



Stefan Roos, Partner
stefan.roos@origocapital.se

Över en konjunkturcykel

Hilmar Reksten är en minst sagt fascinerande person i den i Nordiska näringslivshistorien. I shippingbranschen är han snarast en legend. I början på 70-talet nådde han sin höjdpunkt, som en av världens största redare och kanske en av världens rikaste personer.

Precis som många andra framgångsrika entreprenörer kom Hilmar från enkla förhållanden. Hans far arbetade som maskinist på en båt och det var kanske därifrån intresset för båtar och sjöfart växte fram. Han växte upp i en enrummare med kök och utedass i en liten by i närheten av Bergen.

1929, När Hilmar fyllde 32 år, startade Hilmar sitt första rederi. Hilmar var duktig och vågade satsa på nya fartygsbeställningar så rederiet växte snabbt. När andra världskriget kom flydde Hilmar utomlands och var aktiv i kampen mot tyskarna. Flera av hans skepp blev dock sänkta under kriget och i mitten av 40-talet fanns inte mycket kvar av hans skapelse.

Som den superentreprenör han var, fanns inget annat läge än att börja om. Nu satsade Hilmar helt på tankers. Stora båtar som exempelvis kunde frakta olja genom suezkanalen. Under 50- och 60-talet var efterfrågan på moderna och snabba tankers stark och raterna steg därefter. Hilmars strategi var tydlig; Han fokuserade på de största och mest kapitalintensiva båtarna och han ville hyra ut på korta kontrakt, där raterna oftast var klart högre. Hilmar och ett fåtal andra (ex. Onassis) förstod att transportbehovet i världen vida översteg utbudet av säkra transporter. Inte konstigt att Hilmar älskade spot-marknaden. Hans fartyg seglade i vissa fall in hela investeringen på mindre än ett år. Han blev Bergens största redare. Riskaptiten var det inget fel på.

I oktober 1973 blev Hilmar Reksten från Fjosanger utanför Bergen historisk. Reksten hyrde ut sin nya 220.000 dwt-turbin tanker Kong Haakon VII till USD 400.000/dag, det högsta priset någonsin enligt Reksten själv. Så vitt vi vet, är detta fortfarande ett rekord i shippingbranschen. Hilmars supertanker seglade in 40% av båtens produktionskostnad på bara 35 dagar!

Problemet med spot-marknaden är dock att priserna kan ändra sig snabbt. Ungefär när Kong Haakon VII skulle fylla på med ny olja i UK kollapsade marknaden. Efterfrågan försvann totalt, och det tog fyra månader innan Hilmar lyckades få en ett nytt kontrakt som i alla fall täckte en mindre del av fartygets operativa kostnad. Oljekrisen under 70-talet med ett OPEC som vägrade exportera olja hade knäckt marknaden, och 1975 fick man helt enkelt lägga upp fartyget på land. Några månader senare tvingades stjärnredaren Reksten ta det svåra beslutet att torrlägga 9 av sina 10 tankers. Där blev de liggande i mer än ett årtioende.

Hilmars fascinerande livsöde fick mig att börja tänka på det här med vågor och trender i ekonomin. Existensen av regelbundna cykliska rörelser i ekonomin uppfattas idag som ett tämligen okontroversiellt faktum. Vi är mer eller mindre vana att diskutera och försöka gissa vart konjunkturen är på väg. Men borde vi inte fokusera mer på de medellånga och långa vågorna i ekonomin istället, och lite mindre på den korta konjunkturcykeln? Hilmar "bettade" rätt under en period av nästan 30 år (1945 till 1973) men missade sedan helt att tankemarknaden skulle vara död i 15 år. På samma vis har råvarumarknaden haft 3 stycken megacykler under 1900-talet. Dessa har varat i 10-20 år...Även i mindre volatila segment av ekonomin kan man se vågor som varar klart längre än 3-4 år. Hilmar Rekstens förkärlek för spotmarknaden och maximal hävstång kanske inte är något som passar alla, men hans sätt att analysera marknaden (Utbud och efterfrågan givet globaliseringen och strukturella förändringar) känns betydligt mer modernt än att fokusera på BNP-siffran för det kommande året. /Stefan Roos

(Krönikan är hämtad från fondens Årsberättelse 2013)