



Hapag-Lloyd

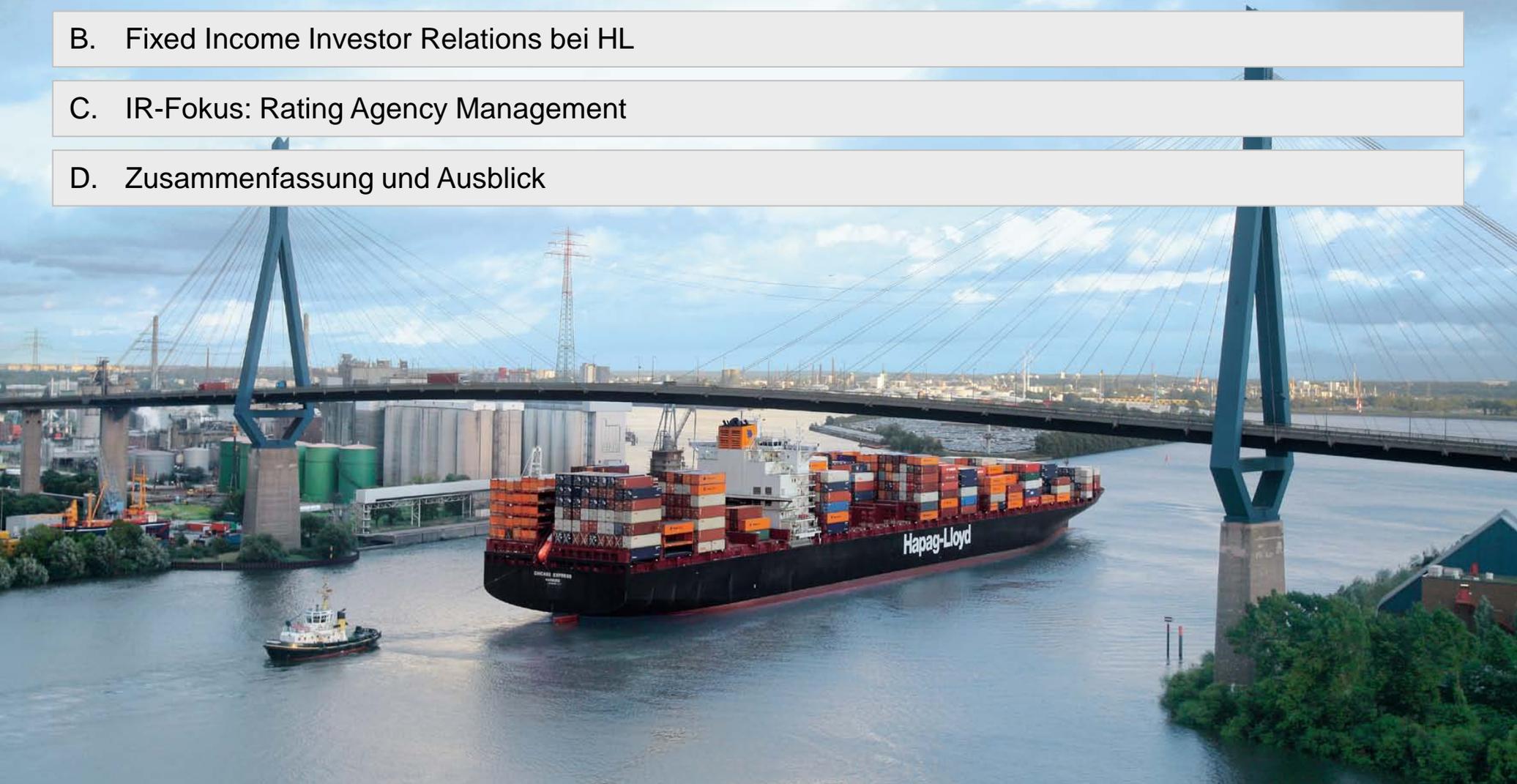
Einflussfaktoren der IR auf das Rating

A. Hapag-Lloyd und der Fremdkapitalmarkt

B. Fixed Income Investor Relations bei HL

C. IR-Fokus: Rating Agency Management

D. Zusammenfassung und Ausblick



Hapag-Lloyd auf einen Blick

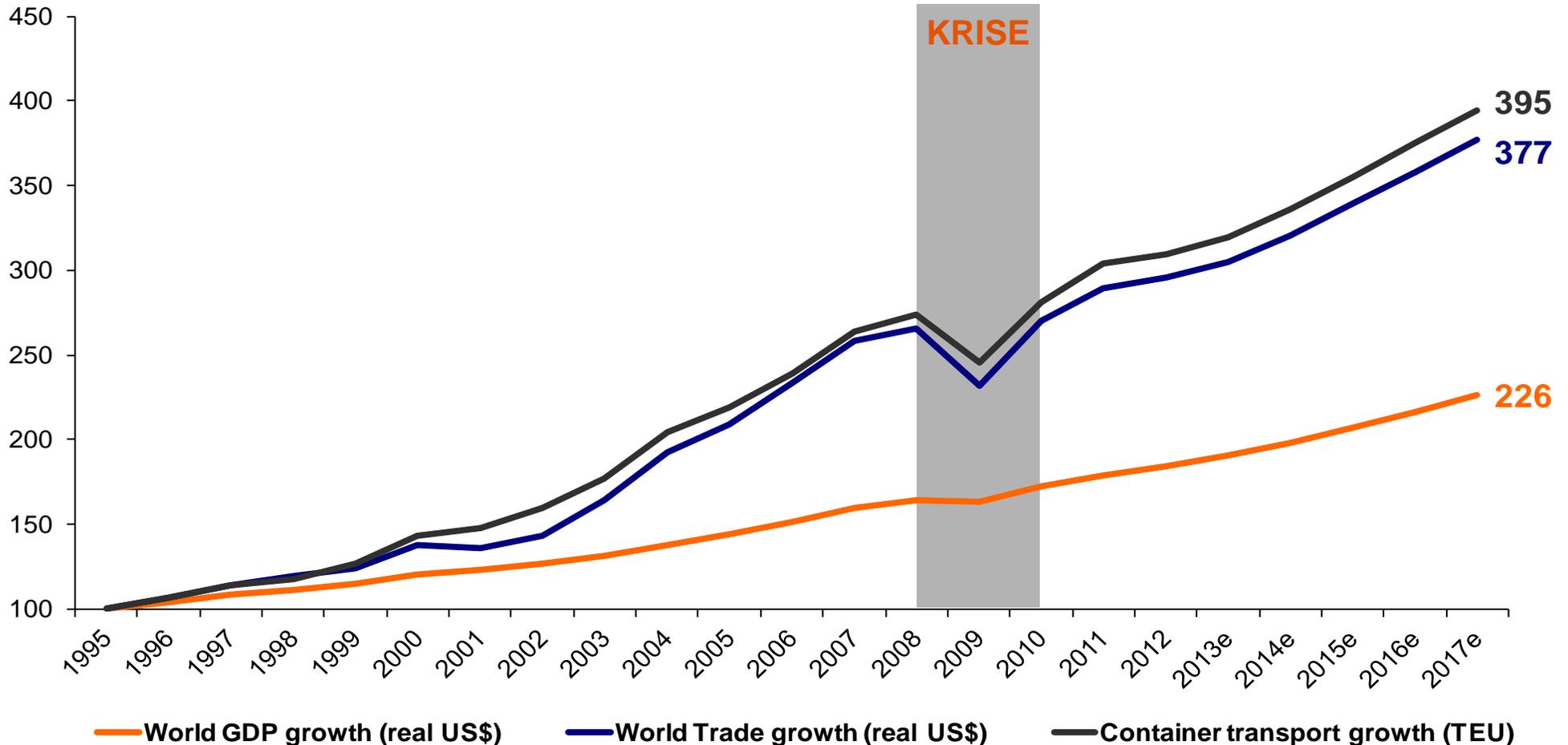


- Eine führende **Containerlinienreederei**
- **149 Containerschiffe** mit 712 TTEU¹⁾
- Transportmenge von **5,3 Mio. TEU** in 2012
- Umsatzerlöse von **6,8 Mrd. EUR** in 2012
- Verbindet ca. **500 Häfen** in über 120 Ländern
- Betreut rund **22.100 Kunden** weltweit
- Ca. **6.940 Mitarbeiter** an Land und auf See¹⁾
- Gründungsmitglied der **Grand und G6 Alliance**

1) Per 31. März 2013

Die Containerschifffahrt ist eine Wachstumsindustrie – Die Transportmenge wächst überproportional zum BIP

Weltweites Wachstum der Containerschifffahrt vs. BIP [Index 1995 = 100]



Hapag-Lloyd strebt nach langfristig profitablern Wachstum auf der Basis einer soliden Finanzstruktur

Hapag-Lloyd

Langfristiges profitables Wachstum

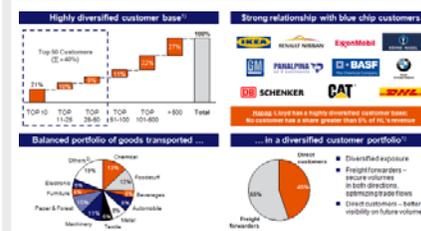
Ausnutzung des Branchenwachstums



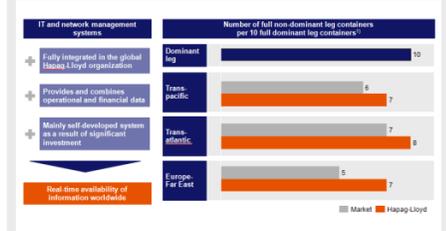
Nachhaltiges und wettbewerbsfähiges Geschäftsmodell



Klares Profil und Kundenorientierung



Kostendisziplin und Operative Exzellenz



auf Basis einer soliden Finanzstruktur

Finanzstrategie von Hapag-Lloyd

ZIELE

Finanzierung von langfristig profitablen Wachstum

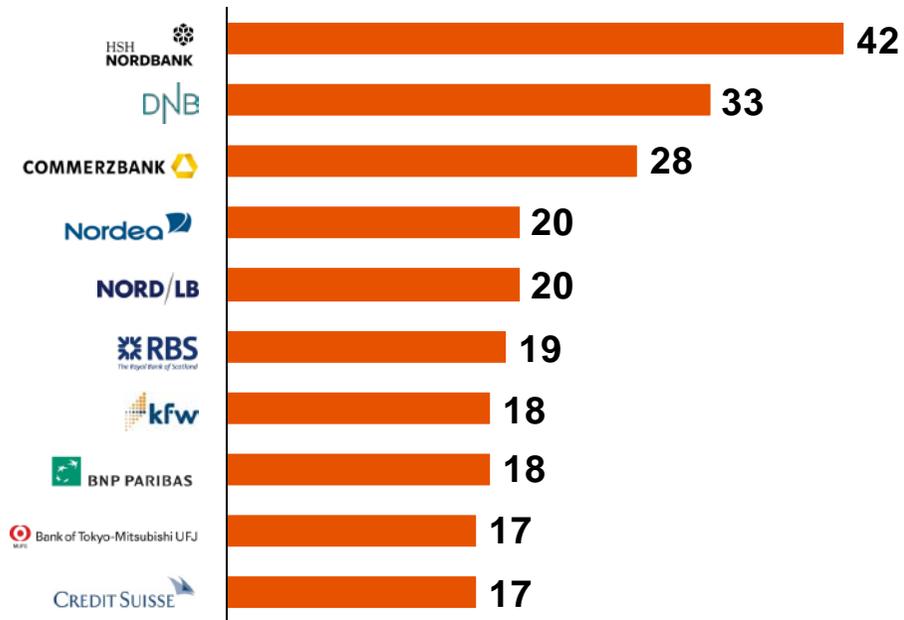
Optimierung der Kapitalstruktur

Liquiditätsreserve und Dividendenfähigkeit

MASSNAHMEN

- Das aktuelle Orderbuch für Schiffe ist langfristig finanziert
 - Die Finanzierung der bestellten Container ist gesichert
 - Der operative Cash Flow als Finanzierungsquelle für langfristiges organisches Wachstum
-
- Absicherung der starken Eigenkapitalbasis
 - Ziel das Rating langfristig zu stabilisieren
-
- Beibehaltung einer adäquaten Liquiditätsreserve
 - Ziel mittelfristig eine Dividendenfähigkeit zu erreichen

Top 10 Schiffsbanken¹⁾ [USD Mrd.]



5Y CDS Europäischer Banken²⁾



- Erhebliche Beeinträchtigung des gesamten Bankwesens aufgrund der Finanzkrise
- Traditionelle Bankfinanzierung zunehmend restriktiver (z.B. Basel II/III)
- Konsequenz: Diversifikation der Fremdkapitalgeber und Erschließung neuer Liquiditätsquellen

1) Homepage: Handelsblatt (Aug. 08, 2012)

2) Europe Banks 5Y Credit Default Swaps (CDS) including 218 European banks (Bloomberg, Aug. 2012)

Im Oktober 2010 hat Hapag-Lloyd erstmals EUR- und USD-Bonds am Fremdkapitalmarkt emittiert

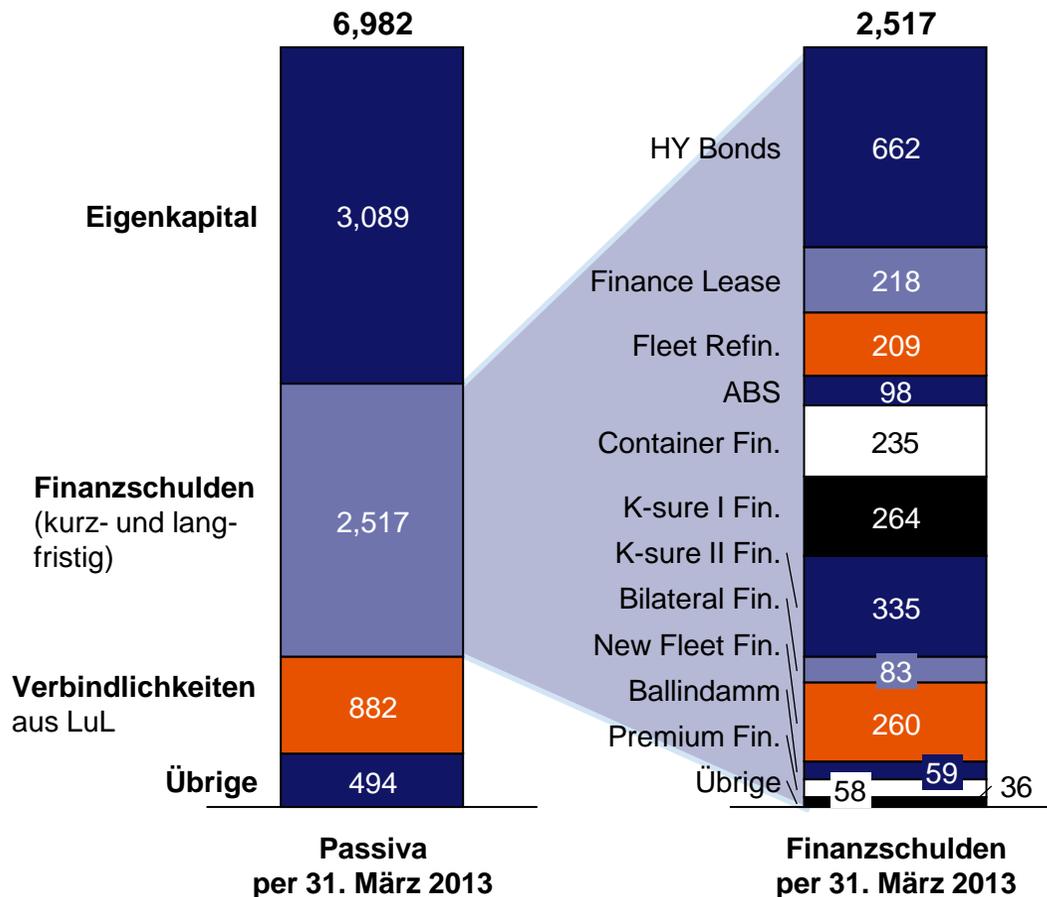
Stammdaten der begebenen Anleihen

Emissionen	Ursprüngliche EUR-Tranche	Ursprüngliche USD-Tranche	Zusätzliche EUR-Tranche
Emittent	■ Hapag-Lloyd AG		
Garant	■ Hapag-Lloyd Holding AG		
Betrag	■ EUR 330,000,000	■ USD 250,000,000	■ EUR 150,000,000
Erlös¹⁾	■ EUR 328,354,950	■ USD 248,432,750	■ EUR 155,062,500
Fälligkeit	■ 15. Oktober 2015	■ 15. Oktober 2017	■ 15. Oktober 2015
Zinszahlung	■ 15. Oktober und 15. April		
Emittentenrating	■ B1 (Moody's); BB- (S&P)		
Emissionsating	■ B3 (Moody's); B (S&P)		
Kupon	■ 9.00%	■ 9.75%	■ 9.00%
Ausgabekurs	■ 99.50%	■ 99.37%	■ 103.37% ²⁾

1) Vorzeitig kündbar 2) Zuzüglich ggf. aufgelaufener Zinsen vom 08. Oktober 2010

Hapag-Lloyd besitzt ein solides Finanzprofil bestehend aus Kapitalmarktinstrumenten und Bankdarlehen

Passiva per 31. März 2013 [EUR m]



Anmerkungen

- **Ausgewogener Finanzierungsmix**
 - HY Bonds (EUR 662 m)
 - Finanzierungsleasing (EUR 218 m)
 - Bankdarlehen und sonstige FK-Finanzierungen (EUR 1.6 bn)
- Übrige Verbindlichkeiten beinhalten Rückstellungen i.H.v. EUR 364 m inkl. Pensionsrückstellungen (EUR 156 m)
- In Q1 2013 wurde die Finanzierung für zwei Schiffsablieferungen á 13.200 TEU gezogen (unter der bestehenden K-Sure II Finanzierung)
- Darüber hinaus ist in Q1 2013 eine zusätzliche Tranche für den Erwerb von Kühlcontainern finanziert worden

Diverse Reedereien sind am Kapitalmarkt vertreten – Durch Emission von Bonds (DCM) und / oder Börsennotierung

Fremdkapitalmarkt¹⁾ (DCM)



- 50% der top 30 Reedereien nutzen **Instrumente des Fremdkapitalmarkts (Bonds)** – in Summe sind **103 Bonds** mit **USD 22 Mrd.** emittiert
- Die Bonds sind in **8 verschiedenen Währungen** emittiert – 42 Shipping Bonds sind nicht gelistet, die übrigen **61** werden **an 9 Börsen** gehandelt
- Die überwiegende **Mehrheit (70%)** dieser Bonds sind standard **Senior Unsecured Notes**

Eigenkapitalmarkt¹⁾ (ECM)



- **14** der führenden Reedereien sind **an internationalen Börsen** notiert
- Die wichtigen Handelsplätze befinden sich in **Asien**, insb. Hong Kong, Taiwan, Tokyo und Korea
- Viele dieser gelisteten Reedereien sind **Teile von Mischkonzernen**, bestehend aus Schifffahrts- und Nicht-Schifffahrts-Segmenten

1) Capital Market Research, keine Garantie für Vollständigkeit

Zwischenfazit

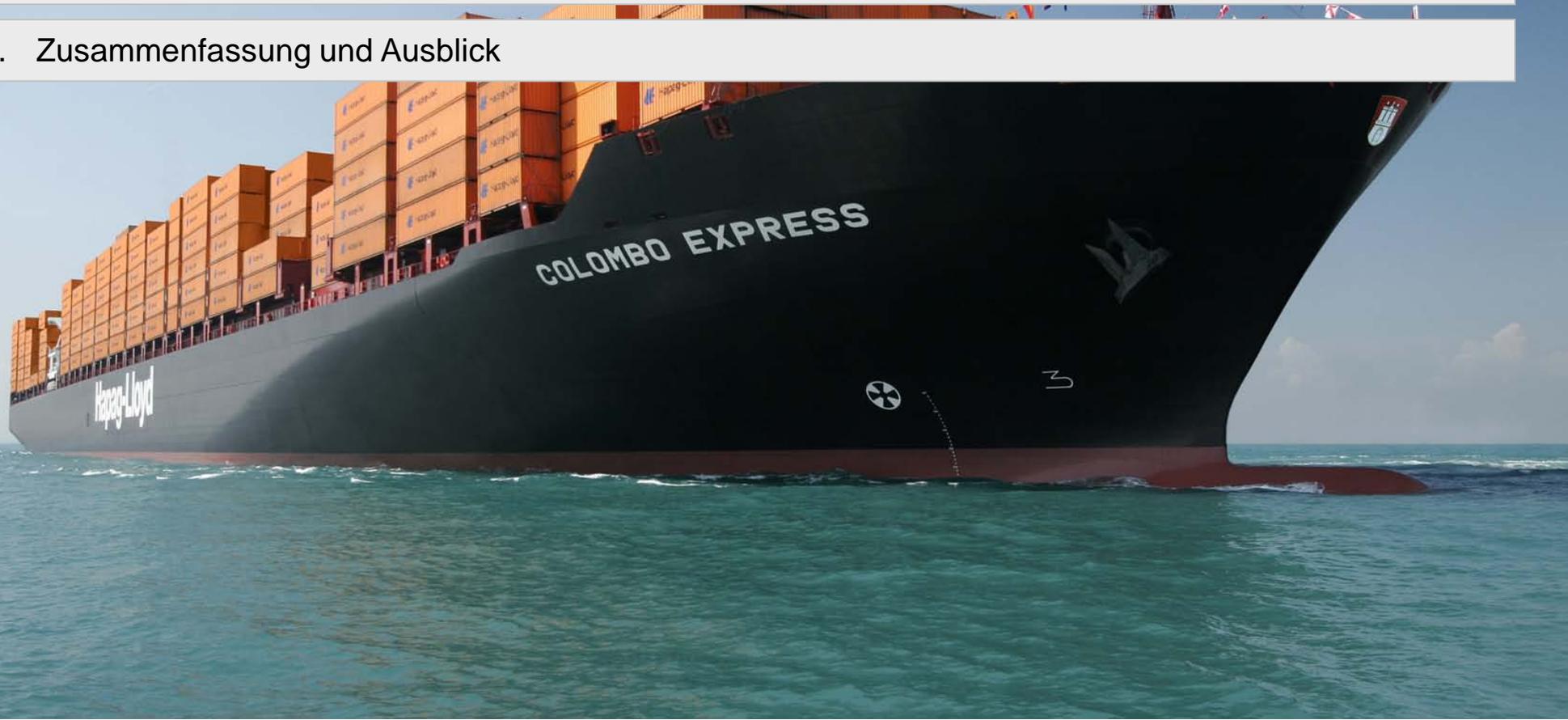
- Die **Diversifikation der Finanzierungsquellen in Richtung Kapitalmarkt** findet in der Containerschifffahrt bereits statt – Vorteile: Zugang zu einer großen und liquiden Investorenbasis, Möglichkeit zur Platzierung hoher Volumina mit langfristiger Laufzeit und (im Allgemeinen) weniger restriktiven Financial Covenants
- Diverse Reedereien finanzieren sich über einen **Mix aus verschiedenen Kapitalmarktinstrumenten** – 50% der top 30 Reedereien haben erfolgreich Bonds platziert und sind z.T. an internationalen Börsen gelistet
- Bonds können erheblich dazu beitragen die **Flexibilität und die Unabhängigkeit der Reedereien zu erhöhen** – zugleich gehen damit aber auch **Berichtspflichten** einher, die die Transparenz in der Schifffahrt erhöhen
- In der klassischen Finanzierung haben sich die **Banken auf die Besonderheiten der Schifffahrt spezialisiert** (Schiffs- und Containerfinanzierung) – eine solche Spezialisierung steht für den DCM noch aus
- Um auf die speziellen Bedürfnisse der Schifffahrt vollständig eingehen zu können, sollten an diese **Industrie angepasste Finanzierungsinstrumente für Schiffe und Container** (Asset Bonds) entwickelt werden

A. Hapag-Lloyd und der Fremdkapitalmarkt

B. Fixed Income Investor Relations bei HL

C. IR-Fokus: Rating Agency Management

D. Zusammenfassung und Ausblick



Hapag-Lloyd steht im kontinuierlichen Kontakt mit den Kapitalmarktakteuren (Bond / Rating / Projekte)

Aktuelle und bisherige Kapitalmarktakteure / -zielgruppen

Investoren und Research Analysten

Konferenzen (selektive Auswahl)



Bond Investoren (selektive Auswahl)



Research Analysten (selektive Auswahl)



Rating Agenturen und Rating Advisor

Rating Agenturen



Rating Advisor



(Investment-) Banken und Financial Advisor

(selektive Auswahl)



Finanzpolitische Ziele

- Erreichung optimaler **Kapitalstruktur** (Sicherung der EK-Basis und Optimierung des Ratings zur Sicherung der Bonität)
- Ausreichende **Liquiditätsausstattung** und adäquater **Covenant-Headroom**
- Finanzierung des langfristig profitablen **Wachstums**
- Zugang zu neuem / frischem Kapital und Optimierung der **Kapitalkosten**
- Verminderung der Volatilität des Tradings und Erhöhung der Anzahl (langfristiger) **Investoren**

- Senkung **Finanzierungsrisiko**
- Erreichung eines fairen **Ratings**

Kommunikationspolitische Ziele

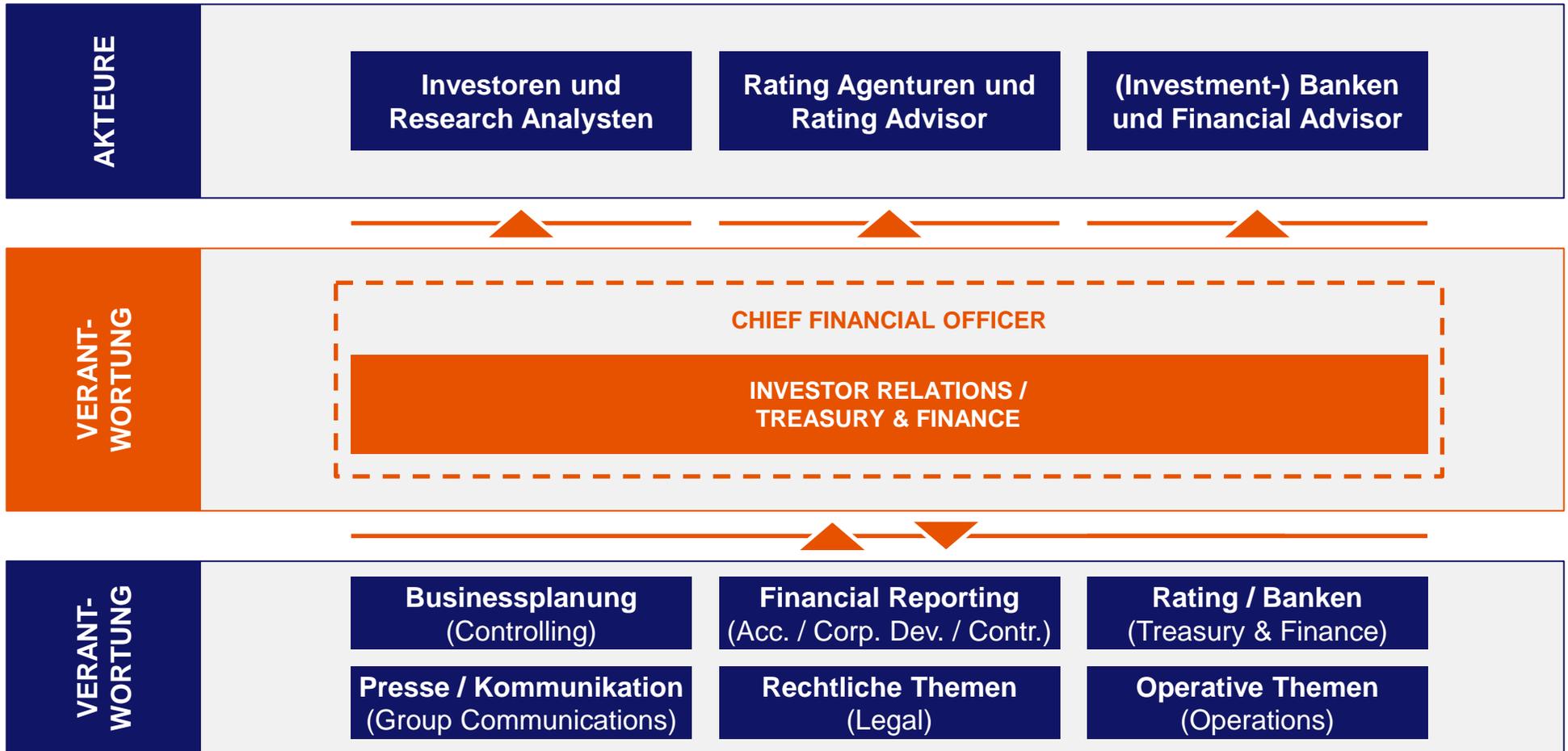
- Erfüllung regulatorischer **Informationspflichten** unter den Kapitalmarkt- / Finanzierungsinstrumenten
- Beibehaltung und Stärkung der **Glaubwürdigkeit** des Managements / der Unternehmung (One-Voice-Policy)
- Etablierung des Unternehmens als (objektive) **Referenzquelle** der Branche (Guidance)
- Steigerung des **Bekanntheitsgrades** und damit erweiterte Abdeckung durch Analysten (Coverage)
- **Interne Kommunikation** der Kapitalmarktanforderung in das eigene Unternehmen

- Senkung **Informations-** und **Schätzrisiko**
- Optimierung der **Liquidität / Fungibilität**

Senkung der Kapitalkosten

Die Kapitalmarktkommunikation bei Hapag-Lloyd betrifft sowohl das Außen- als auch das Innenverhältnis

Verantwortlichkeit Kapitalmarktkommunikation



Zur Verfügung stehende Kommunikationsinstrumente

UNPERSÖNLICHE INSTRUMENTE

- Financial Reporting
 - Quartalsbericht
 - Geschäftsbericht
- Internet / IR-Website
- Unternehmenspräsentation
- Pressemitteilung
- Fact Book

PERSÖNLICHE INSTRUMENTE

- Investorenkonferenzen
 - Einzelgespräche / One-on-One
 - Group Presentations
- Roadshow
- Analystentreffen
- Telefonkonferenzen
- IR-Hotline

VERTRAULICHE INSTRUMENTE

- Business Planning (Budget / Forecast)
- Forward-Looking-Statements
- (Annual Review) Meetings / Telefonkonferenzen

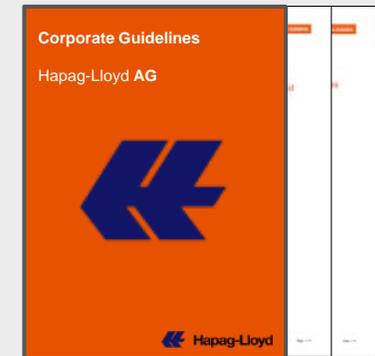


Ausschließlich für Rating Agenturen, Banken und Berater mit bestehendem Mandat / NDA

Ausführungsbestimmung Kapitalmarktkommunikation

Konzern-Richtlinien

- Hapag-Lloyd **Konzernrichtlinie Kommunikation** (Jul 2011)
- Hapag-Lloyd **Konzernrichtlinie Finanzmanagement** (Okt 2010)
 - Regelt Grundsätze, Organisationsprinzipien, Ziele, Strategie und Tätigkeitsfelder auf Gruppenstufe
 - Freigabe durch Gesamtvorstand. Vorlage Prüfungs- und Finanzausschuss / Aufsichtsrat zur Kenntnisnahme



Ausführungsbestimmungen

- Hapag-Lloyd **Ausführungsbestimmung Kapitalmarktkommunikation** (Dez 2011) und **Ausführungsbestimmung Rating** (Dez 2012)
 - Konkretisierung der Richtlinienvorgaben in relevanten Bereichen
 - Definition Rollen & Verantwortlichkeiten
 - Freigabe durch CFO



Prozessbeschreibung/ Arbeitsanweisung / Handbuch

- Common Practice
- Operationalisierung von Spezialprozessen
- Freigabe durch Senior Director

Kapitalmarktkonferenzen 2012

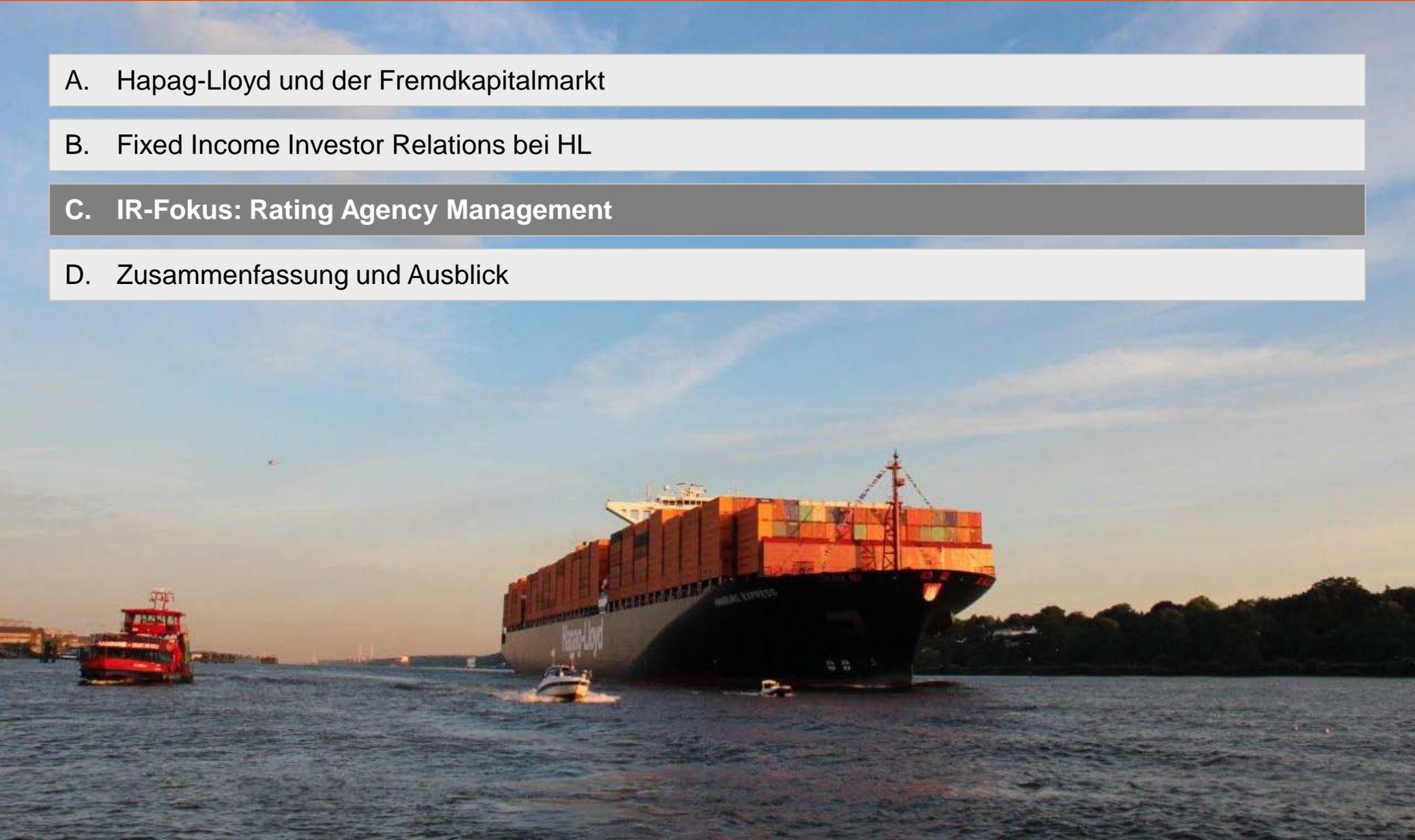
	8th Annual High Yield and Leveraged Finance Conf. 2012	10. Januar, London		Peter Ganz Chief Financial Officer (CFO)		
	Global High Yield & Leveraged Finance Conf. 2012	27. – 29. Februar, Miami				
	3rd Annual Credit Opportunities Conf. 2012	29. März, London				
	German Credit Conference	26. April, Düsseldorf				
	16th Annual European Leveraged Finance Conference	14. Juni, London				Michael Kastl Senior Director Treasury & Finance
	Ship Finance Forum	3. September, Hamburg				
	2012 Global Shipping Conference	5. September, New York				
	European High Yield and Leveraged Finance Conf. 2012	13. September, London				
	20th Annual Leveraged Finance Conference	9. – 11. Oktober, Scottsdale				Henrik Schilling Director Capital Markets / Investor Relations
	Anleihetag Deutsches Eigenkapitalforum	14. November, Frankfurt				
	European Credit Conference 2012	29. November, London				

A. Hapag-Lloyd und der Fremdkapitalmarkt

B. Fixed Income Investor Relations bei HL

C. IR-Fokus: Rating Agency Management

D. Zusammenfassung und Ausblick



Standard & Poor's und Moody's sind die klaren Marktführer mit einem kumulierten Marktanteil von rd. 80%

Rating Agenturen

Internationale Agenturen

Nationale Agenturen

Rating Agenturen

STANDARD & POOR'S
RATINGS SERVICES

MOODY'S

FitchRatings

- Ausgewählte deutsche Agenturen:



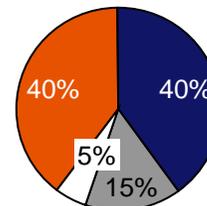
EH EULER HERMES

Merkmale

- International anerkannter Standard – Grundvoraussetzung für eine Vielzahl von Kapitalmarktinstrumenten
- International ausgerichtet – Fokus u.a. auf mittlere und große Unternehmen

- National ausgerichtet – Anwendung bspw. im Segment der Mittelstandsanleihen
- Fokus auf kleine und mittlere Unternehmen, Fokus z.B. auf deutschen Mittelstand

Marktanteil



-  Standard & Poor's
-  Moody's
-  Fitch
-  Übrige

Ein Rating setzt sich aus quantitativen und qualitativen Parametern (sogenannten Credit Metrics) zusammen

Rating Parameter

Standard & Poor's

1. Financial Risk Profile

- FFO / Debt
- Debt / EBITDA
- Debt / Capital

2. Business Risk Profile, u.a.

- Industry / Market Risk
- Competitive Position
- Operations and Profitability
- Management Evaluation

Moody's

1. Size

(Revenues, Size of the Fleet)

2. Efficiency & Profitability

(Fleet Age; EBIT Margin)

3. Cash Flow, Returns and Risk Profile

(RCF / Net Debt; ROA; % Revenues from LT Charters)

4. Leverage and Coverage

(Debt / EBITDA; EBIT / Interest)

5. Financial Policies

(FCF / Debt; Cash Reserves; Unencumbered Assets)

Das vollumfängliche Verständnis der angewendeten Rating-Methodik und die zielgenaue Aufbereitung der relevanten Kennzahlen sind Schlüsselemente für ein erfolgreiches Rating-Agency-Management

Moody's Rating Methodik besteht aus 12 Credit Metrics in 5 Kategorien – Hapag-Lloyd steht aktuell auf B2

Moody's Rating Methodik

Moody's Rating Report

MOODY'S
INVESTORS SERVICE

Rating Action: Moody's downgrades Hapag-Lloyd Holding's rating to B2; negative outlook

Global Credit Research - 31 Oct 2012

Milan, October 31, 2012 – Moody's Investors Service has today downgraded the corporate family rating (CFR) and probability of default rating (PDR) of Hapag-Lloyd Holding AG ("Hapag-Lloyd") to B2 from B1. Concurrently, the rating agency has also downgraded to Caa1 from B3 the senior unsecured rating currently assigned to the EUR480 million and \$250 million worth of senior unsecured notes maturing in 2015 and 2017, respectively, issued by Hapag-Lloyd AG and guaranteed by Hapag-Lloyd Holding AG. The outlook on the ratings is negative.

RATINGS RATIONALE

"Today's rating action reflects our view that, over the next 12-18 months, Hapag-Lloyd is unlikely to achieve a consolidated financial profile that would be commensurate with its B1 rating," says Marco Votuli, a Moody's Vice President - Senior Credit Officer and lead analyst for Hapag-Lloyd.

Moody's had previously indicated that it could downgrade Hapag-Lloyd's previous B1 rating if the company failed to achieve an improvement in its credit metrics profile during 2012 - specifically, financial leverage exceeding 6.5x or interest coverage below 2.5 X (defined as funds from operations (FFO) + interest expense/interest expense).

After some strengthening earlier in the year, the combined effect of overcapacity and a weaker-than-expected level of demand triggered a reduction in freight rates from August 2012, especially on Europe-Asia routes, which are a backbone of the industry. Due to these market conditions, Moody's expects that Hapag-Lloyd's profitability at the end of 2012 will be materially lower than the rating agency was anticipating previously.

Moody's acknowledges that, in response to falling demand, some container shipping companies, including Hapag-Lloyd, are currently reducing their capacity in operation in order to avoid a further reduction in freight rates.

Nonetheless, Moody's expects that the supply adjustment process will be challenging. This is not only because there is sizable capacity due to come on stream in the industry in 2013, but also given the highly competitive structure of the industry - where an operator reducing its capacity may be seen by another operator as an opportunity to increase its market share.

In addition progress in operating performance and metrics in 2013 could be affected by the future evolution of the supply-demand gap in the container market and the challenging economic environment, especially in Europe. Therefore, Moody's is concerned that freight rates might not fully recover for a prolonged period of time with tanker costs staying relatively high. Such combination of factors would constrain Hapag-Lloyd's credit profile over the next 12-18 months, hence the negative outlook on the rating.

On a more positive note, Hapag-Lloyd's B2 rating is still supported by (1) the company's good business profile, which is due to its leading market position as a result of its successful commercial operations; (2) the flexibility of its fleet (due to the high amount of chartered vessels that could be redelivered in the next year); (3) Hapag-Lloyd's stable financial position, given not only its adequate liquidity, but also the acceptable headroom under the company's bank covenants; and (4) support the company received from its shareholders, the German government and the City of Hamburg during the 2008-09 global economic crisis.

WHAT COULD CHANGE THE RATING UP/DOWN

We consider it unlikely that any upward pressure could be exerted on HL's rating in the short term. However, longer term, positive rating pressure could arise if the company were to demonstrate progress towards (i) a reduction in financial leverage approaching 6x on a sustainable basis; and (ii) an increase in its (funds from operations (FFO) + interest expense)/interest expense of above 2.5x on a sustainable basis.

The ratings presently incorporate that the weak credit metrics for the rating category will recover in 2013. The inability to evidence a path to a stronger credit metrics profile during 2013 could result in a negative rating action. For instance, a financial leverage remaining above 7x on sustained basis or (funds from operations (FFO) +

Moody's Credit Metrics

SIZE	17,5% ¹⁾	Revenue [USD m]
		Number of Ships [#]
EFFICIENCY & PROFITABILITY	17,5%	Fleet age [Ø]
		EBIT Margin [%] (3 Year Ø)
CASH FLOW, RETURNS AND RISK PROFILE	25%	RCF ²⁾ / Net Debt [%] (3 Year Ø)
		ROA [%] (3 Year Ø)
LEVERAGE & COVERAGE	25%	% Revenues from LT charters
		Debt / EBITDA (3 Year Ø)
FINANCIAL POLICIES	15%	EBIT / Interest (3 Year Ø)
		FCF / Debt [%] (3 Year Ø)
		Cash Reserve
		Unencumbered Assets

CRITICAL CREDIT METRICS IN CONTAINER SHIPPING

1) Weighting of each credit metric

2) Retained cash flow

S&P Rating Methodik gliedert sich in ein Geschäfts- und ein Finanzrisiko – Hapag-Lloyd steht derzeit auf B+

S&P Rating Methodik

		FINANCIAL RISK PROFILE					
		Minimal	Modest	Inter- mediate	Signi- ficant	Aggre- sive	High leveraged
BUSINESS RISK PROFILE	Excel- lent	AAA	AA	A	A-	BBB	–
	Strong	AA	A	A-	BBB	BB	BB-
	Satisfac- turing	A-	BBB+	BBB	BB+	BB-	B+
	Fair	–	BBB-	BB+	BB	BB-	B
	Weak	–	–	BB	BB-	B+	B-
	Vulne- rable	–	–	–	B+	B	CCC+

● Previous S&P rating ● Current S&P rating

ANMERKUNGEN

- Durch **proaktives Management** und eine **adäquate Liquiditätsreserve** konnte im Juni 2012 eine Herabstufung des Ratings noch vermieden werden
- Durch die **unzureichenden Ergebnisentwicklung** in 2012 und mittelfristig **abgeschwächte Marktaussichten** kam es im **September 2012** zu einem **Downgrade** um einen Notch (von zuvor BB- / Negative) auf **B+ / Negative**
- Das Geschäftsrisiko wurde auf „**Weak**“ herabgestuft – das **finanzielle Risiko** wird **am unteren Ende** von „**Aggressive**“ bewertet

Geschäfts- und Finanzrisiko Profil

BUSINESS RISK PROFIL

STÄRKEN

- Führende Position in der Containerlinienschifffahrt
- Gute Diversifizierung des Servicenetzwerks
- Hohe Qualität der Flotte
- Starkes Management Team

SCHWÄCHEN

- Stark zyklische und kapitalintensive Industrie
- Volatile und derzeit unzureichende operative Margen
- Intensiver Wettbewerb
- Mittelfristig hohe Unsicherheiten

KONSEQUENZEN

Aufgrund der nicht ausreichenden operativen Profitabilität und der schwächeren Marktaussichten wurde das Geschäftsrisiko auf „Weak“ gestuft

WEAK

FINANCIAL RISK PROFIL

STÄRKEN

- Proaktives Treasury Management
- Adäquate Liquiditätsposition
- Konstante Relation von Debt zu Kapital von ca. 60 %
- Stabile Eigentümerstruktur und gute Beziehungen zu Darlehensgebern / Banken

SCHWÄCHEN

- Schwächere Profitabilität und niedrigerer Cash Flow als erwartet
- Ratio FFO¹⁾ / Debt unter Druck durch die sich eintrübenden Marktentwicklungen
- Erwartung von negativen Free Cash Flows in 2012 / 2013 i.W. bedingt durch Neubauten

KONSEQUENZEN

Das finanzielle Risiko wird gemäß der analysierten Ratios am unteren Ende von „Aggressive“ eingestuft – FFO¹⁾ / Debt ist die derzeit kritische Kennzahl

AGGRESSIVE

1) FFO = Funds from Operations

Definition der Credit Metrics (insb. Adjustments) und kritische Schwellenwerte essentiell für ein umfassendes Verständnis

Credit Metrics und Schwellenwerte

STANDARD & POOR'S RATINGS SERVICES	FFO / Total Debt (%)	Total Debt / Capital (%)	Total Debt / EBITDA (x)
Minimal	> 60%	< 25%	< 1.5x
Modest	45 - 60%	25 - 35%	1.5 - 2.0x
Intermediate	30 - 45%	35 - 45%	2.0 - 3.0x
Significant	20 - 30%	45 - 50%	3.0 - 4.0x
Aggressive	12 - 20%	50 - 60%	4.0 - 5.0x
High Leverage	< 12%	> 60%	> 5.0x

ANMERKUNGEN

- Ein Rating setzt sich grundsätzlich aus quantitativen und qualitativen Einflussgrößen zusammen, die rein analytischen Kriterien werden um ein Judgement ergänzt
- Es obliegt dem Unternehmen durch transparente Kommunikation und adäquate Guidance ein angemessenes Rating zu gewährleisten
- Das vollumfängliche Verständnis der angewendeten Rating Methodik und die zielgenaue Aufbereitung der relevanten Kennzahlen sind dabei Schlüsselemente für ein erfolgreiches Rating Agency Management und Basis für eine langfristige Vertrauensbasis

MOODY'S		Aaa	Aa	A	Baa	Ba	B	Caa
SIZE	Revenue [USD m]	>30.000	20.000 - 30.000	10.000 - 20.000	3.000 - 10.000	1.000 - 3.000	500 - 1000	<500
	Number of Ships [#]	>1000	300 - 1000	200 - 300	100 - 200	50 - 100	10 - 50	< 10
EFFICIENCY & PROFITABILITY	Fleet age [Ø]	< 3	3 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	10 - 15	<15
	EBIT Margin [%] (3 Year Avg)	>60%	30% - 60%	20% - 30%	15% - 20%	12.5 - 15%	5% - 12.5%	< 5%
CASH FLOW, RETURNS AND RISK PROFILE	RCF* / Net Debt [%] (3 Year Avg)	>60%	40% - 60%	25% - 40%	20% - 25%	15% - 20%	7% - 15%	<7%
	ROA [%] (3 Year Avg)	>10,0%	7% - 10%	5.5% - 7%	4% - 5.5%	3% - 4%	2.5% - 3%	<2.5%
LEVERAGE & COVERAGE	% Revenues from LT charters	> 95%	75% - 95%	50% - 75%	30% - 50%	20% - 30%	10% - 20%	10.0%
	Debt / EBITDA (3 Year Avg)	< 1x	1.0x - 1.5x	1.5x - 2.5x	2.5x - 3.5x	3.5x - 4.5x	4.5x - 6.0x	>6.0x
FINANCIAL POLICIES	EBIT / Interest (3 Year Avg)	> 16x	10x - 16x	6x - 10x	4x - 6x	3x - 4x	2x - 3x	<2x
	FCF / Debt [%] (3 Year Avg)	> 45%	25% - 45%	15% - 25%	7.5% - 15%	0% - 7.5%	-5% - 0%	<-5%
	Cash Reserve	>25%	15% - 25%	10% - 15%	7% - 10%	5% - 7%	3% - 5%	3.0%
	Unencumbered Assets	> 95%	90% - 95%	80% - 90%	60% - 80%	30% - 60%	10% - 30%	<10%

Beispielhafte Gestaltungsmöglichkeiten

Rückzahlung / Umwandlung von Hybridkapital

- Tilgung von Hybridkapital mit positivem Einfluss auf das **Rating** durch geringere Gesamtverschuldung (vorherige Eigenkapitalanrechnung 0% S&P)
- Stärkung der direkten **Eigenkapitalbasis** der Aktionäre von Hapag-Lloyd und Erhöhung des Covenant-bezogenen Eigenkapital-Headrooms
- Erhebliche zukünftige **Zinseinsparungen** für Hybrid
- Positives **Signal**, dass die Hauptaktionäre von Hapag-Lloyd weiterhin engagiert sind (qualitativer Faktor)

Wandlung von „Off Balance“ in „On Balance“

- Durch Umklassifizierung des Aufwandes **positiver EBITDA Effekt** aus Reduzierung Leasingkosten
- **Reduzierung der Rentals** senkt gleichzeitig das Net Debt (8x Rentals als wesentlicher Bestandteil des Net Debt bei Moody`s)
- Reduzierung / Optimierung des Off-Balance Debts – **Reduktion des Adjusted Leverage Ratio**
- Durch vorteilhaftes Verhältnis Leasingrate zu ausstehendem Debt deutliche (methodische) **Unternehmenswertsteigerung**

-
- ➔ Sämtliche Unternehmensentscheidungen sollten auf mögliche Konsequenzen und Hebel für die Credit Metrics / das Rating analysiert werden (internes Rating Tool)
 - ➔ Insbesondere das adjustierte Net Debt sowie die Rentals (als wesentlicher Bestandteil des adjustierten Net Debts) sind maßgebliche Treiber / Einflussfaktoren für die Credit Metrics

Das Rating trägt dazu bei ...

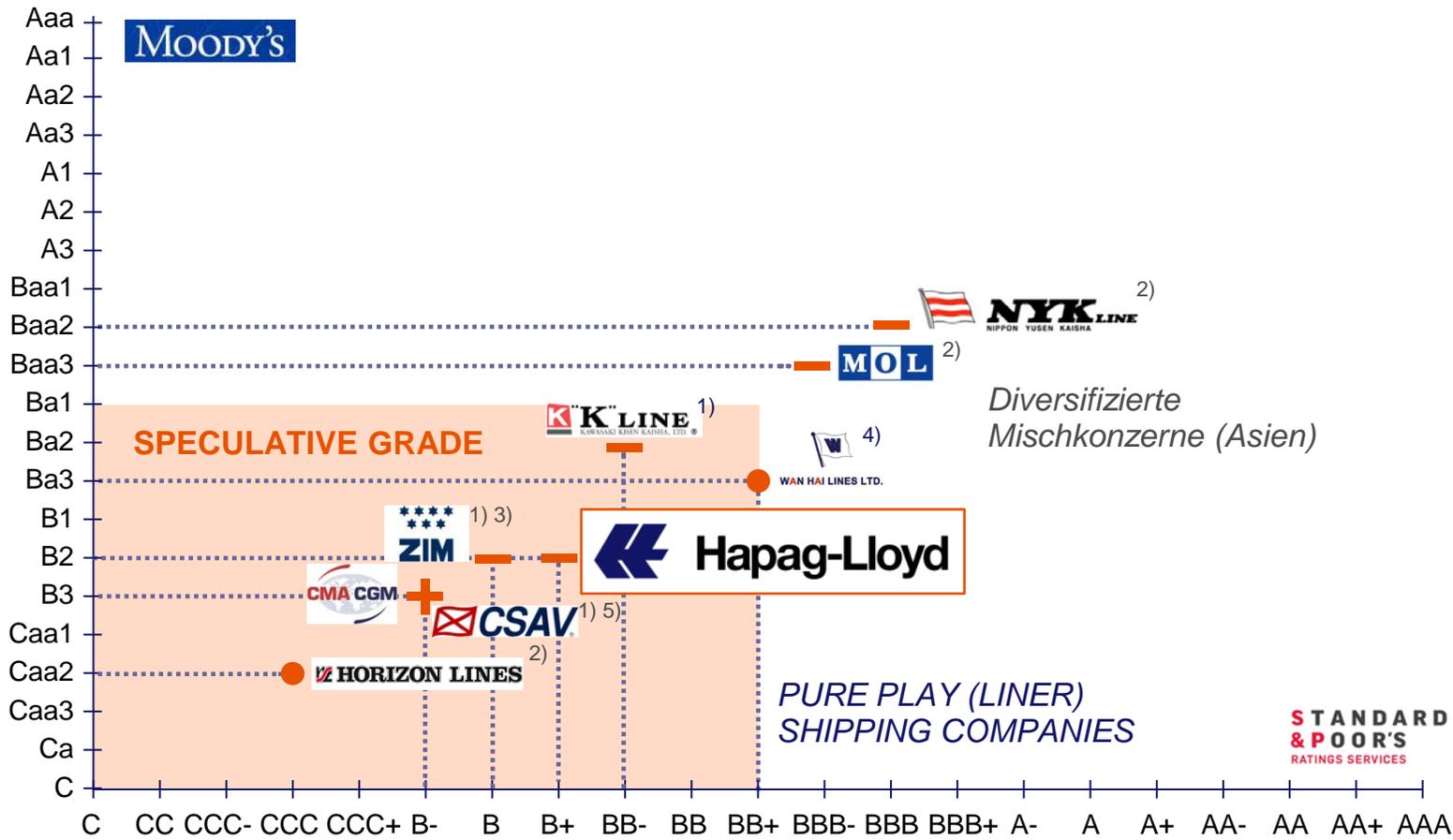
- die finanzielle **Flexibilität** / Diversifikation zu sichern
- die **Unabhängigkeit** von Kreditgebern zu wahren
- den wachsenden **Finanzierungs- / Liquiditätsbedarf** zu decken
- die öffentliche **Wahrnehmung** / Akzeptanz zu stärken

Proaktives Rating Agency Management bedeutet ...

- die **Initiative** für die regelmäßigen Gespräche zu ergreifen
- proaktiv **Kontakt** zu wichtigen Anlässen / Events aufzunehmen
- die Rating Agenturen frühzeitig mit ausreichenden **Informationen** zu versorgen
- eine genaue Darlegung der Adjustierungen und **Beurteilungen** einzufordern

Pure Play Liner mit Ratingdeckelung im spekulativen Bereich – Hapag-Lloyd vergleichsweise gut positioniert

Shipping Peers mit Credit Rating per Mai 2013



CHARAKTERISTIKA LINER SHIPPING

- **Stark zyklische Branche**, die Angebot / Nachfrage-Schocks ausgesetzt ist
- **Kapitalintensive Industrie**, erfordert umfangreiche Investitionen
- **Volatile Ergebnisse** in der operativen Geschäftstätigkeit (hauptsächlich kurzfristige Verträge, hohe Saisonalität, große Ladungsungleichgewichte)

RATINGDECKELUNG IM SPEKULATIVEN BEREICH

Outlook: + Positive ● Stable - Negative

1) Not rated by Moody's 2) Not rated by S&P 3) Rated by Israeli S&P Maalot 4) Negative outlook by Moody's

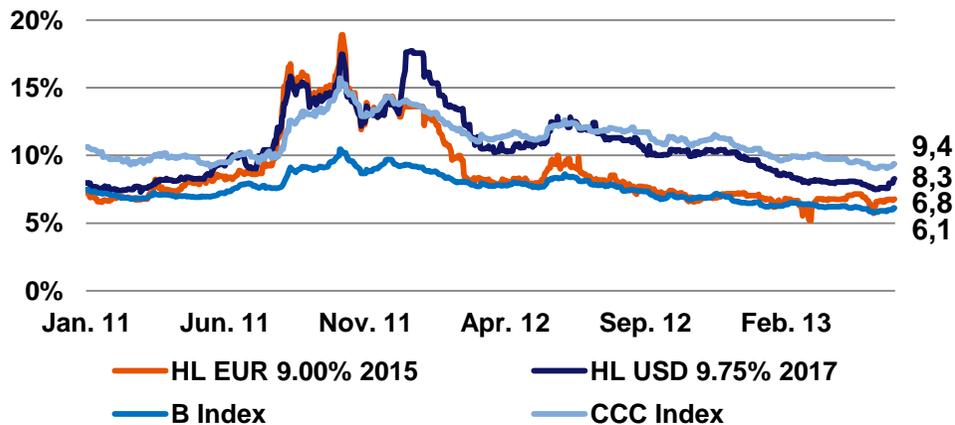
Hapag-Lloyd Bonds



iTraxx Xover



Hapag-Lloyd YTW vs. B / CCC Indices



DCM Highlights

- **Hapag-Lloyd Bonds** handeln deutlich über Par – leicht negative Entwicklung im Mai 2013
- **Der iTraxx Xover** stieg im Mai 2013 leicht an – dennoch im Vergleich weiterhin geringes Niveau
- Mit einem momentanen YTW von 6.78% und 8.27% ist die Rendite der Hapag-Lloyd Bonds deutlich im Rahmen der **High Yield Indices**

A. Hapag-Lloyd und der Fremdkapitalmarkt

B. Fixed Income Investor Relations bei HL

C. IR-Fokus: Rating Agency Management

D. Zusammenfassung und Ausblick



Zusammenfassung und Ausblick

- Die **Wahrnehmung von Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt** ist seit Begebung der Unternehmensanleihen im Oktober 2010 kontinuierlich gestiegen – das **Interesse an professioneller Kapitalmarktkommunikation** ist bei Investoren und Finanzmarktakteuren groß und wird zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen
- **Hapag-Lloyd hat die Basis der Kapitalmarktprozesse erfolgreich aufgebaut** und eine professionelle Kapitalmarktkommunikation etabliert (u.a. Investorenkonferenzen / aktiver Dialog mit Finanzmarktakteuren / zahlreiche Analysten- und Investorengespräche) – die **Kapitalmarktkommunikation** erfolgt dabei durch **CFO, Investor Relations und Treasury & Finance**
- Wesentliche Voraussetzung hierfür ist die **enge Vernetzung der Verantwortlichen** für die Kapitalmarktkommunikation mit allen kaufmännischen und operativen Fachabteilung sowie Group Communications, um eine **einheitliche Kommunikationsstrategie** zu ermöglichen
- Neben der Kapitalmarktkommunikation mit Investmentbanken, Research Analysten und Investoren, kommt dem **Rating Agency Management** eine entscheidende Rolle zu – durch eine **proaktive Kommunikation** mit den Agenturen kann zum einen das **Vertrauen** aufgebaut und zum anderen **ein tieferes Verständnis für die Zusammensetzung des Ratings** und den dahinterstehenden Credit Metrics gewonnen werden
- Dies ermöglicht es wesentliche **Unternehmensentscheidungen** vor dem Hintergrund der vorgestellten Credit Metrics vorab zu **analysieren** und deren **Auswirkungen auf das Rating** zu bewerten. Im Ergebnis können die **Rating Agenturen proaktiv mit in den Entscheidungsprozess** und die daraus resultierenden Änderungen der Credit Metrics **einbezogen** werden



1

Attraktiver globaler Sektor mit günstigem zugrundeliegendem Wachstumstrend

2

Ausgewogenes Serviceangebot und etablierter Kundenstamm

3

Operative Exzellenz mit führendem Netzwerk- und Yield Management-Systemen

4

Ein Marktführer mit wettbewerbsfähiger / flexibler Flotte (Kapazitätsmanagement)

5

Umsichtige Investitionsstrategie mit konsequenter Finanzierung

6

Solide operative Performance und adäquates Finanzprofil

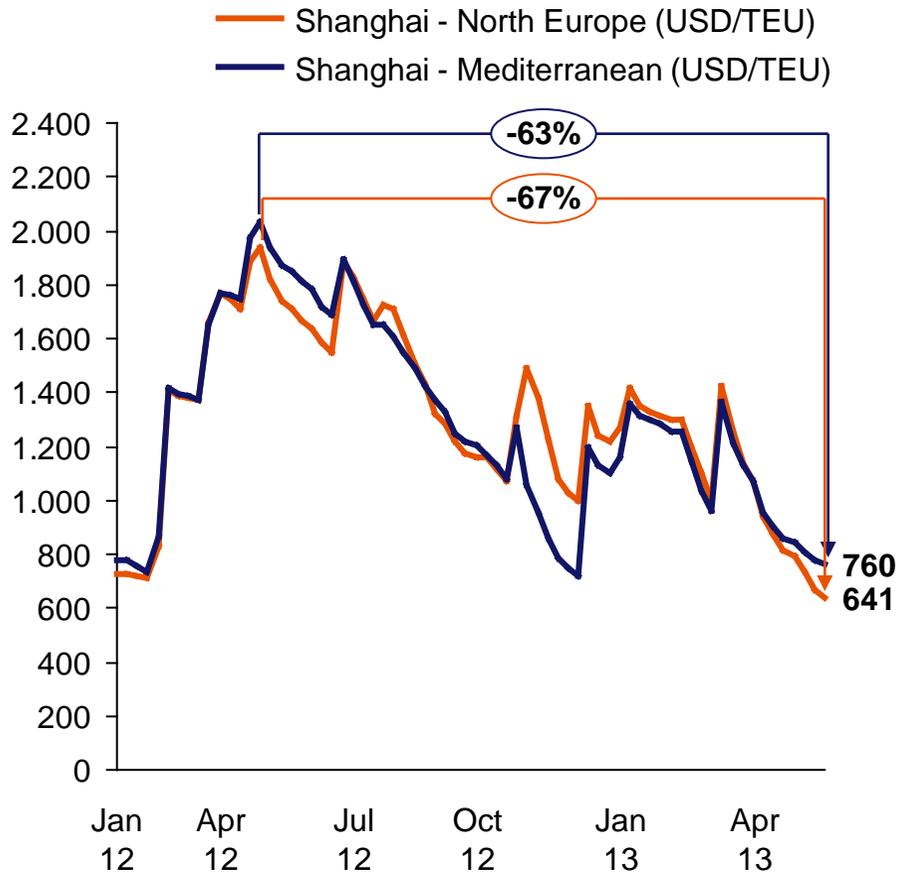
7

Starke und verlässliche Unterstützung durch Aktionäre

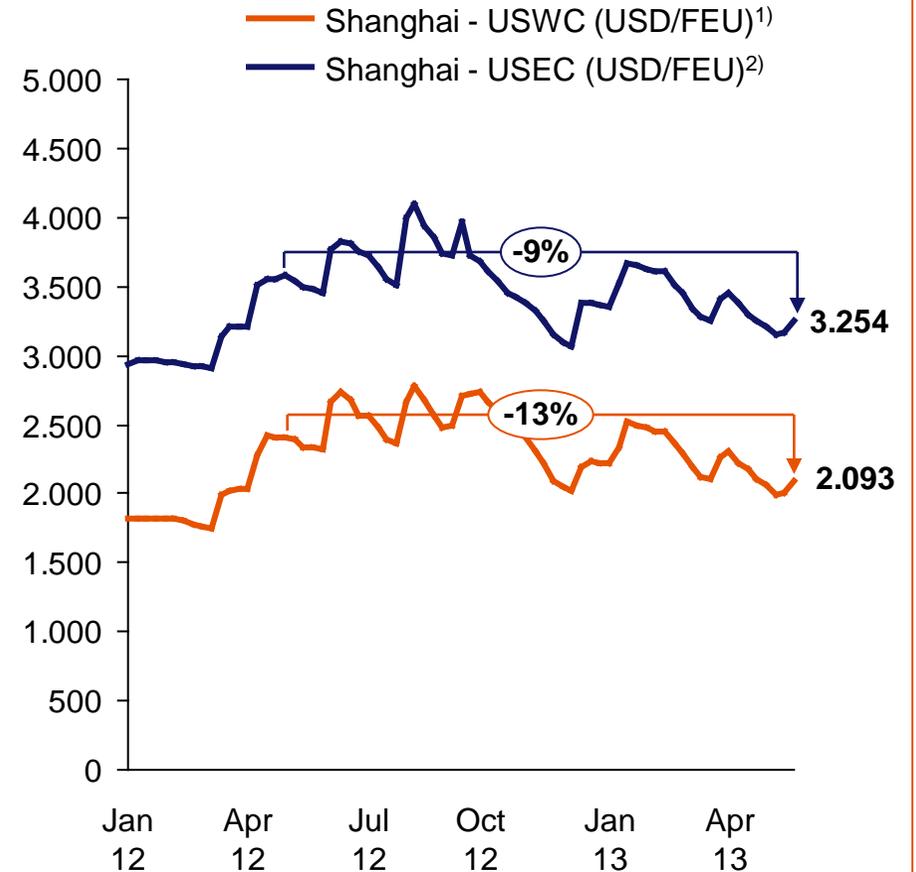
Die Frachtraten auf der Strecke FE-Europa sind weiterhin sehr volatil im Gegensatz zu bspw. FE-Nordamerika

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Shanghai – Europa



Shanghai – USA



Der Anteil der Bunkerkosten an der Frachtrate ist in den vergangenen Jahren von ca. 15% auf rd. 23% gestiegen

Frachtrate¹⁾ [USD/TEU] vs. Bunkerpreis²⁾ [USD/mt]



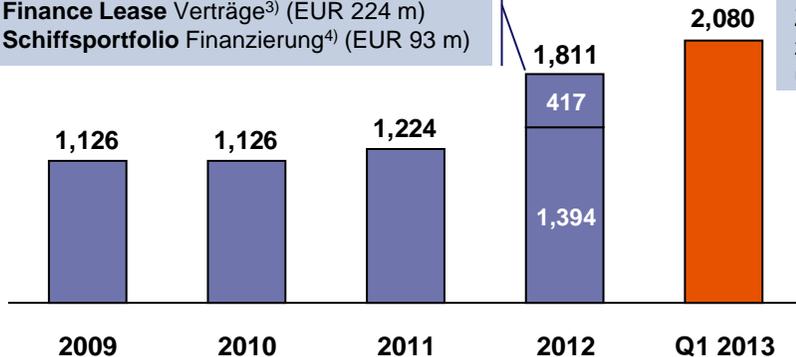
1) Hapag-Lloyd average freight rate per quarter 2) Hapag-Lloyd average consumption price per quarter

Trotz des schwierigen Marktumfelds konnte Hapag-Lloyd seine solide Finanzstruktur behaupten

Nettoverschuldung [Mio. EUR]

Finanzschulden ¹⁾	1,682	1,878	1,897	2,372	2,517
Cash	413	752	673	561	437

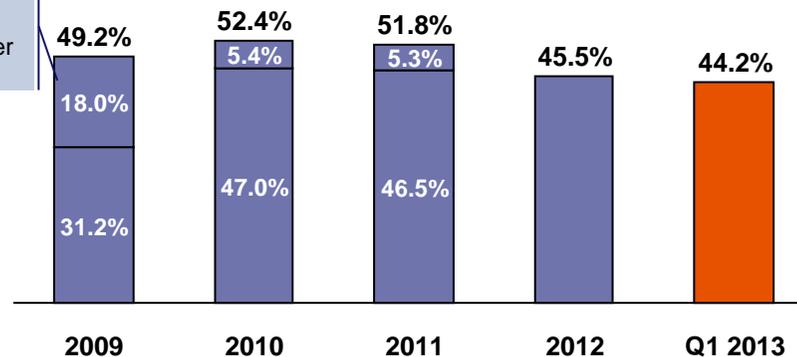
- Rückzahlung Hybrid II (EUR 100 m)
- Finance Lease Verträge³⁾ (EUR 224 m)
- Schiffsportfolio Finanzierung⁴⁾ (EUR 93 m)



Eigenkapitalquote²⁾

Eigenkapital [EUR m]	2,766	3,443	3,424	3,114	3,089
Bilanzsumme	5,618	6,570	6,614	6,851	6,982

Hybrid Capital
Zwischenzeitlich zurückgezahlt oder umgewandelt



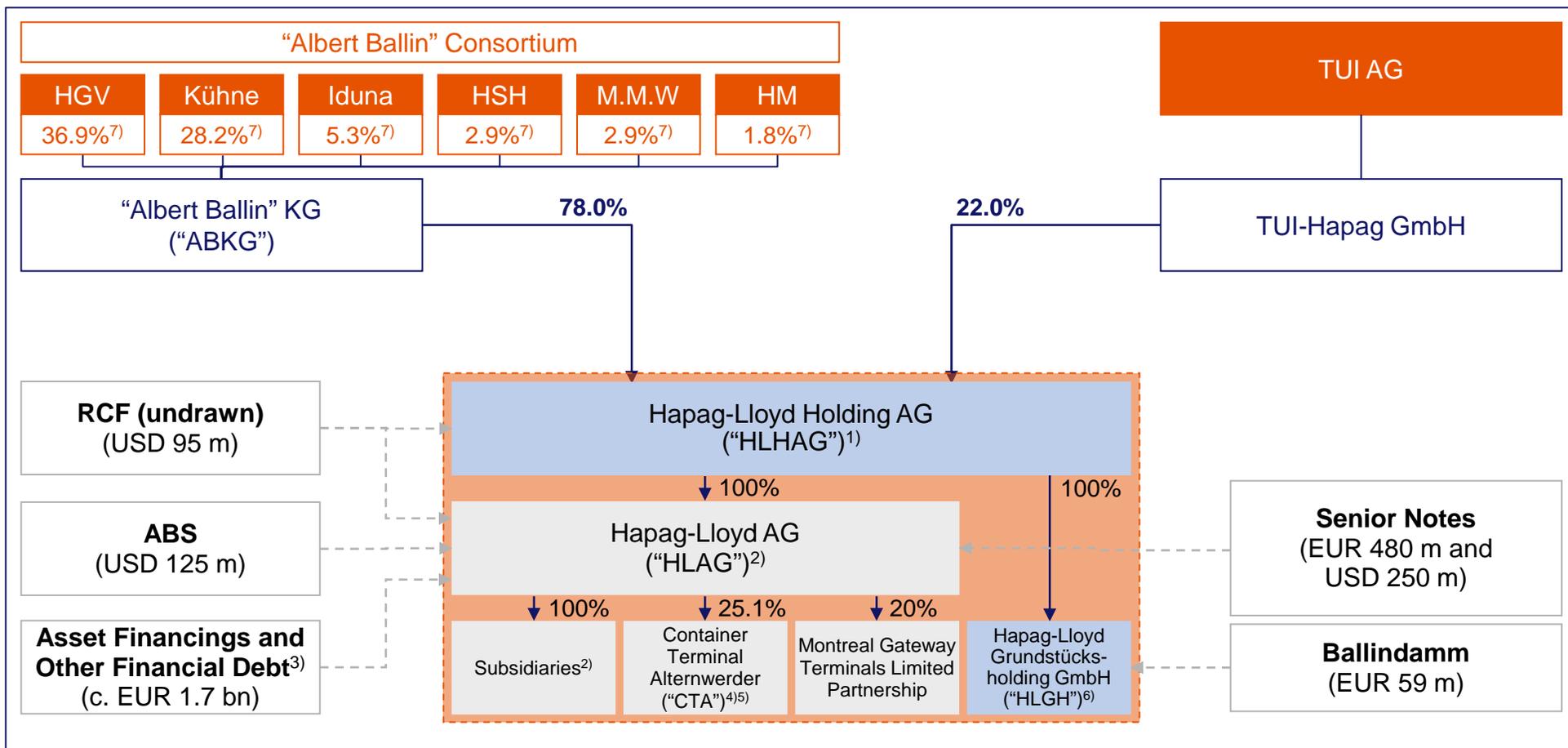
Anmerkungen

- Die Nettoverschuldung stieg auf rd. EUR 2.1 Mrd hauptsächlich getrieben durch die Indienststellung von zwei weiteren 13.200TEU Schiffen als Bestandteil der K-sure II Finanzierung über rd. EUR 140 m.

1) Finanzschulden werden als Summe der langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten definiert. Hybridkapital wird gemäß IFRS dem EK zugerechnet
 2) Eigenkapitalquote wird als Summe Eigenkapital (einschließlich Hybridkapital) im Verhältnis zur Summe der Aktiva definiert
 3) In Q1 2012 wurden langfristige Operating-Lease Verträge für sieben Schiffe und ein Container-Portfolio in Finance-Lease Verträge umgewandelt
 4) Zwei neue Kreditverträge zur Finanzierung des Kaufs von zwei (ehemals Operating-Lease) Schiffen erhöhten die Bankverbindlichkeiten

Das “Albert Ballin” Consortium hält 78% und TUI 22% der Anteile an der Hapag-Lloyd Holding AG

Gesellschafter- und Organisationsstruktur per 31. März 2013



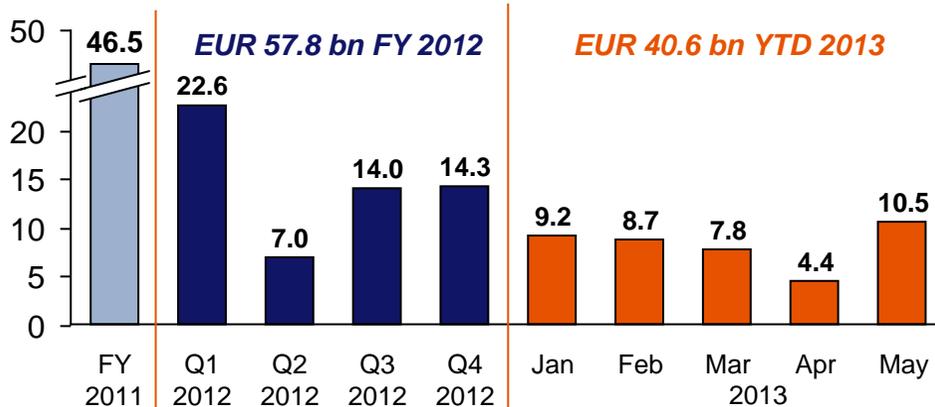
1) Guarantor of Senior Notes and Revolving Credit Facility 2) All vessels owned by HLAG except vessels registers in UK, Bermuda, Singapore and USA, which are legally owned by subsidiaries (beneficial owner HLAG) 3) Total financial debt as of Mar 31, 2013 less Senior Notes, Ballindamm and ABS 4) Remaining stake owned by Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) 5) CTA consists of two companies: HHLA Container - Terminal Altenwerder GmbH (CTA Betrieb) and HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH (CTA Besitz) 6) Owner of the property at Ballindamm, Hamburg 7) Indirect / "calculated through" shareholdings in Hapag-Lloyd Holding AG

Europäische High Yield Emissionen – Mai 2013

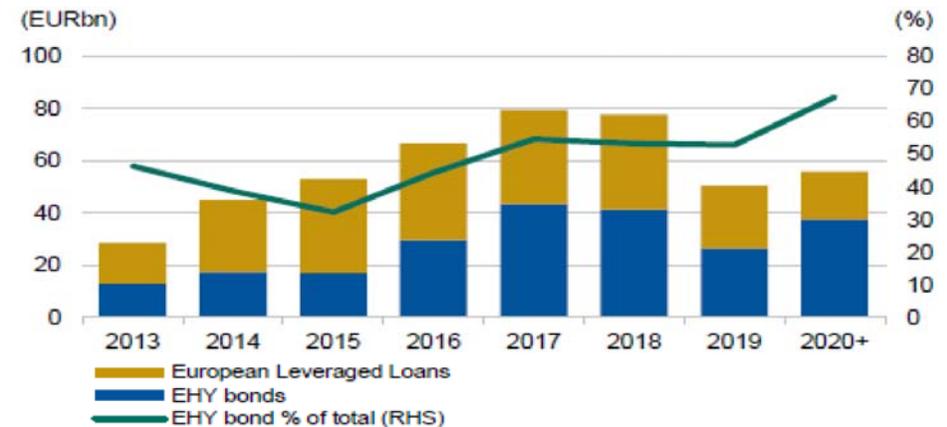
PRICING DATE	ISSUER	INDUSTRY	CCY	FACE (MM)	COUPON	SECURITY	CALL FEATURE	MATURITY	RATINGS AT ISSUE	PRICE	AT ISSUE YTM	SPREAD
23May13	Equiniti	Services	GBP	250	6.750%	Senior Secured Notes	NC2	15Dec18	B/B3	100.00	6.750%	572
23May13	Equiniti	Services	GBP	190	L+550	Secured FRNs	NC1	15Dec18	B/B3	100.00	n/a	n/a
23May13	Avanza Grupo	Transport/Travel	EUR	315	7.500%	Senior Secured Notes	NC2	01Jun18	B+/B1	100.00	7.500%	708
23May13	Avanza Grupo	Transport/Travel	EUR	175	9.500%	Senior Notes	NC3	01Jun19	B-/B2	100.00	9.500%	890
23May13	Thomas Cook Finance	Transport/Travel	EUR	525	7.750%	Senior Notes	NC3	15Jun20	B/B+	100.00	7.750%	705
22May13	IDH Finance	Healthcare	GBP	200	6.000%	Senior Secured Notes	NC2	01Dec18	B/B2/BB-	100.00	6.000%	496
22May13	IDH Finance	Healthcare	GBP	125	L+500	Secured FRNs	NC1	01Dec18	B/B2/BB-	100.00	n/a	n/a
22May13	IDH Finance	Healthcare	GBP	75	8.500%	Second Lien Notes	NC3	01Jun19	CCC-/Caa1/B	100.00	8.500%	748
16May13	Phoenix Pharmahandel	Healthcare	EUR	300	3.125%	Senior Notes	NC-FC	27May20	BB	99.23	3.250%	257
14May13	Italcementi	Construction/Building	EUR	150	6.125%	Senior Notes	NC-Life	21Feb18	BB+/Ba2	108.26	4.169%	378
13May13	Frigogliass Finance	Other	EUR	250	8.250%	Senior Notes	NC2	15May18	BB-/B1	100.00	8.250%	782
09May13	Elrom Finance	Cable & Telecoms	EUR	310	9.250%	Senior Secured Notes	NC3	15May20	B/Caa1	100.00	9.250%	854
09May13	Portucel	Paper & Packaging	EUR	350	5.375%	Senior Notes	NC3	15May20	BB/Ba3	100.00	5.375%	467
08May13	Trionista HoldCo (Ista)	Industrials	EUR	350	5.000%	Senior Secured Notes	NC3	30Apr20	B+/B1	100.00	5.000%	426
08May13	Trionista TopCo (Ista)	Industrials	EUR	525	6.875%	Senior Subordinated Notes	NC3	30Apr21	B-/Caa1	100.00	6.875%	592
08May13	Sisal	Other	EUR	275	7.250%	Senior Secured Notes	NC1.5	30Sep17	B/B1	100.00	7.250%	696
03May13	New Look	Consumer & Retail	GBP	500	8.750%	Senior Secured Notes	NC2	14May18	B-/B1	100.00	8.750%	812
03May13	New Look	Consumer & Retail	USD	250	8.375%	Senior Secured Notes	NC2	14May18	B-/B1	100.00	8.375%	772
03May13	New Look	Consumer & Retail	EUR	175	E+625	Secured FRNs	NC1	14May18	B-/B1	100.00	n/a	n/a
02May13	KCA Deutag	Oil & Gas	USD	500	9.625%	Senior Secured Notes	NC4	01May18	B/3	96.00	10.680%	1,003
02May13	Ineos	Chemicals	EUR	500	6.500%	Senior Notes	NC2	18Aug18	B-/Caa1	100.00	6.500%	614
02May13	Ineos	Chemicals	USD	678	6.125%	Senior Notes	NC2	15Aug18	B-/Caa1	100.00	6.125%	548
02May13	WEPA Hygieneprodukte	Paper & Packaging	EUR	275	6.500%	Senior Secured Notes	NC3	15May20	BB-/B2	100.00	6.500%	588
02May13	Sanitec	Construction/Building	EUR	250	E+475	Secured FRNs	NC1	15May18	B-/B1	100.00	n/a	n/a
02May13	Gestamp	Automotive Supplier	USD	350	5.625%	Senior Secured Notes	NC3	31May20	BB/B1	100.00	5.625%	455
02May13	Gestamp	Automotive Supplier	EUR	500	5.875%	Senior Secured Notes	NC3	31May20	BB/B1	100.00	5.875%	521
02May13	R&R Ice Cream	Food & Beverage	EUR	253	9.250%	Senior PIK Toggle Notes	NC1	15May18	B/Caa1	100.00	9.250%	891
02May13	BrightHouse Group	Consumer & Retail	GBP	220	7.875%	Senior Secured Notes	NC2	15May18	B-/B2	100.00	7.875%	722
01May13	Kleopatra Holdings 1 (Kloekner Pentaplast)	Paper & Packaging	EUR	225	10.250%	Senior PIK Toggle Notes	NC1	15Aug17	CCC/Caa1	100.00	10.250%	n/a

- Europäische High Yield Emissionen mit einem Volumen von EUR 10,5 Mrd. in Mai 2013 – fünfmal mehr im Vergleich zu Mai 2012 (Vol. EUR 1,9 Mrd.)
- Neue Emission eines Schiffahrts-Bonds durch CSCL im Mai 2013
- Planung der Emission eines Schiffahrts-Bonds durch die Rickmers Holding Mitte Juni

Europ. High-Yield-Volumina [EUR Mrd.]¹⁾

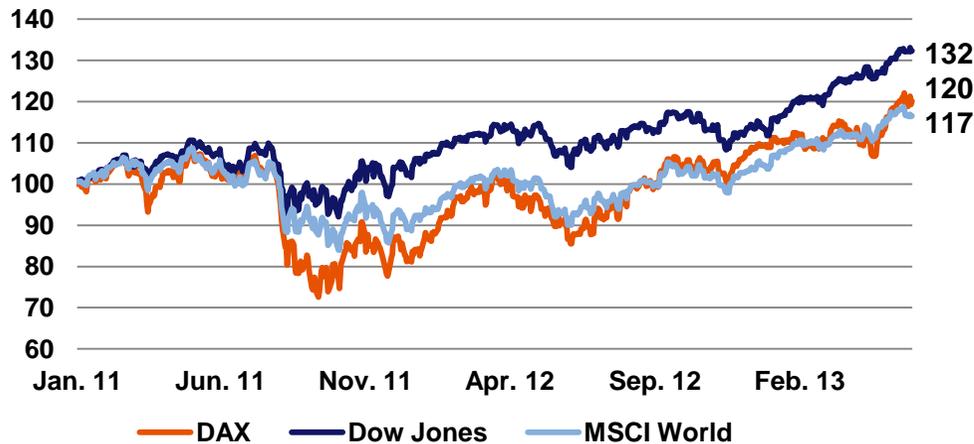


Fälligkeitenprofil in Europa [EUR Mrd.]

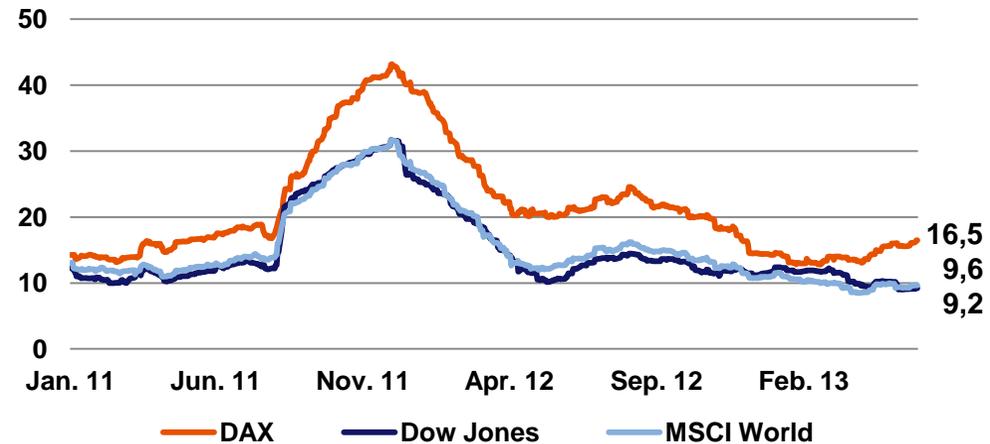


1) EU Emittenten in allen Währungen + Nicht-EU Emittenten in EU Währungen

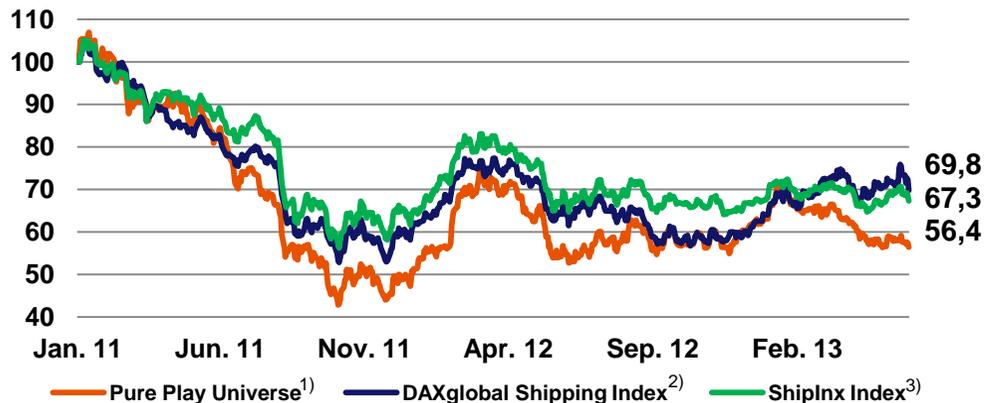
General equity indices (indexed)



Equity volatilities (90 days)



Shipping equity indices (indexed)



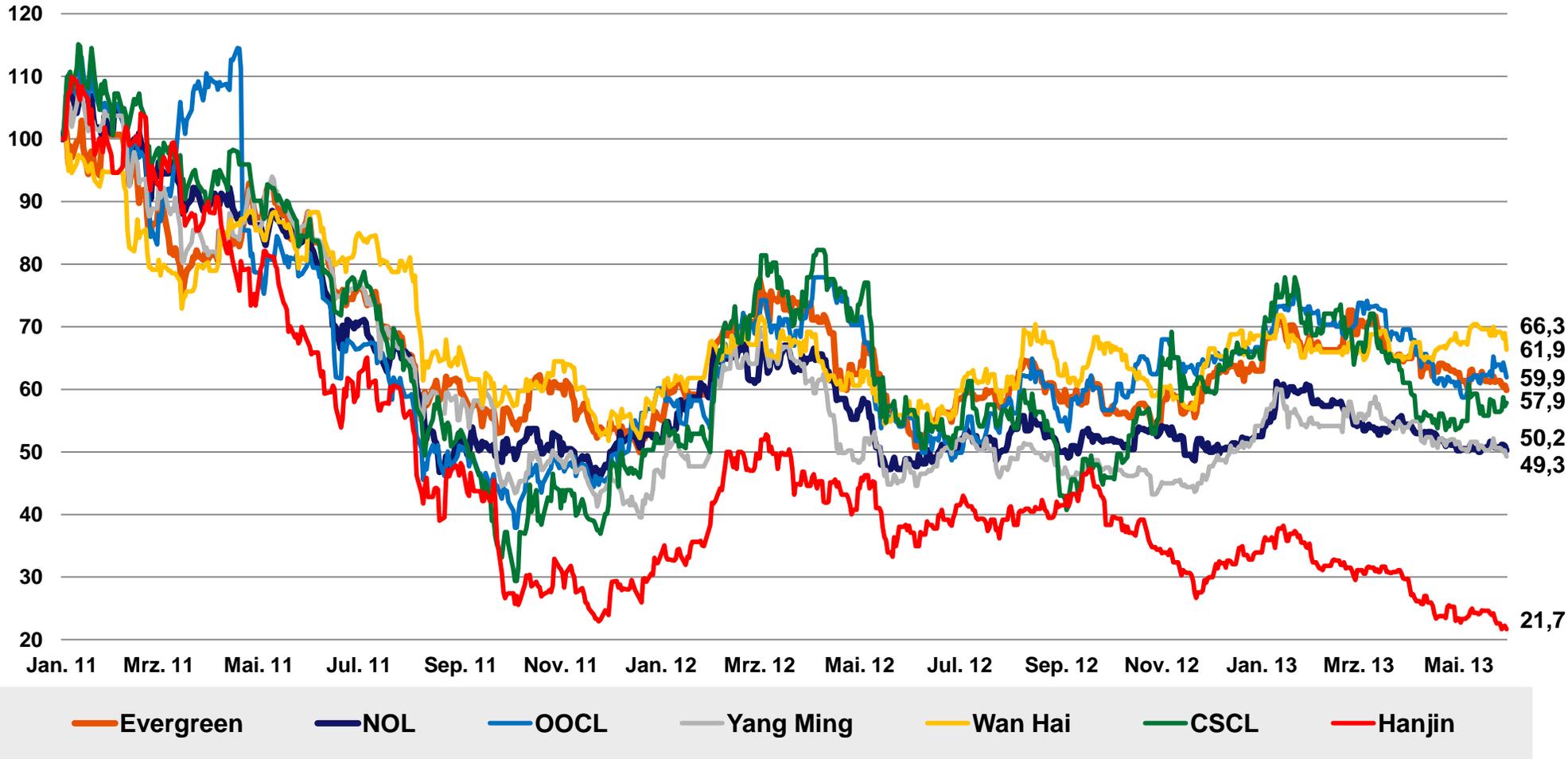
ECM highlights

- **Equity indices** with positive performance in May 2013, especially Dow Jones
- **Equity volatility** of DAX increased in May 2013, while volatility of Dow Jones and MSCI World decreased during that time
- **Shipping equity indices** with sideward development in May 2013 – average gap to early 2011 at approx. -35%

1) Pure Play Universe: Evergreen, NOL, OOCL, Yang Ming, Wan Hai, CSCL, Hanjin 2) DAXglobal Shipping Index: Includes Shipbuilding and Seafreight-Transport

3) Shiplnx Index: Includes Shipbuilding, Transport-Marine, Marine Services, Cruise Lines und Warehousing & Harbour Transportation Services

Pure Play Universe – Indexed share price of selected container shipping companies



Projects & Capital Markets

Project Titan (Sale of Hapag-Lloyd)

Mar 2009

TUI has sold Hapag-Lloyd to Albert Ballin KG for an enterprise value of **EUR 4.45 bn**



Restructuring (Financing Concept)

Jun 2009 – Oct 2010

Shareholder contributions
EUR 1.9 bn



Standstill agreement
EUR 0.4 bn

All lenders

State guaranteed turnaround loan
EUR 1.2 bn



Project Sail (Debt Capital Markets)

Oct 2010

Rating



High Yield Bonds

Initial: **EUR 330 m** 9,00% 2015
Initial: **USD 250 m** 9,75% 2017
Add on: **EUR 150 m** 9,00% 2015



Ongoing and future (capital market / equity) projects:

- **Shareholder Base / M&A**
 - Strengthening of current shareholder base (AB KG / TUI)
 - Evaluation of potential private M&A possibilities
- **Debt Capital Markets**
 - (Early) refinancing of High Yield Bonds
 - Evaluation of new / additional DCM instruments
- **Equity Capital Markets**
 - Resuming IPO preparations in receptive markets

Henrik Schilling

Director Capital Markets / Investor Relations

Tel +49 40 3001-2896

Fax +49 40 3001-72896

Henrik.Schilling@hlag.com

http://www.hapag-lloyd.com/en/investor_relations/overview.html

STRICTLY CONFIDENTIAL

This presentation is provided to you on a confidential basis. Delivery of this information to any other person, the use of any third-party data or any reproduction of this information, in whole or in part, without the prior written consent of Hapag-Lloyd is prohibited.

This presentation contains forward looking statements within the meaning of the 'safe harbor' provision of the US securities laws. These statements are based on management's current expectations or beliefs and are subject to a number of factors and uncertainties that could cause actual results to differ materially from those described in the forward-looking statements. Actual results may differ from those set forth in the forward-looking statements as a result of various factors (including, but not limited to, future global economic conditions, market conditions affecting the container shipping industry, intense competition in the markets in which we operate, potential environmental liability and capital costs of compliance with applicable laws, regulations and standards in the markets in which we operate, diverse political, legal, economic and other conditions affecting the markets in which we operate, our ability to successfully integrate business acquisitions and our ability to service our debt requirements). Many of these factors are beyond our control.

This presentation is intended to provide a general overview of Hapag-Lloyd's business and does not purport to deal with all aspects and details regarding Hapag-Lloyd. Accordingly, neither Hapag-Lloyd nor any of its directors, officers, employees or advisers nor any other person makes any representation or warranty, express or implied, as to, and accordingly no reliance should be placed on, the fairness, accuracy or completeness of the information contained in the presentation or of the views given or implied. Neither Hapag-Lloyd nor any of its directors, officers, employees or advisers nor any other person shall have any liability whatsoever for any errors or omissions or any loss howsoever arising, directly or indirectly, from any use of this information or its contents or otherwise arising in connection therewith.

The material contained in this presentation reflects current legislation and the business and financial affairs of Hapag-Lloyd which are subject to change and audit, and is subject to the provisions contained within legislation.