergeben.

Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 13.085 Mitarbeiter (Vorjahreszeitraum: 12.905 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote (gemessen an den Umsatzerlösen) verringerte sich gegenüber dem Vorjahr von 5,4 % auf 5,3 %.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Abschreibungen im Geschäftsjahr 2020 betrugen 1.385,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.174,4 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen der im Zusammenhang mit IMO 2020 stehenden Aktivierungen von Schiffsumrüstungen sowie einem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 528,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 459,2 Mio. EUR). Des Weiteren sind Wertminderungen im Rahmen der Schiffsportfoliooptimierung in Höhe von 98,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) sowie Mehrabschreibung aus der verkürzten planmäßigen Abschreibung der Marken „UASC“ und „CSAV“ in Höhe von insgesamt 36,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) enthalten.

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –279,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –268,8 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf insgesamt 348,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 350,0 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (175,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 155,7 Mio. EUR), Verwaltungskosten (33,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 41,8 Mio. EUR) und Beratungskosten (32,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 35,8 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 69,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 81,2 Mio. EUR) resultierten im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (13,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 11,4 Mio. EUR) und dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten (13,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 20,2 Mio. EUR). Eine detaillierte Übersicht über das sonstige betriebliche Ergebnis enthält der Konzernanhang in Anmerkung (5) Sonstiges betriebliches Ergebnis.

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ist im Geschäftsjahr 2020 um 3,4 Mio. EUR auf 32,1 Mio. EUR gesunken. Ursächlich für den Rückgang war im Wesentlichen ein niedrigeres anteiliges Ergebnis aus der Beteiligung an der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2020 lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 1.315,2 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (811,4 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 2.700,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.985,8 Mio. EUR). Für das Geschäftsjahr 2020 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 10,6 % (Vorjahreszeitraum: 6,1 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 5,27 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 2,06 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	2020	2019
Umsatz	12.772,4	12.607,9
EBIT	1.315,2	811,4
EBITDA	2.700,4	1.985,8
EBIT-Marge (%)	10,3	6,4
EBITDA-Marge (%)	21,1	15,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,27	2,06
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	10,6	6,1

¹ Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung in USD berechnet.

Zinsergebnis

Im Geschäftsjahr 2020 belief sich das Zinsergebnis auf –330,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –396,7 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen für die im Februar und Juni 2019 vorzeitig zurückgeführte Anleihe sowie für die im November 2020 teilweise zurückgeführte Anleihe in Höhe von 22,2 Mio. EUR. Außerdem ergaben sich weitere verringerte Zinsaufwendungen bei den Bankfinanzierungen in Höhe von 61,0 Mio. EUR, die insbesondere auf die vergangenen Schuldentilgungen zurückzuführen sind und zu einer entsprechenden Verbesserung des übrigen Zinsergebnisses beitrugen.

Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats in Höhe von –3,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 23,6 Mio. EUR), der sich zum einen aus der im November erfolgten Teilrückzahlung der Anleihe zusammenhängenden Ausbuchung des Marktwerts in Höhe von –8,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –10,0 Mio. EUR aus den Rückführungen der Anleihe im Februar und Juni 2019) und zum anderen aus einem Bewertungseffekt in Höhe von 4,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,6 Mio. EUR) zusammensetzt, wirkte sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

Ertragsteuern

Der Anstieg der Ertragsteuern um 2,9 Mio. EUR auf 45,8 Mio. EUR ist vor allem auf wechselkursbedingte Effekte auf latente Steuern sowie auf einen im Jahr 2019 entstandenen Ertrag aus höheren aktiven latenten Steuern aus Verlustvorträgen zurückzuführen. Kompensiert wurde der Anstieg durch einen Rückgang der laufenden Ertragsteuern in Höhe von 6,4 Mio. EUR.

Konzernergebnis

Insgesamt ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr signifikant gesteigerter Konzernjahresüberschuss in Höhe von 935,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 373,4 Mio. EUR). Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 926,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 362,0 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 8,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,4 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 273,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 406,5 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 935,4 Mio. EUR sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von –661,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,1 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von –603,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 121,2 Mio. EUR) und Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von 5,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –13,2 Mio. EUR), aus Kosten der Absicherung in Höhe von –27,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –14,1 Mio. EUR) sowie aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gesunkenen Marktzinssatzes in Höhe von –36,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –60,8 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Hapag-Lloyd Konzerns erfolgt grundsätzlich zentral durch die Hapag-Lloyd AG und hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Neben der ausreichenden Liquiditätsversorgung werden darüber hinaus finanzwirtschaftliche Risiken durch Absicherung von Nettopositionen in Fremdwährungen, Nutzung derivativer Finanzinstrumente (Währungen, Zinsen und Bunker), Einsatz eines Cash-Pooling-Systems sowie die Optimierung der Kreditbedingungen begrenzt.

Die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität ist hierbei von entscheidender Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement ist, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Die Hapag-Lloyd AG sichert die kurzfristige Liquiditätsreserve durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln. Das Finanzmanagement wird im Rahmen der maßgeblichen Gesetze und der internen Grundsätze und Regeln ausgeübt.

Der Hapag-Lloyd Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist operativen finanzwirtschaftlichen Transaktionsrisiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Bunkerpreisänderungsrisiko, das Währungsrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus.

Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben. Verbleibende Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen werden zum Teil durch derivative Sicherungsgeschäfte abgesichert.