



UiT Norges arktiske universitet

Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning -
Institutt for arkeologi, historie, religionsvitenskap og teologi

Prestfjord-rederiets utvikling 1973-2023

Holmøy-konsernets Prestfjord-rederi og dets tilpasninger og utnyttning av muligheter fra endrede rammevilkår i fiskerinæringen

Vebjørn Karlsen Johansen

Masteroppgave i historie ved lektorutdanningen 8.-13. HIS-3980. Mai 2023.

Forord

Dette har vært en opplevelse som kan karakteriseres som en følelsesladd berg- og dalbane. Oppgaven har vært utfordrende og krevende til tider. Den har også gitt meg mye interessant lærdom som jeg sitter igjen med om ei næring som har vært viktig i Nord-Norge og et lokalt selskaps utvikling opp i det hele og nå har jeg kommet til veis ende med den. Flere år med studier er nå ferdig og for ei tid det har vært.

Jeg vil først og fremst takke familie og venner som har støttet meg gjennom hele skriveprosessen og kommet med tilbakemeldinger. En stor takk rettes videre til Knut Roald Holmøy for å avse tiden sin til denne oppgaven i en ellers travel hverdag. Det er ikke alle som orker å ta seg tiden til et langt masterintervju etter en 6 timers lang forretningsreise og for det er jeg evig takknemlig. Sist, men ikke minst, en stor takk rettes også til min veileder Ketil Zachariassen for alle de gode tilbakemeldingene og hjelpen jeg har fått underveis i skriveprosessen mot sluttproduktet.

Innhold

| | |
|--|----|
| Forord | 2 |
| 1 Kapittel 1 – Innledning | 6 |
| 1.1 Sammendrag av Holmøy-konsernet og utviklingen i fiskerinæringen | 6 |
| 1.2 Problemstilling | 8 |
| 1.3 Bakgrunn for valg av oppgave | 9 |
| 1.4 Tidligere forskning og relevant litteratur | 12 |
| 1.5 Kilder, kildekritikk og metode | 13 |
| 1.6 Teori | 18 |
| 1.7 Oppgavens oppbygging | 21 |
| 2 Kapittel 2 - Fiskeripolitikken fra 1970 til 1989 – Starten på en mer regulert fiskerinæring, oppstarten til Prestfjord-rederiet, 200-milssonen og forsiktig norsk havrettspolitikk | 23 |
| 2.1 Starten på en mer regulert fiskerinæring | 23 |
| 2.2 Starten på Prestfjord-rederiet | 24 |
| 2.3 200-milssonen | 26 |
| 2.4 Saltvannsfiskeloven | 29 |
| 2.5 Fra ferskfisktråler til fabrikktråler | 30 |
| 2.6 Øksnes Langenes fiskeindustri | 31 |
| 2.7 Oppsummering av kapittel 2 | 33 |
| 3 Kapittel 3 - Fiskeripolitikken fra 1989 til 2003 – Fiskerikriser og det gamle systemets undergang – Prestfjord-rederiet tilpasser seg og tar nye steg | 34 |
| 3.1 Fartøykvoteordningen | 34 |
| 3.1.1 Framkomsten av et system for rapportering | 35 |
| 3.2 Trålstigen | 36 |
| 3.3 Utvidelsen av virksomheten til oppdrett | 37 |
| 3.4 Nordnorsk og russisk samarbeid | 38 |
| 3.5 Nedbygging av fiskeristøtten | 40 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.6 | Fiskeeksportloven..... | 41 |
| 3.7 | Brudd i eierskap i fiskeindustrien og nye aktører på banen | 43 |
| 3.8 | Tilleggskvotene | 44 |
| 3.9 | Vanna-konsernets undergang | 45 |
| 3.10 | Oppsummering kapittel 3..... | 45 |
| 4 | Kapittel 4 - Fiskeripolitikken fra 2003-2023 – Prestfjord-rederiet fornyes, utvikles og struktureres | 47 |
| 4.1 | Strukturpolitikken tar en ny retning..... | 47 |
| 4.1.1 | Veien mot en fullstrukturert trålerflåte..... | 50 |
| 4.1.2 | «Nye» Prestfjord | 51 |
| 4.1.3 | F/T Holmøy | 52 |
| 4.1.4 | Fra Andenesfiske 1 til F/T Langøy | 53 |
| 4.1.5 | «Nye» Sunderøy «fullfører» trålerflåten | 53 |
| 4.2 | Trålernes plikter; Leveringsplikten | 54 |
| 4.2.1 | Prestfjord-rederiet forhandler vekk trålerplikter | 55 |
| 4.3 | Tilbudsplikten..... | 57 |
| 4.4 | Slumpfiskordningen..... | 57 |
| 4.5 | Bearbeidingsplikten | 58 |
| 4.6 | Aktivitetsplikten | 60 |
| 4.7 | Havressursloven..... | 60 |
| 4.8 | Virksomhetene samles på Holmen | 61 |
| 4.9 | Konsernet investerer utenfor fiskeri | 63 |
| 4.10 | Oppsummering kapittel 4..... | 64 |
| 5 | Kapittel 5 - Drøfting av funn og teori | 66 |
| 5.1 | Virkning fornyelses- og struktureringsprosessen har hatt for rederiet og trålerdriften 66 | |
| 5.1.1 | Ringvirkninger i samfunnet rundt | 69 |
| 5.2 | Teorien om Holmøy-konsernet som økonomisk entreprenør..... | 72 |

| | | |
|-----|-----------------------------------|----|
| 5.3 | Oppsummering kapittel 5 | 75 |
| 6 | Kapittel 6 - Konklusjon | 76 |
| 6.1 | Forslag til videre forskning..... | 79 |
| | Referanseliste | 81 |

1 Kapittel 1 – Innledning

1.1 Sammendrag av Holmøy-konsernet og utviklingen i fiskerinæringen

I år er det 50-årsjubileum for det familieeide Holmøy-konsernet med Ola Helge Holmøy, sønnen Knut Roald Holmøy og dattera Heidi Holmøy i spissen og med flere generasjoner Holmøy som jobber innad konsernet. Gjennom et lokalt eierskap som begynte som et partsrederi med tråleren Prestfjord i 1973 og hvor de utvidet virksomheten gjennom blant annet oppdrettsselskapet Eidsfjord Sjøfarm på begynnelsen av 1990-tallet, har Holmøy-konsernet vokst til å bli et av landets største sjømatkonsern. Konsernet står for produksjon av omkring 45.000 tonn med sjømat i året gjennom deres trålerrederi og havbruksselskap. Produksjonen beregnes for å resultere i 225 millioner måltid i året.

Trålerrederiet Prestfjord, som gikk under flere navn og eierskap før O. H. Holmøy i 2001 stiftet Prestfjord AS som eneeier. I 2014 tok K. R. Holmøy over som konsernsjef for faren O. H. Holmøy. Selv hadde K. R. Holmøy vært involvert lenge i konsernet selv, blant annet hadde han vært involvert i driften av trålerbåtene og oppdrettet, som daglig leder i Prestfjord.¹ Særlig involvert hadde han vært i rederiets strukturering av flåten og fornyelsesprosessen. Anskaffelsen av den første Sunderøytråleren ifra 2004 var han blant annet veldig involvert i. Begge var sertifiserte fiskere så deltakerloven var intet hinder. O. H. Holmøy er fortsatt delaktig i selskapet, men i mindre grad. Med hovedbase på Holmen i Sortland kommune driver familiekonsernet virksomhetene, samtidig som de tilbyr frysetjenester, lagerhotell og bunkers gjennom servicehavna deres på Holmen. Med rundt 260 ansatte er konsernet ett av Vesterålens største sysselsettere. Av de 260 ansatte i Holmøy-konsernet er omkring 180 ansatte gjennom Prestfjord-rederiet med helårlige arbeidsplasser. Majoriteten av de ansatte er fra Vesterålen.²

Rederiet har utviklet seg til å bli landets andre største trålerrederi i skrivende stund og gjennom utvidingen til sine 4 fullstrukturerte trålere er det kun Lerøy-rederiet som er større.³

¹ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

² Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

³ NorskFisk, mars 2023, <https://norskfisk.no/2023/03/02/norges-storste-fiskebatrederier-2022/>

Derimot skal det nevnes at fangstverdien fra 2022 bare var noen titalls millioner over Nergård-rederiet sin totale fangstverdi.⁴ Prestfjordrederiet har driftet mang en fartøy gjennom denne perioden oppgaven omhandler og har jobbet aktivt for å strukturere trålerflåten sin. I dag råder rederiet over frysetålerne F/T Sunderøy (bygd 2020), F/T Holmøy (bygd 2016), F/T Prestfjord (bygd 2012) og fabrikktråleren F/T Langøy (bygd 2013) hvorav de 12 kvoteenheter rederiet har er fordelt på 3 kvoter per fartøy til tross for en maksgrense på 4 kvoter per fartøy. De har tillatelser til å fiske på torsk, sei, hyse, reker, blåkveite og uer. Totalt er det beregnet at de fisker inn omkring 25.000 tonn med villfanget fisk på disse fire trålerne i året som landes på anlegget deres på Holmen.⁵ Havbruksselskapet har 16 lokaliteter fordelt på 6 kommuner i Nordland og Troms med tilhørende 16,5 laksekonsesjoner. Med 35 ansatte fordelt rundt på de forskjellige lokalitetene produseres det omkring 18.500-20.000 tonn med laks i året. Med administrasjon og tilvekstsenteret på basen på Holmen bygges det i skrivende stund et nytt slakteri på Holmen som skal sørge for økt produksjon og lønnsomhet, samt bidra med økt sysselsetting i regionen.⁶

I tillegg gir også konsernet ut støttebidrag til samfunnsnyttige prosjekter, formål, idrettslag og lignende. Kravet for å få støttebidrag har blitt gjort om til at det må komme til gode for ungdommer, ettersom det er de som er den mest sårbare gruppen i samfunnet og som de ønsker å hjelpe. Blant annet har de hjulpet flere idrettslag og bidratt med 500.000 i støtte til byggingen av Kulturfabrikken på Sortland.⁷ Senest kom konsernet med et støttebidrag på 500.000 til Sortland Alpinklubb etter at et maskinelt uhell ved alpinanlegget deres førte til at skiheisen ble ødelagt.⁸

⁴ Ibid.

⁵ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

⁶ Holmøy sine nettsider. <https://holmoy.no/selskap/eidsfjord-sjofarm/>

⁷ Bladet Vesterålen, 07.06.23. <https://www.blv.no/sortland/gir-halv-mill-til-kulturfabrikk/s/1-1175899-5630897>

⁸ Holmøy sine nettsider, 13.04.23, <https://holmoy.no/stotter-alpinklubben-i-vesteralen-med-500-000-kroner/>

1.2 Problemstilling

Hvordan har Holmøy-konsernet og forløperen Prestfjord-rederiet tilpasset seg og utnyttet mulighetene som har oppstått under endrede rammevilkår i fiskerinæringen, og da særskilt trålfiske, fra 1973 og fram til 2023?

Rammevilkår i fiskerinæringen definerer jeg da som fiskeripolitikk, havrett, råstoff og markedet. I de 50 årene oppgaven omhandler skjer det store endringer i disse rammevilkårene som har mye å si for utviklingen i fiskerinæringen. Samtidig oppstår det muligheter som rederiet tilpasset seg mot og dro nytte av som vi skal studere.

Tidsavgrensning blir hovedsakelig fra 1973 og fram til dagens dato ettersom Prestfjord-rederiet ble etablert i 1973, og som kontinuerlig har hatt en utvikling til den dag i dag i 2023 i skrivende stund. Videre blir også fiskeripolitikk og utvikling i fiskerinæringen generelt fra 1970 og utover fram til i dag være relevant for oppgaven. Jeg har derfor valgt å dele inn oppgaven i tre tidsperioder.

Den første perioden fra 1970 og fram til 1989 hvor fokuset ligger på det som blir starten på en økende grad av reguleringspolitikk fra staten, samtidig som rammer innenfor dagens fiskerinæring blir etablert og som vi undersøker hvordan Prestfjord-rederiet tilpasser seg i denne perioden. Den andre perioden blir fra 1989 og til 2003 hvor fiskerinæringen stenges for allmenningen hvor det særlig i kystsamfunnene har vært ei basisnæring som har vært bærende for disse lokalsamfunnene. I næringen skjer det mye omveltninger og endringer i reguleringspolitikken som strammes inn. I denne perioden ser vi også på hvordan Prestfjord-rederiet tilpasset seg kvotekrisen i denne perioden og etter hvert begynte å satse på muligheter som oppstod for framtiden. I den tredje perioden som er fra 2003 og til i dag i 2023 skjer det videre endringer i fiskeripolitikken som vi skal se nærmere på, hvor også den kanskje mest markante utviklingen skjer i Prestfjord-rederiets historie tar sted. Riktig nok blir Prestfjord-rederiet et heleid familieselskap i 2001, men grunnet endringene i næringen som skjer i fra 2003 og mulighetene rederiet drar nytte av i kjølvannet av disse endringene som fører til den kraftige veksten deres de senere årene har jeg valgt å avgrense fra 2003 og til dags dato i 2023.

Interessant er det å studere hvordan rederiet har tilpasset seg de endringene som har tatt sted i fiskeripolitikken opp gjennom disse 50 årene, men da kommer man også gjennom flere underproblemstillinger/forskerspørsmål underveis. Hvordan har Holmøy-

konsernet/Prestfjord-rederiet tilpasset seg og utnyttet muligheter i endringene i norsk fiskeripolitikk fra 1973 til 2023? Dette spørsmålet har ført til at fiskeripolitikk har fått mye plass i oppgaven. Videre vil jeg gjennom oppgaven finne ut hvilken betydning lokalt eierskap har hatt for konsernets selvforståelse? Disse spørsmålene har ført til at jeg også har gitt rom i oppgaven for å gå gjennom andre selskapers utvikling for å sammenligne rederiet mot, samt bruke de til drøfting av utviklingen som tar sted. Jeg har også dedikert plass til Schumpeters teori om økonomisk utvikling og økonomiske entreprenører. Dette gir jeg også plass til i oppgaven for å drøfte rundt utviklingen i næringen og den rederiet har hatt, samtidig som de i de senere årene også har involvert seg i samfunnet rundt, til kontrast fra tidligere år der konsernet lenge har vært anonym.

Videre vil jeg også avgrense oppgaven til at den bare kommer innom konflikten mellom kystfiske og trålerrederi i korte trekk. Jeg har hatt som mål å kun vise til eksempler på konflikter og problemsstillinger som har oppstått og ikke ha en fullstendig gjennomgang av disse. Samtidig har også oppgaven som mål å studere hvordan rederiet har tilpasset seg og utnyttet de mulighetene som har oppstått i perioden. Det blir samtidig vanskelig å ikke komme innom problemsstillinger som nevnt ovenfor, men derfor vil jeg samtidig vise til hvorfor Prestfjord-rederiet skiller seg ut fra kritikken/konflikten.

1.3 Bakgrunn for valg av oppgave

Etter den andre verdenskrigen ble utbyggingen av trålerflåten styrket, og frossenfiskindustrien fikk mer fotfeste i den norske fiskeriindustrien. Derimot skulle trålerfisket og resten av fiskerinæringen komme under kraftige reguleringer som følge av fiskeripolitikken i begynnelsen av den perioden denne avhandlingen vil ta for seg. Gjennom 1970- og 1980-tallet opplevde fiskerinæringen strengere og strengere reguleringer, samtidig som det skulle oppstå kriser i fisket i ny og ne. Kriser og strenge reguleringer som skulle påvirke kystflåten, trålerflåten og fiskeindustrien som var avhengig av landinger fra kystflåter i høysesongene og den jevnleige leveringen av fisk som trålerflåten kunne sørge for utenom høysesongene for fisket. Denne utviklingen førte til store endringer og omveltninger i det som hadde vært basisnæringen i mange små kystsamfunn og førte i sin tur til en reduksjon av fiskere og til fraflytting. Særlig kystsamfunn i Nord-Norge ble truffet hardt av en konkursbølge i fiskerinæringen på 1980- og 1990-tallet.

Fiskerinæringen hadde vært regulert tidligere, gjennom endringer i Lofotloven i 1891, trålerlovene fra 1936 og 1939, råfiskloven i 1938, deltakerloven i 1956 og hovedavtalen i 1964.⁹ En fellesnevner for fiskeripolitikken da var hensynet til allmennprinsippet og kystsamfunnenes bosetting og næringsgrunnlag/inntektsgrunnlag. Kystfisket kom i første rekke og ble beskyttet. Selv i begynnelsen av perioden oppgaven omhandler ble havfiskeflåten først gjenstand for adgangsregulering og ikke kystflåten, men til slutt ble det klart at også kystfisket måtte reguleres mer ettersom overfisket grunnet en rekke faktorer som teknologisk utvikling og overkapasitet.¹⁰ Bruddet i fiskerinæringen ble et faktum i perioden oppgaven går gjennom og fiskeripolitisk kom ressursforvaltningen i første rekke.

I Nord-Norge fikk reguleringene, nedstengingen av allmenningen og økt konkurranse i fiskerinæringen store konsekvenser.¹¹ Dette har da ført til at mange har måtte sett seg nødt til å gå over til andre næringer enn fisket. I tillegg har foredlingsindustrien/landindustrien blitt svekket, som i sin tur også har ført til færre arbeidsplasser i kystsamfunnene og deretter fraflytting. Landindustrien er avhengig av tilgang på råstoff, som kystfisket for det meste har tilbudt, ettersom det for trålerne er mest lønnsomt å eksportere frossen fisk ut av Norge for videre foredling i land som for eksempel Kina. Dette har bidratt til å eskalere interessekonfliktene mellom aktørene i kystfisket, i kystsamfunnene med fiskeindustri og i trålerfisket.

Derimot har også nye retninger innenfor fiskerinæringen tatt form, som for eksempel oppdrett og ulike former for fisketurisme som hvalsafari og utleie av små båter for turistfiske.¹² Fisket som tradisjonelt har vært for allmenningen og for kystfolket gjennomgikk et hamskifte i perioden oppgaven omhandler. Fiskerinæringen ble nå i større grad fokusert rundt ressursforvaltning, som krevde harde avgjørelser, blant annet der de mest effektive fartøyene ble prioritert. Dermed førte reguleringspolitikken og ressursforvaltningen med seg en moderniseringsprosess ettersom de som kunne rasjonalisere driften sin og øke lønnsomheten ble de som ble værende igjen i næringen. Konsekvensene ble en fiskerinæring som utviklet seg bort fra allmenningens prinsipp til å bli en lukket næring som ble mer sentralisert med

⁹ Hovland et.al, 2014, s. 341 & NOU 2016: 26: 15

¹⁰ NOU 2016: 26: 15

¹¹ Grytås, 2014, s. 285.

¹² Zachariassen et.al, 2014, s. 355.

store konserner i spissen som har samlet seg opp kvoter og dermed har det også blitt færre aktører og mindre kvoter i næringen. Samtidig ble modernisering, rasjonalisering og effektivisering av fiskerinæringen i manges øyer nødvendig, grunnet de teknologiske framskrittene i næringen, hvor overfiske ble et problem og dermed ble bærekraft og forvaltning av de marine ressursene tatt mer hensyn til, ovenfor fiskets tradisjonelle rolle som basisnæring i kystsamfunnene.

Det er da historien om Holmøy-konsernet er spennende. På kysten i Nord-Norge ligger Vesterålen hvor vi finner basen til Holmøy-konsernet der trållerederiet har utviklet seg til å bli landets nest største. Spesielt med regionen var hvor tidlig ute de var med å satse på trålere og det oppstod raskt store trålermiljø i fiskerikommunene Hadsel, Bø, Øksnes og Andøy etter andre verdenskrig. Derimot ble Prestfjord-rederiet siste overlevende. Der andre gikk konkurs eller gikk bort fra fiskerinæringen som lenge har vært et grunnlag for bosetting og næring i regionen satset Holmøy på trållerederiet sitt. Konsernet startet med trållerederiet, men utviklet seg i flere retninger innenfor fiskerinæringen. I dag er konsernet en av regionens største sysselsettere, samtidig som de involverer seg og gir mye til lokalsamfunnet.

Som en fra Sortland er historien om Holmøy-konsernet med hovedbase på Holmen i Sortland kommune og deres vekst interessant og dermed har jeg et ønske om å lære mer om utviklingen til Holmøy-konsernet som en av Vesterålens største næringslivshistorier. For min del, hadde jeg ikke vokst opp med så mye kunnskap om Holmøy-konsernet, ei heller fiskerinæringen. Etter hvert i mer voksen alder har jeg hørt mer og mer om konsernet i takt med deres økende profilering i lokalsamfunnet. I tillegg flytter jeg hjem til Sortland og dermed kan historien til konsernet og deres rederi være nyttig. Tross alt er kunnskap om lokalbedrifter noe som kan brukes i lærerjobben i undervisning.

Etter hvert skulle jeg få jobb på siden av studiet som gjorde at jeg fikk mye mer kjennskap til Holmøy. Gjennom lossing skulle jeg få en økt interesse i fiskerinæringen generelt, men også Holmøy-konsernet. Etter hvert merket jeg også en forskjell på Holmøy og deres moderniseringsprosess ved sine trålere og de fleste andre trålerne jeg jobbet på som var eldre trålere. Ved lossing blir man hyret inn for å få ut frossenfisken fra trålerne og inn i fryseterminal hvor man sorterer fisken før den sendes videre på lager for oppbevaring fram til den blir fraktet vekk med trailere. Dermed blir man gjerne involvert indirekte gjennom driften til flere rederi. Høydepunktet var alltid når man jobbet med Holmøy trålerne. Selskapet framstod mer rettet mot teknologisk utvikling, ordentlig arbeidsmiljø etc. Dette i sin tur førte

til at det arbeidet med deres båter ble fysisk lettere, mer effektivt og lønnsomt og dermed fikk jeg også en interesse for akkurat disse båtene. Derfor falt også avgrensningen av oppgaven på Holmøy-konsernet og deres trålerrederi. Hovedmålet med denne oppgaven er å finne ut hvordan rederiet har tilpasset seg de endringene som har skjedd i fiskerinæringen og hvilke muligheter de har dratt nytte av.

1.4 Tidligere forskning og relevant litteratur

Av tidligere forskning gjort konkret på Holmøy-konsernet og historien deres finnes det lite. Det er derfor oppgaven blir interessant, ettersom det ikke er gjort noen forskning på hvordan Holmøy har oppstått som en stor aktør i sitt felt i en region som under oppgavens periode var preget av aktører i fiskerinæringen som solgte seg ut eller gikk konkurs. Der ingen ville satse, gikk Holmøy inn, for der det gamle går under oppstår det nye muligheter. Disse tok Holmøy, endringer i fiskeripolitikk, aktører som selger seg ut av næringen og konkurser åpnet opp nye muligheter for dem. I dag er Holmøy sitt trålerrederi ett av landets største og det er nettopp utviklingen deres som er så spennende.

Videre er også fiskeripolitikk rettet mot trålere noe som kan oppleves som uoversiktlig. Dermed er også denne oppgaven en mulighet for å forenkle oversikten og gjøre den mer samlende i en enkelt avhandling. Når det gjelder tidligere forskning og litteratur rettet mot den norske fiskeripolitikken finnes det mye. Boken «*Norges fiskeri- og kysthistorie : B.4 : Havet, fisken og oljen : 1970-2014*» utgitt i 2014 og skrevet av Pål Christensen, Bjørg Evjen, Bjørn-Petter Finstad, Gunnar Grytås, Petter Holm og Ketil Zachariassen gir en detaljert beskrivelse av endringer av fiskeripolitikken og konsekvenser av disse i næringen. Denne boken blir mye brukt i oversikten over fiskeripolitikken, ettersom den er en kilde som gir meg bred oversikt over endringene i fiskeripolitikken over årene, samt konsekvenser av den. Også boken «*Norges fiskeri- og kysthistorie : B.3 : En næring i omforming : 1880-1970*» utgitt i 2014 og skrevet av Bjørn-Petter Finstad, Edgar Hovland, Dag Hundstad, Anders Haaland, Karl Egil Johansen, Nils Kolle og Årstein Svihus vil være relevant, men ikke i like stor grad som bind 4.

Videre har jeg brukt boken «*Havna – ei historie om Øksnes, staten og fisken i Nord*» skrevet av Lise Maria Strömqvist og utgitt i 2016 som kilde. Boka gir innsikt i selskapet ØLF og deres forretningsstruktur, som brukes til å dra sammenligninger mot Prestfjord-rederiet samt gi litt innsyn i oppkjøp av trålere, fiskebruk, og bortfall av leveringsplikter for Prestfjord-

rederiet. Det samme gjelder boken «*North Atlantic Coast : A monography of Place*» skrevet av Karl Otto Ellefsen og Tarald Lundevall og utgitt i 2019. I tillegg har jeg valgt å bruke boken «*Sparebank 1 Nord-Norges historie : B.2 : Oppdrag Nord-Norge 1989-2014*» skrevet av Ketil Zachariassen som litteratur. Dette fordi underkapittelet om fiskerikonsernet Vanna kan gi grunnlag for komparasjon/sammenligning for oppgavens del til annet et lokaleid fiskeriselskap i samme tidsperiode som utviklet seg til å bli det største fiskerikonsernet i Norge på slutten av 1990-tallet og som til slutt gikk under og ble solgt til utenlandet.

Av relevant litteratur rettet mot teorien om økonomisk utvikling av Joseph Schumpeter som jeg føler er relevant for oppgavens natur og drøfting er boken «*Vekst Gjennom Krise : Studier av norsk teknologihistorie*» av Francis Sejersted utgitt i 1982 litteratur som jeg vil bruke til oppgaven. Drøftingen av denne teorien går også opp mot utviklingen i fiskerinæringen som videre også blir beskrevet i «*Hvor går Nord-Norge? : B.1 : Tidbilder fra en landsdel i forandring*» og «*Hvor går Nord-Norge? : B.3 : Politiske tidslinjer*» utgitt i henholdsvis 2011 og 2013 av redaktørene Svein Jentoft, Jens-Ivar Nergård og Kjell Arne Røvik og dette blir da også relevant litteratur som anvendes i oppgaven og da særlig Brox syn på modernisering og utviklingen i næringen fra bind 1 og frafallet av fiskere i bind 3.

1.5 Kilder, kildekritikk og metode

Det er lite kildemateriale om Holmøy-konsernet grunnet lite konkret tidligere forskning på konsernet og trålerrederiet. Det kan være flere grunner bak dette, hvorvidt det har vært et ønske om anonymitet i en næring der mye transaksjoner, ressurser og verdier står på spill eller om det på forskernivå har vært mer aktuelt å forske på for eksempel utviklingen i kystfiske og landindustrien. Derimot finnes det et jubileumshefte om Prestfjord-rederiet «*Rederiet Prestfjord feirer 40 år : jubileumshefte : 1973-2013*» utgitt i 2013 som gir overblikk over bedriftshistorien til konsernet fram til 2013. Objektivt sett må man ha et kildekritisk element ved bruk av et slikt jubileumshefte ettersom det kommer fra selskapet selv som kanskje vil framheve enkelte ting, eller utelate andre ting. Derimot tar jubileumsheftet for seg kritikk rettet mot moderniseringsprosessen deres og interessekonflikter ved oppkjøp av båter som kan tyde på en viss objektivitet.

Oppgaven henter i stor grad også aviser som kilder til informasjon om Holmøy-konsernet og Prestfjord-rederiet. De har kunnet oppgaven mye informasjon om båtene, tilpasninger gjort mot fiskeripolitikk og foretak de har gjort seg. Nyhetsartikler fra lokalaviser, Bladet

Vesterålen, Vesterålen Online og Vesterålnytt blir brukt mye. Disse er uavhengige lokalaviser som dekker lokalnyhetene i Vesterålen. Bladet Vesterålen og Vesterålen Online (nettavisen til Vesteråalens Avis) har dekt nyheter i Vesterålen over lang tid, mens Vesterålnytt er en nylig oppstartet nettavis. Disse har kunne gitt meg informasjon til oppgaven gjennom diverse nyheter om Holmøy-konsernet og Prestfjord-rederiet. Videre har jeg hentet mye informasjon fra nettavisene og magasinene Fiskeribladet, Intrafish og NorskFisk. Disse dekker nyheter innenfor fiskeri-, havbruks- og sjømatnæringen. Dermed har de både kunne gitt meg innsikt i Holmøy-konsernets foretak gjennom det de har laget nyheter om angående konsernet, samt informasjon i forhold til utviklingen i næringen. I tillegg finnes det et enkelt intervju av O. H. Holmøy i Nord24 fra 2015 som blir brukt som kilde i oppgaven. Nord24 er en nettavis som dekker nyheter i Nord-Norge. Jeg har også brukt NRK og Nordlandavdelingen deres som kilde, da de har dekket en sak om F/T Sunderøy der interessekonflikten mellom kystfiske og trålerfisket også trekkes fram og som framstår som objektiv ettersom den presenterer perspektiver fra begge sider og en tredjepart. Videre har jeg også brukt E24, som dekker nyheter om næringsliv og økonomi på landsbasis, som støttelitteratur til oppgaven. Det alle disse aviskildene har til felles er at jeg får informasjon jeg kanskje ikke får gjennom intervjuet, eller en annen vinkling på en sak angående konsernet eller rederiet.

Verdt å legge merke til derimot er at avisene kan uttrykke ulike holdninger mot Holmøy-konsernet og det kan være viktig å være kritisk til nyhetsartiklene. Det kan være at skribenten har en agenda, er påvirket av konsernet på en eller annen måte eller styrt av andre holdninger som kan gjøre noe med objektiviteten til en avisartikkel. Særlig i samfunnsrelaterede saker og da kan det også tenkes at lokalaviser blir mer personlig investert på godt og ondt angående nyheter om et selskap som Holmøy-konsernet i en næring med mye interessekonflikter. Det kan derfor være at en journalist tilknyttet regionen ikke klarer å være upartisk, enten mot konsernet eller i forhold til andre parter, som for eksempel kystfiske. I tillegg bør det tas høyde for at det er en mulighet for feil fakta i artiklene. Det kan også være at en artikkel er mangelfull og ikke gir nok informasjon. Kildekritisk vil det da bli viktig å kryssjekke informasjonen i avisene mot det som blir sagt i intervjuet og annen litteratur jeg har brukt i oppgaven.

Intervjuer var også en viktig kilde for oppgaven. Når det gjelder intervju, er det derimot viktig å ha et kildekritisk element med allerede i opparbeidingen av materialet, ettersom intervjueren

kan påvirke intervjuet og hvordan intervjuet utvikler seg.¹³ Videre kan informanten i et potensielt intervju huske feil, særlig om det er ei fortid langt bak i tid.¹⁴ Oppgavens tidsrom er 50 år bak i tid. Det kan derfor være mulig for at informanten ikke husker hver eneste detalj, husker noen detaljer feil eller husker deler av noe, men ikke alt. Derfor kan det også være forsvarlig å sjekke opp mot det som finnes av skriftlig materiale for å sjekke opp informasjonen fra en muntlig kilde.

Med muntlige kilder ligger det mye muligheter som gir god grunn til å bruke de til forskning. Også til denne oppgaven. En muntlig kilde, i dette tilfelle K. R. Holmøy, kan gi informasjon som man ikke finner i andre kilder, som var tilfellet med denne oppgaven. I tillegg kan muntlige kilder fylle ut og gi en bedre forståelse av annet kildemateriale ettersom en muntlig kilde kan mulighet for innlevelse. Med den erfaringen han sitter på med var det noe jeg også fikk ut av han som muntlig kilde, ikke bare informasjon om rederiet i seg selv og historien deres, men også om næringen og dermed en videre forståelse av min kunnskap om næringen.¹⁵

Derimot, som med skriftlige kilder, er også muntlige kilder ikke frigjort fra kildekritikk heller. Muntlige kilder baserer seg på minner som ikke sjeldent lider av feilerindring eller det kan være noe blir glemt. Med erindring konstruerer man et bilde av sin fortid gjennom ulike bolker med minner man har, der man kan ende opp med å presentere selektivt deler av fortiden som man vil presentere til andre, eller at man har blitt fortalt historier i fortiden som blir kilder til egen erindring som enten er feil, mangelfull eller at man bare husker feil eller deler av det man ble fortalt.¹⁶

For fiskeripolitikken har jeg anvendt bøker som har gjort tidligere forskning på fiskeripolitikken og virkningene av den, samt bøker som kan gi grunnlag for sammenligning mot andre aktørers utvikling innenfor næringen når jeg forsker på utviklingen til Prestfjordrederiet. I tillegg finnes det en masteroppgave som har forsket på leveringsplikt som jeg har brukt som kilde til hvordan rederiet tilpasset seg leveringsplikten.

¹³ Melve & Ryymin, 2018, s. 126-127.

¹⁴ Melve & Ryymin, 2018, s. 127.

¹⁵ Myklebost, 2002, s. 14 & Kjeldstadli, 1999, s. 194-195.

¹⁶ Kjeldstadli, 1999, s. 196.

Videre har jeg også tatt i bruk offentlige rapporter og lover i forbindelse med å samle endringene i fiskeripolitikken. NOU og lovtekster har blitt brukt som kildemateriale for fiskeripolitikken og endringer. Disse har vært troverdige kilder jeg har kunnet bruke ettersom det er rapporter skrevet av et utvalg eller en arbeidsgruppe valgt av regjeringen eller et departement for å gjøre rede for ulike forhold i samfunnet. Når det kommer til NOU-er relevant mot fiskerinæringen har de gjerne gjort rede for utviklingen i fiskerier, vurderinger og drøfting på endringer som har vært gjort i fiskeripolitikken og videre forslag til endringer for fremtiden. Dermed har disse utredningene gitt meg et innblikk og oversikt over hendelsesforløp i næringen, reguleringer som har tatt sted, virkninger av disse, rammevilkår og utviklingstrekk i næringen.

Metodisk sett blir oppgaven en historisk analyse av oppkomsten av et av Norges største fiskeriselskap. Det blir dels en bedriftshistorie, samtidig som vi ser på hva som har endret næringen, studerer hvordan rederiet har tilpasset seg reguleringene i fiskerinæringen og hvordan det har ført til at de er der de er den dag i dag. Komparasjon blir relevant, ettersom det er stor sannsynlighet for at oppgaven gjør at vi kommer innom andre rederier og fiskeriselskaper i nærområdet og ser på hvordan Holmøys Prestfjord-rederi distanserer fra de andre gjennom reguleringene og gjennom fiskekrisen. Komparasjonen åpner også opp rom for videre drøfting av utviklingen som har tatt sted og underproblemstillinger som oppstår.

I denne oppgaven har jeg derfor gjennomført kvalitative intervju. Intervjuene avhandlingen er avhengig av er en hermeneutisk orientert praksis, ettersom jeg søker etter kunnskap og kunnskap vil nødvendigvis utvikles i løpet av et intervju mellom informant og intervjueren.¹⁷ Dermed avtalte jeg intervju med K. R. Holmøy, som er konsernsjef i Holmøy-konsernet, i forbindelse med oppgaven. I planleggingen til første intervju hadde jeg hatt fokus på å stille mest mulig åpne spørsmål, ettersom det ifølge Kjeldstadli er viktig at en intervjuer ikke er for ledende i intervjuet.¹⁸ Jeg fikk også avtalt et oppfølgingsintervju med K. R. Holmøy ettersom man alltid bør ta høyde for at det dukker opp noe uavklart i skriveprosessen som man ikke visste om eller var oppmerksom på under planlegging av første intervju. Det første var et lengre dybdeintervju som ble gjennomført ved administrasjonsbygget til Holmøy på Holmen. Det andre oppfølgingsintervjuet ble gjennomført gjennom telefon hvor jeg stilte

¹⁷ Gilje, 2019, s. 11-12 og Melve & Ryymin, 2018, s. 126.

¹⁸ Kjeldstadli, 1999, s. 195.

enkeltspørsmål som jeg hadde notert meg ned underveis i skrivingen etter det første intervjuet. Svarene skrev jeg ned underveis. Disse intervjuene Med K. R. Holmøy ga meg mye informasjon og læring, ikke bare om konsernet og rederiet, men også innblikk om næringen og de to intervjuene ble svært nyttig for oppgaven. I tillegg fikk jeg litt informasjon og statistikk på aktivitetene deres, ringvirkninger som jeg kunne ta i bruk i oppgaven.

Det måtte lages en plan for intervjuet i forkant om hvordan det skal gjennomføres.¹⁹ Ifølge teorien burde jeg sette meg mest mulig inn i generelle trekk om temaet i forkant av intervjuet, i tillegg til å finne mest mulig informasjon om den som skal bli intervjuet og dette var noe jeg prøvde på etter beste evne i planleggingen av spørsmålene.²⁰ Dette førte til et langt og detaljert første intervju med mange spørsmål som gikk i dybden på selskapet selv, utviklingen i næringen, fiskeripolitikken og hvordan de har tilpasset seg.

Jeg ga også en oversikt over spørsmålene til K. R. Holmøy i god tid før intervjuet, slik at han fikk tid til å forberede seg og dermed få så mye kvalitativ informasjon ut av intervjuet som mulig. Etter intervjuet er det viktig at jeg lager et skriftlig referat eller en oppsummering av møte, slik at det blir et historisk håndterbart materiale.²¹ Det første intervjuet var langt og dermed skrev jeg en oppsummering i etterkant. Det andre intervjuet bestod av få spørsmål som jeg hadde notert ned underveis i skriveprosessen og dermed kunne jeg skrive ordrett svar ettersom spørsmålene var få.

Kvalitativ arbeidsmetode ble viktig ved kildearbeidet. En ting er at jeg måtte tilegne meg bra med kunnskap om fiskeripolitikken, og dermed måtte jeg sette meg godt inn i kilder om fiskeripolitikken fra 1970 og til i dag til beste evne før det første intervjuet. Det å tilegne meg mest mulig kunnskap om fiskeripolitikken og næringen ble viktig for å kunne stille best mulig spørsmål i intervjuene, samt jobbe ut ifra den informasjonen jeg fikk ut av intervjuet. Dette innebar innsamling av tidligere forskning, gjennomgang av disse som kilder og påfølgende utvalg av litteratur til oppgaven. Om det var for kildekritiske formål eller i forhold til å få gode nok spørsmål for oppgaven var dette et viktig, men tidskrevende arbeid, noe som gjorde at jeg kom litt senere i gang med intervjuene enn jeg først hadde sett for meg.

¹⁹ Melve & Ryymin, 2018, s. 131.

²⁰ Melve & Ryymin, 2018, s. 133.

²¹ Melve & Ryymin, 2018, s. 139.

I tillegg har jeg også måtte arbeide mye med å samle inn informasjon fra aviser som kilder. For aviser har nemlig jevnlig publisert artikler angående Holmøy-konsernet og deres foretak. Innsamlingen av informasjon fra aviser har vært en omfattende jobb ettersom jeg både har måttet finne fram relevante avisartikler, samtidig som jeg har måtte sammenligne de opp mot andre artikler for å se etter faktafeil, hvilke artikler som blir mest representativ for den informasjonen jeg er ute etter og dermed gjøre meg et utvalg. I tillegg finnes det flere avisartikler hvor det utgis uttrykk ovenfor tematikken til oppgaven som kan anvendes til en eventuell drøfting. Disse har jeg også kunne bruke opp mot intervjuene for å se etter eventuelle feile fakta/validering.

1.6 Teori

Når det kommer til analysen av utviklingen til Prestfjord-rederiet vil teorien til Joseph Schumpeter om økonomisk utvikling/vekst, økonomiske entreprenører og epigonene/etterapere være relevant for drøftingen av underproblemstillingene som oppstår underveis i oppgaven. Ifølge Schumpeters teori er entreprenører folk som har som oppgave å ta økonomiske avgjørelser, beskrivelse av personer som evner å foreta strategiske disposisjoner som bryter med rutinemessig forretningsførsel. En entreprenør har ifølge Schumpeter ikke et ønske om så stort overskudd som mulig, men en motivasjon som må ses i sammenheng med gleden av å lykkes, gå foran og det å skape noe/et eget kongerike. En entreprenør tar ikke tradisjonelle valg.²²

Videre avviser Schumpeter at nytenking og innovasjon avhenger av flaks og blind gambling, men kommer fra intuisjon i kombinasjon med en vilje og selvsikker foretaksomhet til å gå gjennom med sine ting. Dette betyr derimot ikke at sunn fornuft forsvinner ut av bildet heller. Entreprenøren er ifølge han rasjonell og tenker grundig gjennom avgjørelser. Entreprenøren bryter med vanlige atferdsmønstre i sin tid, ligger foran tidsånden i datiden og dermed gjennom sin virksomhet bidrar til å omforme disse tingene og eventuelt næringen innenfor sitt felt. Det er heller entreprenøraktiviteten som setter sitt mentalitetsstempel på samfunnet enn omvendt. Entreprenøren utnytter de eksisterende mulighetene og rammene som eksisterer og får dermed sine ideer til å fungere.²³

²² Sejersted, 1982, s. 303.

²³ Sejersted, 1982, s. 304-306.

Epigonene/etterlignerne fører videre til en undergravelse av kildene til fortjeneste gjennom deres konkurranse dem imellom. Ved at det oppstår et kappløp mot produksjonsmidler fører dette til at produksjonsmidlene blir dyrere og på denne måten presses gamle produsenter ut av sin virksomhet og må gi opp. Den voksende optimismen i en boom dekker da egentlig over at den for mange vil resultere i ulykke. Videre belyser han lyse sider til nedgangstider ved at systemet arbeider seg fram til en ny likevekt ved at forretningsfolk tilpasser seg de nye teknologiske kravene og det skjer delvis gjennom nedtrapping av tradisjonell virksomhet, delvis gjennom at de på egen hånd eller hjelp utenfra nyttiggjør seg nye metoder, teknisk og kommersielt, altså utvider produksjonen med lavere omkostning per enhet.²⁴

En ny likevektssituasjon oppstår da gjennom en spredning av innovasjoner og legger grunnlaget for å kalkulere på nytt og man får da oversikt over de nye kombinasjonsmulighetene som er etablert. Slik fullfører en nedgangstid det boomen lovet. En økonomisk vekst skjer derfor gjennom kvalitative hopp gjennom boom og depresjon/nedgangstider. Videre påstår Schumpeter at offentlige myndigheter og storkonserner kan bidra til å jevne ut de sykliske svingningene, opp- og nedturene, ved å utsette sine investeringer til nedgangstider. På dette viset blir svingningene mer sosialt bærbare slik at de lettere utfører sin utviklende misjon. All økonomisk utvikling er ubalansert og det er en viktig forutsetning for Schumpeters teori. Det er de strukturelle brytningene, motsetningene i enhver situasjon, vekslingene mellom ekspanderende og tapende bransjer, overgangen fra vekst til fall eller omvendt som han er opptatt av og mener økonomisk vekst kan komme av.²⁵

I sammenheng med anvendelsen av Joseph Schumpeters teori om økonomisk vekst og økonomiske entreprenører oppstår også kritikken mot reguleringspolitikken og trålerrederiene med kanskje aller mest Ottar Brox i spissen. Brox er kritisk til reguleringspolitikken, særlig nedstengningen av allmenntilgangen til fisket og det påfølgende båtkvotesystemet hvor torsken og andre fiskearter i praksis ble privat omsettelig eiendom. Ifølge Brox har bosetningen i kystsamfunnene mistet sin eneste områdefordel ved at kystfisket har mistet sitt overtak og fiskeripolitikken har resultert i mer maktfordeling i favør til trålerfisket.²⁶

²⁴ Sejersted, 1982, s. 306-307.

²⁵ Sejersted, 1982, s. 307-308.

²⁶ Brox, 2011, s. 157-158.

Videre hevder han at privatiseringsprosessen i fiskerinæringen på sikt vil føre til at det meste av fisken blir fisket opp av trålere som eies av globale, vertikalt integrerte matkjeder. Disse vil da ha billigere utenlandsk mannskap på trålerne sine, levere fangsten i havner på kontinentet og ikke i Norge, samtidig som foredling av fisken også vil foregå i utenlandet og dermed vil vi miste mye sysselsetting gjennom et totalt fravær av aktivitet. I tillegg hevder han at de fleste kystfartøyer under 100 fot forsvinner ut av fisket i framtiden. Dermed blir konsekvensen ifølge Brox at befolkningen i Nord-Norge blir å miste fordelene av nærheten sin til de rike ressursene som heller vil bli utnyttet av utenlandske aktører. Disse spådommene er bygd på de ikke tidsbegrensede strukturkvotene fra Ludvigsens periode blir privat omsettelig eiendom.²⁷

Videre kan man jo påstå at trålerflåten har en annen driftsform enn den man tradisjonelt har vært vant til i Nord-Norge. Prestfjord-rederiet har nemlig satsset stort på effektivisering og rasjonalisering av sin trålerdrift. Dette er noe ikke alle har vært like begeistret for og en slik effektivisering rederiet har stått for har de også møtt motstand for. Det blir derfor viktig i oppgaven å presentere ulike forståelsesrammer for trålerdriften til Prestfjord-rederiet og drøfte dette fenomenet. Man har på den ene siden de som er svært kritiske til utviklingen og framkomsten av trålerrederier som en ren økonomisk selvstående forretning hvor kvotene og kvoteoppsamlingen sees på som at fisken blir privatisert eiendom som gir en maktsamling hos de som har samlet opp kvoter. Særlig har det oppstått en skepsis mot leveringsplikten og mangel på overholdte leveringsplikter, sammen med strukturkvoteordningen. Man ser derimot også at det er en forskjell på lokaleide selskaper og andre selskaper som er sentralisert og ringvirkningene som oppstår eller forsvinner. For de rederiene som har kjøpt opp trålere med tilhørende anlegg og leveringsplikter har gjerne ønsket å samle anlegg og dermed sentralisere seg, på bekostning av sysselsetting og aktivitet hos små kystsamfunn. Hvor eierskapet sitter har altså en betydning og dette er også et underliggende tema oppgaven går gjennom.

I tillegg blir modernisering, effektivisering og rasjonalisering mye brukt i oppgaven. Modernisering går ut på det å gjøre ting etter det moderne, en fornyelse/omdanning av noe etter tidens krav. Modernisering går med andre ord ut på at noe har en utvikling og fornyer seg. Begrepet har ofte blitt brukt som en karakterisering av overgangen fra det tradisjonelle og til noe moderne og som en samlende betegnelse på nyere industrisamfunn og de forskjellige

²⁷ Brox, 2011, s. 159.

kjennetegnene på disse. Derimot er det noen problemstillinger knyttet til begrepet. Hvor går skillet mellom det gamle og det nye når samfunnet hele tiden utvikler seg? For å forklare dette blir ønsket om rasjonalisering brukt som kjennetegn på modernisering der det nye, moderne samfunnet var basert på vitenskap og rasjonell tankegang sammenhengende med mennesker som i økende grad ønsker kontroll over naturen og egne liv. Dette ga modernisering en retning, den strukturelle differensieringen, som var et skille mellom det private og det offentlige, og den funksjonelle spesialiseringen som går på det økonomiske området og i denne oppgavens tilfelle utvikling av teknologi. Der kommer begrepet effektivisering inn i bildet. Med effektivisering brukes det som betegnelse på tilpasning av teknologi og den stadige teknologiske utviklingen som tar sted.²⁸

Disse begrepene henger derfor sammen. Da det i næringen skjer store endringer i løpet av oppgavens tidsavgrensning blir disse brukt for å forklare og gi karakter til utviklingen rederiet har hatt. Der det har skjedd store endringer har det oppstått muligheter rederiet har dratt nytte av gjennom en rasjonalisering og effektivisering av driften deres. Gjennom dette har de hatt en moderniserings- og fornyelsesprosess som har ført til en økonomisk vekst for rederiet. Med det sikter jeg til da rederiet har overveid de mulighetene som har oppstått og satset på som for eksempel oppkjøp av båter, strukturering og tiltak for å være så selvhjulpne som mulig. Dette går på rasjonalisering. Med effektivisering som omhandler teknologi og tilpasning av den teknologiske utviklingen har også rederiet investert mye i nybygde trålere med nye teknologiske nyvinninger innenfor fiskerinæringen som også har vært med på å bidra mot den økonomiske veksten rederiet har hatt.

1.7 Oppgavens oppbygging

Oppgaven er delt inn i 6 kapitler. I det første kapitlet følger det en presentasjon av bakgrunnen for oppgaven og problemstillingen, med tilhørende kilder, kildekritikk, metode og teori til oppgaven.

Kapittel to går ut på fiskeripolitikken og utviklingen til fiskerinæringen fra 1970 til 1989 og etableringen av Prestfjord-rederiet i 1973 og utviklingen til rederiet i perioden fram til 1989. I dette kapitlet går vi gjennom starten på den reguleringspolitikken vi har den dag i dag, samt hvordan rederiet tilpasset seg disse endringene og utviklet seg i perioden. I tillegg går

²⁸ Store Norske Leksikon, 26.08.21. <https://snl.no/modernisering> & Zachariassen, 1998, s. 12-13.

kapittelet også litt innom historien til ØLF for å vise til sammenligning med andre aktører i nærområdet.

Kapittel tre omhandler fiskeripolitikken og de store endringene som skjedde i næringen i perioden fra 1989 fram til 2003. Videre handler også kapittelet hvordan rederiet tilpasset seg endrede rammevilkår i denne perioden og begynner å utnytte muligheter som oppstår. I tillegg går kapittelet gjennom utviklingen av andre aktører i næringen på samme tid for å studere og sammenligne opp mot utviklingstrekkene til det lokaleide Prestfjord-rederiet.

Kapittel fire handler om perioden fra 2003 og fram til 2023 hvor det skjer mye endringer i reguleringspolitikken og hvor det i de endrede rammevilkårene oppstår det muligheter som Prestfjord-rederiet utnytter seg av og får en stor vekst i forhold til de tidligere periodene. For rederiet satser tungt på disse mulighetene og begynner samtidig en moderniseringsprosess innad rederiet som vi går gjennom.

Kapittel fem går ut på drøfting av oppgavens funn.

Kapittel seks blir oppgavens siste kapittel. Her vil jeg oppsummere hele oppgaven, drøfte og komme med en konklusjon av funnene fra denne oppgaven.

2 Kapittel 2 - Fiskeripolitikken fra 1970 til 1989 – Starten på en mer regulert fiskerinæring, oppstarten til Prestfjord-rederiet, 200-milssonen og forsiktig norsk havrettspolitikk

I denne perioden begynte utviklingen av dagens fiskeripolitikk. I dette kapittelet ser vi derfor på bakgrunnen av reguleringene og sildekollapsen som begynnelsen på det hele. I tillegg går kapittelet gjennom endringer som deltakerloven, etableringen av 200-milssonen og saltvannsfiskeloven. Opp i alt dette starter også historien til det vi i dag kjenner som Prestfjord-rederiet til Holmøy-konsernet. Da vil vi også i dette kapittelet gå gjennom oppstarten av rederiet og hvilke foretak de gjorde under perioden, samt se nærmere på hvordan endringene i fiskeripolitikken påvirket dem eller førte til tilpasninger. I dette kapittelet blir også en del av historien til ØLF også gått gjennom, ettersom utviklingen deres blir viktig for videre drøfting av underproblemsstillinger til oppgaven. Hvilke endringer av rammevilkår skjer i denne perioden? Hvordan tilpasset rederiet seg disse endringene og utnyttet muligheter i disse endringene i norsk fiskeripolitikk i fra 1973 og til 1989?

2.1 Starten på en mer regulert fiskerinæring

Fram til denne 1970 hadde fisket og fiskerinæringen i liten grad vært regulert. Det hadde omtrent vært fritt fiske fram til denne perioden og fra den andre verdenskrigen så man en kontinuerlig økning av fiskefangster i den norske fiskeriindustrien. Derimot fra 1970-tallet så man mer behov for å ta vare på naturressursene og fiskeartene for å unngå overfiske. Grenser for uttaket av fisk måtte settes, slik at fiskeartene ikke kollapset. Ei sentral problemstilling som oppstod var å bedrive fisket lønnsomt samtidig som man begrenset fisket og dermed unngikk å tømme ressursene i havet. Den norske flåten var på dette tidspunktet for stor og kostnadskrevende for et regulert fiske, det fikk store konsekvenser da strengere deltakerreguleringer og kvoter ble innført, samtidig som antallet fiskefartøyer ble forsøkt redusert av staten og fiskernes organisasjoner. Dette i ett forsøk på å tilpasse den store fangstkapasiteten i den norske fiskeflåten til det da begrensede ressursgrunnlaget i havområdene.²⁹ Det første bruddet mot det frie fisket ble reguleringene mot de norske fiskerne av silda og makrellen på begynnelsen av 1970-tallet. Lovligheten bak

²⁹ Christensen, 2014, s.99.

reguleringspolitikken kom fra det juridiske grunnlaget deltakerloven sørget for. Deltakerloven som gikk ut på at kun aktive fiskere hadde rett til å eie fiskefartøyer erstattet, i 1972, loven om eiendomsrett til fiskefartøy. Gjennom konsesjonsordninger kunne staten fra 1972 begrense adgangen til bestemte fiskerier, uten konsesjon ble det forbudt å delta i fiske.³⁰ Denne ordningen ble viktig for videre statlig utøving av reguleringspolitikk. Kollapsen av silda og bergingen av stammen gjennom de harde reguleringene skulle bli starten på reguleringer av flere fiskestammer. For eksempel ble fisket etter nordøstarktisk torsk kvoteregulert fra 1975 og utover.³¹ Dette skulle forandre den norske fiskerinæringen i stor grad, ettersom inngrepene og reguleringene fra staten utløste ulike virkninger for kystsamfunnene og fiskerne.

2.2 Starten på Prestfjord-rederiet

Rundt samme tid som sildekollapsen startet Prestfjord-rederiet, og dermed det som i dag skulle bli Holmøy-konsernet, opp. Det hele startet som et partsrederi. 4 parter, Ola Helge Holmøy, Arne Halvorsen, Svein Pedersen og Henrik Fredriksen gikk sammen og etablerte et rederi hvor de investerte i en ny ferskfisktråler som ble døpt til Prestfjord sent i 1973 ved Kaarbøsverftet i Harstad hvor den ble bygd. Tenkningen og satsingen til disse var kanskje optimistisk i ei tid innenfor fiskerinæringen der utsikten til fremtiden begynte å bli uklar og usikker. Der mange solgte fartøyene sine, benyttet seg av kortsiktige løsninger og gikk vekk fra næringen satset disse fire i håp om mer langsiktige gevinster og helårlig drift som ikke var vanlig i næringen. Derimot var ting annerledes i Vesterålen. Her hadde det oppstått store trålermiljø i takt med utbyggingen av landindustrien i Nord-Norge støttet av staten etter den andre verdenskrigen. Store trålermiljø oppstod i Hadsel, Øksnes, Andøy og Bø i tiårene etter 1950 som var tidlig i forhold til andre steder i Nord-Norge som tyder på et annet forhold og vilje blant folk mot trålerdrift i denne regionen. Dette kan tenkes å ha vært med på å bygge en god kompetanse og kunnskap om trålerdrift som de bak partsrederiet hadde tatt til seg, blant annet O. H. Holmøy var trålskipper også før oppstarten av rederiet og erfaringene ble utslagsgivende for den videre driften.³²

³⁰ Christensen, 2014, s. 128.

³¹ Strömqvist, 2016, s. 93.

³² Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 5-6 & intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

For å få nok midler til å bygge ferskfisktråleren Prestfjord måtte O. H. Holmøy pantsette sitt eget hjem, noe som tyder på den troen de satt på mot trålerdriften deres.³³ Godt forberedt var de på starten av trålvirksomheten deres. For i tiden før Prestfjord-tråleren ble bygd, lå ikke fokuset kun på byggingen av den nye tråleren. Forberedelsene hadde startet tidlig med å komme seg ut i fisket på fiskefeltene for å kunne tilfredsstille lånene og gjøre investeringa forsvarlig. Dermed starte de rekruttering av mannskap tidlig i en av Nordlands største fiskerikommuner, nemlig Øksnes, hvor de 4 partene hadde et godt nettverk i fiskermiljøet der. Dette gjorde at de fikk rekruttert et dyktig mannskap på 20 personer fra kystflåten og fra rederiene Myrefisk og Øksnesfisk.³⁴

Yngstemannen av eierne, 29 år gamle O. H. Holmøy, ble skipperen til Prestfjordtråleren. Til tross for at han var yngstemann hadde han mønstret opp mye erfaring allerede fra han ble aktiv fisker i en alder av 19 år i 1959 på fiskebåten Stentor som var registrert i Nyksund fram til han var med på å etablere partsrederiet. De tre andre partene var for øvrig også aktive fiskere.³⁵ Deltakerloven ble dermed ikke noen problem for partsrederiets eierskap.

I konsultasjon med fiskerirettleder Ole Vangen ble det klart at de måtte levere fisk til over 5 millioner i løpet av kalenderåret 1974, et kvantum som var såpass stort at det ikke hadde vært noen ferskfisktrålere som hadde fisket opp så mye tidligere. Fasiten ved slutten av 1974 var at rederiet hadde levert fisk for 6,4 millioner kroner. Resten av 1970-tallet viste også til gode resultater for rederiet som hadde etablert seg for alvor i vesterålsregionen. Partsrederiet var godt driftet mellom de fire partene, men to av eierne valgte å selge seg ut i årene etter oppstarten. Til slutt i 1981 stod A. Halvorsen og O. H. Holmøy igjen som eiere over rederiet.³⁶ Ellers ut i 1980-tallet driftet de fortsatt på den ene tråleren de hadde til disposisjon og omkring midten av 1980-tallet ble for øvrig O. H. Holmøy reder på heltid og gikk i land for å utvikle virksomheten videre.³⁷

³³ Nord24, 05.11.15. <https://www.nord24.no/vekst-i-nord/vesteralen/fiske/ola-helge-matte-pantsette-huset-na-driver-han-milliardbutikk/f/5-32-45216>

³⁴ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 6-7.

³⁵ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.2023.

³⁶ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 7.

³⁷ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 23.

2.3 200-milssonen

Videre ble utvidelsen av tolvmilsgrensen til etableringen av den økonomiske sonen på 200 nautiske mil, 370 km, 1.januar 1977 en viktig milepæl i den norske fiskerihistorien og den norske fiskeripolitikken. Ved valget om norsk medlemskap i EF i 1972 var norsk kontroll over tolvmilsgrensen ei sentral problemstilling. Nå hadde norske myndigheter opprettet 200-milssonen utenfor fastlandet med virkning, som ga eksklusive rettigheter for den norske fiskerinæringen. I tillegg utvidet norske myndigheter denne sonen gjennom etableringen av fiskevernsonen ved Svalbard 15.juni 1977 og fiskerisonen ved Jan Mayen 29.mai 1980. For å sette i kontekst utgjorde arealet til denne sonen på havet, som Norge nå rådet kontroll over, litt i overkant av to millioner kvadratkilometer, over seks ganger så mye som arealet til fastlandet til Norge utgjør (324 000 kvadratkilometer).³⁸

Bakgrunnen for etableringen av 200-milssonen var utviklingen i havfisket i nord, samt forhold til land i nærområdene og press fra fiskernes organisasjoner og kystbefolkningen. Konseptet om økonomiske soner var ikke nytt, ettersom Island hadde innført slike soner noen år i forveien, blant annet en 200-milsgrense i 1975. I tillegg ble den teknologiske utviklingen et motiv bak innføringen av 200-milssonen, ettersom den hadde ført til at man i større grad fikk effektivisert fisket. Dette førte i sin tur til et mer økonomisk gunstig utfall av fisket, ettersom man, med større og bedre fartøy kombinert med mer avansert fiskeutstyr, fikk bedre og jevnere fangst av fisk enn tidligere.³⁹

I tillegg førte situasjoner i andre deler i verden til at rederier ekspanderte havfisket sitt til de nordlige havområdene. Vesteuropiske trålerflåter ble utestengt fra områder utenfor Latin-Amerika og Vest-Afrika og så dermed til nord. Den mer konsentrerte fiskeinnsatsen i havområdene i nord førte, sammen med den teknologiske utviklingen av havfisket, til at man fryktet for fiskebestandene, grunnet den store økningen av fiskeuttak her. Ferskt i minnet var absolutt sildebestanden, som ble et varseltegn for fiskeuttaket i regionen og for hva som kunne skje med de andre fiskeartene i havområdene i nord.

Som nevnt tidligere var ikke den delen av fiskerinæringen i Norge som omfattet kystfiske fornøyd heller. Store skader forårsaket av både norske og utenlandske trålere førte til et

³⁸ Christensen, 2014, s.53-55.

³⁹ Christensen, 2014, s. 55-56.

massivt press fra kystbefolkningen og fiskernes organisasjoner. Før 1970-tallet hadde 12milsgrensen til en viss grad beskyttet den norske kystflåten fra trålere som forårsaket skader på fartøy og redskaper, men det endret seg etter hvert som fiskeinnsatsen fra andre land økte i de nordlige havområdene.⁴⁰

Brukskollisjonene gikk kraftig opp etter at trålfisket intensiverte seg. Blant annet ble det rapportert om 46 brukskollisjoner mellom september 1973 til juli 1974 i strekningen mellom fiskebankene utenfor Vesterålen og Malangsgrunnen nord for Senja. Dette sammenlignet med 3 brukskollisjoner i 1969. Erstatningsordningene var i praksis veldig lite fungerende for kystfiskerne som ble rammet. Ifølge norske myndigheter kostet hver skade kystfiskerne 30.000 i snitt i tapte fangstinntekter og ødelagt utstyr/redskaper. Disse kostnadene ville per 2021 tilsvart rundt 180.000 i snitt.⁴¹ På toppen av det hele kunne disse store kostnadene ta 5-6 år før man fikk erstatningen godkjent, samtidig som dekningsprosenten var meget lav og bevisforholdene vanskelige. Dette førte antageligvis også til at svært mange av fiskerne ikke meldte ifra om skader, de brukskollisjonene som ble meldt ifra blir sett på som minimumstall og man har god grunn til å anta antallet brukskollisjoner var mye høyere.⁴²

Dette førte til at det oppstod et behov, på kystfiskernes i nord sin side, å få utvidet tolvmilsgrensa og dermed få norsk enerett og jurisdiksjon over havområdene lengre ut fra den norske kysten. På Vestlandet var det derimot stor uenighet i denne saken. Havfiskemiljøet på Vestlandet kom i interessekonflikt med kystfiskerne i nord. De fryktet for at en eventuell utvidelse av fiskerigrensa til Norge ville resultere i at norske trålere ble nektet fiske som foregikk i kystfarvannet til andre land.⁴³

Etableringen av denne sonen førte til at Norge fikk kontroll over ressursene utenfor kysten på en helt unik måte sammenlignet med tidligere. Videre gjorde dette også at det åpnet seg opp muligheter for norske myndigheter til å regulere fisket i området, kontrollere fiskeinnsatsen, nye forvaltningsprinsipper og fordeling av uttak av fisk mellom land og mellom de ulike gruppene fiskere.⁴⁴ Det tok lang tid å få etablert 200-milssonen med virkning. Staten måtte

⁴⁰ Christensen, 2014, s. 56.

⁴¹ <https://www.norges-bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/>

⁴² Christensen, 2014, s. 56.

⁴³ Christensen, 2014, s. 57.

⁴⁴ Christensen, 2014, s. 54.

både ta hensyn til kystfiskerne og havfiskerne, andre næringer og ikke minst ta hensyn til internasjonale faktorer og påvirkninger. Kystfiskernes behov for beskyttelse langs kysten, og havfiskernes behov for tilgang til fjerne farvann, sammen med sikkerhetspolitiske årsaker gjorde at det samtidig med fiskerigrensen ble etablert overgangsordninger.

Dette gjorde at det tradisjonelle fisket kunne fortsette i disse havområdene, dog gjennom omfattende kvotebytteavtaler med andre land.⁴⁵ Dette med hensyn til internasjonal politikkføring, men også, kanskje viktigst, med forvaltningsprinsipper i bakgrunnen. Man hadde fra før fått indikasjoner på en kraftig, økende overbeskatning av torsk i Barentshavet.⁴⁶ At det utenlandske fisket skulle fortsette, dog med mye innskrenkning og kontroll, forutsatte også at norsk fiskefangst måtte reguleres.⁴⁷

For å få dette til var staten avhengig av å lykkes med sin havrettspolitikk. Den måtte være forankret i folkeretten og i samspill med nabostater. For det var ikke bare fiskerinæringen en slik havrett kunne påvirke. Det måtte også tas hensyn til olje- og gassvirksomheten og skipsfart, hvor bekymringen blant aktørene i skipsfarten fryktet at en slik sone ville begrense fri seiling i farvannene og endrede konkurransebetingelser. I tillegg lå det sikkerhetspolitiske motiver bak forsiktigheten i havrettspolitikken grunnet den geografiske og politiske situasjonen i datiden som et naboland til Sovjetunionen med medlemskap i NATO. Både USA og Sovjetunionen satset på styrkeoppbygging i Barentshavet på denne tiden, hvilket gjorde området noe politisk spent på datiden. Videre hadde også uklarheten i folkeretten med Svalbardstraktaten om hvorvidt virkeområdet kun gjaldt Svalbardøyene og farvannet rundt eller sokkelen og havområdet rundt. Erfaringene fra Islands havrettspolitikk i årene i forkant og utfallet med påfølgende konflikt med andre land var også noe staten ønsket å unngå. Havrettskonvensjonen fra 1982 ble da viktig for etableringen av de økonomiske sonene, ettersom den fastslo kyststaters rett til å utøve myndighet over fremmede fartøy, så vel som reguleringer innenfor deres økonomiske sone. Dermed fikk Norge etablert med de økonomiske sonene med virkning ettersom konvensjonen ble ratifisert av andre land.⁴⁸

⁴⁵ Christensen, 2014, s. 67.

⁴⁶ Christensen, 2014, s. 63.

⁴⁷ Christensen, 2014, s. 67.

⁴⁸ Christensen, 2014, s. 61-62 & Store Norske Leksikon, hentet 01.05.23, <https://snl.no/havrett>

Utover 1970-tallet skulle også andre land enn de som tradisjonelt hadde drevet fiske i nordområdene som videre førte til fare for kollaps i fiskeartbestander og med dette oppstod det ett behov for å få en rett/nasjonal kontroll over havområdene rundt Norge. Samtidig var også kystfiskerne svært misfornøyd med situasjonen, ettersom trålere, hvorav både norske og utenlandske trålere, skadet både fartøy og redskaper som forårsaket store ekstra kostnader for kystfiskerne.

For Prestfjord-rederiet og deres trålerdrift ga for øvrig opprettelsen av 200-milssgrensa i 1977 klarere rammer for rederiet i tiden framover.⁴⁹ Kortsiktig hadde den kanskje ikke veldig stor effekt på driften av ferskfisktråleren deres, men den norske havretten fikk positive konsekvenser for rederiet når de senere kunne fiske over større avstander. For i tiden i etterpå har rederiet fått rederiet en fabrikktråler på plass mot slutten av dette kapittelet, for ikke å nevne de trålerne de har i dag, som har kunnet fiske over større avstander med den stadige teknologiutviklingen i fiskerier. Derfor førte den norske havretten til at rederiet i senere tid kunne planlegge og gjennomføre fiske på større områder enn tidligere uten konflikter og innenfor klarere driftsrammer. Uten havretten kan det også ha vært sannsynlig at havområdene rundt kunne vært overfisket på nettopp de fiskeartene rederiet fisker på den dag i dag. Dermed kunne de stått igjen med lite eller ingenting råstoff å fiske på. I ett slikt scenario kunne derfor trålerfisket ikke vært like lønnsomt uten den norske havretten som de den dag i dag utnytter og hvor de fisker på områder i Nordsjøen, Barentshavet og utenfor Svalbard. Derimot fikk også staten et ansvar om ressursforvaltning og fokus på bærekraftighet som følge av etableringen av de økonomiske sonene som kan ha vært en faktor bak satsning på moderniseringsprosessen rederiet hadde i tiden etter. Det ble nemlig fort klart at det var ønskelig fra statens side å få ut eldre fartøy av fisket.

2.4 Saltvannsfiskeloven

Gjennom saltvannsfiskeloven fra 3. juni 1983 fikk Fiskeri- og kystdepartementet muligheten til å regulere fiskeutøvelsen drevet av norske fiskere og norskeide fartøyer innenfor de nylig opprettede økonomiske sonene og ute i internasjonale farvann.⁵⁰ Dermed kunne kvoter innføres i forskjellige fiskerier. Begrensinger som totalkvoter, fordeling av kvoter på tvers av fartøygrupper eller distrikter, enhetskvoter kunne innføres gjennom denne loven. I tillegg

⁴⁹ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

⁵⁰ NOU 2005: 10: 25

kunne det innføres ytterligere reguleringer i forbindelse med redskapsbruk, minstemål/minstevekt på fisken, utkast av fangsten, valg av område eller tid på fisket kunne bli regulert eller periodisert.⁵¹ For Prestfjord-rederiet sin del skulle saltvannsfiskeleven gi tydeligere rammer for hvordan de skulle drive trålervirksomheten sin, blant annet kunne de begynne å budsjettere ordentlig.⁵² Rederiet hadde fra før av måttet tilpasse seg fartøykvoteregulering fra 1976.⁵³ Men saltvannsfiskeleven ga med andre ord rederiet noe klart å forholde seg til som gjorde at de kunne legge opp hvordan de skulle drifte deretter. Reguleringene av saltvannsfiskeleven kan videre ha ført til en konkurranse mot råstoff samtidig som overfisket ble et større problem på slutten av denne perioden. Reguleringene av saltvannsfiskeleven kombinert med overfisket av fiskebestandene kan derfor sees på som en av årsakene til satsing utenfor trålerfisket vi tar for oss i neste kapittel.

2.5 Fra ferskfisktråler til fabrikktråler

Utover 1980-tallet var også tiden inne for å skifte ut ferskfisktråleren med en ny tråler. Tidligere hadde frysing av fangst om bord på fiskefartøyer vært lovregulert, men en opphevelse kom utover på 1980-tallet. Mot slutten av 80-tallet skulle også ombordfrossent råstoff bli mer lønnsomt, og det ble bedre marked for dette. Det ble oppdaget hvordan man kunne bruke frossent råstoff som råvare for salt- og klippfiskprodusenter som førte til at rederne kunne øke prisen på sitt råstoff samtidig som disse produsentene sparte utgifter på innkjøp av råstoff.⁵⁴ Disse endringene av rammevilkår åpnet videre opp for investeringer i fryseteknologi om bord på trålerne. Videre kunne man også spare mye utgifter på driften sin over tid med de teknologiske nyvinninger og stadig mer moderniserte løsninger som oppstod i perioden. For eksempel kunne man spare mye utgifter på å få ned bunkersutgifter ved forbedringer på fartøyets framdriftsmaskineri og endringer på formen av skroget.⁵⁵ I tillegg rundt 1985 hadde havforskerne spådd en lovende framtid innen torskefisket med en torskebestand som de trodde skulle øke betraktelig. På dette tidspunktet virket kanskje utsiktene reelt lovende i fiskerinæringen og for mange ble dette sett på som ei ideell tid å investere i fartøy. Også for Prestfjord-rederiet, som solgte ferskfisketråleren deres i 1985 og

⁵¹ Saltvannsfiskeleven, 1983, §1-55

⁵² Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

⁵³ Holm, 2014, s. 193.

⁵⁴ Trondsen, 2013, s. 354-355.

⁵⁵ Holm, 2014, s. 190.

fikk på plass en ny fabrikktråler i 1987. Den nye fabrikktråleren, den første av sitt slag til å bli registrert i Nordland, ble døpt til Prestfjord den også. Bygd på Vestlandet hos Kleven mek. Verksted i Ulsteinvik, kom tråleren med store forventninger for rederiet.⁵⁶

Ettersom kystsamfunnene og fiskeindustrien med deres landanlegg i Nord-Norge var svært avhengig av landing av fisk fra trålerne var det en motstand i Nord-Norge mot disse fabrikktrålerne ettersom produksjonen ble gjort på båten, for ikke å nevne økt konkurranse mot kystfisket. I tillegg var det også en pågående konflikt mellom kystfisket og trålerfisket mot hvem som var skyldig i overfisket i perioden, som førte til en motstand mot trålere i kystsamfunn i Nord-Norge.⁵⁷ Allerede i 1963 kom den første fabrikktråleren til Norge, henholdsvis til Ålesund, men først 24 år senere skulle den første fabrikktråleren komme til Nordland. Det kan også sees på i sammenheng med reguleringer av ombordfrysing av råstoff, men samtidig var trålerne i Nord-Norge også i stor grad tilknyttet fiskeindustri. For rederiet ble det mer lønnsomt med fabrikktråler, med sparte utgifter og hvor de kunne få bedre markedsbetingelser med ombordfrossent råstoff samtidig som de sparte seg for produksjon på landsiden.⁵⁸

Ettersom trålerne gjerne fisket på felt med økende avstand til landområder var det en ulempe for en ferskfisktråler og for kvaliteten på fisken. Trålerfisket foregikk over stadig lengre avstander og dermed oppstod det et behov for fabrikktrålere som var mer tilpasset de større avstandene med hensyn til fiskens kvalitet. Totalt kom det tre fabrikktrålere til Nord-Norge i 1987, hvorav to til Vesterålen. Den første fabrikktråleren gikk til Prestfjord-rederiet i Øksnes, samtidig som den andre fabrikktråleren som ble døpt Andenesfisk II kom til et rederi på Andøy.⁵⁹

2.6 Øksnes Langenes fiskeindustri

Starten av ØLF startet ved den statlige satsingen på landindustrien etter andre verdenskrig. I 1950-tallet hadde satsingen begynt og utover 1960-tallet hadde filet- og resten av landindustrien vokst, og kapasiteten på landsiden økte i stor skala langs hele den norske

⁵⁶ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 8-9.

⁵⁷ Holm, 2014, s. 193.

⁵⁸ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 8 og intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

⁵⁹ Ibid.

kysten.⁶⁰ På 1960-tallet hadde landindustrien politikken på sin side, for veksten ble nemlig lagt til rette for av staten og på Myre i Vesterålen ble det satset på nye filethaller og trålere av den lokale bedriften Øksnes Langenes Fryseri og Kjøleanlegg A/L (ØLF).⁶¹

Samme år som 200-milsgrensa ble etablert, ble overkapasiteten i fiskeindustrien gjort rede for. På grunnlag av råstofftilførselen og kapasiteten på mottakssiden var overkapasiteten til fiskeindustrien oppe på 25 prosent. I tillegg var situasjonen med overfiske blitt et problem for trålerne som ØLF var svært avhengige av. Trålerne slet med å levere noe annet enn småvokst fisk. Dette gjaldt særlig torsken som var bedriftens viktigste råstoff. Løsningen ble fisking av andre arter som uer og sei, men også disse led av loddekollapsen i 1984. Råstoffet uteble dermed for bedriften og selskapsform, markedsorientering, lavkonjunktur og gjelden gjorde at utsiktene til selskapet utover 1980-tallet var mørke.⁶²

I tillegg ville regjeringen også redusere den norske trålerflåten med 25 prosent rundt 1980. Der staten tidligere hadde støttet utbygging på kysten av foredlingsindustri og trålerflåter som med Øksnes Langenes Fiskeindustri, gikk de nå inn med kapital for å bygge ned igjen. Trålerrederier fikk ettergivelse av lån og slagstilskudd mot at de kvittet seg med trålere. Blant annet i Vesterålen ble antall trålere redusert fra 21 til 17 på bare to år. Samtidig hadde ØLF investert i fartøy som de endte opp med å måtte kvitte seg kjapt med eller som de forsøkte å benytte seg av i offshorenæringen. I denne næringen hadde de lite erfaring og etter få år gikk satsingen i denne næringen til konkurs for selskapet ØLF hadde investert i. Gjelden ØLF satt igjen med ble stor i en ellers allerede tung periode innenfor fiskerinæringen.⁶³

30. november 1988 ble Øksnes Langenes Fiskeindustri slått konkurs. Et symbol på industrireisningen i Nord-Norge etter andre verdenskrig og en av Norges største fiskeindustribedrifter var gått under. For samfunnet i Myre hadde bedriften vært kjernen i framveksten av det industrielle fiskeværet og nå stod 300 mennesker uten arbeid. De var dog ikke alene om å bli slått konkurs, ettersom over 100 fiskemottak i Nord-Norge gikk konkurs det samme året. På nyåret 1989 skulle utviklingen ta en ny retning. Myregruppen AS som var etablert i desember 1988, i kjølvannet av konkursen til ØLF, kjøpte konkursboet til ØLF for

⁶⁰ Strömqvist, 2016, s. 72 og 77.

⁶¹ Strömqvist, 2016, s. 72.

⁶² Strömqvist, 2016, s. 77-78.

⁶³ Strömqvist, 2016, s. 81-82.

21 millioner. Investorene var lokaleide Gunnar Klo AS og AS Fiskeindustri med Melbu Fiskeindustri, hvorav ingen av deleierne hadde aksjemajoritet.⁶⁴ Kommunen Øksnes ble også involvert og var en av aksjeholderne.⁶⁵

2.7 Oppsummering av kapittel 2

Sildekollapsen i denne perioden ble det første tegnet for et behov for en mer bærekraftig og ressursforvaltende fiskeripolitikk. Kvoter ble innført på bakgrunn av deltakerloven.

Etableringen av de økonomiske sonene ble også viktig, både kystfiskerne og trålerflåten fikk bedre rammer å forholde seg til angående fiskeområdene deres. Inklusivt Prestfjord-rederiet da de skiftet ut ferskfisktråleren til fordel for en fabrikktråler og fisket over større områder.

Det samme gjaldt for saltvannsfiskeloven, hvor trålerdriften til Prestfjord fikk klarere rammer å forholde seg til. Praktiske konsekvenser for rederiet med andre ord. Videre kan man også argumentere for at anskaffelsen av en fabrikktråler var det første steget mot fornying av trålerredet og en effektivisering som bidro til økt lønnsomhet med tanke på satsing mot frossent råstoff.

Endringene i fiskeripolitikken skulle ikke umiddelbart løse de marinbiologiske krisene.

Perioden skulle by på både sildekollaps på 1970-tallet og lodde- og torskekollaps, med en betydelig reduksjon av sei og uer utover 1980-tallet. Forskerne spådde blant annet at torskebestanden skulle ta seg opp som ikke ble tilfellet. Den marinbiologiske kollapsen i slutten av denne perioden skulle da bli en utløsende årsak til neste periodes store endringer i næringen.

Med konkursen til ØLF begynte en prosess der den gamle satsingen på landindustri med tilhørende trålerflåte gikk bort og ble ulønnsom. Landindustrien var konstruert for å sikre sysselsetting i kystsamfunnene i Nord-Norge hvor kystfisket tradisjonelt hadde dominert som driftsform. Det ble klart at overfiske ble et problem, og strengere reguleringspolitikk førte også til en konkursbølge. Prestfjord-rederiet hadde derimot en annen driftsmodell som ble mer lønnsom for tiden framover. De var ikke tilknyttet noe landindustri og kunne dermed fokusere på å effektivisere sitt trålerfiske. Ved å satse på en ny fabrikktråler ville de kunne produsere fryst råstoff som skulle bli mer lønnsomt enn ferskt råstoff.

⁶⁴ Strömqvist, 2016, s. 85-87.

⁶⁵ Ellefsen & Lundevall, 2019, s. 284.

3 Kapittel 3 - Fiskeripolitikken fra 1989 til 2003 – Fiskerikriser og det gamle systemets undergang – Prestfjord-rederiet tilpasser seg og tar nye steg

18. april 1989 tok fiskeripolitikken en ny vending. Kystfisket etter torsk denne datoen ble stanset før kvoten engang ble oppfisket. Med det endret den norske fiskerinæringen seg for alltid. Prinsippet om åpen adgang til kystfiske gikk bort og næringen ble fra denne datoen omtrent lukket til fordel for hensynet til forvaltning av ressursene.⁶⁶ På toppen av det hele skulle konflikten mellom kystflåten og trålerflåten eskalere ettersom trålerne fikk fiske videre, på fiskefelt de opprinnelig ikke hadde tilgang til under sesongfiskerier til kystfiskerne. Trålerne hadde sine egne, faste kvoter som de kunne fiske opp når som helst på året, alt etter hva som passet driften deres best.⁶⁷ Starten av denne perioden var preget av bestandskriser og lavt kvotegrunnlag med påfølgende fiskeripolitiske endringer rettet mot trålere, ga noen utfordringer og noen muligheter. Vi skal se nærmere på hvordan Prestfjord-rederiet tilpasset seg disse. For veivalgene brøt med daværende forretningsmønster og strukturer. Hvilke endringer av rammevilkår skjedde i denne tidsperioden? Hvordan tilpasset rederiet seg disse endringene og hvordan dro de nytte av de mulighetene som oppstod?

3.1 Fartøykvoteordningen

Forholdet mellom fiskeriene og kystsamfunnene endret seg helt, ettersom de i kystsamfunnene, fra 1989 av, ikke lengre kunne danne seg et fritt livsgrunnlag gjennom fiske. Etter flere sesonger på 1980-tallet med dårlig fiske, hvor økonomien i flåten og fiskeindustrien allerede hadde blitt svekket, skulle konsekvensene bli enorme. Ikke bare for fiskerne, men også for den delen av fiskeindustrien som var sysselsatt på land. Stoppen i torskefisket førte til at kystflåten ble stillestående og dermed led også fiskebrukene langs kysten av fiskestoppen. Et strengere reguleringsopplegg trengtes for å løse situasjonen. Tidligere hadde staten forsøkt å løse problemene gjennom periodereguleringer og redskapsbegrensninger, men disse metodene var ikke nok til å løse problemene for staten. Svaret ble fartøykvoteordningen. I fartøykvoteordningen har et visst antall fartøyer garanterte kvoter. Ettersom man regnet med den lave norske kvoten fortsatte i noen år fram i tid, ville

⁶⁶ Holm et.al, 2014, s. 185.

⁶⁷ Holm et.al, 2014, s. 187.

denne ordningen forårsake at mange fiskefartøyer ble ekskludert fra deltakelse i fisket av torsk.⁶⁸

En begrensning av antall fartøy som deltok i fisket ble sett på som nødvendig om kvotene skulle lykkes. Derimot kunne en del av de fartøyene som ikke kom med i fartøykvoteordningen fortsatt delta i torskefisket, dog under en maksimalkvoteordning. Innenfor denne ordningen ville det enda være fri adgang til fisket og konkurranse innen en tynn gruppekvote. Dette var med andre ord en åpen gruppe med konkurransekvote.⁶⁹

Det var mange utfordringer med denne ordningen. Hvordan man skulle kunne bestemme hvilke fartøyer som skulle inkluderes, fordelingen mellom disse fartøyene, med alle de forskjellige driftsmåtene og størrelsene fra hvert enkelt fiskefartøy var ikke en enkel sak. Om man tok mest hensyn til de som hadde levert mest torsk de siste årene ville det få enorme konsekvenser for den minste flåten. Med andre ord de små fiskebåtene som hadde så stor betydning for kystsamfunnene og bosettingen i kystsamfunnene, særlig i Nord-Norge. Samtidig, om den store delen av fartøyene som kom innenfor en eventuell maksimalkvoteordning, ville den resterende delen av flåten som kom innenfor fartøykvoteordningen få en så liten kvote at det så vidt var nok grunnlag å drifte på. For de som kom med i ordningen, inkludert trålere, ble betingelsene bedre rettet mot ei lønnsom drift.⁷⁰

3.1.1 Framkomsten av et system for rapportering

For å håndheve den nye reguleringspolitikken og forvaltningssystemet bygde også staten opp et system for rapportering. Tidligere hadde det vært en form for rapportering av fiskefangsten, hvor fiskesalgslagene registrerte landinger, med andre ord sluttседler mellom fiskere og kjøpere av fisken. I praksis hadde dette fungert dårlig i forhold til å gi en oversikt over fangsten i sammenheng med ressursforvaltning. Denne ordningen var i all hovedsak en ordning for å sikre det økonomiske oppgjøret mellom fiskerne og fiskekjøperne.⁷¹

⁶⁸ Holm et.al, 2014, s. 200.

⁶⁹ Holm et.al, 2014, s. 200 og 206.

⁷⁰ Holm et.al, 2014, s. 200 og 210.

⁷¹ Holm et.al, 2014, s. 212.

I tillegg var det ikke uvanlig med feilrapportering, det var heller ofte at man gjerne leverte mer enn det som ble ført opp på sedlene og forfalsket landingsdatoer. Dette var ikke tillatt, men samtidig fantes det ikke noen straff for å forfalske sluttsedler. I tillegg hadde fiskerne blitt pålagt å loggføre fiskefangstene i en fangstdagbok året før, i 1988. Fangstdagboka kombinert med sluttseddelsystemet førte til at staten fikk en mye mer korrekt oversikt over fangstene og kunne forhindre overfiske, som naturligvis var gunstig i forhold til ressursforvaltningen som nå var den viktigste prioriteringen for staten.⁷² Dette ga også klarere rammer å forholde seg til for aktører i næringen, også for Prestfjord-rederiet, men for dem skulle det etter hvert være nok å tilby fisken på et auksjonsmarked, samtidig som de landet fisken på sitt eget anlegg på Holmen.⁷³

3.2 Trålstigen

Løsningen til utfordringene med kvotefordelingen ble trålstigen, vedtatt høsten 1989.⁷⁴ Trålstigen ble den delingsmodellen som begge sider av fiskeriindustrien aksepterte, ettersom den var basert på prinsippet om en differensiert flåte. Fordelingen av kvotene ble med trålstigen dynamisk. Dette grunnet de to flåtenes unike forskjeller og posisjon i fiskerinæringen. Med hensyn til kystflåtens betydning for kystsamfunnene og bosetningene der, økte kystflåtens andel av kvoten når totalkvoten var lav.⁷⁵ På den andre siden økte trålerflåtens andel av kvoten når totalkvoten var høy/økende.⁷⁶

Praksisen angående kvotefordelingen mellom kystflåten og trålerflåten ble etter hvert til at fiskerimyndighetene tok utgangspunkt i eller henviser til fordelingsnøkler foreslått av Norges Fiskarlag, interesseorganisasjonen til kystfiskerne, som da legges fram til høring angående kvotefordelingen. Dette tyder på hvor sterk posisjon næringsutøverne, som regel fiskere og særlig fiskerne som var medlem i Fiskarlaget, har som blir inkludert i utformingen og iverksettingen av den nye fiskeripolitikken.⁷⁷ Viktigheten av å være organisert ble derfor tydelig.

⁷² Holm et.al, 2014, s. 212.

⁷³ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

⁷⁴ Strömqvist, 2016, s. 95.

⁷⁵ Holm et.al, 2014, s. 204.

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Holm et.al, 2014, s. 205-206.

Likevel er ikke Fiskarlaget representativ for alle fiskerne i Norge, som man da kan stille seg spørsmål til hvorfor akkurat de skal få en så stor innflytelse på slike viktige spørsmål innenfor fiskeripolitikken. For fiskerimyndighetene var det derimot en fordel å ha en motpart og samarbeidspartner som Fiskarlaget som de kunne ta stilling til, grunnet organisasjonens størrelse. Det ville vært lite gjennomførbart å føre en vellykket og ansvarlig fiskeripolitikk rettet mot ressursforvaltning med mye splittelse og strid mellom fiskerne.⁷⁸

For Prestfjord-rederiet ble trålstigen viktig. Det ga driftsrammer de kunne forholde seg til i senere år. Derimot var det ikke nok der og da grunnet kvotesituasjonen på datiden. Kvotene de fikk tildelt var ikke nok grunnlag for å drifte hele året på. Trålerredieriet hadde allerede gått til anskaffelsen av den nevnte fabrikktråleren og med O. H. Holmøy som fulltidsreder da var veivalgene i tiden framover noe uortodoks. Når det ble klart at trålervirksomheten framover kom til å bli vanskelig ble svaret todelt for selskapet.

3.3 Utvidelsen av virksomheten til oppdrett

Det første svaret lå nemlig i leten etter flere ben for selskapet å stå på. Muligheten lå i oppdrett. Til tross for at oppgaven omhandler trålerredieriet ble historien om oppstarten av oppdrettsselskapet relevant for hvordan de valgte å tilpasse seg fiskeripolitikken. I 1987 hadde selskapet Eidsfjordlaks AS blitt etablert av Harold Lauritzen som da hadde fått en konsesjon for å drive lakseoppdrett og sådan begynte oppdrettsvirksomheten med Sildpollen som base. Selskapet så ut til å ha lovende utsikter i en voksende næring med gode fasiliteter og arbeidere som skapte et godt grunnlag for driften. Konsesjonsvolumet per mære økte trinnvis opp til fire ganger så mye, fra 3000 kvadratmeter i 1981 til 12.000 kvadratmeter i 1988.⁷⁹

Derimot led næringen et tilbakeslag da oppdrettsnæringen endte opp med å overproducere laks i forhold til hva det var marked for. Dette misforholdet skapte en sekvens med konkurser i næringen der flere settefiskprodusenter gikk under. I tillegg falt prisen drastisk i eksportmarkedet som en konsekvens av overproduksjonen av oppdrettslaks. Våren 1990 gikk

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 19.

Eidsfjordlaks AS under. Konkursen var et faktum for Harold Lauritzen, men han var fortsatt eier av en konsesjon på lakseoppdrett.⁸⁰

Ettersom det på dette tidspunktet var vanskelig å få nok kapital til start av et nytt selskap var grepet til Lauritzen å invitere selskaper og aktører innenfor oppdrettsnæringen til å starte et nytt selskap som fortsatte lakseoppdrettet i Eidsfjorden. Sildpollen Laks AS ble stiftet 3. juli 1990 med Lauritzen selv som hovedauksjonær. Selskapet gikk derimot med underskudd tidlig. Det ble fort klart at selskapet trengte flere investorer i løpet av det første året med underskudd. Dermed måtte Lauritzen invitere investorer til selskapet. Av de som dukket opp var blant annet O. H. Holmøy. Klar på at det måtte satses for fullt og om han og Prestfjord-rederiet skulle bli involvert ville han også ha styringen over selskapet gikk styret i Sildpollen Laks AS 22. mai 1991 med på å invitere Holmøy til en aksjeutvidelse.⁸¹

For Holmøy lå det muligheter i dette selskapet etter erfaringer som han hadde gjort selv fra 1986 da han fikk tildelt en laksekonsesjon som ble driftet på med en fiskeindustri ute på Stø. I Vesterålen var det også kommet på plass to forfabrikker med Biomar på Myre i 1987 og Skretting på Stokmarknes i 1989 som gjorde Vesterålen en strategisk plass for drift av lakseoppdrett.⁸²

For at oppdrettsvirksomheten skulle bli lønnsomt var det åpenbart for Holmøy at det måtte tilrettelegges for en enklere og mer effektiv drift. Etter dette var strategien å få selskapet i en posisjon der de kunne vokse gjennom flere konsesjoner på lakseoppdrett. Valget for anlegg ble landanlegget i Sildpollen som ble kjøpt opp fra Fiskeprodusentenes Fellessalg. Videre gjennom det følgende tiåret ekspanderte de virksomheten gjennom å erverve konsesjoner fra nærområdet. Slik fikk Prestfjord-rederiet flere ben å stå på gjennom torskekrisen på dette tidspunktet.⁸³

3.4 Nordnorsk og russisk samarbeid

For framtiden til Prestfjord-rederiet var det derimot ikke godt nok å være avhengig av et annet selskap for å sikre økonomien. Noe måtte gjøres for selve rederiet også. Ikke minst for å sikre

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 20.

⁸² Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 19 & intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

⁸³ Holmøy Jubileumshefte, 2013, s. 20.

drift nok for de ansatte i rederiet. Uten nok kvoter kunne ikke rederiet tilby en ordentlig helårsarbeidsplass for mannskapet og mannskap var rederiet avhengig av. Måten de tilpasset seg rammevilkårene på datiden ble noe utradisjonelt.

O. H. Holmøy og rederen fra Andøya, Arnljot Haugen, bestemte seg for å samarbeide mot en løsning på kvotesituasjonen. Hvor andre redere så seg om langs kysten eller til steder langt vekk som Falkland og New Zealand gikk de to rederne sammen om å få opprettet kontakt med den norske ambassaden i Moskva i 1991 for å forsikre seg om muligheten for å kjøpe kvoter av det russiske fiskeriselskapet Sevryba. Fiskeriselskapet Sevryba var et stort rederi i Russland med mye kvoter fordelt på de 300 fartøyene de hadde til disposisjon i sin flåte og de var interessert i vestlig valuta. For etter Sovjetunionens oppløsning var de interessert i å drive rederiet deres etter et mer vestlig driftsmønster. Den norske ambassaden i Moskva tok dermed ansvar for å få etablert kontakt med russiske fiskerimyndigheter i Murmansk for å få prosessen i gang. Kontakten mellom trålerrederiene fikk dermed også et mer legitimt og offentlig preg.⁸⁴

I januar 1992 kom forhandlingene i gang. Russerne la fram tilbud hvor Holmøy og Haugen kunne få kjøpe en stor kvotedel, hvor de også hadde gjort klargjort kontraktene. Russerne framstod som forberedt, og interessen deres i vestlig valuta var tydelig. Tilbudet russerne kom med var mye bedre enn det de to rederne hadde forventet. De var forberedt på å si seg fornøyd om de klarte å forhandle seg fram til en kvotedel som akkurat var stor nok til å få en helårsdrift og dermed sikre mannskapet en helårsjobb. Kvotestørrelsene ble ikke et problem, ei heller kvoteprisen.⁸⁵

De to rederne ga så beskjed om at de måtte gå gjennom betingelsene i avtalen først på egenhånd også få vurdering av norske myndigheter på avtalen før de kunne skrive under. Noen uker senere var O. H. Holmøy og A. Haugen tilbake i Murmansk for å ferdiggjøre forhandlingene der. Avtalen ble skrevet under på og de fikk dermed fiske på 4000 tonn torsk og hyse fra den russiske kvoten under norsk flagg mot at de tok med 4 russiske fiskere som en del av mannskapet i tillegg til at det skulle være en russisk inspektør om bord. Motivet bak lå

⁸⁴ Holmøy Jubileumshefte, 2013, s. 10, intervju K. R. Holmøy, 18.04.2023 & Nord24, 03.11.15.

<https://www.nord24.no/vekst-i-nord/vesteralen/fiske/ola-helge-matte-pantsette-huset-na-driver-han-milliardbutikk/f/5-32-45216>

⁸⁵ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 11.

trolig i at russerne var interessert i å utveksle lærdom med norske fiskere. Tillatelse til å fiske på både norsk og russisk kvote i løpet av en tur ble også gitt, men dette måtte bokføres i fangst dagboken. Oppgjør ble gjort etter den russiske kvoten var oppfisket.⁸⁶

Dette nordnorske samarbeidet med russerne strakk seg over 8 år der Prestfjord AS kjøpte russekvoter, fra 1992 til og med 1999. Gode erfaringer ble gjort og i ettertid viste dette samarbeidet seg å være kanskje et av de viktigste veivalgene rederiet tok. Russerne ga veldig gode betingelser for kjøper i forhandlingene. Representanter fra de to sidene ble godt kjent, og relasjonene vokste mellom partene.⁸⁷

Uten dette samarbeidet er det vanskelig å si hvor Prestfjord-rederiet hadde vært. De tildelte norske kvotene fra 1991 til 1997 var marginale og førte til at mange solgte seg ut eller gikk konkurs under denne perioden. Kjøp av russekvotene ble nødvendig for Prestfjord-rederiet for å sikre rederiet en helårlig trålerdrift samtidig som mannskapet hadde en helårlig arbeidsplass og ikke gikk over til andre yrker. Uten kjøp av de russiske kvotene og flere ben å støtte seg på i form av oppdrettsselskapet Eidsfjord kunne det i verste fall resultert i det samme skjebne for Prestfjord-rederiet som med mange andre innenfor næringen i denne tidsperioden.

3.5 Nedbygging av fiskeristøtten

Videre vedtok regjeringen en ramme for fiskeristøtten. Dette skulle bli kroken på døra for mange i kystflåten ettersom de var avhengig av økt fiskeristøtte grunnet den kommende restriktive fartøykvoteordningen. Ressurskrisen for yrkesfiskerne trengte ikke å bety slutten, så lenge staten var villig til å bidra med krisehjelp og ekstra støtte til fiskerinæringen. I tidligere praksis hadde Norges Fiskarlag og staten forhandlet hvert år om fiskeristøtte til fiskerinæringen.⁸⁸ Nedbyggingen av fiskeristøtten ble derfor et tydelig brudd med tidligere praksis, ettersom staten ikke ville imøtekomme kravene om ekstraordinære støttetiltak. I takt med nedbyggingen av fiskeristøtten, skulle Hovedavtalen, der fiskeristøtten hvert år utgjorde en femtedel av førstehandsverdien til den samlede fangsten, avvikles senere, som skulle bety uheldige strukturelle endringer for den konvensjonelle flåten.⁸⁹ Når næringen ble subsidiefri i

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ Holm et.al, 2014, s. 208-209.

⁸⁹ Holm et.al, 2014, s. 209.

1995 var dette derimot positivt for rederiet, som fra da av kunne drive mer selvstendig og være mer selvhjulpen.⁹⁰

For å kunne gjøre fiskeindustrien mer markedstilpasset ble det klart for regjeringen at fiskeristøtten og Hovedavtalen måtte avvikles for å kunne få til dette. Tollettelser og friere konkurranse i fiskerisektoren var målet for å kunne oppnå økonomisk vekst. Norge inngikk en avtale med EFTA i om fri handel med fisk og fiskeprodukter i 1989, hvor forutsetningen for tollettelsene var at den norske statsstøtten til fiskerinæringen gradvis minket innen utgangen av 1993. I tillegg kom EØS-avtalen på plass i 1994 som resulterte i mye mindre tollutgifter ved eksport av fisk og fiskeprodukter til EU-land. Gjennom disse to avtalene ble det uaktuelt for staten å opprettholde statsstøtten til fiskerinæringen og Hovedavtalen ble etter 1992 betydelig svekket, samtidig som fiskeristøtten ble holdt til et minimum.⁹¹ Hovedavtalen ble til slutt avviklet i 2004 etter flere år med et lavt støttenivå i flere år, ettersom formålet med Hovedavtalen ble ansett som oppnådd, ettersom store deler av fiskerinæringen der og da framstod som lønnsom og dermed burde framstå som subsidiefri.⁹²

3.6 Fiskeeksportloven

I tillegg kom en ny fiskeeksportlov på plass i 1991. Denne eksportloven åpnet for friere adgang til å selge fisk til utenlandet.⁹³ Tidligere var eksporten regulert i veldig stor grad av staten, men med den nye fiskeeksportloven ble alle eksportutvalgene fjernet og dermed stod man mer fritt til å starte eksportvirksomhet.⁹⁴ Sammen med den ferske fiskeeksportloven ble det i 1991 også tillatt med mottak av fisk fra utenlandske fartøyer.⁹⁵

Tidligere hadde det ikke vært lov å ilandføre fisk fra utenlandske fartøy, men det ble gjort unntak mot slutten av 1980-tallet. Temaet var et vanskelig fiskeripolitisk spørsmål grunnet markedet, men i 1991 var situasjonen en helt annen med det nye regelverket. Forbud mot mottak av fisk hendte svært sjeldent etter dette og samtidig ble det en økning av særlig russiske og britiske trålere som leverte fisk i norske havner. Denne lovendringen var også

⁹⁰ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

⁹¹ Finstad, 2014, s. 228.

⁹² Finstad, 2014, s. 228 & Grytås, 2014, s. 281-282.

⁹³ Finstad, 2014, s. 229.

⁹⁴ Finstad, 2014, s. 230.

⁹⁵ Finstad, 2014, s. 232.

gunstig der og da for fiskeindustrien på land grunnet det akutte råstoffbehovet som oppstod grunnet tiltredelsen av de strenge kvotereguleringene. For eksempel Vanna-konsernet dro nytte av lovendringen hvor veksten deres i stor grad kom fra kjøp av russisk torsk.⁹⁶

Den langvarige konsekvensen av dette er derimot diskuterbar. Råstofftilgangen fra de russiske trålerne førte til en «sementering av strukturen i den norske fiskeindustrien» som på lang sikt resulterte i å svekke fiskeindustriens posisjon og det ble klart at det var behov for flere strukturelle endringer. Speilvendingen av sjøgrenseloven førte riktignok til en liberalisering av næringen, men samtidig fikk den norske fiskeflåten en svekket posisjon i konkurransen mot leveransen av fisk fra de utenlandske fartøyene.⁹⁷

Fiskernes mottiltak ble å selge råstoffet sitt til utenlandet gjennom å bygge fryseterminaler hvor fisken ble tatt imot i påvente av salg videre til de høystbydende kundene i eksportmarkedet. Med dette ble et brudd med den tidligere næringsmodellen der den lokale og regionale flåten hadde stått for leveransen av råstoff til fiskeindustrien. Når da forretningsideen om å opprette fryselagre realiseres oppstod det et nytt auksjonssystem rundt disse såkalte frysehotellene, som gjenspeilte den globale råvareprisen og dermed økte konkurransen om råstoffet mellom det lokale (industrien) og de internasjonale aktørene.⁹⁸

Rederiet imøtekom også disse endringene. I 2000 ble Prestfjord Seafood AS opprettet. Etter fiskeeksportloven kom på plass måtte rederiet tilpasse prosessen av salget av fisken sin om de skulle eksportere den utenlands. Løsningen ble å etablere et eget salgsselskap med lisens for eksport av fisk innenfor konsernet. Salgsselskapet sørget i første rekke for salg av produkter fra Prestfjord AS og Eidsfjord Sjøfarm AS. Fisken ble for det meste eksportert til Asia og Europa, først og fremst England i det europeiske markedet. Videre ble også O. H. Holmøy eneeier i 2001. Dette skjedde etter at partneren i partsrederiet gikk bort og de gjenværende ønsket å selge seg ut. Med det stiftet Holmøy Prestfjord AS som rederiet er kjent som i dag. Når det gjelder eksportselskapet Prestfjord Seafood AS er det den dag i dag et passivt selskap. Det er ikke noe aktivitet i det etter at konsernet samarbeidet og gikk inn i eierskapet i Nor

⁹⁶ Finstad, 2014, s. 231-232 & Zachariassen, 2014, s. 214-215.

⁹⁷ Finstad, 2014, s. 232-233.

⁹⁸ Ibid.

Seafoods AS fra Ålesund i 2017. Med tanke på situasjonen med frysehotellene og auksjonsmarkedet ble tilpasningen å etablere et fryselager på Myre ut i 2002.⁹⁹

Konsekvensene av de nye rammene innenfor eksport førte til at landindustrien som hadde opplevd kriser og konkurser den siste perioden kom i gang igjen med mer leveranser fra utenlandske fartøyer. Da kvotekrisen på tidspunktet resulterte i færre landinger og volum til fiskeindustrien kunne fiskeindustri i Nord-Norge berge seg gjennom den daværende kvotesituasjonen ved økt volum fra utenlandske fartøyer. Den nye råstoffkilden fra utenlandske fartøyer for landindustrien skulle til slutt vise seg å bare være en midlertidig løsning, for da globaliseringsprosessene kom mer inn i bildet på slutten av 1990-tallet ble fiskeindustrien svekket igjen. For rederier som Prestfjord oppstod muligheten til å eksportere direkte til utenlandet med frossent råstoff. Dette markedet ble mer lønnsomt for dem, ettersom de nå kunne gå rundt fiskeindustrien og eksportere direkte til høystbydende kjøper i eksportmarkedet. Dermed ble frossent råstoff en omsettelig handelsvare under globale markedsvilkår, til stor kontrast fra den tidligere strukturen tilknyttet det lokale og regionale.¹⁰⁰

3.7 Brudd i eierskap i fiskeindustrien og nye aktører på banen

Den økte markedstilpasningen og globaliseringen førte også til endringer angående eierskap i fiskeindustrien. Gjennom EØS-avtalen ble det fra januar 1995 lov for utenlandske selskaper fra EU å kjøpe seg inn i norsk fiskeindustri. Når det gjaldt fiskeflåten, var situasjonen en annen. Det var regler om hvem som hadde rett til å drive med fiske og hvem som hadde lov til å eie fiskefartøyer. Bofaste utenlendinger ble regnet som likestilt med norske statsborgere, dermed kunne de eie egne fiskefartøyer på ett premiss, fiskefartøyet kunne ikke være lengre enn 15 meter. Utenlandsk eierskap i rederi var også begrenset av lovverket, flertallet av eierne innenfor selskaper som eide fartøyer måtte være norske. Videre konstaterte lovverket at skipperen måtte være norsk statsborger, samtidig som flertallet av mannskapet skulle være norsk.¹⁰¹

⁹⁹ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 22 & intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

¹⁰⁰ Finstad, 2014, s. 232-233 & intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

¹⁰¹ Finstad, 2014, s. 245.

3.8 Tilleggskvotene

I 1993 vedtok stortinget prinsippet om tilleggskvoter, også kjent som einingskvoter/enhetskvoteordningen.¹⁰² Denne ordningen skulle tillate aktører innen fiskerinæringen å kunne kjøpe eldre fiskefartøy ut av fisket, for å så overføre kvoten fra det fartøyet og til et nytt fartøy og fiske på den kvoten opptil 18 år.¹⁰³ Disse kvotene kunne også fordeles på flere fiskefartøy.¹⁰⁴ Det skulle derimot ta lang tid før regelverket for denne handelen i fiskerinæringen kom på plass.¹⁰⁵ Med Kjell Inge Røkkes oppkjøp av Melbu Fiskeriindustri i 1996 fikk han eierskap over 5 trålere, som var kontroversielt på tiden ettersom det ikke var vanlig med eierskap fra et børsnotert selskap over fiskefartøy grunnet deltakerloven.¹⁰⁶

Samtidig kom Røkke veldig godt ut av strukturpolitikken ettersom trålere og resten av havfiskeflåten fikk tillatelse til å kjøpe tilleggskvoter senere i 1996 etter oppkjøpet av Melbu Fiskeriindustri. Dette førte til priser på flere millioner, en trålerkvote kunne fort bli solgt for 70-80 millioner, mens en ringnotkonsesjon kunne gå for 135 millioner. Det var ikke billig å kjøpe andre fiskere ut, men lønnsomheten økte ettersom det ble færre deltakere.¹⁰⁷ Dette ble etter hvert omgjort til strukturkvoteordningen og gikk igjennom flere endringer i løpet av den neste perioden oppgaven gjennomgår.

Etter å ha tilpasset seg rammevilkårene i denne perioden ved kjøp av russiske kvoter en periode på 1990-tallet oppstod det muligheter for rederiet gjennom disse tilleggskvotene. Prestfjord-rederiet var tidlig ute og dro fordel av disse rundt tusenårsskiftet ved oppkjøp av båter. Denne fasen ble et viktig skille i rederiets historie ettersom dette ble starten på en strukturingsprosess som har ført til veksten trålerrederiets har opplevd fram mot i dag. Strukturingsprosessen til rederiet begynte dermed i 1998. Den første båten som ble kjøpt opp var Kirkøy fra brødrene Holm på Alsvåg i 1998. Videre i 1999 ble båten Topas fra Harstad kjøpt opp. Denne båten ble solgt videre etter knappe 8 måneder, men konsesjonen ble

¹⁰² Grytås, 2014, s. 307.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ NOU 2016: 26: 109

¹⁰⁵ Grytås, 2014, s. 307.

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid.

værende i rederiets disposisjon. Med det hadde Prestfjord 2,26 konsesjoner de kunne fiske på. Det fikk også kjøpt opp strukturkvoter fra Bø og Berlevåg også etter hvert.¹⁰⁸

3.9 Vanna-konsernets undergang

Vanna-konsernet var et familieeid fiskeriselskap i likhet med Holmøy-konsernet. Derimot hadde Vanna-konsernet en voldsomt stor og rask utvikling på 1990-tallet. De ble det første nordnorske fiskeriselskapet som omsatte for mer enn en milliard kroner. De hadde satset på kjøp av russisk fisk til deres landanlegg. I likhet med Holmøy hadde de også satset på oppdrett, nærmere bestemt Dåfjord Laks. Virksomheten omfattet de fleste ledd innenfor fiske og fisketilvirking og de satset også på salgsselskap for fiskesalg, egne trålerrederi i Norge, Irland og Russland. De kjøpte blant annet opp en del eldre fartøy med tilhørende kvoter fra Russland. I tillegg hadde de satset på selskaper for tilvirking av salt- og klippfisk i Alaska og Portugal.¹⁰⁹

Sett med øyne i 1999 var dette et eneste fiskerieventyr. Derimot i ettertid skulle det endre på seg. Den raske ekspansjonen og de betydelige satsningene de gjorde skapte et så stort kredittbehov fra banken at det skapte problemer. Videre ble også satsingene i utlandet svært ulønnsom og gikk i store underskudd hvor de trengte subsidiering. I Portugal, Russland og Alaska ble prosjektene deres totalt feilslått. Det hjalp heller ikke at saltfisknæringen led av økte priser på råstoffet samtidig som det var et prisfall på salt- og klippfisk i verdensmarkedet. Det hele endte med at banken tok over store andeler av aksjene i selskapet i 2002 og dermed tok kontroll over selskapet. Senere samme år og i 2003 solgte banken mer og mer andeler av aksjene til et islandsk saltfiskprodusentselskap kalt GPH Investment ehf. Oppdrettsselskapet Dåfjord Laks ble for øvrig slått konkurs.¹¹⁰

3.10 Oppsummering kapittel 3

I begynnelsen av denne perioden skulle næringen endre seg for alltid. Fisket var ikke lengre for allmenningen, men ble en lukket og regulert næring. Fiskeripolitikken førte til mange endrede rammevilkår. Kanskje aller viktigst for rederiet i denne perioden var tilleggskvotene, fiskeeksportloven og nedbyggingen av fiskeristøtten som ble nødvendig for å få tollettelser

¹⁰⁸ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 13 & intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

¹⁰⁹ Zachariassen, 2014, s. 214-215.

¹¹⁰ Zachariassen, 2014, s. 216-219.

som gjorde at rederiet kunne satse på oppkjøp av andre båter og eksportere råstoffet deres billigere til et mer lønnsomt marked. Tidlig i denne perioden gjorde rederiet to store tilpasninger mot de endrede rammevilkårene i begynnelsen av perioden. Den ene tilpasningen ble gjort mot satsingen på et oppdrettsselskap for å få mer ben å stå på i nedgangstider og den andre var å sikre trålerdriften med et økt kvotegrunnlag gjennom kjøp av russiske kvoter. Mot slutten av denne perioden gjorde satsinger på oppkjøp av trålere i nærområdet ettersom de tidlig så muligheter for strukturering i næringen. Denne utviklingen mot slutten av perioden blir da viktig for neste kapittel, ettersom moderniseringen av rederiet begynner med oppkjøpene av trålerne ved slutten av perioden dette kapittelet har gått gjennom.

4 Kapittel 4 - Fiskeripolitikken fra 2003-2023 – Prestfjord-rederiet fornyes, utvikles og struktureres

I denne perioden skjer det en stor liberalisering av regelverket for trålerne. Det innføres et strukturvotesystem, samtidig som leveringsplikter oppheves. Det blir også en periode med økt fokus på bærekraftighet, samtidig som lønnsomheten øker i tråd med rasjonalisering og effektivisering. For Prestfjord-rederiet og konsernet i seg selv ble veksten i denne perioden den mest markante i historien deres. Samtidig som rederiet investerer mye på strukturering og strukturkvoter, nye trålere og bortfall av plikter, skjer det også mye i nærmiljøet som fornyer seg, mye til motsetning av hva den offentlige kritikken mot trålere og trålerdrift tilsvarer.

4.1 Strukturpolitikken tar en ny retning

I 2003 ble det mulig å samle opp til tre kvoter på hvert fartøy i trålflåten etter flere år med spekulasjon om det kom til å bli lovlig med flere kvoter på et fiskefartøy. Derimot var det begrensinger på strukturhandler, en torsketråler fra Nord-Norge kunne ikke selges til Sør-Norge i en slik handel. I 2004, da kystflåten også ble tillatt å kjøpe strukturkvoter, var det ingen tidsavgrensning på hvor lenge man kunne fiske på disse kvotene lengre. Dette førte til kraftige reaksjoner, mange følte at privatiseringen av næringen med rett til omsetning av retten til å fiske hadde skjedd for fort og gått for langt, enda kystflåten og havfiskeflåten prinsipielt hadde fått like vilkår i denne ordningen. Bekymringen var rettet mot hvor langt strukturprosessen skulle gå og hvorvidt det kom til å føre til en samling av kvoter på få aktører, dermed økt privatisering.¹¹¹

Videre i 2005 kom forskriften om strukturvoteordning for havfiskeflåten 4. mars, der havfiskeflåten nå fikk tilgang på en strukturvoteordning som byttet ut de tidligere enhetskvoteordningene. For de trålerne som hadde tatt i bruk de tidsbegrensede enhetskvotene ble det innført en frivillig ordning der strukturkvoten ble avkortet med 7 eller 5 prosent per år vedkommende fartøy hadde benyttet seg av enhetskvoten, alt etter varigheten på enhetskvoten. For å kunne benytte seg av strukturvoteordningen måtte det avgivende og mottakende fartøyet ha konsesjon/adgang til det gjeldende fiskeriet, det avgivende fartøyet

¹¹¹ Grytås, 2014, s. 308-309.

kondemneres og alle tilleggskonsesjoner måtte oppgis. I tillegg ble strukturkvotene delt ut og gjeldende for ett år om gangen.¹¹²

For torsketrålerne var strukturvoteordningen litt mer begrenset. En tildeling av strukturvote forutsatte at det fartøyet som tas ut fryser fiskefangsten om bord eller har produksjon av fangsten om bord. Det var også forbud mot tildeling av strukturkvoter til fartøy som var registrert i Sør-Norge fra fartøy som potensielt skulle tas ut av fisket og var registrert i Nord-Norge per 1.1.1996. Med andre ord, et torsketrålfartøy registrert i Nord-Norge kunne ikke tas ut av fisket til fordel for at et fartøy registrert i Sør-Norge skulle motta strukturkvoter, men verdt å legge merke til var at dette forbudet ikke gjaldt ombordproduserende fartøy.¹¹³

I tillegg kunne ikke et rederi eller en gruppe av rederi tildeles mer enn ni strukturkvoter, for utenom at Fiskeri- og kystdepartementet gav tillatelse til tildeling av flere strukturkvoter. Det kunne heller ikke bli gitt mer enn tre kvotefaktorer, fartøyets egen kvote inkludert, til ett fiskefartøy og denne begrensingen omfattet det enkelte fiskeslag. For de trålerne i havfiskeflåten som satt på seitrålkonsesjon kunne ikke et rederi eller en sammenslutning av rederi bli tildelt mer enn 20% av gruppeknoten det gjeldende fiskeriet de var involvert i. I tillegg var tildelingen av kvotefaktorer for sei nord for 62 grader begrenset til to kvotefaktorer, mens det sør for 62 grader nord var begrenset til 2,5 kvotefaktorer. For trålere i industritrålguppen ble strukturkvotene begrenset til utdeling av maks 10 % av gruppeknotene i det bestemte fiskeriet gjeldende fartøy tar del i. Maksimal kvote for en industritråler var på 630 såkalte basistonn eller på to fartøy- eller maksimalkvoter.¹¹⁴

Når enhetsvoteordningen ble omgjort til strukturkvoter for 2006 ble strukturkvotene avkortet på grunnlag av antall år trålerne hadde vært tildelt en enhetskvote. Til tross for dette økte bruken av strukturvoteordningen og den ble i stor grad brukt blant torsketrålerne, industritrålerne og seitrålerne.¹¹⁵ Dette har da ført til et potensielt høyere fangstgrunnlag for de gjenværende trålerne som er involvert i disse fiskeriene ettersom flere fartøy er tatt ut,

¹¹² NOU 2006: 16: 36

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ NOU 2006: 15: 36-37

¹¹⁵ NOU 2006: 16: 47

samtidig som det åpner opp for diskusjon om ordningen har vært kapasitetsdempende eller ikke ettersom de gjenværende fartøyene gjerne fornyer seg.

Det var to fiskeripolitiske formål bak strukturvirkemidler i næringen. Det ene formålet var et bærekraftig motiv, å tilpasse flåtekapasiteten til det marine ressursgrunnlaget, det var enkeltheten for mange fartøy i forhold til hva som kunne fiskes opp fra havet. I tillegg ble lønnsomheten for de enkelte aktørene i næringen lav, ettersom fiskeuttaket var begrenset, som bringer oss til det andre formålet, nemlig å øke lønnsomheten. Strukturordningene har bidratt til at næringen har kunne holde følge med andre næringer, være i stand til å konkurrere om arbeidskraft og til å investere og fornye seg. Hvor formålet om bærekraftighet har vært bred enighet om, har det oppstått diskusjoner rundt det andre formålet. Særlig om hvordan strukturvirkemidlene skal utformes, hvor tidsbegrensningene i strukturkvotene har vært mye diskutert, hvem som skal ha tilgang til strukturvirkemidlene og hvordan tempo tilpasningen av kapasitet i næringen skal ha.¹¹⁶

I dag skiller strukturvoteordningen mellom de aktørene i næringen som strukturerte før 2005 og etter 2007. De aktørene som benyttet seg av enhetskvoteordningene før de ble avløst i 2005 av strukturkvotene i havfiskeflåten var det ikke fastslått en tidsbegrensning på strukturkvotene. Dette endret seg i 2007 da gjeldende tidsbegrensning ble innført igjen, hvor motivet var at strukturvoteordningen skulle komme flere til gode i næringen og ikke bare de som valgte å benytte seg av ordningen.¹¹⁷

Strukturkvoter som ble utdelt første gang før 2005 kunne retildeles i opptil 25 år, samtidig som strukturkvotene som ble utdelt første gang etter 2007 kan retildeles i opptil 20 år. Foruten om noe endrer seg, vil disse tidsbegrensningene slå inn ifra perioden 2028 til 2032 og denne perioden vil derfor være en overgangsperiode hvor mange kvoter vil være i bevegelse når strukturkvotene da utløper. Når det gjelder aktørene i næringen, forventes det at strukturkvotene skal fordeles på ny utover hele fartøygruppen til det avgivende fiskefartøyet når disse utløper.¹¹⁸

¹¹⁶ NOU 2016: 26: 43

¹¹⁷ NOU 2016: 26: 44

¹¹⁸ Ibid.

4.1.1 Veien mot en fullstrukturert trålerflåte

For rederiet hadde strukturkvotene mye å si. For med strukturkvotefordelingen satset de i denne perioden for fullt for å få en fullstrukturert trålerflåte. I 2004 ble Kirkøy byttet ut med den nye tråleren Sunderøy. Bygd ved verftet Astileros Gondan i Nord-Spania var den ment å være et nytt steg videre for rederiet. Med en helt ny båt skulle driften bli mer effektiv, lønnsom og ikke minst mer bærekraftig for årene i etterkant.¹¹⁹ F/T Sunderøy ble derimot bundet av leveringsplikt til Myre i Øksnes etter den nybygde tråleren erstattet Kirkøy.

I starten av denne perioden gikk hjørnesteinsbedriften Fryseriet og Myre Fiskeindustri konkurs. I slutten av 2002, 30. oktober, ble konkursen et faktum, før konkursboet gikk inn i en dragkamp om rettighetene og der trålerkonsesjonene ble et politisk spørsmål. Myre kommune ville beholde trålkonsesjonene og leveringsplikten til kommunen, samtidig som selskapet Nordic Sea Holding eide alt av aksjene i Øksnesfisk AS. Til slutt ble Nordic Sea Holding tvunget til å selge den siste tråleren i Øksnesfisk AS med de tilhørende trålerkonsesjonene.¹²⁰

Angående hvem som skulle investere og ta over tråleren og konsesjonene var det flere interesserte parter, men ingen virket å ha midlene eller muligheten til å kunne investere og involvere seg i havneutviklingen som kommunen var interessert i. Til slutt kom O. H. Holmøy og Prestfjord-rederiet på banen og kjøpte tråleren Øksnesfisk 1 med to tilhørende kvoter for 66 millioner i 2004 mot at de skulle investere og involvere seg aktivt i havneutviklingen, samt forplikte seg til leveringsplikter til havnen i Myre.¹²¹

Øksnesfisk 1 ble solgt videre uten kvoter, og rederiet gikk til anskaffelse av fartøyet Langøy i 2008 som da fikk tildelt kvotene fra Øksnesfisk 1. Langøytråleren hadde derimot et lite kvotegrunnlag i forhold til de andre trålerne i rederiet. Med et kvotegrunnlag på 1,2 gjorde det at rederiet ikke kunne drifte effektivt og rasjonelt på Langøytråleren. Kvotegrunnlaget var så lite at det ikke ga grunnlag for trålerdrift i mer enn 6-7 måneder i løpet av året. Etter hvert ble

¹¹⁹ Homløy jubileumshefte, 2013, s. 13-14.

¹²⁰ Strömqvist, 2016, s. 110-112.

¹²¹ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 13 & Strömqvist, 2016, s. 112-114.

også dette fartøyet fullstrukturert i likhet med Prestfjord og Sunderøy med 3 kvoter å drifte på.¹²²

Prestfjord-rederiet kjøpte tråleren Andøybuen tidlig i 2011 og solgte den etter hvert i 2011 videre til Russland, men kvotegrnlaget ble værende og fordelt til Langøy. Langøy, bygd i 1996 og forholdsvis ny sammenlignet med Andøybuen som ble bygd i 1988, var riktignok en mindre tråler enn Prestfjord og Sunderøy. Reglementet tillot den derimot å fiske inntil 6 nautiske mil unna land. Dette var en driftsmessig fordel for rederiet ettersom den kunne fiske nærmere land enn de andre trålerne de hadde til disposisjon. Dermed gikk det ikke så mye tid bort til å komme seg ut til fiskefelt og komme i gang med fisket for å så bruke mye tid på å lande fangsten. For å strukturere sammen disse konsesjonene fra Andøybuen til Langøy måtte rederiet kondemnere et fartøy.¹²³

Løsningen ble funnet på Melbu og tråleren Breki som rederiet kjøpte i mai 2011. Registrert i Russland i 2008 var målet med denne tråleren at den gjennom et russisk-norsk-islandsk samarbeid skulle fiske på russisk kvote med norsk ledelse samtidig som den bidro med økt råstoffgrunnlag for filetfabrikken på Melbu. Da dette samarbeidet opphørte, og managementselskapet gikk konkurs i 2010, ble tråleren liggende i havnen på Melbu uten noen virksomhet/drift. For Prestfjord-rederiet fulgte det ikke med noen kvoter på kjøpet av Breki, men ved å få den kondemnert kunne de gå gjennom reglementet i struktursammenheng for å få samlet kvoter fra flere båter på en båt.¹²⁴

4.1.2 «Nye» Prestfjord

Videre ble også flåten fornyet i 2012 gjennom utskiftingen av Prestfjordtråleren fra 1987. Alt blir bedre og mer effektivt for driften jo mer moderne trålerne er og etter 26 år var det på sin plass å bytte ut den gamle tråleren. Riktignok godt vedlikeholdt var det fortsatt nødvendig med en mer moderne tråler. Den tredje Prestfjord ble i likhet med sin forgjenger bygd ved Kleven Maritime, da Kleven mek. Verksted. Nybygget var på 65 meter i lengden og 15 meter i bredden. Det ble også tatt et strategisk valg ved valg av hvilken type tråler det skulle bli,

¹²² Intervju K. R. Holmøy, 18.04.23, & Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 13.

¹²³ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 13 & Bladet Vesterålen, 17.03.2011.

<https://www.blv.no/sortland/holmoy-investerer-200-mill-i-traler/s/1-1175899-5531010>

¹²⁴ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23, & Bladet Vesterålen, 25.05.2011. <https://www.blv.no/hadsel/breki-skal-hugges-opp/s/1-1175899-5617480>

nemlig en rundfrystråler. Det ble ikke et fabrikkskip, ettersom ombordproduksjon av fileten rundt 2012 ikke var det mest lønnsomme, til tross den høye kvaliteten på fileten.¹²⁵

4.1.3 F/T Holmøy

I mars 2016 ble den nybygde tråleren Holmøy levert. Trålerrederiet skulle fornye seg enda mer. Gamle Langøy skulle selges uten kvoter til fordel for å bygge en ny moderne tråler som gikk under navnet Holmøy. Den gamle langøytråleren ble for liten og gammel for rederiet som konsekvent ser etter måter å fornye seg selv på. Dermed ble Langøy solgt uten kvoter i 2015.¹²⁶ F/T Holmøy ble døpt 9.april 2016 ved anlegget på Holmen som enda var under bygging.¹²⁷ Bygget på det spanske verftet Freire i Vigo ble nybygget på 69,7 meter i lengden og 16 meter i bredden, enda større enn Prestfjordtråleren til en total kostnad på omkring 280-300 millioner.¹²⁸

Med stadig mer effektive motorer som følger med på kjøpet av en nybygd tråler, bedre arbeidsfasiliteter, bedre teknologi, mindre utslipp, mindre bunkersforbruk og dermed kan båten gå på fiske lengre nordover og da blir nettopp trålerdriften mer effektiv for rederiet i fisket samtidig som den blir mer bærekraftig.¹²⁹ I tillegg ble båten bygd hovedsakelig for å produsere sløyd, hodekappet fisk som blir fryst, men med mulighet for å raskt bygge om til filetproduksjon skulle det bli mer lønnsomt.¹³⁰ Dermed tok også rederiet en strategisk avgjørelse og forbehold mot endringer i markedet for framtiden.

¹²⁵ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 16.

¹²⁶ Vesterålen Online, hentet 21.05.2018. <https://www.vol.no/nyheter/i/8BQRpA/holmoy-selger-170-millioner-maltider-i-aret>

¹²⁷ Vesterålen Online, 09.04.2016. <https://www.vol.no/nyheter/i/RyrQ85/ft-holmoy-ble-dopt>

¹²⁸ Holmøy sine nettsider, <https://holmoy.no/fartoy/f-t-holmoy/>

& Nord 24, 05.11.2015. <https://www.nord24.no/vekst-i-nord/vesteralen/fiske/ola-helge-matte-pantsette-huset-na-driver-han-milliardbutikk/f/5-32-45216>

& Vesterålen Online, 09.04.2016. <https://www.vol.no/nyheter/i/RyrQ85/ft-holmoy-ble-dopt>

¹²⁹ Nord 24, 05.11.2015. <https://www.nord24.no/vekst-i-nord/vesteralen/fiske/ola-helge-matte-pantsette-huset-na-driver-han-milliardbutikk/f/5-32-45216>

¹³⁰ Vesterålen Online, 09.04.2016. <https://www.vol.no/nyheter/i/RyrQ85/ft-holmoy-ble-dopt>

4.1.4 Fra Andenesfiske 1 til F/T Langøy

Noen måneder etter at F/T Holmøy var på plass gikk rederiet til anskaffelse av tråleren Andenesfiske 1 fra Andenes Havfiskeselskap AS med overtakelse i januar 2017.¹³¹ Denne tråleren er en fabrikktråler, i motsetning til de andre trålerne rederiet disponerer, og ble bygd i 2013 på Tersan verftet i Spania.¹³² Med på kjøpet hørte det med 3 kvoter som Holmøy kunne fiske på, og ingen leveringsplikt eller tilbudsplikt. Denne båten skulle bli den nye Langøy for rederiet og ble omdøpt mai 2017.¹³³ Verdt å legge seg merke til var at både pengene gjennom transaksjonen som ble gjort og båten med de tilhørende kvotene fortsatt ble igjen i regionen.¹³⁴ For fiskerinæringen og lokalsamfunnet generelt i Vesterålen blir da utfallet heller noenlunde positivt, enn negativt ved at pengene som blir overført og investeres i noe annet innafor fiskeri ikke forsvinner ut fra regionen. Ved tilfelle av at båten hadde blitt solgt til eiere/selskaper utenfra som vil flytte trålerdriften av båten vekk forsvinner da aktivitet og jobbmuligheter, hadde det vært et verre utfall.

4.1.5 «Nye» Sunderøy «fullfører» trålerflåten

Etter hvert ble det også tid for å bytte ut Sunderøytråleren fra 2004 og den ble solgt i 2019 uten tilhørende kvoter som ble fordelt til den nybygde tråleren. Sent i 2020 kom den nybygde Sunderøytråleren på plass. Som med sin forgjenger ble Sunderøy bygd ved Gondan i Spania og nybygget ble på 77 meter i lengden og 17 meter i bredden til en prislapp på nærmere 500 millioner. 2.oktober ble den offisielt døpt.¹³⁵ Som ved de andre nybyggene Holmøy hadde fått på plass i flåten sin ble også Sunderøy designet gjennom et samarbeid med Rolls Royce fra Ålesund som igjen resulterte i en moderne tråler med den nyeste tilgjengelige teknologien.

Bygd for ombordfrysing av hodekappet og sløyd produksjon av råstoff gjorde de også en anne satsing på denne tråleren. Den ekstra plassen i lengden i tråleren ga rom for produksjon av mel og fiskeolje og det ble investert i å tilpasse båten til dette i tillegg. Med en ekstra kostnad

¹³¹ Vesterålen Online, hentet 26.03.23, <https://www.vol.no/nyheter/i/8BQRpA/holmoy-selger-170-millioner-maltider-i-aret>

¹³² Vesterålen Online, hentet 25.03.23, <https://www.vol.no/nyheter/i/qRWkLw/investerer-i-andoy>

¹³³ Vesterålen Online, 21.05.2018. <https://www.vol.no/nyheter/i/8BQRpA/holmoy-selger-170-millioner-maltider-i-aret>

¹³⁴ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.2023.

¹³⁵ Vesterålen Online, 02.10.2021. <https://www.vol.no/nyheter/i/7dLV8V/nytraleren-sunderoy-er-endelig-dopt>

på 30 millioner for å tilpasse båten for en slik produksjon og et lavt prisnivå på mel var det ikke økonomisk vanntett med en slik investering for rederiet. Bærekraftighet ble derfor avgjørende og muligheten for å bidra til en moderne fiskeflåte som utnytter alt man tar opp fra havet ble derfor utslagsgivende bak avgjørelsen.¹³⁶

Rederiet søkte også om dispensasjon for å få bygd en til ny tråler med kvoter. Grunnet ei eierskapsbegrensning som er på 12 kvoter måtte de søke om dispensasjonen, men de fikk også avslag på denne søknaden. Dermed har rederiet tre kvoter fordelt på hver tråler enn så lenge. I fra 2015 var det for øvrig mulig å samle opp mot fire kvoter per fartøy, et såkalt kvotetak. Derimot er rederiet tilfredsstillt med tre kvoter fordelt på de fire trålerne de disponerer ettersom kvotene gir stort nok driftsgrunnlag på hver av de fire trålerne.¹³⁷

4.2 Trålernes plikter; Leveringsplikten

De mye diskuterte leveringspliktene skulle også gjennomgå endringer. Bakgrunnen til leveringsplikten var deltakerloven. Derimot hadde staten tillatt fiskeriindustrielt eierskap til trålere gjennom dispensasjon fra loven, men disse medførte visse betingelser. En av de var leveringsplikten, hvor målet, sett fra statens side, var å skape tettere forbindelser mellom trålerne og de fiskeriavhengige kystsamfunnene.¹³⁸ Med andre ord skulle den komme fiskeindustribedrifter til gode og sikre råstofftilgangen for landindustrien ettersom landindustrien var en viktig del av sysselsetting i de mange fiskeriavhengige kystsamfunnene i Nord-Norge. I tillegg var det et behov fra fiskeindustriens side å få utjevnet de store sesongsvingningene av råstofflevering fra kystflåten for å kunne utnytte kapasiteten og øke lønnsomheten.

Leveringsplikten gjorde at eieren av et trålerfartøy ble pålagt en plikt om å levere enten hele fangsten eller deler av den til en bestemt kommune, bedrift, et distrikt, en region eller et fylke når eieren da ble tildelt tråltillatelse av regjeringen. Med en slik ordning skulle lokalsamfunnene ute på kysten dra fordel av råstoffet.¹³⁹ For trålerne var det dog mest

¹³⁶ Holmøy sine nettsider, <https://holmoy.no/om-oss/baerekraft-miljo-og-kvalitet/restrastoff/> & Fiskeribladet, 04.06.2018. <https://www.fiskeribladet.no/tefkisk/prestfjord-bygger-ny-supertraler-hvert-fjerde-ar/8-1-60542>

¹³⁷ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

¹³⁸ Finstad, 2014, s. 246.

¹³⁹ Ibid.

lønnsomt å fryse råstoffet om bord ettersom auksjonsbasert omsetning av frossent råstoff ga mulighet for størst mulig pris.¹⁴⁰

Fiskeindustrien var avhengig av helårlig landinger av råstoff som det var ment trålerne skulle stå for, men når trålerrederienes interesse ligger i det auksjonsbaserte systemet med frossent råstoff, samtidig som industrien foretrekker ferskt råstoff, siden det blir billigere for dem og de kan omvende fersk råstoff til flere produkter om det er ønskelig, blir det en interessekonflikt mellom partene.¹⁴¹ Når da råstoffet allikevel omsettes i et globalt marked ettersom dette blir mest lønnsomt for trålernes rederier tvinges filetindustrien i konkurranse mot industri i lavkostland, en konkurranse de kommer tapende ut av.¹⁴²

Målet med at trålerflåten skulle utjevne de ujevne råstofflandningene hos landindustrien ble ikke oppnådd. Trålerne med leveringsplikt fikk kun en begrenset effekt på dette og det var gjerne de eldste trålerne som klarte å leve opp til forventningene om å utjevne råstofflandningene over hele året.¹⁴³ I tillegg leverte trålere med leveringsplikt i kalenderåret 2004 mer enn halvparten av sine leveranser av torsk i frossen tilstand, hvorav de eldste trålerne stod for mest landing av fersk torsk.¹⁴⁴

4.2.1 Prestfjord-rederiet forhandler vekk trålerplikter

Fram til 2009 hadde rederiet leveringsplikt fra oppkjøpet av Øksnesfisk 1. Derimot leverte rederiet fortsatt til Myre og fryseterminalen deres der, som sørget for fortsatt aktivitet i kommunen. Dermed kommunen gikk med på å annullere leveringsplikten til Myre vederlagsfritt mot at Holmøy videreutviklet fryseterminalen deres i havna på Myre.¹⁴⁵

Gjennom struktureringen hadde rederiet blitt underlagt leveringsplikter til Øksnes. F/T Sunderøy ble bundet av leveringsplikt til Myre i Øksnes etter at den nybygde tråleren erstattet Kirkøy som nevnt tidligere. De hadde også fått leveringsplikt til Øksnes gjennom oppkjøpet av Øksnesfisk 1. Ettersom rederiet på dette tidspunktet måtte utarbeide plan for levering av

¹⁴⁰ Dreyer et al., 2006, s. 3.

¹⁴¹ Dreyer et al., 2006, s. 36.

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ Dreyer et al., 2006, s. 2.

¹⁴⁴ Dreyer et al., 2006, s. 38.

¹⁴⁵ Strömquist, 2016, s. 114 & Ellefsen & Lundevall, 2019, s. 292-293.

fisk i løpet av mai og november måned det kommende halvåret resulterte dette i administrative kostnader. Det ble en del kostnader i forbindelse med planlegging og oppfølginga av leveringsplanene der de måtte utarbeide og levere leverings- og driftsplan for akkurat når de skulle fiske og hvilken bedrift eller hvilke bedrifter fangsten skulle tilbys til en gang i halvåret. Dermed var det naturligvis i rederiets interesse å få til en opphevelse av leveringspliktene til Øksnes. Dermed forhandlet de med kommunen for å få fjernet denne leveringsplikten i 2009. Etersom fisken ikke forsvant ut av regionen og lokalsamfunnet mistet fiskelandingen til et annet område siden de leverte til sin egen fryseterminal kom rederiet og Øksnes kommune til enighet om å fjerne leveringspliktene og det uten kompensasjon. Ved en felles enighet med kommunen om at de skulle videreutvikle fryseterminalen sin sparte dermed rederiet seg for de administrative kostnader i forbindelse med leveringsplikten til Øksnes.¹⁴⁶

Videre fulgte det for øvrig med leveringsplikt ved kjøpet av Andøybuen til Andøya og når kvotene ble overført til F/T Langøy ble denne tråleren bundet av leveringsplikt til JM Nilsen og Jangaard Export AS på Andøya.¹⁴⁷ Etersom JM Nilsen hadde økonomiske problemer og Prestfjordrederiet var ute etter å kjøpe seg ut av leveringsplikten deres til Andøya oppstod det en mulighet for rederiet å løsrive seg fra leveringsplikten. I tillegg var driftsmønsteret til JM Nilsen mer tilpasset mot kystflåtens leveranser og ikke det trålråstoffet som rederiet tilbudte var det ønskelig med en løsning for begge parter.¹⁴⁸

Først ble avtalen underkjent av Nærings- og Fiskeridepartementet, grunnen lå bak utelatelsen av kommunen i avtalen. Mot slutten av 2013 kom en avtale på plass mellom de tre partene, hvor Prestfjordrederiet betalte 1 million til Andøy kommune og 4 millioner til JM Nilsen. Med kommunen delaktig og som en part i avtalen ble opphevelsen av leveringsplikten godkjent av Nærings- og Fiskeridepartementet og leveringsplikten offisielt opphevet i februar 2014.¹⁴⁹ Leveringsplikten som ble om til tilbudsplikt til Jangaard Export AS ble derimot

¹⁴⁶ Strömqvist, 2016, s. 114, Ellefsen & Lundevall, 2019, s. 292-293 & Sjørdahl et.al, 2015, s. 56.

¹⁴⁷ Sjørdahl et.al, 2015, s. 56-57.

¹⁴⁸ Sjørdahl et.al, 2015, s. 57.

¹⁴⁹ Larsen, 2015, s. 35-36.

stående.¹⁵⁰ For rederiet betyr det at det er nok med å bare legge ut råstoffet til auksjon og tilby den der.¹⁵¹

4.3 Tilbudsplikten

I 2003 kom en oppmykning av leveringsplikten for trålerne og fra da av var det nok at rederiene kom med tilbud om leveranser av fangsten deres. Dette ble kjent som tilbudsplikten. I praksis tillot oppmykningen av leveringspliktene trålerrederiene til å anvende fangstene deres slik de ønsket. De fleste rederiene hadde i tillegg sine egne produksjonsanlegg, og for dem var oppmykningen velkommen. For rederiene med produksjonsanlegg/fryseterminaler var det nok at de dokumenterte at trålerne deres hadde tilbudt produksjonsanleggene/fryseterminalene deres å ta imot fangsten først. Det var kun noen få rederier som ikke hadde egne produksjonsanlegg/fryseterminaler.¹⁵²

Utover denne perioden har leveringsplikten fortsatt vært et mye diskutert fiskerispørsmål. For nettopp mange kommuner som har trålere med leveringsplikt til landanlegg, som kystsamfunn, er avhengig av leveranse av fangst, mens på den andre siden er de som mener markedsorienteringen trumfer hensynet til distriktene og kystsamfunnene.¹⁵³ For Prestfjordrederiet sin del var de aktive med å forhandle seg bort fra leveringsplikter med motiver forankret i lønnsomhet og effektivisering. I dag er de underlagt tilbudsplikt til Jangaard Export AS etter kjøpet av Andøybuen i 2011, men da er det nok å tilby fangsten, noe som blir mer praktisk for rederiet enn en leveringsplikt til spesifikke anlegg.¹⁵⁴

4.4 Slumpfiskordningen

I 2005 ble også slumpfiskordningen etablert. I denne ordningen kunne Fiskeridirektoratet gi tillatelse til at opp mot 20% av fartøykvoten av et fiskeslag kan fiskes med et annet fartøy tilhørende samme fartøygruppe. For å få tillatelse til dette måtte fartøyet som avgir kvoten ha fisket minst 30% av kvoten før fartøyet som mottar kvoten kan starte å fiske. For torsk kan ikke fiske på slike kvoter begynne før 1. juli. Årlig har det vært søkt opp mot rundt 100-150 overføringer av kvoter i henhold til denne ordningen, men rundt 2014 og i etterkant har

¹⁵⁰ Sjørdahl et.al, 2015, s. 57.

¹⁵¹ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

¹⁵² Henriksen et.al, 2012, s. 50 & intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

¹⁵³ Finstad, 2014, s. 246-247.

¹⁵⁴ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

omfanget blitt redusert betraktelig ettersom bruken av ordninger med kvotefleksibilitet over årsskiftet har økt.¹⁵⁵ Dette er en ordning også Holmøy har ønsket velkommen og tatt i bruk ved behov.¹⁵⁶

4.5 Bearbeidingsplikten

I tillegg ble det videre stilt krav til bearbeidning av fangsten fra trålerne i 2007, også kjent som bearbeidingsplikten. Denne gjaldt bedriftene som ville kjøpe den fangsten de var blitt tilbudt. Om bedriften som eier et fartøy ikke kjøper den tilbudte fangsten, skulle fangsten tilbys til andre definerte regioner som Øst-Finnmark, Vest-Finnmark, Sør- og Nord-Troms og Nordland, hvor minst 70% av torskeråstoffet skulle bearbeides. Om ingen bedrifter innad disse definerte regionene ønsket å kjøpe tilbudsfangsten kunne eieren av fartøyet selge fangsten dit en ville. Med en utvikling i fisket der en økende andel av fryst råstoff har blitt en realitet, og hvor lønnsomhet i produksjonen av dette råstoffet har vært fraværende, har store deler blitt videresolgt ut av de definerte regionene uten å ha blitt bearbeidet.¹⁵⁷

For rederiet sin del var timingen på bearbeidingsplikten diskuterbart dårlig. Underlagt leveringsplikten til Myre årene før bearbeidingsplikten kom opplevde rederiet en periode at industrien ikke bearbeidet fisken før de solgte den videre med profitt. Grunnet leveringsplikten de hadde til Øksnes fikk lokale bedrifter i landindustrien kjøpt opp fisk fra rederiet uten at de var lovpålagt å bearbeide fisken videre og dermed kunne de teknisk sett selge den videre med fortjeneste. Dermed tjente rederiet mindre på å levere til Myre, til tross for at det var lokalt og der de hadde landet store deler av fiskefangsten deres opp gjennom årene.¹⁵⁸

Dette kombinert med leveringsplikten til Øksnes ble løsningen å investere i Sommarøy Produksjonslag rundt årsskiftet 2005/2006. O. H. Holmøy og Geir Rognan slo seg sammen og sikret overtakelsen. Ikke det mest naturlige steget videre for rederiet, men rederiet følte det var nødvendig å investere i bruket. Å drive et konvensjonelt bruk på Myre, med så mye

¹⁵⁵ NOU 2016: 26: 108

¹⁵⁶ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

¹⁵⁷ Sør Dahl et.al, 2015, s. 49.

¹⁵⁸ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

fiskeriaktivitet som det er i Øksnes-kommunen, kunne by på utfordringer, men i det minste tapte de ikke like mye profitt som de kanskje ville gjort om de ikke investerte i bruket.¹⁵⁹

Velkjent i nærområdet for god kompetanse, produksjon og kvalitet i regionen hadde derimot det konvensjonelle bruket behov for en fornyelsesprosess og i stil med det rederiets moderniseringsprosess opp gjennom historien ble det ikke gjort noen unntak med dette bruket heller. Gammel bygningsmasse ble fjernet og nye, moderne lokaler ble reist og dermed ble anlegget et av de mest moderne konvensjonelle brukene ute på havna på Myre.¹⁶⁰

Når da bearbeidingsplikten kom på plass i 2007 ga dette rammer for landindustrien og trålerrederiene slik at man unngikk situasjoner der rederiene tjente mindre på at de ble tvunget til å selge fiskeråstoffet deres til landanlegg som solgte fisken ubearbeidet videre med profitt. Samtidig var det tiltenkt at bearbeidingsplikten skulle føre til at flere arbeidere ble brukt ved landanleggene for å bearbeide fiskeråstoffet. Samtidig spørs det om ikke tidspunktet var uheldig for rederiet.

For driften av dette bruket gikk ikke helt på skinner for konsernet i de senere årene. Som nevnt tidligere var ikke investeringen i et konvensjonelt fiskebruksanlegg på Myre og det å gå inn på eiersiden i fiskeindustrien ei naturlig investering for et trålerrederi. Da bearbeidingsplikten ble innført ble også behovet for å drive det konvensjonelle bruket borte. Da bruket i de senere årene av eierskapet har gått med underskudd der de andre aktivitetene til konsernet har gått med overskudd har de andre foretakene subsidiert driften av det konvensjonelle bruket.¹⁶¹ Konsernet har også vært opptatt av at hvert foretak skal kunne finansiere seg selv.¹⁶² Dermed ble løsningen å selge Holmøy Fiskemottak (tidligere Sommarøya Produksjonslag AS) i 2021 til et selskap som ønsket å satse på oppdrettstorsk.¹⁶³ Dermed ble det også fortsatt aktivitet og sysselsetting på dette anlegget.

¹⁵⁹ Holmøy jubileumshefte, 2013, s. 21.

¹⁶⁰ Ibid.

¹⁶¹ E24, 18.07.2020. <https://e24.no/naeringsliv/i/RRJyAJ/her-lukter-det-ikke-fisk-det-lukter-penger>

¹⁶² Ibid.

¹⁶³ Fiskeribladet.no, 05.05.21. <https://www.fiskeribladet.no/fiskeri/dette-fiskemottaket-i-myre-havn-har-fatt-nye-eiere/2-1-1006069>

4.6 Aktivitetsplikten

Det ble også satt et krav om aktivitetsplikt i enkelte torsketråleres konsesjonsdokumenter. Aktivitetsplikten går ut på at en bedrift skal drive fiskeforedlingsvirksomhet på bestemte steder. Formålet med aktivitetsplikten er å sikre drift ved bestemte anlegg, samtidig som fartøy og anlegg blir tilknyttet hverandre. Slik skal en forhindre nedleggelse av fiskeindustri-anlegg ved eierskifte, slik at eierne ikke sitter igjen med bare trålerne og kun bedriver fiske og fangst. Per 2016 er det kun ett selskap som er pålagt aktivitetsplikt, Havfisk ASA (i dag Lerøy Havfisk AS), som eier anlegg i Stamsund, Melbu, Hammerfest, Storbukt, Kjøllefjord og Båtsfjord. Tidligere har Nergård AS vært pålagt aktivitetsplikt på bestemte anlegg, men har fått den opphevet av departementet.¹⁶⁴

For Prestfjord-rederiet og Holmøy-konsernet ble de aldri underlagt aktivitetsplikt og måtte dermed ikke gjøre noen tilpasninger mot denne plikten.¹⁶⁵ Grunnen bak at Prestfjord-rederiet ikke ble underlagt aktivitetsplikt lå i at de lenge ikke var tilknyttet noen landanlegg. Der frykten lå i at selskaper som Havfisk og Nergård kjøpte opp trålere og gikk inn på eierskapssiden av tilknyttede landanlegg skulle flytte virksomheten og dermed flytte aktiviteten bort fra et kystsamfunn, var Prestfjord-rederiet lokalt tilknyttet. Prestfjord-rederiet kom ikke inn på eiersiden som en utenfra og når de da ville fortsette landinger til deres egne fryseterminaler i regionen var det dermed ikke en frykt for at aktiviteten fra deres trålervirksomhet skulle forsvinne ut fra regionen. Selv om de flyttet virksomhetene til Holmen er mange av de som ble sysselsatt gjennom lossing på Myre fortsatt med på lossing av trålerne som kommer til Holmen, samtidig som de fortsatt bor i Øksnes kommune.

4.7 Havressursloven

Havressursloven erstattet saltvannsfiskeloven 1. januar 2009. Formålet med havressursloven var å regulere uttaket av alle de marine ressursene i Norge i forbindelse med hensyn til ressursforvaltning for å gjøre blant annet fiskerieringer ytterligere bærekraftig med tilstrekkelig fordeling av kvoter og kontroll av uttak. Dette samtidig som formålet var at

¹⁶⁴ Sør Dahl et.al, 2015, s. 49 & Nærings- og fiskeridepartementet 2016: 18.

¹⁶⁵ Intervju K. R. Holmøy, 18.04.23.

fiskerinæringene skulle bli mer lønnsomme, men også sikre sysselsetting og bosetning ute i kystsamfunnene. I tillegg skulle loven komme den sjøsamiske kulturen til gode.¹⁶⁶

Man så behovet for å erstatte saltvannsfiskekloven istedenfor å videreutvikle den som ved tidligere tilfeller, ettersom den i praksis fungerte som forvaltning for bare enkelte bestander. Flere arter, som sedentære arter, kunne også tenkes å bli framtidige interessepunkter for kommersielle utnyttelsesformål. Med loven om forvaltning av viltlevende marine ressurser kommer alle organismer og arter på lik linje med de kommersielt viktige artene, med andre ord en mer moderne og helhetlig ressursforvaltning som tar mer hensyn til marine økosystemer. For rederiet ga den rammevilkår å forholde seg til. Videre er det ikke usannsynlig det kommer strengere krav til bærekraftighet i norske fiskerier. Rederiet har også inkludert bærekraft som en del av strategien sin gjennom moderniseringsprosessen rederiet har hatt. De har også lagt til rette for å prøve å utnytte mest mulig av det som tas opp fra havet med restråstoff gjennom fornyelsen av flåten, samtidig som de utforsker nye muligheter på å utnytte restråstoff. Videre samler også rederiet opp marint avfall under fiske og kasserte redskap som sendes videre til gjenvinning.¹⁶⁷

4.8 Virksomhetene samles på Holmen

I denne perioden flyttet også Holmøykonsernet inn i det nybygde lokalet og anlegget på Holmen hvor de nå samlet virksomhetene sine som førte til mer rasjonalisert drift, effektivitet og sparte kostnader. Rederiet hadde blant annet slitt med mangel på bunkerskapasitet på havna i Myre der de brukte å lande fisken til fryseterminalen deres som resulterte i tidstap og utgifter for rederiet og flåten deres.¹⁶⁸ Det var ikke uvanlig at trålerne måtte dra andre steder for å bunkre etter å ha levert råstoffet deres til fryseterminalen og dermed gikk tid som kunne gått til fiske til dødtid og utgifter, som gjorde at anlegget på Holmen ble viktig for rasjonaliseringen av driften ettersom de kunne være mer selvhjulpne der, blant annet i forbindelse med bunkring. Designet av arkitekturselskapet Snøhetta og bygd av Øksnes Entreprenør ble anlegget tatt i bruk i 2017 av konsernet, både rederiet og

¹⁶⁶ Havressursloven 2008: §1-70

¹⁶⁷ NOU 2005: 10: 33, intervju K. R. Holmøy, 09.02.23 & Holmøy sine nettsider, <https://holmoy.no/om-oss/miljo-og-kvalitet/>

¹⁶⁸ Fiskeribladet, 23.04.2010. <https://www.fiskeribladet.no/nyheter/prestfjord-slakt-av-hjemmehavn/8-1-16985>

oppdrettsselskapet.¹⁶⁹ Den offisielle åpningsdatoen falt på lørdag 27. januar 2018 med hundrevis av besøkende i løpet av åpningen.¹⁷⁰

Denne investeringen endte på rundt 300 millioner for det komplekse anlegget som innehar fryseterminal, administrasjonsbygg, kontrollrom, gjestehus og hvor det tilbys bunkring, lagerhotell, lossemannskap, avfallshåndtering og vann.¹⁷¹ Med en frysekapasitet på 10000 tonn etter det ble bygd en ny fryseterminal i 2020 og en dypvannskai på 300 meter i lengden og 10 meter i dybden er anlegget i tillegg tilgjengelig for andre enn deres egne trålere.¹⁷²

Stadig ser konsernet etter måter å forbedre og fornye seg på og anlegget på Holmen er ingen unntak. I 2019 ble et nytt tankanlegg bygd på Holmen, for å kunne fylle drivstoff på sine egne båter, enkeltheten for at de ønsker å drifte mest mulig lønnsomt og være mest mulig selvhjulpne. Til en prislapp på rundt 15 millioner ble tankanlegget bygd sammen med en oppfanger som skal kunne samle opp hele kapasiteten tankanlegget har med en sikkerhetsmargin på 10 % over totalkapasiteten i tilfelle noe skulle gå galt.¹⁷³

Nylig har konsernet lagt inn landstrøm ved kaia. Bakgrunnen lå i et ønske om bærekraftighet også ved anlegget, ettersom landstrøm kunne føre til at båtene ved kaianlegget kan skru av dieselmotorene og bruke landstrøm, som i sin tur vil resultere i en reduksjon av utslipp, eksos og støy. På denne måten kunne de også rasjonalisere driften videre. Med betydelig aktivitet på anlegget deres, både gjennom egne trålere og eksterne båter ble dette aktuelt da de også kunne få støtte fra staten. Dette er et prosjekt med en kostnad på rundt 10 millioner, hvor de fikk 2,8 millioner i støtte fra staten. I 2021 ble det totalt landet og håndtert 31.000 tonn fisk fra egne og andre sine båter som viser til behovet for landstrøm på anlegget for konsernet som stadig ser etter måter å fornye seg på samtidig som de setter en bærekraftig standard.¹⁷⁴

¹⁶⁹ Vesterålnytt, 20.01.2018. <https://vny.no/nyheter/offisiell-apning/>

¹⁷⁰ Bladet Vesterålen, 27.01.2018. <https://www.blv.no/holmoy-er-endelig-komplett-i-holmen/s/5-9-491481>

¹⁷¹ Ibid. & intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

¹⁷² Holmøy sine nettsider, <https://holmoy.no/selskap/holmoy-fryseterminal/>

¹⁷³ Vesterålen Online, 03.01.2019. <https://www.vol.no/nyheter/i/A3LL3x/holmoy-maritime-bygger-nytt-tankanlegg-pa-holmen>

¹⁷⁴ Vesterålnytt, 22.06.2022. <https://vny.no/nyheter/legger-inn-landstrom/>

Konsernet har også gått i gang med en utvidelse av anlegget og aktiviteten gjennom å bygge et nytt slakteri av laks på Holmen som de spår økt sysselsetting i regionen av. Etter planen skal bygget stå klart i første kvartal i 2024 og skal kunne bidra til at Holmøy drifter mer lønnsomt og effektivt, men også øke sysselsettingen i regionen med omkring 60-70 nye helårlige arbeidsplasser.¹⁷⁵ Helårlige arbeidsplasser som med topp moderne fasiliteter forhåpentligvis kan tiltrekke god arbeidskraft og kompetanse til regionen. Videre har de også investert 8,2 millioner i eiendom og boligplasser i nærheten for å kunne tiltrekke arbeidskraft.¹⁷⁶ I tillegg er det også et ønske fra konsernet å selv ha kontroll og følge opp produksjonen selv og da blir lakseslakteriet en naturlig utvidelse av anlegget på Holmen. Igjen skaper nysatsinger til Holmøy økte muligheter for arbeid i en region som har slitt med fraflytting over lengre tid.

4.9 Konsernet investerer utenfor fiskeri

I de senere årene har konsernet også sett seg rundt om etter muligheter for å utvikle seg videre eller få nye inntektskilder for å sikre framtiden. Da det ikke er en gitt sikkerhet for at fiskerivirksomheten alltid kommer til å gi overskudd er konsernet alltid på leten etter å utvikle seg videre og valget falt på noe utradisjonelt for fiskeriselskapet. For et rederiselskap er det mange uforutsigbare faktorer som må tas hensyn til. Holmøy nevner blant annet den biologiske faktoren som kan svinge fra tid til annen og by på utfordringer som man har sett tidligere i historien til fiskerinæringene. I tillegg er også fiskeripolitikken som føres en uforutsigbar faktor som kan endres fra tid til annen og som for rederiet kan påvirke trålerdriften samt føre til at de må gjøre tilpasninger som vi har sett tidligere.¹⁷⁷

Dette har ført til at Holmøy har begynt å utforske andre muligheter for å stå sterke forberedt på en mulig nedgangstid i fiskerinæringen i framtiden. For i de senere årene har også konsernet sett seg etter muligheter i eiendom og hotell. De er klare på at de ikke vet å drive hotell eller å bygge, men har kapital og muligheter til å investere i prosjekter som kan gi gode

¹⁷⁵ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

¹⁷⁶Vesterålen Online, 16.07.2022. <https://www.vol.no/nyheter/i/G3pd7x/holmoey-kjoeper-boliger-for-8-2-millioner> og Kyst, 15.07.2022. <https://www.kyst.no/holmoy-maritime-pressemelding/holmoy-maritime-kjoeper-boliger-pa-maurnes/1119289>

¹⁷⁷ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

avkastninger på sikt.¹⁷⁸ Holmøy hadde derfor sikret seg opsjon på kjøp av hotelltomt sentralt ved Kulturfabrikken på Sortland.¹⁷⁹ Som investorer fikk de dermed bygget Scandic Hotel på Sortland i samarbeid med Nordic Investment AS for å ha flere ben å stå på.¹⁸⁰

Dette samarbeidet mellom partene har videre ført til at de også har investert i bygging av leilighetshotell ved Narvik¹⁸¹. Videre vil dette leilighetshotellets eierskap bli fordelt 50/50 mellom Holmøy-konsernet og samarbeidspartneren Nordic Investment AS, hvorav begge har investert over 100 millioner hver til dette prosjektet.¹⁸² Leilighetshotellet blir så leid ut til Narvikfjellet AS.¹⁸³ Ved å finne gode samarbeidspartnere samtidig som de investerer i eiendom og hotell, men ikke driver disse virksomhetene selv i nærregionen, har med andre ord åpnet nye dører for konsernet og det er ikke usannsynlig at denne utviklingen fortsetter.

4.10 Oppsummering kapittel 4

I denne perioden skjedde det mye fiskeripolitiske endringer. Aktivitetsplikt, bearbeidingsplikt, tilbudsplikt og slumpfiskordningen kom på plass. I tillegg kom strukturvotesystemet på plass, hvor strukturkvotene vil bli tilbakeført inn i fartøygruppene de tilhører tidligst ut i 2030-tallet. Dette var et fiskeripolitisk tiltak for å redusere antall fartøy. Dermed ble også strukturkvoter privatisert, som ga grunnlag for økt vekst for de som benyttet seg av ordningen, blant annet Prestfjord-rederiet. Med oppkjøp, salg og bygging av båter endte de opp med 4 moderne trålere med 3 kvoter hver, som ga godt driftsgrunnlag. Veksten for rederiet var betydelig i denne perioden, mye takket være strukturerings- og moderniseringsprosessen rederiet hadde. I tillegg ble bortfall av leveringsplikter/tilbudsplikter viktig for rederiet for å spare seg for administrative kostnader, så vel som å effektivisere trålerdriften. Med andre ord realiserte de moderniseringen til rederiet i denne perioden på bakgrunn av tilpasning og utnyttelse av muligheter fra de endrede rammevilkårene i perioden,

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ Vesterålen Online, 22.08.2018. <https://www.vol.no/nyheter/i/Ewaxel/holmoy-har-inngatt-opsjonsavtale-med-kulturfabrikken>

¹⁸⁰ Ibid.

¹⁸¹ Forte Narvik, 29.06.2021. <https://fortenarvik.no/nordic-og-holmoy-bygger-leilighetshotell-i-narvikfjellet/>

¹⁸² Ibid.

¹⁸³ Ibid.

hvor rasjonaliseringa og effektiviseringen har ført til høy lønnsomhet for rederiet. Videre ga også etableringen av havressursloven tydeligere driftsrammer å forholde seg til.

5 Kapittel 5 - Drøfting av funn og teori

I dette kapittelet vil jeg drøfte funn og teori knyttet til oppgaven. Først blir jeg å drøfte virkningene moderniseringen/fornyelsen og struktureringen rederiet har hatt. Deretter vil jeg gå gjennom ringvirkningene som skapes i samfunnet rundt konsernet. I tillegg vil jeg sist i kapittelet drøfte funnene til oppgaven opp mot teorien til Schumpeter om økonomisk utvikling og økonomisk entreprenør.

5.1 Virkning fornyelses- og strukturingsprosessen har hatt for rederiet og trålerdriften

Fornyelsen av flåten har ført til en mer effektiv og bærekraftig drift av trålervirksomheten for rederiet og avkastningen har ikke latt vente på seg heller. For med økt kvotegrunnlag per båt får de fisket etter mer råstoff som igjen gir mer inntekter. Med større lagringsplass på trålerne og med muligheten for å fryse råstoffet om bord vedlikeholdes kvaliteten på råstoffet som fører til høyere markedspris, samtidig som de kan fiske over lengre tid og større avstander hvilket gjør trålerfisket mer praktisk. Videre med moderniseringsprosessen sparer de utgifter i forhold til vedlikehold og drivstoff. Det har selvfølgelig vært mye utgifter i forhold til å både skaffe seg strukturkvoter og modernisere flåten til fire moderne trålere, derimot blir disse utgiftene forsvart med økt lønnsomhet over tid og sparte utgifter. Som K. R. Holmøy selv ga uttrykk for så blir alt bedre i forhold til drift med nyere fiskefartøy. Videre er det her lønnsomheten har ligget for rederiet. Markedet har vært relativt stabilt etter de kunne eksportere direkte og ifølge K. R. Holmøy har prisen på fiske vært på omtrent samme nivå i hans tid i selskapet. Derfor har de tiltakene de har gjort i forbindelse med salg, oppretting av fryseterminaler og anlegget på Holmen, samt struktureringen og moderniseringen av flåten vær de ledende årsakene til økt lønnsomhet. Litt gevinst fra kronekursen har også bidratt, men i mindre grad.¹⁸⁴

Rederiet har i slutten av denne perioden etter moderniseringsprosessen kunne vise til gode resultater. I 2020 var tråleren Langøy den tråleren i Norge som fisket opp mest verdifull

¹⁸⁴ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

fangst, med en fangstverdi på 160 millioner det året.¹⁸⁵ Videre i 2022 var Sunderøy den tråleren i Norge som hadde størst fangstverdi på sin fangst med 277,7 millioner med størst totalvolum på fangsten med 11,700 tonn.¹⁸⁶ Hvis vi ser på økonomiske resultatene til rederiet har de også vært solide. I 2019 hadde trålerrederiets 743 millioner i brutto inntekt, og etter skatt og utgifter var trukket ifra ble det et resultat på 251 millioner i inntekt.¹⁸⁷ I 2021 kunne også konsernet vise til en rekord når de passerte 1,9 milliarder i omsetning samtidig som de fikk et årsresultat på 385 millioner.¹⁸⁸ I 2007 for eksempel hadde rederiet en omsetning på 165 millioner og 32,5 millioner i driftsresultat.¹⁸⁹ Dette beviser verdien i å investere i nye fartøy og fornye flåten innenfor trålerfisket og forsvarer også tiltakene og utgiftene de har gjort i forbindelse med friløsning av leveringsplikter, kjøp av nye trålere og videreutvikling av anlegget på Holmen. Effektiviseringen og rasjonalisering som har vært viktig for konsernet har dermed vist seg å være langsiktige investeringer som bidrar til lønnsomhet over tid for rederiet. Ved et samarbeid med Rolls Royce fra Ålesund har rederiet fått prøve ut nye løsninger på de nybygde trålerne som har bidratt til økt effektivisering. På denne måten har samarbeidet gjort at de to partene har tatt kunne utvikle seg til nye høyder. Både får rederiet nye løsninger og utstyr som effektiviserer trålerdriften ytterligere, samtidig som Rolls Royce får utviklet teknologiske nyvinninger. I tillegg framstår rederiet som moderne og bærekraftig som kan ha en påvirkning på framtidig fiskeripolitikk når det kommer til den differensierte fiskeriflåten vi har i Norge.

I tillegg framstår rederiet som moderne og bærekraftig som kan ha en påvirkning på framtidig fiskeripolitikk når det kommer til den differensierte fiskeriflåten vi har i Norge. Det kan derfor argumenteres for at de setter seg i en mer gunstig posisjon i det fiskeripolitiske landskapet når det skal tas avgjørelser i senere tid. For i forhold til bærekraftighet og det å være fornybar kombinert med størrelsen på drifta og aktivitetene, samtidig som de sysselsetter

¹⁸⁵ Vesterålen Online, 06.01.2021. <https://www.vol.no/nyheter/i/w88qqd/prestfjord-traleren-langoy-fisket-mest-i-fjor>

¹⁸⁶ NorskFisk, 22.01.23. <https://norskfisk.no/2023/01/22/disse-200-fisket-for-mest-i-2022/>

¹⁸⁷ Vesterålen Online, 29.07.2020. <https://www.vol.no/nyheter/i/X66yXx/ny-rekord-for-prestfjord-tjente-251-millioner>

¹⁸⁸ Holmøy sine nettsider, 30.06.2022. <https://holmoy.no/resultatet-for-2021-gir-grunnlag-for-nye-investeringer/>

¹⁸⁹ Fiskeribladet, 07.01.2009. <https://www.fiskeribladet.no/nyheter/finanskrisen-forsinker-prestfjord-/8-1-10858>

svært mange i regionen står konsernet sterkt den dag i dag. Gjennom denne utviklingen er det ikke usannsynlig at selskapet har fått mer påvirkningskraft enn tidligere. For det å være organisert og følge med i fiskeripolitikken som blir ført fra regjering til regjering er en praksis O. H. Holmøy praktiserte som reder og som K. R. Holmøy har videreført og det har utvilsomt gjort at rederiet har hatt den veksten det har hatt i sine 50 år.¹⁹⁰

Derimot er det ikke alle som er like begeistret for en slik moderniseringsprosess. I en artikkel i NRK gis det uttrykk fra en aktør i kystfisket at en tråler som F/T Sunderøy fisker mye mer per mann enn i kystfisket, samtidig som de har et skyhøyt drivstofforbruk sammenlignet med et mindre kystfiskefartøy. Man kan diskutere hvorvidt det da ville vært bedre med eldre eller nybygde trålere i forhold til bærekraftighet og forbruk. Nedgangen i antall mellomstore fartøy nevnes også som argument mot trålerflåten. For Prestfjord-rederiet ligger motargumentet i trygge, helårlige arbeidsplasser med gode arbeidsforhold som ikke alltid har vært en selvfølge i næringen. Trålerne til rederiet skaper også aktivitet på land gjennom for eksempel vedlikehold og service nevner K. R. Holmøy i den samme artikkelen. Videre argumenterer en tredjepart i artikkelen for at de to partene utfyller hverandre, hvor trålerne fisker langt fra land gjennom hele året og med kystfisket sin begrensede radius og sesongbaserte drift ikke helt konkurrerer om den samme fisken. Videre nevnes det også at den totale kvoten fordelt på både kystfisket og trålerne er stor, uten trålerne er det veldig mye fisk som skal tas for kystfisket, for mye mest sannsynlig. Dermed kan man argumentere for viktigheten av en differensiert flåte for fiskerinasjonen som det er ment å skal kunne eksportere mye fisk.¹⁹¹

Videre ble stengningen av allmenningen i fiskerinæringen ble det strukturelt skille for næringen, etterfulgt av et økende frafall fiskere. Hvilket har vært rettet mye kritikk mot, blant annet ved Brox sin kritikk av reguleringspolitikken og båtkvotesystemet hvor han påstår kystsamfunnene mister sin områdefordel. Populært har reguleringspolitikken fått skylden for frafallet av fiskere i denne perioden ved lukkingen av allmenningen. Videre ligger også mye av kritikken rettet mot trålere at de forsvinner ut i globale selskaper, og dermed mister man den sysselsettingen som kunne vært skapt i kystsamfunn fra disse. Bekymringen i kystsamfunnene var oppkjøp fra utenforstående rederier og nedleggelse eller flytting av

¹⁹⁰ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

¹⁹¹ NRK, 03.10.21. <https://www.nrk.no/nordland/rederiet-holmoy-maritime-doper-supertraleren-sunderoy-i-sortland-1.15672273>

virksomheter. Slik som med Kjell Inge Røkkes oppkjøpsbølge på 1990-tallet der også han var opptatt av rasjonalisering og effektivisering av driften sin som nødvendigvis ville gå ut over noen av kystsamfunnene tilknyttet virksomhetene.

Slik var det derimot ikke med Prestfjord-rederiet. Har denne utviklingen og kritikken da hatt noe å si for konsernets selvforståelse i forhold til lokalt eierskap? I nærområdet hvor aktørene har ønsket å selge seg ut har rederiet kjøpt opp trålere og slik har også aktiviteten og transaksjonene blitt værende i regionen. De kom ikke utenfra og flyttet på virksomhetene. Riktignok med et mål om bedre trålerdrift i deres eget rederi. Videre kan man stille seg et kontrafaktisk spørsmål om hvordan det ville vært for næringen i nærområdet om de ikke kjøpte opp lokale trålere med tilhørende kvoter. Om blant annet disse båtene med tilhørende sysselsetting og aktivitet hadde forsvunnet helt ut av regionen kunne næringen den dag i dag ha sett annerledes ut i Vesterålen. Flere av de lokale trålerne som ble kjøpt opp av rederiet ble riktignok solgt videre, men konsesjonene ble igjen, som ga videre grunnlag for utvikling av rederiet og økt aktivitet. For når rederiet kunne investere i nye og større fartøy, får de fortsatt en økt sysselsetting sett i forhold til antall mannskap på rederiets første trålere og de trålerne de har i dag. Videre tiltak de har gjort ved å trekke folk til regionen ved å involvere og investere i samfunnet rundt de senere årene har også vært tegn på en forståelse om at de skaper verdier, til tross for at de vil drifte for mest mulig overskudd. De virker interesserte i å trekke folk til regionen med andre ord. Dette er en tendens vi har sett de senere årene med konsernet, da de lenge har vært anonym. Det kan være flere forklaringer på dette, blant annet har de følt på en viss ubehagelighet med de mange meninger og kontroversielle temaer som fiskerinæringen byr på.

5.1.1 Ringvirkninger i samfunnet rundt

Alle investeringene som til nå er omtalt i denne oppgaven av Holmøy-konsernet har riktignok ført til at de selv tjener mer. Et motiv som er forståelig og en prosess som har vist seg å være nødvendig for å ha høy lønnsomhet i næringen. Disse investeringene har også ført til ringvirkninger i samfunnet. Ved å strukturere flåten, kjøp av nye båter, investeringer i bygg og anlegg har det bydd på flere ringvirkninger i regionen. Investeringene og satsningene har blant annet ført til økt sysselsetting. I trålerflåten er for eksempel mange av arbeiderne fra Vesterålen, i en region som har slitt med fraflytting over lengre tid. Som nevnt tidligere har også oppkjøpene av lokale trålere ført til at aktiviteten og transaksjonene i stor grad blir værende i regionen. For eksempel har noen av aktørene ville satset på andre områder enn

trålerdrift i Vesterålen. Slik har rederiet kunne videreutvikle deres trålerdrift, samtidig som det blir gjort satsinger andre steder i Vesterålen. I tillegg, gjennom et lokalt eierskap opp gjennom årene, har selskapet også vært opptatte av det å skape noe. Skape muligheter og åpne for nye dører i sammenheng med å gjøre Vesterålen attraktiv og tiltrekke folk. Dermed har de også involvert seg mer i nærmiljøet de senere årene og ser verdi i dette, til kontrast fra tidligere år hvor de har vært litt anonyme av seg.

Samtidig krever også virksomhetene og investeringene ting fra nærmiljøet. For eksempel når bygg og anlegg skal bygges, utstyr og proviant til trålerne som skal kjøpes inn, da kreves det innkjøp av produkter og tjenester fra miljøet som igjen bidrar til økt pengeflyt og sysselsetting i nærmiljøet. I 2021 kjøpte Holmøy-konsernet produkter og tjenester til en samlet verdi av 1,3 milliarder. Av denne summen ble 63% igjen i Nord-Norge og i Vesterålen ble 369 millioner igjen i regionen. Konsernet kjøpte tjenester og produkter fra 169 bedrifter i Vesterålen. Dette er tall som vitner om hvor mye penger og verdiskapning dette lokale eierskapet sørger for. De fleste ville nok ikke brukt lang tid på en oppsummering av effekten fraværet av en slik forretning ville hatt på næringsliv og samfunnet rundt. Noen ganger opplever konsernet også at de har behov for mer enn det nærmiljøet kan tilby. I henhold til logistikken ville det kanskje være bedre for konsernet å drive i Tromsø eller Ålesund, men Holmøy ser heller verdiene i å ha et lokalt eierskap og det å skape noe i samfunnet i Vesterålen.¹⁹²

Derimot har det også vært endringer i samspillet mellom fiskeri og lokalsamfunn som kan ha spilt en rolle, hvor fiskeripolitikk og kystpolitikk har blitt to motstridende parter. Fiskeripolitisk har det vært nødvendig med en nedgang av antall fartøy og fiskere på grunnlag av ressursforvaltning, mens kystsamfunn da har slitt med fraflytting ettersom fiskerinæringen ikke har kunne gi gode nok vilkår til å beholde aktiviteten der. Andre utviklinger i velferdsstaten har dermed hatt noe å si, fravær av lønnsomhet, utdanning, dårlige arbeidsforhold og andre yrker som har oppstått som oljeindustrien har også vært faktorer bak fraflytting.¹⁹³

Denne kritikken har også vært sammenkoblet mot kritikken av moderniseringen i næringen. Effektivisering og rasjonalisering har vært noen av faktorene bak frafall av fiskere. Den

¹⁹² Vesterålen Online, 21.05.2018. <https://www.vol.no/nyheter/i/8BQRpA/holmoy-selger-170-millioner-maltider-i-aret> & tall fra Holmøy-konsernet.

¹⁹³ Jentoft, Nergård & Røvik, 2013, s. 303-310.

teknologiske utviklingen i fiskerier har vært stor og ført til mindre behov for arbeidskraft. Derimot er ikke fiskeri det eneste området som har gått gjennom en slik prosess med fornying. De fleste næringer har nemlig også gått igjennom en slik prosess. Jordbruk for eksempel. Der det trengtes større arbeidskraft før, trengs det kanskje ikke like mye nå, fiskerinæringen ei heller. Andre næringer og valg av utdanning har også oppstått i de senere år, som i sin tur har virket mer attraktivt for folk i kystsamfunn. Såkalte utdragningsfaktorer har derfor hatt noe å si for frafallet i næringen og ikke bare den teknologiske utviklingen. Det ble gjort undersøkelser på dette hvor blant annet tilbud i andre maritime yrker, utdanning og dårlige arbeidsforhold var populære begrunnelser bak å forlate fiskeryrket.¹⁹⁴

Derfor har et motiv bak fornyingen og utvidelsen av flåten og anlegget på Holmen vært det å være attraktiv for dyktige arbeidere. Det har riktignok vært en nedgang i antall aktive fiskere etter andre verdenskrig og særlig ifra 1990 og fram til i dag, både grunnet modernisering og utdragningsfaktorer. Det å kunne tiltrekke mannskap og god kompetanse til trålerne og næringen generelt samt beholde mannskapet på trålerne har derfor blitt en bevisst strategi rederiet har hatt i en næring hvor mange har gått over til andre maritime yrker som oljebransjen. Dette har Holmøy klart å unngå ved å kunne tilby flotte fasiliteter som arbeidsplass, med gode lønnsbetingelser kombinert med helårlige og trygge arbeidsplasser.¹⁹⁵

Videre er kystsamfunnene i senere tid også blitt mer integrert i velferdsstaten. Da må følgelig også vilkårene som tilbys være like gode som de som tilbys ellers i samfunnet.¹⁹⁶ En del av kritikken rettet mot trålerrederier har også vært bruken av utenlandsk mannskap, eventuelt frykten om framtidig sosial dumping ved arbeidskraften på trålerne.¹⁹⁷ I Prestfjord-rederiet er derimot ikke det tilfelle, hvor det er en klar dominant andel vesterålinger blant de ansatte. Videre har også interessen blant ungdom i Norge for fiskerinæringen vokst de senere årene grunnet økt lønnsomhet og lønninger, som gjør strategien om å fornye trålerflåten og tilby gode arbeidsplasser fornuftig.¹⁹⁸ I tillegg hospiterer også konsernet elever på videregående

¹⁹⁴ Jentoft, Nergård & Røvik, 2013, s. 305-310.

¹⁹⁵ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

¹⁹⁶ Jentoft, Nergård & Røvik, 2013, s. 314.

¹⁹⁷ Jentoft, Nergård & Røvik, 2013, s. 312.

¹⁹⁸ Ibid.

skoler i nærområder som vil bli fiskere eller jobbe med oppdrett.¹⁹⁹ I en slik rekrutteringsprosess er det alltid viktig å vise til gode arbeidsplasser og arbeidsforhold.

Det faktum at mange har vært ansatt i en årrekke innenfor konsernet og trålerrederiet blir et testament på et høyt trivselsnivå og at Holmøy har lyktes med å tiltrekke arbeidere.²⁰⁰ I tillegg har også konsernet, som er bygget opp mot lokalt eierskap, aldri måtte gitt ut permitteringsvarsel i løpet av selskapets 50 år gamle historie.²⁰¹ Dermed framstår fiskerikonsernet som en stabil arbeidsgiver for både ansatte og potensielle arbeidstagere innenfor en fiskerinæring som tross alt har inneholdt mye permitteringer av arbeidskraft, ustabilitet, dårlige arbeidsforhold, arbeidsvilkår og konkurser opp gjennom årene.

5.2 Teorien om Holmøy-konsernet som økonomisk entreprenør

I følge Schumpeters teori om økonomisk vekst var det et kjennetegn med en boom preget av optimisme etterfulgt av nedgangstider, som vi så var tilfellet i kapittel to og tre. Det ble satset mye på trålere tilknyttet landindustri etter andre verdenskrig, men endringer av rammevilkår, ikke bare i politikken, men også ved overfiske og fiskebestander i fare for utryddelse ble det etter hvert klart at landindustri ble ulønnsomt. Videre satset for eksempel ØLF på prosjekter som de fort måtte skrinlegge og tapte penger på. De kunne enkeltheten ikke følge opp de prosjektene de foretok seg basert på deres vurderinger. Dette gir videre grunn for å argumentere for at Holmøy og Prestfjord-rederiet er en økonomisk entreprenør og deres historie skiller seg ut, ettersom de fokuserte på sin egen trålerdrift, hvor de skilte seg ut fra tilknytning til landindustri. Videre jobbet de ut ifra de gitte rammene fiskeripolitikken ga.

Hva skiller så utviklingen til Holmøy-konsernet fra utviklingen til for eksempel Vanna-konsernet? Ifølge teorien om en økonomisk entreprenør og økonomisk utvikling kan man kanskje argumentere for at Vanna-konsernet i lys av all ubalansen i næringen tok utradisjonelle valg i likhet med Holmøy-konsernet. Derimot satset de på flere ulike foretak på

¹⁹⁹ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

²⁰⁰ Vesterålen Online, 21.05.2018. <https://www.vol.no/nyheter/i/8BQRpA/holmoy-selger-170-millioner-maltider-i-aret>

²⁰¹ Intrafish, 07.07.2022. <https://www.intrafish.no/samfunn/sjomatkonsernet-bygger-nytt-lakseslakteri-til-nar-n-milliard-kroner-de-som-jobber-hos-oss-skal-vakne-om-morgenen-og-ha-lyst-a-dra-pa-jobb/2-1-1253237>

veldig kort tid, noe som kan begrunne at de ble motivert av mest mulig inntekt, og ikke det å skape noe, samtidig som man kan sette spørsmålstegn hvorvidt foretakene var overveid og reflektert. Utviklingen var for rask, de fikk heller ikke mulighet å følge opp alle satsningene, sammen med endringer i marked førte til et større kredittbehov og gjeld enn det som var bærekraftig for videre utvikling av konsernet. Holmøy derimot satset derimot på prosjekter de kunne følge opp, samtidig som de var fokusert på driften og effektivisering.

Oppdrettsselskapet ble det klart de ville ha full styring over, samtidig som de jobbet med å rasjonalisere og effektivisere driften så godt det lot seg gjøre. De hadde ei heller en voldsom rask ekspansjon og med oppkjøp og satsing på et lokalt oppdrettsselskap og lokale trålere for en videre utvikling av konsernet kan det vitne mot et ønske om det å skape noe i deres nærmiljø, samtidig som de tar seg tiden til å reflektere over strategiske avgjørelser og satsninger. Dette kombinert med utradisjonelle valg som kjøpet av russiske kvoter og satsing på oppdrettsselskap gjorde at de klarte å manøvrere seg til en økonomisk vekst i nedgangstiden på datiden.

Samtidig ønsket de også å skape et stort fiskeriselskap i nærområdet, hvilket er et kjennetegn på Schumpeters teori om en økonomisk entreprenør. De satset nemlig lokalt. Både ved trålerrederiet og oppdrettsselskapet. For rederiet opprettet de blant annet en fryseterminal på Myre før de til slutt samlet virksomhetene på Holmen. Konsernet og rederiet tok også utradisjonelle strategiske valg som brøt med normen på datiden. At rederiet satset tidlig på å posisjonere seg mot ei strukturering i næringen forteller videre om at de var foran sin tidsånd og hadde en sterk intuisjon, hvilket også er kjennetegn på en økonomisk entreprenør.

I tråd med veksten kan man argumentere for og imot hvorvidt motivasjonen ligger i ren profitt eller det å gå foran og skape noe som er tegn på at man er en økonomisk entreprenør ifølge Schumpeter. Derimot har også O. H. Holmøy gitt uttrykk for at han misliker når nordlendinger selger seg ut av det de har skapt selv.²⁰² De har også ikke hatt utbyttepolitikk utenom skattebetaling, det meste vil de nemlig skal gå tilbake til videreutvikling av foretakene deres.²⁰³ Samtidig har de tatt hensyn til mange faktorer rundt driften, både lokalsamfunnet som de gjerne har involvert seg mye i de senere årene. De har også vært ute etter å skape

²⁰² Nord24, hentet 03.11.15. <https://www.nord24.no/vekst-i-nord/vesteralen/fiske/ola-helge-matte-pantsette-huset-na-driver-han-milliardbutikk/f/5-32-45216>

²⁰³ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

arbeidsplasser gjennom sine foretak samlet på Holmen, som da faller inn som deres kongerike etter Schumpeters teori. Det viser også til en forskjell med det å ha et lokaleid fiskeriselskap kontra et utenfra, som flytter på virksomheten. Holmøy-konsernet har også vært anonym store deler av historien sin. Det er nok flere forklaringer på dette, men de har nok kjent mest på en ubehagelighet mot de mange meningene og temaene i næringen som har gjort at de lenge har vært anonym.²⁰⁴ Dette tyder mot en beskjedenhet og en forsiktighet som går synonymt mot kjennetegnene av en entreprenør i Schumpeters teori.

Sett i sammenligning med andre aktører i næringen som ekspanderte voldsomt raskt, kan man argumentere for at de ble for grådig, et tegn på en etterligner ifølge Schumpeter. Holmøy-konsernets vekst og ekspansjon har vært forholdsvis stor den også. Derimot har den foregått jevnt og trutt over 50 år nå, hvor de i de senere årene kanskje har hatt aller mest vekst. Etter en lavkonjunkturtid, som skulle fullføre det en boom lovet, vel og merke, som også er en forutsetning for økonomisk vekst ifølge teorien til Schumpeter. Særlig i den siste perioden oppgaven omhandlet rasjonaliserer og effektiviserer rederiet driften sin betraktelig, hvor Schumpeter også hevder at en økonomisk entreprenør er opptatt av å utvide produksjonen med lavere omkostning per enhet, som akkurat er tilfellet med konsernet.

Med flere kjennetegn på det en økonomisk entreprenør er og hva som forutsetter økonomisk utvikling basert på Schumpeter sin teori og kjennetegn på modernisering, fornying, rasjonalisering og effektivisering av driften har de tilpasset seg de endrede rammevilkårene i næringen og dratt nytte av de mulighetene som har oppstått. De brytningene de har gjort med det tradisjonelle har kanskje vært upopulært for noen. Derimot er det også en del av det å bryte et forretningsmønster og sin egen tidsånd og det å være en entreprenør på generell basis, særlig i en næring som fiskeri med mye historisk bagasje. Det å ha et lokaleid fiskeriselskap som Holmøy har også ikke ført til at virksomhet og aktivitet i stor grad har blitt flyttet ut av regionen, men heller blitt værende eller fornyet i andre retninger i næringen. Båter og konsesjoner fra nærområdet som har blitt kjøpt opp har sin bakside, ettersom det tross alt er aktører som har sett seg nødt til å selge ut eller som vil selge ut, men samtidig har mye av det som kunne ha forsvunnet blitt igjen ved at rederiet har kjøpt opp. I dag er tross alt konsernet et av Vesterålens største sysselsettere. I områder som Øksnes og Andøy, hvor de fikk

²⁰⁴ Nord24, hentet 03.11.15. <https://www.nord24.no/vekst-i-nord/vesteralen/fiske/ola-helge-matte-pantsette-huset-na-driver-han-milliardbutikk/f/5-32-45216>

annullert leveringspliktene, har lokalmiljøet også klart å fornye seg. Gjennom moderniseringen rederiet har hatt, har de fått en mer gunstig drift, som kan forklare veksten deres. For å kunne fullføre den prosessen har de dratt nytte av de endrede rammevilkårene og rasjonalisert og effektivisert driften deretter.

5.3 Oppsummering kapittel 5

Kort oppsummert ser vi at utviklingen til rederiet og konsernet i Vesterålen skiller seg litt ut fra den generelle kritikken rettet mot trålere i lys av endringene som har skjedd i fiskerinæringen. Moderniseringsprosessen rederiet har hatt ses på med ulike perspektiver. Derimot er utfallet ved å ha et slikt fiskeriselskap i Vesterålen ikke at aktiviteter og virksomheter flyttes. Konsernet har høy sysselsetting i Vesterålen og skaper aktivitet rundt foretakene deres. Samtidig har de vært avhengig av å kjøpe lokale trålere opp for å strukturere. Det har sin bakside, men i det minste blir aktiviteten og transaksjonene værende i regionen og nærmiljøet har klart å fornye seg ved andre satsinger, også innen fiskeri. Videre skaper også virksomhetene ringvirkninger i samfunnet rundt som er viktig. Alle disse utviklingene gjennom virksomhetene til Holmøy-konsernet kjennetegnes av Schumpeters teori om økonomisk utvikling og økonomiske entreprenører. Med både konstante tilpasninger og satsninger mot de endrede rammevilkårene som har tatt sted og verdiskapningen gjennom et lokalt eierskap kan de kjennetegnes som en økonomisk entreprenør. Det virker videre ut som de har skjønt tiltak rettet mot å tiltrekke arbeidstagere og involvering i samfunnet rundt kan lønne seg og vi ser dette også er bevisste strategiske valg. Det er derimot ingen gitt sikkerhet at fiskeriselskapet for alltid vil være lokaleid. Derimot er det flere generasjoner Holmøy involvert i selskapet og bosatt i Sortlandsområdet, som sammen med involvering i samfunnsprosjekter rundt tyder på en vilje om å bli værende.

6 Kapittel 6 - Konklusjon

Hvordan har da Holmøy-konsernet og forløperen Prestfjord-rederiet tilpasset seg og utnyttet mulighetene som har oppstått under endrede rammevilkår i fiskerinæringen, og da særskilt trålfiske, fra 1973 og fram til 2023? Hvordan har de tilpasset seg og utnyttet de mulighetene som lå i endringer i den norske fiskeripolitikken fra 1973 til 2023? Hvilken betydning har lokalt eierskap hatt for konsernets selvforståelse?

Lokalisert i Øksnes i Vesterålen hvor det tradisjonelle fisket var på torsk, sei og hyse falt valget på ei trålerdrift rettet mot fiske på disse artene for partsrederiet. Videre hadde det også blitt etablert store torsketrålermiljø i Vesterålen raskt etter andre verdenskrig som også kan hatt noe å si for torsketrålerdriften til rederiet. Ettersom alle partene var aktive fiskere oppfylte de kravene for deltakerloven og kunne dermed eie et eget fiskefartøy som de driftet på. Fisket ble regulert av konsesjonsordninger fra 1972 som ga rammer rederiet kunne forholde seg til. Det samme gjaldt kvotereguleringen på nordøstarktisk torsk fra 1975 og utover. Disse reguleringene har først og fremst blitt omtalt som strenge for de har jo vært et klart brudd med det «frie» tradisjonelle fisket. Samtidig ble reguleringene et nødvendig «onde» og for rederiet var det i hvert fall starten på klarere rammer som man kunne forholde seg til å basere trålerdriften sin innenfor de nye rammevilkårene.

Videre ble opprettelsen av de økonomiske sonene og 200-milssonen i 1977 fiskeripolitikk som ga tydeligere rammer for hvordan rederiet kunne legge opp trålerdriften sin. I tillegg var disse sonene gunstig for trålerdriften. Med de økonomiske sonene ble de fiskeområdene rundt Norge mer beskyttet mot overfiske fra andre lands trålere. Rederiet kunne også i tråd med overgangen til ombordfrysing av råstoff fiske over større avstander. I de senere år har også fisket foregått mer og mer nordover grunnet fiskens posisjon og dermed har havretten vært viktig.²⁰⁵

I 1980 når overkapasiteten i fiskerinæringen ble oppdaget og når overfisket ble et praktisk problem for trålere grunnet de stort sett bare klarte å fange småvokst fiske og da spesielt torsk, ble det klart at regjeringen ville redusere trålerflåten med 25 %. Nå gikk de inn med

²⁰⁵ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

kapital for å redusere antall fartøy. Det kan også argumenteres for at Prestfjord-rederiet hadde en selskapsform og en drift som passet i datiden ettersom de ikke var tilknyttet landindustri.

Saltvannsfiskeloven ifra 1983 førte videre med seg reguleringer som totalkvoter, fordeling av kvoter på distrikter eller grupper innad næringen og enhetskvoter som kunne by på en begrensning for mange. For rederiet betydde saltvannsfiskeloven tydeligere rammebetingelser for trålerdriften deres. Samtidig la de også over til fabrikktråler som gjorde at de kunne fange mer råstoff over større avstander, samtidig som de frøys råstoffet om bord som ga økt lønnsomhet ettersom kvaliteten på råstoffet ble vedlikeholdt og det oppstod bedre marked for ombordfrost råstoff.

Da fartøykvoteordningen, trålstigen, loggføring i fangstdagboka og sluttseddelsystemet ble introdusert til næringen ga dette videre rammer i ei usikker tid under kvotekrisen. Derimot var kvotene så lave at det ikke ga nok grunnlag for rederiet å fiske på den moderne fabrikktråleren Prestfjord gjennom et helt kalenderår. Løsningene ble oppstarten av oppdrettsselskapet Eidsfjord Sjøfarm AS og kjøp av russiske kvoter og slik tilpasset de seg kvotesituasjonen utover 1990-tallet. Slik fikk de både sikret helårlig drift og inntekt, men også sikret mannskapet jobb og lønn som vanlig. Med et oppdrettsselskap i vekst fikk rederiet andre ben å stå på, som Holmøy var opptatt av.

Når fiskeeksportloven tredde i kraft så også rederiet muligheter i denne endringen, hvor de etablerte salgsselskapet Prestfjord Seafood AS for å kunne eksportere til utenlandske markeder som skulle bety økte inntekter for rederiet. For da kunne de legge ut råstoffet sitt til auksjon. Dette, sammen med å etablere en fryseterminal på Myre og senere anlegget på Holmen, sammen med satsing på frossent råstoff har ført til at de har kunne henvendt seg til et stabilt marked med økt lønnsomhet ved å eksportere direkte til utenlandet. Rederiet posisjonerte seg tidlig mot en struktureringsprosess av trålerflåten ved oppkjøp av andre trålerfartøy i forbindelse med tilleggskvotene. Samtidig økte lønnsomheten når det ble færre fartøy og dermed økte omsetningen.

Når da rederiet strukturerte mer og mer skapte det også rom og muligheter for rederiet til å investere og fornye seg. Perioden framover ble preget av en omfattende modernisering av rederiet, hvor stadig økende rasjonalisering og effektivisering av driften ga grunnlag for mer økonomisk vekst. Havressursloven ga en utvidelse av rammebetingelser å forholde seg til for rederiet og rederiet inkluderte også bærekraft i som en del av strategien deres med fornyingen

av flåten. Nybygde trålere bygd på bakgrunn av markedsstrategi og et nytt anlegg på Holmen ble et resultat av moderniseringen. Dermed ble driften mer effektivisert, rasjonalisert og bærekraftig, samt attraktiv for arbeidere. I tråd med struktureringen ble de pålagt administrative kostnader av leveringspliktene og disse forhandlet bort. Videre ble slumpfiskordningen og senere ordninger med kvotefleksibilitet noe rederiet kunne ta i bruk ved behov. Samtidig ble de ikke underlagt bearbeidingsplikt og aktivitetsplikt.

Innovative avgjørelser både i fiskeri og utenfor har gjort at det er stadig i utvikling, med flere ben å stå på. Samtidig er dette prosjekter de har gått inn for helhjertet. De har fulgt opp avgjørelser og satsninger som skal komme selskapet til gode på sikt. Gjennom samarbeid med andre aktører både i næringen og utenfor har de kunne videreutviklet seg. For eksempel med hotellsatsingen hvor de tar rollen som investor framfor driver, ettersom de ikke har erfaring med noen slik satsning.

I tillegg har samlingen av virksomhetene med Holmen ikke gjort at det har blitt mindre aktivitet ved Myre. Tvert imot har fiskerinæringen blomstret de senere årene på Myre etter konkursbølgene og det til tross for at Holmøy flyttet trålervirksomheten til Holmen. Utviklingen rundt i nærmiljøet kan da diskuteres å ha bidratt med muligheter til Holmøy slik at de kunne effektivisere seg mest mulig med å samle seg på Holmen. For ved andre steder, slik som i Finnmark, har landindustrien og kystsamfunnene der slitt med å tilpasse seg de endrede rammevilkårene, men det ser ikke ut til å være tilfellet i Vesterålen.²⁰⁶ Framgangen har også tillatt at de kan gi mer tilbake til samfunnet rundt, samtidig som de gjør bevisste tiltak for å trekke arbeidskraft og kompetanse til regionen, dem selv og næringen. Dette viser også til at de ser verdier i det lokale eierskapet og utviklingen ellers i næringen har ført til at de har blitt mer synlig i nærmiljøet og ikke minst kunne tiltrekke arbeidskraft.

Hvor går så veien videre for selskapet? K. R. Holmøy trekker fram noen ting som har vært essensielle forutsetninger for å lykkes for hans far O. H. Holmøy og nå for han selv. Det å være organisert som har gjort at de har klart å tilpasse seg og dratt nytte av endrede rammevilkår tidlig, samtidig som de må tilpasse seg den marinbiologiske delen, bestandsutvikling blant annet, som i seg selv er en ukjent faktor. Opp gjennom historien, som i 1989, har det vist seg at forskerne ikke nødvendig har full oversikt over de forskjellige

²⁰⁶ Finstad, Henriksen & Holm, 2012, s. 51-52.

bestandene. I tillegg er politikk en ukjent faktor som konsernet konstant må tilpasse seg. Det å finne ut hvordan de skal manøvrere seg innafor de rammene som blir gitt av hver regjering og parti som sitter i kommunen har vært en forutsetning for å lykkes. Forskjellen på politisk styre fra valgperiode til valgperiode kan by på store svingninger, noe som gjenspeiles i fiskeripolitikken over årene. De har også foretrukket å jobbe i en liten administrasjon. Videre har det også måtte gjøres markedstilpasninger, men markedene har vært relativt stabile for rederiet samtidig som auksjonsmarkedet gjør at de solgt råstoffet sitt til høystepreis.²⁰⁷

På spørsmål om det blir rettferdig at strukturkvotene reforddeles ut i fartøygruppa deres ut i neste tiår ettersom de har investert mye for disse kvotene så blir det klart at det kan kanskje være tilfellet for enkelte øyne. Samtidig har de også fått fiske mye mer over en lang periode enn andre som har ført til veksten deres. Rederiet har 8 strukturkvoter med tidsbegrensning.²⁰⁸ Derimot blir også framtiden en ukjent faktor, hvor K. R. Holmøy mistenker det ligger nedgangstider framover i tid der de vil prøve å manøvrere seg videre i disse ukjente farvannene. I framtiden når strukturkvotene skal retildeles fartøygruppen kan det bli en utfordring for rederiet, om de da får mindre kvotegrunnlag på de fire trålerne deres. Videre kan det også bli spennende å se hva som bestemmes i forhold til trålerpliktene tilknyttet strukturkvotene som retildeles, da enda mange trålere er pålagt trålerplikter fortsatt og om dette blir å påvirke Prestfjord-rederiet til tross for at de har fått forhandlet bort de fleste trålerpliktene. Da kommer det også godt med å ha flere ben å stå på, slik de også har satsset på i de senere årene, de gode årene kan man ikke ta for gitt og det virker klart også for Holmøy-konsernet. Så får tiden framover vise hva som skjer med Holmøy-konsernet og samfunnet rundt i Vesterålen.²⁰⁹

6.1 Forslag til videre forskning

Utviklingen til oppdrettsselskapet til Holmøy. Kan også bli spennende å se på hvordan de tilpasser seg grunnrenteskatten framover. Også fram i tid når strukturkvotene retildeles fartøygruppen kan det bli interessant å se hvordan rederiet tilpasser seg den situasjonen. I tillegg er det rom for å forske på andre aktører i fiskerinæringen i Vesterålen, for eksempel Biomar og Nordlaks. Videre kunne det også vært forsket på utviklingen til de andre rederiene

²⁰⁷ Intervju K. R. Holmøy, 09.03.23.

²⁰⁸ Ibid.

²⁰⁹ Intervju K. R. Holmøy, 09.02.23.

i Vesterålen. Enn så lenge har kun ØLF og oppkjøpet av Melbu Fiskeindustri blitt gjort rede for, men alle de andre rederiene som enten gikk konkurs eller solgte seg ut kunne også vært forsket på. Det var tross alt 21 trålere i Vesterålen på et tidspunkt. Nå er det Prestfjord-rederiets fire trålere igjen og de trålerne fra Havfisk som er tilknyttet landanlegget på Melbu tilhørende Vesterålen.

Referanseliste

Litteratur:

Christensen, P., Evjen, B., Finstad, B., P., Grytås, G., Holm, P., & Zachariassen, K. *Norges Fiskeri- og Kysthistorie : B.4 : Havet, fisken og oljen 1970-2014*, Bergen, Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, 2014.

Dreyer, B., Isaksen, J. R., Bendiksen, B. I., & Rånes, S. A., *Evaluering av leveringsplikten*, utgitt januar 2006, Fiskeriforskning.

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/fkd/rap/2006/0003/ddd/pdfv/269622-rapport_evaluering_av_leveringsplikten.pdf

Ellefsen, K. O., & Lundevall, T. *North Atlantic Coast – A Monography of Place*, Oslo, Pax Forlag A/S, 2019.

Finstad, B., P., Henriksen, E., & Holm, P. *Fra krise til krise – forventninger og svik i norsk fiskerinæring i Økonomisk fiskeriforskning : Ledelse, marked, økonomi 22 : nr.1*, Tromsø, Nofima, 2012.

Finstad, B., P., Hovland, E., Hundstad, D., Haaland, A., Johansen, K., E., Kolle, N., & Svihus, Å. *Norges Fiskeri- og Kysthistorie : B.3 : En næring i omforming 1880-1970*, Bergen, Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, 2014.

Gilje, N. *Hermeneutikk som metode, ein historisk introduksjon*, Oslo, Det norske samlaget, 2019.

Holmøy, (2013). «Rederiet Prestfjord feirer 40 år : jubileumshefte : 1973-2013».

Jentoft, S., Nergård, J. I., & Røvik, K. A. (Red.). (2011) *Hvor Går Nord-Norge? : B.1: Tidsbilder fra en landsdel i forandring*, Stamsund, Orkana Akademisk.

Jentoft, S., Nergård, J. I., & Røvik, K. A. (Red.). (2013) *Hvor Går Nord-Norge? : B.3: Politiske Tidslinjer*, Stamsund, Orkana Akademisk.

Kjeldstadli, K. *Fortida er ikke det den en gang var : En innføring i historiefaget*, Oslo, Universitetsforlaget, (2.utg.), 1999.

Larsen, H., L. *Pliktsystemet innenfor trålfiskeriene. – En analyse med et forvaltningsrettslig perspektiv med fokus på kommunenes rettslige posisjon.* Våren 2016, Det juridiske fakultet, UIT.

<https://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/21152/thesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Melve, L., & Ryymin, T. *Historikerens arbeidsmåter*, Oslo, Universitetsforlaget, 2018.

Myklebost, K. *Muntlige kilder som kilder : refleksjoner rundt teoretiske og metodiske aspekter ved bruk av muntlige kilder som inntak til identitet.* Våren 2002, Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning, UIT.

<https://munin.uit.no/handle/10037/1872>

Nærings- og fiskeridepartementet, *Vurdering av leveringsplikten, bearbeidingsplikten og aktivitetsplikten.* Utgitt 1.10.2016.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/1ee88df85fb94e57949e0972fdd5f399/rapport---vurdering-av-leveringsplikten.pdf>

NOU 2005: 10. (2005). *Lov om forvaltning av viltlevende marine ressurser – Havressursloven*, Nærings- og fiskeridepartementet.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2005-10/id390975/?ch=7>

NOU 2006: 16. (2006). *Strukturvirkemidler i fiskeflåten*, Nærings- og fiskeridepartementet.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2006-16/id392141/>

NOU 2016: 26. (2016). *Et fremtidsrettet kvotesystem*, Nærings- og fiskeridepartementet.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2016-26/id2523539/>

Sejersted, F. (Red.). (1982) *Vekst Gjennom Krise : Studier i norsk teknologihistorie*, Universitetsforlaget, Oslo – Bergen – Tromsø.

Strömqvist, L. M. *Havna – ei historie om Øksnes, staten og fisken i nord*, Oslo, Kystverket Nordland, 2016.

Sørdahl, P., B., Henriksen, E. & Aarsæther, N. *Mot avvikling av trålnes plikter*, 2015, Økonomisk fiskeriforskning. <https://okonomiskfiskeriforskning.no/wp-content/uploads/sites/4/2015/12/PBS-EH-NAa-Mot-avvikling-av-tr--lernes-plikter.pdf>

Zachariassen, K. *Da staten kom til Nord-Troms : økonomisk modernisering i fire nord-tromskommuner i eit innenfrå- og utanfrå-perspektiv, 1945-1970*. Høsten 1998, Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning, UIT.

<https://munin.uit.no/handle/10037/4163>

Zachariassen, K. (2014). *SpareBank 1 Nord-Norges historie : B.2. : Oppdrag Nord-Norge 1989-2014*. Tromsø, Orkana Akademisk.

Intervju:

Intervju nr. 1 med Knut Roald Holmøy, på administrasjonsbygget ved anlegget på Holmen, 09.02.23.

Intervju nr. 2 med Knut Roald Holmøy, telefonsamtale, 18.04.23.

Aviser:

Bladet Vesterålen, 07.06.2011, Sørensen, T., M., «Gir halv mill. til kulturfabrikk», hentet 15.04.23. <https://www.blv.no/sortland/gir-halv-mill-til-kulturfabrikk/s/1-1175899-5630897>

Bladet Vesterålen, 17.03.2011, Berg-Hansen, M., & Elven, I., M., «Holmøy investerer 200 mill. i tråler», hentet 17.04.23. <https://www.blv.no/sortland/holmoy-investerer-200-mill-i-traler/s/1-1175899-5531010>

Bladet Vesterålen, 25.05.2011, Jensen, T., J. «Breki skal hugges opp», hentet 17.04.23. <https://www.blv.no/hadsel/breki-skal-hugges-opp/s/1-1175899-5617480>

Bladet Vesterålen, 27.01.2018, Leonhardsen, M., «Holmøy er endelig komplett i Holmen», hentet 14.03.23. <https://www.blv.no/holmoy-er-endelig-komplett-i-holmen/s/5-9-491481>

E24, 18.07.2020, Tomassen, J., H., «Her lukter det ikke fisk – det lukter penger», hentet 14.03.23. <https://e24.no/naeringsliv/i/RRJyAJ/her-lukter-det-ikke-fisk-det-lukter-penger>

Fiskeribladet, 04.06.2018, Lindbæk, E. «Prestfjord bygger ny supertråler hvert fjerde år», hentet 25.02.23. <https://www.fiskeribladet.no/tekfisk/prestfjord-bygger-ny-supertraler-hvert-fjerde-ar/8-1-60542>

Fiskeribladet, 05.05.2021, Nilsen, S., H., «Dette fiskemottaket i Myre havn har fått nye eiere», hentet 07.04.23. <https://www.fiskeribladet.no/fiskeri/dette-fiskemottaket-i-myre-havn-har-fatt-nye-eiere/2-1-1006069>

Fiskeribladet, 23.04.2010, «Prestfjord-slakt av hjemmehavn», hentet 18.05.23. <https://www.fiskeribladet.no/nyheter/prestfjord-slakt-av-hjemmehavn/8-1-16985>

Fiskeribladet, 07.01.2009, Lindbæk, E. «Finanskrisen forsinker Prestfjord», hentet 18.05.23. <https://www.fiskeribladet.no/nyheter/finanskrise-forsinker-prestfjord/8-1-10858>

Forte Narvik, 29.06.2021. «Nordic og Holmøy bygger leilighetshotell i Narvikfjellet», hentet 26.03.23. <https://fortenarvik.no/nordic-og-holmoy-bygger-leilighetshotell-i-narvikfjellet/>

Intrafish, 07.07.2022, Nygård, A., E., D., «Sjømatkonsernet bygger nytt lakseslakteri til nær én milliard kroner: - De som jobber hos oss skal våkne om morgenen og ha lyst å dra på jobb», hentet 07.04.23. <https://www.intrafish.no/samfunn/sjomatkonsernet-bygger-nytt-lakseslakteri-til-nar-n-milliard-kroner-de-som-jobber-hos-oss-skal-vakne-om-morgenen-og-ha-lyst-a-dra-pa-jobb/2-1-1253237>

Kyst, 15.07.2022. «Holmøy Maritime kjøper boliger på Maurnes», hentet 07.04.23. <https://www.kyst.no/holmoy-maritime-pressemelding/holmoy-maritime-kjoper-boliger-pa-maurnes/1119289>

Nord24, 05.11.2015, Endresen, R., & Åsheim, O. «Ola Helge måtte pantsette huset. Nå driver han milliardbutikk», hentet 20.02.23. <https://www.nord24.no/vekst-i-nord/vesteralen/fiske/ola-helge-matte-pantsette-huset-na-driver-han-milliardbutikk/f/5-32-45216>

NorskFisk, 22.01.2023, «Disse 200 fisket for mest i 2022», hentet 01.05.23. <https://norskfisk.no/2023/01/22/disse-200-fisket-for-mest-i-2022/>

NorskFisk, mars 2023, «Norges 35 største fiskebåtrederier : De store holder stand», utgave 2, hentet 01.05.23. <https://norskfisk.no/2023/03/02/norges-storste-fiskebatrederier-2022/>

NRK, Johansen, 03.10.2021, A., D., Olaisen, S., R., & Thonhaugen, M. «Supertrålerne overtar norsk fiskeflåte: - Fangstmaskiner», hentet 14.03.23.

<https://www.nrk.no/nordland/rederiet-holmoy-maritime-doper-supertraleren-sunderoy-i-sortland-1.15672273>

Vesterålnytt, 22.06.2022. «Legger inn landstrøm», hentet 26.03.23.

<https://vny.no/nyheter/legger-inn-landstrom/>

Vesterålnytt, *Offisiell åpning*, hentet 26.03.23. <https://vny.no/nyheter/offisiell-apning/>

Vesterålen Online, 21.05.2018, Sørensen, T., M. «Holmøy selger 170 måltider i året», hentet 26.03.23. <https://www.vol.no/nyheter/i/8BQRpA/holmoy-selger-170-millioner-maltider-i-aret>

Vesterålen Online, 09.04.2016, Bergsli, G. «FT Holmøy ble døpt», hentet 25.03.23.

<https://www.vol.no/nyheter/i/RyrQ85/ft-holmoy-ble-dopt>

Vesterålen Online, 07.02.2017, Aune, J. «Investerer i Andøy», hentet 25.04.23.

<https://www.vol.no/nyheter/i/qRWkLw/investerer-i-andoy>

Vesterålen Online, 06.01.2021, Hansen, T. «Prestfjord-tråleren «Langøy» fisket mest i fjor», hentet 16.04.23. <https://www.vol.no/nyheter/i/w88qqd/prestfjord-traleren-langoy-fisket-mest-i-fjor>

Vesterålen Online, 03.01.2019, Guldberg, T., I. «Holmøy Maritime bygger nytt tankanlegg på Holmen», hentet 16.04.23. <https://www.vol.no/nyheter/i/A3LL3x/holmoy-maritime-bygger-nytt-tankanlegg-pa-holmen>

Vesterålen Online, 22.08.2018, Bakken, J., D. «Holmøy har inngått opsjonsavtale med Kulturfabrikken», hentet 15.04.23. <https://www.vol.no/nyheter/i/Ewaxel/holmoy-har-inngatt-opsjonsavtale-med-kulturfabrikken>

Vesterålen Online, 16.07.22, Aune, J., «Holmøy kjøper boliger for 8,2 millioner», hentet 16.04.23. <https://www.vol.no/nyheter/i/G3pd7x/holmoey-kjoeper-boliger-for-8-2-millioner>

Vesterålen Online, 29.07.2020, Nilsen, G., B. «Ny rekord for Prestfjord, tjente 251 millioner», hentet 16.05.23. <https://www.vol.no/nyheter/i/X66yXx/ny-rekord-for-prestfjord-tjente-251-millioner>

Webografi:

Holmøy Maritime, «Restråstoff», Holmøy sine nettsider, hentet 15.05.23.

<https://holmoy.no/om-oss/baerekraft-miljo-og-kvalitet/restrastoff/>

Holmøy Maritime, «Miljø og kvalitet», hentet 15.05.23. <https://holmoy.no/om-oss/miljo-og-kvalitet/>

Holmøy Maritime, «Eidsfjord Sjøfarm», Holmøy sine nettsider, hentet 20.02.23.

<https://holmoy.no/selskap/eidsfjord-sjofarm/>

Holmøy Maritime, 13.04.23. «Støtter alpklubben i Vesterålen med 500 000 kroner»,

Holmøy sine nettsider, hentet 15.04.23. <https://holmoy.no/stotter-alpinklubben-i-vesteralen-med-500-000-kroner/>

Holmøy Maritime, «F/T Holmøy», Holmøy sine nettsider, hentet 20.02.23.

<https://holmoy.no/fartoy/f-t-holmoy/>

Holmøy Maritime, «Holmøy Fryseterminal», hentet 15.03.23.

<https://holmoy.no/selskap/holmoy-fryseterminal/>

Holmøy Maritime, 30.06.2021. «Resultat for 2021 gir grunnlag for nye investeringer»,

Holmøy sine nettsider, hentet 15.05.23. <https://holmoy.no/resultatet-for-2021-gir-grunnlag-for-nye-investeringer/>

Norges Bank, *Priskalkulator*, hentet 22.10.22, [https://www.norges-](https://www.norges-bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/)

[bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/](https://www.norges-bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/)

Helgesen, J. E., Hallenstvedt, A. «havrett» i Store Norske Leksikon på snl.no. Hentet

01.05.23 fra <https://snl.no/havrett>

Skirbækk, S. «modernisering» i Store Norske Leksikon på snl.no. Hentet 15.05.23 fra

<https://snl.no/modernisering>

Kilde fra Holmøy:

Intern firmavideo fra Holmøy, presentasjon av foretakene.

