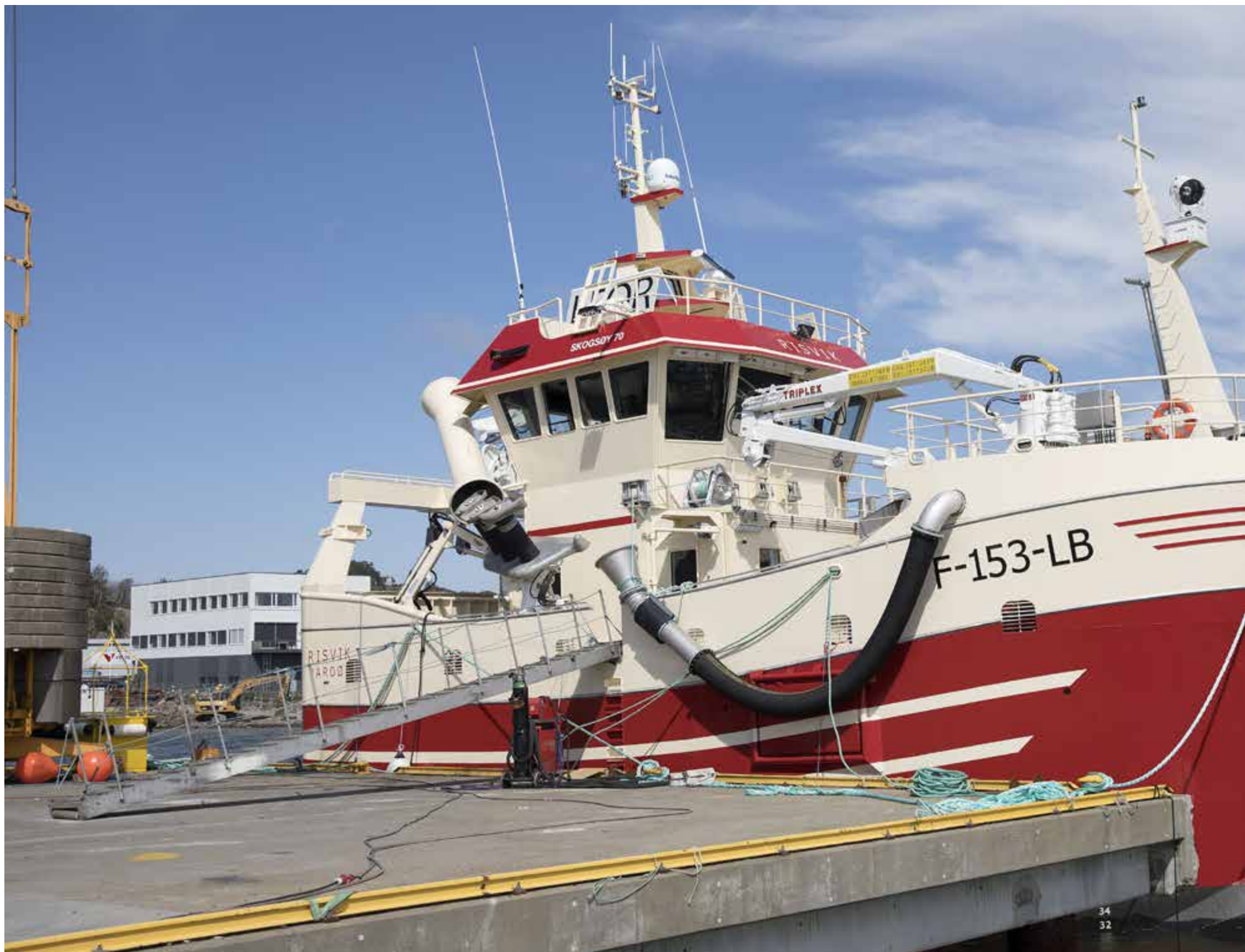


SEKS BÅTER I BESTILLING. Ny virksomhet bygges opp


Hun kan virke litt høy og butt, Risvik av Vardø. Men det kombinerte snurrevad- og linefartøyet på 70 fot, og til nesten 50 millioner kroner, representerer det aller mest moderne i fiskeribransjen. Og som reder Ellingsen sier: «Slik er båtene i dag». FOTO: KJARTAN BJELLAND

Skipslevering og ny optimisme på Gismerøya

Global Ocean Technology har levert et vidunder av en snurrevad- og linefiskebåt, og ganske snart står rigghavna på Gismerøya klar. Men det har kostet å komme så langt.

MANDAL

– Dette er en virkelig flott og funksjonell båt som vi har bygd helt fra bunnen av, og hvor deler av utstyret er egenutviklet. I senere leveranser skal andelen økes kraftig, sier administrerende direktør Tor Henning Ramfjord i Global Ocean Technology (GOT).

Han står på broa på den kombinerte snurrevad- og linefiskebåten Risvik av Vardø. Det er onsdag; dagen før er hun overlevert fra GOT Marines verft på Gismerøya i Mandal. Nå skal senior- og juniorreder Magne og Martin Ellingsen seile det hypermoderne skipet på 70 fot hjem til Kjøllefjord i Finnmark, bare avbrutt av noe avsluttende utstyrsinstallasjon og 17. mai-feiring i Ålesund.

Så begynner et liv med fiske av

torsk og sei for å forrente en investering på nærmere 50 mill.

VIDEREFØRER BÅTSERVICE

Det var før jul i 2017 at den tidligere NOV-sjefen Ramfjord fortalte om nyskapingen Global Ocean Technology AS. Med investorene Leif Hübert d.y. og Endre Glastad som hovedeiere, skulle ny virksomhet bygges opp.

Forretningsområdene som er gjengitt i faktarammen, ble meislet ut og flere mindre bedrifter kjøpt opp, deriblant BM Produksjon i Vennesla og konkursrammede Elektromarine Automasjon i Skagen i Danmark.

Et stort skritt ble tatt i mai 2018, da GOT overtok det tradisjonsrike, men finansielt pressede Båtservice-konsernet, unntatt datterselskapene i Tyrkia og Iran.



SEKS I BESTILLING

Fiskebåten Risvik var siste oppdrag i ordreboka på overtagelsestidspunkt, men senere har mer kommet til.

– Vi har tre fiskebåter under arbeid i hallen her, og ytterligere tre som ikke er påbegynt ennå, opplyser Tor Henning Ramfjord, sekundert av finansdirektør Arne Thorsland og styreleder Jan Sigurd Vigmostad. Sistnevnte er fra Glastad-systemet.

– Vi ser en stadig økende nytte av samdriften mellom de forskjellige enhetene innen GOT-konsernet, fastslår Vigmostad.

– Noe vi jobber målrettet mot, legger Thorsland til.

Ramfjord nevner i forbifarten at alt av aluminium, som det går masse av i skipsbyggingen, kjøpes av Hübert-eide Norsk Stål, mye av det ferdig kuttet.

– EN DEL PENGER

– Av Foretaksregisteret fremgår det at friske penger er puttet inn i GOT-konsernet ved flere anledninger siden oppstart. Hvordan har det gått økonomisk?

– Å, det er jo ikke sånn at minus og minus gir pluss i slike sammenhenger. Men at vi har puttet inn en del penger, har vært planmessig, meddeler styreleder Vigmostad.

– Det har kostet å bygge selskapet, og ikke alt vi har gjort har gitt de ønskede resultater. Det lå igjen en viss finansiell bør fra før vi kom inn, pluss at vekst koster, som kjent. Og selv om vi har solide eiere, hverken kan eller vil de opptre som noen Onkel Skrue, understreker Ramfjord.

Hva som ligger konkret bak av omsetning og resultat, ønsker han ikke å opplyse ennå.

Om bemanning, derimot:

FAKTA

Global Ocean Technologys forretningsområder

● Under **Global Ocean Marine** ligger hurtigbåtene og spesialfartøyene som Båtservice har bygd, samt fiskebåtene og servicefartøyene fra Skogsøy Båt. Videreutvikling av servicefartøyer til eksempelvis havbruk og offshore vindparker kan også inngå.

● **Global Ocean Rig** omfatter det tidligere Båtservice Contracting, dessuten Båtservice ITC, som arbeider med inspeksjoner og igangkjøring av kraner og annet offshorereutstyr. Global Ocean Assure, det tidligere Speo Technology, inngår også i Global Ocean Rig. Selskapet driver med inspeksjon, klassing og modifikasjoner av rigger.

● **Global Ocean Products** omfatter teknologi og produkter. Selskapet har blant annet løsninger basert på elkraft og hydrogen, samt hybridvarianter. I skipene kan både aluminium og karbon benyttes.

– Nå har GOT-konsernet 245 årsverk netto. I det som før het Båtservice Contracting, nå GOT Services, var det 35 ansatte da vi overtok. Nå er det 170, alle i arbeid.

RIGGHAVN OHOI

For å få på plass den sårt etterlengtede rigghavnen hos GOT på Gismeøya, er det fylt ut 110.000 kubikkmeter stein, en rekke gigant-pullerter er under montering og et omfattende arbeid på land i ferd med å avsluttes.

– Første uke i juni skal alt være klart til å ta imot både oppjekkbare rigger og de aller største «semi-ene», altså flytterigger. Mærsk, med 13 rigger, har allerede godkjent anlegget, forteller Tor Henning Ramfjord og skinner som en sol.

– Når kommer den første?

– Jeg vil ikke være mer konkret enn «i løpet av kort tid», svarer han.

Slik omtalte for øvrig samme mann nyskapingen Rig Cluster South (Riggklynge Sør) i november 2018:

«Nymo, med anlegg i Vikkilen i Grimstad og Eydehavn, går inn. Frigstad Engineering, med sin kompetanse på komplette bore-rigger, blir med. Og GOT, med anlegg og et bredt spekter maritime aktiviteter i Mandal. Jeg understreker: Vi skal ikke konkurrere med slike som NOV eller MHWirth, men ta den delen av klasse- eller oppgraderingsjobben som ikke naturlig faller på dem».

TEKST: RUNE ØIDNE REINERTSEN
rune.o.reinertsen@fvn.no



André Rustad er daglig leder for GOT Marine, det tidligere Skogsøy Båt. Her viser han fram litt av «fiskefabrikken light» under dekk på Risvik av Vardø. Langs båndet kommer fisken inn, deretter behandles den og sendes videre ned i kjølerom. FOTO: KJARTAN BJELLAND



Båtene bygges helt fra bunnen av hos GOT Marine. Aluminiumet kommer fra Norsk Stål, eid av GOT-eier Leif Hübert d.y. I økende grad ankommer metallet Gismerøya ferdig kuttet. FOTO: KJARTAN BJELLAND



De synes tydeligvis det er gøy å være på ei bro som er så strøken. F.v. GOTs konsernsjef Tor Henning Ramfjord, produksjonssjef Bjørnar Mydland og daglig leder André Rustad i GOT Marine, GOT-konsernets finansdirektør Arne Thorsland og styreleder Jan Sigurd Vigmostad.

FOTO: KJARTAN BJELLAND



Dette er en del av den kommende rigghavna på Gismerøya, nærmere bestemt den innerste delen. Riggeierne krever at innseilingen ikke på noe sted må være grunnere enn 20 meter og smalere enn 100 meter. Ifølge Tor Henning Ramfjord er kravet oppfylt. FOTO: KJARTAN BJELLAND