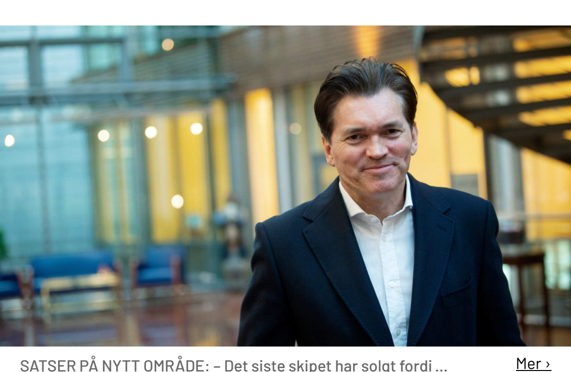
Fredly: – Aksjen handles langt under slakteverdi

Arne Fredly omskapte Hunter Group til et tankrederi, men er oppgitt over den svake kursutviklingen.



SATSER PÅ NYTT OMRÅDE: – Det siste skipet har solgt fordi ... Mer ›

Shipping

Bjørn Segrov
21:00 - 25. feb. | Oppdatert 06:13 - 26.02.21

HUNT, 5,65%

– Jeg trodde poenget var å tjene penger. Hadde jeg visst at prisingen skulle bli så lav hadde jeg likegodt gjort denne satsingen privat og tjent pengene alene istedenfor å gå på børs.

Det sier investoren Arne Fredly til Finansavisen om byggeprogrammet med kontrahering og levering av åtte VLCC-nybygg på Daewoo-verftet i Sør-Korea i 2019 og 2020.'

– Vi får ingen kred for god performance, lave kostnader, transparens, null fees og en ekstremt aksjonærvennlig politikk, sier Fredly.

Han er oppgitt over den lave prisingen av aksjen på børsen:

– Hunter-aksjen handles i realiteten langt under slakteverdi, mens den skulle ha vært omsatt til en premie på grunn av måten vi er skrudd sammen på. Det er helt trøsteløst.

Til tross for et svakt spotmarked for store råoljetankskip tjener Hunter fortsatt penger og slår konkurrentene med Frontline i spissen. Nå planlegger selskapet å gå inn i et nytt forretningsområde i shipping.

På børsen var aksjen marginalt opp i kjølvannet av resultatfremleggelsen torsdag formiddag, men falt senere tilbake til onsdagens sluttkurs.

PÅ KONTRAKT: «Hunter Frigg» gikk nylig inn på en 12-14 måne... Mer ›

Scrubber-fordel

– Vi har levert overskudd i alle kvartaler, også i byggeperioden for skipene. Med det oppsettet vi har nå er vi nesten vaksinert mot ikke å nå breakeven på driften av skipene, og det skaper stor opsjonalitet, sier han.

– Eco/scrubber-fordelen sørger for dette. I en periode nå og før nyttår har ikke denne fordelen vært så stor, men vi ser nå at det strammer seg til. Forward-kurven på fuelspreaden viser kraftig oppgang med forventninger om at flytrafikken skal ta seg opp etterhvert.

Hunter har fått levert såkalte eco-skip som er drivstoffgjerrige og som er utstyrt med CO2-renseutstyr i form av scrubbere. Det gjør at skipene oppnår en premie i markedet.

– Når meglerne eller journalistene snakker om spotmarkedsrater rundt 5.000 dollar eller at tankratene er i null, er vår virkelighet at vi iallefall tjener nok til å dekke våre kostnader på skipene. Vår break-even rate ligger rett i overkant av 21.000 dollar dagen og driftskostnadene er 6.300 dollar pr. skip pr. dag, sier Fredly.

Opptil 50 pst. avkastning

Han anslår avkastningen fra starten, det vil si fra bestillingen av de åtte søsterskipene i Sør-Korea, til mellom 35 og 50 prosent prosent pr. skip.

– Vi tjente penger i fjerde kvartal og vil levere på plussiden også i første og andre kvartal. Og fra tredje kvartal ligger tankmarkedet ifølge forward-kurven an til å styrke seg.

– Dermed styrer vi helt unna tap i denne perioden, men får ikke betalt for det i aksjemarkedet, sier Fredly.

Han er oppgitt over enkelte analytikere og noen journalister som han mener ikke klare å se dette.

– Bare se hva DN skrev torsdag morgen; Hunter leverer svakere tall... Svake tall i forhold til hva? I fjor? Tallene var jo knallbra. De skjønner ingenting, sier en oppgitt Fredly.

Kvartalsresultatet inkluderer en salgsgevinst på 2,5 millioner dollar, mot 12,3 millioner dollar i gevinst som dro opp det sammenlignbare kvartalet i tremånedersperioden oktober-desember i 2019.

Styrker egenkapitalen

Han har også et lite stikk til Trygve Hegnar:

– Kapital-redaktøren gjorde et nummer av at jeg var på vei ned fordi tankratene var i null. Men i Hunter har vi aldri sett null i dagratenivå. Når de eldre skipene i VLCC-flåten får nullrater, oppnår vi rundt 20.000 dollar dagen.

– Det er jo dette som var kjernen i investeringscaset vårt, og det har vist seg få holde. Trygve må sette seg mer inn i sakene, sier Fredly med et smil.

– Realiteten er at vi selv i det mange mener har vært et veldig svakt fjerdekvartal styrker egenkapitalen i selskapet. Det vil vi kunne fortsette med også i første halvår.

– Kombinert med guidingen vi gir, burde det være en enkel sak å regne på selskapet og anslå hva som vil være verdijustert egenkapital ved utgangen av neste rapporteringsrunde. Men det virker som om flere ikke får med seg guidingen, sier Fredly.

– Poenget er at flere tankselskaper vil tape kanskje så mye som 25-30 prosent av egenkapitalen i perioden fra tredje kvartal i fjor til tredje kvartal i år, mens vi styrker den med 20 prosent. Det er jo en himla forskjell.

– Gode priser

I fjor solgte Hunter to av sine opprinnelig åtte VLCCere, og ytterligere ett skip ble nylig solgt for levering i mars. Det skjedde til en enda bedre pris, selv om skipet var et år eldre.

Om skipssalgene sier Fredly:

– På grunn av den lave prisingen og et ønske fra noen av aksjonærene valgte vi å selge to skip i desember da aksjen ble handlet langt under de reelle verdiene. Det ga en betydelig likviditetsgevinst som ble utbetalt til eierne.

– Salgene ble gjort til priser som meglerne mener var veldig gode. Men noen analytikere ville allikevel ikke sette de samme relative verdiene på de gjenværende skipene. Det er håpløst. Hvor mange skip skal vi selge før det går inn, spør Fredly.

Nytt område

– Det siste skipet har solgt fordi vi ønsker å ha godt med cash i forbindelse med etablering av et nytt forretningsområde som vi planlegger å gå inn i, sier tankgründeren.

Han opplyser at den nye satsingen vil skje i shipping, men vil ikke være mere konkret enn det.

– Poenget er at vi har bygget opp mye kunnskap og erfaring som kan utnyttes og som vil kunne gi solid avkastning til aksjonærene

Fredly presiserer at lav prising ikke er så viktig for ham personlig fordi han ikke selger aksjer.

– Men det er viktig for aksjonærene at de kan selge aksjene sine for riktig verdi, og det er viktig i forbindelse med kapitalinnhenting til lønnsomme prosjekter.

Hunter Group

- Oslo-basert tankrederi med en flåte på fem scrubber-utstyrte VLCC-er levert i 2019 og 2020. etter salg av tre skip.
- Ytterligere ett skip er solgt og vil bli levert i våres.
- Adm. direktør er Erik A. S.Frydendal.
- Største aksjonær er Arne Fredly

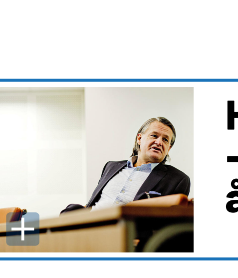
hunt | hunter group | arne fredly | daewoo | frontline | okeanis eco tankers | dht holdings | euronav | oslo børs

Nyheter | Shipping

Verdane-topper mot bonus på 1,4 mrd.

80-tallsdrøm blir (nesten) virkelighet i Hallingdal

Fem års fengsel for Bergen-investor


Håvard Nesheim: – Det er et ran på åpen gate

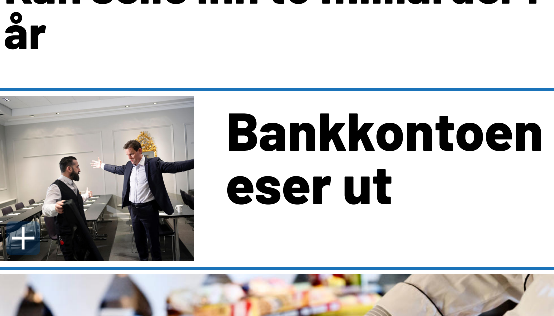
Trump nektet, men statsadvokaten vant

Kahoot spås kraftig opp

Analytiker: – Kan bli Norges neste, store industrieventyr

Kan seile inn to milliarder i år

Bankkontoen eser ut


Fire gamle travere og en nykommer

Raymond har for lite å gjøre

Et samlet analytikerkorps: – Bunnsolid, en positiv overraskelse

Vinterferie med 35 milliarder i SalMar-verdier

Hangarskipene koster to norske forsvarsbudsjetter pr. skip

Carnegie sender Odfjell til værs

Finansavisen

Tips og tilbakemeldinger

Sjefredaktør/adm.dir: Trygve Hegnar
Sentralbord / Redaksjonen: 23 29 63 00
Kontakt abonnement:
Tlf: 23 33 91 50 - abo@finansavisen.no

Utgis av Hegnar Media AS
Hoffsveien 70 A, Postboks 724 Skøyen, 0214 Oslo