

Orange Ocean Seven

MS "UNITED TAKAWANGHA"

3 Millionen USD
Kaufpreisreduzierung



Baugleiches Schwesterschiff



Die Pluspunkte der "United Takawangha"

- Die Reduzierung des Schiffkaufpreises um USD 3 Mio. bedeutet für Sie einen günstigeren Einstieg in dieses lukrative Schiffssegment
- Die "United Takawangha" wurde bereits im Januar 2010 in Dienst gestellt und verdient somit in diesem Jahr ca. USD 7,25 Mio. brutto, unter Annahme der planmäßigen Bruttochartereinnahmen
- Für 4 Jahre verchartert an Siba Ships zu einer Charrate von USD 22.100 pro Tag (brutto) plus Verlängerungsoptionen
- Erfolgreicher, bereits bestehender Einnahmepool aus derzeit 5 baugleichen Schiffen in Fahrt, 3 weitere sollen bis zum Jahreswechsel 2010/2011 folgen
- Konservative Kalkulation der laufenden Schiffsbetriebskosten
- Über die gesamte Betriebsphase inkl. Verkauf des Schiffes wurde ein Umrechnungskurs von USD 1,45 je Euro zugrunde gelegt
- Eine prospektgemäße Tilgung von ca. 51% der Darlehen bis Ende 2015 entspricht ca. USD 12,5 Mio. und sichert eine schnelle Entschuldung der Gesellschaft
- Die planmäßig erfolgten Auszahlungen an die Anleger der Schwesterschiffe sowie die planmäßigen Darlehenstilgungen im Krisenjahr 2009 sind besonders hervorzuheben
- Attraktive Auszahlungen von anfänglich 7% p.a.
- Sie investieren hier in einen stark nachgefragten Schiffstyp, der von einer deutlichen Überalterung der bestehenden Welthandelsflotte geprägt ist

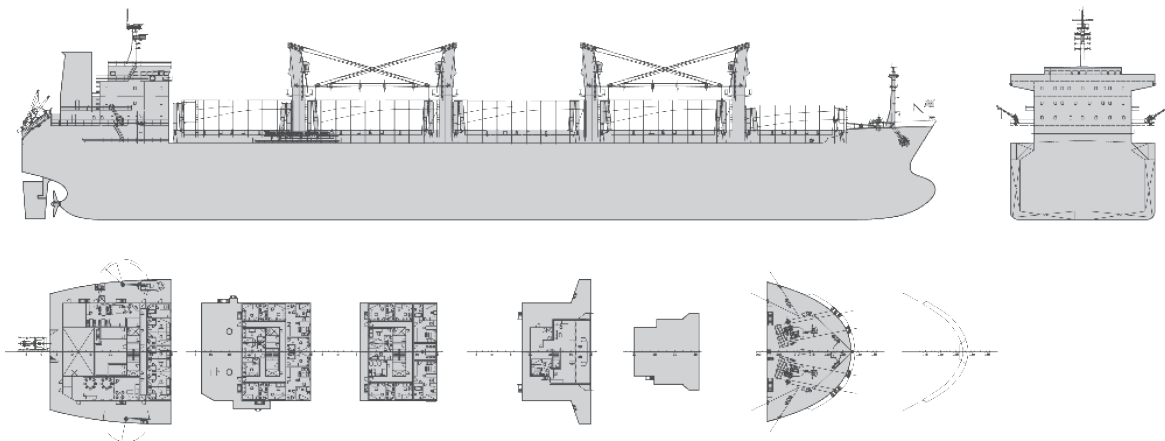
Das Schiff

MASSENGUTFRACHTER = BULK-CARRIER (BULKER)

Der Schiffstyp des MS "United Takawangha" mit seiner Tragfähigkeit von 35.000 tdw gehört mit seinem Design und seiner Ausstattung zu den modernen Doppelhüllen-Handysize-Bulkern. Es ist aufgrund seiner Leistungsparameter auf den unterschiedlichsten Routen und für verschiedene Massengutladungen weltweit einsetzbar und wird den neuesten Anforderungen der Verloader gerecht.

Die verkleideten Laderäume erleichtern und beschleunigen das Be- und Entladen des Schiffes und vermindern gleichzeitig die Korrosionsanfälligkeit der Spanten. Dies führt zu er-

heblicher Zeit- und Kostenersparnis in den Häfen für den Charterer und langfristig zu geringeren Wartungskosten für die Anleger. Dabei erhöht sich die technische Lebensdauer, die Umweltfreundlichkeit, die Sicherheit des Schiffes und damit auch die Werthaltigkeit der Investition. Das MS "United Takawangha" wurde auf der Werft Chang Qing Sha Shipyard, Nantong / China gebaut und am 28. Januar 2010 von der Schifffahrtsgesellschaft übernommen. Bereits zwei Tage später stach die "United Takawangha" in See und verdient seitdem die vereinbarte Charrate.



SCHIFFSDATEN DES MS "UNITED TAKAWANGHA"

Schiffstyp	35.000 tdw - Doppelhüllen-Massengutfrachtschiff (Bulkler) der Größenklasse Handysize
Bauwerft	Chang Qing Sha Shipyard, Nantong / China
Länge über alles	179,90 m
Breite auf Spanten	28,40 m
Tiefgang (maximal)	10,80 m
Tragfähigkeit	35.000 tdw
Rauminhalt - Schüttgut	43.700 m ³
Schiffskräne	4x 30,5 t
Hauptmaschine	MAN B&W 6S42 MC MK 7
Max. Leistung	6.480 kW / bei 136 RPM
Geschwindigkeit	13,7 kn

Der Markt

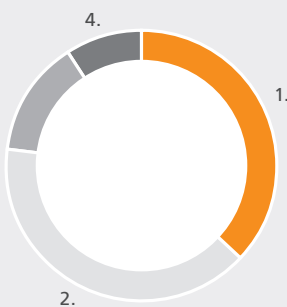
VOM ROHSTOFFBEDARF DER WELT PROFITIEREN

Die weltweite Nachfrage nach Erz, Kohle und anderen Rohstoffen sowie Grundnahrungsmitteln – insbesondere der Schwellenländer und aufstrebenden Wirtschaftsmärkte in Asien – nimmt stetig zu. Die daraus resultierende hohe Transportnachfrage bedarf immer mehr Kapazitäten an geeigneten Transportmitteln. Benötigt werden Transportmittel, die große Mengen aufnehmen können und diese Rohstoffe unter ökonomischen Gesichtspunkten zuverlässig aus aller Welt in alle Welt liefern – Massengutschiffe, sogenannte Bulk-Carrier.

Mindestens 37 % der auf See transportierten Gütermengen werden derzeit von Bulkern der unterschiedlichsten Größenordnungen transportiert.

Wesentliche Faktoren bei der Wahl des Schiffes sind neben der Größe der Ladungspartien die Gegebenheiten in den Lade- und Löschhäfen. Abmessungen, Tiefgangsbeschränkungen für die Schiffe, ungenügende landseitige Lade- und Löscheinrichtungen sowie eine schwache Infrastruktur schränken für eine Vielzahl von Häfen weltweit die Größe der einsetzbaren Schiffe ein. Handymax-/ Handysize-Bulker sind aufgrund ihrer Abmessungen in Länge und Breite, ihres geringeren Tiefganges sowie in der Regel mit eigenem Ladegeschirr ausgerüstet, für die meisten Häfen weltweit einsetzbar.

WELT-HANDELSFLOTTE NACH SCHIFFSTYPEN PER JANUAR 2010 (ANGABEN GERUNDET)



	in%
1. Bulker (Massengutfrachter)	37,00
2. Tanker	40,00
3. Containerschiffe	14,00
4. Übrige Handelsflotte	9,00
	100,00

Quelle: ISL - www.isl.org

Bulker werden weltweit zur Beförderung von trockenen Massengütern eingesetzt. Trockenes Massengut ist jede homogene, nicht flüssige Ladung, die in größeren Mengen und als ganze Schiffsladung im Seetransport anfällt.

Die Transportwirtschaft unterscheidet die trockenen Massengüter im Wesentlichen in zwei Kategorien:

- **Major Bulk:** Eisenerze, Kohle und Getreide
 - **Minor Bulk:** Agrarprodukte (z.B. Zucker, Sojabohnen etc., mit Ausnahme von Getreide), Düngemittel, Mineralien, Phosphate, Gips, Zement, Schrott, Roheisen, Koks, Pottasche, Schwefel, Bauxit, Salze, Aluminium, Roheisen und sonstige Erze, aber auch Forst- und Stahlprodukte
- Zusätzlich werden auch Stückgüter mit Bulkern verschifft.

Die Wachstumsprognosen des Seeverkehrs basieren auf drei Faktoren: dem anhaltend starken Wachstum der Weltbevölkerung, weiteren Produktionsverlagerungen in Entwicklungs- und Niedriglohnländer sowie der Wandlung von bisherigen Entwicklungs- und Schwellenländern zu Industrienationen - mit den entsprechenden Veränderungen in den jeweiligen Außenhandelsstrukturen. Hier ist vor allem die südostasiatische Region zu nennen.

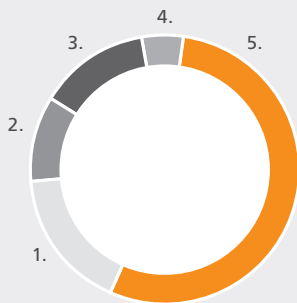
Die Voraussetzungen für ein dynamisches Wachstum des Rohstofftransports per Schiff sind damit gegeben, denn effiziente Alternativen zum Seeweg sind nicht in Sicht.

Die Handysize-Bulker-Flotte ist geprägt von einer starken Überalterung. So sind 41,5 Mio tdw (tons dead weight = Ladetonnen) an Tonnage - das sind 54,3% der Flotte nach Tragfähigkeit - über 20 Jahre alt und werden dem Markt mittelfristig nicht mehr zur Verfügung stehen. Noch deutlicher wird die Betrachtung, wenn man sich anschaut, dass ca. 41% dieses Schiffssegmentes sogar über 25 Jahre alt ist - und das bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von maximal 30 Jahren. Eine Verjüngung der Welthandelsflotte scheint dringend erforderlich, um die steigende Nachfrage an Waren zukünftig auch befördern zu können.

CHARTERRATEN IM AUFWIND

Während ein Teil der Bulker über Befrachtungsverträge oder Mengenkontrakte längerfristig beschäftigt ist, steht ein anderer Teil der Flotte auf dem freien Markt für Einzelreisen zur Verfügung. Auf diesem sogenannten Spot-Markt lässt sich an der Höhe der bezahlten Charraten das kurzfristige Verhältnis von Tonnageangebot zur Nachfrage nach Transportleistungen ablesen.

ALTERSSTRUKTUR-HANDYSIZE-FLOTTE PER JANUAR 2010



		Mio. TDW	in%
1.	0 – 4 Jahre	13,10	17,15%
2.	5 – 9 Jahre	7,70	10,08%
3.	10 – 14 Jahre	10,30	13,48%
4.	15 – 19 Jahre	3,80	4,97%
5.	älter als 20 Jahre	41,50	54,32%
		76,40	100,00%

Quelle: Clarkson Research Services Ltd.: Dry Bulk Trade Outlook, 01/2010, Dipl.-Wirtsch. Ing. Michael Niefünd, Elsfleth

Das Orderbuch enthält insgesamt Bestellungen mit 26,6 Mio. tdw. Dies entspricht 34,8% nach Tragfähigkeit des Bestandes dieses Größensegmentes. Betrachtet man die Neubaubestellungen für die nächsten drei Jahre, so bleibt festzustellen, dass in diesem Größensegment - trotz der eklatanten Überalterung - nur vergleichsweise wenig Neubauproduktionen stattgefunden haben. Das bedeutet: Mittelfristig wird es in diesem Segment zu einem Tonnagemangel kommen (Prognose).

Ausschlaggebend für das Niveau der Charraten sind die kurzfristigen Abschlüsse für Reise(zeit)chartern. Nach ihnen richten sich auch - mit einer leichten Verzögerung und nicht ganz so extremen Ausschlägen - die Raten für Zeitchartern.

Mehrjährig laufende Charterverträge liegen dagegen in Hochphasen meist unterhalb der kurzfristig erzielbaren Raten. Die Abschlüsse orientieren sich hier eher am langfristigen Mittelwert. Dafür bietet die abgeschlossene Charrate eine entsprechend lange (Planungs-) Sicherheit auf der Einnahmeseite.

Das Beschäftigungskonzept

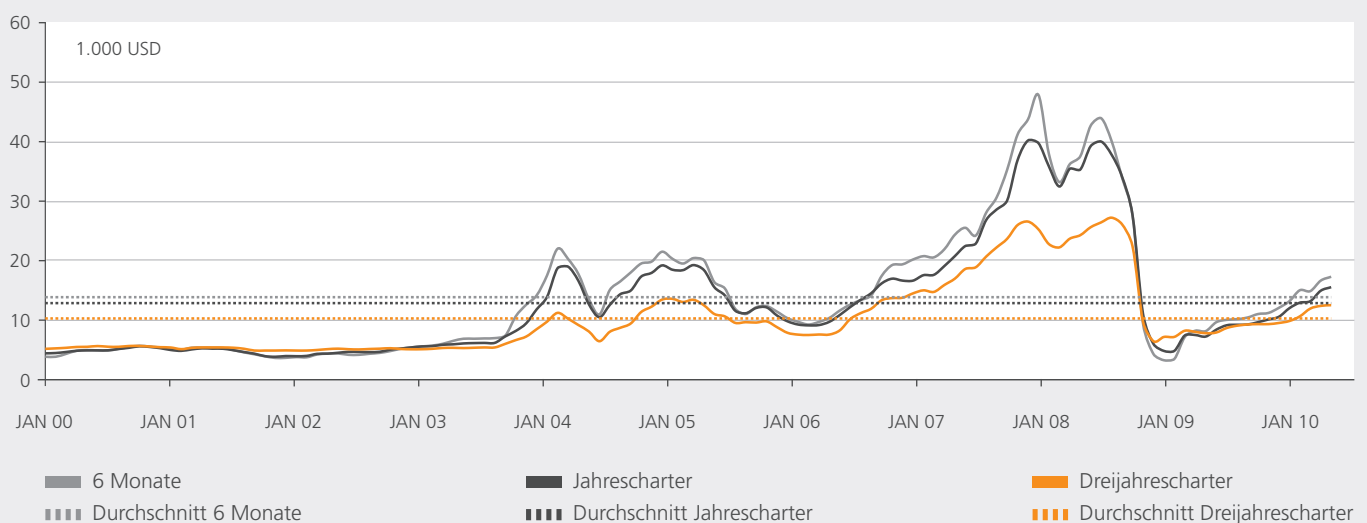
Das MS "United Takawangha" fährt seit Antritt der Charter bei Siba Ships Asia Pte. Ltd., Singapur unter dem Charternamen "Stella Jabbah", in einem durch den Vertragsreeder United Seven GmbH & Co. KG gemanagten Einnahmepool. Zweck des Einnahmepools ist die gegenseitige Absicherung der erzielbaren Einnahmen gegen marktbedingte Einnahmenschwankungen durch Einsatz einzelner Schiffe im für das Massengutsegment klassischen Spotmarkt. Hierzu werden die Einzelchartern der Schiffe addiert und unter Berücksichtigung eines Faktors verteilt.

Derzeit sind für den Einnahmepool neben dem MS "United Takawangha" weitere vier baugleiche Schwesterschiffe in Fahrt. Die "United Tristan da Cunha", die "United Tronador" und die "United Tambora" und haben ihre Erstcharter zu jeweils USD 22.100 pro Tag (brutto) bei Siba Ships Asia Pte. Ltd., Singapur bereits in 2009 angetreten. Das MS "United Tronador" und das MS "United Takawangha" mit einer jeweils vierjährigen festen Anfangscharter, das MS "United Tristan da Cunha" und das MS "United Tambora" mit

einer dreijährigen Festcharter. In allen Fällen hat der Charterer die Option, diese Charter dreimal um jeweils ein weiteres Jahr zu unveränderten Konditionen zu verlängern. Der fünfte Handysize-Bulker, die "United Tenorio", wurde am 19.04.2010 übernommen und ist ebenfalls in einer mehrjährigen Beschäftigung. Drei weitere Frachter sollen bis zum Jahreswechsel 2010/2011 folgen. Mit insgesamt acht Bulkern ist der Einnahmepool dann komplett.

Nach Ablauf der Festchartern ist in Abstimmung mit der finanzierenden Bank geplant, einen Teil der Schiffe des Einnahmepools in dem für Bulker traditionellen Spotmarkt einzusetzen, um den Investoren die Möglichkeit zu geben, an den Chancen dieses Marktsegmentes partizipieren zu können. Chartern werden im Spotmarkt für Reisen von wenigen Wochen bis zu maximal einigen Monaten Dauer für die unterschiedlichsten Routen und Fahrtgebiete abgeschlossen und bieten gegenüber einer langfristigen Festcharter den Vorteil von zumeist deutlich höheren Charraten.

ZEITCHARTERRATEN VON HANDYSIZE-BULKERN (30.000 TDW) IN 1.000 USD/TAG SEIT 01/2000



Quelle: Clarkson Research Services Ltd., SIN – Shipping Intelligence Network, 04.05.2010, Dipl.-Wirtsch. Ing. Michael Niefünd, Elsfleth. Die Aprilwerte 2010 wurden auf Basis der veröffentlichten Wochenwerte berechnet.

Der Vertragsreeder – Die Anbieterin

VERTRAGSREEDER



Die United Seven GmbH & Co.KG mit Sitz in Hamburg ist eine im Jahr 2007 gegründete Reederei. Gegenstand des Unternehmens ist die Bereederung und Befrachtung von Seeschiffen, der Erwerb, Beteiligung und Betrieb sowie der Verkauf von Schiffen.

Die Bereederung des MS "United Takawangha" umfasst das technische und wirtschaftliche Management des Schiffes. Hierzu gehören die begleitende Bauaufsicht, Vercharterung des Schiffes, Koordination und Controlling der durch den Crew-Manager erfolgenden Bemannung des Schiffes, die technische Wartung und Instandhaltung sowie die Versicherung des Schiffes. Im Rahmen der ihm übertragenden Aufgaben handelt der Vertragsreeder im Namen und für Rechnung der Beteiligungsgesellschaft.

Die United Seven GmbH & Co. KG wird dabei in den Bereichen der begleitenden Bauaufsicht, des technischen Managements und der Auswahl sowie Anstellung der Besatzung von der Uniteam Marine Shipping GmbH/Hamburg und Uniteam Marine Limited/Limassol unterstützt.



Die UNITEAM MARINE GRUPPE, mit eigenständigen Firmen u. a. in Hamburg und Limassol, Zypern, ist international in allen Bereichen des Schiffsmangements - Technik, Crewing, Operations, Befrachtung, Finanzverwaltung und Qualitätsmanagement - erfolgreich tätig.

Mit über 30 Jahren Erfahrung verwaltet die UNITEAM MARINE GRUPPE, in enger Zusammenarbeit mit renommierten Reedereien, eine Flotte von über 135 Schiffen unterschiedlicher Schiffstypen und Größen.

Das Management zeichnet für einen kontinuierlichen, effektiven und sicheren Betrieb von Schiffen auf höchstem Standard verantwortlich. Hierbei wird einerseits darauf geachtet,

dass die Auflagen der Klassifikationsgesellschaften, der Flaggenstaaten und die internationalen Gesetze und Richtlinien erfüllt und eingehalten, andererseits die Bedürfnisse und Erwartungen der Schiffseigner, Reedereien und Charterer berücksichtigt werden.

Genauso viel Wert wird auf die Zusammenstellung einer qualifizierten und erfahrenen Besatzung gelegt. Um die Qualifikation der Seeleute dauerhaft sicherzustellen, investiert die UNITEAM MARINE GRUPPE unter anderem in ein umfangreiches Ausbildungsprogramm seines Schiffspersonals. Die UNITEAM MARINE GRUPPE beschäftigt heute fast 400 Kadetten sowie fast 4.400 Seeleute unterschiedlicher Nationalitäten an Bord einer weltweit operierenden Flotte, u. a. auf der MS "United Takawangha". Das Crewing der Mannschaft wurde im Auftrag der Schifffahrtsgesellschaft von der auf Zypern ansässigen Uniteam Marine Limited übernommen, das Crewing der Offiziere und des Kapitäns von der Uniteam Marine Shipping GmbH, Hamburg. Darüber hinaus übernimmt Uniteam Marine Shipping GmbH, Hamburg im Auftrag des Vertragsreeders United Seven das technische Management.

Seit 2000 ist die UNITEAM MARINE Shipping GmbH ISO 9000 und nach dem ISM-Code zertifiziert, ein internationaler Standard für Qualitätsmanagement, Sicherheit und Umweltschutz an Bord der betriebenen Schiffe. Die UNITEAM MARINE Shipping GmbH hat zwischenzeitlich den ISO 9001:2008 Standard eingeführt.

ANBIETERIN



Die Orange Ocean GmbH & Co. KG ist seit Gründung durch die beiden Partner Claudia Humme und Dr. Olav Killinger im Jahr 2007 als Anbieterin von geschlossenen Schiffsbeteiligungen tätig. Das Hamburger Emissionshaus ermöglicht privaten und institutionellen Anlegern, sich unternehmerisch im aussichtsreichen Bulkermarkt zu engagieren.

Seit Gründung der Orange Ocean haben Anleger mit über 2.700 Beteiligungen in sechs Vermögensanlagen ein Eigenkapital in Höhe von rund EUR 81,9 Mio. gezeichnet. Dies stellt ein prospektiertes Investitionsvolumen von ca. EUR 204,3 Mio. dar.

Dies ist ein Beteiligungsangebot der:

Orange Ocean GmbH & Co. KG
Burchardstraße 17 · 20095 Hamburg

Telefon: +49.(0)40.303066-0
Telefax: +49.(0)40.303066-199
Email: service@orangeocean.de

Das Beteiligungskonzept



- **Anschaffungskosten Schiff** USD 36,9 Mio. (zuzüglich üblicher Anschaffungsnebenkosten)
- **Emissionskapital** EUR 12 Mio.
- **Mindestbeteiligung** EUR 10.000 zzgl. 5% Agio
- **Einzahlungstermine** 100% zzgl. 5% Agio nach Beitritt
- **Fremdkapital** USD 24,5 Mio.

Die geplante Tilgungsstruktur berücksichtigt eine anfänglich höhere Tilgung des vollständig in USD konzipierten Schiffshypothekendarlehens. Bereits Ende 2015 sieht die Konzeption eine Tilgung von ca. 51% des Gesamtdarlehens vor, dies entspricht ca. USD 12,5 Mio.

• PROGNOTIZIERTE AUSZAHLUNGEN UND STEUERLICHES ERGEBNIS (AM BEISPIEL EINER BETEILIGUNG VON EUR 100.000):

		2010	2010*–2016	2017–2025	2026–2028	Veräußerung	Gesamt
Einzahlungen	EUR	105.000					105.000
Auszahlungen p.a.	EUR		7.000	8.000	12.000	82.770	234.589
Steuerliches Ergebnis	in%		0,2	0,2	0,2	0,0	4,6

*2010 zeitanteilig

- **Steuerliche Einkunftsart** Einkünfte aus Gewerbebetrieb / Abgeltungssteuerfrei
- **Steuern** Die Schifffahrtsgesellschaft wird zur Tonnagesteuer gem. § 5 a EStG optieren. Dies führt zu weitgehend steuerfreien Auszahlungen während der Laufzeit sowie aus der Veräußerung des Schiffes.
- **Platzierungsbeginn** April 2010

Hinweis: Dies ist eine unverbindliche Vorabinformation, die nicht vollständig ist. Diese Kurzfassung enthält lediglich einige wesentliche Angaben über das Beteiligungsangebot. Für eine abschließende Beurteilung ist ausschließlich der gültige Verkaufsprospekt maßgeblich, dem Sie alle wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Einzelheiten entnehmen können. Der Verkaufsprospekt wird nach seiner Veröffentlichung von der Orange Treuhand GmbH bereitgehalten.