



*KONKRET*

... AUF DEN PUNKT GEBRACHT

EINNAHMEPOOLUNG ALS  
INSTRUMENT DER RISIKOABSICHERUNG



# INHALTSÜBERSICHT

---

VORWORT	3
MARKTSCHWANKUNGEN UND DEREN AUSWIRKUNGEN	4
INSTRUMENTE DER RISIKOABSICHERUNG	6
LANGFRISTIGE FESTCHARTER	6
EINNAHMEPOOLUNG	7
VERGLEICH EINNAHMEPOOLUNG – LANGFRISTIGE FESTCHARTER	11
EINNAHMEPOOLUNG BEI DER HANSA TREUHAND	14
ZUSAMMENFASSUNG	15

# VORWORT

Schiffsbeteiligungen erfreuen sich seit Jahren wachsender Beliebtheit. Die gute Marktlage der internationalen Schifffahrt, der im Zuge der Globalisierung ansteigende Welthandel und nicht zuletzt die fehlenden Anlagealternativen haben dazu geführt, dass private Investoren seit dem Jahr 2000 über 11 Mrd. Euro mittels geschlossener Fonds in Schiffe investiert haben. Waren in der Vergangenheit anfängliche Steuervorteile für die Anlageentscheidung maßgeblich, ist spätestens seit Einführung der Tonnagebesteuerung im Jahr 1999 die Rendite und damit die Wirtschaftlichkeit der Schiffe in den Vordergrund getreten. Aber nicht nur der Renditeaspekt macht Schiffsbeteiligungen zu einer attraktiven Anlageform. Der Markt hat sich inzwischen vom einstmals „grauen“ zum kontrollierten Kapitalmarkt gewandelt. IDW geprüfte und durch die BaFin genehmigte Prospekte, Analysen sowie Ratings beleuchten die unterschiedlichen Konzepte und sorgen für Transparenz. Zudem wird die bislang eingeschränkte Fungibilität durch die Möglichkeit zum Handel von Zweitmarkteteiligungen, z.B. über die Fondsbörse Hamburg, erhöht und die Anlageklasse „Schiff“ für neue Kundengruppen interessant. Somit gewinnen Schiffsbeteiligungen, auch wegen ihrer nur geringen Korrelation mit anderen Anlageformen, zunehmend an Bedeutung.

Bei der Auswahl eines Schiffsfonds stehen branchenfremde Kapitalanleger vor der „Qual der Wahl“ und müssen sich aus einer Fülle von Beteiligungsangeboten für ein Investment entscheiden. Dabei sollte neben dem Kaufpreis des Schiffes, der Charter sowie weiterer Parameter, beispielsweise Wechselkurse oder Zinsannahmen, die Risikoabsicherung des Fonds beachtet werden. Die in der Vergangenheit in Zyklen schwankenden Schifffahrtsmärkte und die damit verbundenen unterschiedlichen Einnahmen machen den Einsatz von risikominimierenden Instrumenten nötig. Gleichzeitig sollten solche Instrumente den Markt aber nicht gänzlich ausschließen, sondern die Möglichkeit bieten, dass das Schiff bzw. die Anlage auch Chancen wahrnehmen kann.



Diese Zielsetzung lässt sich durch Poolung der Einnahmen mehrerer – in der Charterwertigkeit vergleichbarer – Schiffe hervorragend umsetzen. Letztlich, und das hat die Vergangenheit gezeigt, führt die Poolung zur Verstetigung der Einnahmen und damit zur Nachhaltigkeit der erzielbaren Rendite.

Wir möchten Ihnen mit der vorliegenden Broschüre diese, von unserem Haus seit 1993 erfolgreich umgesetzte, Form der Risikoreduzierung bzw. Einnahmenabsicherung etwas näher bringen. Dabei stellen wir die Einnahmepoolung auch in den Vergleich mit dem Instrument der langfristigen Festcharter und zeigen Ihre Vorteilhaftigkeit.

Profitieren Sie als Anleger von diesem besonderen Know How! Gern stehen wir Ihnen – neben Ihrem persönlichen Berater – für weitere Informationen zur Verfügung.

Hamburg, im Februar 2006

H. Ebel

A. Steffen

# MARKTSCHWANKUNGEN UND DEREN AUSWIRKUNGEN

Märkte unterliegen grundsätzlich zyklischen Schwankungen, deren Ausmaße und Häufigkeiten als **Marktrisiko** bezeichnet werden.

Wie sich solche Schwankungen auf den Containerschiffmarkt auswirken, zeigt beispielsweise der Howe Robinson Containership Index (HRCI), der die Entwicklung der Charraten von Containerschiffen der Größenklassen 250 TEU bis 3.500 TEU darstellt (Abbildung 1).

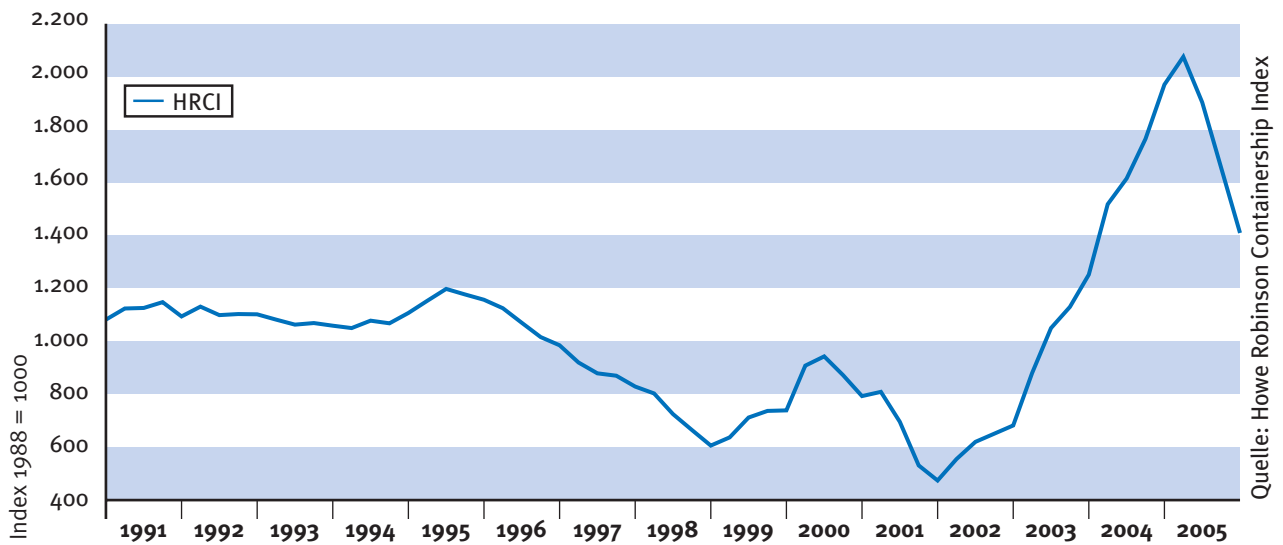


Abbildung 1: Entwicklung der Charraten von 1991 bis Ende 2005



Zur Konkretisierung des Indices wird im Folgenden die Charratenentwicklung eines 1.700 TEU Standardschiffs betrachtet.

Zur Darstellung des Ausgangsfalles dient ein Schiffsneubau mit Ablieferung Anfang 2000 und einer anfänglichen Charter in Höhe von 12.300 USD pro Tag. Da für Anfangsbeschäftigungen grundsätzlich gilt, je größer (teurer) ein Schiff, desto länger sollte die Anfangsbeschäftigung sein, wurde von einer – zu dem Zeitpunkt üblichen – 24-monatigen Laufzeit der Charter ausgegangen. Grundsätzlich kostet eine längere Laufzeit, da sie auch größere Einnahmesicherheit bedeutet, einen gewissen Abschlag gegenüber dem Markt für kurzfristige Vercharterungen. Dieser wurde mit rund 10% angenommen.

Der weitere Marktverlauf stellt sich wie folgt dar:

Nach Ablauf der Erstcharter in 2002 konnte aufgrund der schwierigen Marktsituation nur eine 12-monatige Anschlussbeschäftigung zu 8.000 USD pro Tag geschlossen werden. Im Jahr 2003 profitierte das Schiff – mit einer Charter in Höhe von 13.800 USD pro Tag für weitere 12 Monate – von den inzwischen gestiegenen Charraten. Bei 360 Einsatztagen pro Jahr erzielte das Schiff über die betrachteten 4 Jahre eine durchschnittliche Charter von 11.600 USD pro Tag bzw. Einnahmen in Höhe von insgesamt 16.704 TUSD.

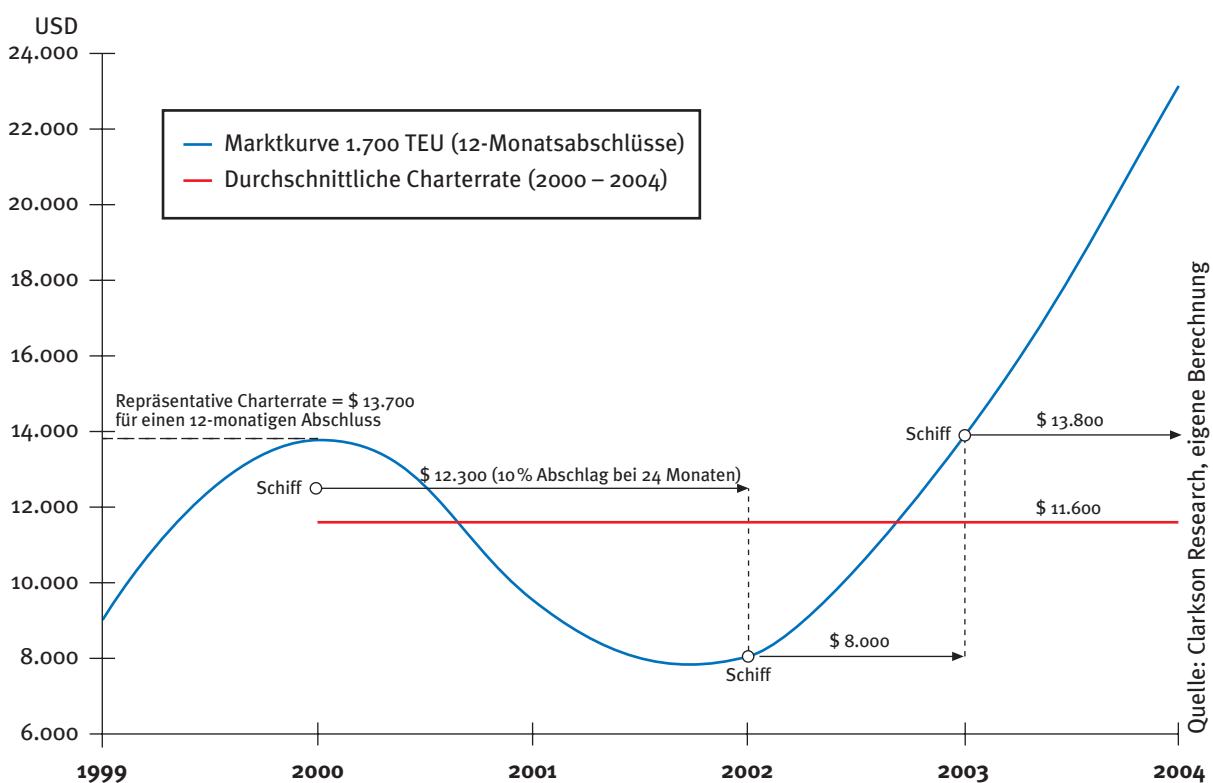


Abbildung 2: Charterverlauf eines 1.700 TEU Containerschiffes

# INSTRUMENTE DER RISIKOABSICHERUNG

Um den beschriebenen Marktschwankungen zu begegnen, stehen im Wesentlichen die beiden folgenden Instrumente für die Risikoabsicherung zur Verfügung:

- Abschluss einer langfristigen Festcharter
- Einnahmepoolung

## LANGFRISTIGE FESTCHARTER

Langfristige Festcharterverträge – theoretisch über die gesamte Lebenszeit des Schiffes – bieten die Möglichkeit, das Marktrisiko vollständig auszuschalten. Das Schiff ist nicht von Veränderungen des Marktes betroffen und erhält für den vereinbarten Zeitraum eine feste Rate. Entsprechend gewinnt die **(erstklassige) Bonität** des Charterers eine zentrale Bedeutung.

Im Beispiel ist es der Schifffahrtsgesellschaft gelungen, eine 4-jährige Charter zu vereinbaren und sich somit über diese Periode gegen Marktschwankungen abzusichern. Eine noch längerfristige Charter ist für die betrachtete Schiffsgröße unrealistisch, hat es aber bei so genannten VLCS (very large container ships) gegeben. Im Gegenzug muss ein erheblicher Abschlag in Höhe von ca. 30% gegenüber einer Laufzeit von nur 12 Monaten akzeptiert werden. Mit dieser (dauerhaft) niedrigen, eher am unteren Rand des Marktes liegenden Rate von 9.600 USD pro Tag, besteht eine erhebliche Sensitivität gegenüber unvorhersehbaren Betriebskostensteigerungen sowie Wechselkurs- und Zinsänderungen. Gleichzeitig verhindert ein langfristiger Abschluss, dass vorteilhafte Marktentwicklungen, wie etwa Boomphasen, genutzt werden können. Die Gesamteinnahmen des Schiffes addieren sich über den betrachteten Zeitraum von 4 Jahren auf 13.824 TUSD, wohingegen der Pool im gleichen Zeitraum 16.929 TUSD (+22%) erwirtschaftet (s. Seite 11).

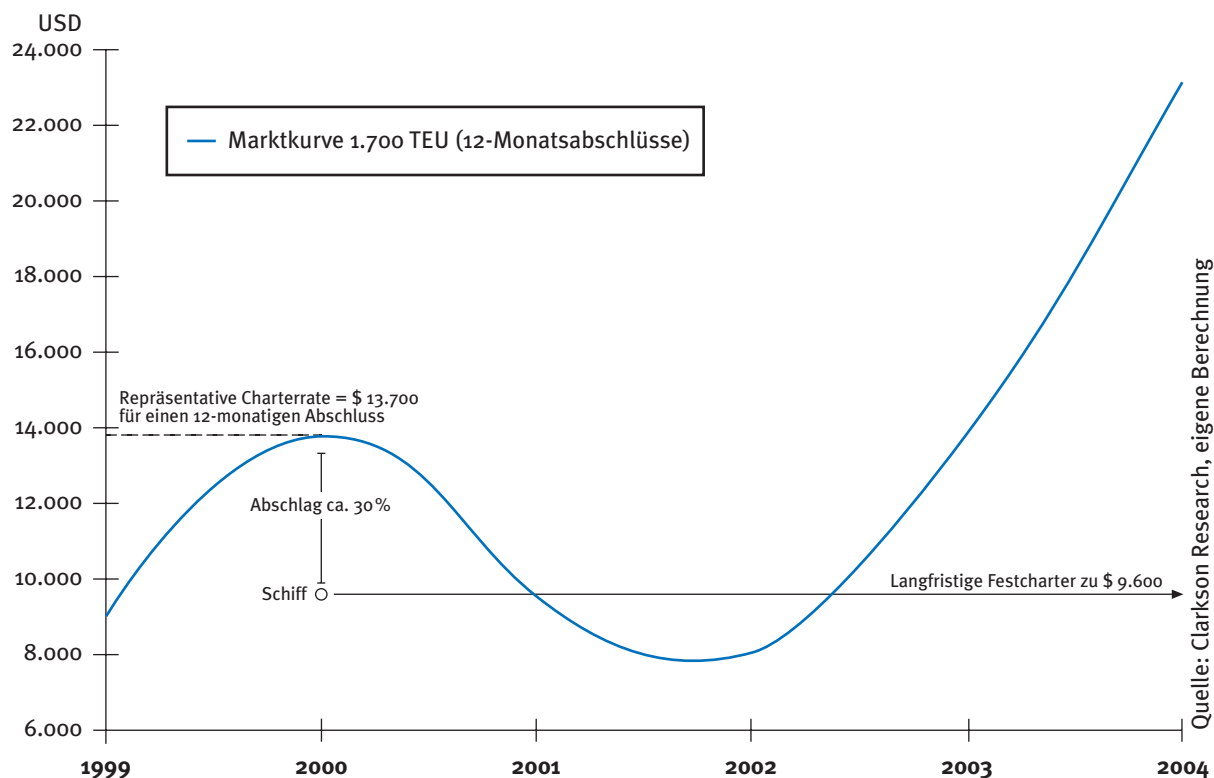


Abbildung 3: Abschluss langfristige Festcharter

## EINNAHMEPOOLUNG

Das Instrument der Poolung basiert auf dem Gedanken von Solidarität und Risikominderung. Durch den Zusammenschluss mehrerer Schiffe können die Folgen negativer Marktentwicklungen, die für ein einzelnes Schiff evtl. schwer zu tragen sind, auf alle Mitglieder verteilt werden. Auf diese Weise wird die Sicherheit für alle Poolschiffe erhöht, da in der Regel jedes Schiff während seiner Mitgliedschaft von der Poolung profitiert.

Bei der Einnahmepoolung werden die Einnahmen mehrerer, in der Charterbewertung vergleichbarer Schiffe (z.B. Typschiff mit gleicher Geschwindigkeit, vergleichbarer Kapazität), zusammengefasst und anschließend durch die Anzahl der Poolschiffe geteilt. Differenzen zwischen den Einnahmen der einzelnen Schiffe und dem Durchschnitt des Pools werden liquiditätswirksam über den Pool ausgeglichen. Liegen demnach die tatsächlichen Chartereinnahmen eines Schiffes über dem Durchschnitt aller

Einnahmen – der Poolrate – muss dieses Schiff eine Ausgleichszahlung an den Pool leisten. Im umgekehrten Fall erhält das Schiff eine Kompensation aus dem Pool. Die sich ergebende Poolrate bildet den **Durchschnitt der Marktraten** ab. Hierdurch ergibt sich eine Verstetigung der Einnahmen für das einzelne Schiff bei reduziertem Marktrisiko.

Wie ein Einnahmepool funktioniert und wie sich die durchschnittliche Poolrate errechnet, wird am folgenden Beispiel erläutert, wobei zum Ausgangsfall (Abb.2) ein weiteres Schiff der gleichen Größenklasse hinzugefügt wird, welches ein halbes Jahr später abgeliefert wurde und ebenfalls eine Anfangscharter von 2 Jahren schloss. Je nach Charterzeitpunkt und Charterlaufzeit ergeben sich für die Schiffe unterschiedliche Einnahmen; die Schiffe unterliegen vollständig den Marktschwankungen. Für beide Einzelfahrer besteht daher immer die Gefahr, dass sie auf einem niedrigen Marktniveau Anschlusschartern schließen müssen und dadurch geringe, ggf. für Zins-, Tilgungs- und Ausschüttungsdienst nicht auskömmliche, Einnahmen erzielen.

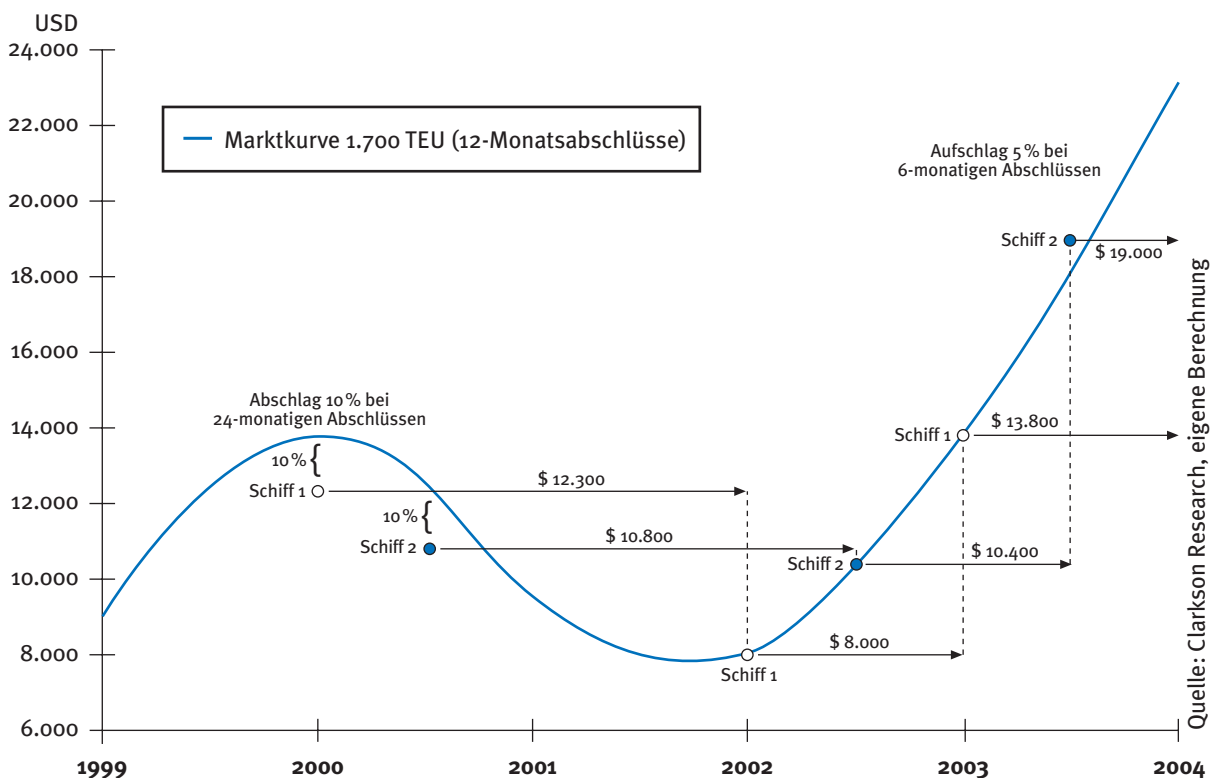


Abbildung 4: Charterverlauf zweier Einzelfahrer im Marktzyklus

Der Charterverlauf des ersten Schiffes wurde eingangs beschrieben. Es ergibt sich für den Zeitraum 2000 bis 2004 eine durchschnittliche Charrate von 11.600 USD pro Tag. Auf Grundlage der dargestellten Charterentwicklung des zweiten Schiffes ergibt sich für dieses eine durchschnittliche Charrate von 11.857 USD pro Tag:



#### EINNAHMEENTWICKLUNG BEIDER EINZELFAHRER IN USD<sup>1)</sup>

	2000 bis 2001	2001 bis 2002	2002 bis 2003	2003 bis 2004	Gesamt	Ø pro Tag
Schiff 1	4.428.000	4.428.000	2.880.000	4.968.000	16.704.000	11.600
Schiff 2	1.944.000 <sup>2)</sup>	3.888.000	3.816.000	5.292.000	14.940.000	11.857

1) jeweils pro Jahr bei 360 Einsatztagen

2) im Jahr 2000 nur 180 Einsatztage, da erst am 01.07. in Dienst gestellt/Werftablieferung

Wenn die Schiffe sich nunmehr in einem Einnahmepool organisieren (Abbildung 5), werden die Einnahmen beider Schiffe zusammengefasst, durch zwei geteilt und wieder auf die Schiffe verteilt. Hieraus ergibt sich eine (Pool-) Rate, welche den Durchschnitt der einzelnen Raten bildet.

Die rote Linie stellt diese Poolrate dar. Bis Mitte des Jahres 2000 entspricht sie der Rate des ersten Schiffes in Höhe von 12.300 USD pro Tag. Mit Indienststellung des zweiten Schiffes errechnet sich die Poolrate aus dem Durchschnitt

der Charraten beider Schiffe bis zur jeweils anstehenden Neuvercharterung. In diesem Fall ergibt sich eine Poolrate von 11.550 USD pro Tag für den Zeitraum von Mitte 2000 bis Ende 2001. Für diesen sehr kurzen Zeitraum profitiert Schiff 2 von dem Zusammenschluss, da es Ausgleichszahlungen in Höhe von 750 USD pro Tag vom Pool erhält. Erfahrungsgemäß gleicht sich dies über einen mehrjährigen Zeitraum aus, so dass beide Schiffe wechselseitig von der Poolung profitieren.

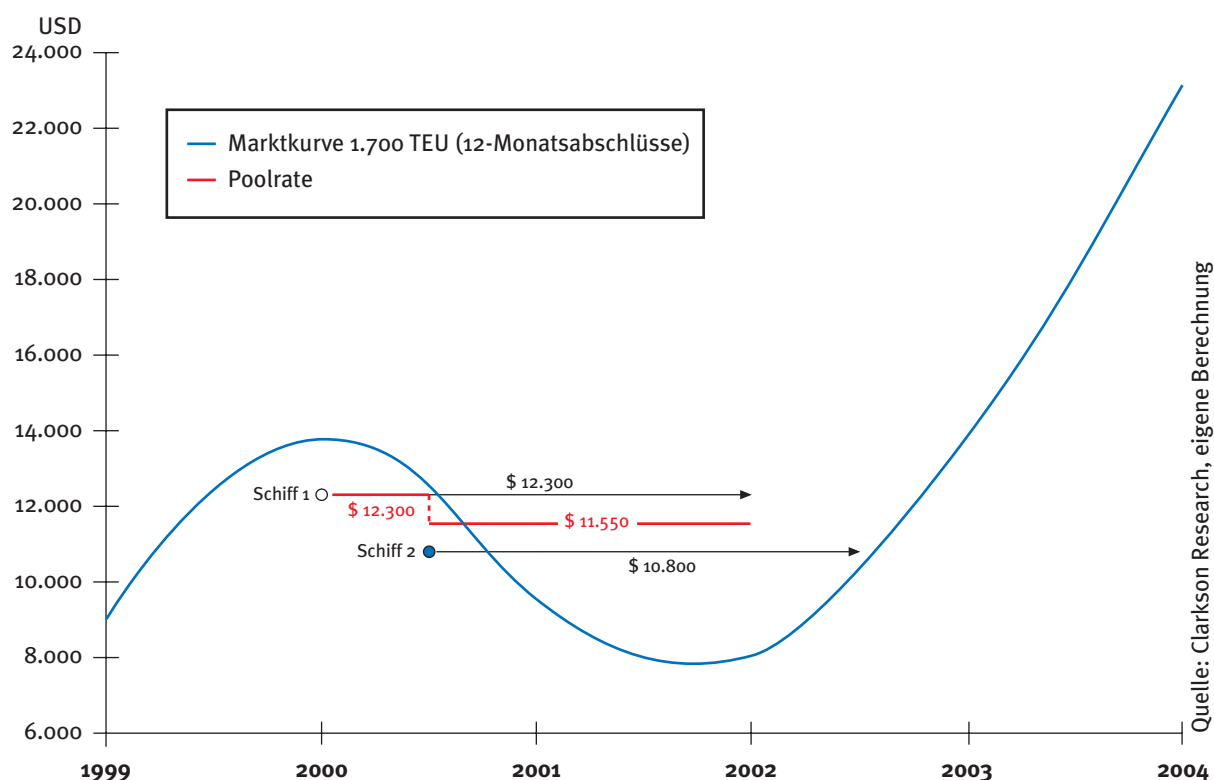


Abbildung 5: Einnahmepoolung – Entwicklung der Poolrate von 2000 bis Ende 2001

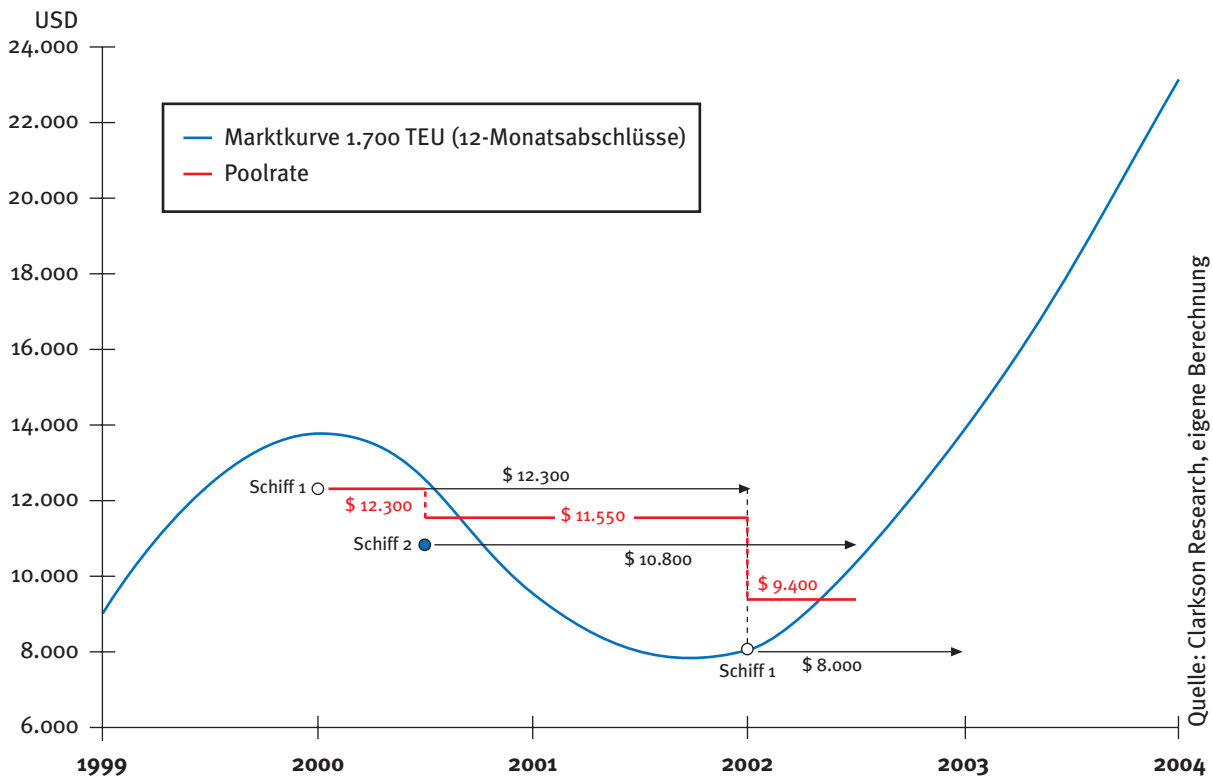


Abbildung 6: Einnahmepoolung – Entwicklung der Poolrate von 2000 bis Mitte 2002

Anhand der Neuvercharterung des ersten Schiffes wird die Risikoreduktion der Einnahmepoolung besonders deutlich. Da dieses in der Baisse 2002 charterfrei wird, müsste das Schiff – ohne den Poolausgleich in Höhe von 1.400 USD pro Tag – mit der niedrigen Rate von 8.000 USD pro Tag kalkulieren, welches wahrscheinlich dazu führte, dass weder Ausschüttungen noch der vollständige Zins- und Tilgungsdienst erbracht werden

könnten. Mit der Rate von 9.400 USD pro Tag verbessert sich die Situation möglicherweise dahingehend, dass neben den Zinsen noch (verminderte) Tilgungen geleistet werden können. Dementsprechend profitiert nun das erste Schiff von der Einnahmepoolung. In dieser Hilfe drückt sich der Solidaritätsgedanke aus.

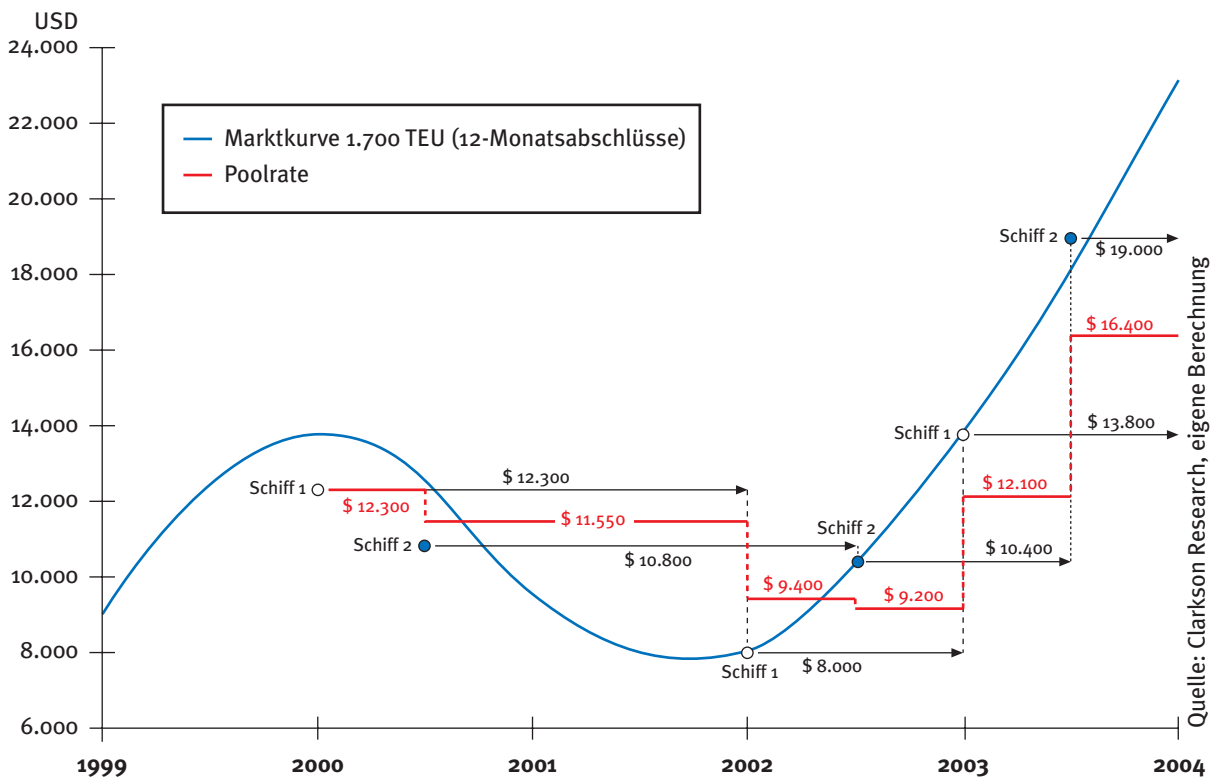


Abbildung 7: Einnahmepoolung – Entwicklung der Poolrate von 2000 bis Ende 2004

Im Zeitablauf erfolgen noch drei weitere Anpassungen der gemeinsamen Poolrate aufgrund neuer Charterabschlüsse der beiden Schiffe. Aus dieser Entwicklung resultiert insgesamt eine durchschnittliche Poolrate von 11.756 USD pro Tag für den gesamten betrachteten Zeitraum von 2000 bis 2004.

Ø Charrate pro Tag in USD	
Schiff 1	11.600
Schiff 2	11.857
<b>Pool</b>	<b>11.756</b>

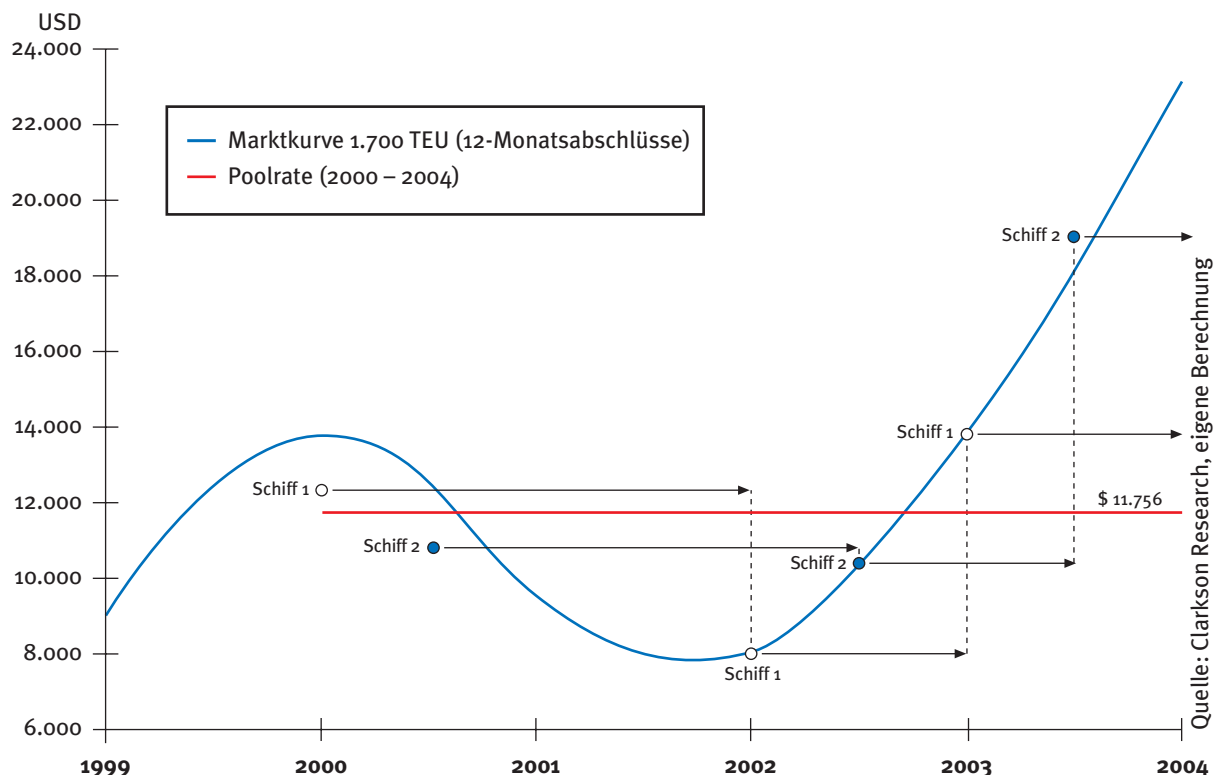


Abbildung 8: Einnahmepoolung – Durchschnittliche Rate über die Laufzeit

Absolut gesehen hat das erste Schiff über die gesamte Laufzeit kumulierte Ausgleichszahlungen in Höhe von 225.000 USD erhalten. Da im Beispiel nur zwei Schiffe betrachtet werden, muss dementsprechend das zweite Schiff diese Zahlungen aus seinen Einnahmen erbracht haben. Anhand der rechts abgebildeten Einnahmentwicklungen wird allerdings deutlich, dass dennoch beide Schiffe während ihrer „Poolzeit“ abwechselnd profitiert haben.

**Insgesamt gilt:** Je mehr Schiffe mit unterschiedlichen Charterzeitpunkten in einem Pool zusammengefasst werden und je länger der Pool besteht, desto mehr gleichen sich die Zahlungen bzw. Kompensationen pro Schiff in der Summe aus. Daher sorgt der Pool für eine beständigere Einnahmesituation der einzelnen Schiffe, welches insbesondere die Kostenseite entspannt und ggf. die Stundung von Tilgungen oder die Aufnahme von Zwischenfinanzierungen, die ihrerseits zu weiteren Kosten führen, verhindert bzw. mindert.

### EINNAHMEENTWICKLUNG SCHIFF 1 IN USD<sup>1)</sup>

	2000 bis 2001	2001 bis 2002	2002 bis 2003	2003 bis 2004	Gesamt
ohne Pool	4.428.000	4.428.000	2.880.000	4.968.000	16.704.000
mit Pool	4.293.000	4.158.000	3.348.000	5.130.000	16.929.000
Ausgleichszahlung (-) an, (+) aus Pool	-135.000	-270.000	468.000	162.000	
<b>Zahlung kumuliert</b>	<b>-135.000</b>	<b>-405.000</b>	<b>63.000</b>	<b>225.000</b>	<b>225.000</b>

1) jeweils pro Jahr bei 360 Einsatztagen

### EINNAHMEENTWICKLUNG SCHIFF 2 IN USD<sup>1)</sup>

	2000 bis 2001 <sup>2)</sup>	2001 bis 2002	2002 bis 2003	2003 bis 2004	Gesamt
ohne Pool	1.944.000	3.888.000	3.816.000	5.292.000	14.940.000
mit Pool	2.079.000	4.158.000	3.348.000	5.130.000	14.715.000
Ausgleichszahlung (-) an, (+) aus Pool	135.000	270.000	-468.000	-162.000	
<b>Zahlung kumuliert</b>	<b>135.000</b>	<b>405.000</b>	<b>-63.000</b>	<b>-225.000</b>	<b>-225.000</b>

1) pro Jahr bei 360 Einsatztagen

2) im Zeitraum 2000 bis 2001 nur 180 Einsatztage

## VERGLEICH EINNAHMEPOOLUNG – LANGFRISTIGE FESTCHARTER

### CHARTEREINNAHMEN

Vergleicht man anhand des **ersten Schiffes** die beiden Instrumente Einnahmepoolung und langfristige Festcharter, so wird durch die Poolung eine deutlich höhere durchschnittliche Charrate erzielt, wie die untenstehende Tabelle zeigt. Für die Absicherung des Marktrisikos mittels einer langfristigen Festcharter müssen niedrigere Einnahmen in Kauf genommen werden, so dass das Marktrisiko gegen ein erhöhtes Bonitäts-, Betriebskosten-, Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiko eingetauscht wird.

Zudem gilt zwar, dass sich die Poolrate langfristig dem Marktdurchschnitt annähert, je mehr Schiffe mit unterschiedlichen Charterzeitpunkten in einem Pool zusammengefasst werden. Zieht man jedoch die gestiegene Marktdurchdringung (siehe Punkt „Charterpolitik“) des Pools in Betracht, wird wahrscheinlich eine über dem Marktdurchschnitt liegende Poolrate erzielt.

	Einzelfahrer ohne Pool	Langfristige Festcharter	Einnahmepoolung
Ø Charrate pro Tag	USD 11.600	USD 9.600	USD 11.756
Marktrisiko	Nach Ablauf der Erstcharter volles Marktrisiko	Keines, aber erhöhtes Bonitäts-, Betriebskosten-, Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiko	Reduziert, bei vollem Chancenpotential

Weiterhin verhindert der Poolausgleich, dass ein einzelnes Poolschiff die niedrigste am Markt zu erzielende Charter tatsächlich vereinnahmen bzw. im Laufe seiner „Lebensdauer“ mehrmals abschließen muss. Insgesamt wird so eine Verstetigung der Einnahmen für das einzelne Poolmitglied erzielt und die Planungs- und Einnahmensicherheit verbessert sowie die Krisenanfälligkeit reduziert.

## MARKTSCHWANKUNGEN

Wie bereits dargestellt, ist die Einnahmepoolung ein wesentliches Instrument der Risikoabsicherung. Dieser Effekt wird umso deutlicher, wenn man die gemeinsame Poolrate des Beispiels näherungsweise für eine größere Anzahl an Poolmitgliedern mit **unterschiedlichen Charterzeitpunkten und -laufzeiten** hochrechnet.

Es zeigt sich, dass der Einnahmepool die **Marktschwankungen glättet**, da weder das höchste noch das niedrigste Marktniveau jemals erreicht werden. Weiterhin wird deutlich, dass ein Einnahmepool die Marktentwicklung **zeitverzögert** widerspiegelt. Bezüglich der Marktschwankungen bietet eine langfristige Festcharter zwar eine bessere Absicherung als die Einnahmepoolung, jedoch müssen dafür deutliche Abschläge bei der Charterrate – i.d.R. unter dem Marktdurchschnitt – hingenommen werden, ohne dass die Möglichkeit besteht, von steigenden Märkten zu profitieren.

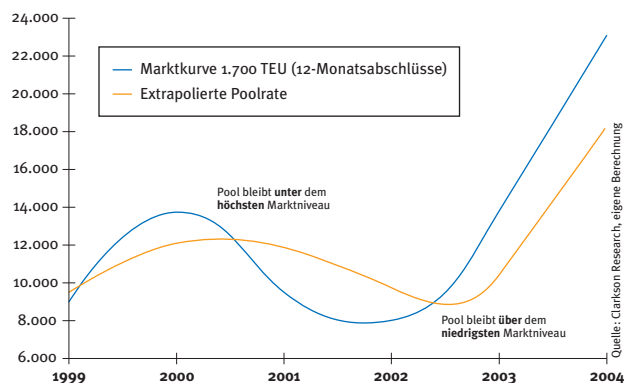
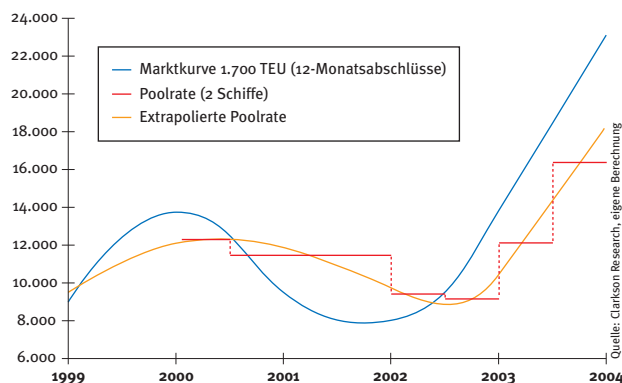


Abbildung 9 und 10: Hochrechnung der Poolrate für große Anzahl an Mitgliedern

## CHARTERER UND CHARTERLAUFZEITEN

Während bei einem Einzelschiff mit einer langfristigen Festcharter die Bonität des Charterers eine zentrale Bedeutung hat, fällt diese bei einem Einnahmepool weniger stark ins Gewicht, da über die Auswahl verschiedener Charterer eine zusätzliche Risikostreuung erfolgt. Dazu tragen ebenfalls die unterschiedlichen Charterlaufzeiten bei, mit denen ein bestimmtes Marktniveau längerfristig gesichert und zudem kurzfristig durch entsprechend höhere Abschlüsse optimiert werden kann. Somit können alle beteiligten Schiffe von einem Boom der Charraten profitieren.

## CHARTERPOLITIK

Im Gegensatz zu einem Einzelfahrer kann ein Einnahmepool den Befrachtern komplexe Dienstleistungen anbieten, die nur im Verbund mit mehreren Schiffen darzustellen sind. Dadurch werden die Flexibilität erhöht und gleichzeitig Befrachtungsaktivitäten erleichtert. Hierdurch können Wartezeiten und Ballastreisen vermieden bzw. verringert werden, was insgesamt den Schiffseinsatz optimiert und die Erlöse durch höhere Auslastung (geringere Off-hire Zeiten) verbessert. Zudem hat der Pool – als Anbieter einer bestimmten Schiffsgröße – eine stärkere Verhandlungsposition gegenüber potentiellen Charterern. Gegenüber der wachsenden Marktstellung der Charterer, die sich derzeit durch deutliche Konzentrationsprozesse verstärkt, wird zudem ein gewisses Gegengewicht aufgebaut. Nicht zuletzt verhindert die Poolung, dass die Schiffe untereinander in – preisdrückende – Konkurrenz treten.



# EINNAHMEPOOLUNG BEI DER HANSA TREUHAND

Einnahmepoolung wird im Hause der HANSA TREUHAND bereits seit 1993 praktiziert. Die vielseitigen Vorteile haben dazu geführt, dass mittlerweile über 70 % der fahrenden Flotte in solchen Pools organisiert ist – teilweise in Kooperation mit befreundeten Reedern, die über baugleiche Schiffe verfügen. Insgesamt wurden bis heute acht verschiedene Einnahmepools für Containerschiffe in den Größenklassen von 1.000 TEU bis 4.400 TEU gegründet.

Mit dem Ablauf weiterer Festcharterverträge sind zusätzliche Pools der Größenklassen 2.700 TEU und 5.000 TEU geplant. Damit werden in den nächsten Jahren sogar rund 90 % der fahrenden HANSA TREUHAND-Flotte in Pools zusammengefasst sein.

In der folgenden Abbildung ist ein langfristiger Vergleich der Poolergebnisse des seit 1993 bestehenden C-16 Pools (aktuell 24 Einheiten mit nominal ca. 1.600 TEU) mit der korrespondierenden Entwicklung der Marktraten dargestellt.

Wie in dem unten abgebildeten Beispiel zeigt der Verlauf der beiden Kurven, dass der C-16 Pool die Marktentwicklung zeitverzögert und abgeschwächt nachvollzogen hat.

Den Gedanken der Einnahmepoolung hat die HANSA TREUHAND in ihrer Beteiligungsreihe der HT-Flottenfonds weitergeführt. Hier werden einzelne Schiffe unterschiedlicher Einnahmepools als Beteiligungsmodell unter einem Dach zusammengefasst. So werden nicht nur unterschiedliche Schiffstypen und -größen miteinander in einem Fonds kombiniert, sondern auch mehrere Einnahmepools mit wiederum unterschiedlich vielen Schiffen.

Auf diese Weise wird neben der Einnahmepoolung eine zusätzliche Risikostreuung über verschiedene Schiffgrößen und Teilmärkte hinweg erzielt.

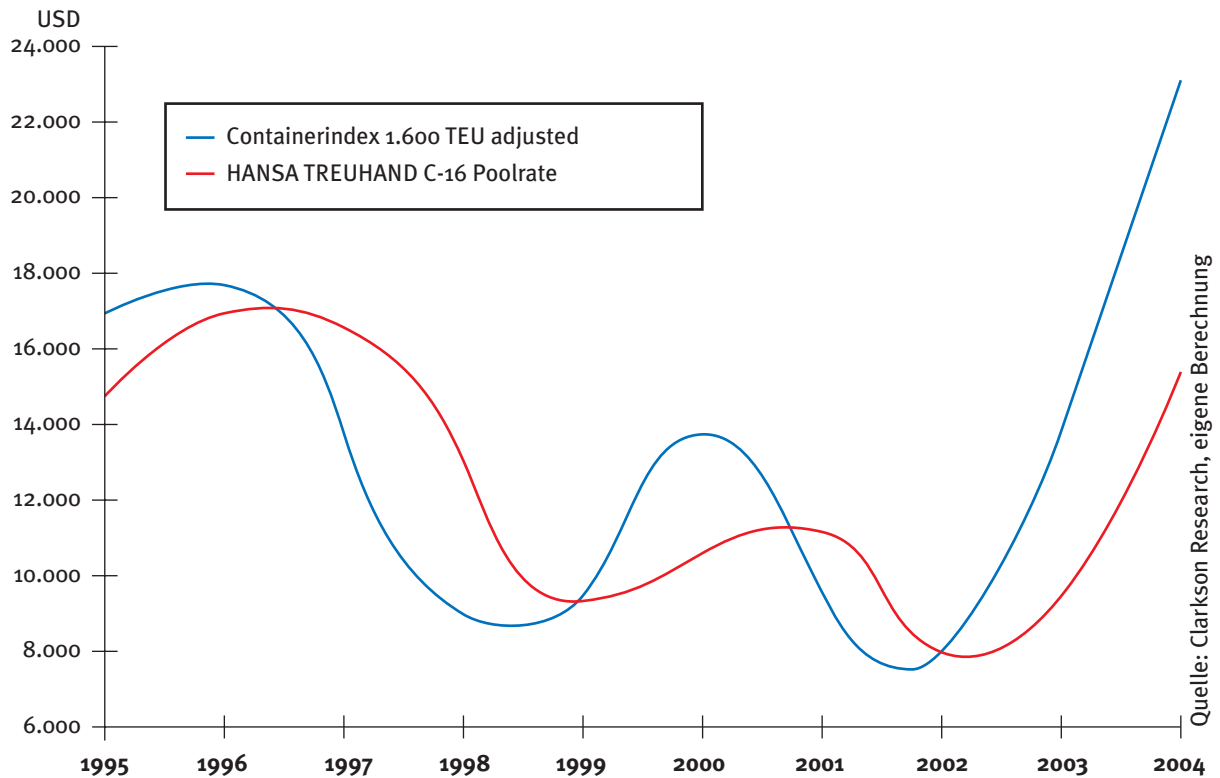


Abbildung 11: C-16 Pool und 1.600 TEU-Containerindex im Vergleich

## ZUSAMMENFASSUNG

---

Eine zeitgemäße Risikoabsicherung sollte gerade im Zuge der Tonnagebesteuerung im Mittelpunkt einer jeden Schiffsbeteiligung stehen. Zudem sollten allerdings auch Chancen des im Zuge der Globalisierung wachsenden Marktes der Schifffahrt genutzt werden können. Wie gezeigt, erfüllt die Einnahmepoolung beide genannten Kriterien, da durch die Poolung die Marktschwankungen geglättet werden und die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die langfristige Poolrate aufgrund der Marktdurchdringung des Pools über dem Marktdurchschnitt liegt.

Die Einnahmepoolung eignet sich daher hervorragend, um das Ziel „Risiken begrenzen, Chancen zulassen“ zu erreichen.

## GLOSSAR

---

TEU	Twenty Foot Equivalent Unit-Standard-transportbehälter von 20 Fuß Länge
Charter	Entgeltliche Überlassung eines voll ausgerüsteten Schiffes inklusive Besatzung für einen bestimmten Zeitraum
Charterrate	Die „Miete“ für die Überlassung des Schiffes. Die Charterrate wird meist pro Tag und in US-Dollar gezahlt.



**HANSA  
TREUHAND**

SCHIFFSBETEILIGUNGS AG & CO. KG

Neumühlen 15, 22763 Hamburg  
Tel. +49(0)40-30 95 91-0, Fax +49(0)40-30 95 91-11,  
[info@hansatreuhand.de](mailto:info@hansatreuhand.de), [www.hansatreuhand.de](http://www.hansatreuhand.de)