

JOHN FREDRIKSEN FYLLER 75 ÅR FREDAG

Den rikeste nordmann

SHIPPING: Professor og historiker Knut Sogner ved BI mener John Fredriksen er den rikeste nordmann noensinne. Fredag fyller gründeren, som startet som bud i et skipsmeglerfirma i 1961, 75 år.

■ BJØRN SEGROV
bjorn.segrov@finansavisen.no

Siden 1988 har Kapital laget sine årlige oversikter over de mest formuende i Norge. Fra det første året frem til i fjor høst hadde Fredriksens nettoformue, ifølge Kapitals beregninger, økt fra 1 til 113 milliarder kroner.

De fleste årene har pilene pekt opp, men Fredriksen har også opplevd verdifall i takt med sviktende shippingmarkeder og fallende annenhåndsverdier på skip og rigger. Det skjedde både i 2007/08/09 og i 2013.

17 prosent – hvert år
Den gjennomsnittlige årlige verdistigningen i 30-årsperioden regner ut til 17,07 prosent.

– Jeg tror at Fredriksen må være den rikeste nordmann noensinne, i alle fall om man kun pris- og inflasjonskorrigerer ved sammenligning med brødrene Peder og Bernt Anker, som var veldig rike på slutten av 1700- og begynnelsen av 1800-tallet. Fredriksens formue overgår nok også verdiene Thorvald Meyer, som i andre halvdel av 1800-tallet eide store deler av Oslo, satt med, sier Knut Sogner.

– Men det er forskjellige måter å regne på. Man kan også se på formuen som andel av brutto nasjonalprodukt, og i så fall er nok ikke svaret like opplagt. Det henger sammen med den sterke veksten i brutto nasjonalprodukt, sier Sogner.

Sogner, som er professor ved BIs Institutt for rettsvitenskap og styring og har næringslivshistorie, familiebedrifter og familieselskaper som ekspertområder, har blant annet skrevet historien om Johan H. Andresen og Ferd-konsernet.

«Annerledes riki»

Flere har beskrevet Fredriksen som en outsider i det norske rederimiljøet. Det er en vurdering BI-professoren deler:

– Jeg oppfatter at han er en litt annenledes rik enn det vi har opplevd tidligere. Fredrik-

KOM FRA ENKLE KÅR

- John Fredriksen er født på Eidsvoll og vokste opp i en blokkleilighet på Etterstad i Oslo.
- Faren, Gunnar Fredriksen, var sveiser og moren, Herdis Johanne Ørbæk, arbeidet i kantinen på Unitor.
- Han havnet i shippingbransjen knapt 17 år gammel da faren gjorde ham oppmerksom på en annonse fra skipsmeglerfirmaet Blehr & Tenwig, som trengte budhjelp.
- Det ble starten på en karriere i skipsmegling i Montreal, New York, Oslo og Singapore, før han begynte egen meglervirksomhet.
- Rederidriften startet med at han leide inn skip og skaffet frakter i markedet. Senere ble han selv eier og reder.
- Fredriksen bosatte seg i London på 70-tallet og flyttet senere til Kypros. I dag er han bosatt i London.

sen virker ikke å være så interessert i det norske samfunnet, men synes å konsentrere seg om å drive business og bygge opp formuen.

– Fredriksen er selvsagt ikke alene om å ville skape verdier og sikre seg velstand, men mange redere har også hatt et samfunnsengasjement og flere har deltatt i politikken.

– Men han er jo ikke bosatt i Norge?

– Han er kypriotisk statsborger, og bor mye av tiden i London, i likhet med mange andre utflyttede, men ikke på langt nær så rike, nordmenn. Mitt poeng er at om han hadde villet det, kunne han utvilsomt ha påvirket det norske samfunnet. Det kunne han ha gjort ved å delta i debatter og ved å si sin mening om aktuelle samfunnsproblemer.

– Det jeg har registrert av kommentarer fra hans side i så måte, har handlet om at han er oppgitt over Norge, men da hovedsakelig knyttet til hvordan han selv er blitt behandlet og de skattemessige konsekvensene av at han eventuelt skulle ha bosatt seg her.

Global spiller

– Flere nordmenn har engasjert seg i skipsfart, men ingen av dem er i samme divisjon som Fredriksen verdimeisig?

– Shipping er jo internasjonal virksomhet, men historisk har flere av rederibedriftene hatt sine hovedkvarterer i Norge og langt på vei vært drevet som andre norske selskaper, sier Sogner.

– Fredriksen har brutt ut



GLOBAL SPILLER: – John Fredriksen har gjort sin virksomhet global, sier professor Knut Sogner. FOTO: IVAN KVERME

av Norges grenser og gjort sin virksomhet global, også når det gjelder lokalisering og plassering av ledelsen i de ulike selskapene han kontrollerer.

– Og dette har skjedd i en epoke som nettopp har vært preget av globalisering, sier han.

– Hva driver mennesker som Fredriksen?

– At enkeltpersoner skal bygge opp kolossale formuer som skal gå i arv i generasjoner virker på en måte litt absurd.

– Jeg vet ikke hva som driver ham ut over det han selv har fortalt i noen av de ytterst sjeldne intervjuene han har gitt til norske medier. Der har han tilkjennegitt at han er opptatt av å etablere og utvikle virksomheter og skape resultater. Selv sier han at det er det, og ikke pengene, som driver ham.

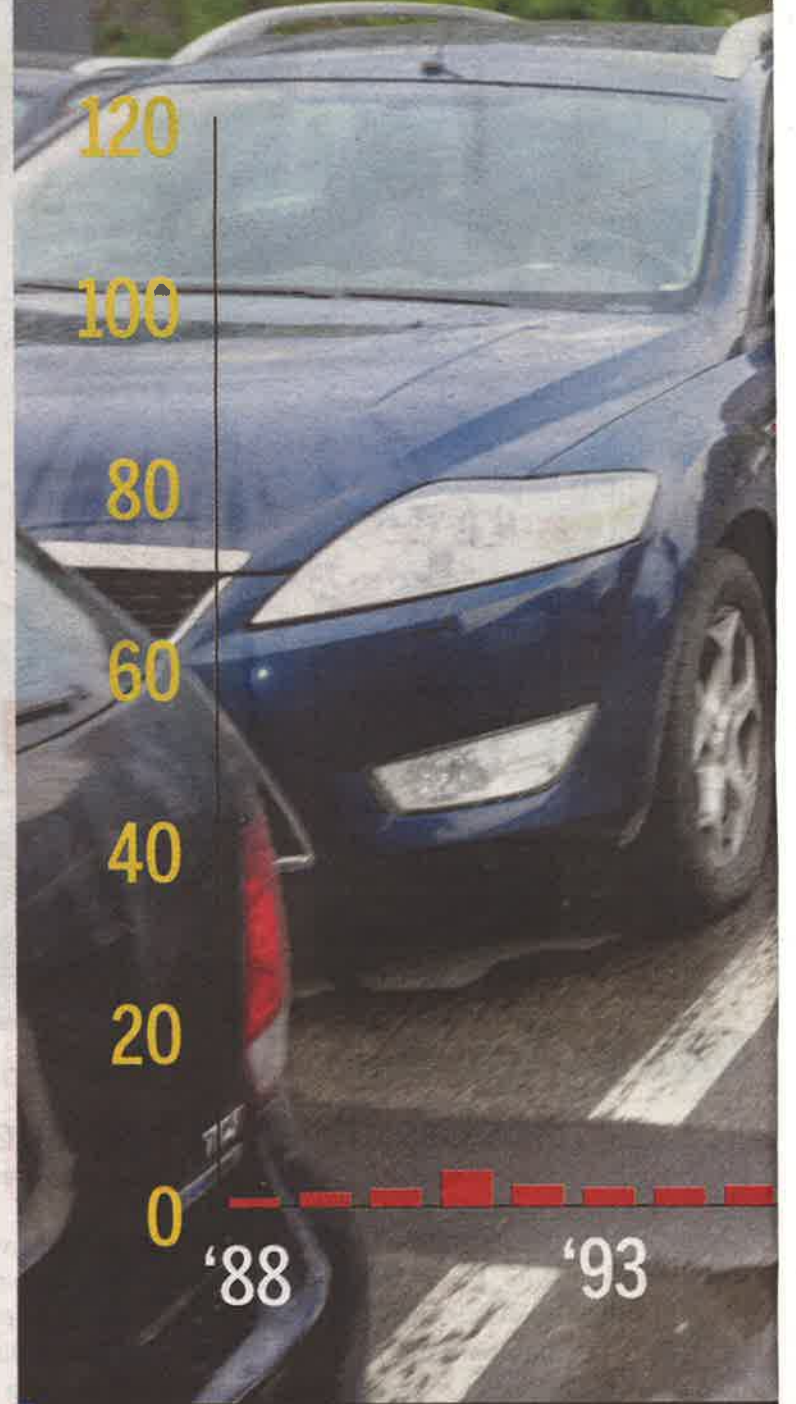
– Åpenbart er han et konkurransemenneske som er opptatt av å vinne og som forlanger mye av dem som arbeider i systemet. Og han er jo blitt styrttrik ved å følge denne strategien, sier Sogner.

Som Kamprad

Han sammenligner Fredriksen med den avdøde Ikea-gründeren Ingvar Kamprad:

– Både Kamprad og Fredriksen har bygget opp store

JOHN FREDRIKSENS FORMUESUTVIKLING (MRD. KR)



BI-professor Knut So

formuer ved å delta i den internasjonale kapitalismen og ved å konsentrere seg om å utnytte forretningsmessige muligheter.

– Kaviar og champagne er i alle fall ingen viktig grunn til å bygge opp verdier i et slikt omfang. I Fredriksens og Kamprads tilfeller handler det nok mer om at du ønsker en form for uendelighet. Samtidig må man stille spørsmål ved hvor mye man egentlig trenger.

Sogner trekker trådene til Andresen-familien, som han har

studert historien til:

– Jeg tror ikke Johan H. Andresens forfedre primært var opptatt av å bygge formuer. Ved siden av industri- og forretningsdriften hadde de hadde et samfunnsengasjement. Johan Andresen senior (1888–1953, bestefar til Ferd-Andresen) bygget en virksomhet rundt Tiedemanns Tobaksfabrik for å hjelpe sønnen. Det ble en slags institusjonalisering av formuesforvaltning.

– Men både far og sønn var politisk engasjert og opptatt av

mann noensinne



ROSER FREDRIKSEN: Jan Håkon Pettersen leder i dag SinOceanic Shipping i Oslo. FOTO: IVAN KVERME

– Er villig til å ta risikoen

Shippingnestor mener John Fredriksen antagelig er den mest suksessfulle skipsrederen verden noen gang har sett.

– John Fredriksen er den største shippingmannen Norge har fostret. By far. Antagelig er han den største og mest suksessfulle shippingmannen verden noen gang har sett, sier shippingveteranen Jan Håkon Pettersen.

Pettersen har arbeidet som skipsmegler og i rederinæringen i en årrekke. Blant annet ledet han i flere år Bergesen etter Sohmen-familiens overtagelse av den norske rederigruppen.

Om Fredriksen sier han:
– Det som gjør ham så unik er først og fremst omfanget av det han etterhvert er investert i.

– Det er ikke bare et par segmenter av shippinguniverset, som for eksempel tank og tørrlast, men hele spekteret. Foruten tank, som ligger hans hjerte nærmest; tørrlast, LPG, LNG, flyterigger, jack-ups, supplybåter og ship leasing; you name it, he has it. Og i store volumer. Det er ikke bare ett eller to skip.

– Dette har han kunnet gjøre fordi han bedre enn noen annen forstår hva shippingrisiko er. Og ikke minst: han er villig til å ta risikoen.

– Shippingverdenen er full av investorer som tror de forstår shipping, men som ikke tør å ta risiko. Da blir det mest preik på konferanser. Slik er ikke John Fredriksen. Han er en «doer». He is simply the best! sier Pettersen.

FORTSETTER PÅ NESTE SIDE →

er sammenligner rederen med Ingvar Kamprad

å være med på utviklingen av det norske samfunnet. Og i dag engasjerer Johan H. Andresen seg i veldig mye forskjellig under Ferd-paraplyen.

Ikke samme krav

– For tre og et halvt år siden sa Peter Smedvig til Dagens Næringsliv at det er vanskelig å tjene store penger, men enda mer utfordrende ikke å tape store penger. Hvordan skal Fredriksen ta vare på verdiene i årene fremover?
– Det er ikke jeg den rette til å

svare på, det må jo John Fredriksen og hans tvillingdøtre Cecilie og Kathrine selv finne ut av. Men Peter Smedvig har selvsagt helt rett i sin observasjon.

– Det er forskjellige måter å gjøre dette på, også når det gjelder eierskap og styring. Kjell Inge Røkke har sagt at hans barn ikke skal arve alt. Noen, som Olav Thon, velger å legge mesteparten av verdiene som er skapt inn i en stiftelse.

– Det gjenstår å se hva Fredriksen vil gjøre, men noen signa-

ler er jo kommet i den forstand at han selv har uttalt at døtrene skal slippe å være hands on i shipping og rigg hele døgnet, slik han selv har vært, sier BI-professoren.

Cash enklere enn stål

– En økende del av formuen er pløyet inn i fond og fast eiendom, og skal man tro avisenes rapporter sitter jo familien på en kjempestor kontantbeholdning.

– Det er nok litt enklere å håndtere enn om alle verdiene lå i tank-

og tørrlastskip og borefartøyer, der oppturene kan være fantastiske, men nedturene gjerne er både mange og langvarige, sier Sogner.

Hans hilsen til Fredriksen på 75-årsdagen fredag er at rederen burde sørge for å få skrevet sin egen historie:

– John Fredriksen er et interessant fenomen og han har en historie som fortjener å bli skrevet med full tilgang til alle kilder, sier professoren og historikeren.

JOHN FREDRIKSEN FYLLER 75 ÅR FREDAG



SJELDEN LANGT UNNA: Harald Thorstein trekker i mange tråder i Fredriksen-gruppen og er en av John Fredriksens nærmeste medarbeidere. Her på vei til julelunsjen på Theatercafeen i Oslo i desember i fjor.

FOTO: EIVIND YGGESETH

Tenker fortsatt skip og rigger

SHIPPING: Fredriksen, som fredag går inn i sitt 76. år, har ambisjoner om å bruke noe mer ressurser på å styrke det industrielle benet i gruppen.

Det skal skje ved å pløye penger inn i virksomheter der gruppen selv vil ha en betydelig innflytelse, slik tilfellet er i selskaper som Frontline, Golden Ocean Group, Flex LNG, Seadrill/Northern Drilling og Marine Harvest.

Nyheten om justeringen av strategien ble kommunisert i forbindelse med ansettelsen av den tidligere Bahr-partneren Robin Bakken i rederens private selskap, Seatankers Management, i fjor høst.

Planen er ifølge rederens

nære medarbeider Harald Thorstein at Bakken sammen med noen nyansatte ved Seatankers' kontor i London skal følge opp de strategiske, børsnoterte investeringene i gruppen og jakte på nye strategiske investeringsmuligheter. Teamet i London er styrket med blant andre Joao Silva, som tidligere har arbeidet med private equity, olje og oljeservice.

«Ruglete»

I et intervju med Finansavisen i desember utdypet Fredriksen:

– Neste år (i 2019, red. anm.)

blir det nok ruglete på grunn av den politiske situasjonen i verden med fare for en eskalerende handelskrig. Dette gir ringvirkninger for skipsfarten og kan også påvirke olje og offshore. I offshore er det dessuten et tilleggssproblem. Overkapasiteten som har bygd seg opp både i rigg og offshore service gjør at det tar lengre tid enn mange trodde å få ratene opp på et nivå som gjør at rederiene kan begynne å tjene penger igjen.

– Vi forsøker å spre oss litt, men på en måte som gjør at vi ikke bare blir en passiv inves-

tor i fond eller enkeltaksjer. Vi er åpne for å ta nye posisjoner i selskaper der vi kan være med på å påvirke utviklingen og ha en avgjørende innflytelse.

– Vi skal ikke legge alle eggene i shipping og offshore, der det jo har vært veldig dårlig i noen år inntil det snudde litt opp igjen, sa Fredriksen i intervjuet.

– Samtidig ser vi oss selv sagt hele tiden om etter hva som dukker opp der. Når noen får problemer, kan vi reagere raskt. Og shipping og offshore er jo bransjer vi kan, sa han.



TILBYR MEDLEMSSKAP: Rederipresident Lasse Kristoffersen vil gjerne ha John Fredriksen som medlem i Rederiforbundet.

FOTO: EIVIND YGGESETH

– Veldig imponert

Kolleger og konkurrenter roser Fredriksens teft.

– Jeg er veldig imponert over hva John Fredriksen har skapt, sier presidenten i Norges Rederiforbund, konsernsjef Lasse Kristoffersen i Torvald Klavness Gruppen i Oslo.

– At han har en unik teft for timing har vært åpenbart lenge, men det at de også greier å bygge gode selskaper og bredde seg inn i nye industrier som for eksempel oppdrett er ganske unikt. Det eneste som mangler nå er at han blir med i shippingfellesskapet i Norges Rederiforbund, sier Kristoffersen.

Skipsreder Trygve Seglem i Haugesund er i likhet med Fredriksen gründer i den forstand at han sammen med Jens Ulltveit-Moe bygde opp Knutsen OAS Shipping, som lå med brukket rygg og tapt egenkapital etter shippingkrisen på 70-tallet.

– Det er ganske imponerende hva John Fredriksen har fått til og hvor store virksomheter han har skapt.

– Med noen få unntak er de fleste selskapene bygd opp fra ingenting, og det i bransjer som er preget av ekstrem konkurranse.

– Og så vidt jeg skjønner holder han fortsatt et høyt tempo og har ikke tenkt å trappe ned, sier Seglem.

I Fredriksen-gruppen inngår blant andre tankrederiet Frontline, tørrlastrederiet Golden Ocean Group, gassrederiet Flex LNG, riggselskapene Seadrill og Northern Drilling, det skipseiende selskapet Ship Finance International og oppdrettsselskapet Mowi.

Gruppen har også store eierposter i offshore serviceskipsrederiet Solstad Offshore, gassrederiet Avance, oljeserviceselskapet Archer og i flere andre virksomheter. I tillegg kommer en betydelig flåte av skip som Fredriksen eier privat.



KJENNER TANK OG GASS: Knutsen OAS Shipping-reder Trygve Seglem.

FOTO: IVAN KVERME