

## SAMMY OFER - en storredare från Israel

*Nils Sjökvist*



*Yuli och Sammy Ofer*

När man i tidningar beskriver shippingvärldens så kallade "tycoons" brukar det oftast handla om Aristoteles Onassis eller ibland om hans grekiska samtida som Stavros Livanos eller Stavros Niarchos. Men det finns även på senare tid många andra selfmade skeppsredare som samlat enorma fartygsflottor i sina imperier. Det är då oftast redare som opererat i tankmarknaden. Skälet är väl att där marknadssvängningarna är som störst blir också hävstångseffekten som störst både vid befraktningar och köp och försäljning av fartygen. Till en början opererar dessa personer alltid på andrahands marknaden, de stora kapitalkostnaderna och -förlusterna kopplade till nybyggen får gärna andra mer optimistiska redare ta hand om.

Ett annat gemensamt drag för dessa entreprenörer är att handelshögskolor eller universitet inte är några lämpliga utbildningsanstalter. Nej, istället skall man ha börjat som telexoperatör på något rederi eller som springpojke till mäklarna på detta rederi. Alternativt kan ett jobb som waterclerk vara en möjlig start på karriären. Det gäller här att ta reda på hur saker och ting fungerar den hårda vägen.

En person som fyller dessa kriterier var den israeliske storredaren Sammy Ofer vars tankfartyg med ljusblå skorsten med ett gult band man kunnat se på oljeterminaler runt om i världen. Jag skall i några korta drag försöka att beskriva hans verksamheter och levnadsöde. När han avled 2011 var han nr 79 på tidskriften Forbes lista över världens rikaste personer med tillgångar på flera tiotals miljarder dollar. I Israel var han på samma sätt rankad som nummer ett. Trots en skygghet gentemot media har han blivit ryktbar inte bara som affärsman och skeppsredare utan också som en stor filantrop. Namnet Ofer har kommit att pryda sjukhus, museer och idrottsanläggningar i England och Israel.

Sammy Ofer föddes 1922 i Galatz i Rumänien som Samuel Hershkovitz. Familjen flyttade redan 1924 till Palestina och bosatte sig då i Haifa där fadern så småningom startade en mindre skeppshandel för att betjäna huvudsakligen bulgariska och rumänska fartyg. Efter en kort skolgång började Sammy som springpojke på ett litet rederi i Haifa. Palestina var då ett brittiskt mandat och när 2:a världskriget bröt ut tog han 1940 värvning i Royal Navy och tjänstgjorde där till krigets slut 1945, större delen som underbefäl på en minsvepare stationerad i Alexandria. När staten Israel utropades 1948 och i det efterföljande kriget tjänstgjorde han i den nybildade israeliska flottan.



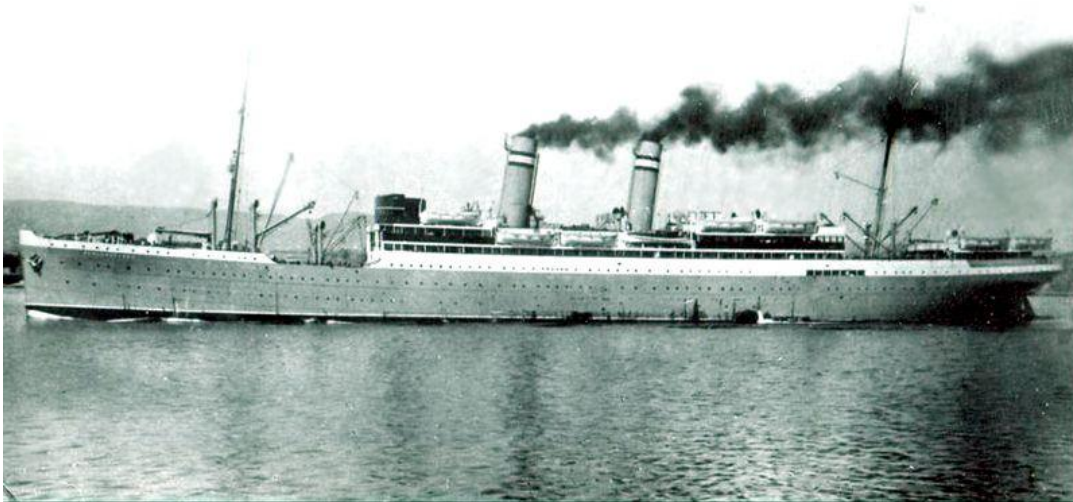
Efter militärtjänsten arbetade han en tid hos sin far och vid en shipping agentur i Haifa innan han 1957, tillsammans med sin yngre bror Yuli, fått ihop tillräckligt kapital för att köpa sin första båt, en liten coaster som döptes till *EYAL* efter hans första son. Tillsammans med ytterligare en inköpt coaster, *MIRI* på 500 GRT, seglade de båda fartygen i Medelhavet, huvudsakligen i tjänst åt den nybildade staten Israel. Verksamheten växte nu snabbt samtidigt som bröderna bytte efternamn från Hershkovitz till det hebreiska Ofer. Nya fartyg tillkom under 1960-talet, alla var secondhand fartyg och flera byggda i Tyskland, bland annat *ORNA* på 3169 GRT. I slutet av 1960-talet hade verksamheten fått en sådan omfattning att bröderna kunde slå ihop sitt rederi med det statsägda rederiet ZIM för att sedan kunna expandera ut från Medelhavet.



## ZIM Shipping

ZIM hade startats 1945 för att transportera judiska immigranter till Palestina och utvecklades med tiden till ett stort rederi för passagerartrafik vilket man gjorde enbart med äldre fartyg.

På 1950 - talet användes skadeståndspengar från Tyskland till att köpa fartyg, bland annat köptes 1953 s/s *ARGENTINA* som en gång hette *BERGENSFJORD*, byggd 1913 och ett av Norska Amerika Linjens första fartyg. Hos ZIM döptes hon om till *JERUSALEM* och sattes in på fart mellan Israel och USA.



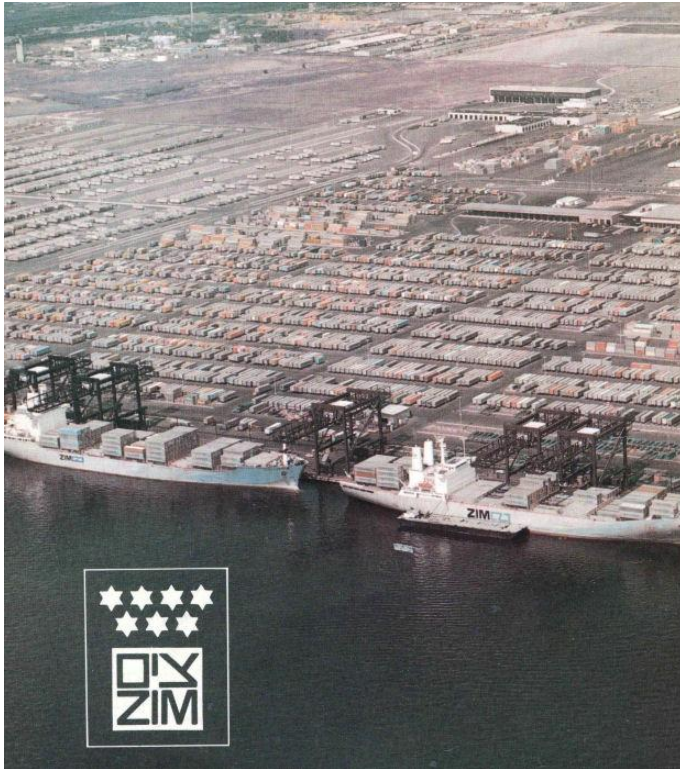
Trots att man förnyade tonnage med ett par nybyggda fartyg var lönsamheten dålig samtidigt som lasttrafiken ökade. Från 1964 var passagerartrafiken avvecklad och rederiet ett renodlat lastrederi. Sammanslagningen av ZIM med bröderna Ofer verksamhet gjordes via ett holdingbolag, Israel Corporation, där staten ägde 50% och bröderna Ofer redan var delägare. Bröderna började nu köpa in secondhand tonnage från England, Japan och Tyskland, fartyg som sedan chartrades in av ZIM. Bröderna kom på så sätt att både äga fartygen och vara storägare i de inchartrande bolaget, en situation som kan antas ha haft en positiv inverkan på charterhyrans storlek.

Bröderna delade nu på verksamheten, Yuli stannade i Israel för att sköta verksamheten i ZIM och andra investeringar under namnet Ofer Brothers (Holdings) medan Sammy flyttade till Monaco och där startade en helt ny verksamhet. För att få någon överskådlighet på brödernas verksamhet kommer jag i fortsättningen att kort beskriva de olika bolagen.

## Ofer Brothers (Holdings) Ltd

Baserade i Haifa började man att köpa in secondhand tonnage av alla typer, bulk-, container-, bil-, kyl- och tankfartyg. Flera fartyg var ursprungligen skandinaviska, till exempel Rekstens *CYPRIAN* byggd på Kockums 1966 och lastande 65,000 ton, *VINCITA* byggd på Öresundsvarvet 1974 för Ugland för att ta några exempel. Men merparten kom från Asien och allt tonnage chartrades ut. Kylfartygen chartrades av Carmel International Services som var stora fruktexportörer från Israel. På bilbåtsidan var man "tonnage supplier" till de stora biltransportörerna.

Men viktigast blev containeriseringen av rederiet ZIM som började på 1970-talet. Här köpte Ofer Brothers in ett stort antal second hand fartyg på upp till 5000 TEU som sedan chartrades av ZIM. Och inte bara av ZIM utan också till andra containerrederier som MSC, Hamburg Sud, Columbus Lines, Shipping Corporation of India chartrade man ut sina fartyg.







1999 hade bröderna fått kontroll (52 %) över holdingbolaget Israel Corporation och 2004 köpte man resterande aktier i ZIM från staten och bolaget blev nu privatiserat. Sammy Ofers båda söner, Eyal och Idan, blev ordförande i ZIM och Israel Corporation. Nybyggen beställdes i stor stil på varven i Asien men när de dåliga tiderna kom 2009 tvingades man avbeställa fartyg mot stora bötesbelopp. Bolaget gick dåligt och var konkursmässigt och ägarna fick skjuta till nya pengar. År 2012 tvingades man avbeställa fem nybyggen som beställts på Samsung i Korea och samma år gjorde man en förlust på 433 miljoner dollar. I en statlig utredning om bolaget anklagades ägarna för att ha orsakat bolagets dåliga finanser genom att låta ZIM frakta in fartyg till alltför höga och långa charterhyror, fartyg som ägdes av bolagets ägare. Rederiet har sedan restrukturerats och ägandet ligger numera hos kreditorerna och Israel Corporation (numera dess aspin-off Kenon Holdings) har "bara" en 32 % andel. Rederiet har de senaste åren haft stora problem i flera hamnar främst i i USA där protester mot Israels aktioner i Gaza gjort att rederiet bojkottats och man tvingats undvika viktiga hamnar. Avsikten var att låta börsnotera bolaget under 2016 men det har fått skjutas på framtiden p.g.a. dåligt resultat och en svag marknad . Även om ZIM gått dåligt och Ofers förlorat kontrollen där så är de båda börsnoterade Israel Corporation och Kenon Holdings fortfarande framgångsrika holdingbolag med intressen i kemiindustri, oljeraffinaderier, bilindustri, energi och naturligtvis ZIM.

### **SAMAMA Group, Monaco**

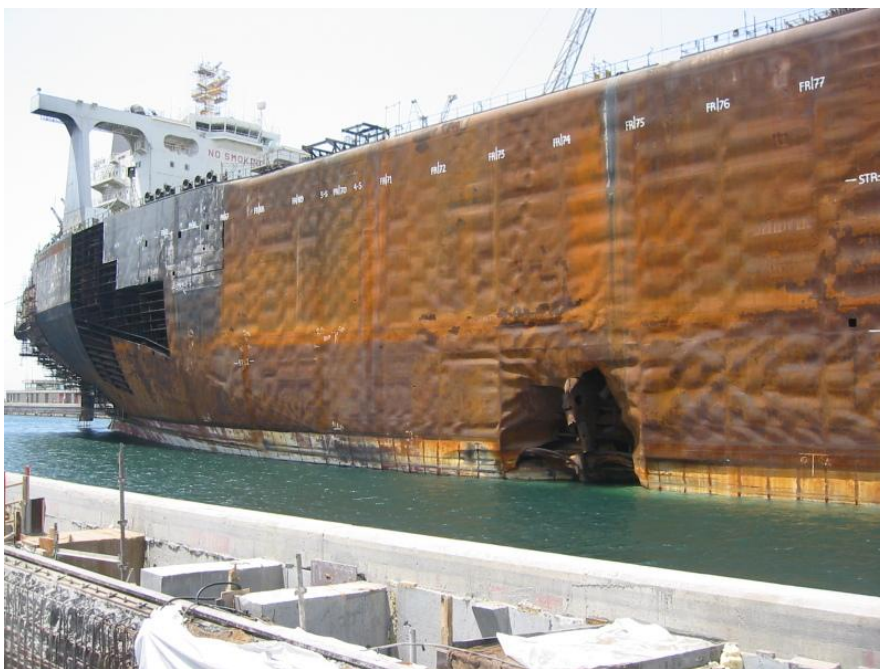
Åter till Sammy Ofer. Efter att ha lämnat Israel och flyttat till Monaco och startat på nytt under firmanamnet SAMAMA (Société Anonyme Monégasque D'Administration Maritime et Aérienne) fortsatte han på samma sätt som han börjat i Israel, köpte andrahands fartyg till låga priser, flyttade ut dessa till något av sina managementbolag och slöt sedan ut dem på långa certepartier. Han blev känd som en hård affärsman men med gammaldags värderingar, en man man kunde lita på. Ett ord

var ett ord och förtroende det var något man måste ha för att lyckas i den här branschen. Av alla stora och välkända rederier som chartrade hans fartyg kan man ana att han åtnjöt detta förtroende till fullo. Han opererade på de flesta marknaderna: tank, chem, LPG, bulk och med alla storlekar av fartyg. Driften av fartygen sköttes av egna bolag. I London startade han ZODIAC Maritime Agencies som kom att växa till ett stort ägar- och managementbolag. Där placerades tankfartyg av olika slag inklusive LPG, capesize- och panmax bulkfartyg men även mindre handysize fartyg. Dessutom bilfartyg med kapacitet upp till 6500 enheter. Men mest var det containerfartyg, allt från feederfartyg till nutidens megacarriers på upp till 13 000 TEU och utchartrade till de stora bolagen Maersk, CMA CGM, MSC, Yang Min och flera andra. Genom stor omsättning förnyades flottorna och på senare tid lades stora nybeställningar på varven i Asien.

Goda kontakter med tyska systemet av s.k. Schifffonds har varit viktigt vid finansiering, speciellt av containerfartygen. Denna typ av finansiering möjliggör för välsituerade tyska privatpersoner att via delägarskap i speciella kommanditbolag investera i fartyg som sedan hyrs ut till intresserade rederier. För investerarna är detta en form av skatteplanering och för rederierna ett sätt att minska bundet kapital och ägarrisken.

I början av 2000 talet tog man över P&O:s bulkflotta på 22 capesize bulkfartyg. Antalet fartyg i gruppen uppskattades för något år sedan vara cirka 120 stycken.

Ett rederi för enbart stora tankfartyg etablerades i Singapore, Tanker Pacific Management (Pte)Ltd, med mest VLCC- och Suezmaxtankfartyg. Även här var tonnaget till en början ganska ålderstiget men har sedan succesivt förnyats och har nu en låg medelålder. Antalet fartyg som sköts härifrån var 2011 70 stycken men har nu reducerats till ett 40-tal. Ett spekulativt köp gjorde bolaget 2002 då man köpte VLCC fartyget *LIMBURG* som låg brandskadat i Dubai. Fartyget hade attackerats av en liten båt med sprängmedel när hon var utanför Aden och stacks i brand. Hon var vid tillfället lastad och attacken tros ha varit utförd av en Al-Qaida grupp. Hon reparerades för stora pengar på Dubai Drydocks och är fortfarande i drift under namnet MARITIME JEWEL. Totalt räknar man med att Zodiac och Tanker Pacific kontrollerar närmare 200 fartyg (2014).





En mycket allvarlig händelse inträffade i januari 2007 då ett av Zodiacs containerfartyg, MSC NAPOLI byggd på Samsung 1991 och köpt från CMA CGM år 2003, befann sig mycket dåligt väder i Engelska kanalen då fartyget plötsligt fick sprickor både i bordläggning och i maskinrummet. Det senare vattenfylldes och fartyget övergavs av besättningen som sedan kunde räddas med hjälp av helikoptrar. Fartyget togs under bogsering men med slagsida och risk för att sjunka sattes hon på land på Englands sydkust. Ett hundratal containrar med värdefullt innehåll, bland annat BMW motorcyklar, hade gått överbord i det dåliga vädret och drev senare iland och startade en plundringståg efter den engelska kusten. Utlossning av fartyget på det väderutsatta stället tog lång tid och till slut sprängdes skrovet i två delar där förskeppet bogserades till Harland & Wolf i Belfast och skrotades medan akterskeppet fick skrotas på plats. Kostnaderna för fartyget, bärgning av last, lastclaims, oljespill och annat blev enorma och lär enbart överträffas av kostnaderna för Exxon Valdez haveriet i Alaska. Haveriet fick också inverkan på klassningssällskapens skrovregler för containerfartyg. Man fann också att de uppgivna containervikterna inte var korrekta, en stor mängd containrar vägde avsevärt mer än vad som deklarerats.

Sammy Ofer drog sig tillbaka från den dagliga verksamheten som lämnats till sönerna och flyttade tillbaka till Israel 2009. Han avled i juni 2011 i Tel Aviv i en ålder av 89 år efterlämnande sin hustru Aviva och sönerna Eyal och Idan. Hans affärsintressen omfattade då förutom alla nämnda bolag också en stor aktiepost i Royal Caribbean Cruise Lines (16,5%), där han i många år var styrelsemedlem, och i koreanska Hanjin Shipping (12%).

Hans sista månader förmörkades av att USA i maj samma år anklagade Ofer Brothers och TankerPacific för handel med Iran och Secretary of state Hillary Clinton införde sanktioner mot bolagen. Orsaken till detta var att Tanker Pacific hade sålt ett tankfartyg, RAFFLES PARK (ex BOW TRIDENT tillhörigt Odfjell i Bergen), för 8,5 miljoner USD till ett belgiskt bolag som senare visade sig vara ett bulvanbolag för Iran Shipping Lines där fartyget senare dök upp under namnet EMMA. Historien väckte stor politisk uppståndelse i Israel där sanktionerna mot Iran var en ytterst känslig fråga. Han avled bara någon månad senare och också brodern Yuli Ofer, 87 år gammal, avled efter ytterligare någon månad. Aktionerna mot Ofer Brothers visade sig vara ett misstag och Tanker Pacific

bedömdes ha handlat i god tro vid försäljningen. Sanktionerna togs därför bort året därpå något som bröderna Ofer tyvärr inte fick uppleva. Mitt i detta tumult cirkulerade de mest fantastiska rykten i pressen om att TankerPacifics fartyg skulle vara inblandade i spioneri mot Iran med helikoptrar ombord och utfört av den israeliska säkerhetstjänsten Mossad, något som visat sig varit rykten. Men Tanker Pacifics produkttankfartyg visade sig ha varit i Iranska hamnar ett tiotal gånger fram till 2010 vilket var legalt men ändå väckte stor ilska i Israel.

Som filantrop har Sammy Ofer gjort sig känd både i England och Israel något som hans söner också har fortsatt med. Han donerade 20 miljoner pund till National Maritime Museum i Greenwich där man byggde en ny flygel som bär hans namn. Och 3,3 miljoner pund gick till restaureringen av den brandskadade CUTTY SARK. För dessa bidrag utnämndes han till Honorary Knight Commander of the British Empire av drottning Elizabeth. Av hans många donationer i Israel kan nämnas 100 miljoner usd till sjukhus i Tel Aviv och till ett underjordiskt sjukhus, Rambam Health Care Center. Dessutom gav han pengarna till Sammy Ofer Stadium utanför Haifa med 30 000 sittplatser. Sönerna har fortsatt att vara givmilda, Idan Ofer donerade 25 miljoner pund till London Business School, den största donationen i skolans historia, och Eyal har gett stora pengar till Tate museum.

## Epilog

Efter Sammy Ofers död har hans två söner delat upp imperiet så att Eyal har övertagit Zodiac medan Idan övertagit Tanker Pacific. För att balansera arvet och flottorna har fartyg flyttats mellan bolagen samtidigt som många bulkfartyg skrotats men även stora beställningar på nybyggen har lagts ut. Vardera sidan beräknas nu ha ett hundratal fartyg till sin disposition. Idan är den som varit mest aktiv samtidigt som han något distanserat sig från Tanker Pacific efter Iran affärerna och istället startat ett nytt bolag, Eastern Pacific, där mycket av hans verksamhet placerats. Han är också delägare i ett företag med offshore borrhartyg specialiserat på borrhning i djupa vatten, Pacific Drilling, med kunder som Chevron och Total. Eyal sköter Zodiac och är ägare i ett Singaporeföretag, Omni Offshore Terminals, som bygger och driver ett antal FPSO- och FSO fartyg runt om i världen.

Sammy Ofers liv slutade som sagt i en orolig tid då, förutom Iranhistorien med dess följder, landet Israel skakades av stora demonstrationer mot de höga levnadskostnaderna. Man protesterade över att landets ekonomi kontrollerades till stor del av några få rika familjer. Och till dem hörde verkligen familjen Ofer. Men minnesorden efter hans död beskrev också en enkel man, mycket generös och med en ostoppbar nyfikenhet på tillvaron. Redan från sina första dagar som skeppsredare var han känd för att tillbringa mycket tid tillsammans med sjöfolket på sina fartyg. Hans nyfikenhet sträckte sig långt vidare till politik, ekonomi och konst.



Sammy Ofer med hustrun Aviva



Benjamin Netanyahu och Sammy Ofer