

Hvor viktig er rederiskatteordningen for å beholde rederiene i Norge?

Isabel Augustinussen og Ida Engseth Baardson

Veileder: Professor Fred Schroyen

Masterutredning i Økonomisk styring og Finansiell økonomi

NORGES HANDELSHØYSKOLE

Denne utredningen er gjennomført som et ledd i masterstudiet i økonomi og administrasjon ved Norges Handelshøyskole og godkjent som sådan. Godkjenningen innebærer ikke at høyskolen inntår for de metoder som er anvendt, de resultater som er fremkommet eller de konklusjoner som er trukket i arbeidet.

Sammendrag

Temaet i denne utredningen er beskatning av rederier. I 1996 ble det for første gang innført særregler for rederibeskatning og regelverket har siden den gang vært gjenstand for flere revideringer. Stadig flere rederier har valgt å lokalisere sine driftsoperasjoner i nasjoner med bedre rammebetingelser enn Norge. Utredningens formål er å se på hvorvidt dagens rederiskatteordning har klart å dempe denne utflyttingen og hvor attraktiv ordningen er.

Utredningen avdekker at rederiene ønsker å være lokalisert med hovedkontor i Norge, men ikke for enhver pris. Det kreves blant annet konkurransedyktige rammebetingelser og en attraktiv rederiskatteordning. Videre kommer det frem at stabile og forutsigbare rammebetingelser sammen med skatteregler er de to viktigste faktorene for at rederiene skal bli værende i Norge.

For å få svar på hvor viktig rederiskatteordningen er, er det gjennomført en omfattende kartlegging av hvor attraktiv rederiene mener dagens beskatningsregler er. Flertallet er relativt fornøyd med dagens ordning og mener den er konkurransedyktig. Det er fremdeles rederier som ikke er fornøyd, og det er særlig ustabilitet og begrensinger ved ordningen som trekkes frem. Likevel har innføringen av en konkurransedyktig rederiskatteordning vært svært avgjørende for å beholde rederiene i Norge.

Forord

Utredningen er gjennomført som en avsluttende del av masterstudiet i økonomi og administrasjon ved Norges Handelshøyskole. Den baserer seg på profilene Finansiell økonomi og Økonomisk styring, og utgjør 30 studiepoeng. Utredningen er skrevet med stipend fra Norsk senter for skatteforskning og Skatteetaten.

Vi bestemte oss tidlig for å skrive om skatt, da dette er noe vi begge interesserer oss for. I vårt søk etter hva utredningen skulle handle om leste vi oss opp på flere aktuelle tema. Vi fant likevel raskt ut at det var rederibeskatning som fanget vår interesse. Da vi hadde begrenset kunnskap om emnet ble litteraturstudie en stor og viktig del av arbeidet.

Datainnsamlingen er gjennomført ved hjelp av en spørreundersøkelse og denne har vært utførende og tidkrevende å utforme. Gjennom arbeidet med utredningen har vi tilegnet oss mer kunnskap om emnet, og ser i ettertid at ikke alle spørsmålene var like relevante. Likevel har undersøkelsen bidratt med nødvendig informasjon for å kunne besvare oppgaven. Det har også vært en tidkrevende prosess å innhente svar fra et tilstrekkelig antall rederier, og dette førte til et tidspress mot slutten.

Vi er svært takknemlige for alle rederier som har besvart vår spørreundersøkelse og gjort denne utredningen mulig. Vi ønsker også å gi en stor takk til vår veileder Fred Schroyen som alltid har vært behjelpelig og gitt oss god veiledning under hele prosessen. En spesiell takk går til Tormod Torvanger, for gode innspill og hjelp til utredningen. Avslutningsvis vil vi takke våre venner og medstudenter for konstruktive innspill og motiverende tilbakemeldinger.

Bergen, 19.12.2012

Isabel Augustinussen

Ida Engseth Baardson

Innhold

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. INNLEDNING | 1 |
| 1.1 BAKGRUNN | 1 |
| 1.2 FORMÅL | 2 |
| 1.3 PROBLEMSTILLING | 2 |
| 1.4 AVGRENSNING | 4 |
| 1.5 STRUKTUREN I OPPGAVEN..... | 5 |
| 1.6 ORDFORKLARINGER..... | 6 |
| 2. SKIPSFART..... | 7 |
| 2.1 NORGE SOM SKIPSFARTSNASJON..... | 7 |
| 2.2 HVORDAN ER DAGENS SITUASJON FOR SKIPSFARTEN? | 10 |
| 2.3 BRANSJEN | 11 |
| 2.3.1 Kapitalintensiv og syklisk bransje..... | 11 |
| 2.3.2 Virksomhetstyper..... | 11 |
| 2.4 SKIPSREGISTER | 13 |
| 3. GLOBALISERING | 15 |
| 3.1 GLOBALISERING AV REDERINÆRINGEN | 15 |
| 4. KLYNGETEORI, VALG AV LOKALISERING OG STRUKTUR | 16 |
| 4.1 NÆRINGSKLYNGER | 16 |
| 4.2 DEN MARITIME KLYNGEN I NORGE | 17 |
| 4.3 VALG AV LOKALISERING..... | 18 |
| 4.4 STRUKTUR | 20 |
| 4.5 HVORFOR ER DET VIKTIG Å BEHOLDE REDERIENES HOVEDKONTOR I NORGE? | 21 |

| | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.6 | LOKALISERING AV DELER AV VIRKSOMHETEN UTE..... | 22 |
| 5. | SKATTLEGGING AV REDERIER..... | 24 |
| 5.1 | NOKUS-BESKATNING..... | 24 |
| 5.2 | HISTORIKK | 25 |
| 5.2.1 | <i>Statssubsidiering av rederinæringen i et historisk perspektiv.....</i> | <i>25</i> |
| 5.2.2 | <i>Regjeringens rolle.....</i> | <i>28</i> |
| 5.3 | EUS RETNINGSLINJER FOR BESKATNING AV DEN MARITIME NÆRINGEN | 30 |
| 5.4 | REDERISKATTEORDNINGEN..... | 31 |
| 5.4.1 | <i>Vilkår.....</i> | <i>32</i> |
| 5.5 | BESKATNING UNDER DET ORDINÆRE BEDRIFTSBESKATNINGSREGIMET..... | 35 |
| 6. | UTENLANDSKE REGLER FOR REDERIBESKATNING..... | 36 |
| 6.1 | REDERIBESKATNING ETTER DEN EUROPEISKE MODELLEN | 36 |
| 6.2 | SAMMENLIGNING AV REDERIBESKATNING I NORGE OG EU..... | 36 |
| 6.3 | REDERIVIRKSOMHET I ENGLAND OG SINGAPORE | 37 |
| 6.4 | VALG AV SKATTEREGIME | 38 |
| 7. | METODE..... | 39 |
| 7.1 | DATAINNSAMLING | 39 |
| 7.1.1 | <i>Valg av metode.....</i> | <i>39</i> |
| 7.1.2 | <i>Utvelging av respondenter.....</i> | <i>39</i> |
| 7.1.3 | <i>Innhenting av data.....</i> | <i>40</i> |
| 7.2 | DATAANALYSE..... | 41 |
| 7.2.1 | <i>Klassifisering av respondentene.....</i> | <i>41</i> |
| 7.2.2 | <i>Analyseverktøy.....</i> | <i>43</i> |
| 7.3 | KILDER OG KILDEBRUK | 45 |

| | | |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 7.4 | RELABILITET OG VALIDITET | 45 |
| 8. | ANALYSE | 47 |
| 8.1 | TILHØRIGHET TIL NORGE | 47 |
| 8.2 | BESKATNINGSREGIME | 52 |
| 8.3 | HVOR ATTRAKTIV ER REDERISKATTEORDNINGEN? | 54 |
| 8.4 | HVILKE FAKTORER ER VIKTIGE FOR AT REDERIENE SKAL STYRE SELSKAPET FRA NORGE? | 56 |
| 8.4.1 | <i>Virksomhetstype</i> | 60 |
| 8.4.2 | <i>Alder</i> | 62 |
| 8.5 | UTLANDET FRISTER..... | 64 |
| 8.6 | HVILKE KONSEKVENSER HAR INNFØRINGEN AV REDERISKATTEORDNINGEN HATT?..... | 69 |
| 8.7 | HVOR VIKTIG ER REDERISKATTEORDNINGEN? | 72 |
| 8.8 | HVOR STOR VIL NORGE SOM REDERINÆRING VÆRE OM 20 ÅR | 73 |
| 9. | KONKLUSJON | 75 |
| 10. | LITTERATURLISTE | 77 |
| 11. | VEDLEGG..... | 83 |

TABELLER

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabell 1 - Et eksempel som illustrerer hvor internasjonal rederibransjen er | 15 |
| Tabell 2 - Avgjørende faktorer for lokalisering | 20 |
| Tabell 3 – Sammenligning av norsk og europeisk beskatning | 36 |
| Tabell 4 - Respondenter | 40 |
| Tabell 5 - Virksomhetstype | 41 |
| Tabell 6 - Omsetning | 42 |
| Tabell 7 - Alder | 43 |
| Tabell 8 - Korrelasjon alder og tilhørighet | 48 |
| Tabell 9 - Alder og virksomhetstype | 49 |
| Tabell 10 - Regresjon tilhørighet | 50 |
| Tabell 11 - Alder og datterselskap | 51 |
| Tabell 12 - Viktige faktorer for å fortsette styringen fra Norge basert på virksomhetstype .. | 60 |
| Tabell 13 - Viktige faktorer for å fortsette styringen fra Norge basert på alder | 62 |
| Tabell 14 - Lokalisering av datterselskap | 65 |
| Tabell 15 - Attraktive byer å drive rederivirksomhet i. (Menon Business Economics, 2012) | 67 |

FIGURER

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figur 1 - Den norskkontrollerte flåten (Strøm, Saxegaard, 2011) | 8 |
| Figur 2 - Norges andel av verdensflåten (Norges Rederiforbund (2), 2012) | 9 |
| Figur 3 - Konsern | 21 |
| Figur 4 - Rederiene er motoren i den maritime klyngen (Norges Rederiforbund (7), 2012). .. | 22 |
| Figur 5 - Hvor viktig er det at rederienes hovedkontor er lokalisert i Norge? | 47 |
| Figur 6 - Beskatningsregime | 52 |
| Figur 7 - Rederiskatteordningens attraktivitet | 54 |
| Figur 8 - Hva er viktig for at rederiene fortsatt skal styre virksomheten fra Norge? | 58 |
| Figur 9 - Utvikling av antall skip innenfor den norske rederiskatteordningen (Segrov, 2012) | 69 |
| Figur 10 - Konsekvenser av en opphevelse av rederiskatteordningen | 72 |
| Figur 11 - Hvor stor er Norges rederinæring om 20 år | 73 |

VEDLEGG

| | |
|------------------------------------------------------------------|----|
| Vedlegg 1 – Informasjonsskriv | 83 |
| Vedlegg 2 - Spørreundersøkelsen..... | 85 |
| Vedlegg 3 - Klyngeteori | 93 |
| Vedlegg 4 - Utdrag fra "En kunnskapsbasert maritim næring" | 94 |
| Vedlegg 5 – Korrelasjon..... | 95 |
| Vedlegg 6 - Regresjon | 96 |
| Vedlegg 7 - Krysstabeller..... | 98 |

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Det har lenge vært dårligere rammebetingelser for rederier i Norge sammenlignet med resten av Europa. Samtidig har vi sett en økende trend av at rederiene flytter ut virksomhet, og etablerer selskaper i utlandet.

I Norge har det gjennom årene vært flere endringer i rederienes rammebetingelser, og noen har vært til mer fordel enn andre. Alle endringene har ført til kritikk for et ustabil og uforutsigbart system, da det har gitt rederiene vanskeligheter å planlegge langt frem i tid.

I 1996 ble det innført en ny skatteordning – rederiskatteordningen. Denne bygde på en tonnasjesskatt, og skatt på inntekter måtte ikke betales så lenge rederiene var i ordningen. Systemet innebar altså en utsatt skatt på inntekter, som måtte betales dersom rederiene flyttet ut eller tredde ut av ordningen. Gjennom årene varierte skattesatsene betydelig, og etter hvert så man konsekvenser ved stadig utflytting av rederivirksomhet. Dette førte til en revidering av rederiskatteordningen i 2007.

Den nye ordningen gav rederiene fritak for inntektsbeskatning, og var altså ikke lengre skatteutsettende. Ved endringen i 2007 reiste det seg et spørsmål om den utsatte skatten rederiene hadde opparbeidet seg under den gamle ordningen. Til sammen hadde de opparbeidet seg en utsatt skatt på 21 milliarder, og regjeringen mente denne skulle betales ved inntreden i den nye ordningen. Det oppstod store konflikter mellom regjeringen og rederiene, og saken ble tatt til høyesterett hvor rederiene vant fram. I dag har dette dannet grunnen for at rammebetingelsene i Norge nå gjerne blir sett på som ustabile og uforutsigbare.

Det er 6 år siden rederiskatteordningen ble revidert. Vi vil i denne utredningen drøfte hvor attraktiv rederiene mener ordningen er, og hvilke konsekvenser den har hatt for å hindre utflytting av hele eller deler av rederiene. Det vil være interessant med dette å se hvor viktig rammebetingelsene er for lokalisering av virksomheten.

1.2 Formål

Som nevnt har det gjennom årene vært stor misnøye blant norske redere vedørende skatteregler og andre rammebetingelser. På bakgrunn av dette har vi i en økende grad sett at rederiene velger å lokalisere store deler av virksomheten i utlandet. Eksempelvis ved at de oppretter bemanningsselskaper og skipseiende selskaper ute, og på denne måten forsøker å unngå norsk beskatning. I 2007 la regjeringen frem ”Stø Kurs” der de presenterte at den maritime næringen skulle satses på. Samme året ble skatteordningen revidert og rederiene fikk mer konkurransedyktige rammebetingelser. Formålet med denne utredningen er å belyse hvor attraktiv den norske rederiskatteordningen er og hvordan den bidrar til å hindre norske rederier fra å flytte ut hele eller deler av selskapet.

Et norsk rederi regnes i denne utredningen som et selskap med hovedkontor i Norge og hvor reell styring på styrenivå skjer her. Altså ser vi på selskap som er skattemessig hjemmehørende¹ i Norge. Det kan også være et skipseiende selskap som tilhører et utenlandsk konsern, men som er skattemessig hjemmehørende i Norge. Bakgrunnen for at vi velger å se på de som er skattemessig hjemmehørende er at vi ser på hvordan rederiskatteordningen bidrar til at rederiene blir i Norge. Er rederiene ikke skattepliktige til Norge vil ikke norsk beskatning ha noe å si for lokalisasjonen her.

1.3 Problemstilling

I denne utredningen vil følgende problemstilling besvares:

Hvor viktig er rederiskatteordningen for å beholde rederiene i Norge?

Vi vil søke svar på problemstillingen ved hjelp av en spørreundersøkelse til norske rederier, i tillegg til tidligere forskning og teori.

¹ Begrepet skattemessig hjemmehørende vil forklares i kapittel 5.

Å beholde rederier i Norge kan ha flere betydninger. I denne oppgaven vil dette forstås som at hovedkontoret og den reelle styringen av rederiet skal fortsette å være i Norge, samt at rederienes skip eies av norske selskaper og ikke flyttes til utenlandske datterselskaper. Det er viktig å forstå at det ikke handler om hvilket skipsregister de er registrert i, altså hvilket flagg skipene seiler under. Dette vil ikke ha betydning for hvor rederiet er skattemessig hjemmehørende. Disse separate temaene blir ofte forvekslet og eksempelvis brukes uttrykket utflagging feilaktig om begge.

Underveis i avhandlingen vil vi besvare åtte delspørsmål som sammen skal danne grunnlag for å svare på problemstillingen:

1. Hvor viktig er det for rederiene å styre virksomheten fra Norge?

For å avgjøre hvor viktig rederiskatteordningen er for å beholde rederiene i Norge må vi se hvilken tilhørighet de har. Rederienes ønske om å ha hovedkontoret lokalisert i Norge blir i denne utredningen benyttet som et mål på tilhørighet. For selskap med sterk tilhørighet trenger ikke skatteregime å være en avgjørende faktor for at de blir. Det vil derimot være lettere for rederier med lav tilhørighet å flytte ut dersom rammevilkårene i Norge er dårlige, og da vil en konkurransedyktig rederiskatteordning være en viktig faktor for å beholde de.

2. Hvilket beskatningsregime har rederiene valgt og hva er bakgrunnen for det aktuelle valget?

Rederienes beskatningsregime må kartlegges for å se i hvor stor grad de omfattes av reglene i rederiskatteordningen. Dersom mange rederier skattlegges ordinært, eller er skattemessig tilhørende ute, vil ikke ordningen være en viktig faktor for at rederiene skal fortsette å være lokalisert i Norge.

3. Hvor attraktiv mener rederiene den norske rederiskatteordningen er?

Hvor attraktiv rederiskatteordningen er, vil være med på å avgjøre hvor viktig den er for at rederiene blir værende i Norge.

4. Hvilke faktorer er viktige for at rederiene skal styre selskapet fra Norge?

For å se hvor viktig rederiskatteordningen er for å være lokalisert i Norge, må skattesystemet sammenlignes med andre viktige faktorer. Vi får da se hvilke faktorer som er viktigst for at rederiene skal bli værende.

5. Hvilken trussel utgjør andre land for Norge som rederinasjon?

Dersom andre land har bedre rammebetingelser kan dette være en faktor for utflytting. Det kan både være skattemessige og andre fordeler med å lokalisere seg i utlandet, og det vil være nødvendig å redegjøre for årsakene til at rederiene flytter ut, for å se i hvilken grad skatteordningen kan hindre akkurat dette.

6. Hvilke konsekvenser har revideringen av rederiskatteordningen hatt?

Å drøfte konsekvensene av revideringen av rederiskatteordningen viser om den har bidratt til å hindre utflytting.

7. Hvor viktig er rederiskatteordningen for norske rederier?

For å avgjøre hvor viktig rederiskatteordningen er for rederiene vil det drøftes i hvilken grad rederiene vil flytte ut av Norge dersom den skulle oppheves.

8. Hva tror rederiene om Norge sin fremtid som rederinasjon?

Svaret på dette spørsmålet gir en indikasjon på om rederiene tror de blir værende i Norge og hvor de mener det er attraktivt å plassere rederivirksomhet i fremtiden.

1.4 Avgrensning

Grensen rundt en næring trekkes vanligvis etter internasjonale standardiserte bransjekoder. Denne teorien vil vi ikke gå inn på i denne utredningen. Vi vil kun presentere og redegjøre for den delen av den maritime bransjen vi har valgt. Jakobsen (2011) definerte i sin rapport "En kunnskapsbasert maritim næring" hele den maritime næringen som "Alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter". I denne oppgaven vil vi ha fokus på deler av denne næringen: norske rederier. Det er også gjort en avgrensning til rederier som driver med frakt av last i form av gods og offshoreservice. Vi har altså valgt å se bort fra enkelte segmenter innenfor rederivirksomheten som seismikk og frakt av personer, da denne type virksomhet skiller seg fra mer generell frakt av last. Videre er undersøkelsen basert på store og mellomstore rederier. Det vil si rederier som eier mer enn to skip. (Tenold, Iversen, Lange, 2012).

Utredningen handler om hvordan rederiskatteordningen påvirker til å beholde rederiene i Norge. Det er flere subsidieringsordninger for rederinæringen: refusjonsordningen og nettolønnsordningen. Dette er tilskuddsordninger for å benytte seg av norske sjøfolk. Utredningen vil ikke ta for seg disse ordningene, men de vil bli gitt en kort presentasjon av når vi ser på ”statssubsidiering av rederinæringen i et historisk perspektiv” i seksjon 5.2.1.

1.5 Strukturen i oppgaven

Utredningen kan deles inn en teoretisk, metodisk og analytisk del.

Kapittel 2 tar for seg skipsfart med særlig vekt på Norge som en skipsfartsnasjon. Her vil både et historisk perspektiv og dagens situasjon presenteres. Det vil også gis en introduksjon til bransjen og ulike virksomhetstyper innen næringen.

I Kapittel 3 forklares globalisering, og hvor global rederinæringen er.

Kapittel 4 starter med å gjennomgå klyngeteori og tidligere studier av den norske maritime klyngen. Videre presenteres viktige lokaliseringsfaktorer for rederier og hvordan rederier ofte lokaliserer seg i flere land. Avslutningsvis tar vi for oss hvorfor det er av betydning at rederiene blir i Norge.

Kapittel 5 er et teknisk kapittel som tar for seg skattlegging av rederier. Hovedformålet er å presentere regelverket for rederibeskatning da dette skiller seg svært fra ordinært norsk beskatning. Videre forklares det når et selskap er skattepliktig til Norge, historien bak rederibeskatning og europeiske retningslinjer for beskatning av den maritime næringen.

I kapittel 6 sammenlignes europeisk beskatning med det norske regelverket. Videre beskriver vi nærmere skattelegging av rederier i England og Singapore .

Kapittel 7 er et metodekapittel, der det beskrives hvordan vi har gått frem for å hente inn informasjon og hvilke dataanalyser som er benyttet i utredningen.

I kapittel 8 presenteres resultatene av analysene. Her vil hver av de åtte delspørsmålene drøftes og besvares i hver seksjon.

Utredningen avsluttes med en konklusjon der vi gjennom oppsummering av de ulike analysene prøver å svare på problemstillingen.

1.6 Ordforklaringer

Rederier: Eiere og operatører av skip og andre flytende innretninger

NOKUS-selskap: (Norsk-kontrollert Utenlandsk Selskap i lavskatteland) Selskap som er etablert i land hvor selskapsskatten utgjør mindre enn to tredjedeler av norsk selskapsskatt og til sammen eier eller kontrollerer norske deltagere minst 50 % av aksjene.

Den norsk-kontrollerte flåten: Omfatter skip som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister, enkelte fartøy i Norsk Ordinært skipsregister og skip registrert under utenlandsk flagg der minst 50 % av eierinteressene er norske.

Rammebetingelser for rederier: Rederienes rammebetingelser er reglene de må forholde seg til i det landet hvor man er skattemessig hjemmehørende. Spesielt viktig er hvordan rederiene blir behandlet skattemessig i hjemlandet.

Forutsigbare og stabile rammebetingelser: Stabile og forutsigbare rammebetingelser vil si at det vil være noen plutselige endringer i rederienes rammebetingelser, men heller er det innført regler som vil vedvare.

Utflagging av skip: Endring av register og dermed flagg på skipene. Dette vil ikke ha betydning for beskatning.

Utflytting: Utflytting vil si at hele eller deler av selskapets virksomhet flyttes til utlandet.

Tonnasje: Betegnelse for størrelsen på et fartøy. Betydningen avhenger av type skip. Det kan være fartøyets vekt i tonn, eller dødevekttonn for handelsskip (maksimal lasteevne).

2. Skipsfart

Sjøtransport er en integrert del av den globale økonomien, som ikke ville fungert som den gjør i dag uten skipsindustrien. Uten skipsfart ville ikke handel av råvarer og import/eksport av rimelig mat og industrivarer på tvers av kontinentene vært mulig (International Maritime Organization, 2012). Omtrent 90 prosent av gods som transporteres i verden går gjennom sjøen. Flere milliarder tonn varer som eksempelvis mat, olje, stein, kjemikalier og biler fraktes av rundt 50.000 skip hvert år. I tillegg består skipsfarten av all nærskipstrafikk som passasjertransport og innenriks skipsfart (World Wildlife Fund, 2012).

2.1 Norge som skipsfartsnasjon

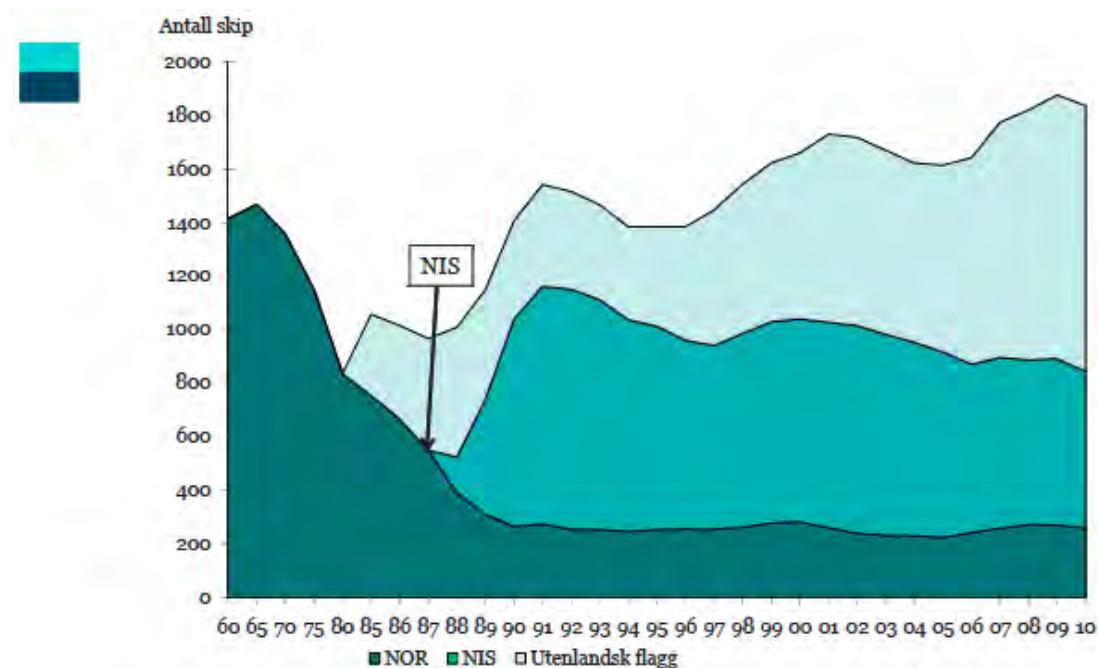
Skipsfart er en av de eldste næringsvirksomhetene vi har i Norge. Fra midten av 1800-tallet vokste den for alvor, og i 1875 besatt Norge verdens tredje største kontrollerte flåte. Landets topografi og den lange kystlinjen har gjort vannveien til en naturlig transportform og vi har hatt materialer tilgjengelig langs hele kysten (Norges Rederiforbund (1), 2011).

Siden midten av 1800-tallet har skipsfartssektoren spilt en sentral rolle i norsk utenrikshandel og for økonomisk utvikling. Sektorens sentrale rolle for norsk økonomi reflekteres i andelen av Norges eksport og BNP. Fra Norges samlede eksport i perioden 1870-1970 utgjorde inntektene fra salg av transporttjenester mellom 35 og 50 prosent. (Nærings- og handelsdepartementet, 2004).

Norsk skipsfart stod sterkt frem til 1970-tallet, men i dette tiåret falt registrert tonnasje i Norge med mer enn tre fjerdedeler. Norskkontrollerte skip nådde sitt bunnmål i 1987. Samme året ble Norsk Internasjonal Skipsregister (NIS)² opprettet med formål om å dempe utflagging. NIS skulle bedre konkurransevilkårene for norskregistrerte skip i utenriksfart. Som det fremkommer i figur 1 førte opprettelsen av NIS til en kraftig økning av skip med norsk flagg. Samtidig økte andelen norskkontrollerte skip med utenlandsk flagg, og vi fikk

² NIS vil beskrives i seksjon 2.4.

en markant økning i hele den norskkontrollerte flåten. (Nærings- og handelsdepartementet, 2004).



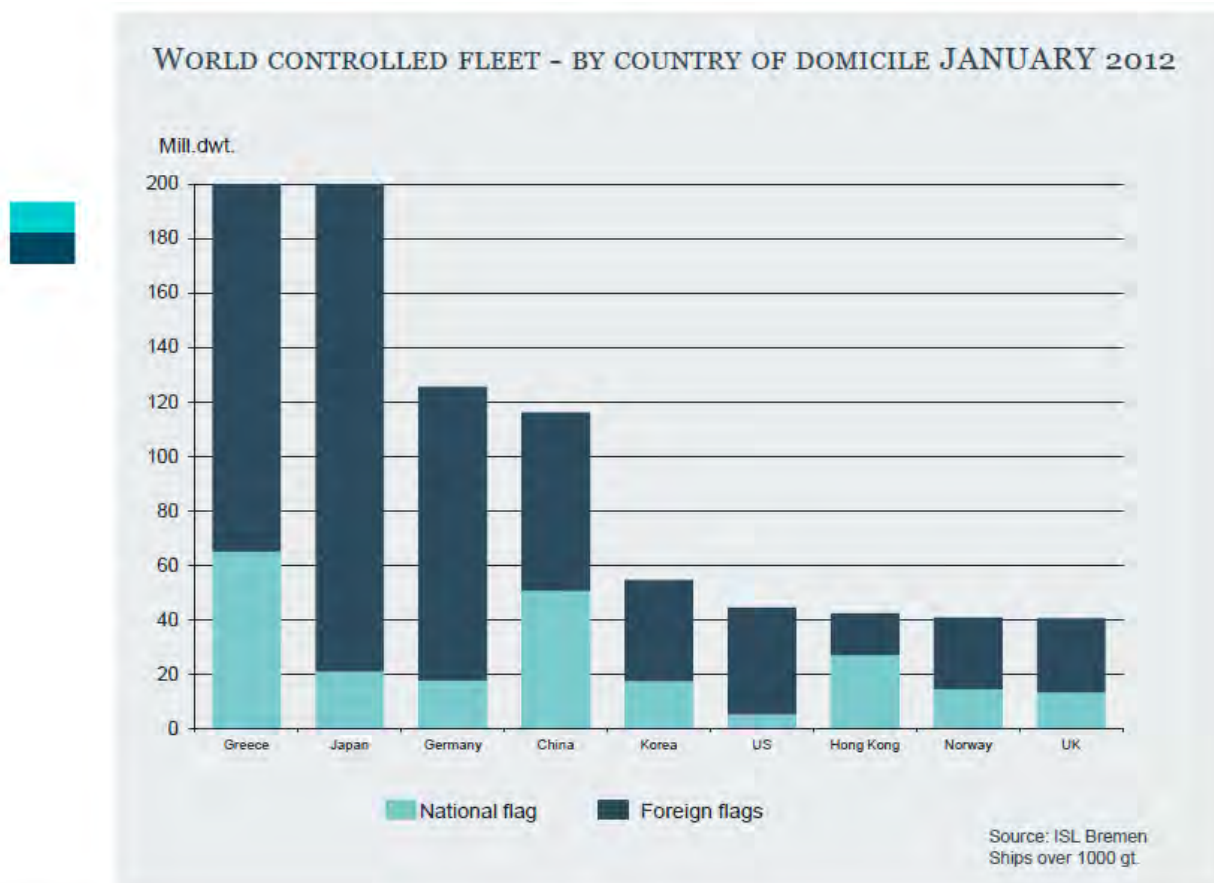
Figur 1 - Den norskkontrollerte flåten (Strøm, Saxegaard, 2011)

Frem til 1970-tallet var det de største skipene, tank og tørrbulk-skip, som spilte den viktigste rollen i den norske flåten, og disse var bakgrunnen for den markante veksten i skip Norge hadde hatt. Denne typen skip preges av standardiserte tjenester, mange aktører, velfungerende annenhåndsmarkeder samt lave inngangs- og utgangsbarrierer, noe som fører til at markedet er svært konkurransutsatt. Fra midten av 1980-tallet har utviklingen gått i retning mot økt spesialisering. Mange norske rederier begynte da å operere i markeder med en annen konkurransedynamikk, som kontrakts-, industri eller spesialskipfart. Skipene som eides i disse markedene er eksempelvis LNG-skip³, cruiseskip og kjemikalieskip (Nærings- og handelsdepartementet, 2004).

Samtidig som de tradisjonelle rederiene utviklet seg til å bli mer spesialiserte, startet på 1970-tallet utbygging av petroleumsinstallasjoner på norsk sokkel. Dette førte til at maritime selskaper begynte å rette seg mot offshorevirksomhet og ga en ny dimensjon til norsk

³ Skip med isolerte tanker som transporterer nedkjølt flytende naturgass.

skipsfart. Mange av de tradisjonelle rederiene etablerte offshore-rederier, og dreining mot offshore-næringen har fortsatt å øke. En avansert offshore- og oljerelatert næring har i dag vokst frem, og en av hovedårsakene til dette er den kompetansen som var opparbeidet innen skipsfart (Jakobsen (1), 2011). Den norsk-kontrollerte flåten består totalt av 1765 skip, og offshore serviceskip utgjør 552 av disse⁴ (Norges Rederiforbund (1), 2012).



Figur 2 - Norges andel av verdensflåten (Norges Rederiforbund (2), 2012)

I dag besitter norske rederier verdens åttende største kontrollerte flåte, målt i dødvekttonn⁵. Lenge var Norge verdens tredje største skipsfartsnasjon, etter Hellas og Japan. De siste årene

⁴ Tall fra 2011

⁵ Dødvekttonn: Den totale vekten et skip kan bære av last og beholdninger.

har flere land passert, og bakgrunnen for dette er først og fremst sammensettingen av den norske flåten. For 30 år siden var verdens største skip eid av norske rederier, men i dag består flåten av mer spesialiserte fartøy. Dette er mindre skip som er konstruert for å utføre avanserte operasjoner, ikke for å maksimere fraktvolumer. Eksempelvis er slike skip offshorefartøy som store deler av den norske flåten består av i dag. Disse fartøyene har betraktelig høyere verdi enn hva volumtallene skulle tilsi. Det er dermed grunn til å tro at verdien av den norske flåten er høyere enn hva volumtallene viser (Jakobsen (2), 2011).

2.2 Hvordan er dagens situasjon for skipsfarten?

Historisk sett har den maritime næringen vært utsatt for store etterspørselssvingninger. Internasjonale konjunkturedringer, en volatil oljepris, endringer i rammevilkår og kostnadmessig konkurranseevne er noen betydelige årsaker til dette. I perioden fra 2004 til 2008 opplevde rederiene en boom i ordretilgangen og etterspørselen var på topp. Høsten 2008 inntraff finanskrisen (Hervik, Otherhals, Bergem, Johannesen, 2009).

Finanskrisen har rammet rederinæringen hardt, og det har særlig vært stor usikkerhet rundt allerede inngåtte kontrakter. Usikkerheten var blant annet knyttet til rederienes evne til å finansiere nybygg, og som en konsekvens av dette sank etterspørselen (Hervik, Otherhals, Bergem, Johannesen, 2009).

Finanskrisen har utviklet seg til en statsfinansiell krise. Rederiene opplever fortsatt stor usikkerhet og 2011 ble et krevende år preget av svake markeder (Norges Rederiforbund (1), 2012). Videre fører bankens strengere krav til finansiering at det er vanskeligere å gjennomføre investeringer, og mye tyder på at også 2012 har vært et krevende år.

2.3 Bransjen

2.3.1 Kapitalintensiv og syklisk bransje

Den maritime bransjen kan karakteriseres ved tre kjennetegn; *kapitalintensiv*, *lave inngangsbarrierer* og *syklisk*. Bransjen er kapitalintensiv ved at eiendelene er dyre skip som krever store investeringer. Bortsett fra nok kapital til å investere et skip er det lett å entre bransjen. Kapitalproblemet trenger heller ikke vær stort da shippingbanker tradisjonelt har gitt høy gearing med gunstige vilkår, selv om dette muligens har endret seg noe etter finanskrisen. Faren med lave inngangsbarrierer er at man risikerer å bygge opp for mye kapasitet i gode tider, altså blir det en overkontrahering.

Rederienes kontantstrømmer svinger kraftig fra år til år. Historiske resultater gir ofte et dårlig bilde på fremtidige inntjeningspotensialer. Videre er etterspørselen lite priselastisk som igjen kan føre til at ratene stiger til enorme høyder. Samlet vil dette føre til overkontrahering og ratene vil falle på grunn av overkapasitet. Eiendelenes lange levetid kan føre til at nedgangstider varer i lange perioder (Kaldestad, Møller, 2011).

2.3.2 Virksomhetstyper

Rederiene deles ofte inn i grupperinger etter hvilken virksomhetstype de driver. Grupperingene kan være: Deep Sea, Short Sea, offshore samt boring og produksjon. Vi har avgrenset utredningen til å gjelde de tre førstnevnte, og dermed utelatt boring og produksjon.

Deep Sea

Deepsea-rederier eier eller er operatører av skip som frakter varer på interkontinentale ruter (Jakobsen (2), 2011). Eksempler på type frakt er ferdigvarer fra Østen til Europa, malm fra Brasil til Kina, biler fra Asia til Europa og frakt av naturgass fra Norge til USA. For flere typer varer er dette eneste mulige transportform.

Skipene deles inn i flere undergrupper som tank⁶, bulk⁷, gass, container og bil. Størrelsen varierer og avhenger blant annet av type skip og last. Geografiske forhold som farvann og

⁶ Tankskip: skip som fører flytende laster.

havner vil også sette noen begrensinger (Norges Rederiforbund (3), 2012). Vi har de senere årene sett en utvikling fra konvensjonelle segmenter som tank og bulk, til spesialiserte industrielle segmenter som LNG, kjemikalier og bilfrakt (Jakobsen, Fjose, Melby, Holmen, 2012).

Alle rederityper konkurrerer internasjonalt, men deepsea-rederiene er den delen av næringen som er mest globalisert og har mest internasjonale kunder. Det er en tendens til globale, desentrale organisasjoner hvor en økende del av aktiviteten foregår utenfor Norge. Utflytting av operative aktiviteter som mannskapsadministrasjon, teknisk drift og eventuelt chartering til andre land er en viktig årsak (Jakobsen (2), 2011).

Short Sea

Short Sea er en samlebetegnelse på ulike typer rederier som driver transport av varer og passasjerer mellom havner innenfor samme kontinent. Et annet ord som brukes for denne delen av næringen er nærskipsfart. Eksempler på denne type skipsfart er transport av flatskjermer fra Frankfurt til Oslo og passasjerer fra Oslo til Kiel. Også transport mellom havner i Norge faller inn under shortsea-segmentet.

Skipene er i hovedsak mindre enn skipene innen deepsea-segmentet, og har vanligvis en lastekapasitet mellom 1.000 og 5.000 tonn. Et skip med lastekapasitet på 4 000 tonn tilsvarer ca. 150 lastebiler og er med dette et godt alternativ til veitransport innad i Europa (Norges Rederiforbund (4), 2012).

Offshore

Offshore-rederier opererer skip som jobber inn mot oljenæringen og består av flere undergrupper som serviceskip og seismikkselskaper. Markedet for serviceskip har lenge vært regionalt avgrenset, men har i de senere årene blitt mer globalisert (Jakobsen (2), 2011). Norske offshoreoperatører har blant annet store og omfattende oppdrag i internasjonale markeder som Mexico-golfen og Brasil. I følge Rederiforbundet har Norge nå verdens nest største offshoreflåte, etter USA (Norges Rederiforbund (5), 2012).

⁷ Bulkskip: skip som frakter løs frakt direkte i lasterommet.

En utvikling i den norske rederinæringen er som nevnt at den de senere årene har blitt mer orientert mot offshorevirksomhet., som følge av petroleumsaktiviteten på norsk sokkel. I 2003, etter at virkningen fra IT-boblen hadde lagt seg, begynte den globale økonomien og ta seg opp igjen. Oljeprisen steg raskt samtidig som oljeselskapene økte sin lete- og produksjonssaktivitet. Denne utviklingen førte til en ekspansjon av offshorerelatert rederivirksomhet. I 2009 passerte norske offshore-rederier deepsea-rederier i verdiskaping. Hvis utviklingen de siste årene fortsetter, vil offshore-rederiene utgjøre en stadig større andel av aktiviteten blant rederiene (Norges Rederiforbund (2), 2011).

2.4 Skipsregister

Norge har to skipsregistre: NIS og NOR. Skipsregistrenes primære oppgave er *”å tjene som et ledd i den offentlige kontroll av registrering av skip og deres eierforhold, og utøve funksjonen som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip.”* (Brønnøysundregistrene, 2012). Skip som er registrert i NIS eller NOR er undergitt norsk jurisdiksjon⁸, og seiler under norsk flagg. Rederier kan velge å registrere skipene sine i NOR, NIS eller utenlandske register.

Hvilket flagg skipene bærer har lite å si for hvor man er skattemessig hjemmehørende. Det vil derfor ikke vektlegges i denne oppgaven. Likevel viser det seg at regjeringens fokus er at skipene skal føre norsk flagg. Vi vil derfor gi en kort presentasjon av registrene og hvilke fordeler norsk flagg gir.

NOR

Norske skip på 15 meter eller mer på registreres i NOR dersom det ikke er registrert i et annet lands register eller i NIS. For å registrere skip i NOR må eier være norsk eller fra et annet EØS-land (Sjøfartsdirektoratet, 2012).

NIS

Registrering i NIS er frivillig og det er ingen krav om at eier må være norsk. Videre stilles NIS-skip friere enn NOR-skip i forhold til deler av norsk lovgivning, blant annet

⁸ Underlagt norsk rett

lovgivningen om mannskapets lønns- og arbeidsforhold. I NIS har man mulighet til å benytte utenlandsk mannskap på hjemlandets lønnsvilkår. Det er derimot innført regler om at NIS-skip ikke kan føre last eller passasjerer mellom norske havner eller gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn (Risnes, Kamlund, 2012).

En av de viktigste grunnene for at regjeringen ønsker at skipene skal benytte norsk flagg er ringvirkningene de håper dette vil medføre, blant annet at skip med et norsk flagg skal benytte norske verft, utstysleverandører, meglere og banker. Dersom Norge skal beholde sin innflytelse i viktige internasjonale fora som IMO⁹ vil det være avgjørende med flere skip under norsk flagg.

⁹ International Maritime Organization

3. Globalisering

Globalisering blir ofte benyttet for å beskrive en økt flyt av kunnskap, ressurser, varer og tjenester mellom nasjoner. Globalisering kan defineres som: *”The development of an increasingly integrated global economy market especially by free trade, free flow of capital and the tapping of cheaper foreign labour markets.”* (OECD, 2010, s. 20). Globaliseringen fører til en utvisking av nasjonale grenser og en mer sammenvevd verden. Verden er i ferd med å bli en markeds plass.

3.1 Globalisering av rederinæringen

Rederinæringen ble verdens første globale næring. Noen grunner til dette er skipenes mobilitet og åpne registre uten krav til nasjonalitet. Mengden av varer transportert i internasjonalt farvann er mer enn tredoblet siden 1970. Globaliseringen av den maritime næringen har det siste tiåret satt fart, noe som fører til sterk internasjonal konkurranse (Nærings- og handelsdepartementet, 2007).

Eksempelet i tabell 1 illustrerer hvor komplisert og internasjonal tilknytningen til et skip kan være.

| | |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Hvor er skipet prosjektert? | Norge |
| Hvor er skipet bygd? | Singapore |
| Hvem eier skipet? | Et norsk selskap med utenlandske aksjonærer |
| Hvem jobber på skipet? | Norsk offiser, øvrig mannskap fra Filipinene |
| Hvor er skipet forsikret? | England |
| Hvor ferdes skipet? | Asia – Afrika |
| Hvilket flagg seiler skipet under? | Bermuda |

Tabell 1 - Et eksempel som illustrerer hvor internasjonal rederibransjen er

En global næring fører til en betydelig konkurranse mellom land for å tiltrekke seg rederiene, da selskapene enkelt kan flytte ut sine skip og etablere ny virksomhet i utlandet. Ulike former for subsidie- og støtteordninger har blitt brukt for å tiltrekke seg nye rederier eller hindre allerede etablerte rederier fra å flytte ut.

4. Klyngeteori, valg av lokalisering og struktur

En sterk næringsklynge kan være en avgjørende lokaliseringsfaktor. Videre er det naturlig at en sterk maritim klynge vil være med å skape tilhørighet. Da både lokalisering og tilhørighet er avgjørende for vår problemstilling vil vi her presentere et utdrag av tidligere forskning på den norske maritime klyngen.

4.1 Næringsklynger

Det finnes flere definisjoner på hva en næringsklynge er. En av de mest brukte er utredet av Porter:

”A cluster is a geographically proximate group of interconnected companies and associated institutions in a particular field, linked by commonalities and complementarities”. (Porter 1999,s.199).

Sagt på en annen måte kan man si at en næringsklynge handler om hvordan aktørene som er lokalisert i området får stordriftsfordeler i forhold til aktører utenfor området.

Marshall (1920) var den første som så på begrepet næringsklynge da han i boken ”Principles of Economics” belyste tre ulike kilder til lokalisering som skaper klyngedannelse. Disse står fremdeles sterkt:

- Felles marked for kompetent personell
- Vare- og tjenesteleverandørers spesialiseringsmuligheter
- Kunnskapsspredning

Det er senere kommet to dominerende teoretiske retninger som forklarer næringsklynger. Sentrale personer for disse er Michael Porter (1990) og Paul Krugman (1991). Vi vil ikke gå i detalj på de ulike retningene da dette blir utenfor utredningens formål.¹⁰

¹⁰ Et kort sammendrag finnes i vedlegg.

Næringsklynge er et begrep det er ulike forståelser av og meningsinnholdet varierer ofte i ulike deler av litteraturen. Det kan for eksempel gjelde en gruppe antikvitetsbutikker som er lokalisert i samme gate, eller hele næringer som gjennom komplekse måter er koblet sammen. I denne utredningen vil vi benytte klyngebegrepet som hele nasjonale næringer, da oppgaven tar for seg den maritime klyngen i Norge.

4.2 Den maritime klyngen i Norge

Den maritime sektoren i Norge er en av verdens største og mest komplette, noe som har gitt grunnlag for en unik maritim kompetanse og stort potensiale for innovasjon. For 100 år siden var rederiene og skipsfartsaktørene spredt langs den norske kysten. I dag dominerer Oslo og Bergen rederivirksomheten (Jakobsen, 2007).

Det er gjennomført flere studier¹¹ der verdiskapningen og andre egenskaper i den norske maritime klyngen blir vurdert opp mot internasjonale anerkjente kriterier for hva som karakteriseres som en klynge. Disse fleste studiene har bekreftet at den norske maritime næringen kan ses på som en høyst reell og sterk næringsklynge. Det vises også at den norske maritime klyngen har få internasjonale paralleller og at ingen har vist seg å være like komplett som den norske. I motsetning finnes det få studier som avkrefter at Norge har en maritim klynge (Norges Rederiforbund, 2006).

Vi vil ikke gå inn på de enkelte analysene her, men vi tar for oss hvordan mindretallet i rederiskatteutvalget (2006) konkluderer med at det er en klar kobling i næringen:

Mindretallet viser til at det uansett tilstedeværelsen av eventuelle klyngeeffekter, eksisterer kryssløpssammenhenger der rederiene har et aktivt kundeforhold til maritime tjeneste- og utstyrproducenter, og at rederiene som krevende kunder også gir verdifulle bidrag til utvikling av nye produkter (NOU, 2006:4, s. 82).

I motsetning var flertallets konklusjon at det ikke var noen klyngeskapende mekanismer. Da vi ikke har ekspertise på området blir det spesielt vanskelig for oss å ta stilling til spørsmålet.

¹¹ Knarvik og Steen (1999.2001) Benito et al. (2003) Reve og Jakobsen (2001).

Likevel, med bakgrunn i teori og eksempler har vi for denne oppgavens formål konkludert med at det finnes en maritim klynge i Norge. Vi mener den norske rederinæring gjennom konkurranse, samarbeid, innovasjonspress og kunnskapsutvikling oppnår fordeler de ikke ville hatt derom de ikke hadde vært lokalisert i Norge.

Rederiene er en svært viktig aktør i det norske maritime miljøet, og i stor grad bidrar de til at den maritime klyngen er slik den er. Av Oslo Maritime nettverk sin rapport *”Den maritime klyngen i Osloregionen”* (2007) fremkommer det hvordan vi kan se på rederiene som kjernen i den norske maritime klyngen.

”Rederiene er kjernen i det maritime miljøet i Norge. Med dette mener vi at rederiene gir et viktig bidrag til resten av næringen og langt på vei er en forutsetning for videre utvikling av disse. Rederiene fyller mange viktige roller: De er store kunder for verft, utstysprodusenter og maritime tjenesteytere, de utøver et kontinuerlig innovasjonspress på sine kunder, bidrar til å bringe leverandører og samarbeidspartnere ut på internasjonale markeder, og de bidrar til økt kunnskapsnivå og til mer spesialisert kompetansemiljø og vare- og tjenestetilbud. Dessuten representerer redere et betydelig privat Eiermiljø som bidrar til å øke dynamikken i norsk næringsliv. Det siste er en av de viktigste kildene til produktivitetsvekst i et lands økonomi.” (Jakobsen, 2007, s. 10.).

4.3 Valg av lokalisering

Hvor konkurransedyktig en bedrift er, avhenger blant annet av næringsmiljøet i landet hvor de er lokalisert. Selskap vil lokalisere seg i et land hvor man får en fordel. Det er flere faktorer som påvirker et lands attraktivitet. Den faktoren som er mest synlig og avgjørende på kort sikt er myndighetenes politikk. Gjennom skatte- og avgiftspolitikken påvirker myndighetene prisen på viktige ressurser. I rapporten *”En kunnskapsbasert maritim næring”* kommer det frem at det er *”forholdet mellom pris og kvalitet på det totale ressursgrunnlaget som bestemmer om et land er attraktivt for lokalisering av maritime bedrifter”* (Jakobsen (2), 2011, s. 52).

Det er flere faktorer enn myndighetens politikk som er avgjørende for at rederiene skal kunne drive optimal virksomhet. De er blant annet avhengig av grunnleggende faktorer som

arbeidskraft, kompetanse, kapital og en effektiv infrastruktur for å kunne hevde seg i internasjonale markeder (Jakobsen (2), 2011).

Lokalisering av hovedkontor er primært bestemt av historiske tilfeldigheter. Avgjørende faktorer for plasseringen kan ha vært første eiers bosted eller fordeler ved opprinnelig produksjon. Andre faktorer som trekks frem for å forklare den geografiske lokaliseringen av hovedkontor er god tilgang på spesialisert arbeidskraft, ledelsens bostedspreferanser og gode transportmuligheter for personer. Flere viktige faktorer er skattemessige og juridiske regler som forenkler transaksjoner med datterselskaper (Econ Pöyry, 2008).

I en undersøkelse gjennomført av Hødnebø og Lund (1994) kommer det frem hvilke lokaliseringfaktorer som er viktige for norske bedrifter. Her trekkes det frem at markedsnærhet og tilgang på kvalifisert arbeidskraft er det viktigste. Altså ser norske bedrifter på næringsklynger som viktig. Det må påpekes at denne undersøkelsen er noe gammel, men på bakgrunn av det som tidligere er skrevet om næringsklynger har vi grunnlag for å tro at dette også gjelder i dag (NOU, 1997:8).

I boken *Attracting the winners* (Jakobsen, Mortensen, Vikesland, Cappelen, 2003) presenteres en omfattende analyse av hva som er viktig ved lokalisering for maritime bedrifter i flere land¹², deriblant Norge. Faktorer som ble inkludert i undersøkelsen var:

- Lønnsnivå
- Skatteregime
- Stabile rammevilkår
- Nærhet til kunder
- Kvalitet på leverandører og innsatsfaktorer
- Lærings- og innovasjonsmiljø

Alle de nevnte faktorene blir sett på som avgjørende lokaliseringfaktorer for rederier, men den norske næringen fremsto som mest opptatt av politiske rammebetingelse.

¹² Danmark, Storbritannia, Nederland, Tyskland og Norge

Bedrifter velger som nevnt å etablere seg i land eller områder der de føler de kan oppnå en fordel. På bakgrunn av teorien ovenfor har vi oppsummert relevante faktorer rederiene må vurdere når de velger hvor de vil lokalisere seg. Faktorene er delt inn tre grupper: *klyngemekanismer, kostnadmessige faktorer og andre faktorer.*

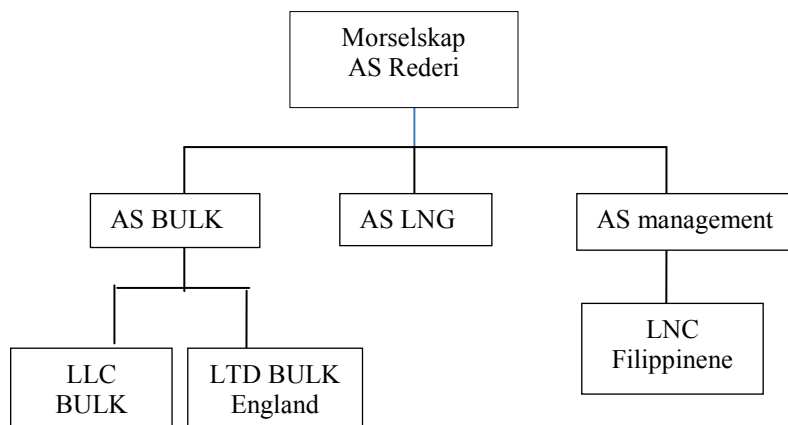
| Klyngemekanismer | Kostnadmessige faktorer | Andre faktorer |
|------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| Nærhet til kunder | Skatter og avgifter | Rammebetingelser |
| Nærhet leverandører | Transportkostnader | Innovasjon og forskning |
| Nærhet til produksjonsfaktorer | Lønnsnivå | |
| Nærhet til ande samarbeidspartnere | Generelt prisnivå | |

Tabell 2 - Avgjørende faktorer for lokalisering

4.4 Struktur

Den økte globaliseringen har ført til store strukturelle endringer i den maritime bransjen. Det er blitt færre og større globale aktører. Det er også vanlig at rederiene oppretter datterselskaper nær kunder og i maritime knutepunkt. Globaliseringen fører til at rederiene enkelt kan lokalisere ulike aktiviteter i sine verdikjeder over hele verden. (Jakobsen (2), 2011).

Flere rederikonsern har i dag deler av virksomheten sin lokalisert i Norge, mens andre deler er lokalisert i utlandet. Det er for eksempel vanlig at et skipseiende selskap kan være lokalisert i et land, mens ledelse og administrasjonen er lokalisert i et annet. Videre er det slik at grunnet tidligere skatteregler har det vært vanlig for selskapene å ha ansatte i egne management selskaper. Et typisk konsern kan illustreres slik:



Figur 3 - Konsern

Dersom et norsk skipseiende selskap flytter til utlandet kan det føre til at andre virksomheter med direkte tilknytning til dette selskapet flytter med. Dette kan få konsekvenser for den maritime klyngen (NOU, 2006:4).

Videre er det slik at den norske rederinæringen er den næringen med størst innslag av privat personlig eierskap. Familiedominerte strukturer preger fortsatt næringen, selv om vi ser en stadig økende trend av utenlandske eiere og børsnoterte selskaper med fragmentert eierstruktur (Norges Rederiforbund (2), 2011). Rederiforbundet mener at disse rederiene grunnet tradisjoner, historie og erfaringskunnskap har sett seg tjent med å bli værende i Norge. Disse selskapene er en viktig grunn til at en stor del av eierskapet fremdeles styres herfra (Norges Rederiforbund (6), 2012).

4.5 Hvorfor er det viktig å beholde rederienes hovedkontor i Norge?

Strategi, kontroll og koordinering på tvers av datterselskaper omtales ofte som kjernevirksomheten til hovedkontorene. Det er flere fordeler forbundet med å tiltrekke seg hovedkontorer. For det første er det direkte effekter knyttet til bidraget det gir til lokal sysselsetting og verdiskaping. Videre vil det være en rekke indirekte virkninger. For eksempel ved at man signaliserer at området er dynamisk og attraktivt for andre. Tilstedeværelse av flere hovedkontor vil også bidra til at områder får grunnlag for utvikling av en rekke typer spesialiserte tjenestevirksomheter (Econ Pöyry, 2008).

I melding til storting nr. 13 (2011) kommer det frem at en nasjonal forankring av hovedkontor er viktig da det kan bidra til å sikre og utvikle kompetanse i Norge. Hovedkontor vil også være en arena for å trene ledere som senere kan gå til andre deler i norsk næringsliv. Et samspill mellom hovedkontormiljø og andre nasjonale institusjon kan bidra til å styrke regionale næringsmiljøet (Nærings- og Handelsdepartementet, 2011).

Norge er i dag en av de fremste nasjonene innen innovasjon og nyskaping, og dette vil ikke være mulig uten rederiene. Det uttales at ”rederiene og deres eiere er motoren i den norske maritime klyngen. Klyngedynamikken er løsningen på en av de største utfordringene innen innovasjon og nyskaping.” (Norges Rederiforbund (7), 2012).

Så hvis aktive eiere og rederienes hovedkontor flytter ut, og dermed i større grad benytter seg av utenlandske sjøfolk, faller grunnlaget for den maritime nærings sterke innovasjonsevne i Norge bort. Konsekvensene blir at lokalisering av rederivirksomhet her blir mindre attraktivt (Norges Rederiforbund (7), 2012).



Figur 4 - Rederiene er motoren i den maritime klyngen (Norges Rederiforbund (7), 2012).

4.6 Lokalisering av deler av virksomheten ute

Det er som nevnt en høy internasjonalisering av bransjen og det er flere positive effekter knyttet til å ha deler av virksomheten ute. Internasjonalisering er ofte et resultat av selskapets konkurransekraft og det vil det mest sannsynlig føre til at omsetningen øker.

Dersom internasjonaliseringen skjer gjennom fysisk tilstedeværelse med datterselskap vil man bygge relasjoner til kunder og andre aktører i den internasjonale klyngen. Dette fører til at man kan overføre markeds- og kunnskapsimpulser fra utenlandske miljøer til den norske klyngen, som igjen kan føre til vekst i både norske og utenlandske markeder.

Effekten selskapet får av internasjonaliseringen vil avhenge av hvordan det foregår. Dersom alle aktiviteter utføres i Norge vil veksten i sin helhet tilfalle den norske virksomheten. I de tilfeller selskapene oppretter aktivitet i andre land vil man isolert sett få en redusert aktivitet i Norge. Etablering av datterselskapet ute trenger likevel ikke være negativt for verdiskapningen i Norge. For å lykkes internasjonalt er man avhengig av å etablere deler av virksomheten ute, som for eksempel salgskontor og serviceapparat. Faren er dersom hovedtyngden av bedriftens kompetanseaktivitet flyttes ut og beslutninger tas utenfor Norge (Fjose, Jakobsen, Espelien, 2010).

5. Skattlegging av rederier

For en rekke større skipfartsstater er rederidrift i dag svært lavt beskattet. Dette gjelder både ved absolutte termer og dersom man sammenligner med andre næringer. Skattekostnad er en viktig lokaliseringsfaktor for rederivirksomhet, og det er derfor mange land som prøver å tiltrekke seg selskap ved hjelp av gunstige tonnasjeskatteordninger. I tillegg konkurrerer man også mot lavskatteland (Nærings- og Handelsdepartementet, 2004). Når et selskap forsøker å tiltrekke seg næringer på bakgrunn av lav skatt betraktes det som skattekonkurransen (NOU, 2006:4).

På bakgrunn av næringens karakter er det langt på vei mulig for selskapet selv å velge jurisdiksjon. Spesielt gjør de globale og mobile trekkene ved næringen at de har lettere for å velge hvor de vil utøve virksomhet, sammenlignet med andre næringer.

I forhold til norsk rett er det hvor et selskap er *hjemmehørende* som avgjør hvor det er skattepliktig, jf. skatteloven § 2-2. Et selskaps virksomhetsinntekt er skattepliktig til Norge når virksomheten drives her eller bestyres herfra. Det vil si at det utøves effektiv ledelse på styrenivå, jf. sktl. §19-5. Oppsummert vil det si at selv om selskapets hovedkontor fysisk er lokalisert i England, kan man fortsatt være skattepliktig til Norge dersom den reelle ledelsen på styrenivå skjer herfra.

Et norsk rederi kan velge mellom to typer beskatning i Norge, *ordinær norsk beskatning* og *rederibeskatning*.

5.1 NOKUS-beskatning

Det er ikke nødvendigvis slik at et selskap som etablerer seg ute slipper norsk skatteplikt. Gjennom NOKUS-beskatning kan selskaper fortsatt bli skattepliktig til Norge. Det er utformet regler for NOKUS-selskaper, der hovedformålet er at man ønsker en likebehandling av skatteyttere som investerer i Norge og norske skatteyttere som investerer i selskap hjemmehørende i lavskatteland. Etter NOKUS-reglene vil norske eiere beskattes direkte for sin andel av nettoresultatet i norsk-kontrollerte selskap hjemmehørende i

lavskattelandskatteland, jf .sktl § 10- 61. Videre er det slik at selskapets resultat fastsettes etter norske regler, som om selskapet var skatteyder i Norge.

To forhold må være tilstede for at NOKUS-beskatning skal komme til anvendelse:

- **Norsk kontroll (sktl.§10-62):** norske skatteytere må eie minst halvparten av selskapet eller på en annen måte kontrollere selskapet ved inntektsårets utgang.
- **Lavskatteland (sktl.§10-63):** land der den alminnelige inntektskatten på selskapets samlede overskudd utgjør mindre enn 2/3 av den skatten selskapet ville bli ilignet dersom det hadde vært lokalisert i Norge.

NOKUS-beskatning skal ikke foretas dersom selskapet er etablert i EØS og driver reell økonomisk virksomhet der. Dette er blant annet aktuelt for Kypros som ofte blir sett på som et lavskatteland og samtidig ligger i EU. NOKUS-beskatning skal heller ikke foretas på inntekt fra land Norge har skatteavtale med, jf. Sktl. § 10 -64.

5.2 Historikk

5.2.1 Statssubsidiering av rederinæringen i et historisk perspektiv

Det har vært flere endringer i rederienes rammebetingelser gjennom årene. I tillegg til å innføre et mer gunstig skatteregime er det innført subsidieringsordninger for å benytte seg av norske sjøfolk. Vi skiller mellom to offentlige tilskuddsordninger: Refusjonsordningen og nettolønnsordningen. Oppgaven er avgrenset til å omhandle rederiskatteordningen, men vi vil likevel inkludere hvordan de har forbedret rammevilkårene ved å innføre andre subsidieringsordninger.

Rederibeskatning før 1992

Før 1992 fulgte rederiene det alminnelige bedriftsbeskatningsregimet, men med noen særregler. Det var store muligheter for å opparbeide skattemessige reserver. Grunnen til dette var blant annet høye avskrivningssatser for driftsmidler, avsetninger for fremtidige tap og kostnader samt utsettelse for beskatning av gevinster. Selskapene kunne avskrive skip med 25 prosent på utgiftssiden, slik at de skattemessige avskrivningene oversteg skipets faktiske verdifall. (Woldbeck, 2000). Sjøfartsvirksomhet er en kapitalintensiv næring og gjennom

skattereglene kunne man få til et lavt samlet skattenivå, selv om skattesatsene egentlig var høye (over 50 %) (NOU, 2006:4).

Rederibeskatning i perioden 1992 til 1996

I 1992 ble det innført en skattereform hvor det ble det gjort en rekke endringer. Disse fikk stor betydning for beskatning av sjøfartsvirksomheten. Et av hovedformålene var å innføre et mer nøytralt skattesystem med et bredere skattegrunnlag og lavere formelle skattesatser (fra å være over 50 % til 28 % for selskaper). Man ønsket med dette bedre ressursutnyttelse og mer rettferdig fordeling av skattebyrden samt å forenkle skattesystemet. Samtidig ville man at skattemotiverte tilpasninger skulle gi lavere lønnsomhet og bli vanskeligere å gjennomføre (NOU, 2006:4).

Periodiseringsreglene som tidligere hadde gitt fordeler gjennom mulighet for opparbeidelse av skattekreditter, ble nå innstrammet. Avskrivningssatsen på skip ble satt til 20 prosent, noe man forutsatte var nærmere faktisk verdiforringelse. Skattesystemet som ble innført i 1992 hadde som formål å bidra til størst mulig samlet avkastning på norskeid kapital. Reformen førte til at rederiene fikk dårligere vilkår (NOU, 2006:4).

Mot slutten av 80-tallet fikk rederiene adgang til å benytte utenlandske sjøfolk til lavere kostnadsnivå. For å hindre at skipene flagget ut og ansatte billig utenlandsk mannskap ble det i 1994 innført en refusjonsordning for sjøfolk. I dag innebærer ordningen en 12 prosent refusjon av lønnsutgiftene for lasteskip, passasjerbåter og slepebåter som ikke driver i petroleumsvirksomhet. Brønnbåter og skip i petroleumsvirksomhet får en refusjon på 9,3 prosent. Skipene må være registrert i de norske registrene NIS eller NOR (Kvinge, Ødegård, 2010).

Rederibeskatning i perioden 1996-2006

For å sikre et fortsatt sterkt norsk eierskap i maritim virksomhet og for å utvikle den maritime kompetansen, er Norge avhengig av at rammebetingelsene for næringen ikke er vesentlig dårligere enn i konkurrerende land. Utflyttingen hadde økt betraktelig og man ønsket dermed å bedre rammebetingelsene for å beholde den maritime næringen i Norge. Prinsippet i skattereformen sier at man ønsker nøytralitet i skattesystemet, og ulike næringer

skal i størst mulig grad behandles likt. Når det gjelder internasjonal sjøfart er man i en særstilling når det gjelder skattemessige rammebetingelser som konkurransefaktor. Dermed valgte man å fravike dette prinsippet om likebehandling (NOU, 2006:4).

For å gjøre konkurransesituasjonen bedre foreslo regjeringen å foreta en økning i avskrivningssatsen for skip til 23 prosent. Regjeringen mente at dette samt en refusjonsordning for sjøfolk på skip registrert i NIS skulle ivareta konkurranseevnen til Norge. Mindretallet i finanskomiteen mente imidlertid at dette ikke ville være tilstrekkelig. De la frem et forslag om at det skulle innføres en tonnasjesskattordning (NOU, 2006:4). Ut fra forslaget til finanskomiteen ble det innført en rederiskatteordning som bygde på en tonnasjesskatt og uttaksmodell. Ordningen hadde virkning fra og med inntektsåret 1996 og innebar ingen endelig skattefrihet, men var skatteutsettende (Woldbeck, 2000). En innføring i skatteordningen blir gitt i seksjon 5.4.

Det ble gjort flere endringer i rederiskatteordningen i perioden. I 2000 ble det gjort en del innstramminger, og tonnasjesskatten hadde da blitt firedoblet siden innføringen i 1996. Dette førte til at flere aktører uttrykte usikkerhet til stabiliteten i ordningen. Tonnasjesskatten ble riktignok redusert i 2002, men fortsatt var den frem til 2004 tre ganger høyere enn ved innføringen. Flere av innstrammningene som hadde blitt innført i 2000 ble reversert, og i 2005 var tonnasjesskatten igjen på 1996 nivå. Antall selskaper og skip under ordningen ble kraftig redusert disse årene (Woldbeck, 2006).

I 2002 ble nettolønnsordningen innført. Den innebærer en refusjon til rederiene som tilsvarer summen av innbetalt inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for mannskap innenfor ordningen. Ordningen omfatter NOR-skip i utenriksfart og petroleumsvirksomhet. I 2008 ble det innført en begrensning i refusjon på 198 000 kroner årlig per sysselsatt. I realiteten er dette en direkte subsidiering av rederiene (Kvinge, Ødegård, 2010).

Rederiskatteordningen i 2007

For å gjøre den norske rederiskatteordningen mer attraktiv ble 1996-modellen endret i 2007. Tidligere gikk ordningen ut på en utsettelse av beskatningen for driftsinntekter. Selskapene ble skattlagt når midlene ble tatt ut av ordningen eller dersom selskapet trådte ut av

ordningen. Som de fleste andre europeiske ordningene ble driftsinntektene fra og med inntektsåret 2007 endelig skattefrie (Woldbeck, 2010).

Grunnlovsspørsmålet

Under den gamle ordningen hadde selskapene opparbeidet en latent skatteplikt siden ordningen ikke gav skattefritak men skatteutsettelse. Det var uklart om hva som skulle gjøres med skatteplikten de hadde opparbeidet seg. Regjeringen foreslo at to tredjedeler skulle føres til en oppgjørskonto som skulle beskattes lineært med 10 % hvert år. Det gjenstående beløpet ble skattefritt dersom avsetningens skatteverdi ble investert i nærmere angitte miljøtiltak innen en tiårsperiode (Woldbeck, 2010).

Det blir stil spørsmål til om dette var i strid med Grunnlovens § 97, om forbud mot å gi lover med tilbakevirkende kraft. Av bokførte verdier ble det beregnet at selskapene til sammen hadde en latent skatteplikt på 21 milliarder. Denne beskatningen av latent skatteansvar ved overgangen skapte reaksjoner, da rederiene under den gamle ordningen kunne skyve dette ansvaret frem i det uendelige så lenge overskuddet ble beholdt i næringen. At man nå over en ti-års periode skulle bli tvungen til å betale dette reduserte rederienes finansielle styrke samt at det skapte likviditetsproblemer for noen. At dette i tillegg ble påført rederiene under finanskrisen gjorde ikke situasjonen bedre (Woldbeck, 2010).

I februar 2008 gikk rederiet Bergshav til søksmål mot staten. Retten kom da frem til at rederiskatteordningen hadde vært skatteutsettende og uten noe endelig skattefritak. Rederiet fikk ikke medhold i saken (Woldbeck, 2010). BW Gas og Farstad shipping valgte sammen med Bergshav å ta opp kampen og gå til rettsak da de ble pålagt å betale den første tidelen av skatteregningen (Bjørndal, 2010). Saken endte i Høyesterett og dommen ble avlagt 12. Februar 2010. Med knappst mulig flertall falt dommen på at overgangsregelen om beskatningen av oppgjørskonto med 10 prosent per år innebar en grunnlovsstridig tilbakevirkning (Woldbeck, 2010).

5.2.2 Regjeringens rolle

Næringsstøtte til rederivirksomhet er utbredt i mange land, og rederiene kan enkelt flytte virksomhet dit de får de beste rammebetingelsene. For å holde rederiene i Norge har man måtte innføre mer konkurransedyktige rammevilkår. Vesentlig høyere skattenivå og

lønnsutgifter i Norge vil trolig føre til at norsk rederivirksomhet reduseres (Nærings- og Handelsdepartementet, 2007).

Frem til 2007 har rederinæringen i Norge hatt dårligere rammevilkår enn andre europeiske land, og det var i denne forbindelse de reviderte rederiskatteordningen i 2007. Den nye skatteordningen fører til at norske rederier får forbedret rammevilkårene og ordningen anses som konkurransedyktig sammenlignet med andre Europeiske ordninger.

Gjennom Stø kurs som ble utgitt i 2007 har regjeringen vist at de vil satse på den maritime næringen. Her kommer det frem at regjeringens mål er å «*bidra til global regulering av de maritime næringer for å hindre skattekonkurranse, fremme miljøvennlige og sikre løsninger og samtidig trygge arbeidsvilkår for de ansatte* (Nærings- og Handelsdepartementet, 2007, s.8).

Regjeringens begrunnelse for å endre rammevilkårene til å bli mer konkurransedyktige var:

”Regjeringen ønsker å legge forholdene til rette for at de maritime næringer fortsatt vil velge Norge som vertsland. Skal vi lykkes med dette, må de grunnleggende økonomiske forutsetningene være på plass. Høyt utdanningsnivå og gode sosiale ordninger er trekk ved den nordiske samfunnsmodellen som også gir omstillingsevne over tid og som gjør Norge attraktivt som etableringsland. Det vil bli vanskelig å bevare den spesielle kompetansen og dynamikken i det maritime miljøet dersom eierskap og hovedkontorfunksjoner flyttes ut. Regjeringen legger derfor til grunn at våre maritime næringer skal sikres god markedsadgang og gode vilkår for å kunne konkurrere med aktører i andre land.” (Nærings- og Handelsdepartementet, 2007, s.9).

Selv om regjeringen har innført ny skatteordning for rederinæringen, presiseres det at de fortsatt vil ta et internasjonalt initiativ for å redusere statlig skattesubsidiering av rederivirksomhet.

5.3 EUs retningslinjer for beskatning av den maritime næringen

Siden 1970-årene har den europeiske flåten merket stor konkurranse fra flåter registrert i tredjeland. Disse tredjestatene utviklet betydelige skipsregistre ofte kombinert med effektiv struktur for internasjonale tjenester samt et skatte- og avgiftsnivå betydelig lavere enn i EØS-statene. Rederiene i Europa gikk i større grad bort fra å registrere skipene i de tradisjonelle skipsfartslandene og over til bekvemmelighetsflagg¹³. Det lave skatte- og avgiftsnivået førte ikke bare til en oppmuntring til utflagging av skip, men også til flytting av hele virksomheten (EFTA, 2007).

Europeiske skips manglende konkurransevne ble anerkjent på slutten av 1980-tallet. Da det ikke var gjort noen felles tiltak innad i Europa vedtok flere EØS-stater ulike ordninger for å støtte den maritime transporten. Strategiene og budsjettene til støtte varierte mellom de ulike landene. Til tross for statsstøtten var det få skip som flagget hjem. Grunnet de ulike støtteordningene samt den økte konkurransen fra tredjeland utformet den Europeiske kommisjonen i 1989 sine første retningslinjer for den maritime transporten. Man ønsket med dette å sikre mot at flåtene skulle registreres under bekvemmelighetsflagg samt å fremme sysselsetting av europeiske sjøfolk. Det viste seg at retningslinjene ikke var nok effektive og nedgangen av EU-registrerte flåter fortsatte. For å forbedre konkurransesituasjonen ble retningslinjene oppdatert i 1997 og 2004 (EFTA, 2004).

Retningslinjene for statsstøtte i EU er nedfelt i EU-kommisjonens ”Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport”. Retningslinjene utgjør rammer for beskatning av sjøfarten i Europa. For maritim transport gir EU visse unntak fra forbudet mot statsstøtte i EØS-avtalen, og det tillates skattefrihet ned mot nullskatt for rederier og sjøfolk. Retningslinjene gir mulighet til å erstatte normal selskapsskatt med en relativt beskjeden tonnasjesskatt (Nærings- og Handelsdepartementet, 2007).

Gjennom EØS-avtalen gjelder retningslinjene også for Norge. Den siste revideringen som ble foretatt i 2004 var gjeldende frem til 2011. Nå er eksisterende retningslinjer under en

¹³ Bekvemmelighetsflagg

omfattende konsultasjon. EU-kommisjonen ønsket bidrag til revideringen i form av en høringsuttalelse, spesielt fra offentlige myndigheter (i medlemsstatene) (European Commission, 2012). I denne forbindelse har Norge kommet med en høringsuttalelse for hva som ønskes for videreføring. Norge ba om utsettelse da det har vært uenighet mellom næringsdepartementet og finansdepartementet om innholdet (Maritimt Forum, 2012). Næringsstøtten til en næring er en form for særbehandling som er mye kritisert. Blant annet var flertallet i rederiskatteutvalget i 2006 i mot en slik støtteordning. De mente at en slik særbehandling kan føre til en mindre samfunns- økonomisk effektiv ressursallokering (NOU, 2006:4).

Det ble tidligere i år indikert at høringsuttalelsen skulle ha samme ordlyd som i 2008: at alle subsidieordninger for skipsfarten må fjernes innad i Europa. Dersom innholdet skulle bli uttalt som indikert, ville det vært i sterk kontrast til fokuseringen regjeringen har hatt på maritim satsing: Stø kurs (Maritimt Forum, 2012).

Høringsuttalelsen ble sendt til EU den 15. Juni 2012. I motsetning til hva som ble indikert har regjeringen valgt å støtte subsidieordningene. I høringsuttalelsen refereres det til fokuset de har hatt på den maritime næringen gjennom ”Stø kurs” fra 2007 og at tonnasjeskattesystemet har blitt implementert som en del av strategien. Videre viser de til at State Aid Guidelines har vært basisen for et stabilt finanspolitisk miljø for europeiske sjømenn og rederier. Det påpekes også at de maritime retningslinjene som er iverksatt i Norge påvirket opprettholdelse av shipping-aktivitet, inkludert lokalisasjon av hovedkontor og bruk av norske register (Fornyings-, Administrasjons- og Kirke departementet, 2012).

Hvorvidt det fremkommer noen endringer i SAG gjenstår å se. Resultatene fra høringene vil nøye analyseres før EU-kommisjonen bestemmer i hvilken grad endringer i dagens regelverk er nødvendig. Foreløpig har ikke kommisjonen tatt stilling til en eventuell ombygging av eksisterende retningslinjer (European Commission, 2012).

5.4 Rederiskatteordningen

Reglene om rederibeskatning gjelder kun på selskapsnivå, altså kan ikke personlige aksjonærer i et rederi bli beskattet etter denne ordningen. Dette skiller seg fra andre

europiske land, som eksempelvis Tyskland, der private eiere også kan bli gjenstand for rederibeskatning.

Hovedprinsippet i rederiskatteordningen er at rederiene ikke skal skattlegges for faktisk inntekt fra kvalifisert rederivirksomhet, men ved en sjablongmessig inntekt beregnet etter skipets tonnasje, jf. sktl. § 8- 16. Satsene for tonnasjeskatt fastsettes av Stortinget i det årlige skattevedtaket, jf. sktl. § 5-1. Gjeldende satser er:

- 0 kroner for de første 1 00 nettotonn, deretter
- 18 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 10 000 nettotonn, deretter
- 12 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 25 000 nettotonn, deretter
- 6 kroner per dag per 1 000 nettotonn

5.4.1 Vilkår

Det er mange vilkår som må følges for å kunne benytte seg av skatteordningen, jf. sktl. § 8-10. Her vil vi presentere de viktigste.

Krav til selskapsform

For å kunne omfattes av rederiskatteordningen må man enten være et aksjeselskap eller allmennaksjeselskap opprettet og registrert i henhold til norsk aksjelovgivning. Bestemmelsen gjelder også for et selskap hjemmehørende i annen EØS- stat som tilsvarende norske aksjeselskap med skatteplikt til Norge etter sktl. § 2-3 (1) b eller petroleumsskatteloven § 2 jf. sktl. § 8-10. Videre åpner sktl. 8-11 opp for at man kan ha et ubegrenset antall ledd av samme type selskap under seg. Eneste forutsetning er at det er en 3 prosent eierandel og at det i bunnen må være eierskap av et skip. Deltakerlignende selskap og NOKUS-selskapene er ikke skattesubjekt innenfor rederiskatteordningen.

Krav til kvalifiserende eiendeler

Krav til kvalifiserende eiendeler omhandles i skatteloven § 8-11. For å omfattes av rederiskatteordningen må rederiene *eie skip i fart som driver transport av personell eller forsyninger, taubåter, entreprenørskip eller andre hjelpefartøy i petroleumsvirksomhet*. Alternativt kan man eie *minimum 3 % andel i deltakerlignende selskap (DLS) og NOKUS eller underliggende AS og ASA som eier skip i fart*. Det er strenge regler for hva det vil si å

være i fart. Disse reglene er ikke et problem for konvensjonell shipping som stort sett alltid er i fart, men utfordringen gjelder blant annet spesialskip i offshorevirksomhet som ofte ligger i ro i perioder av oppdraget.

Lovlige og diskvalifiserende eiendeler

Skatteloven § 8- 11 stiller også krav til hvilke eiendeler rederiene *kan* eie og hvilke eiendeler de *ikke har lov til* å eie. Eiendeler som selskapet kan eie er blant annet kvalifiserende eiendeler, omløpsmidler og de fleste finansaktiva. Det er derimot ikke lov å eie aksjer i ikke-børsnoterte selskaper som ikke er rederibeskattet, andeler i DLS der inntekten ikke er rederibeskattet og finansielle instrumenter som gir rett til kjøpe slike aksjer og andeler.

Krav til virksomhet

Selskap innenfor ordningen kan ikke drive annen virksomhet enn utleie og drift av egne og innleide skip eller hjelpefartøy som nevnt i sktl. § 8-11 første ledd a og b, jf. sktl. § 8 – 13. Rederibeskattede selskaper kan fremdeles ikke utføre aktiviteter for selskaper som ikke er konsernforbundne eller i poolsamarbeid og heller ikke aktivitet ut over det som er konkret angitt. På bakgrunn av dette blir rederiene anbefalt å ha ansatte i et separat selskap som ikke er gjenstand for rederibeskatning.

Rettefrist og reinvesteringsfrist

Vilkårene for rederibeskatning må være oppfylt gjennom hele inntekståret, jf. sktl. § 8-14 første ledd. Selskap som bryter vilkårene må som hovedregel tre ut av ordningen, men det finnes noen unntak. Brudd på vilkår om kvalifiserende eiendel, ulovlig eiendel, ulovlig virksomhet eller flaggkrav får ikke konsekvenser dersom det rettes innen to måneder etter bruddet inntraff, jf. sktl. § 8- 17. Videre har selskapene en reinvesteringsfrist ved salg av sin kvalifiserende eiendel, som sier de har ett år på å skaffe seg ny. Etter reinvesteringsfristen har gått ut må selskapet ha kvalifiserende eiendeler i minst to år.

Bindingstid og konsernkrav

Et selskap som trer inn i rederiskatteordningen binder seg for en periode på 10 år. Dersom selskapet trer ut før 10-årsfristen har utløpt kan selskapet tidligst tre inn i ordningen igjen etter utløpet av 10-årsperioden, jf. sktl. § 8-12. Valg om å tre inn i rederiskatteordningen må skje samlet for alle kvalifiserende selskap i samme konsern, jf. sktl. § 8-12 (2). Dersom et

kvalifiserende selskap i et konsern ikke er rederibeskattet fører dette til at alle andre rederibeskattede selskaper i konsernet må tre ut.

Flaggkrav

Det stilles krav til flaggføring på skip innenfor skatteordningen, og flaggkrav skal beregnes konsolidert. Selskap innenfor rederiskatteordningen må opprettholde eller øke sin andel EØS-registrerte tonnasje i forhold til den andelen selskapet eide per 1. juli 2005, eller på tidspunkt for senere inntreden, jf. sktl. § 8-11 (8). Denne regelen gjelder kun når andelen EØS-registrert tonnasje utgjør mindre enn 60 prosent nettotonnasje. Videre er det slik at et selskap som ved inntreden i ordningen ikke har skip med EØS-flagg, ikke vil være omfattet av flaggkrav. Flaggkravet for inneværende år gjelder ikke dersom den samlede andelen EØS-registrert tonnasje innenfor ordningen per 31. desember det foregående år er økt eller opprettholdt.

Beskatning ved inntreden

For inntreden i rederiskatteordningen må vilkårene som nevnt være oppfylt fra 1. januar, jf. sktl. 8-14 (1). For nystiftede selskap gjelder stiftelsestidspunktet. Videre må alle vilkår være innfridd ved inntreden og rettefrist kan ikke benyttes før man formelt er inn under ordningen.

Ved inntreden er hovedregelen at forskjellen mellom markedsverdi og skattemessig verdi kommer til beskatning, jf. sktl. § 8-14 (3). Dersom det skulle oppstå en gevinst ved inntredelsen kan denne føres på gevinst og tapskonto for en årlig inntektsføring på 20 prosent. Et eventuelt tap kan ikke videreføres.

Uttreden av ordningen

Uttreden skjer enten ved vilkårsbrudd eller frivillig uttreden og gjelder med virkning fra 1. januar i inntektsåret. Det vil si at dersom en uttreden skjer i mai 2013 vil den skattemessige virkningen gjelde fra 1. januar 2013.

5.5 Beskatning under det ordinære bedriftsbeskatningsregimet

Aksjeselskap (AS) og allmennaksjeselskap (ASA) behandles som et eget skattesubjekt. Det vil si at selskapets inntekt skattlegges adskilt fra aksjonærenes inntekt. Skattesatsen på netto inntekt følger av skattevedtaket for 2012 § 3-3 og svarer til 28 prosent av inntekten. Videre er det slik at aksjeselskap og allmennaksjeselskap er fritatt fra formueskatt. Denne beskattes på aksjonærenes hånd, jf. sktl § 2-36 første ledd bokstav a.

Ved skattereformen 2004 – 2006 innførte stortinget et nytt regelverk kalt *fritaksmetoden*, og den innebærer at selskapsaksjonærer som hovedregelen fritas fra beskatning av gevinst og utbytte på aksjer jf. sktl. § 2- 38. I 2008 kom det en endring i regelen som sier at tre prosent av ellers fritatt gevinst og utbytte er skattepliktig. Tap på objekter er ikke fradragsberettiget.

Avskrivning

Den vanligste formen for avskrivning i norsk skatterett er saldoavskrivninger. Ved en slik metode vil avskrivningsbeløpet være høyere i starten av perioden og synke med årene. Hovedprinsippet er at avskrivningene gjennomføres hvert år på grunnlag av driftsmidlenes nedskrevne verdi ved utgangen av hvert år. Eiendelene deles inn i saldogrupper jf. sktl. § 14-43. Skip, fartøy og rigger tilhører saldogruppe ”e” og avskrives med 14 prosent. Det gis fradrag for avskrivninger på varige og betydelige driftsmidler (over 15 000 NOK), jf. sktl. § 14-40. Selskapene kan altså trekke fra avskrivningene fra sin inntekt. Denne muligheten har ikke rederier som følger rederibeskatning.

6. Utenlandske regler for rederibeskatning

6.1 Rederibeskatning etter den europeiske modellen

De fleste land i Europa har innført tonnasjesskattesystemer, bygget på samme grunnstruktur - EUs retningslinjer. Likevel har systemene noen nasjonale særtrekk. Det skilles tydelig mellom den norske modellen, og det som kalles en ”europeisk modell”.

Det sentrale i den europeiske tonnasjesskattmodellen er at rederiene kan drive med andre aktiviteter enn rederivirksomhet i et og samme selskap. I stedet for aktivitetsbegrensninger og begrensninger til eiendeler selskapet kan eie, skilles inntektsstrømmene. Inntekter og kostnader fra skipsfart skilles fra inntekter som stammer fra annen virksomhet selskapet driver.

I det europeiske systemet kvalifiserer skipsfartsinntekten til tonnasjebeskatning og ikke det utøvende selskapet. Fokuset på avgrensning av inntektsstrømmer gir rederiene frihet i anvendelse av kapital og det medfører ingen innlåsing av kapital i skipsfartsvirksomhet (Norges Rederiforbund, 2005).

6.2 Sammenligning av rederibeskatning i Norge og EU

Sett fra et økonomisk perspektiv er den norske ordningen relativt lik den europeiske og det endelige økonomiske utfallet blir likt. Den viktigste forskjellen er aktivitetsbegrensningen i den norske ordningen.

| Ulemper med norsk ordning: | Fordeler med norsk ordning: |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Krever separat selskap• Krav til kvalifiserende virksomhet og eiendeler• Ikke lov med rene managementselskaper• Beskatning av finansinntekter | <ul style="list-style-type: none">• Krever ikke strategisk og kommersiell drift i landet (Krever ikke norske managementselskaper)• Tillater Bareboat uten begrensninger |

Tabell 3 – Sammenligning av norsk og europeisk beskatning

6.3 Rederivirksomhet i England og Singapore

Singapore og England trekker til seg store deler av næringen og vi ønsker derfor å beskrive regler for rederiselskaper i disse landene.

Singapore

I Singapore er inntekt fra skipsfartsvirksomhet er skattefritt under forutsetning av det betales tonnasjeskatt for skipene. Inntekter fra utleie av skip er også omfattet. Inntekt opparbeidet innenfor og utenfor ordningen skal holdes adskilt, slik reglene er i de fleste europeiske land. Det er altså ikke aktivitetsbegrensninger som i den norske ordningen (Meling, 2009).

Ønsker man å benytte Singaporsk flagg stilles det krav til tilstedeværelse, altså må man opprette eierselskap dersom man ikke er statsborger eller har bosatt seg der. Selskapet blir da skattemessig hjemmehørende der etter Singaporsk rett. Videre kreves det at selskapet må ha registrert adresse i Singapore samt en representant og forretningsfører. Dette betyr fortsatt ikke at den reelle ledelsen på styrenivå foregår i Singapore. Etter norske interne skatteregler kan det dermed tenkes at det Singaporeregistrerte selskapet anses hjemmehørende i Norge. Singapore er ikke på listen over lavskatteland og da Norge har skatteavtale med Singapore kan dette hindre NOKUS-beskatning dersom reell styring av selskapet foregår her (Meling, 2009).

England

England innførte tonnasjebeskatning i 2000. Det kreves kommersiell eller strategisk drift fra landet, men ordningen er flaggnøytral (HM Revenue & Customs, 2012). I forhold til skattlegging av finansinntekter er systemet basert på at det tildeles en arbeidskapital som rederiet kan operere med uten at det oppstår skatt på finansinntekter. Spesielt med ordningen er at rederiene må tilby opplæringsplasser selv eller bidra med penger til et fond som har dette som formål (Nærings- og Handelsdepartementet, 2004).

Utenlandske personer som ikke anses som skattemessig hjemmehørende i England, og er bosatt her, blir ikke skattepliktig hit for inntekter tjent opp i utlandet. Skipsredere som bor i England, men uten hensikt om permanent opphold, skattlegges dermed ikke for inntekter fra

skipsfart i utlandet. Dette fører til at mange legger drift/management til England mens den skipseiende aktiviteten legges til lavskatteland (Norges Rederiforbund, 2005).

6.4 Valg av skatteregime

Rederibransjen er som nevnt en svært internasjonal bransje, og det er i dag vanlig at rederiene er tilknyttet flere skatteregimer. De fleste norske rederier har fortsatt aktivitet i Norge samtidig som en del av virksomheten ofte er bestyrt ute og dermed ikke er anliggende for norsk beskatning. Når det gjelder hvor et selskap er skattepliktig er det ikke enten eller. Et selskap kan bli ansett for å være hjemmehørende i flere land og på bakgrunn av landets rammebetingelser avgjøres beskatningen. Dette medfører en risiko for dobbeltbeskatning, men dette er noe de fleste unngår ved å etablere virksomhet i land med nullskatt eller land som har skatteavtale med Norge.

Ved hvert nytt prosjekt står norske rederier ovenfor to valg: å etablere det i Norge eller utlandet. Dette kan bli sett på som en form for skatteplanlegging, da man antar at rederiene velger å starte opp der det er mest økonomisk gunstig. Skatteplanlegging kan defineres som tilpasning av organisasjoner og transaksjoner med sikte på at skatter og avgifter skal bli minst mulig. Dette er i utgangspunktet fullt lovlig, og må ikke forveksles med skatteunndragelse (Aarbakke, 2012). Likevel må det nevnes at skatt ikke alltid er bakgrunnen for valg av lokalisering.

7. Metode

I dette kapitlet vil vi presentere forskningsmetodene og analysene som er brukt i utredningen, samt begrunne noen av de metodiske valgene som er tatt. Teorien er hentet fra Grønmo (2004) dersom annet ikke blir nevnt. Utredningen er empirisk, der analysene er basert på data og informasjon vi har samlet inn fra norske rederier gjennom en spørreundersøkelse.

7.1 Datainnsamling

7.1.1 Valg av metode

Vi har samlet inn data ved hjelp av et spørreskjema og har da benyttet oss av kvantitativ metode. Det er benyttet et *semistrukturert spørreskjema*, som er en kombinasjon av åpne og prestrukturerte svar. I forhold til en kvalitativ analyse blir det da lettere å systematisere og registrere svarene samt å gjøre en analyse (Johannessen, Kristoffersen, Tufte, 2004).

Respondentene er veldig tidssensitive og få hadde mulighet til å ta del i intervjuer. Derimot var mange positive til å delta på en spørreundersøkelse som ikke ville være så tidskrevende. Dette, samt at vi ønsket en generalisering av næringen, var avgjørende for vårt valg av metode.

7.1.2 Utvelging av respondenter

Som nevnt innledningsvis er utredningen avgrenset til å gjelde store og mellomstore rederier. Etter mye informasjonssøking og samtaler med fagpersoner har undersøkelsen blitt basert på rederier som er representert på følgende lister:

- Rederier på Oslo Børs
- Medlemmer i Norges Rederiforbund
- Medlemmer i Maritimt forum
- Illustrert norsk skipsliste

Det gjøres oppmerksom på at vi med denne utvelgelsen kan ha oversett enkelte aktører som kunne vært aktuelle for undersøkelsen. Videre må det presiseres at det ikke uten videre kan trekkes beslutninger på vegne av hele bransjen. Likevel gir disse listene en oversikt over de fleste norske rederier, og på bakgrunn av dette er vi relativt komfortable med at vårt utvalg vil være representativt.

96 selskaper ble spurt om å delta i undersøkelsen og av disse er det 38 som har svart. Da et rederi ikke inngår i vår avgrensning har vi sett oss nødt til å utelate denne besvarelsen fra undersøkelsen. Nøkkeltall angående respondenten er beskrevet i tabell 4 nedenfor.

| | |
|----------------------------|--------|
| Antall bedrifter kontaktet | 96 |
| Antall positive | 70 |
| Antall negative | 24 |
| Antall responder | 37 |
| Svarprosent | 38,5 % |

Tabell 4 - Respondenter

Det er 38,5 prosent av respondentene som har svart på undersøkelsen. Til å være sendt ut via e-post er dette et tilfredsstillende resultat. For å kunne si noe representativt for bransjen skulle vi likevel ønske at svarprosenten hadde vært høyere.

7.1.3 Innhenting av data

Tilgang på primærdata¹⁴ har vært avgjørende for å kunne besvare oppgaven.

Gjennomføring av spørreundersøkelsen

Spørreskjemaet er utformet med ferdig formulerte spørsmål i en bestemt rekkefølge og med faste svaralternativer på de fleste spørsmål. Dette gjør det mindre krevende for respondenten å besvare. I tillegg er det enklere for oss som forskere å kvantifisere, registrere og sammenligne svarene. En av utfordringene med slike lukkede spørsmål er at de kan virke

¹⁴ Primærdata er data vi selv har hentet inn.

ledende. Vi har derfor valgt å la noen av spørsmålene være uten svaralternativer, da det er ønskelig at respondentene skal forklare deres meninger uten å låses fast til noen svaralternativer.

Før spørreundersøkelsen ble sendt ut gjennomførte vi et prestudie. I tillegg til å rådføre oss med vår veileder, har vi benyttet oss av ansatte ved Norges Handelshøyskole som er eksperter på områdene rederivirksomhet og rederibeskatning¹⁵ (Johannessen, 2004).

Samtlige respondenter har blitt kontaktet via telefon for å kartlegge interessen av å delta i undersøkelsen. De som ønsket å ta del har besvart spørreundersøkelsen via mail. Det tok lang tid å få inn nok antall besvarelser da flere sa seg positive til å besvare, uten at dette ble gjort.

7.2 Dataanalyse

7.2.1 Klassifisering av respondentene

I oppgavens analysedel vil enkelte analyser utføres basert på ulike selskapskarakteristikk. Dette gjør vi for å undersøke om det er trender som ikke kommer frem i analyser for alle rederiene under ett. Vi har valgt å dele rederiene inn etter tre karakteristikkgrupper: *virksomhetstype*, *alder* og *omsetning*. Nedenfor vil vi presentere de ulike inndelingene og antall respondenter i hver gruppe.

Virksomhetstype

| Virksomhetstype | Antall respondenter |
|------------------|---------------------|
| Deep Sea | 22 |
| Short Sea | 4 |
| Offshore Service | 11 |

Tabell 5 - Virksomhetstype

¹⁵ Tormod Torvanger - PhD research scholar ved NHH, Siri Pettersen Strandenes – Professor ved NHH og Roar Adland – Professor ved NHH

Undersøkelsen inneholder kun fire shortsea-rederier. Vi kan derfor ikke trekke representative slutninger for hele virksomhetstypen basert på besvarelsene. På bakgrunn av dette har vi valgt å utelate disse rederiene i de fleste analysene.

Størrelse basert på omsetning

Rederiene er delt inn i fem grupper basert på omsetning.

| Omsetning¹⁶ | Antall rederier |
|------------------------------------------|------------------------|
| 0 – 200 millioner | 12 |
| 201 – 400 millioner | 7 |
| 401 – 1 000 millioner | 8 |
| 1 001 millioner – 2 000 millioner | 5 |
| 2 001 millioner og mer | 4 |

Tabell 6 - Omsetning

Det har vært liten variasjon i besvarelsene mellom de ulike omsetningsgruppene og den har vist seg å ikke være en økonomisk signifikant variabel. Vi har derfor utelatt denne karakteristikken i de fleste analysene.

¹⁶ Omsetning i 2011

Alder

Rederiene er delt inn i tre aldersgrupper. Aldersgruppene skiller mellom hvor etablerte selskapene er.

| Alder | Antall respondenter |
|-----------------------|----------------------------|
| 0 – 20 år | 16 |
| 21 – 60 år | 14 |
| 61 år og eldre | 7 |

Tabell 7 - Alder

Størrelse på flåten

Utgangspunktet var at vi også skulle dele opp selskapene etter hvor stor flåte de har målt i tonnasje. Dette viste seg å være vanskelig da ikke alle selskapene bruker samme mål. F eks hadde noen oppgitt netto tonn, andre brutto mens enkelte selskaper ikke hadde svart på spørsmålet i det hele tatt. Det er også slik at ikke alle skip opererer med samme mål. For eksempel måles containerskip i TEU¹⁷, og ikke dødvekttonn.

Volummål har også klare svakheter. Avanserte offshoreskip har som formål å utføre avanserte maritime operasjoner, og er ikke bygget for å maksimere fraktevolum. Det vil derfor gi liten mening å sammenligne tankskip med offshorefartøy basert på dødvekttonn.

7.2.2 Analyseverktøy

Noen av metodene vi har brukt i analysen er presentert nedenfor. Verktøyet vi har brukt er SPSS og Excel.

Frekvenstabeller og grafer

Frekvenstabeller og grafer er brukt for å presentere resultatene fra analysen på en best mulig måte. Alle spørsmål med skala er gitt med en skala fra 1 til 5. Grafer og tabeller vil dermed

¹⁷ Foot Equivalent Units

være i denne målestokken. I tillegg vil det bli vist en del prosentfordelinger. De enkelte grafene og tabellene vil kommenteres grundigere der det er nødvendig.

Krysstabeller

En krysstabell er en tabell der vi ser på ulike spørsmål opp mot hverandre. Krysstabeller gir oss informasjon om hvor mange av de som har svart X som også har svart Y. På denne måten får vi kartlagt sammenhenger vi ellers ikke ville sett.

Korrelasjon

Vi har regnet korrelasjon ved hjelp av SPSS. Ikke all data er relevant til å regne korrelasjon av. Vi har derfor vært nødt til å lage enkelte variabler slik at datasettet kunne brukes til å beregne korrelasjon. Et eksempel er rederienes alder. Ved hjelp av spørreundersøkelsen har vi fått oppgitt hvilket år redereien startet opp virksomhet. Dette har vi gjort om til en variabel kaldt alder.

I denne oppgave har vi benyttet Spearman's rank korrelasjons koeffisient. Dette er gjort fordi vi mener det er bedre å transformere en kardinal variabel i en ordinal variabel enn det motsatte. Altså er det lite grunnlag for å si veldig fornøyd (index 5) er 5/4 ganger større enn fornøyd (index 4).

En høy korrelasjon vil ikke i alle sammenhenger være tilstrekkelig for å si at det er en sammenheng. Det er altså ikke sikkert vi har en kausal sammenheng selv om vi har en positiv sammenheng. Dette kan skyldes at vi har en tredjefaktor som er med å påvirke. For å si ut dette har vi også gjennomført en regresjonsanalyse på noen av spørsmålene.

Regresjonsanalyse

Regresjon benyttes for å avdekke om det finnes en årsakssammenheng mellom to eller flere variabler. Gjennom en regresjonsanalyse kartlegger man om en variabel Y kan forklares av en eller flere andre variabler. En lineær regresjonsligning kan skrives som følger:

$$Y = \alpha + \beta_1 * X_1 + \beta_2 * X_2 + \beta_3 * X_3 + \text{feilledd}$$

I denne utredningen har vi brukt en lineær regresjon for å se hvorvidt det er en signifikant forskjell i tilhørighet mellom de ulike karakteristikkgruppene. Dette har vi gjort ved å ha

offshore-rederiene som en referansegruppe og målt de andre karakteristikkene opp mot denne.

7.3 Kilder og kildebruk

Ved bruk av artikler har vi vært kritiske til relevansen, og vurdert dem i lys av konteksten rundt. Dette er relevant da enkelte momenter her kan være forfatterens egne meninger. Rederibransjen og rederiskatt spesielt, er et sensitivt tema der mange har sterke meninger. Det har derfor vært ekstra viktig for oss å holde et nøytralt synspunkt mens vi leser. Vi har fokusert på det faglige i artikler, og har i enkelte tilfeller sett artikler i sammenheng med andre kilder og annen foreliggende kunnskap for å støtte opp om påstander.

Vi må ha tillitt til den informasjonen vi får gjennom innhenting av data. Dokumenter kan inneholde feilaktig informasjon, eksempelvis ved at de er utformet for å fremme bestemte interesser. Oppgavens tema er som nevnt et sensitivt og mye diskutert tema. Dette kan føre til at svarene de gir ikke representerer situasjonen for bedriften, men heller at de fremmer sine ønsker om skattesystemet. Det er viktig å ta hensyn til dette i analysen vår da det kan påvirke resultatene. Eksempelvis spørres det i undersøkelsen om rederiene har flyttet ut virksomhet til land med et lavere beskatningsnivå, noe som kan være sensitivt for rederiene å besvare.

7.4 Relabilitet og validitet

Kvaliteten på datamaterialer vurderes i forhold til hvor velegnet det er til å belyse problemstillingen, og vurderes ofte med utgangspunkt i de to kriteriene *reliabilitet* og *validitet*. Reliabilitet beskriver påliteligheten i dataene, mens validitet referer til gyldighetene av datamaterialet i forhold til problemstillingen som skal besvares. Datamaterialet kan ha lav validitet selv om reliabiliteten er høy.

Reliabilitet kjennetegnes altså ved at man ved flere uavhengige målinger vil komme frem til samme resultat. Det vil alltid kunne forekomme feil. Blant annet vil det være en fare for at

respondenten har krysset av feil. I vår undersøkelse har det vært enkelte tilfeller hvor respondenten åpenbart har krysset feil. Der det var klart hva som egentlig skulle vært svart valgte vi å endre respondentens svar. Dette kan være med på å svekke oppgavens reliabilitet. Muligheten for at vi har tolket kilder og sekundærdata feil er også til stede. Likevel mener vi oppgaven er relativt reliabel.

Høy validitet fordrer at dataene sier noe om det vi ønsker å undersøke. Som nevnt var det enkelte spørsmål i analysen som viste seg å være lite relevante, samtidig som vi manglet spørsmål vi burde hatt med. Dette er med på å svekke utredningens validitet.

8. ANALYSE

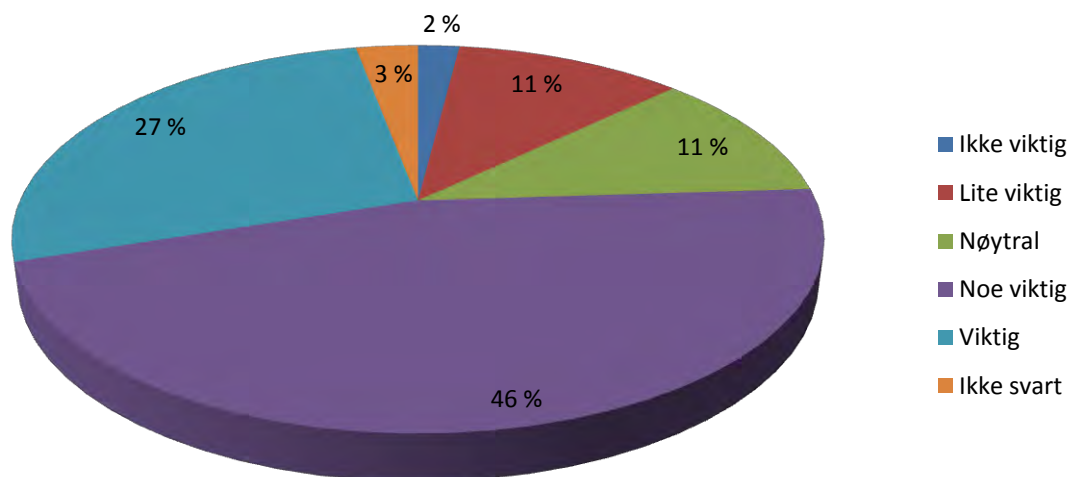
8.1 Tilhørighet til Norge

Innledningsvis vil vi starte med å se på hvor viktig rederiene synes det er å være lokalisert med hovedkontor i Norge, og dermed foreta reell styring her. Dette kan indikere hvor stor tilhørighet de har. Formålet med analysen er å besvare følgende spørsmål:

1. Hvor viktig er det for rederiene å styre virksomheten fra Norge?

Selskapenes tilhørighet er viktig da det også sier noe om hvor tilknyttet de er til det maritime miljøet i Norge. En høy tilhørighet vil føre til at flere rederier blir i landet. Figur 5 oppsummerer hvor viktig det er for rederiene at hovedkontoret er lokalisert i Norge.

Hvor viktig er det at hovedkontoret er lokalisert i Norge?



Figur 5 - Hvor viktig er det at rederienes hovedkontor er lokalisert i Norge?

Flertallet mener det er viktig at hovedkontoret er lokalisert i Norge. Videre er det 24 prosent som enten stiller seg nøytral til spørsmålet, eller som mener det ikke er viktig med hovedkontor i Norge. Disse selskapene vil trolig være de første til å flytte ut rederiene dersom dette skulle være mer attraktivt. At rederiene har høy tilhørighet kan føre til at et

Crosstabulation

% within alder

| | | Virksomhetstype | | | Total |
|-------|------------------|-----------------|-----------|------------------|--------|
| | | Deep Sea | Short Sea | Offshore Service | |
| Alder | 0-20 år | 50.0% | 12.5% | 37.5% | 100.0% |
| | 21-60 år | 50.0% | 14.3% | 35.7% | 100.0% |
| | 61 år - og eldre | 100.0% | | | 100.0% |
| Total | | 59.5% | 10.8% | 29.7% | 100.0% |

Tabell 9 - Alder og virksomhetstype

Offshore-rederiene fordeler seg relativt likt i de to yngste gruppene, mens den eldste gruppen kun består av deepsea-rederier. Siden rederier innen deepsea-segmentet er de mest globaliserte i bransjen, tror vi dette kan være en av årsakene til at de ser på lokalisering av hovedkontor i Norge som mindre viktig. Samtidig er de mer konkurranseutsatte, noe som fører til høyere fokus på kostnader enn tilhørighet.

For å bekrefte om virksomhetstype er en avgjørende faktor for at de eldre har mindre tilhørighet, har vi gjennomført en regresjonsanalyse. I analysen har vi tatt utgangspunkt i de tre karakteristikkene alder, virksomhetstype og omsetning. Som referansegruppe har vi valgt offshore-rederiene. Resultatene fra denne analysen¹⁸ viste at verken alder eller virksomhetstype var statistisk signifikante. Videre var det slik at omsetning ikke var økonomisk signifikant selv om den var statistisk signifikant. Det vil si at en økning i omsetning på en million ikke vil påvirke svarene. På bakgrunn av dette har vi derfor valgt å gjennomføre en ny analyse der variabelen omsetning utelates. Virksomhetstype tas med i videre analyse da det er grunnlag for å tro at denne fortsatt er avgjørende, grunnet offshore-rederienes virksomhet på norsk sokkel.

¹⁸ Fullstendig analyse ligger vedlagt

Resultatene av analysen uten variabelen omsetning er gjengitt i tabell 10:

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|--------|------|
| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | T | Sig. | |
| | B | Std. Error | Beta | | | |
| 1 | (Constant) | 4.803 | .288 | | 16.705 | .000 |
| | Alder | -.014 | .004 | -.466 | -3.111 | .004 |
| | Deep Sea | -.454 | .344 | -.217 | -1.320 | .196 |
| | Short Sea | -1.091 | .514 | -.332 | -2.123 | .042 |

a. Dependent Variable: Hvor viktig er det at hovedkontoret er lokalisert i Norge

Tabell 10 - Regresjon tilhørighet

Deepsea-rederier har ikke en signifikant lavere tilhørighet til Norge enn offshore-rederier. Hvorvidt selskapet er et offshore- eller deepsea-rederi kan altså ikke forklare forskjell i tilhørighet. Dette synes vi er et overraskende funn. I denne analysen er derimot alder en signifikant variabel.

En forklaring på at de eldre rederiene har mindre tilhørighet kan være at de er familieeide selskaper som nå styres av tredje- og fjerdegenerasjon. Måten de kan ekspandere og sette preg på selskapet er gjennom profittmaksimering. Da er kanskje ikke lokalisering av hovedkontor en betydningsfull faktor. Blant de yngre rederiene har de fleste av dagens eiere selv etablert selskapet i Norge, og finner det dermed viktigere å være lokalisert her.

En annen forklaring av resultatene kan være at de eldre rederiene har bygget opp et internasjonalt selskap og har kontorer på de fleste kontinenter. Dermed ser de kanskje flere fordeler med å være lokalisert i utlandet, samtidig som at det er lettere for dem å flytte ut enn hva tilfellet er for de yngre og mindre etablerte. For å se hvorvidt dette stemmer er det sett på korrelasjon mellom alder og datterselskap i utlandet.

Crosstabulation

% within alder

| | Alder | | | Total |
|-----------------------------|---------|----------|------------------|--------|
| | 0-20 år | 21-60 år | 61 år - og eldre | |
| Ikke datterselskap i utland | 68.8% | 50.0% | | 48.6% |
| Datterselskap i utland | 31.2% | 50.0% | 100.0% | 51.4% |
| Total | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

Tabell 11 - Alder og datterselskap

Samtlige av rederiene i den eldste gruppen har datterselskap i utlandet. Av rederiene i en alder av 21-60 år har halvparten av rederiene datterselskaper i utlandet, mens i den yngste gruppen har et mindretall av rederiene datterselskap ute. Dette bekrefter at de eldre er mer internasjonaliserte, og av denne grunn kan ha mindre tilhørighet til Norge. Det er ikke overraskende at de yngre rederiene ser mer viktighet av å være i Norge da mange ikke har etablert selskaper ute.

Tidligere studier av tilhørighet

I boken *Attracting the winners* (2003) som er tidligere presentert, ble det også gjennomført en studie der de så på hvor rederier foretrekker å ha sine hovedkontor. Her kom det frem at under 20 prosent av skipseiende selskaper foretrakk å ha hovedkontoret i Norge. Resultatene av vår undersøkelse indikerer at flertallet av rederiene ønsker å være lokalisert her. Da vi har avgrenset næringen til å gjelde store- og mellomstore rederier kan vi ikke uten videre trekke sammenlikninger. Likevel mener vi dette er en indikasjon på at ønsket om å være lokalisert i Norge har endret seg i løpet av årene. En bakgrunn for dette kan være bedre rammevilkår.

Konklusjon

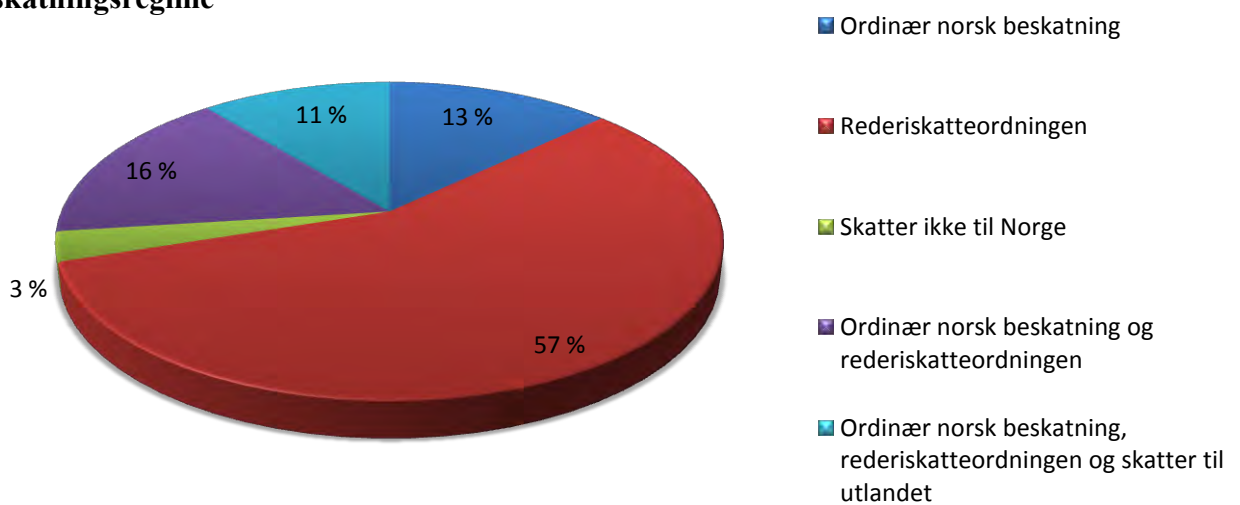
73 prosent av rederiene mener det er viktig at hovedkontoret ligger i Norge. Med dette konkluderer vi at disse rederiene har relativt stor tilhørighet. Videre mener vi at det er større sannsynlighet for at rederiene med tilhørighet blir værende i Norge, uavhengig av om vi har en gunstig rederiskatteordning. Det mest oppsiktsvekkende funnet i analysen er at de eldre rederiene har minst tilhørighet til Norge.

8.2 Beskatningsregime

Hvilket beskatningsregime rederiene har valgt må kartlegges for å se i hvilken grad de benytter seg av rederiskatteordningen. Dersom flere av rederiene omfattes av andre skatteregimer, vil ikke ordningen være en viktig faktor for at rederiene skal fortsette å være lokalisert i Norge. I denne delen vil følgende spørsmål bli besvart:

2. Hvilket beskatningsregime har rederiene valgt og hva er bakgrunnen for det aktuelle valget?

Beskatningsregime



Figur 6 - Beskatningsregime

Rederiskatteordningen benyttes av 84 prosent av rederiene, og dermed vil utformingen av reglene ha betydning for flesteparten av rederiene. Likevel beskattes også rederiene i flere tilfeller ordinært eller i utlandet.

Rederiene har besvart hva bakgrunnen for valg av skatteordningen er. Hovedsakelig har de fleste valgt rederiskatteordningen på bakgrunn av at den er konkurransedyktig og har tilnærmet null skatt. Annet positivt som trekkes frem er at ordningen har en god og klar struktur og at det er mulighet for å bygge opp kapitalbase for videre ekspansjon. Videre er det uttalt at ved å velge den norske rederiskatteordningen kan ledelsen bli værende i Norge. Noen av rederiene mener at ordningen nå er forutsigbar, men samtidig konstaterer andre at de har kalkulert risiko på uforutsigbarhet hos norske skattemyndigheter i forhold til

endringer i skattereglene. De som ser ut til å være noe mindre fornøyde med overgangen til rederiskatteordningen har uttalt at de ved inntreden *"ikke hadde noe reelt valg"*, *"uttreden var ugunstig i 2007"*, og at det var *"den beste løsningen ut fra alternativene"*.

13 prosent av rederiene har valgt å kun benytte ordinær norsk beskatning. Argumentene for dette er noe delt. En av grunnene som trekkes frem er at avgjørelsen er basert på usikkerhet i forhold til forutsigbarhet rundt den nye rederiskatteordningen, samtidig som de antok at overgangsordningen var grunnlovsstridig. Et annet argument var kravet i rederiskatteordningen om økning eller opprettholdelse av EØS-registrert tonnasje.

De rederiene som både følger rederiskatteordningen og ordinær norsk beskatning utgjør 16 prosent. Avgjørende faktorer som trekkes frem er at deler av konsernet ikke kvalifiserer for rederiskatteordningen, og dermed må noen selskaper følge ordinær beskatning. Det påpekes også at overgangsordningen ikke var lønnsom for de selskapene som var under ordinær beskatning når rederiskatteordningen ble innført, så dette har ført til at disse selskapene fortsatt beskattes ordinært.

Rederiene som er under begge de norske ordningene, samt skatter til utlandet, utgjør en andel på 11 prosent. Her belyses selskapets beliggenhet som en avgjørende faktor, samt hvorvidt de kvalifiseres for rederiskatteordningen eller ikke. Videre er fleksibilitet, historikk og skattenivå nevnt som grunner til at rederiet har selskaper innen alle disse skatteregimene.

For de rederiene som bare skatter til utlandet har vi for få respondenter til å trekke noen sammenhenger, men ut fra det de nevner er dette grunnet gunstig utenlandsk rederibeskatning og gode rammebetingelser for mannskap.

Det kan være flere bakgrunner for valg av skatteregime. Når det kommer til rederiskatteordningen setter den mange begrensninger, og det kan være bakgrunnen for at flere selskaper følger ordinær norsk beskatning alene eller i tillegg til rederiskatteordningen. Eksempler på begrensninger er hvilken type virksomhet man kan drive med og ulovlige eiendeler. Andre argumenter for å følge ordinær beskatning er individuelle og likviditetsmessige hensyn. Dersom et selskap har en stor flåte av nybygg kan det være

gunstig å benytte seg av muligheten til å utnytte høye avskrivninger på disse. Nybygg med høy markedsverdi kan føre til en høy beskatning ved inntreden. Enkelte rederier vil også ønske å benytte seg av fremførbart underskudd.

Konklusjon

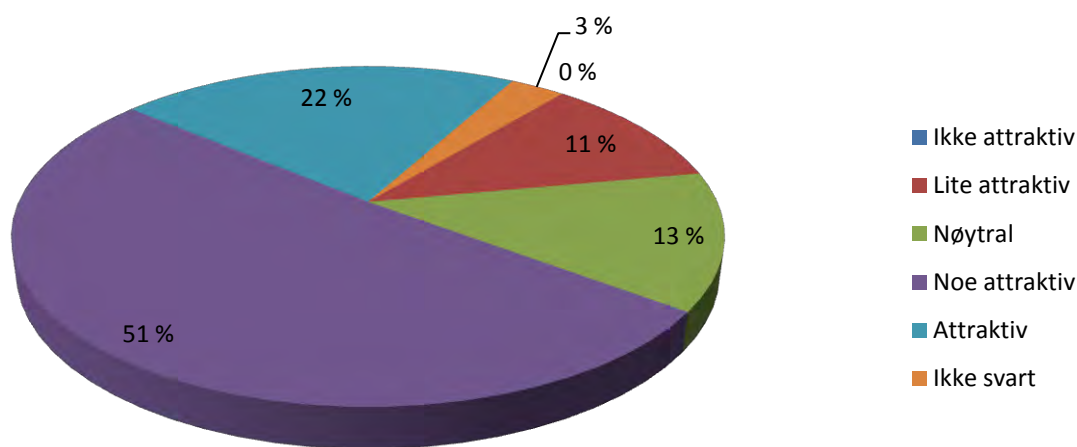
Til sammen er det 84 prosent som skattlegges etter rederiskatteordningen, enten alene eller i kombinasjon med andre skatteregimer. På bakgrunn av dette kan ordningen være en faktor for at rederiene fortsatt er lokalisert i Norge. Ordningens konkurransedyktighet trekkes frem som den viktigste årsaken til at de benytter denne.

8.3 Hvor attraktiv er rederiskatteordningen?

Flertallet av rederiene omfattes av rederiskatteordningen i en eller annen grad. Her vil rederienes synspunkt på ordningens attraktivitet belyses og følgende spørsmål besvares:

3. *Hvor attraktiv mener rederiene den norske rederiskatteordningen er?*

Hvor attraktiv er rederiskatteordningen?



Figur 7 - Rederiskatteordningens attraktivitet

73 prosent av rederiene mener at den norske rederiskatteordningen er attraktiv. Litt oppsiktsvekkende er det at 24 prosent har svart at ordningen er lite attraktiv eller stiller seg nøytrale, da dagens ordning blir sett på som svært gunstig. Videre vil rederienes synspunkter på positive og negative egenskaper ved dagens ordning trekkes frem.

Positive egenskaper ved dagens ordning

Det som hovedsakelig trekkes frem er at dagens rederiskatteordning er konkurransedyktig i forhold til andre tonnasjeskatteordninger innen EU, men med noen forskjeller i varierende betydning. Det ble også lagt vekt på at det ikke er innført krav om forholdet mellom eide/innleide skip eller begrensning med hensyn til innleie og utleie på bareboat. Ikke overraskende er rederiene svært fornøyde med det endelige skattefritaket. Utbyttmuligheter og ordningens fleksibilitet trekkes videre frem som gode egenskaper ved systemet. Mulighet for salg av skip uten beskatning dersom man ønsker å reinvestere har også blitt nevnt som positivt.

Negative egenskaper ved dagens ordning

Når det gjelder hva rederiene ikke er fornøyde med kommer uforutsigbarhet fra myndighetene tydelig frem som den viktigste faktoren. Etter all uenigheten med regjeringen er det forståelig at rederiene ønsker stabilitet for å fortsette styringen fra Norge. Det må påpekes at ustabilitet ikke er en svakhet ved selve skattereglene, men forholdene rundt ordningen.

Skatt på finansinntekter, komplisert regelverk, lite fleksibilitet og begrensninger i type virksomhet trekkes videre frem som negativt. Det er blitt gitt adgang til å ha ansatte på visse nivåer, samt å eie eiendeler knyttet til lasting og lossing for rederibeskattede selskaper. Dette er i utgangspunktet en fordel med den norske ordningen. Likevel ses dette på som negativt, for ved å benytte seg av muligheten medfører dette risiko for å trå feil og dermed kunne bli kastet ut av ordningen. Dagens ordning fører til at man må velge ordinær beskatning ved de oppdragene der man ikke tilfredsstiller kravene i rederibeskatningsordningen. Skip som foretar slike oppdrag må dermed tas ut fra et rederibeskattet selskap. Kravet om eierandel på minst 3 prosent i et skip er også negativt, da det kan vanskeliggjøre muligheter for bareboat-avtaler.

Flaggkravet for de som var i foregående rederiskatteordning ses på som en ulempe ved ordningen. Det trekkes frem at norske skattemyndigheter og næringsdepartementet overvurderer betydningen av norsk flagg, og at flagg på skip er irrelevant for klyngene. Det sies videre at det som er viktig er at strategisk, kommersiell og teknisk drift legges til Norge. Da det er åpnet opp for at nyregistrerte selskaper innenfor ordningen ikke behøver norsk

flagg i det hele tatt, ser man ikke hvorfor det skal være nødvendig for de som allerede er under ordningen. Det uttales at ” *det er en glede å måtte slippe å forholde seg til norske skipsfartsmyndigheter og NIS grunnet antatt treghet og byråkrati.* ”

Videre er det nevnt at inntreden i ordningen kan medføre høy beskatning, dersom forskjellen mellom skattemessig og virkelig verdi av skipet er høy. Det trekkes også frem at det på forhånd kan være vanskelig å estimere om det lønner seg å benytte ordningen, da en må ha klar formening om fremtidige kontantstrømmer. Dersom et skip har negativ inntjening og taper seg i verdi med salg/skrapping mister man muligheten til å ta med seg skattemessige underskudd.

Konklusjon

73 prosent av rederiene mener rederiskatteordningen er attraktiv og hovedårsaken er en gunstig og konkurransedyktig skatteordning. Krav til hvordan virksomhet rederiene kan drive trekkes frem som noe av det mest negative. Videre trekker nesten alle rederier frem at ustabiliteten rundt ordningen er med å redusere attraktiviteten.

8.4 Hvilke faktorer er viktige for at rederiene skal styre selskapet fra Norge?

Det er mange faktorer som påvirker hvor attraktiv Norge er som maritimt vertsland. For å se hva rederiene mener er viktigst for å fortsette virksomheten i Norge, vil vi sammenligne skattesystemet med flere faktorer. Følgende spørsmål vil besvares:

4. Hvilke faktorer er viktige for at rederiene skal styre selskapet fra Norge?

Beskrivelse av faktorer i undersøkelsen

Vi har tatt utgangspunkt i faktorer som er benyttet i forskningsrapporten ”En kunnskapsbasert maritim næring” av Menon¹⁹. I tillegg er det lagt til to ekstra faktorer: det norske skattesystemet og vilkår for eierskap.

Stabile og forutsigbare rammebetingelser: Da det har vært mye fokus på ustabilitet rundt rederienes rammebetingelser de siste årene, ønsker vi å se hvor viktig det er for rederiene at de er stabile og forutsigbare.

Landets skatteregler: Dette går også inn under rammebetingelser, men denne faktoren viser ikke meninger om at rederibeskatningen skal være stabil og forutsigbar. Faktoren viser generelt hvor viktig reglene i det norske skattesystemet er. Vi har tidligere sett på hvor attraktiv rederiene mener skatteordningen er, og ønsker nå å se hvordan de vektlegger den.

Nivået på gebyrer og avgifter: Tradisjonelt sett er gebyrer og avgifter høye i Norge. Norge er i dag et av de landene det er dyrest å drive næringsvirksomhet i. Det vil derfor være interessant å se hvor mye rederiene legger vekt på dette.

At det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i Norge: Dette er aktuelt da Norge skiller seg ut som innovative i skipsbygging. Samtidig har Asia og andre land også begynt å heve ser her.

Nærhet til forskningsmiljø og andre kunnskapsaktører: Forskning og kunnskap har vært Norge sine viktigste konkurransefortrinn innen den maritime næringen.

Tilgang på kapital: Da næringen er en kapitalintensiv bransje er de avhengige av gode betingelser og vilkår fra bankene. Å skaffe kapital i Norge har vært relativt enkelt, men noe vanskeligere etter finanskrisen.

At rederiene har sitt hovedkontor i Norge: Dette viser hvor viktig den maritime klyngen i Norge er for rederiene.

Tilgang på høyt utdannet personell: Faktoren er spesielt viktig for den maritime næringen i forhold

¹⁹ Prosjektet ”En kunnskapsbasert maritim næring” inngår som et delprosjekt i det store nasjonale forskningsprosjektet ”Et kunnskapsbasert Norge” som er gjennomført ved Handelshøyskolen BI.

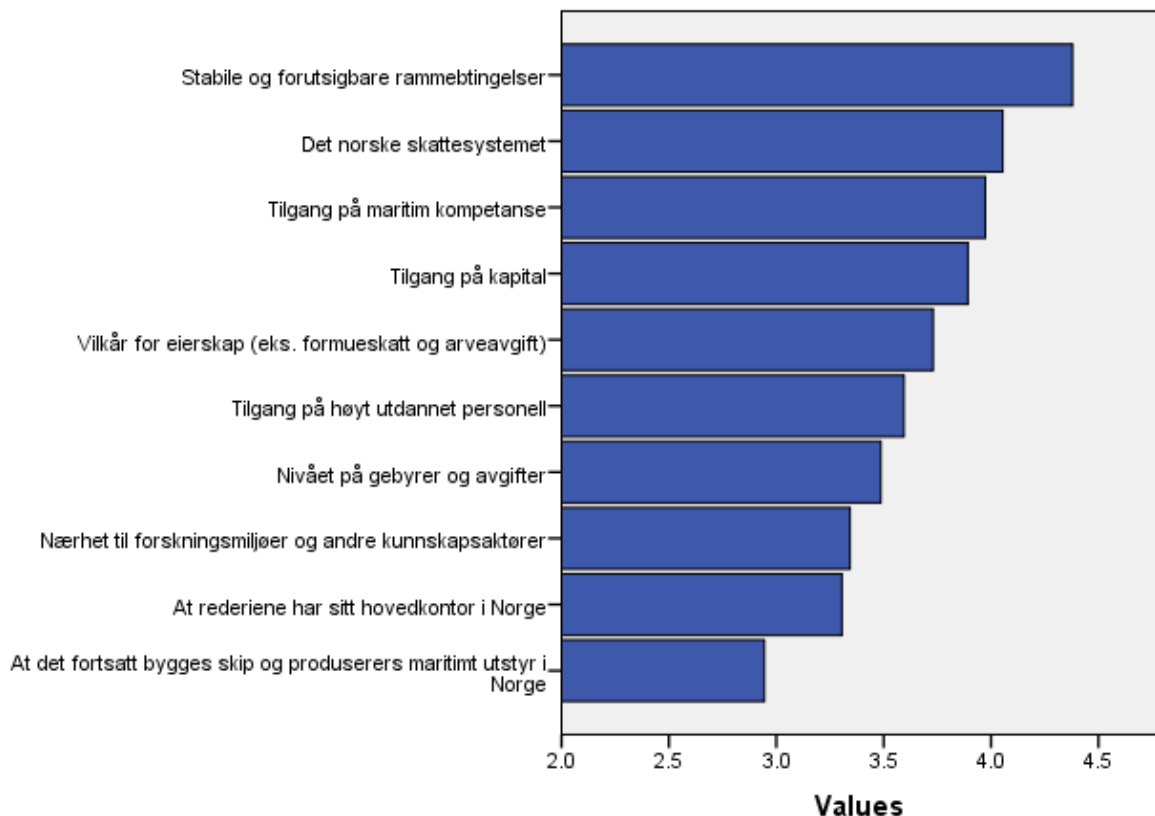
til innovasjon.

Tilgang på maritim kompetanse: Viser hvor viktig det er med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen.

Vilkår for eierskap: Handler blant annet om arveavgift og formuesskatt. Vi må imidlertid gjøre oppmerksom på at det ofte er ansatte som har svart på undersøkelsen, og resultatene trenger dermed ikke representere hva eierne egentlig mener.

Rederiene har svart på en skala fra 1-5, hva som er viktige faktorer for at de skal fortsette å styre virksomheten fra Norge. Fremstillingen er basert på et gjennomsnitt av rederienes svar.

Hva er viktig for at rederiene fortsatt skal styre virksomheten fra Norge?



Figur 8 - Hva er viktig for at rederiene fortsatt skal styre virksomheten fra Norge?

Stabile og forutsigbare rammebetingelser blir vektlagt som den viktigste faktoren. Rederiene har klargjort at de er lite fornøyd med ustabiliteten som har vært rundt norske rammebetingelser, så det er ikke overraskende at dette vektlegges høyt. Deretter ser vi at det

norske skattesystemet også vektlegges høyt. En årsak som kan forklare begge faktorene er at den internasjonale konkurransen i bransjen er svært høy. Det er stor konkurranse fra utenlandske aktører, og det er derfor avgjørende at de kan konkurrere på like vilkår. Noen rederier har påpekt at for tiden er ikke spørsmålet om skatt så relevant siden norske rederier etter finanskrisen har nok med å holde hodet over vann. Likevel ser vi at rederiene i stor grad ser på skattesystemet som en viktig faktor for å styre virksomheten fra Norge.

Tilgang på maritim kompetanse, tilgang på kapital og vilkår for eierskap blir ansett som ganske viktig. Litt bak kommer nivået på gebyrer og avgifter samt tilgang på høyt utdannet personell. Norge hever seg på mange av disse faktorene som viser seg å være viktige for rederiene. Likevel er det noen her vi ikke klarer være konkurransedyktige på, og dette gjelder spesielt vilkår for eierskap samt avgifter og gebyrer.

Noe rederiene vektlegger som mindre avgjørende er nærhet til forskningsmiljøer og andre kunnskapsaktører, samt at rederiene har sitt hovedkontor i Norge. Det at rederienes hovedkontor er lokalisert i Norge er med på å danne den maritime klyngen, dermed ser vi på det som noe overraskende at dette vektlegges ganske lavt. Vi så for oss at den maritime klyngen skulle anses som noe av det viktigste for å være lokalisert her. Minst avgjørende er det at det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i Norge. Denne faktoren ligger under 3, det vil si at dette tas lite hensyn til. En bakgrunn for dette kan være at globaliseringen i bransjen gjør det lettere å skaffe skip og utstyr fra utlandet. Samtidig kan det være en billigere løsning da kostnadsnivået i Norge er høyt sammenlignet med mange andre land.

Sammenligner vi resultatene her med resultatene²⁰ i ”En kunnskapsbasert maritim næring” (2011) ser vi flere likheter, men også noen større ulikheter. Det må nevnes at det er benyttet ulik skala, men vi kan fortsatt sammenligne hvilke faktorer som er avgjørende. Stabile og forutsigbare rammebetingelser kommer klart ut som viktigst i begge undersøkelsene. Det største avviket er faktoren ”at det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i

²⁰ Utdrag fra undersøkelsen finnes i vedlegget

Norge”. I våre resultater havnet den nederst på listen, mens den i ”en kunnskapsbasert maritim næring” havner på tredjeplass. En årsak kan være at vi i vår undersøkelse har begrenset næringen til rederier innen Deep Sea, offshore og Short Sea, mens Menon sin undersøkelse også inkluderer andre deler av næringen. Eksempelvis er skipsverft og produsenter av maritimt utstyr og systemer inkludert i denne undersøkelsen, som naturligvis vil bidra til at det blir sett på som viktigere.

Videre vil vi se om det er noen betydelige variasjoner i hvordan rederiene vektlegger hver faktor, avhengig av virksomhetstype, omsetning og alder.

8.4.1 Virksomhetstype

Tabell 12 viser hvordan deepsea- og offshore-rederiene vektlegger hver faktor. Fargene indikerer viktigheten, og jo mørkere fargen er dess mer vektlegges faktoren. Også her representerer tallene gjennomsnittet på en skala fra 1 til 5.

| | Det norske skattesystemet | Stabile og forutsigbare rammebetingelser | At det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i Norge | Tilgang på maritim kompetanse | Tilgang på kapital | At rederiene har sitt hovedkontor i Norge | Tilgang på høyt utdannet personell | Nærhet til forskningsmiljøer og andre kunnskapsaktører | Nivået på gebyrer og avgifter | Vilkår for eierskap (eks. formueskatt og arveavgift) |
|------------------|---------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------|
| Deep Sea | 4,27 | 4,50 | 2,52 | 3,68 | 3,86 | 3,14 | 3,32 | 3,30 | 3,86 | 3,91 |
| Offshore service | 3,82 | 4,36 | 3,73 | 4,45 | 4,00 | 3,45 | 4,09 | 3,36 | 3,27 | 3,55 |
| Total | 4,12 | 4,45 | 2,94 | 3,94 | 3,91 | 3,25 | 3,58 | 3,32 | 3,67 | 3,79 |

Tabell 12 - Viktige faktorer for å fortsette styringen fra Norge basert på virksomhetstype

Noen faktorer vektlegges her ulikt basert på rederienes virksomhetstype. Når det gjelder det norske skattesystemet er dette en mer betydningsfull faktor for deepsea-rederier enn for offshore-rederier. Bakgrunnen for dette kan være at deepsea-rederiene er mer preget av internasjonal konkurranse, og dermed vil det være viktigere for de å ha konkurransedyktige skattevilkår. At deepsea-rederiene er mer preget av internasjonal konkurranse kan også være årsaken til at de vektlegger nivået på gebyrer og avgifter mer.

Viktigheten av at det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i Norge er en betydelig faktor for offshore service, mens deepsea-rederiene mener dette er noe av det minst viktige. Dette kan ha sammenheng med at Norge er gode på utvikling av spesialiserte skip som benyttes innen offshorebransjen.

Tilgang på maritim kompetanse er mer viktig for offshore-rederier enn deepsea-rederier. Bakgrunnen for dette kan være at deepsea-rederiene opererer verden rundt og lettere har tilgang på slik kompetanse utenlands, enn de rederier som driver virksomhet på norsk sokkel. En annen årsak kan være at mange av offshorebåtene er mer avhengig av avansert kompetanse enn mer tradisjonelle bulk- og tankbåter. Dette er nok også grunnen for at tilgang på høyt utdannet personell blir sett på som en mer avgjørende faktor av offshore-rederiene.

8.4.2 Alder

I tabell 13 ser vi sammenheng mellom rederienes alder og hvordan de vektlegger faktorer for at de skal fortsette styringen fra Norge.

| | Det norske skattesystemet | Stabile og forutsigbare rammebetingelser | At det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i Norge | Tilgang på maritim kompetanse | Tilgang på kapital | At rederiene har sitt hovedkontor i Norge | Tilgang på høyt utdannet personell | Nærhet til forskningsmiljøer og andre kunnskapsaktører | Nivået på gebyrer og avgifter | Vilkår for eierskap (eks. formueskatt og arveavgift) |
|----------------|---------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------|
| 0 – 20 år | 3,88 | 4,19 | 3,33 | 4,25 | 4,00 | 3,56 | 3,75 | 3,33 | 3,38 | 3,50 |
| 21 – 60 år | 4,00 | 4,29 | 3,00 | 3,86 | 3,64 | 3,38 | 3,36 | 3,14 | 3,36 | 3,64 |
| 61 år og eldre | 4,57 | 5,00 | 2,00 | 3,57 | 4,14 | 2,57 | 3,71 | 3,83 | 4,00 | 4,43 |
| Total | 4,05 | 4,38 | 2,94 | 3,97 | 3,89 | 3,31 | 3,59 | 3,34 | 3,49 | 3,73 |

Tabell 13 - Viktige faktorer for å fortsette styringen fra Norge basert på alder

Rederiene over 60 år mener stabile og forutsigbare rammebetingelser er svært avgjørende, og ser på dette som mer viktig enn de yngre rederiene. Dette kan ha sammenheng med at de har drevet virksomhet i Norge i lang tid, og nå er lei alle endringene i rammebetingelsene de siste årene og mener de ikke blir nok verdsatt. Vi hadde derimot sett for oss at rederiene som ble etablert på 90-tallet skulle se på dette som mest viktig, da det har vært flere markante endringer de siste årene. Videre mener de eldre at skattesystemet er mer viktig enn de yngre, men generelt kan vi se at stabile og forutsigbare rammebetingelser samt det norske skattesystemet verdsettes av alle aldersgrupper.

De yngre ser på det som en større viktighet at det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i Norge. Tilgang på maritim kompetanse ses også på som mer viktig for denne gruppen. Dette kan ha sammenheng med at de fleste offshore-rederiene er yngre rederier.

Noe oppsiktsvekkende kan vi se i at de yngre rederiene mener det er viktigere at hovedkontorene til rederiene er lokalisert i Norge, i forhold til hva de eldre mener. Man skulle tro at rederiene som var med å forme Norge som en rederinasjon ønsker å opprettholde den norske maritime klyngen. En annen årsak kan være at de yngre, og da mindre etablerte rederiene, har høyere nytte av den maritime klyngen.

Vilkår for eierskap ses på som mindre viktig for de yngre rederiene enn de eldre. Bakgrunnen for dette kan komme av at eldre selskaper gjennom flere generasjoner har blitt overført videre og i forbindelse med dette hatt en større kostnad når det kommer til arveavgift, og samtidig har de sett seg lei av formueskatten.

Stabile rammebetingelser?

Det kommer frem at stabile og forutsigbare rammebetingelser er den viktigste faktoren for at rederiene skal fortsette styringen i Norge. For at rederiene skal bli i Norge grunnet rederiskatteordningen er det avgjørende at de er fornøyd med den. Det er derfor viktig at regjeringen nå klarer å bevise at dagens rammebetingelser er stabile og at den reviderte skatteordningen vil vedvare. Rederiene la vekt på at ulemper ved rederiskatteordningen er at norske rammebetingelser har vært svært ustabile, men hvordan er situasjonen i dag? I forbindelse med revideringen av SAG har det vært uenigheter innad i regjeringen om hvilket standpunkt de skulle ha i høringsuttalelsen. Vi vil her se hvordan rederiene stiller seg til denne uenigheten og hvordan dette kan påvirke forutsigbarheten i bransjen.

Et klart flertall av rederiene mener at uenigheten gjenspeiler uforutsigbarhet for næringen og bidrar til nervøsitet i bransjen. De påpeker at det er nettopp stabilitet som har vært kritikken til den norske ordningen. Rederiene både trodde og håpet at man etter regjeringen la frem ”Stø kurs” hadde fått bekreftet at dette var en næring regjeringen ville satse på. Rederiene mener at uenigheten innad i regjeringen viser at det fortsatt er store usikkerhetsmomenter i næringen som skaper uforutsigbarhet og gir liten mulighet for langsiktig strategi.

Rederiene påpeker at det er riktig med en prinsipiell debatt rundt temaet, men så lenge Europa og andre land går inn for ordningen mener de Norge bør være med på å opprettholde konkurransekraften og Norge som skipsfartsnasjon med norske sjøansatte. Det påpekes

videre at Norge som en viktig maritim nasjon heller bør arbeide med bekjempelse av internasjonal skattekonkurranse gjennom globale organisasjoner som WTO²¹ og OECS²², i stedet for ensidige tiltak innen EU/EØS. Flere selskaper kommenterer at dersom ordningen blir for dårlig eller forsvinner helt kan delvis utflytting av virksomheten bli en realitet.

Konklusjon

Vi har sett at stabile og forutsigbare rammebetingelser er den viktigste faktoren for rederiene når de avgjør om de skal bli værende i Norge. Skattereglene følger som nest viktigst og understreker dermed hvor avgjørende den norske rederiskatteordningen er. Når vi ser på virksomhetstype er det deepsea-rederiene som vektlegger disse faktorene mest og for alder er det de eldre.

Det er mange aspekter som påvirker rederienes syn på rammebetingelser, og en slik uenighet som er i regjeringen bør ikke være avgjørende for at rederiene kan konstatere at det er ustabilitet. Den mest gunstige rederiskatteordningen i Norge er innført av en rødgrønn regjering som i realiteten ikke ønsker skattefavorisering. De har jobbet aktivt for å øke andel skip med Norske flagg og for at rederiene fortsatt skal være lokalisert i Norge. Vi tror dermed at rederiskatteordningen vil vedvare.

8.5 Utlandet frister

Dersom andre land har attraktive rammebetingelser kan dette være en faktor som fører til utflytting. Vi vil her gå nærmere inn på hvordan andre land tiltrekker seg rederier. Følgende spørsmål vil besvares:

5. Hvilken trussel utgjør andre land for Norge som rederinasjon?

Land som utgjør en trussel forstås i denne oppgaven som de landene som tiltrekker seg norsk rederivirksomhet på bakgrunn av sine rammebetingelser. For å besvare spørsmålet vil vi

²¹ World Trade Organization

²² Organisation of Eastern Caribbean States

begynne med å se på hvor rederiene har opprettet utenlandske datterselskap.²³ Fordelingen fremkommer av tabell 14. Prosentvis fordeling er regnet ut basert på hvor mange av rederiene som har datterselskap i utlandet.

| Land | Prosent |
|-------------|---------|
| England | 32 % |
| Singapore | 26 % |
| Danmark | 16 % |
| Nederland | 16 % |
| Filipinene | 11 % |
| Færøyene | 11 % |
| Isle of man | 11 % |
| Kypros | 5 % |

Tabell 14 - Lokalisering av datterselskap

England og Singapore er de landene hvor flest rederier har etablert datterselskap i. Dette er ikke overraskende da disse landene har hatt stort fokus på å tiltrekke seg rederier, ved blant annet å tilby gode rammebetingelser.

Da Kypros ofte blir sett på som et attraktivt land for rederier finner vi det overraskende at ikke flere har datterselskap her. Det må nevnes at vi vet at flere av selskapene som ikke ville besvare undersøkelsen har virksomhet her.

Det er flere bakgrunner for at rederier velger å starte opp virksomhet i utlandet. Det er eksempelvis flere land som har regler der man kun kan benytte seg av tjenester fra nasjonale selskap, og dermed ønsker norske rederier å etablere selskaper der. Videre er det også mer kostnadmessige grunner til utflytting. Vi vil gå nærmere inn på hvordan andre land kan tiltrekke seg norsk rederivirksomhet, med vekt på England og Singapore.

²³ Bakgrunnen for at vi har valgt å se på datterselskaper og ikke etablering av kontorer for kommersielle operasjoner er at vi forutsetter at de fleste store- og mellomstore rederier har kontorer rundt om i verden. Vi ønsker få frem hvilke land som tiltrekker seg rederiene i form av juridisk lokalisasjon.

Hvordan kan vi se på England som en trussel?

Det vil være relativt enkelt å flytte virksomhet fra Norge til England. Blant annet er det få geografiske hindringer forbundet med dette og man vil fortsatt være innenfor EU/EØS sitt reglement. Videre har England en tonnasjeskatteordning på lik linje med de fleste land i Europa, med få begrensninger til aktivitet som skjer innenfor selskapet.

England har de siste årene satset sterkt på utdanning innenfor den maritime næringen. Maritim kompetanse har lenge vært et av Norges viktigste konkurransevilkår, men det er flere som hevder at England snart vil passere oss her. Ser vi dette i sammenheng med den store internasjonale klyngen av rederier som befinner seg i England, og da særlig London, tror vi det er stor sannsynlighet for at flere norske rederier kan bli fristet til å lokalisere seg her.

Videre er det flere norske redere som bor i England. Vi mener noe av bakgrunnen for dette kommer av svært gunstige regler for utenlandske eiere. Det er blant annet ikke skatteplikt for inntekt som ikke tas inn i England. Sammenligner vi dette med norske skatteregler gir det incentiver til å flytte rederivirksomhet hit dersom eierne ønsker å bo i samme land som virksomheten bestyres fra.

Hvordan kan vi se på Singapore som en trussel?

Singapore satser stort på å bli en attraktiv stat for rederier, noe de har klart svært godt. Landet er en trussel for hele rederinæringen i Europa, og ikke bare Norge. Da de allerede har opparbeidet seg en sterk maritim klynge, og med lavt kostnadsnivå og satsning på forskningsmiljø, kan dette være en attraktiv lokalisasjon av virksomhet. Videre har Singapore en svært gunstig geografisk beliggenhet og er en av de travleste havnene på verdensbasis. Singapore blir sett på som et komplett maritimt knutepunkt og kan på bakgrunn av dette tiltrekke seg store deler av rederivirksomheten.

Hva med de andre landene?

Samtlige land på listen skiller seg fra den norske ordningen på enkelte områder og vil ved flere tilfeller være mer attraktive. Blant annet blir land som Isle of Man og Kypros sett på som skatteparadis og vil naturligvis ha gunstige skatteregler. Vi vil ikke gå videre inn på de respektive landene sine skatteordninger i denne oppgaven.

Tidligere studier av hvor det er attraktivt å drive rederivirksomhet

| RANK | SHIPOWNERS AND SHIPPING OPERATION | MARITIME FINANCE | MARITIME LAW AND INSURANCE | MARITIME TECHNOLOGY AND COMPETENCE | OVERALL RANK |
|------|-----------------------------------|------------------|----------------------------|------------------------------------|--------------|
| 1 | OSLO | OSLO | LONDON | SINGAPORE | SINGAPORE |
| 2 | SINGAPORE | NEW YORK | NEW YORK | HAMBURG | OSLO |
| 3 | PIREUS/ATHENS | LONDON | SINGAPORE | SHANGHAI | LONDON |
| 4 | TOKYO | SINGAPORE | HONG KONG | OSLO | HAMBURG |
| 5 | HONG KONG | HONG KONG | OSLO | TOKYO | HONG KONG |

Tabell 15 - Attraktive byer å drive rederivirksomhet i. (Menon Business Economics, 2012)

Menon Business Economics (2012) har gjennomført en undersøkelse som viser hvilken by det er mest attraktivt å drive rederivirksomhet i. Tolv byer er inkludert i undersøkelsen og Oslo, Singapore og London kommer ut som de byer det er best å drive rederivirksomhet i. Singapore kommer ledende ut med Oslo på andre og London på tredje. London viser seg å være mest attraktiv når det gjelder juss og forsikring, mens Singapore er ledende på maritim teknologi og kompetanse. Dette kan være en viktig årsak til at England og Singapore tiltrekker seg store deler av norsk rederivirksomhet. I motsetning er Oslo ledende på maritim klynge og finans, og dette er da en faktor for at det er attraktivt å drive rederivirksomhet i Norge.

Hvilke skattemessige incentiver er det for utflytting?

Det er som nevnt langt fra like store skattemessige grunner til å flytte ut virksomhet nå enn det var under tidligere ordninger. Likevel er det fortsatt noen og vi vil her ta for oss de vi mener er mest sentrale.

I Norge må rederiene betale en skatt på 28 prosent av positive netto finansinntekter²⁴. Sammenlignet med andre land i Europa, som England og Danmark, er dette en høy sats. Det finnes også land med null skatt på finansinntekter, deriblant Singapore og Kypros. Med

²⁴ Netto finansinntekter er finansinntekter minus finanskostnader. Dette er ordinære inntekter

/kostnader tilknyttet pengeplasseringer, verdipapirer, fordringer og gjeld.

dagens ordning utgjør skatt på netto finansinntekter en betydelig høyere andel av rederienes kostnad enn hva tonnasjeskatten gjør. For å unngå høy skatt på finansinntekter kan det derfor være et insentiv å flyte ut virksomhet.

Videre er det slik at tonnasjesatsene varierer, og det finnes også land med tilnærmet null skatt. For skattesensitive rederier kan også ulike satser for tonnasjeskatten være avgjørende for hvor de vil driver virksomhet.

Ikke alle typer skip klassifiserer for den norske ordningen, og de vil da være gjenstand for ordinær norsk beskatning. Dersom skipet heller registreres under et datterselskap i et lavskatteland vil man unngå dette. Her må man være klar over at NOKUS beskatning kan komme til anvendelse.

Skattesystem er helt klar en viktig del av rammevilkårene for rederinæringen, både på selskaps- og eiernivå. Derfor mener vi at formueskatt og inntektskatt på eiernes hånd også kan være en avgjørende faktor.

Konklusjon

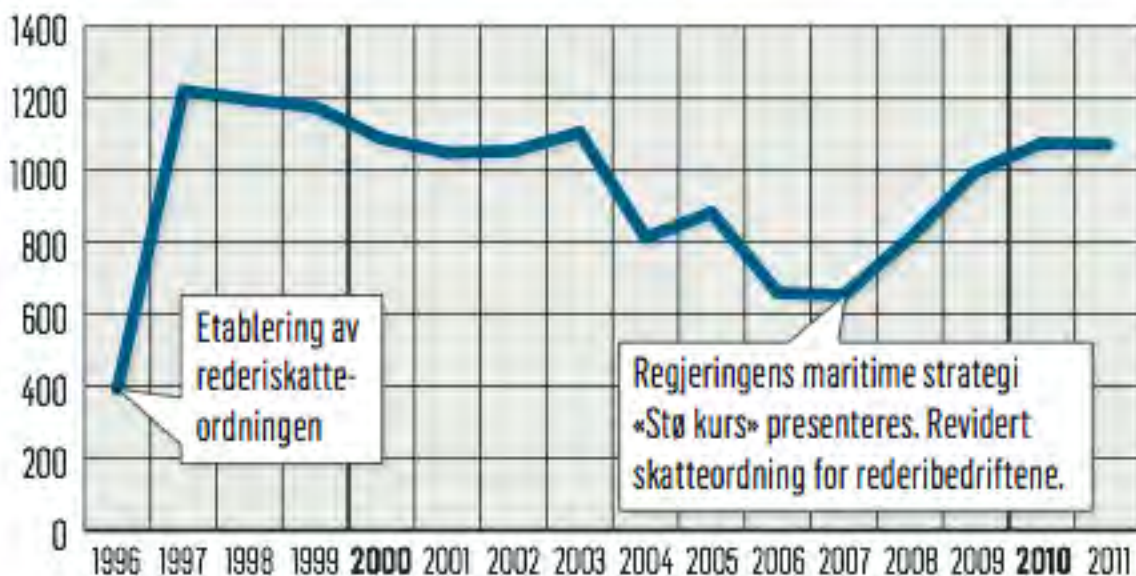
Singapore og London besitter i dag internasjonale klynger. Et ønske om å ta del i disse klyngene kan føre til at rederier oppretter selskaper her. Det har vist seg at klyngen i Norge ikke ses på som det viktigste for å fortsette bestyrelsen her, men likevel kan klyngene i utlandet være attraktive. Dersom internasjonale klynger er motivet for å flytte ut, vil ikke en konkurransedyktig skatteordning i Norge være nok til å beholde rederiene.

Rammebetingelsene varierer fra land til land, og på flere måter kan de være mer attraktive i utlandet. Selv om det finnes mer gunstige skatteregimer ute mener vi rederiskatteordningen er attraktiv nok til å hindre særlig skattemotiverte grunner til utflytting. Dette skjer i større grad av andre strategiske årsaker. Dermed er ikke rederiskatteordningen alltid nok for å beholde rederiene her.

8.6 Hvilke konsekvenser har innføringen av rederiskatteordningen hatt?

I denne delen vil vi ved hjelp av eksempler fra virkeligheten koble sammen resultatene fra tidligere analyser. Som vi har sett er det flere grunner til å flytte ut virksomhet. Vi vil her belyse hvordan rammebetingelser og gunstige skatteregler har hatt innvirkning på rederivirksomhet i Norge de siste årene. Følgende spørsmål vil besvares:

6. Hvilke konsekvenser har revideringen av rederiskatteordningen hatt?



Figur 9 - Utvikling av antall skip innenfor den norske rederiskatteordningen (Segrov, 2012)

Figur 9 viser at antall eide skip i ordningen har hatt en kraftig nedgang siden 2003 og frem til 2007, da "Stø kurs" ble presentert og skatteordningen revidert. Det har vært en markant økning, og i dag nærmer antall skip i ordningen seg toppnivået på slutten av 1990-tallet. Dette indikerer at tidligere utflytting hovedsakelig har vært av skattemessige årsaker. Videre vil det trekkes frem eksempler på hvordan norske rederier reagerte på revideringen av skatteordningen.

I 2008 bestemte Høgh Autoliners seg for å flytte eierskapet fra Bermuda og tilbake til Norge. Administrerende direktør Thor Jørgen Guttormsen viser til at bakgrunnen er

rederiskatteordningen: *”Vi har besluttet å flytte til Norge fordi det nye norske skatteopplegget er attraktivt og vil gi et enda mer effektivt fundament for vår globale virksomhet”* (Byberg, 2008).

Siem Offshore er et annet eksempel på positive ringvirkninger av revideringen. I 2009 valgte rederiet å flytte hjem hovedkontoret og 25 skip til Norge. Styreformann Kristian Siem begrunner dette med at *”de føler tilhørighet til det norske maritime miljøet, og ønsker sterkere tilknytning til Norge”* (Sunnanå, 2009). Han sier også at selskapet nå mener norske rammevilkår er konkurransedyktige, og håper på den forutsigbarhet og konkurransekraft de trenger i Norge (Andreassen, 2009). Videre påpeker han det at eierselskapene til skipene er flyttet til Norge, er langt viktigere enn flagget, da det ikke skaper vesentlige økonomiske ringvirkninger (Økonomisk Rapport, 2010).

I 2009 ble det kjent at Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi (KGJS) også flyttet eierskapet av virksomheten fra Bermuda til Norge. Dette er verdens største flåte av kombinasjonsskip for olje og bulklaster. Videre flyttet også staben fra London til Bergen, og de uttrykte at de ville ansette flere. Bakgrunnen for flyttingen av eierskapet skal være at de ønsker å samle flåten på ett sted og grunnet den nye norske ordningen var det nå mulig å samle den her (Eliassen, 2010).

Alle de tre eksemplene underbygger hvor viktig skattereglene er for rederiene. De illustrerer også at selv om rederiene ønsker tilhørighet til Norge har de ikke flyttet selskapet hit før de er fornøyd med skatteordningen.

Det er også eksempler som viser at ikke alle rederier er like fornøyd med revideringen av skattereglene, da de ikke har troen på stabiliteten og forutsigbarheten i Norge. For noen rederier kom den nye ordningen i skyggen av skattesmellen de ble påført. I det påfølgende vil vi belyse hvordan ustabilitet og konflikter har ført til at rederier ikke ønsker å være i Norge.

BW Gas valgte i 2008 å flytte morselskapet til Bermuda. Konsernsjef begrunner det med at *”Det er ikke mulig for oss å drive i et land hvor myndighetene kan kreve skatt tilbake i tid.”* (Hildrum, 2008). Videre har BW Gas valgt å la mye av ekspansjonen skje i regi av selskaper i utlandet.

I 2008 besluttet styret i Wilh. Wilhelmsen at selskapet ikke skulle tre inn i ny rederiskatteordning og at de ville flytte skipseiende virksomhet til Malta. De skiver i en børsmelding at "*beslutningen begrunnes med usikkerhet knyttet til forutsigbarhet og forventet levetid for den nye ordningen*" (Dagens Næringsliv, 2008).

Konklusjon

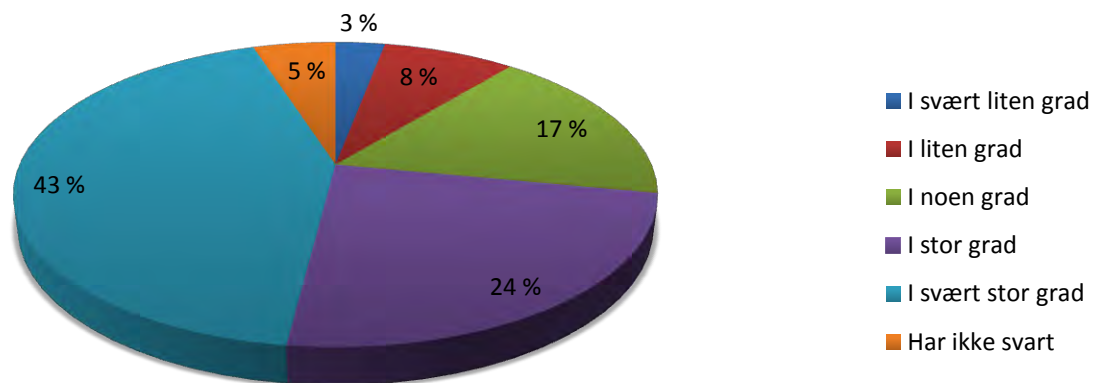
Selv om enkelte selskaper valgte å flytte ut grunnet ustabilitet, legger et mye større antall vekt på at ordningen nå er attraktiv. Antall skip i ordningen økte fra 653 i 2007, til 1073 i 2011. Dette er en økning på 39 %. Da det ikke har vært vesentlige endringer i andre faktorer som er viktige for å bli i Norge, kan vi konkludere med at økningen skyldes revideringen av rederiskatteordningen. Dette underbygger hvor viktig ordningen er.

8.7 Hvor viktig er rederiskatteordningen?

For å avgjøre hvor viktig rederiskatteordningen er for rederiene vil vi se på hvilke konsekvenser en opphevelse av den kan gi. I seg selv vil dette være svært usannsynlig, da det vil svekke rederiene i Europa sin konkurransevne betraktelig. Likevel gir spørsmålet oss en indikasjon på hvor avhengige de er av rederiskatteordningen for å forbli i Norge. Denne delen av analysen vil ta for seg følgende spørsmål:

7. *Hvor viktig er rederiskatteordningen for norske rederier?*

I hvilken grad vil rederiene flytte ut virksomheten dersom rederiskatteordningen oppheves?



Figur 10 - Konsekvenser av en opphevelse av rederiskatteordningen

Hele 43 prosent av rederiene er sikker på at de vil flytte ut dersom rederiskatteordningen oppheves²⁵. Bare 3 prosent er sikker på at de vil fortsette all virksomhet i Norge. Dette viser hvor viktig ordningen er for norske rederier og for at de skal bli værende. Her må vi være noe kritisk til resultatene da det kan tenkes at enkelte rederier svarer at de vil flytte ut for å påpeke hvor viktig ordningen er, selv om det kanskje ikke skjer i realiteten.

I forbindelse med revideringen av SAG er det interessant å se hva en opphevelse av ordningen kan føre til. Som nevnt er en opphevelse lite sannsynlig, men likevel kan

²⁵ Å "flytte ut i stor grad" vil si at store deler av virksomheten flyttes ut.

innstramminger i ordningen bli realitet. Når det gjelder den norske rederiskatteordningen har det vært nervøsitet angående at det kan innføres et minstekrav til forholdet mellom eide og innleide skip. Rederiene påpeker at dette kan føre til store konsekvenser, blant annet at det kan føre til svært høy risiko for tvungen uttreden. Ved en slik endring vil rederiskatteordningen bli svært ugunstig. Det påstås at ved en slik endring vil reglernes utforming være avgjørende for om mange rederier fortsatt blir værende i Norge.

Konklusjon

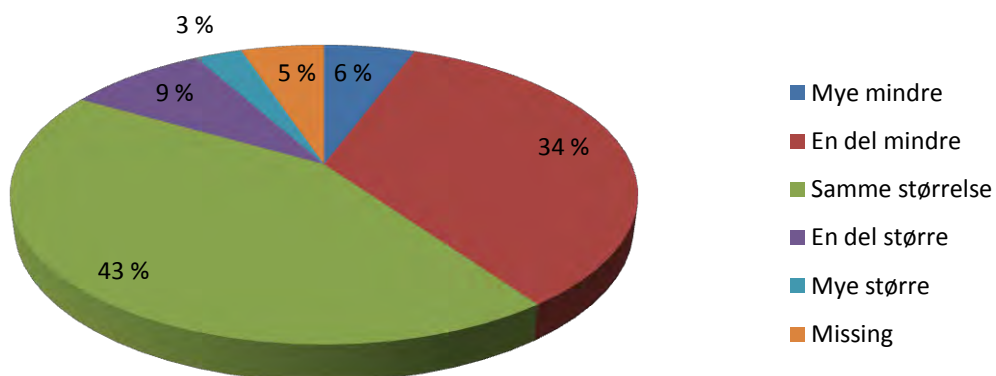
67 prosent vil trolig flytte ut om rederiskatteordningen oppheves, dette viser at uten ordningen vil norsk rederivirksomhet reduseres betraktelig.

8.8 Hvor stor vil Norge som rederinæring være om 20 år

Avslutningsvis ønsker vi å se på hvor stor rederiene selv tror næringen vil være om 20 år. Med hvor stor næringen vil være, menes den norskkontrollerte flåten. Svarene gir oss et mål på hvorvidt de tror selskapene og deres virksomhet vil bli i Norge, flyttes ut, eller at de ikke klarer å overleve i fremtiden. Samtidig gir det en indikasjon på hvorvidt de har tro på konkurransedyktige rammebetingelser i fremtiden. Følgende spørsmål vil besvares:

8. Hva tror rederiene selv om Norge sin fremtid som rederinasjon?

Hvor stor er Norge som en rederinæring om 20 år?



Figur 11 - Hvor stor er Norges rederinæring om 20 år

43 % av rederiene tror næringen vil ha samme størrelse, mens svært få mener den vil bli større. Til sammen mener 40 prosent at den vil være en del- eller mye mindre. Det kan være flere årsaker til dette. Asia øker sin rederivirksomhet betraktelig og blir sett på som en konkurrent for hele Europa. Samtidig har vi også sett hvordan England tiltrekker seg flere norske rederier. I dag sliter mange rederier som følge av finanskrisen. Dette kan være en annen årsak til at de har dårlig tro på framtidsutsiktene, og tror størrelsen på næringen vil reduseres.

Det er uttalt av eksperter innen den maritime næringen at Asia vil ha en økende posisjon innen rederivirksomhet: “there will be a rising importance of Singapore and Shanghai because of momentum in Asia’s economic development and seaborne trade”. (Menon Economic Business, 2012). Dette underbygger hvorfor rederiene tror rederinæringen i Norge kan miste noe av sin posisjon i fremtiden.

Konklusjon

Mange rederier har troen på at Norge vil opprettholde sin størrelse som rederinasjon, men likevel er det et stort antall som mener den vil bli mindre. Norge er et lite land som har vært en av de viktigste aktørene i en av verdens største næringer. Dersom myndighetene fortsatt ønsker at vi skal forbli en stor sjønasjon er det et faresignal at rederiene selv ikke har troen på dette.

9. Konklusjon

Formålet med utredningen var å belyse hvor attraktiv den norske rederiskatteordningen er og hvordan den bidrar til å hindre rederier fra å flytte ut hele eller deler av selskapet.

Da rederiskatteordningen ble revidert i 2007, havnet dette noe i skyggen av skatten rederiene ble pålagt. Likevel valgte de fleste å tre inn i ordningen. Gjennom analysene har vi sett at dagens ordning er svært konkurransedyktig og flertallet av rederiene mener den er attraktiv. Til tross for dette får regjeringen stadig kritikk for ustabilitet.

Det hevdes at uenigheten innad i regjeringen vedrørende statsstøtten til rederinæringen indikerer at det fremdeles er knyttet uforutsigbarhet rundt ordningen. Etter vårt syn kan ikke dette alene brukes som et argument for at dagens ordning er ustabil, da det alltid vil være uenigheter rundt viktige avgjørelser. Regjeringen har nå innsett at det kreves en konkurransedyktig skatteordning for å beholde rederiene og har med den nye ordningen bevist at de vil satse på den norske rederivirksomheten. Likevel må det påpekes at det er forståelig at rederiene frykter en ny runde med endringer og usikkerhet. Skal vi klargjøre hva som gjør ordningen mindre attraktiv enn hva den egentlig er, så er det akkurat dette.

Flertallet av rederiene ønsker å være lokalisert i Norge, men ikke for enhver pris. Det kreves blant annet konkurransedyktige rammebetingelser og en attraktiv rederiskatteordning. Dersom disse forholdene ikke er til stede kan det føre til at rederiene med lavest tilhørighet flytter ut. Dette kan få store konsekvenser for den norske rederinæringen da det var de eldste rederiene, preget av familiedominerte strukturer, som viste seg å ha lavest tilhørighet. Det påstås at disse rederiene er en viktig årsak til at store deler av eierskapet fremdeles styres fra Norge. Hvis de flytter ut kan dette føre til at de yngre rederiene ikke lengre føler at Norge er det rette stedet å drive rederivirksomhet fra.

Så, hvor viktig er ordningen? Resultatene fra denne utredningen viser at en konkurransedyktig rederiskatteordning er en av de viktigste årsakene til at norske rederier fremdeles befinner seg i Norge. Dersom rederiskatteordningen oppheves vil store deler av rederiene forsvinne. Samtidig har flere rederier flyttet tilbake eierskapet av virksomheten etter den nye ordningen ble innført, og antall skip registrert innenfor ordningen har økt betraktelig. På bakgrunn av dette mener vi at den gunstige rederiskatteordningen er svært

avgjørende for å beholde rederiene i Norge, og det er lite sannsynlig at rederiene vil flytte ut sine hovedkontor grunnet skatt.

Om en konkurransedyktig norsk rederiskatteordning er nok til å hindre at rederiene flytter deler av virksomheten ut, er vi mer usikker på. Det at rederiene trekkes mot Asia eller andre land er basert på mer enn skattemessige grunner. I utgangspunktet er det heller ikke negativt at norske rederier trekker inn og etablerer seg i andre markeder. Siden bransjer er så internasjonal og globalisert er dette helt nødvendig. Altså er det naturlige årsaker til at deler av virksomheten blir etablert ute, og en konkurransedyktig rederiskatteordning vil dermed ikke hindre dette. Likevel mener vi rederiskatteordningen i stor grad vil hindre etablering i selskaper ute grunnet skattemessige vilkår. Vi ser for oss at rederiene heller vil flytte deler av virksomheten ut for å ta del i klyngen der, og få de positive ringvirkningene av å være globaliserte.

Rederiene ønsker hovedsakelig å være lokalisert i Norge, og dagens rederiskatteordning er en avgjørende faktor for at de blir værende.

10. Litteraturliste

Aarbakke, Magnus (2012).

Skatteplanlegging. Store Norske Leksikon.

<http://snl.no/skatteplanlegging> (Lest 20.11.2012)

Andreassen, Kolbjørn (2009).

Siem flagger hjem 25 fartøy. Aftenbladet. 28.07.2009.

<http://www.aftenbladet.no/energi/oljeservice/Siem-flagger-hjem-25-fartoy-2055633.html>

(Lest 03.11.12)

Björdal, Bente (2010).

- *Jeg skal drikke champagne*. Dagens næringsliv, 12.02.2010.

<http://www.dn.no/forsiden/borsMarked/article1837991.ece> (Lest 14.10.2012)

Brønnøysundregistrene (2012).

Om skipsregistrene. <http://www.brreg.no/samordning/grunndata/skipsregistrene.html> (Lest 02.10.2012)

Dagens Næringsliv (2008).

Flytter til Malta. <http://www.dn.no/forsiden/naringsliv/article1427307.ece> (Lest 15.11.2012)

Econ Pöyry (2008).

Hvor man ligger – der reder man? Rapport 2008-073.

http://www.econ.no/stream_file.asp?iEntityId=3888

EFTA (2004).

- *Aid to the maritime transport*.

<http://www.eftasurv.int/?1=1&showLinkID=15132&1=1>

EFTA (2007).

EØS-tillegget, nr. 43, 14. årgang. Norsk utgave.

<http://www.efta.int/~media/Documents/eea-supplements/norwegian/2007-no/43-no.pdf>

Eliassen, Jan I. (2010)

Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi flytter SKS-organisasjonen fra London til Bergen.

<http://www.skipsrevyen.no/nyheter/135135.html> (Lest 15.11.2012)

European Commission (2012).

Consultation on review of the community guidelines on state aid to maritime transport.

http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012_maritime_transport/index_en.html
(Lest 03.11.2012)

Fjose, Sveinung, Erik W. Jakobsen og Anne Espelien (2010).
Internasjonalisering av norske offshoreleverandører. Menon-rapport nr. 9/2010.
<http://menon.no/upload/2011/09/26/oedendeligrapport20102.pdf>

Fornyings-, Administrasjons- og Kirke departementet (2012).
Review of the community Guidelines og State aid to maritime transport – comments from the Norwegian Government. 15.Juni.2012. Tilsendt fra departementet.

Grønmo, Sigmund (2004).
Samfunnsvitenskapelige metoder, 1. utg. Fagbokforlaget.

Hervik, Arild, Oddmund Oterhals, Bjørn G. Bergem og Gøran Johannessen (2009).
Status for maritime næringer gjennom finanskrisen. Rapport 0905. Møreforskning Molde AS. <http://www.mfm.no/db/5/2421.pdf>

Hildrum, Yasmin (2008).
Flere flykter fra usikre norske skatter. 19.06.2008.
http://www.hegnar.no/okonomi/skatt_avgift/article283299.ece (Lest 12.10.2012)

HM Revenue & Customs (2012).
TTM01010 – Introduction to Tonnage Tax: a brief guide.
<http://www.hmrc.gov.uk/manuals/ttmmanual/ttm01010.htm>

International Maritime Organisation (2012).
International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment.
<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf> (Lest 20.11.2012).

Jakobsen, Erik W., Ari Mortensen, Martin Vikesland og Alexander W. Cappelen (2003).
Attracting the winners. Kolofon.

Jakobsen, Erik W. (2007).
Den maritime klyngen i Osloregionen. Oslo Maritime Nettverk og Oslo Teknopol.

Jakobsen, Erik W. (1) (2011).

Norsk maritim verdiskapning 2009. Rapport nr. 4/2011. Menon Business Economics.
<http://menon.no/upload/2011/09/26/maritimverdiskapning2000-2009endeligrapport.pdf> (Lest 11.11.2011)

Jakobsen, Erik W. (2) (2011).

En kunnskapsbasert maritim næring. Forskningsrapport nr. 5/2011. Handelshøyskolen BI.

Jakobsen, Erik W., Sveinung Fjose, Christian S. Melby og Rasmus Bøgh Holmen (2012).

Evaluering av regjeringens maritime strategi "Stø kurs". Rapport nr. 27/2012. Menon Business Economics.

Johannessen, Asbjørn, Line Kristoffersen og Per Arne Tuft (2004).

Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag, 1. utg. Abstrakt.

Kaldestad, Yngve og Bjarne Møller (2011).

Verdivurdering. 1. Utg. DnR Kompetanse.

Krugman, Paul R. (1991)

Geography and trade, Leuven : Leuven University Press.

Kvinge, Torunn og Anne Mette Ødegård (2010).

Hvem kan seile sin egen sjø? Fafo-rapport 2010:08.

Marshall, Alfred (1920)

Principles of economics. 8. utg. London, Macmillan

Maritimt forum (2012).

Hva skjer med SAG? (13.06.2012).

<http://maritimt-forum.no/haugalandet-sunnhordaland/ukategorisert/hva-skjer-med-sag> (Lest 01.09.2012)

Meling, Marie (2009).

Regelkonkurranse i skipsfarten. Utgitt i samarbeid med Sjørettsfondet, Nordisk institutt for sjørett.

Menon Business Economics (2012).

The leading maritime capitals of the world. <http://menon.no/upload/2012/05/08/the-leading-maritime-capitals-of-the-world-final-report2.pdf>

Norges Rederiforbund (2005).

Internasjonal skipsfartsbeskatning.

http://www.regjeringen.no/upload/kilde/fin/hdk/2006/0016/ddd/pdfv/284086-45_vedlegg3.pdf

Norges Rederiforbund (2006).

Høring NOU 2006:4 – Rederiskatteutvalget. Vedlegg 8, Den maritime klyngen og kunnskap som produksjonsfaktor – Vil produktiv kunnskap gå tapt hvis rederinæringen flytter ut? 14.06.2006. http://www.regjeringen.no/upload/kilde/fin/hdk/2006/0016/ddd/pdfv/284091-45_vedlegg8.pdf

Norges Rederiforbund (1) (29.04.2011).

Historie. <http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/pages/historie> (Lest 15.11.2012).

Norges Rederiforbund (2) (2011).

På norske hender.

Norges Rederiforbund (1) (2012).

Årsrapport 2011.

[http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/Aarsrapport%202011.pdf/\\$file/Aarsrapport%202011.pdf](http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/Aarsrapport%202011.pdf/$file/Aarsrapport%202011.pdf) (Lest 09.11.2011)

Norges Rederiforbund (2) (2012).

World controlled fleet. Motatt på mail fra Hanne E. Kolstad i Norges Rederiforbund. (08.11.2012).

Norges Rederiforbund (3) (2012).

Deep sea. http://193.212.171.50/default.asp?V_ITEM_ID=6067 (Lest 01.10.2012).

Norges Rederiforbund (4) (2012).

Short Sea. http://193.212.171.50/default.asp?V_ITEM_ID=6068 (Lest 01.10.2012).

Norges Rederiforbund (5) (2012).

En verdensledende offshoreflåte. (http://193.212.171.50/default.asp?V_ITEM_ID=5902) (Lest 01.10.2012).

Norges Rederiforbund (6) (2012).

Privat eierskap. <http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/pages/privateierskap.html> (Lest 10.11.12).

Norges Rederiforbund (7) (2012)

Maritim nyskapning. [http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/5542-Innovasjonsmelding-siste.pdf/\\$file/5542-Innovasjonsmelding-siste.pdf](http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/5542-Innovasjonsmelding-siste.pdf/$file/5542-Innovasjonsmelding-siste.pdf)

NOU (1997:8).

Om finansiering av kommunesektoren. Kommunal- og arbeidsdepartementet.

NOU (2006:4).

Rederiskatteutvalget, Forslag til endringer i beskatningen av norsk utenriks sjøfart.
Finansdepartementet.

Næring- og Handelsdepartementet (2004).

Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer. St.mld. nr 31 (2003-2004).

Næring- og Handelsdepartementet (2007).

Stø kurs.

Næring- og Handelsdepartementet (2011)

- Aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi. Meld. St. 13. (2010-2011).

Strøm, Charlotte Demeer og Thomas Saxegaard (2011).

Maritim politikk i EU og Norge. Norges Rederiforbund.

<http://www.bi.no/ShippingakademietFiles/Skatt/2011/Aktuelle%20skattespørsmål%202011/00,%20Norges%20Rederiforbund,%20Maritim%20Politikk%20%20BI%2011%20januar%202011.pdf> (Lest 10.11.2012).

OECD (2010).

Globalisation, Transport and the Environment.

Porter, M.E. (1998).

On Competition, Boston: Harvard Business School.

Risnes, Tone Olsen og Ole Johannes Kamlund (2012).

Ønsker flere skip under norske flagg. Nr 1/2012. Navigare.

<http://www.sjofartsdir.no/PageFiles/4425/2012/65528%20Navigare%20no%201%202012%20redusert.pdf>

Segrov, Bjørn (21.11.2012).

Sterk flåtevekst. Dagens Næringsliv. Graf tilsendt på mail.

Sjøfartsdirektoratet (27.01.2012).

Norsk Ordinært Skipsregister – NOR. <http://www.sjofartsdir.no/fartoy/registrere-fartoy/norsk-ordinart-skipsregister-nor/> (Lest 06.10.2012)

Skatteloven (1999).

Lov av 26 mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt.

Stortingets skattevedtak (2012).

"Storingsvedtak 24 november 2011 nr. 1151 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2012".

Strøm, Charlotte Demeer og Thomas Saxegaard (2011).

Maritim politikk i EU og Norge. Norges Rederiforbund.

<http://www.bi.no/ShippingakademietFiles/Skatt/2011/Aktuelle%20skattespørsmål%202011/00,%20Norges%20Rederiforbund,%20Maritim%20Politikk%20%20BI%2011%20januar%202011.pdf> (Lest 10.11.2012).

Sunnanå, Lars Magne (2009).

Siem setter kursen mot Norge. E24, 27.07.2009.

<http://e24.no/boers-og-finans/siem-setter-kursen-mot-norge/3189006>

Tenold, Stig, Martin Jes Iversen og Even Lange (2012).

Global Shipping in Small Nations, Palgrave Macmillan.

Woldbeck, Terje (2000).

Rederibeskatning i praksis. 1. utg. Den norske revisorforening.

Woldbeck, Terje (2006).

Rederibeskatning i praksis. 2. utg. Fagbokforlaget.

Woldbeck, Terje (2010).

Rederibeskatning i praksis. 3. Utg. Fagbokforlaget.

World Wildlife Fund (2012).

Skipsfart. http://www.wwf.no/dette_jobber_med/hav_og_kyst/skipsfart/ (Lest 20.11.2012).

Økonomisk Rapport (2010).

30 år i utlandet. 27.08.2010. <http://www.orapp.no/nyheter/neringsliv/30-ar-i-utlandet/>

11. Vedlegg

Vedlegg 1 – Informasjonsskriv

Bergen, 9/10-2012

Undersøkelse om den norske rederibransjen

Vi er to masterstudenter ved Norges Handelshøyskole som denne høsten skriver vår masterutredning. Temaet for oppgaven er rederibeskatning.

Forskergruppen består av:

- Ida Engseth Baardson, mastergradsstudent i finansiell økonomi ved NHH,
- Isabel Augustinussen, mastergradsstudent i økonomisk styring ved NHH,
- Fred Schroyen, veileder, professor ved Institutt for samfunnsøkonomi ved NHH.

Formålet med utredningen er å kartlegge hvor avgjørende den norske rederiskatteordningen er for å beholde rederiene i Norge. Vi ønsker også se på forventninger om Norge som fremtidig rederinasjon.

Til dette formålet håper vi du vil avsette noen minutter til å besvare noen spørsmål. Spørreundersøkelsen består av to deler. Første del handler om dagens situasjon og andre del handler om hva dere tror om fremtiden. Vi estimerer at det tar rundt 15 minutter å besvare begge delene.

Dere skal svare i vedlagt dokument. De grå rutene skal besvare skriftlig. Ved avkryssing vil det opplyses om flere alternativer er mulige. Vi bruker en skala fra 1-5, der tallene tilsvarer:

1. Helt uenig
2. Delvis uenig
3. Verken enig eller uenig
4. Delvis enig
5. Helg enig

Svarene du gir vil bli behandlet konfidensielt. Ved formidling av våre forskningsresultater vil vi kun rapportere statistiske størrelser og sammenhenger.

På slutten av spørreskjemaet kan du krysse av hvis du vil bli tilsendt et elektronisk eksemplar av undersøkelsen. Spørreskjemaet sendes tilbake på mail.

Vi ønsker å takke på forhånd for samarbeidet.

Med vennlig hilsen,

Ida Engseth Baardson

iebaardson@gmail.com

Isabel Augustinussen

Isabelaug89@gmail.com

Vedlegg 2 - Spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelse om rederibeskatning

Karakteristikk ved selskapet

1. I hvilket år startet virksomheten opp?

2. Er din bedrift en del av et konsern?

- Bedriften er selvstendig, inngår ikke i et konsern
- Bedriften er datterselskap i et norsk konsern
- Bedriften er datterselskap i et utenlandsk konsern
- Bedriften er et morselskap i et norsk konsern
- Bedriften er et morselskap i et utenlandsk konsern

Bedrifter som er datterselskap i et konsern skal besvare spørsmålene på vegne av sin egen bedrift og dens eventuelle datterselskap, ikke på vegne av konsernet som bedriften inngår i.

3. Hvilke av følgende virksomhetsområde vil du plassere virksomheten i? Flere svaralternativer er mulig.

3.1 Deep Sea

- Tank
- Bulk
- Kjemikalier / gass
- Container/ bil
- Annet - spesifiser

3.2 Short Sea

3.3 Offshore

- Offshore service
- Annet - spesifiser

3.4 Annet - spesifiser

4. Hvilket markedssegment / type shipping opptar størst del av selskapets aktiviteter basert på omsetning?

Størst andel

Nest størst andel

5. Hvor stor er den totale flåten deres? (målt i tonnasje)

6. Hvor stor del av deres totale flåte er norskregistrert? (målt i tonnasje)

7. Hvor stor del av deres totale flåte er EØS-registrert? (målt i tonnasje)

8. Hvor mange NIS, NOR og utenlandsregistrerte skip eier selskapet?

NIS

NOR

Utenlandsregistrert

Skatt

9. Hvilken beskatning følger dere?

Ordinær norsk beskatning

Rederiskatteordningen

Skatter ikke til Norge – spesifiser land

10. Hva var avgjørende for at dere valgte den aktuelle beskatningen?

11. Er *deler av* selskapet skattehørende ute?

Ja

Nei

Ikke relevant

State Aid Guidelines og norske ordninger

12. På en skala fra 1 til 5, hvor attraktiv synes dere den norske rederiskatteordningen er?

| | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ikke relevant |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

13. Hva er attraktivt ved den norske rederiskatteordningen?

14. Hva er negativt ved den norske rederiskatteordningen?

15. På en skala fra 1 til 5, hvor attraktiv synes dere nettolønnsordningen er?

| | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ikke relevant |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

16. Hva er attraktivt ved den norske nettolønnsordningen?

17. Hva er negativt ved den norske nettolønnsordningen?

18. I forbindelse med revideringen av State Aid Guidelines har det vært store uenigheter i forhold til Norge sin høringsuttalelse. Norge har nå bestemt seg for at det ønskes en videre statsstøtte til rederinæringen, men fortsatt er det mange som er uenig i dette. Hvordan stiller selskapet seg til denne uenigheten?

Tilhørighet /lokalisering

19. I hvilket land ligger deres hovedkontor, altså i hvilket land foregår den reelle styringen av selskapet?

20. Dersom dere har datterselskap, hvor befinner disse selskapene seg og hvor mange er lokalisert i de ulike landene? Flere svaralternativ er mulig. (Spesifiser antall i grå rute)

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Norge | <input type="checkbox"/> |
| England | <input type="checkbox"/> |
| Kypros | <input type="checkbox"/> |
| Bermuda | <input type="checkbox"/> |
| Singapore | <input type="checkbox"/> |
| Andre steder, spesifiser | <input type="checkbox"/> |

21. Har dere flyttet den *reelle styringen* av selskapet ut av Norge?

- | | |
|---------------|--------------------------|
| Ja | <input type="checkbox"/> |
| Nei | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke | <input type="checkbox"/> |
| Ikke relevant | <input type="checkbox"/> |

22. Hvis ja på spørsmål 21, hvor er virksomheten flyttet?

23. Har dere flyttet *deler av virksomheten* ut av Norge til land med lavere beskatningsnivå?

- | | |
|---------------|--------------------------|
| Ja | <input type="checkbox"/> |
| Nei | <input type="checkbox"/> |
| Ikke relevant | <input type="checkbox"/> |

24. Har selskapet flyttet den *reelle styringen* fra utlandet og til Norge? Hvis ja, spesifiser årstall.

- | | |
|---------------|--------------------------|
| Ja | <input type="checkbox"/> |
| Nei | <input type="checkbox"/> |
| Ikke relevant | <input type="checkbox"/> |

25. Har selskapet anskaffet nye skip de siste 10 årene?

- Ja
- Nei
- Ikke relevant

26. Hvis ja på spørsmål 25, spesifiser totalt antall nye skip de siste 10 årene og antall nye skip registrert under utenlandske datterselskap

Totalt nye skip i perioden

Antall registrert under utenlandske datterselskap

27. På en skala fra 1 til 5, hvor viktig er det at selskapets hovedkontor ligger i Norge?

- 1 2 3 4 5 Ikke relevant
-

28. På en skala fra 1 til 5, hvor avgjørende er følgende faktorer for at dere skal styre selskapet fra Norge?

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ikke relevant |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 28.1 Det norske skattesystemet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.2 Stabile og forutsigbare rammebetingelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.3 At det fortsatt bygges skip og produseres maritimt utstyr i Norge | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.4 Tilgang på maritim kompetanse, herunder praktisk/ operasjonell erfaring fra sjøen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.5 Tilgang på kapital gjennom nærhet til investorer, banker og finansielle rådgivere. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.6 At rederiene har sitt hovedkontor i Norge | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.7 Tilgang på høyt utdannet teknologisk personell | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.8 Nærhet til forskningsmiljøer og andre kunnskapsaktører | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28.9 Nivået på gebyrer og avgifter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

28.10 Vilkår for eierskap

(eks formueskatt og arveavgift)

Framtidsutsikter

29. I hvor stor grad ville selskapet vurdert å flytte hele virksomheten ut av Norge i følgende tilfeller:

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ikke relevant |
|--------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 29.1 Rederiskatteordningen oppheves | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29.2 Nettolønnsordningen oppheves | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29.3 Tonnasjeskatten øker | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

30. Hva tror dere er sannsynligheten for en økning i tonnasjeskatten de 10 neste årene?

0 - 20 %

21 - 40 %

41 - 60 %

61 - 80 %

81 - 100 %

31. Er det kostnadmessig mulig for selskapet å fortsette styring av virksomheten fra Norge dersom EU bestemmer seg for å oppheve rederiskatteordningen?

Ja

Nei

Ikke relevant

Vet ikke

32. Ved *en eventuell* anskaffelse av nye skip, hvor vil disse mest sannsynlig registreres?

1. Norge

2. Utenlandske datterselskap, spesifiser land

3. Vet ikke

3. Ikke relevant

33. Hvor tror dere hovedkontoret til virksomheten er lokalisert om 20 år?

- Vi ønsker å være lokalisert i Norge
- Det er sannsynlig at vi har flyttet styringen til utlandet
- Usikker
- Dette har vi ikke tatt stilling til

34. På en skala fra 1 til 5, hvor avgjørende er følgende elementer når dere velger hvor dere vil starte opp ny virksomhet?

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ikke |
|----------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| relevant | | | | | | |
| 34.1 Landets skatteregler | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34.2 Stabile og forutsigbare rammebetingelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34.3 Bemanningskostnader | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34.4 Maritim klynge i landet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34.5 Nivået på gebyrer og avgifter. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34.6 Saksbehandlingstid, f. eks. i forhold til nybygg | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34.7 Service fra flaggstat | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

35. Hvor stor tror dere Norge vil være innen den maritime næringen om 20 år i forhold til i dag?

- Mye mindre
- En del mindre
- Samme størrelse
- En del større
- Mye større

Annet

36. Ønsker dere et elektronisk eksemplar av den ferdige utredningen?

Ja

Nei

Vedlegg 3 - Klyngeteori

Porter

Porter har i en studie av nasjonale konkurransefortrinn identifisert egenskaper hos et land eller et spesielt miljø som har påvirkning på den globale konkurransen og gjør at noen næringer blir internasjonale suksesser. Han oppsummerer de empiriske funnene i *Diamantmodellen*. De fire egenskapene han trekker frem er *faktor utrustning, markeds og etterspørselsforhold, relaterte og støttende industrier og konkurranseforhold*. Porter argumenterer for at selskaper i et gitt land mest sannsynlig lykkes i en industri der disse fire egenskapene står sterkt. (referer til HIB bok) Blant annet vil krevende kunder og høy konkurranse føre til økt kunnskap siden man hele tiden må utvikle seg. Oppsummert kan vi si at konkurranse, samarbeid, innovasjonspress og kunnskapsutvikling mellom aktørene i en gruppe vil føre til en selvforsterkende vekst.

Krugman

Krugman utviklet en modell som er en videreutvikling av Marshalls sine kilder. Lokalisering av bedrifter blir her forklart med bakgrunn i teorier om komparative fortrinn. Videre ser han på hvordan en klynge gir høyere samlet verdiskapning enn bedrifter lokalisert over et større geografisk område. Stordriftsfordeler fører til at sterke næringsklynger stadig tiltrekker seg flere nye bedrifter og vi får en opphoping av økonomisk aktivitet slik som f. eks. databedrifter i Silicon Valley og skipsvertfindustriene på Vestlandet. Dette gjør at det blir en form for global konsentrasjon og spesialisering innen næringen som gir fortrinn når man konkurrerer internasjonalt.

Vedlegg 4 - Utdrag fra "En kunnskapsbasert maritim næring"

Figur 7-1 Hva er viktigst for å beholde maritim virksomhet i Norge?



Vedlegg 5 – Korrelasjon

Fullstendig output til tabell 8, s. 48:

| Correlations | | | |
|----------------|----------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------------|
| | | Alder | På en skala fra 1 til 5, hvor viktig at hovedkontoret ligger i Norge |
| Spearman's rho | Alder | 1.000 | -.477** |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | På en skala fra 1 til 5, hvor viktig at hovedkontoret ligger i Norge | -.477** | 1.000 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Vedlegg 6 - Regresjon

Regresjonsanalyse som nevnes på side 49, men som ikke er tatt med i teksten:

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|--------------------------------------------|-------------------|--------|
| 1 | short, Alder, Omsetning, Deep ^b | | Enter |

- a. Dependent Variable: Hvor viktig er det at hovedkontor er i Norge
- b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .635 ^a | .403 | .323 | .83175 |

- a. Predictors: (Constant), short, Alder, Omsetning, Deep

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | Df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 13.988 | 4 | 3.497 | 5.055 | .003 ^b |
| | Residual | 20.754 | 30 | .692 | | |
| | Total | 34.743 | 34 | | | |

- a. Dependent Variable: Hvor viktig er det at hovedkontor er i Norge
- b. Predictors: (Constant), short, Alder, Omsetning, Deep

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 4.902 | .287 | | 17.076 | .000 |
| | Alder | -.009 | .006 | -.248 | -1.570 | .127 |
| | Omsetning | .000 | .000 | -.366 | -2.379 | .024 |
| | Deep | -.471 | .327 | -.234 | -1.441 | .160 |
| | short | -1.302 | .495 | -.416 | -2.630 | .013 |

- a. Dependent Variable: Hvor viktig er det at hovedkontor er i Norge

Tabell 10, side 50

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------------------|-------------------|--------|
| 1 | short, Alder, Deep ^b | | Enter |

a. Dependent Variable: Hvor viktig er det at hovedkontor er i Norge

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .596 ^a | .356 | .295 | .87822 |

a. Predictors: (Constant), short, Alder, Deep

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 13.625 | 3 | 4.542 | 5.889 | .003 ^b |
| | Residual | 24.681 | 32 | .771 | | |
| | Total | 38.306 | 35 | | | |

a. Dependent Variable: Hvor viktig er det at hovedkontor er i Norge

b. Predictors: (Constant), short, Alder, Deep

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 4.803 | .288 | | 16.705 | .000 |
| | Alder | -.014 | .004 | -.466 | -3.111 | .004 |
| | Deep | -.454 | .344 | -.217 | -1.320 | .196 |
| | short | -1.091 | .514 | -.332 | -2.123 | .042 |

a. Dependent Variable: Hvor viktig er det at hovedkontor er i Norge

Vedlegg 7 - Krysstabeller

Tabell 9, side 49.

Case Processing Summary

| | Cases | | | | | |
|----------------------|-------|---------|---------|---------|-------|---------|
| | Valid | | Missing | | Total | |
| | N | Percent | N | Percent | N | Percent |
| Kodetalder * | 37 | 100.0% | 0 | 0.0% | 37 | 100.0% |
| Kodetvirksomhetstype | | | | | | |

Kodetalder * Kodetvirksomhetstype Crosstabulation

% within Kodetalder

| | Kodetvirksomhetstype | | | Total |
|------------------|----------------------|-----------|------------------|--------|
| | Deep Sea | Short Sea | Offshore Service | |
| 0-20 år | 50.0% | 12.5% | 37.5% | 100.0% |
| 21-60 år | 50.0% | 14.3% | 35.7% | 100.0% |
| 61 år - og eldre | 100.0% | | | 100.0% |
| Total | 59.5% | 10.8% | 29.7% | 100.0% |

Tabell 11 side 51

Case Processing Summary

| | Cases | | | | | |
|---------------------|-------|---------|---------|---------|-------|---------|
| | Valid | | Missing | | Total | |
| | N | Percent | N | Percent | N | Percent |
| datter * Kodetalder | 37 | 100.0% | 0 | 0.0% | 37 | 100.0% |

datter * Kodetalder Crosstabulation

% within Kodetalder

| | Kodetalder | | | Total |
|------------------------------------|------------|----------|------------------|--------|
| | 0-20 år | 21-60 år | 61 år - og eldre | |
| Datter ikke datterselskap i utland | 68.8% | 50.0% | | 48.6% |
| Datter Datterselskap i utland | 31.2% | 50.0% | 100.0% | 51.4% |
| Total | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |