
REDERIBESKATNING

-TOMME TRUSLER ELLER FAKTISKE EFFEKTER?

Av

Tone Fiona Remøy

Veileder: Professor Siri Pettersen Strandenes

Masterutredning i Økonomisk Styring

Denne utredningen er gjennomført som et ledd i masterstudiet i økonomisk administrative fag 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 den nye rederibeskatningsordningen, og hvilke effekter den fikk på konkurranseevnen til norske rederi. Det forventes at overgangsreglene til ny rederibeskatningsordning vil medføre en svekkelse av konkurranseevnen til norske rederi, og dette var motivasjonen bak problemstillingen. Oppgaven søker svar på hvordan endringene i rammevilkårene vil påvirke konkurranseevnen til norske rederi, og hvordan dette kan påvirke den norske maritime klyngen.

Siden temaet omfatter den nye rederibeskatningsordningen, som gir norske rederier null selskapsskatt, er det også naturlig å inkludere overgangsregelen. Denne overgangsregelen ga skipsfartsnæringen en samlet utsatt skattecreditt på 21 milliarder, hvorav 7 milliarder kan settes av i et fond for miljøtiltak.

Resultatene i denne utredningen baseres på tidligere studier om den norske maritime klyngen, media oppslag og årsrapporter til børsnoterte rederier som var medlem av den tidligere tonnasjeskatteordningen. Hovedfunnet indikerer en kortsiktig svekkelse av konkurranseevnen på grunn av den utsatte skattecreditten, men at ny ordning er konkurransedyktig internasjonalt.

FORORD

Denne utredningen representerer det avsluttende arbeidet for min mastergrad i økonomi og administrasjon, med hovedprofilen økonomisk styring ved Norges Handelshøyskole.

Jeg bestemte meg tidlig for at jeg ønsket å skrive en utredning som omfattet den maritime næringen, i tillegg til at temaet skulle være dagsaktuelt og gi en økt læringskurve. Etter fremleggelsen av statsbudsjettet for 2008, var en av hovedsakene endringene i rederibeskatningsordningen som skulle gjelde fra og med inntektsåret 2007. Denne nyheten skapte oppmerksomhet blant redere og preget mange førstesider i dagspressen i en periode. Med tanke på at dette temaet både var dagsaktuelt og interessant bestemte jeg meg for en problemstilling ut fra temaet.

Jeg ønsker å rette en stor takk til veilederen min, Professor Siri Pettersen Strandenes for god og nyttig veiledning, konstruktive tilbakemeldinger og god dialog gjennom hele prosessen. Ønsker også å takke familie og venner, som prøvde å holde motivasjonen min på et nivå slik jeg kom meg igjennom prosessen.

Utredningen har vært tidkrevende og utfordrende, men også lærerik. Gjennom arbeidet har jeg fått mye nyttig informasjon om særbehandlingen norske rederier får, og hvorfor de får denne særbehandlingen. Jeg håper på at utredningen ikke støver ned, men blir god informasjonsverdi for leserne.

Bergen, fredag 19. desember 2008

Tone Fiona Remøy

INNHold

FIGURER.....	vi
TABELLER	vii
1. INNLEDNING	1
1.1 UTREDNINGENS BAKGRUNN.....	1
1.2 FORMÅL MED OPPGAVEN	2
1.3 PROBLEMSTILLING	3
1.4 AVGRENSNING	3
1.5 OPPGAVENS STRUKTUR.....	3
2. SKIPSFART	5
2.1 NORSK SKIPSFART	5
2.2 GLOBALISERING.....	8
2.3 NORSKE SKIPSREGISTRE.....	10
2.4 GENERELT OM SKIPSFART	11
2.5 MILJØ	14
3. KLYNGE OG LOKALISERING	18
3.1 HVA ER EN KLYNGE	18
3.2 PORTERS TILNÆRMING.....	19
3.3 KRUGMANS TILNÆRMING.....	22
3.3.1 LOKALISERING AV EN NÆRINGSKLYNGE.....	24
3.3.2 SELVFORSTERKENDE KLYNGEMEKANISMER	24
3.4 MARITIME KLYNGEN OG REDERIENES TILKNYTNING	25
3.4.1 TIDLIGERE STUDIER AV MARITIM KLYNGE I NORGE?.....	26
3.4.1.1 OPPSUMMERING AV TIDLIGERE KLYNGESTUDIER	28
3.4.2 HVODAN PÅVIRKER REDERIENE DEN MARITIME KLYNGEN?	29
3.5 VALG AV LOKALISASJON	30
3.5.1 BESKATNING OG VALG AV LOKALISASJON	31
3.5.2 REDERIENS VALG AV LOKALISASJON	31
3.5.3 MOBILITET INNENFOR EN LOKALISASJON	32
3.5.4 LOKALISERING I DISTRIKTENE.....	32
3.6 SPESIALBEHANDLING AV SKIPSFARTEN.....	33

4. REDERIENES SKATTEMESSIG RAMMEVILKÅR I NORGE	36
4.1 FØR SKATTEREFORMEN AV 1992.....	36
4.2 SKATTEREFORMEN 1992	37
4.3 REDERIBESKATNINGSORDNINGEN 1996	38
4.3.1 KRAV TIL SELSKAPETS VIRKSOMHET	39
4.3.2 ENRDINGER I SKATTELOVEN FRA 1996-2006	43
4.3.3 INNTREDEN I ORDNINGEN.....	46
4.3.4 UTTREDEN AV ORDNINGEN.....	48
4.4 DEN NORSKE ORDNINGEN FRA 2007.....	48
4.4.1 INNTRDEN I NY ORDNING FRA GAMMEL ORDNING	50
4.5 RAMMEVILKÅRENE I EU.....	52
4.5.1 SAMMENLIGNING MELLOM DET NORSKE OG ANDRE LANDS RAMMEVILKÅR	53
5. KONKURRANSE OG NÆRINGSPOLITIKK	55
5.1 KONKURRANSEEVNE.....	55
5.1.1 UTDYPING AV DEFINISJONEN	56
5.2. NÆRINGSPOLITIKKEN I NORGE	59
5.2.1 PRINSIPPER FOR NÆRINSPOLITIKK	60
5.2.1.1 NÆRINGSNØYTRALITET	60
5.2.1.2 KONKURRANSENØYTRALITET.....	61
5.3 SKATTEKONKURRANSE	63
5.3.1 SKATTEKONKURRANSE OG MOBILE VIRKSOMHETER	64
6. ANALYSE.....	67
6.1 KONSEKVENSER AV UTSATT SKATTEKREDITT	68
6.1.2 HVA VET VI?.....	70
6.2 KONKURRANSEEVNE.....	76
6.2.1 TILBAKEBETALINGEN AV UTSATT SKATTEKREDITT	77
6.2.1.1 LØNNSOMHET OG LIKVIDITET	78
6.2.1.2 MARKEDSVERDI	81
6.2.1.3 FORSKNING OG UTVIKLING	83
6.2.1.4 KOMPETANSE OG ARBEIDSK RAFT.....	85
6.2.1.5 REINVESTERING.....	88

6.2.1.6 OPPSUMMERING AV MODELL OG HYPOTESER.....	90
6.2.2 HVA MED NULL SELSKAPSSKATT?	90
6.3 REDERIFORBUNDETS SYNSPUNKTER	92
6.4 ER REDERIENE SÅ VIKTIGE FOR LANDETS VERDISKAPNING	94
6.5 FINANSKRISEN	96
7.0 KONKLUSJON	101
7.1. FORSLAG TIL VIDERE STUDIER.....	103

FIGURER

Figur 1: Eksport etter varer og tjenester i perioden 1997-2007 (ssb)	6
Figur 2: Porters Diamantmodell (Benito et. al, 08-2000)	20
Figur 3: Selvfosterkende klyngemekanisme (Knarvik og Orvedal 1997:6)	25
Figur 4: Maritime aktørers koblinger til rederier. (Reve og Jakobsen, 2001)	29
Figur 5: Systemforskjell mellom norsk og europeisk tonnasjeskatt (NR 2005)	54
Figur 6: Hvordan skatt kan påvirke konkurranseevnen.....	77
Figur 7: Gjennomsnittlig (1996-2005) avkastning på totalkapitalen og egenkapitalen i maritime næringer (Maritim verdiskapningsbok 2007)	79
Figur 8: Verdiskapning og lønnskostnader per ansatt i maritim næring (maritim verdiskapningsbok)	86
Figur 9: Antall sysselsatte i den maritime sektoren fordelt på rederier, skips, og offshoreverft, maritimt utstyr og maritime tjenester i perioden 2000-2006. (MENON Business Economics)	87
Figur 10: Verdiskapning fordelt på fire hovedgrupper basert på 2005 tall. (Maritim verdiskapningsbok 2007)	96

TABELLER

Tabell 1: Handelsflåten, Norskregistrert skip: (ssb).....	11
Tabell 2: Etterspørsel og tilbuds faktorer (Stopford, 1997)	11
Tabell 3; Særskilte skatte- og avgiftsregler for skipsfartsnæringen samt tilsakuddsordninger for sysselsetting (NOU 2006:4)	35
Tabell 4: Inngangsverdi på konto for beskattet inntekt (Woldbeck 2006)	47
Tabell 5: Inntekt til beskatning (Woldbeck 2000)	48
Tabell 6: Inntektsoppgjør (skatteloven § 8-17 (2))	50
Tabell 7: Avskrivningssatser for skip i ulike land (MARUT 2007)	54
Tabell 8: Måling av konkurransevne (NOU 2001:29).....	58
Tabell 9: Egenkapitalrentabilitet og totalkapitalrentabilitet (Årsrapporter 2006 og 2007)	78
Tabell 10: Egenkapitalandel og endringer (Årsrapport 2006 og 2007)	80
Tabell 11: Markedsverdier (Børsprosjektet NHH).....	82

1. INNLEDNING

Under dette kapitlet vil det bli gitt en kort innføring over bakgrunnen for valg av problemstilling, definisjon av problemstillingen, avgrensinger, formål og oppbyggingen av utredningen.

1.1 UTREDNINGENS BAKGRUNN

Skipsfarten har gjennom flere århundrer knyttet verden tettere sammen, avstandene blir mindre og har gitt opphavet til økningen i internasjonal handel. Med internasjonal handel menes utveksling av varer på tvers av landegrensene. Skipsfartens introduksjon muliggjorde det for landene å importere og eksportere varer i store kvantum som var billigere å produsere andre steder. Samtidig kunne de eksportere varer som var billigere å produsere hjemme enn ute, altså en vann - vann situasjon for landene. Siden 90 %¹ av verdenshandelen blir fraktet langs sjøvegen, frembrakte internasjonal handel store muligheter for skipsfarten.

Norske rederier har gjennom mange år skapt mange arbeidsplasser og er, og har vært viktig for Norge sin økonomiske utvikling. Den maritime næringen i Norge kan sees på som en vital, komplett og konkurransedyktig næringsklynge. Skipsfarten er gjenstand for mye media oppslag og er en viktig næring som genererer store verdier til landet. Næringen er kapitaltung og krever store investeringer i skip fra rederiene, men krever også investeringer fra for eksempel verft til å bygge de store skipene. Det hevdes av enkelte at rederier er den sentrale aktøren² i den norske maritime næringsklyngen, samtidig som næringen er konkurranseutsatt og konkurrerer internasjonalt. Næringen er dermed avhengig av å ha tilsvarende rammevilkår som konkurrentene, og har dermed fått rammevilkår som skal sikre konkurransedyktigheten til norske rederier.

Regjeringen har siden 1992 forandret mye på rammevilkårene til rederiene. Rederiene uttaler stadig at næringen er i internasjonal konkurranse, og skal Norge fortsette å være en like stor skipsfartsnasjon må rederiene operere under tilsvarende forhold som den

¹ <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/>

² Dette vil bli diskutert i kapittel 3 i utredningen

Europeiske Union. Endringen som skulle gjelde fra og med inntektsåret 2007 har det vært veldig mye debatt og "ramaskrik" rundt, og rederiene føler seg lurt av regjeringen. De hadde ikke forventet at loven skulle bli endret og stolte på den norske stat og de norske politikerne³. Siden det er tette bånd mellom aktørene innen den maritime sektor, står også ande deler av næringen i fare for å forsvinne når flere rederier viser interesse for relokalisering.

Hovedsakelig har rederiene hatt to skattereformer den siste ti års perioden, den første kom i 1996 og den andre i 2007. Den første reformen førte med seg en rentefri gjeldsforpliktelse uavhengig av om rederiene ønsket å gå inn i ny ordning eller ikke. Gjelden skal betales over en 10 års periode ved overgang, og hele gjelden skal tilbakebetales dersom rederiet ikke ønsker å delta i ny ordning. Den nye ordningen som innebærer null i selskapsskatt for rederier, skal være tilnærmet lik den europeiske modellen for beskatning av rederier. Regjeringen brukte lang tid på å finne ut av hva som var det optimale for næringen, og nedsatte i tillegg et eget rederiskatteutvalg som skulle vurdere rammevilkårene til norske rederi. Selv om regjeringen tok en annen utvei enn utvalgets flertall har utvalgets rapport blitt brukt mye i denne utredningen.

Norske rederier har gitt sterkt uttrykk for en misnøye med overgangsreglene knyttet til den nye ordningen, og temaet har derfor fått mye oppmerksomhet i media. Denne informasjonen vil være nyttig i denne utredningen. Ved valg av tema for utredningen var dette veldig dagsaktuelt, og interesserte mange av Norges befolkning. Samtidig med mye medieoppslag har den norske maritime klyngen blitt gjenstand for mye forskning og mange meninger.

1.2 FORMÅL MED OPPGAVEN

Som beskrevet overfor er en ny ordning for beskatning av rederivirksomheter preget av misnøye blant norske redere. Hvilke effekter en innføring av ny rederibeskatningsordning gir, har hittil vært spekulasjoner i media, og kan ikke vises før effektene faktisk er tilstede. Formålet med oppgaven vil være å gi en introduksjon og analysere hvordan endringen har og kan påvirke rederinæringen og den maritime klyngen. Jeg synes selv temaet er interessant, og gjennom diskusjoner med venner og

³ <http://www.idag.no/aktuelt-oppslag.php3?ID=13922>

familie sitter jeg igjen med et inntrykk av at oppgaven er spennende og at mange vil lese den. Siden dette er et dagsaktuelt tema og har blitt gitt mye rom i akademisk litteratur, har jeg troen på at dette ikke bare motiverer meg selv, men også andre lesere.

1.3 PROBLEMSTILLING

Problemstillingen i denne utredningen er:

”Hvilke effekter endringen av skattereformen vil få for konkurranseevnen til norske rederi, og hvilke konsekvenser fikk den utsatte skattekreditten på 21 mrd, hvor 7 mrd kan settes av i et fond for miljøtiltak. Jeg ønsker også å finne ut av hvordan dette påvirker den maritime klyngen og hvorfor rederier ønsker å flagge ut av landet til såkalte bekvemmelighetsflagg”

1.4 AVGRENSNING

Av ressursmessige årsaker er det hensiktsmessig å avgrense utredningen. Først og fremst angående det juridiske med endringsloven. Rederiforbundet og flere aktører mener den utsatte skattekreditten er i strid med Grunnlovens § 97, og noen aktører har gått til søksmål mot regjeringen. Siden jeg ikke har noe juridisk innhold i min utdanning vil denne biten ikke bli noe særlig diskutert.

I denne utredningen vil fokuset være på utenriks skipsfart, med en begrensning på børsnoterte rederier som vil lette innhenting av informasjon.

1.5 OPPGAVENS STRUKTUR

Utredningen består av en teoridel, og en analysedel. Første teorikapitlet tar for seg skipsfartens historie, interesseorganisasjoner, og temaer som miljø, og risiko. I kapittel 3 vil jeg gjennomgå klyngeteorien, og se på tidligere studier av den norske maritime klyngen. Videre vil kapittel 3 gi en oppsummering over kapittel 2 og 3, som diskuterer årsakene til at norske myndigheter ønsker å spesialbehandle skipsfarten. Kapittel 4 tar for seg utviklingen i rederiene sine rammevilkår, med en avslutning der jeg

sammenligner beskatningsmodellen til norske rederier med EUs modell. Teoridelens siste kapittel omhandler konkurransevne, og hvordan denne kan måles.

I analysen forsøker jeg å finne et svar på problemstillingen basert på teorigjennomgangen og tilgjengelig informasjon fra media og årsregnskaper. Underhypoteser vil bli presentert til hvert delkapittel i analysen som vil bygge opp under konklusjonen på problemstillingen. Utredningen avsluttes med en konklusjon der jeg prøver å svare på problemstillingen basert på gjennomgang av både teorien og analysen.

2. SKIPSFART

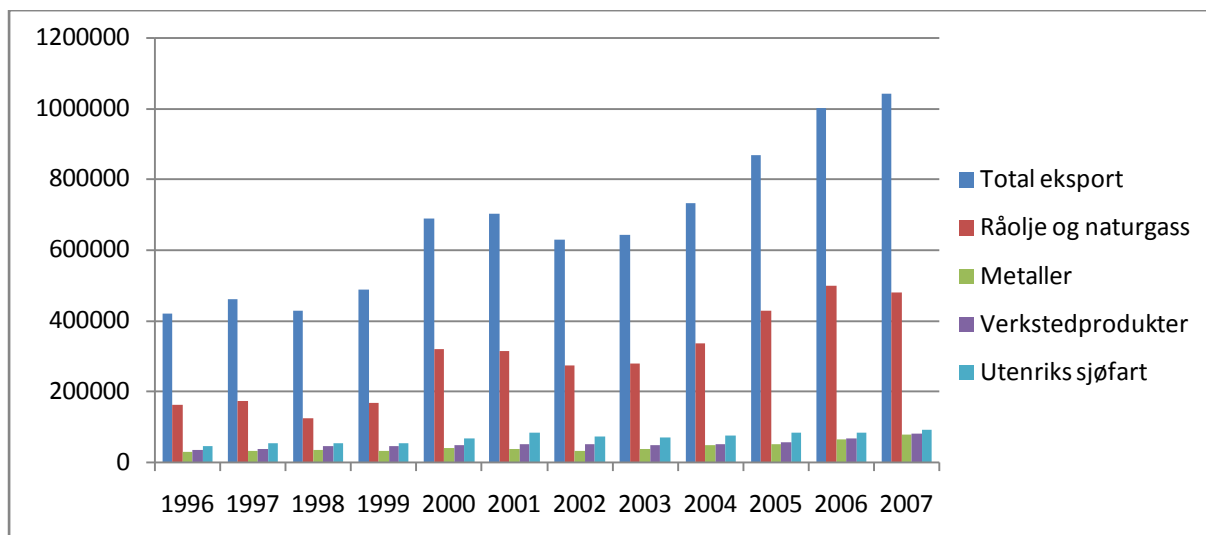
I dette kapitlet vil den historiske utviklingen til norsk skipsfart, årsaken til at Norge har klart å bli en stor sjøfartsnasjon, og om de har klart å opprettholde den, bli gjennomgått. Jeg vil også komme innom temaer som risiko, ulike markeder, og hva som påvirker tilbudet og etterspørselen i denne næringen.

2.1 NORSK SKIPSFART

Norge har de siste 150 årene vært en hovedaktør innenfor skipsfart. Med sin lange kystlinje som strekker seg rundt halve ekvator, har man siden våre forfedre kom over fra land som Sverige og Skagerrak vært avhengig av havet. Norge har i løpet av denne perioden utviklet en stor flåte, og ikke minst en maritim klynge. Langs kyststripen finner man et mangfold av aktører som danner den maritime klyngen. Dette er verft, skipsforsikring, rederier, verksted, terminaler og klassifikasjonsselskaper. Ifølge Reve og Jakobsen (2001) spiller rederiene den sentrale rollen og er den næringen som er mest internasjonal, den skaper mange arbeidsplasser, og er årsaken til at klyngen blir opprettholdt.

Utenriks skipsfart er Norges nest største eksportnæring⁴ etter olje og gass, og skipsfarten har spilt en betydelig rolle for den økonomiske utviklingen i Norge. Utviklingen av totale eksportinntekter og noen utvalgte næringer, inkludert utenriks skipsfart i perioden 1996-2007 vises i figuren under. Utenriks skipsfart er vist i brutto fraktrater og har gjennom hele perioden generert nest mest i eksportinntekter etter råolje og naturgass. Figuren plukker også opp at det ikke er store avviker mellom eksportinntektene til utenriks skipsfart og de utvalgte næringene.

⁴ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/regpubl/stmeld/20032004/Stmeld-nr-31-2003-2004-/2/2.html?id=404560>



Figur 1: Eksport etter varer og tjenester i perioden 1997-2007 (ssb)

Norge har klart å bygge opp en sterk maritim sektor, kanskje på grunn av den lange kysten og en lokalisering langt i nord. Befolkningen har også historisk fått forsyninger via en krevende sjøvei. En annen forklaring kan være⁵:

"Gjennom et nært samspill mellom rederier, forskningsinstitusjoner, utstyrsprodusenter, verft, virksomheter innen skipsmegling, forsikring, klassifikasjon og offshore/olje relaterte aktiviteter, har vi klart å bygge opp slagkraftige og konkurransedyktige miljøer på flere områder."

Den maritime næringen har betydning, både i form av eksportinntektene den genererer, og at den bidrar direkte og indirekte til verdiskapningen i Norge. Den generer over 7 %⁶ av verdiskapningen i Norge. For at skipsfarten også i fremtiden skal bidra til vekst og verdiskapning er det viktig for landet at skipsfart er klart forankret i Norge. Ved å opprettholde en sterk internasjonal posisjon som et stort skipsfartsland gir dette både muligheter til å påvirke forhold utenfor Norge, og kan sikre Norges interesser langs norskekysten. Dette skjer ved at Norge i større grad kan være med å bestemme kravene som settes til internasjonal skipsfart.

⁵ <http://www.maritim-trainee.no/?nid=2307&lcid=1044>

⁶ Norges Rederiforbund Årsrapport 2007, s 6

Norge har utviklet seg kjapt både teknologisk og økonomisk i skipsfarten. Mye av grunnen til dette er at staten har lagt til rette for gode rammevilkår til denne næringen. Skipsfartsnæringen har hevdet at dette er viktig da det er stor internasjonal konkurranse, og skal Norge fortsette å være en av verdens ledende sjøfartsnasjoner må rammevilkårene være tilstede slik som i andre europeiske land.

Antall rederier i Norge per 25.09.2008 er anslått til om lag 3 815 hvorav 2 422 har næringskoden utenriks sjøfart⁷. Fra årsrapporten til Norges rederiforbund finner man informasjon om antall ansatte og antall skip i den norske flåten per 2007. Det opplyses om en flåte på 1 820 skip, og antall sysselsatte på norske skip og rigger utgjør 57 400 hvorav 16 100 er norske og 41 300 utlendinger. Totalt sett sysselsetter⁸ den maritime næringen ca 90 000-100 000. Siden Norge har vært ledende på havet har de utviklet en betydelig kompetanse på hele det maritime området, og tar hånd om 5 %⁹ av verdensflåten. De er dermed blant de største sjøfartsnasjonene i verden.

Innen skipsfart skiller man mellom innenriks og utenriks sjøfart, der utenriks sjøfart er en samlebetegnelse på de skip som frakter varer, gods og annen last på verdenshavet. Ulike skipstyper har ulike formål og er av ulik størrelse. Skipsfart er en global næring og 90 %¹⁰ av norske skip er aldri innom norske havner. Flåten er dermed engasjert i frakt i hele verden og konkurransen er preget av mange aktører. Rederivirksomheten er spesiell ved at skipet er mobilt i et globalt perspektiv. Flåten varierer med skip som dekker ulike formål til befrakterne, som tørrlast, bulk, konteiner, fraktskip, passasjerbåter, bilferger et cetera. Innenriks sjøfart består av innenlandsk rutefart som hovedsakelig omfatter kystruter, lokalruter og ferjeruter.

Hovedformålet med denne næringen er å transportere varer til ulike land. Norge konkurrerer med både EU og Asia, hvor EU og USA kan sies å være de viktigste markedene. Samtidig som rederiene vil opprettholde sikkerhetsreglene, kjemper de stadig mot lavere kostnader og økt lønnsomhet. Selv om norske rederier har høyere kostnader enn

⁷ Næringskodene 51.101 Utenriks sjøfart og 61.10 Sjøfart og kysttrafikk i brønnoysundregistrene.

⁸ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=488

⁹ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=501

¹⁰ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=501

konkurrenter i andre land, har de fordelen av å være mobile aktører og dette er en fordel som ikke alle andre virksomheter i Norge kan nyte godt av. Det er derfor lite bryderi for rederiene å skifte flaggland og oppnå bedre rammevilkår. Selv om Norge nå har en ordning som skal være på lik linje med EU finnes det eksempel på rederier som flagget ut i etterkant av den nye ordningen.

Norges rederiforbund ble stiftet i 1909 og skal sørge for at norske rederier har konkurransedyktige vilkår nasjonalt og internasjonalt. De spiller en aktiv rolle på vegne av fellesskapet i næringen innenfor sentrale områder som miljøsertifisering, arbeidsgiverspørsmål, rekruttering og kompetanseutvikling, myndighetskontakt, internasjonale relasjoner og informasjonsvirksomhet. Sammen med skipsregistrene Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) har også Norge fått et internasjonalt skipsklassifiseringsselskap, Det norske Veritas (DNV). Selskapet ble stiftet i 1864, med formål å inspisere og vurdere den tekniske tilstanden til norske handelsskip. DNV er per i dag et av verdens ledende klassifikasjonsselskaper og en viktig bidragsyter til den maritime industrien for å kontrollere og håndtere risiko i alle faser av et skips levetid. Dette gjøres gjennom klassifisering av skip, sertifisering på vegne av maritime myndigheter, drivstofftesting og en rekke tekniske og andre kompetanserelaterte tjenester, samt forretningsmessige og finansielle risikovurderinger. De er representert i mer enn 100 land og klassifiserer mer enn 5 000 fartøyer på til sammen ca 110 millioner netto tonnasje, noe som utgjør 16 % av verdenstonnasjen¹¹.

2.2 GLOBALISERING

En definisjon på globalisering finner man i Scholte (2005 s 54):

“Globalization refers to a growth of transactions and interdependence between countries. From this perspective, a more global world is one where more messages, ideas, merchandise, money, investments, pollutants and people cross borders between national-state-territorial units.”

¹¹ <http://www.dnv.no/maritim/shipclassification/>

Globalisering har ført til en stadig mer sammenvevd verden, der nasjonale grenser er i ferd med å bli overskredet eller visket ut. Vare- og tjenesteproduksjon, handel og finanstransaksjoner blir koblet tettere sammen i det som gjerne blir kalt en global økonomi, der økt fortjeneste gjennom reduserte lønns- og produksjonskostnader er en grunnleggende drivkraft. Gjennom digital teknologi og rask transport pekes det ofte på at både tid og rom blir komprimert og presset sammen. Driverne til utviklingen av globaliseringen kan identifiseres med to makrofaktorer. Første faktoren er nedgangen i barrierer til fri flyt av varer, service og kapital. Andre faktoren er den teknologiske endringen, grunnet den dramatiske utviklingen i kommunikasjon, informasjonsbehandling og transporterings teknologi. Økt globalisering har bidratt til en sterk økning i verdensmarkedshandelen og dermed høy etterspørsel etter skipsfartstjenester.

Informasjonen i de neste avsnittene er hentet fra Norges Rederiforbunds årsrapport 2005¹². For Norge er gevinstene fra globaliseringen både tydelige og positive, eksportandelen utgjør nesten halvparten av brutto nasjonalprodukt, velstanden er dermed avhengig av en åpen og aktiv handel med andre land. Man kan dele inn globaliseringen i to perioder, der den første globaliseringsperioden startet på 1800-tallet, og den andre rundt 1980. Den andre globaliseringsperioden kom i form av at befolkningen ønsket vekst og en stabil verdensøkonomi gjennom samarbeid mellom alle land. Globaliseringsperiodene har blitt preget av dalende transportkostnader, og her har norske rederier bidratt. Kostnadene for transport med skip ble redusert med omlag 70 % fra 1970-tallet til 1996 som følge av større og mer effektive skip samt innføring av containere. Globaliseringen har gitt sitt preg på verdensøkonomien, siden 1950 til 2000 ble verdens bruttoprodukt om lag seksdoblet og handelen 18-doblet.

Myndighetene har forholdt seg til norsk skipsfart med to helt ulike holdninger de siste tiårene. Fra 1986 til 1996 hadde myndighetene stort sett rettet blikket ut. Det var enighet om skipsfartens betydning for globaliseringen. Opprettelsen av både NIS og innføring av en ny beskatningsmodell var vellykkede til å skape norske vilkår som var konkurransedyktige internasjonalt i Europa. I den andre holdningen som varte fra 1996 til 2006 hadde myndighetene blikket rettet innover. Denne perioden har vært preget av

¹² <http://193.212.171.50/default.asp?FILE=items/1014/263/aarsrapport%202005.pdf%20>

strid med en defensiv tilnærming til den internasjonale konkurransen. Flere land etablerte gunstige ordninger for rederiene. 2006 er starten på en ny fase der norsk internasjonal konkurranseevne i skipsfarten er svekket, samtidig som økningen i internasjonal handel ikke stopper opp.

2.3 NORSKE SKIPSREGISTRE

Norge har to skipsregistre, Norsk internasjonal skipsregister (NIS) som ble opprettet i 1987 og Norsk ordinært skipsregister. Skipsregistrene skal tjene som et ledd i den offentlige kontroll av registrering av skip og deres eierforhold, og i tillegg utøve funksjonen som rettsvernregister for registrering av rettigheter i norske skip.

Opprettelsen av Norsk internasjonal skipsregister (NIS) i 1987 var en viktig hendelse for norsk skipsfart for å hindre utflagging av skip. Det var tre hovedformål bak denne opprettelsen. For det første å sikre at norskeide skip ble registrert under norsk flagg. For det andre at konkurransevilkårene for norskregistrerte skip i utenriksfart skulle bli bedre. For det tredje at sysselsettingen av norske sjøfolk i størst mulig grad skulle opprettholdes. Ved etableringen av NIS ble det åpnet for bruk av utenlandsk mannskap på hjemlandets lønnsvilkår. Et skip som er registrert i NIS seiler under norsk flagg, og er undergitt norsk jurisdiksjon. Skip som er registrert i NIS tillates ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner, eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn anses i denne sammenheng også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Det betyr at det kun er skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) eller skip registrert i utenlandske registre som kan operere i det området. I henhold til norsk regelverk må det benyttes norske arbeids- og lønnsvilkår på NOR registrerte skip. Det betyr at det i praksis kun er nordmenn om bord på disse fartøyene, og rekrutteringsbasen er dermed begrenset til Norge. NOR registret opererer med både frivillig og pliktig registrering. Dersom skipet er over 15 meter langt er man pliktig til å registrere det om det ikke er registrert i et annet register.

Tabellen under viser en oversikt over antall skip og bruttotonnasje per 31. desember 2007 fordelt mellom NIS og NOR.

2007	Norskregistrerte skip i alt		NIS		NOR	
	Antall	Bruttotonn	Antall	Bruttotonn	Antall	Bruttotonn
100-499	281	73110	5	1498	276	71613
500-4999	574	1198466	149	422424	425	776042
5000-9999	83	577683	66	467344	17	110339
10000-19999	72	1014947	60	847259	12	167688
20000-49999	201	6324446	198	6237871	3	86575
50000-99999	95	6558758	79	5393112	16	1165646
100000<	8	1034563	8	1034563	0	0
Sum	1314	16781974	565	14404071	749	2377903

Tabell 1: Handelsflåten, Norskregistrert skip: (ssb¹³)

Av tabellen kommer det frem at det er flere skip registrert i NOR, men samtidig er 85 % av bruttotonnasjen som er tilgjengelig, fra NIS registrerte skip. Man kan også se at de fleste store skipene er registrert i NIS.

2.4 GENERELT OM SKIPSFART

Den maritime næringen er en konjunkturavhengig bransje og mange faktorer spiller inn. Faktorer som påvirker tilbud og etterspørsel til denne næringen slår ut på skipsfartsvirksomhetens lønnsomhet. De viktigste faktorene som påvirker tilbud og etterspørsel er listet opp i tabellen under.

<u>Etterspørsel</u>	<u>Tilbud</u>
1. Verdensøkonomien	1. Verdens flåten
2. Varetransport	2. Flåte produktivitet
3. Gjennomsnittlig størrelse på skip	3. Skraping og tap
4. Transport kostnader	4. Produksjon av skip
5. Politiske begivenheter	5. Frakt rater

Tabell 2: Etterspørsel og tilbuds faktorer (Stopford, 1997)

Særlig viktig for denne utredningen er etterspørselsfaktoren verdensøkonomien og tilbudsfaktoren produksjon av skip. Rederiene har samtidig hevdet at tilbudet fra norske rederier vil falle akterut når rederiskatten innkreves. Det vil bli mindre tilgang til kapital og dermed mindre produksjon av skip, noe som vil føre til mindre arbeid for resten av den maritime klyngen.

¹³ <http://www.ssb.no/emner/10/12/40/handelsfl/tab-2008-06-06-03.html>

Hovedsakelig kan man dele inn den maritime næringen i fire hovedmarkeder, nybygg markedet, frakt markedet, salgs- og kjøpsmarkedet, og skrap markedet. Skipseiere opererer mest sannsynlig i alle markeder, og markedene er derfor betydelig korrelert. På grunn av korrelasjonen mellom disse fire markedene, kan også en tilbakebetaling av utsatt skattegjeld få innvirkning på de tre andre markedene.

Inntektene til rederiene består hovedsakelig av fraktinntektene, disse går opp og ned med fraktratene og er hovedmekanismen som driver investorene. I fraktmarkedet er der forskjellig marked for ulike skip. Videre er det hovedsaklig to typer transaksjoner, der den ene er fraktkontrakter hvor en vareavsender kjøper transport fra skipseieren gitt en fast pris per tonn av varer, og den andre er *"time charter"* hvor skipet blir hyret per dag.

Siden den maritime næringen, med særlig vekt på rederinæringen, er veldig kapitalkrevendes, må investorene også tenke på risikoen de tar. Skipsfarten har vært gjennom noen turbulente perioder i sin levetid, noe som kan karakteriseres som sykluser. Karakteristikk på en skipsfart syklus er at de er akseptert som en del av bransjen. Syklusene har et formål, de skaper et miljø der de svake skipsfartsvirksomhetene ikke overlever, og skaper en tynn og effektiv skipsfart. Syklusene har en mekanisme som fjerner ubalansen mellom tilbud og etterspørsel av skip. Stegene i en syklus kan sies å være trough (krybbe), bedring, topp og kollaps. Stopford (1997) gjennomgår 13 sykluser fra 1870 til 1989, men disse vil ikke bli gjengitt i denne utredningen. Man kan vel nesten si at skipsfarten er inne i en ny syklus, hvor finanskrisen påvirker skipsfarten og mange andre næringer. Dette er noe som vil bli diskutert mer i analysen av utredningen.

Risikoen i den maritime næringen er knyttet til at det er en kapitalintensiv bransje, men også at næringen er internasjonal og skipene seiler mellom land, og opererer med mange forskjellige valutaer. I skipsfartsvirksomhet snakker man om forskjellige typer risikoer. Forretningsrisiko kan deles inn i frakt markedsrisiko og operasjonell risiko. Frakt markedsrisiko er volatiliteten til spot raten og *"time charter"* rater som varierer med markedsforhold og sesongen. Med operasjonell risiko kan man snakke om

muligheten for å miste ett oppdrag på grunn av tekniske eller mekaniske problemer, tap av skip, skade på tredjeparts eiendeler, svingninger i oljeprisen, kredittrisiko og at skipet ligger i havn og ikke har noe oppdrag. Eiendelsrisiko og likviditetsrisiko kommer av variasjonen i verdien på annenhånds skip og skrapverdien på skip. Innenfor skipsfart må investorer også tenke på finansiell markedsrisiko, aksjemarkedsrisiko, politisk risiko og risiko for at selskapet ikke klarer betale gjelden sin. Skipsfart er altså en risikofylt næring, men som investorer vet man hvordan risiko skal håndteres ved hjelp av ulike finansielle verktøy. Tradisjonell skipsforsikring vil også eliminere noe av risikotypene.

Hovedoppgaven til skipsfart er å transportere varer rundt om i verden, men som ved et annet tradisjonelt selskap må denne næringen også tilby en variasjon av faktorer for å møte kravene til kunden. Noen av de viktigste faktorene er pris, fart, pålitelighet og sikkerhet. Ulike kunder setter pris på ulike faktorer. Typiske varer som blir transportert med skipsfart er produkter innenfor energi, jordbruk, metall industrien, skogprodukter, industrielle produkter og fabrikkasjonsprodukt.

Kostnader innenfor skipsfart kan klassifiseres i 5 kategorier:

- Operasjonelle kostnader som inkluderer dag til dag driften av skipet som mannskap, lager og vedlikehold. Dette er kostnader som kommer uansett om et skip er i oppdrag eller ikke.
- Periodiske vedlikeholdskostnader kommer når skipet er i tørrdokk for store reparasjoner.
- Reisekostnader er variable kostnader og inkluderer kostnader som havneavgifter, kanal avgifter og drivstoff.
- Kapital kostnader varierer etter hvordan skipet har blitt finansiert.
- Behandling av last representerer kostnader som lasting, stuing og avlasting av last.

Inntekter til skipsfart kan man hovedsaklig si er fraktinntektene, men innenfor skipsfart får man ulike inntekter alt etter hvor mye risiko skipseier ønsker å ha. Risikoen er skipsfart markeds risiko, som gjelder tilbudet av varer og fraktraten betalt, og operasjonell risiko som går på tilgjengeligheten av skip til å utføre transporten. Ulike befraktningskontrakter gir ulik risiko og ulike kostnader for rederen. De mest vanlige

befraktningkontraktene er "voyage charter", "time charter", "contract of affreightment" og "bareboat charter". Inngår skipseier en "voyage charter" inngår han en avtale om å transportere varer fra destinasjon A til destinasjon B til en bestemt pris per tonn. Ved "time charter" gir skipseier den operasjonelle kontrollen av skipet til charterer, mens eierskap og ledelse forblir hos eieren. Lengden på en slik befraktningkontrakt kan være fra en enkelt tur til flere år. En "bareboat" befraktningkontrakt foregår dersom et selskap ønsker å ha full operasjonell kontroll over et skip men ønsker ikke å eie det. En investor eller en skipseier, kjøper skipet og leverer det deretter over til selskapet for en spesifikk periode, gjerne 10 - 20 år.

Innenfor skipsfart betaler de ikke mye skatt. Etter at Nederland innførte det såkalte tonnasjesystemet i 1995 kom mange land med tilsvarende system. Mange nasjoner har derfor tilrettelagt vilkårene for denne næringen fordi de ønsker å satse på skipsfart. Skipseiere kan unngå skatt ved å registrere seg under flaggstater som ikke har skatt på denne næringen. Generelt kan man si at de eneste selskapene som betaler skatt er de som har spesifikke grunner for å gjøre dette. De som ønsker å ta denne vegen er ofte "liner selskap" som har store personalavdelinger, og de som ønsker å få utbytte av investerings insentiver som er tilgjengelig til lokale virksomheter.

2.5 MILJØ

I dagens samfunn blir det ofte stilt strengere krav til miljøutslipp, og dagens utfordring er å bevare miljøet på best mulig måte. Forurensingen av luften og havet øker behovet for å forebygge og redusere miljøutslippene mest mulig. Sjøtransporten er den billigste formen for transport og den står helt sentralt i verdenshandelen, og spiller en nøkkelrolle for hele utviklingen av global handel.¹⁴ Utslippene¹⁵ det blant annet er snakk om i skipsfarten er CO₂, NO_x, SO_x, VOC og partikkelstoffer fra skip.

I følge Norges Rederiforbunds årsrapport for 2006 hevder de at skipsfart er verdens mest miljøvennlige transportform. Norge ønsker å gjøre en forskjell som vil bli lagt merke til globalt, fordi de er en ledende skipsfartsnasjon. Skipsfartsnæringen har

¹⁴ <http://www.tu.no/offshore/article104979.ece>

¹⁵ Vedlegg 2 - begreper

sammen med myndighetene kraft til å påvirke de internasjonale miljøstandardene for skipsfart. Skipsfarten prøver stadig å utvikle enda mer miljøvennlige løsninger enn de som finnes per i dag. Verdens skipsfart er underlagt global regulering både av sosiale forhold i *International labour organization* (ILO) og miljø i *International maritime organization* (IMO). Skipsfartsnæringen ønsker å heve de internasjonale miljøstandardene, dette skal være mulig siden Norge har en stor flåte og vil dermed bli hørt. Eksempler på norsk innflytelse er konvensjonen om kontroll og behandling av ballastvann¹⁶, der Norge var en pådriver for å få konvensjonen på plass. Et annet eksempel er prosessen knyttet til forsvarlig opphugging av skip. Dette tok rederiforbundet og myndighetene initiativ til i 1999. For å heve miljøstandarder på norske skip, ble det i 2000 innført en miljødifferensiering av tonnasjeavgiften. Denne ordningen åpnet en mulighet for rederiene til å redusere tonnageskattesatsen med opp til 25 % dersom de oppfylte visse miljøkrav fastsatt av sjøfartsdirektoratet. Parallelt med skipsfartsnæringen sin utvikling på miljøsidene har de også utviklet nye teknologiske løsninger for at stadig strengere krav og reguleringene skal kunne bli implementert.

Norges Rederiforbund innførte også en miljøvisjon¹⁷ i 2006 som en del av en ny miljøstrategi. Visjonen deres lyder:

”Norsk skipsfart og offshore skal ikke ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft.”

En miljøvennlig flåte med høy kvalitet er et varemerke for norsk maritim olje- og gassvirksomhet. Rederiforbundets miljøstrategi innebærer at den norske flåten skal befeste sin posisjon som internasjonalt ledende innen miljø. Forbundet vil blant annet prioritere områder som å hindre spredning av uønskede organismer gjennom ballastvann, redusere risikoen for miljøulykker, å få mer gods fra vei til sjø, fremme gass som drivstoff og fremme forsvarlig resirkulering av skip.

Rederiene gjør ikke noen unntak og har også fulgt opp rederiforbundets visjon og myndighetenes ønsker. Blant annet deltar rederiet Eidesvik på Bømlo i et stort internasjonalt industriprosjekt i utviklingen av et revolusjonerende konsept for kraftproduksjon i skip. Det er basert på brenselceller som kan erstatte de tradisjonelle

¹⁶ Vedlegg 2- begreper

¹⁷ Norges Rederiforbunds årsrapport, side 16

dieselmotorene, og dermed blir utslippene dramatisk redusert. Knutsen OAS har også tatt en rekke initiativer for å hindre miljøskadelige utslipp fra sin virksomhet. De har blant annet utviklet sin egen teknologi for å redusere de skadelige VOC - utslippene som oppstår ved lasting av olje, både offshore og ved terminalene. Rederiet er også i ferd med å utvikle en egen teknologi for å forhindre spredning av organsimer gjennom ballastvann, samtidig som de er ledende i utviklingen av pressurized natural gas (PNG) som er en ny måte og transportere gass på. Av andre miljøvennlige tiltak har også Østensjø rederi i Haugesund valgt å overføre sine erfaringer fra taubåter til offshoreflåten, og har som første rederi valgt å ta i bruk Vouth Schneider propellsystem på sine offshoreservicefarktoy. Propellen innebærer en betydelig reduksjon i energiforbruket og dermed utslippene. Skipsverftene deler samme interesser som rederiene, og leverer etter kundens krav, blant annet har Ulstein Design designet offshoreskip med baugen feil vei, noe som gir en rekke fordeler. Teknologien øker komforten og sikkerheten for mannskapet, og skipet får en mykere gange og har et mindre tap av fart i høy sjø. Dette er fordelaktig for miljøet siden forbruket av drivstoff går ned. Skipet er også utstyrt med et dieselelektrisk framdriftssystem, noe som optimaliserer effektforbruket, og som også er med på å minske utslippene.

Regjeringen har også innført en avgift på innenlandske utslipp av NO_x fra 1. januar 2007. Dette gjelder utslipp fra skip i fart mellom to norske havner og fartøy i virksomhet på norsk kontinental sokkel. Myndighetene gir også rederiene "kompensasjon" ved overgang fra rederibeskatningsordningen av 1996 til rederibeskatningsordningen av 2007. Selskaper innenfor den tidligere beskatningsordningen kan ha opparbeidet seg betydelige utsatte skattekreditter, som skal inngå i et inntektsoppgjør ved overgang til den nye ordningen. I utgangspunktet er samlet sum av utsatt skatt til rederiene 21 milliarder, men myndighetene har godtatt at 1/3 av dette beløpet kan avsettes i et fond for miljøtiltak. Hva midler på fond for miljøtiltak kan anvendes til, er ennå ikke vedtatt, men det er kommet et høringsnotat til forskriftsbestemmelse om fond for miljøtiltak. Formålet er å medvirke til miljøtiltak innenfor skipsfartsnæringen, som skal bidra til å redusere miljøproblemene knyttet til næringen i form av forurensing av ulik art. Tiltakene er mange, som for eksempel valg av drivstoff, valg av forbrenningsutstyr, rensingstiltak, valg av fremdriftsmaskineri, valg av bunnstoff, installasjon av anlegg for rensing av ballastvann og valg av opphuggingsmåte. Merkostnader til slike miljøtiltak vil

gi rett til fradrag i fond for miljøtiltak. Et rederi sin mulighet til å foreta miljøtiltak for å redusere eller unngå en skadelig miljøpåvirkning vil imidlertid være avhengig blant annet av fartøyets type og alder, samt av hvor mye som er investert i løpende vedlikehold og andre påkostninger. Videre må tiltaket ha en dokumenterbar miljøeffekt i minst 12 måneder, dette medfører blant annet at det ikke er tilstrekkelig at et selskap investerer i et miljøtiltak, men også at investeringen blir brukt i virksomheten. Det blir også foreslått at kostnader til visse typer forsknings- og utviklingsprosjekter skal anses som kvalifiserende miljøtiltak.

3. KLYNGE OG LOKALISERING

Innenfor dette teorifeltet er det to hovedretninger som har vært dominerende. Den ene har sitt utspring fra Michael Porters Diamant modell og den andre fra Paul Krugmans Geografi og handel. Det er store forskjeller i synet på hvordan klynger blir til og metodiske forskjeller mellom tilnærningene. Porter ser på klynger som verdiskapende fordi de bidrar til eksport og innovasjon, og vektlegger innovasjon. Økonomen mener at det er krevende kunder og høy konkurranse som gjør klyngene verdifulle og utfordrer virksomhetene. I Krugmans tilnærming er det viktig at klyngene gir høyere samlet verdiskapning enn den ellers ville ha vært. Krugman legger vekt på sterk innenlandsk konkurranse som vil senke produksjonskostnadene for klyngevirksomhetene, og dette vil gjøre det lettere for et land å trekke til seg eller videreutvikle klynger. I dette kapitlet vil begge tilnærmingene bli gjennomgått.

3.1 HVA ER EN KLYNGE

En vanlig forståelse av begrepet næringsklynge er en samlokalisering av bedrifter.

Definisjon av en næringsklynge finner man i Porter (1998, s 78):

“Clusters are geographic concentrations of interconnected companies and institutions in a particular field. Clusters encompass an array of linked industries and other entities important to competition. They include, for example, suppliers of specialized inputs such as components, machinery, and services, and providers of specialized infrastructure. Clusters also often extend downstream to channels and customers and laterally to manufacturers of complementary products and to companies in industries related by skills, technologies, or common inputs. Finally, many clusters include governmental and other institutions-such as universities, standards-setting agencies, think tanks, vocational training providers, and trade associations- that provide specialized training, education, information, research, and technical support”

Det er ulike forståelser og ulikt innhold av begrepet næringsklynger. Begrepet brukes om hele nasjonale næringer (den maritime sektor i et klyngeperspektiv), om geografiske

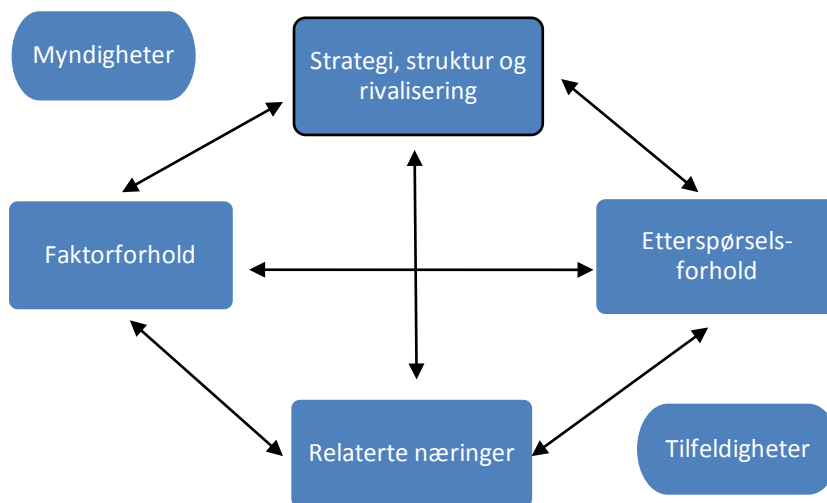
opphopninger av bedrifter innenfor en smal definert næring (møbelklyngen på Sunnmøre) og som uensartede bedrifter som er lokalisert innenfor et geografisk område. I denne utredningen blir klyngebegrepet benyttet som hele nasjonale næringer, altså den maritime klyngen i Norge.

3.2 PORTERS TILNÆRMING

For å kartlegge klyngeegenskapene til en næring har Porter utviklet en modell "Porters diamantmodell" (Porter 1990) som er mye brukt. Porters diamantmodell tar for seg konkurranseforhold, markedsforhold, koblinger og faktorforhold. Denne modellen utviklet Porter da han ville se på hvorfor næringer i enkelte land ble internasjonale suksesser, mens de ikke blir det i andre land til tross for at ressursgrunnet er likt i begge landene. Hovedpoenget med Porters modell er at suksessrike næringer er kjennetegnet ved selvforsterkende vekst, som drives frem av konkurranse, samarbeid, innovasjonspress og kunnskapsutvikling blant bedrifter innenfor relativt små geografiske området.

Mange aktører i en næring innen et geografisk område med sterke relasjoner er med på å danne grunnlaget for en klynge. Når slike forhold foreligger, vil et kompetansemiljø bygges opp og gi aktørene i klyngen en konkurransefordel. Dette skyldes for eksempel at nærheten til krevende kunder utfordrer leverandører til å videreutvikle sine produkter og tjenester. Konkurranse og samarbeid mellom aktørene i en klynge vil generere økt kompetanse, både gjennom rivalisering og gjensidig kunnskapsutvikling. Fordelene med å delta i en næringsklynge kan være at det vil bidra til innovasjon, produktivitetsvekst og vekst gjennom oppgraderingsmekanismer.

Figuren under gjengir Porters diamantmodell og viser at de fire faktorene er gjensidig avhengig av hverandre. I tillegg har faktorene myndigheter og tilfeldigheter også en innflytelse på hva som skjer i en klyngedannelse. Modellen utviklet Porter da han prøvde å finne svar på hvorfor noen virksomheter ble vellykket i noen land og ikke i andre land til tross for likt ressursgrunnlag.



Figur 2: Porters Diamantmodell (Benito et. al, 08-2000)

Etterspørselsforhold:

Størrelse, vekst og andre egenskaper ved markedet har stor betydning for en nærings utviklingsmuligheter. En forventning om sterk vekst vil påvirke produktutvikling og forskning og utvikling – investeringer, stagnasjon og tilbakegang vil ofte føre til et fokus på kostnadseffektivitet og priskrig. Størrelsen på markedet er viktig og et stort marked kan frembringe spesialiserte leverandører og videre vil et større marked gi muligheter til å realisere stordriftsfordeler. Størrelse og vekst er viktige faktorer og har betydning for dynamikken i en næring, men andre faktorer er vel så viktige. Avanserte, innovative og sofistikerte kunder vil stille krav til sine leverandører og kundene bidrar dermed til produktutvikling og prosessinnovasjoner i næringen, og vil gjøre næringen mer innovativ Det er enklest å få til denne kommunikasjonen når aktørene er samlokaliserte.

Siden maritim industri er en globalindustri er etterspørselsforhold sterkt korrelert med globale forretningscykluser. Selv om mye av aktiviteten av skipsfart er internasjonal orientert er etterspørselsforholdene i hjemmemarkedet viktig. Det er her selskapene utnytter kostnads og differensieringsfordelen basert på stordriftsfordeler og læringskurven.

Konkurransforhold:

Den maritime industrien er internasjonal og konkurrerer dermed internasjonalt med mange aktører. For en aktør som skal levere internasjonalt stiller dette krav til kontinuerlig utvikling av produkter, service og prosesser for å overleve i markedet.

Relaterte næringer:

Ganske få industrier kan operere i totalt isolerte forhold. Tilgang til leverandører, komplementær kompetanse, søsken bransjer, universiteter og forsknings institusjoner er faktorer som er viktige for konkurransedyktigheten. Bakgrunnen for at denne faktoren har stor betydning er at relaterte næringer innehar komplementær kunnskap som andre næringer kan nyte godt av. Innenfor en komplett klynge vil det ofte eksistere mange relaterte bedrifter som ved hjelp av samarbeid og kompetanseoverføring, gjensidig kan forsterke konkurransedyktigheten.

Faktorforhold:

En aktør er avhengig av tilgjengeligheten til produksjonsfaktorer for å være konkurransedyktige. Produksjonsfaktorer inkluderer alt fra menneskelige ressurser til kapital og infrastruktur. I den maritime næringen snakker vi da om moderne havner og en god infrastruktur, og skipsfarten har en stor andel på Oslo Børs. Norge har også med sin lange kystlinje og perifere lokasjon dannet en populasjon med sterke bånd til maritime kultur og tradisjoner. Eksport og import via sjøvegen er viktig for nasjonen som helhet og har styrket båndene til maritime aktiviteter og sørget for å beholde maritim arbeidskraft av en viss størrelse.

Myndigheter:

Myndighetene kan påvirke lønnsomheten i skipsfart virksomheten, de kan danne rammevilkår som gjør rederier internasjonalt konkurransedyktige. De kan benytte seg av instrumenter som investeringer i infrastruktur, skatte regime og subsidier. Subsidier for skipsverft var vanlig på 90 tallet, men på grunn av EU retningslinjene ble dette opphørt. Skipsverftene ble utsatt for stor konkurranse fra lavere kostnadsdestinasjoner som Asia. Til syvende og sist er det regjeringen som bestemmer hvordan næringen skal skattlegges.

Tilfeldigheter:

Tilfeldigheter omfatter andre eksterne forhold som vil ha påvirkning, men denne faktoren er vanskelig å kontrollere. Eksempler på tilfeldigheter kan være oljepris, valutakurser og konjunktursvingninger. Dette er viktige faktorer som må tas med i vurderingen av en nærings potensial. Økende fokus på miljøhensyn er også en faktor i den maritime sektoren som har vært et tema. Dette har ledet til økt fokus på miljøutslipp og krever innovative løsninger av hele sektoren.

3.3 KRUGMANS TILNÆRMING

Nesten samtidig med at Porter utviklet sin diamant modell for å forklare klyngeegenskapene til en næring, presenterte også Paul Krugman sitt arbeid om agglomerasjoner. Krugman henter sine problemstillinger og drivkrefter fra økonomisk geografi, men analyserer disse ved hjelp av mikroøkonomisk teori og etablerings teori om internasjonal handel. Formålene til Krugman har vært å bidra til en bedre forståelse av mekanismene bak økonomiske klynger og å studere hvilken sammenheng det er mellom handelshindre og graden av økonomisk - geografisk konsentrasjon. Utgangspunktet til Krugman er å forklare tendensen til en geografisk opphopning av økonomisk aktivitet eller agglomering. Krugman (1991) får frem poenget med et enkelt eksempel, at bedrifter vil lokalisere seg i en enkel region siden klyngen bli selvforsterkende når samlokaliseringen i seg selv er med på å skape ytterligere samlokalisering. For å skape dette mener han at det må være tegn til stordriftsfordeler, og det må være ufullkommen konkurranse. For å illustrere hva Krugman mener blir dette illustrert ved hans eksempel¹⁸.

Anta en næring med to bedrifter som kan velge å lokalisere virksomheten på et av to steder. Virksomhetene bruker samme spesialisert arbeidskraft og av en eller annen grunn er ikke etterspørselen etter arbeidskraft perfekt korrelert mellom de to virksomhetene¹⁹. Uansett er den enkelte bedrifts etterspørsel etter arbeidskraft både usikker og ikke perfekt korrelert med andre bedrifters etterspørsel. Begge virksomhetene kan ha både gode og dårlige tider, ved gode tider har de behov for 125

¹⁸ Bygget på Krugmans eksempel fra kapittel 2 i geografi og handel

¹⁹ For eksempel på grunn av at de produserer differensierte produkter eller de kan være utsatt for bedriftsspesifikke sjokk

spesialiserte arbeidere, ved dårlige tider er behovet til virksomhetene bare 75. Til sammen finnes det totalt 200 spesialiserte arbeidere, slik at gjennomsnittlig etterspørsel for arbeidere er lik tilbudet. Det antas videre i eksemplet at lønnen til arbeiderne er gitt. Spørsmålet er nå om virksomhetene og arbeiderne vil være bedre stilt dersom de to virksomhetene lokaliserer seg på forskjellige steder – og dermed former en "by" med en lokal arbeidskraft på 100 arbeidere – eller om de velger samme lokalisasjon, med en arbeidsstokk på 200 som kan jobbe i enten den ene eller den andre virksomheten? Hvis lønnen er lik den forventede lønn som klarer markedet, er det klart at både bedrifter og arbeidstakere er tjent med en samlokalisering. For å illustrere dette kan det tenkes en situasjon fra virksomhetens synspunkt. Dersom begge virksomhetene har hver sin "bedriftsby" med 100 spesialiserte arbeidere, vil det være umulig å få noe ut av de gode tidene når etterspørselen etter arbeiderne er høy. Der vil være en udekket etterspørsel på 25 arbeidere. Dersom virksomhetene befinner seg på samme lokalisasjon vil virksomhetene kunne utnytte potensialet til virksomheten full ut, ved at gode tider i den ene bedriften sammenfaller med dårlige tider i den andre, og det vil være tilstrekkelig arbeidskraft til å utnytte de gode tidene. Det er dermed en fordel for virksomhetene å være lokalisert på samme sted. Fra arbeidernes synspunkt vil det være negativt dersom virksomhetene ikke er samlokalisert i dårligere tider, siden 25 arbeidere vil være arbeidsledige. Hvis bedriftene derimot er lokalisert på samme sted, vil det mulige sammenfallet av dårlige tider i den ene bedriften med gode tider i den andre bedriften gi en gjennomsnittlig lavere arbeidsledighet.

Dette er et enkelt eksempel, men det får frem et par poenger. For det første klargjør det gevinsten av å ha et samlokalisert arbeidsmarked. Vi ser at gevinstene ved samlokalisering ikke behøver å ha noe med risikoaverse arbeidstakere å gjøre. I eksemplet kan arbeidstakerne godt være risikonøytrale. Hvis arbeidstakerne er risikoaverse, vil det være et ytterligere argument for gevinster ved samlokalisering.

For det andre viser eksemplet at usikkerhet alene ikke er nok til å generere gevinster ved samlokalisering. Vi trenger også stordriftsfordeler. I eksemplet måtte bedriftene velge én av to lokaliseringsmuligheter. Hvis hver bedrift kunne produsere på begge steder, eller for den saks skyld om hver bedrift kunne bli delt i to identiske bedrifter, da kunne hver «portefølje» av bedrifter og arbeidere bli replikert på hvert sted, og

motivasjonen for samlokalisering ville forsvinne. Men hvis det er stordriftsfordeler i produksjonen, vil bedriftene velge en lokalisering, de vil ikke dele seg på to steder. Det er altså samspillet mellom stordriftsfordeler og usikkerhet som gir opphavet til gevinstene ved å ha et samlokalisert arbeidsmarked.

3.3.1 LOKALISERING AV EN NÆRINGSKLYNGE

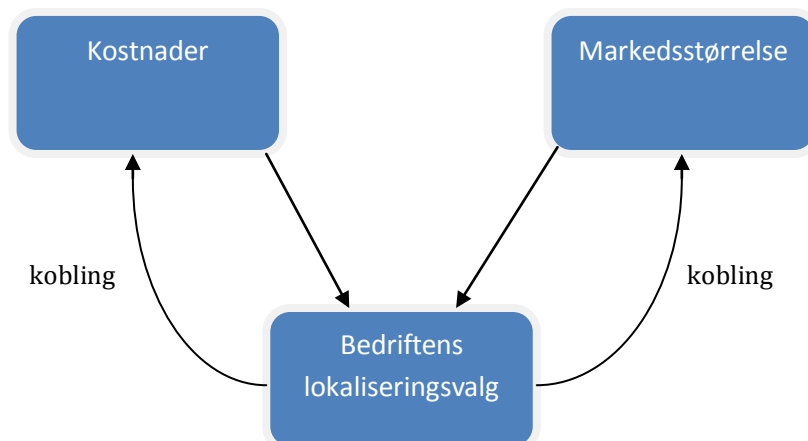
Gjennom sitt arbeid med geografi og handel utarbeidet Krugman en enkel modell for geografisk konsentrasjon i forhold til transportkostnadene. Modellen bygger på samspillet mellom økende avkastning, transportkostnader og etterspørsel. Dersom hver virksomhet har store skalafordeler, vil hver industri selge til det nasjonale markedet fra en enkel lokalisasjon. For å minimere transportkostnadene velger man en lokalisasjon med stor lokal etterspørsel. Poenget er følgelig at lokal etterspørsel vil være høy der allerede etablerte industribedrifter befinner seg.

I eksemplet med samlokalisering av arbeidskraften ble det påpekt at det er en fordel både for virksomheten og arbeiderne å være lokalisert på samme sted. Det spilte ikke noen rolle hvilket av stedene som ble valgt, så lenge de var samlokalisert var det en fordel. Hvilke faktorer som er avgjørende for hvor denne klyngen skal lokalisere seg sier eksemplet ingenting om, men at det er to likevekter. Krugman illustrer med et eksempel til hvor virksomheten vil lokalisere seg, som ikke vil bli gjennomgått i denne utredningen.

3.3.2 SELVFORSTERKENDE KLYNGEMEKANISMER²⁰

Dersom det eksisterer positive eksterne koblinger i en klynge kan man si at man har en klyngemekanisme. Dette kan illustreres ved en figur, som viser at den enkelte bedrifts lokaliseringsvalg kan påvirke markedsstørrelsen eller kostnadene via en positiv kobling.

²⁰ Avsnittet er i hovedsak bygget på Knarvik og Orvedal, 1997:6, Næringsklynger



Figur 3: Selvforsterkende klyngemekanisme (Knarvik og Orvedal 1997:6)

Koblingene kan enten være i form av bakover eller fremover i produksjonskjeden. Dersom en virksomhets lokaliseringsvalg påvirker kostnadene til andre bedrifter i området, er det en positiv kobling bakover. Dersom en virksomhets lokaliseringsvalg vil øke etterspørselen for allerede etablerte bedrifter, får man en positiv kobling fremover til markedstørrelsen. Dette kalles pekuniære eksternaliteter og kan oppstå dersom det er stordriftsfordeler og ufullkommen konkurranse.

Et enkelt eksempel kan illustrere dette. Hvis en birøkter etablerer seg i nærheten av en fruktdyrker, er det positivt for fruktdyrkeren fordi biene bestøver fruktblomstene. Likeledes er det en positiv effekt for birøkteren at en fruktdyrker er lokalisert i nærheten, fordi biene får tilgang på nektar fra fruktblomstene. Disse positive effektene er eksterne virkninger; fruktdyrkeren tar ikke hensyn til at fruktblomstene gir nektar til biene, og birøkteren tar ikke hensyn til at biene pollinerer fruktblomstene. Det er altså gjensidige, positive, eksterne virkning mellom fruktdyrking og birøkting, og denne eksterne virkningen virker tilbake på den enkelte bedrifts produksjonskostnad

3.4 MARITIME KLYNGEN OG REDERIENES TILKNYTNING

I dette delkapittelet vil det bli gjengitt tidligere studier av den norske maritime klyngen og hovedfunnene fra studiene. I tillegg vil det også rederienes tilknytning til den maritime klyngen bli gjennomgått.

3.4.1 TIDLIGERE STUDIER AV MARITIM KLYNGE I NORGE?

Forskning er gjort innenfor dette temaet. Første gang det ble gjennomført en næringsøkonomisk analyse av norske næringer ut fra et næringsklyngeperspektiv (Reve et al., 1992) ble den maritime næringsklyngen utpekt som den sterkeste og mest dynamiske næringsklyngen i Norge. Her fremsto shipping som en sentral og vekstkraftig del av den maritime næringsklyngen. Videre fremsto norsk shipping som en av de mest konkurransedyktigste i verden, og som en av verdens ledende shippingnasjon sammen med Japan og Hellas. Nye forfattere²¹ tar så i 2000 utgangspunkt i analysen til Reve et al. (1992) der se ser på den maritime sektoren i Norge sett i et klyngeperspektiv. De ville analysere hvorvidt den maritime næringsklyngen hadde styrket seg, stagnert eller forvitret siden analysen i 1992. Reve og Jakobsen (2002) bygger så videre på rapporten fra 2000 og konkluderer med en sterk maritim næringsklynge. Benito et al (2003) anvender Porters diamantmodell og analysere den maritime klyngen i Norge. Studiene får nye retninger i Knarvik og Steen (1999,2002) der analyser bygget på Krugmans teori blir utført. Dette er analyser basert på om det foreligger markedskoblinger og teknologiske eksternaliteter ved geografisk lokalisering.

Reve og Jakobsen (2001), mener det foreligger en sterk maritim klynge og hvilke relasjoner som foreligger innenfor den maritime klyngen vil bli gjennomgått i avsnitt 3.4.2. De mener også at mange av aktørene er internasjonale konkurransedyktige i et globalt marked med sterk konkurranse, og at Norge fremtrer som en ledende maritim nasjon

Benito et al. (2003) bruker Porters diamant modell og konkluderer med at den norske maritime sektoren har "god helse", sammenlignet med andre deler av norske økonomi i det siste tiåret. Benito finner tre grunner til å konkludere for en god helse. For det første var veksten i maritim sektor mye høyere enn gjennomsnittet for norsk økonomi. Videre forble sektoren internasjonalt konkurransedyktig og maritime sektor oppfyller det meste av karakteristikaene til en sterk næringsklynge, med mangfold, rivalisering og integritet som de sterkeste karakteristikaene. Selv om han konkluderer med en sterk maritim næringsklynge som ikke er en "superklynge" påpeker også Benito svakheter,

²¹ Benito et al., (2000)

som skrantede skipsverft, mangel på innovasjon og den rustne linken mellom skipsindustrien og ulike skips deler av sektoren. Den norske maritime næringen har til nå vært et komplett miljø, det vil si at den omfatter alle hovedkomponentene innenfor skipsfarten, som utvikling, bygging og drift av fartøyer, utstyrsleverandører, befraktning og skipsmegling, assurance og finansiering samt forskning og utvikling.

Til nå er det gjengitt tidligere studier som konkluderer med en norsk maritime klynge og at utenriks skipsfart er medlem i denne klyngen. Det finnes imidlertid også studier utført av Knarvik og Steen (1999,2001) som viser andre resultater. I 1999 studien finnes det ikke empiriske bevis som støtter opp om hypotesen om at rederiene er kjernen i den maritime industrien. De finner støtte for at det foreligger skalafordeler, men kan ikke forklare om dette skyldes internt eller eksternt til fabrikker eller virksomheter. Forfatterne mener at industrispesifikk kunnskap kreves dersom man skal bruke en industri spesifikk politikk. Studien er basert på en økonometrisk analyse, men forfatterne påpeker at ved bruk av beskrivende analyse kan gi andre resultater.

Knarvik og Steen (2001, s 18) konkluderer følgende:

“that productivity growth in the Norwegian maritime transport sector is positively affected by the size, i.e., activity level, of five out of six important maritime upstream sectors. With respect to three of these five services sectors (Banking, P&I insurance and Maritime consultants), we find that the size of the home market has a significant impact on sales, and that the vertical links between these sectors and maritime transport encourage self-reinforcing agglomeration and growth. Interpreted in accordance with the literature on the dynamic evolution of firms, the existence of positive externalities that give rise to self-reinforcing industrial development offers one explanation for the continuing growth and clustering of the Norwegian maritime industries in the more present past.”

Rederiskatteutvalget tok utgangspunkt i Knarvik og Steen (1999,2001) og Reve og Jakobsen (2001) analyser om den norske maritime klyngen. Konklusjonen var todelt og

både mindretallet og flertallet sine konklusjoner er gjengitt under. Konklusjonen til flertallet²²:

”Oppfatningen om at rederiene er kjernen i det maritime miljøet synes bare å kunne springe ut av en hypotese om at det er positive eksterne effekter for andre deler av maritim sektor knyttet til det å ha skipseiende selskaper skattemessig lokalisert i Norge. Informasjonen om eksistensen av en næringsklynge i maritim sektor er mangelfull, men den informasjonen som finnes trekker i retning av at det ikke kan påvises klyngeskapende mekanismer mellom rederier og andre deler av maritim sektor. Flertallet mener derfor at det som gjerne omtales som «den maritime klyngen» i hovedsak dreier seg om varekryssløp mellom bedrifter, og ikke om markedssvikt og klyngeskapende mekanismer.”

Mindretallet kommer til en annen konklusjon²³:

”Mindretallet viser til at det uansett tilstedeværelsen av eventuelle klyngeeffekter, eksisterer kryssløpssammenhenger der rederiene har et aktivt kundeforhold til maritime tjeneste- og utstysprodusenter, og at rederiene som krevende kunder også gir verdifulle bidrag til utvikling av nye produkter.”

3.4.1.1 OPPSUMMERING AV TIDLIGERE KLYNGESTUDIER

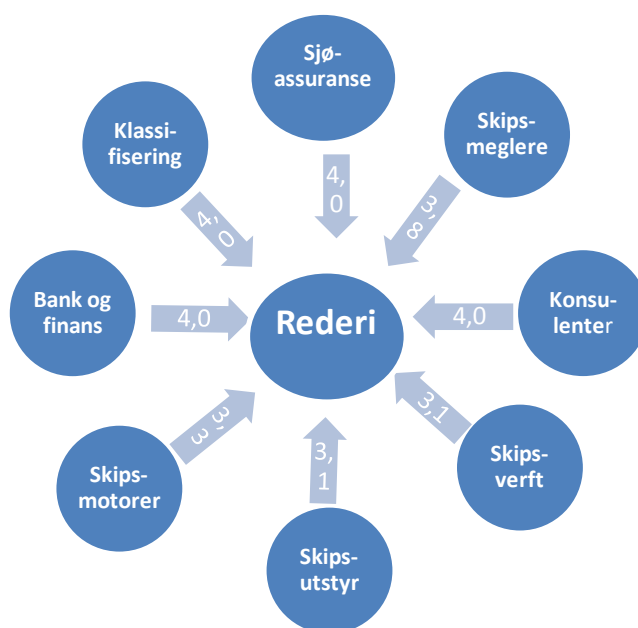
Basert på avsnitt 3.4.1 er dette en oppsummering av de tidligere klyngestudiene. Dermed vil de studiene som konkluderer med en maritim klynge og de som ikke finner bevis for dette bli oppsummert. Rederiskatteutvalgets rapport bygger på tidligere studier og vil derfor ikke være en egen konklusjon. Reve et al. (1992), Reve og Jakobsen (2001) og Benito et al. (2003), konkluderer alle med at det er tilstede en norsk maritim klynge. Disse studiene er basert på Porters diamantmodell. Imidlertid er Knarvik og Steen (1999,2001) sine studier basert på Krugmans teori gjennomgått i avsnitt 3.3. Disse studiene får også andre resultater, og de mener de ikke kan finne bevis på at rederiene er det sentrale elementet i den maritime klyngen, eller at det foreligger en maritim klynge.

²² NOU 2006:4, s 77

²³ NOU 2006:4, s 82

3.4.2 HVODAN PÅVIRKER REDERIENE DEN MARITIME KLYNGEN?

Reve og Jakobsen (2001) utførte en empirisk test basert på survey-undersøkelser, hvor de tester hvor sterke koblinger som eksisterte i den maritime næringsklyngen. De ba ulike aktører oppgi hvor sterke koblinger de hadde mot andre aktører i næringen. Skalaen som ble brukt, går fra 1 (ingen kobling) til 4 (tett kobling).



Figur 4: Maritime aktørers koblinger til rederier. (Reve og Jakobsen, 2001)

Resultatene viste at det er sterke koblinger mellom aktørene innen samme kategori, og demonstrerer med all tydelighet at rederiene er den mest sentrale aktørgruppen i den maritime næringsklyngen. Et annet hovedresultat er at relasjonen mellom aktørene innen skipsfart og innen skipsindustri er langt tettere enn relasjonen mellom de to andre delene av sektoren. Dette tyder på at den maritime næringsklyngen består av to deler, shipping og skipsindustri, noe som også er blitt fremholdt i tidligere studier av Knarvik og Steen (1999). Det som bør noteres i denne modellen, er de relativt tette koblingene mellom rederier og skipsindustri. Analysen trekker frem de svake koblingene mellom sentrale maritime aktører og forsknings- og utdanningsinstitusjoner. Dette viser at næringen igjen har en lang vei å gå før de har utnyttet alle potensielle oppgraderingsmekanismene.

Reve og Jakobsen (2001) trekker også frem sterke og svake sider, og sitter igjen med fire hovedutfordringer for den maritime næringsklyngen i Norge. Blant annet nevnes at klyngen må sikre at koblingene mellom de ulike aktørene i den maritime næringsklyngen ikke svekkes. Det er også viktig å sikre at den finansielle og den teknologiske delen samhandler tett, og at koblingen mot forsknings og utdanning styrkes vesentlig. I et stadig strammere arbeidsmarked må en sikre at maritime næringer mestrer rekrutteringsutfordringen. Videre peker de på at den maritime næringen må styrke sin forsknings og utviklings innstats og øke innovasjonstakten radikalt. Ny teknologi, nye logistikk systemer og ny virtuell organisering er noen virkemidler som blir fremhevet.

Jakobsen et al. (2003) har undersøkt klyngedynamikken til fem europeiske land. Her viser de at Norges næringsklynge er fullstendig og har en sterk innenlandsk og gjensidig link mellom industri og service selskaper. Videre finner de at norske service bedrifter samarbeider mest nasjonalt og scorer høyest på bredden og dybden av nasjonale klyngeforhold. De skårer også høyt på internasjonale maritime knytestpunkt og internasjonalt samarbeid, men lavere på internasjonalt samarbeid når det er snakk om innovasjon.

3.5 VALG AV LOKALISASJON

Virksomheter kan velge å lokalisere seg hvor som helst. Ifølge tidligere analyser og lokaliseringsteorien til Krugman velger imidlertid virksomheter en lokalisasjon som gir virksomheten noen fordeler. Dette kan være stordriftsfordeler som kan benyttes når flere virksomheter er lokalisert på samme sted. Beskatning påvirker også lokaliseringsvalgene virksomhetene tar. Rederiene er svært mobile og vil ikke ha store kostnadene med endring av lokalisering. Regjeringen synes imidlertid det vil være positivt for Norge å fortsette å være en stor internasjonal aktør innen skipsfart og har derfor endret beskatningsreglene slik næringen den siste tiden har ytret ønske om.

3.5.1 BESKATNING OG VALG AV LOKALISASJON

Devereux og Griffith (1998) ser på faktorene som påvirker lokalisasjons beslutninger for multinasjonale virksomheter. De utviklet en modell der virksomheter produserer differensierte produkter i ufullstendige konkurranse markeder. Virksomheter velger lokaliseringer mellom et antall land i utlandet. Artikkelen ser særlig på faktorene lønnsomhet og skatt. Modellen er utviklet med hensyn på virksomheter fra USA lokalisert i det Europeiske markedet. Agglomerings effekter ser de på som viktig. Den effektive gjennomsnittlige skattesatsen spiller en rolle i valget mellom lokalisasjoner, men ikke i valget mellom å lokalisere produksjonen i Europa sammenlignet med en av utside valgene. Forfatterne deler opp mulighetene virksomhetene har i 3 forskjellige alternativer:

1. Lokalisere seg i forskjellige land
2. Tilby til det utenlandske markedet via eksport
3. La være å tilby til markedet

Artikkelen forsøker å finne ut av hvilke faktorer som er viktige når virksomheten skal bestemme hvilken strategi de skal følge. Modellen vil ikke bli gjennomgått, men de empiriske resultatene er konsistent med den teoretiske strukturen. Artikkelen konkluderer med at når virksomheten har bestemt seg for å produsere i utlandet, har skattesatsen i de enkelte landene stor betydning for hvilket land de velger å lokalisere produksjonen i.

3.5.2 REDERIENS VALG AV LOKALISASJON

Rederiene er som nevnt svært mobile, ved at det eneste som blir nødvendig ved endring av lokalisasjon er egentlig flytting av kontorlokalene. Deres anleggsmidler er svært mobile sidene de i hovedsak består av skip som enkelt kan flyttes til andre skipsregistre. Ved valg av lokalisering kan de ulike rammevilkårene mellom land spille en rolle.

Historisk valg av lokalisasjon kan sies å være grunnen til at man har en maritim næringsklynge i Norge. Ved valg av lokalisering ønsker virksomhetene som regel å etablere seg der etterspørselen er størst. Grunnen til valg av etablering i en eksakt

region er vanskelig å finne svar på, men dette kan ha med god tilgang til råvarer, stor etterspørsel, historiske hendinger, kapitaltilgang et cetera. Som forklart tidligere mener Krugman at årsaken til en geografisk konsentrasjon av virksomheter på en lokalisasjon kommer av stordriftsfordeler, som for eksempel synkende transportkostnader. Konkurransen må da være ufullkommen og virksomhetene samlokaliserte. Dette vil øke lønnsomhetene til hver virksomhet.

3.5.3 MOBILITET INNENFOR EN LOKALISASJON

Dersom virksomheter er samlokaliserte kan dette være positivt for hver enkelt bedrift. Legger man til grunn Krugmans eksempel kan det være høy mobilitet av ansatte mellom virksomhetene. Årsaken er høy dynamikk, godt arbeidsmarked og liten avstand mellom virksomhetene. Denne mobiliteten fører til at kunnskapene spres raskt, og enkeltpersoners kompetanse blir utnyttet effektivt. Ny kunnskap skapes ved at personer med ulike typer kompetanse møtes og brynes mot hverandre.

3.5.4 LOKALISERING I DISTRIKTENE

Flere rederier har valgt en lokalisering i distriktene, blant annet Fosnavåg og Austevoll. Tar man utgangspunkt i Krugmans teori og den selvforsterkende klyngemekanismen kan dette være en forklaring på lokaliseringsbeslutningen til rederiene. På Sunnmøre har man gjennom flere hundre år vært avhengig av en båt som kunne frakte de fra den ene øyen til den andre, før bruforbindelsene kom. Distriktet er lokalisert ved havet og har opp gjennom tiden bygget seg opp betydelig gjennom både fiskeri og skipsfart. Siste ti - året er det offshore bølgen som har bygget seg betraktelig opp i dette distriktet. Fosnavåg er en liten by, med knappe 4000 innbyggere, men inneholder samtidig flere rederier enn dagligvarebutikker. Hele syv offshore rederivirksomheter er lokalisert i Fosnavåg, blant annet Neptune Offshores lokaliseringsvalg falt i dette distriktet. Vise presidenten Oddgeir Husøy uttaler til NHH Bulletin (02-2008, s. 20):

"I Fosnavåg sit kompetansen og miljøet, og det er lett å få fram idear. Det å ta del i og vere ein del av ei etablert klyngje gir fordelar. Vi satsar i eit etablert miljø og kan hauste av dei fordelane som ligg i miljøet"

Dette får frem poenget med en selvforsterkende klyngemekanisme, og at selv om rederiene konkurrer mot hverandre frembringer denne konkurransen også fordeler for det enkelte rederi.

Til tross for at rederiene ikke bidrar med skatteinntekter, har de betydning i distriktene i form av støtte til lokalsamfunnet og sysselsetting. Dette er noe utdraget fra artikkelen under viser²⁴:

"La oss ta Fosnavåg i Møre og Romsdal. I denne bygda er det hele seks rederier. For flere av dem startet det med fiske nå satser de på offshorevirksomhet. De er inne i en rivende utvikling. Aftenposten skrev nylig at disse rederiene de siste månedene har bestilt 26 nye skip. Samlet hadde de et overskudd på minst en halv milliard kroner i fjor. Denne boomen kommer hele Fosnavåg-samfunnet til gode. Over halvparten av arbeidsstokken er engasjert i maritim sektor. Rederiene har gitt store bidrag til utvikling av lokalsamfunnet. Det er blitt økt optimisme og velstand i hele kommunen. Fosnavåg hadde rett og slett vært et helt annet samfunn uten rederiene."

Av dette kan man dermed se at forsvinner rederiene i distriktene kan dette få en uheldig virkning for de små samfunnene, og mange arbeidsplasser kan forsvinne ut av distriktene. Ved en lokalisering i Fosnavåg er det også kort vei til Ulsteinvik, der flere rederier kontraherer sine skip ved Ulstein Verft og der flere utstyrsleverandører holder til. På grunn av den korte avstanden gir dette rederiene muligheten til en effektiv kommunikasjon og dermed fremme innovasjonen.

3.6 SPESIALBEHANDLING AV SKIPSFARTEN

Ved gjennomgangen av kapittel 2 og 3 kommer det frem viktige poenger, blant annet at skipsfarten er viktig for landets verdiskapning og den sysselsetter mange norske sjøfolk. Til tross for at rederiene ikke bidrar med skatteinnbetalinger har denne næringen noe spesielt som andre næringer ikke har i samme grad. Skipsfarten i Norge er bygget opp gjennom historien og er en næring som myndighetene ønsker å beholde i landet, den hører til Norges historie.

²⁴ <http://www.dagsavisen.no/meninger/article285309.ece>

I st.meld. nr 31 (2003-2004) kommer det frem at regjeringen ønsker å beholde norsk skipsfart i Norge, slik at de i fremtiden skal bidra til vekst og verdiskapning. Skipsfartsmeldingens bakgrunn var å legge grunnlaget for stabile og fremtidsrettede rammebetingelser for skipsfarten i Norge, og de skriver blant annet²⁵:

”Regjeringen mener derfor det er viktig å tilrettelegge rammevilkår som gjør at rederiene fortsatt ønsker å beholde hovedkontorer og eierskap i Norge, samt å satse på videreutvikling av kompetanse og innovasjon i skipsfarten og de maritime næringer.”

Rederiene har også vist interesse for miljøet, noe som blir stadig viktigere i dagens samfunn. Flere virksomheter satser mer på miljø og her er ikke norske rederier noe unntak. De kontraherer skip som skal redusere skadelige utslipp. Siden transporten er så viktig for verdensøkonomien, og man finner mange skip på havet til enhver tid er det viktig med miljøetsatsing.

I dette kapitlet har det blant annet også kommet frem at rederiene er sentrale i den maritime klyngen, og gjennom bruk av norske verft og norske utstyrsleverandører gir de arbeid til andre aktører i den maritime klyngen. Rederiene er dermed en investor ovenfor andre aktører i den maritime klyngen. I Norge er den maritime klyngen kjent som en sterk maritim klynge som har fokus på kvalitet, og det er noe som landet ønsker å beholde. Norge var en av de første aktørene som innførte en særskilt modell for beskatning av rederiene, og flere land her i ettertid fulgt denne trenden. Siden Norge var en av de første som var innførte en særskilt ordning tyder dette på at de ønsker å beholde rederiene i Norge.

Selv om rederiene nå har fått endelig skattefritak, har denne næringen også flere andre særskilte ordninger, som gir subsidier til hele næringen til en sum av fem milliarder i året. Tabellen under viser en oversikt over ulike ordninger som næringen nyter godt av.

²⁵ St.meld.nr 31 (2003-2004, s 12)

Støtteordning	Kroner
Den særskilte rederibeskatningen	1480
Sjømannsfradrag i alminnelig inntekt	350
Skattefrie naturalytelser for sjøfolk	205
Fritak for eller redusert CO2-og SO2-avgift	580
Taxfree salg om bord på ferger	1300
Høy avskrivingsatts i innenriks sjøfart	65
Tilskuddsordningene for sysselsetting av sjøfolk (Nettolønn og refusjon)	1060
Sum:	5040

Tabell 3; Særskilte skatte- og avgiftsregler for skipsfartsnæringen samt tilskuddsordninger for sysselsetting (NOU 2006:4)

Skipsfarten blir spesialbehandlet i form av mange tilskuddsordninger, de er faktisk den næringen som blir mest subsidiert etter jordbruk. Årsakene til dette er gjennomgått over, og man kan tenke seg at flere andre næringer kunne ha skapt like mange arbeidsplasser dersom de hadde fått tildelt like mye subsidier. IKT – Norge er en interesseorganisasjon for IKT næringen, som har uttalt seg om dette til økonomisk rapport²⁶. IKT-Norges generalsekretær, Per Morten Hoff, mener at dersom de hadde fått 6 milliarder i skattelette kunne de blant annet ha skapt 30 000 ekstra arbeidsplasser. Generalsekretæren mener IKT næringen også er i internasjonal konkurranse slik som rederiene, og mener at deres konkurrenter har gunstigere rammebetingelser enn de selv. Videre skrives det i rapporten:

”Det er kunnskapshoder, og ikke flere sjøfolk vi trenger å utdanne, er hans påstand. Bransjen Hoff står i spissen for omsatte i 2006 for ca. 234 milliarder kroner, omfatter 10.000 selskaper og nær 70.000 arbeidsplasser. Den er i sterk vekst, men lider under at det ikke er nok kunnskapsutdannede hoder til å ta unna veksten.” Til tross for utviklingen i IKT og antall arbeidsplasser sier Hoff, *”Vi har likevel aldri bedt om å slippe skatt. Å tro at vi skulle få 0,6 prosent skatt, er å tro på julenissen, selv om vi har mange felles trekk med rederinæringen som faktisk får det”.*

²⁶ [http://www.orapp.no/20080118/da hadde det svingt i kongeriket/](http://www.orapp.no/20080118/da_hadde_det_svingt_i_kongeriket/)

4. REDERIENES SKATTEMESSIG RAMMEVILKÅR I NORGE

Mye av informasjonen i dette kapitlet er hentet fra Woldbeck (2000 og 2006) og skatteloven.

I dette kapitlet vil jeg ta for meg utviklingen innenfor rederibeskatningen siden 1990 tallet. Problemstillingen i utredningen krever en sammenligning med beskatningsmodellen som de har i EU. Rederibeskatningen har siden 1990 vært et turbulent område med stadige endringer. Da den særskilte rederibeskatningsordningen som skulle gjelde fra og med 1996 ble innført, var den konkurransedyktig internasjonalt, men det skulle vise seg at etter noen år var den ikke regnet som attraktiv lenger. Regjeringen nedsatte et eget utvalg 17. desember 2004 som ble ledet av professoren Guttrom Schjelderup. Utvalget skulle vurdere den samlede beskatningen av rederinæringen, samt vurdere eventuelle endringer i reglene for rederier. De skulle levere sin innstilling til Finansdepartementet innen 1. desember 2005, men fikk utsatt frist til 7. mars 2006.

Rederiskatteutvalget kom frem til en todelt konklusjon der flertallet foreslo en avvikling av gjeldende ordning, og innføring av ordinær beskatning for rederier. Det var imidlertid ikke dette som ble foreslått ved fremleggelsen av statsbudsjettet for 2008. Rederiene skulle nå få en ordning med null selskapsskatt, men ikke gratis. Rederiene har siden 1996 opparbeidet seg en betydelig utsatt skattekreditt på 21 milliarder. Denne krever regjeringen tilbakebetalt over en periode på ti år.

4.1 FØR SKATTEREFORMEN AV 1992

Før skattereformen av 1992 var det mulig å utnytte skattereglene slik at man i noen grad kunne skyve skatten foran seg, og på den måten opparbeide skattemessige reserver. Eksempler på slike muligheter var blant annet en skattemessig avskrivning for driftsmidler som oversteg den reelle verdireduksjonen, avsetning for fremtidige forpliktelser og kostnader, og utsatt beskatning av gevinster ved salg av driftsmidler.

Salg av et driftsmiddel som på grunn av høy skattemessig avskrivning ga en betydelig skattemessig gevinst, kunne nedskrives ekstraordinært på gjenanskaffede driftsmidler, og på den måten kunne skattebelastningen skyves ytterligere frem i tid. Siden rederinæringen er en kapitalkrevende næring med kostbare driftsmidler ga dette store utslag. Før 1992 var det dermed gunstige regler for næringen, nevner blant annet høye avskrivingssatser, kontraktsavskrivninger, fradrag for avsetning til klassifikasjonsfond og utsatt beskatning av gevinst ved salg av skip.

4.2 SKATTEREFORMEN 1992

Skattereformen av 1992 endret de gunstige reglene for rederinæringene. Her ble avskrivingssatsene redusert til hva man forutsatte var nærmere en faktisk økonomisk verdiforringelse, og avsetninger til dekning av fremtidig tap og utgifter ble ikke lenger tillatt med skattemessig virkning. Gevinster ble raskere skattlagt gjennom føring på gevinst og tapskonto. Til gjengjeld for dette ble skattesatsene for rederier redusert fra 50,4 % til 28 %. Tanken bak denne reformen var å gi et bredere skattegrunnlag som ville gi den samme skatten med en lavere skattesats, det var altså ikke meningen at det samlede skattetrykket skulle øke. For rederinæringen økte skattetrykket merkbart, og reformen forverret forholdene til en næring som var ansett som veldig konkurranseutsatt. I tillegg er næringen svært mobil, og redere har ikke hatt noe problem med å flytte virksomheten til utlandet for å redusere kostnadene. Dette er noe norske myndigheter ville unngå, på grunn av store skatteinntekter, og at de ønsket å beholde maritim kunnskap og kontroll over flåten i Norge. For å prøve å forbedre forholdene til næringen ble avskrivingssatsene satt til 20 %, noe som klart overstiger den reelle verdinedgangen på skip.

NOKUS reglene gjaldt fra og med inntektsåret 1992 ved at de norske eierne av norskkontrollerte utenlandske aksjeselskap som er hjemmehørende i lavskatteland²⁷, ble beskattet for sin forholdsmessige andel av selskapets skattemessige resultat uavhengig av om det faktisk ble utbetalt utbytte. Formålet med NOKUS reglene var å likestille norske skattytere som investerte i Norge og norske skattytere som investerte i

²⁷ Med lavskatteland menes stater med et skattenivå som er lavere enn to tredjedeler av det skattenivå som gjelder for tilsvarende selskaper i Norge - <http://www.kpmg.no/arch/ img/9359469.pdf>

lavskatteland. NOKUS reglene gjaldt bare for utenlandske aksjeselskaper og andre selvstendige innretninger (stiftelser, truster, fonds et cetera), og ikke for norske deltakere i utenlandske ANS, KS, DA, partrederier et cetera.

I 1994 ble direkteligningspraksisen opphevet. Denne gikk ut på at det ble sett bort fra det utenlandske aksjeselskapet og skipet ble direkte lignet sammen med det norske eierselskapets øvrige inntekt. Jeg vil ikke gå nærmere inn på NOKUS reglene, da dette er for omfattende og avgrensingen går på norske selskaper registrert i Norge og med ledelse på styrenivå i Norge. Videre vil endringen opp igjennom årene tilhørende NOKUS reglene være med i denne oppgaven.

4.3 REDERIBESKATNINGSORDNINGEN 1996

Norge innførte med virkning fra inntektsåret 1996 en ny rederibeskatningsordning, som ga norsk skipsfart en skattemessig særbehandling. Formålet med denne innføringen var å gi rederier med skip i internasjonal fart bedre rammevilkår siden de er sterkt konkurransutsatt. Ordningen er bygget på et uttaksprinsipp hvor skipsfartsinntekter er skattefrie for selskapet, mens utdeling av utbytte til aksjonær og frivillig uttreden av rederiskatteordningen utløser ordinær beskatning med 28 % skatt. Det ble dermed eierne selv som bestemte når selskapet sin inntekt kom til beskatning. Ordningen ga rederiene en skattekreditt, som innebar at nåverdien av skatten ble lavere jo lenger rederiene utsatte utbytte utbetalinger. Selv om rederiene ble "fritatt" for selskapsskatt måtte de betale en tonnasjeskatt²⁸ av selskapet sin nettotonnasje, ordningen ble derfor også kalt en tonnasjeskatteordning. Man beregner tonnasjeskatten direkte som en bruttoskatt basert på nettotonnasjen med tilhørende satser for hvert enkelt fartøy i selskapet. Rederibeskatningsordningen fra 1996 var en valgfri ordning. Hvis selskapene skulle bli i Norge, kunne de velge mellom den særskilte rederibeskatningsordningen eller å skatte vanlig selskapsskatt på 28 %.

Innføringen av denne ordningen gjorde det mulig for rederier å beholde kapitalen i selskapet. Skipsfart er en kapitalkrevende næring og det ble dermed lettere for rederier å bli konkurransedyktig i et internasjonalt perspektiv. Samtidig kan man si at denne

²⁸ Vedlegg 1 - Tonnasjesatser

rederiskatteordningen hadde en innlåsningsseffekt. Valgte rederne å ta ut utbytte eller aksjegevinster, eller gå ut av ordningen ble det lignet skatt på selskapet.

Ordnningen ble innført gjeldene fra og med inntektsåret 1996, og opp gjennom årene har en del svakheter ved regelverket blitt tatt opp og rettet på. Regelverket fikk også innstramminger fra og med inntektsåret 2000 noe som gjorde aktører i næringen usikre på stabiliteten i ordningen.

4.3.1 KRAV TIL SELSKAPETS VIRKSOMHET

Hovedpunktene over vilkårene selskapene måtte oppfylle for å komme inn under denne ordningen vil bli gjennomgått i dette kapitlet. Det er Skatteloven av 1999 ²⁹ §§8-10 til 8-19 med tilhørende forskrifter som dekker lovtekstene som gjelder rederiskatteordningen. For å gjøre det lettere for leseren, er det de aktuelle lovbestemmelsene i den nye skatteloven som blir bruk, men med henvisning i en fotnote hvor den tilsvarende bestemmelse fantes i den gamle skatteloven. Denne lovteksten stiller krav til selskapene i form av selskapsform, eiendeler og virksomhet. Ved brudd på disse vilkårene faller selskapet utenfor ordningen. Det er svært mange spesialregler som ikke vil bli gjengitt i denne utredningen.

Krav til selskapsform

For å komme inn under ordningen var det krav om at skattesubjektet var et norsk aksjeselskap som var stiftet og registrert i henhold til aksjeloven eller allmennaksjeloven. Hovedregelen var altså aksjeselskap som i hovedsak ikke hadde andre inntekter enn fra driften av skipene, og eventuelle gevinster ved salg av skip. Deltakerlignende selskaper³⁰ kom også inn under ordningen så lenge de var eiet av et aksjeselskap innenfor ordningen og oppfylte resten av vilkårene. Det var aksjeselskapet som var skattesubjektet og som kunne kreve seg lignet under ordningen. Andelen av et deltakerlignet selskap som et slikt aksjeselskap eide ble automatisk også lignet etter reglene som en del av aksjeselskapet sin ligning. I utgangspunktet kom ikke selskaper som ble stiftet og registrert i utlandet, men som hadde alminnelig skatteplikt til Norge, jf

²⁹ I den nye loven er reglene i den tidligere skattelov § 51 A tatt inn som §§ 8-10 til 8-18

³⁰ Ansvarlige selskaper, kommandittselskap, partrederier, selskaper med delt ansvar og indre selskap, mv.

skatteloven § 15 første ledd bokstav b, under ordningen. Imidlertid var der en overgangsregel F som gjaldt til og med 1999 som gjorde at disse selskapene hadde en mulighet til å bli lignet under ordningen i årene 1997 – 1999.

Krav til eiendeler for rederiselskap

Skatteloven stiller krav til hvilke eiendeler et rederiselskap skal eie, og hvilke eiendeler de kan eie om de skal være innenfor ordningen, disse eiendelene er lovlige eiendeler. Videre er det også forbud mot eiendeler, disse er ulovlige eiendeler og vil diskvalifisere selskapet fra ordningen. Kravene til selskapets aktiva, altså lovlige eiendeler, var i loven definert som skip i fart og flyttbar innretning for bruk i petroleumsvirksomheten. Finansaktiva var ikke et krav, men noe som selskapene kunne eie.

Hva som menes med skip i fart er gjengitt i FIN forskrifter av 29. januar 1997, og var negativt avgrenset. Blant annet ble ikke skip under 100 brutto registertonn, og skip som vesentlig gikk i fart på norske innsjøer og elver ikke regnet som skip i fart og var dermed ikke kvalifisert for rederiordningen. Skulle skip ligge i opplag eller på verksted ble de likestilt med skip i fart, dersom skipet var i fart eller ble bygget umiddelbart før det ble lagt i opplag eller på verksted. Samme reglene gjaldt for en byggekontrakt og dersom skip gikk rett fra verft til opplag. Videre er det krav om at aksjeselskapet også må eie skip eller flyttbar innretning, enten direkte eller indirekte gjennom et underliggendes aksjeselskap eller deltakerlignet selskap. Dersom et selskap baserte sin drift på bare innleide skip, var det ikke kvalifisert for opptak i ordningen. Selskapet må direkte eller indirekte eie minst et kvalifiserende driftsmiddel. Det var ikke noe i veien for at et selskap kunne eie flere kvalifiserende eiendeler.

Videre hadde selskapene en mulighet til reinvestering av skipene eller andeler i deltakerlignende selskaper. Skulle selskapets eneste kvalifiserte eiendel bli solgt har selskapet en frist på inntil et år fra bortfallet til å anskaffe ny tonnasje eller inngå bindende kontrakt om bygging av nytt skip. Selskapet gis dermed en reinvesteringsfrist på et år, og opprettholder selskapene denne fristen vil de fremdeles være innenfor ordningen. For å unngå at selskapene ervervet en ny eiendel innen ett års fristens utløp for å selge eiendeler umiddelbart igjen ble det også stilt et vilkår om at selskapet må eie kvalifiserende eiendel i minst to år. Kravet i lovteksten er at selskapet må eie minst en

kvalifiserende eiendel til enhver tid i en periode på to år etter en slik reinvestering. Selskapet får ingen ny ettårs frist uten kvalifiserende eiendel i denne perioden. Dersom dette vilkåret ikke ble oppfylt, måtte selskapet tre ut av ordningen fra og med 1. januar i det året skipet, som utløste den opprinnelige et års fristen, ble solgt. Skulle selskapet miste sin eneste kvalifiserende eiendel ved ufrivillig realisasjon ved for eksempel forlis får selskapet "begynne på nytt" med en reinvesteringsfrist på et år.

Selskapet ville også ha mulighet til å eie driftsmidler og løsøre, som sammen med fartøyet utgjorde en fysisk og funksjonell enhet, og som normalt ble avskrevet sammen med fartøyet.

Med flyttbar innretning for bruk i petroleumsvirksomhet menes om den er bygd for å flyttes eller ikke, selv om den under oppdraget på en eller annen måte er knyttet opp mot havbunnen. Boreskip, produksjonsskip, plattformer som flyter under boring og "jack up" - rigger regnes som flyttbare innretninger til bruk i petroleumsvirksomhet. Det har vært tvil om andre innretninger som lastebøyer som er dregget opp og tilknyttet en produksjonsplattform. Disse er ikke bygd for slik forflytning og måtte bli regnet som fast installasjon. Videre tillater loven at et selskap innenfor ordningen foruten egne skip, også kan drive virksomhet med innleide skip og (egne) flyttbare innretninger.

Finansaktiva går under betegnelsen lovlig eiendel, men er ikke et krav for å komme inn under ordningen. Finansaktiva som omfattet aksjer/andeler i selskaper som ikke var omfattet av ordningen, eller finansielle instrumenter knyttet til slike eiendeler, var ikke en lovlig eiendel.

På grunn av kravene til eiendeler ble det også innført en tomånedersregelen for ulovlige eiendeler. Rederiene hadde dermed en mulighet til å kvitte seg med ulovlige eiendeler innen to måneder etter de var blitt tatt opp i ordningen. Dette gjelder ikke ved gjentatte brudd på krav til virksomhet og forbudet mot egne ansatte, og man fikk bare rettingsadgang en gang i løpet av en treårsperiode.

Indirekte eie gjennom flere ledd

For å oppfylle krav til eiendeler og komme inn under ordningen, må rederiet eie et skip. Dette kan oppfylles både gjennom direkte og indirekte eie gjennom flere ledd. Aksjeselskaper kan eie skip gjennom flere ledd, mens deltakerlignende selskaper og NOKUS selskaper må eie skipet direkte.

Krav til eierandel

I Ot.prp. nr 11 (1996-97) la de også opp til at det burde bli stilt vilkår om en minste eierandel ved indirekte eie av skip gjennom et underliggende selskap. Finansdepartementet grunnga dette med at det ikke skulle bli for kompliserte for ligningsmyndighetene, og dersom man ikke hadde vilkår om minsteandel ville man fjerne seg fra målsettingen om at det var eiere av skip som skulle bli tilgodesett. Aksjeselskaper innenfor ordningen kan etter dette eie skipet indirekte med minimum 3 % eierandel gjennom deltakerlignende selskaper, NOKUS selskaper og underliggende selskaper. En lavere eierandel i slike selskaper vil være en ulovlig eiendel.

Krav til virksomhet.

Etter skatteloven § 8-13 første ledd kan ikke selskapet drive annen virksomhet enn utleie og drift av egne fartøy eller flyttbare innretninger som nevnt i § 8-11 første ledd a og b. Videre er der også vilkår om at selskapet ikke kan ha egne ansatte, som betyr at sjøfolkene om bord ikke kan være ansatt i selskapet. Det vanlige er å opprette et driftsselskap med samme eiere som rederiet. Ansatte vil dermed være ansatte i et selskap utenfor ordningen. I tillegg til dette må selskaper kjøpe tjenester som administrasjon, ledelse, teknisk drift et cetera, fra selskaper utenfor ordningen etter vanlige markedsmessige vilkår.

Forbud mot lån til nærstående.

Rederibeskatningsordningen representerer en uttaksmodell, og som beskrevet tidligere i kapitlet innebærer dette en betydelig skattekreditt og vil kunne gi motiver for å foreta skjulte uttak. For å hindre slike motiver er det dermed forbud mot å gi lån til eller stille sikkerhet til skattytere utenfor ordningen, med direkte eller indirekte eierinteresser i selskaper. Dette forbudet gjelder også lån fra deltakerlignende selskaper.

Konsekvenser av brudd på låneforbudet er at selskapet må tre ut av ordningen fra 1. januar i det året bruddet skjer. Frem til og med inntektsåret 1999 var det ingen adgang til å reparere et slikt brudd på reglene.

Krav til egenkapital

Siden inntektene fra rederivirksomhet ikke blir løpende beskattet, kommer rentekostnader kun til fradrag for skattepliktige finansinntekter. Dette kan gjøre det lønnsomt for rederier med en høy egenkapitalandel, og gjelden blir plassert i en virksomhet under ordinær beskatning. På denne måten får de fradrag for rentekostnadene. For å hindre en slik tilpasning er det en regel om minste gjeldsrentefradrag. Dersom det beregnede gjeldsrentefradraget er høyere enn rentekostnadene, er differansen en skattepliktig inntekt for selskapet og beskattes med 28 %. Gjeldsfradraget som gjaldt i inntektsårene 1996 – 1999 var 30 % av selskapets total kapital³¹ multiplisert med en normrente³².

4.3.2 ENRDINGER I SKATTELOVEN FRA 1996-2006

Endringer 1996-1997

Allerede i 1997 ble det endring i noen av bestemmelsene som ble vedtatt i 1996. Blant annet ble tomånedersregelen endret, ved at den ikke lenger skulle gjelde for ulovlig inntekt fra oljevirksomhet på norsk sokkel.

Endringer i 1998 – 1999

Endringene ble vedtatt i Innst.O.nr 11 (1998-1999). Tidligere var ikke andeler / aksje i poolselskaper lovlige eiendeler innenfor ordningen. Dette ble nå endret å skulle gjelde fra 1996. I tillegg til dette ble også tonnasjeskatten doblet i inntektsåret 1998.

Endringer 2000

Stortinget vedtok i Innst.O.nr 53 (1999-2000) en del endringer og innstramminger i forbindelse med rederibeskatningsordningen av 1996. Endringene er listet opp under.

- Garanti og pantstillelser likestilles med lån
- Samme krav til innleid fartøy som til eget fartøy

³¹ Beregnes ved gjennomsnittet av selskapets bokførte verdier 1.1 og 31.12 i inntektsåret

³² Normrenten skal gjenspeile den lånerenten selskapet står overfor i markedet. Normrenten blir fastsatt årlig i forskrift.

- Inntektstillegg for høy egenkapital skal beregnes bare på skattesubjekt og ikke særskilt for deltakerlignende selskaper
- Negativ finansinntekt skal bare kunne avregnes mot tillegg for høy egenkapital
- Inntektstillegg ved inntreden i ordningen skal også beregnes ved konsern interne overføringer, samt at slike tillegg skal kunne avregnes mot fremførbare underskudd
- Gjeld skal hensyntas ved beregning av verdien ved uttredelse av ordningen
- Forenkling av lovteksten ved etablering av konto for beskattet inntekt
- RISK på egen aksjeportefølje korrigerer konto for tilbakeholdt skattlagt inntekt først når aksjene selges, eller ved uttreden
- Egen RISK ved utbytte og konsernbidrag påvirkes bare når det overføres beskattet kapital
- Ingen fradragssramme for kommandittselskaper og NOKUS
- Gevinst og tapskonto ved inntreden skal fortsatt beskattes løpende

Endringene har blitt omtalt som en forverring av ordningen for rederiene. I tillegg til dette ble tonnasjeskatten igjen vedtatt å øke, med en fordobling av satsene, gjeldende fra og med inntektsåret 2000. Samtidig med denne økningen ble det innført reduksjonsmulighet for tonnasjeskatten dersom rederiene innfridde visse miljøkrav. Ved oppfyllelse av miljøkravene kunne selskapene redusere tonnasjeskatten med inntil 25 %. Grensen for egenkapitalkravet ble også redusert fra 70 - 50 %, noe som var negativt for de med høy egenkapital.

Endringer 2002 - 2003

Gjennom de store innstramningene av skatteordningen som trådte i kraft fra og med inntektsåret 2000 kom det i årene fremover forbedringer. I Innst. O.nr 27 (2002-2003) ble en rekke forslag til forbedringer av rammevilkårene diskutert. Endringene som ble gjeldende var en reduksjon i satsene for tonnasjeskattene³³ med 30 % på alle trinnene. Videre ble det også adgang for NOKUS og deltakerlignende selskaper å eie et skip gjennom flere ledd. I tillegg til dette ble det også foretatt en endring av beregningsmetoden for høy egenkapital på grunn av forskjeller i rentenivåer mellom

³³ Vedlegg 1, tonnasjeskattesatser

land. Ved ny beregningsmetode skal det bare beregnes skattepliktig inntekt for den delen av rederiets egenkapital som overstiger 50 % av totalkapitalen i selskapet.

Endringer fra og med 2004

Fritaksmetoden har fra inntektsåret 2004 avløst systemet med RISK og godtgjørelse for beskatning av aksjeinntekter som tilfaller selskaper. I det nye systemet skal selskaper som hovedregel ikke beskattes for aksjeinntekter, jf. skatteloven § 2-38. Fritaksmetoden innebærer at selskapsaksjonærer skal fritas for beskatning av aksjegevinster og utbytte innenfor EØS området. På grunn av dette vil det dermed ikke være fradragsrett for tap ved realisasjon av aksjer. Fritaksmetoden forhindrer at aksjeinntekter blir beskattet flere ganger i eierkjede med norske selskaper (kjedebeskatning). Kjedebeskatning kan gi incentiver til omorganisering og kan dessuten svekke kapitalmobiliteten i næringslivet.

Fritaksmetoden har også gitt virkning for selskaper som er under den særskilte rederibeskatningsordningen. Endringene ble fremmet i ot.prp.nr.1 (2004–2005) og vedtatt i Innst. O. nr 10 (2004-2005). Endringene fra og med 2004³⁴:

- Utbytte fra børsnoterte selskaper som omfattes av fritaksmodellen, skattlegges ikke.
- Gevinst /tap ved salg av slike aksjer er ikke skattepliktige /fradragsberettiget ved salg etter 26.03.04. Tap etter 26.03.04 kan i visse tilfeller avregnes mot gevinst før 26.03.04
- Konto for skattlagt inntekt korrigeres for beregnede skattemessige inntekter og tap på aksjer som omfattes av fritaksmodellen, men ikke for gevinst ved salg til nærstående som skjer etter 06.10.04 Korreksjonen av kontoen gjelder også gevinst/tap ved salg av aksjer i underliggende rederibeskattede aksjeselskaper
- Aksjeporteføljen i selskap innenfor ordningen skal heller ikke skattlegges ved uttreden, det vil si verdien ved uttreden må settes til skattemessig kostpris
- De særlige RISK – reglene i skatteloven § 8.19 for rederibeskattede selskaper oppheves. Det vil si at avsatt utbytte uansett nå skal redusere beregnet RISK i 2005 og 2005, mens ytet konsernbidrag ikke skal gjøre det. Mottatt utbytte og konsernbidrag skal ikke lenger medregnes i RISK selv om det er tatt fra beskatte tkapital i det ytede selskapet.

³⁴ Hentet fra Woldbeck (2006, s 30-31)

Endringer 2005

På grunn av et ønske fra regjeringen om å endre den norske tonnasjeskattesatsen til europeisk nivå ble tonnasjeskattesatsen i 2005 redusert til 1996 nivået. Kravet til egenkapitalprosenten blir regulert til opprinnelig nivå, 70 %. I tillegg til disse endringene ble det også innført en ny fristberegning ved vilkårsbrudd (ref: tomånedersregelen). Dersom bruddet er utenfor selskapets kontroll, begynner ikke rettefristen å gjelde før de burde ha oppdaget bruddet.

Endringene 2006

Aksjonærmodellen ble innført for personlige aksjonærer fra og med inntektsåret 2006. Denne modellen innebærer at aksjeinntekter (aksjeutbytte og aksjegevinster), utover en minsteavkastning, beskattes som alminnelig inntekt med 28 %. Det er skjermingsrenten³⁵ som skal legges til grunn ved beregning av den skattefrie aksjeinntekten. Skjermingsgrunnlaget svarer i utgangspunktet til aksjens kostpris og ubenyttet skjermingsfradrag fra tidligere år inngår i skjermingsgrunnlaget det følgende året. Skjermingsfradraget skal regnes per aksje og personlige skattytere må eie aksjen per 31.12 i inntektsåret for å få skjermingsfradraget. Innføringen av aksjonærmodellen førte også til endringer for rederibeskatningsmodellen. Endringene er listet opp under³⁶:

- Utbytte fra rederibeskattet aksjeselskap ut over aksjonærenes skjermingsfradrag skal tillegges alminnelig inntekt for personlige aksjonærer
- Gevinst ut over ubenyttet skjermingsfradrag ved salg av aksjer i rederibeskattede selskap skal skattlegges og tap skal fradragsføres for personlige aksjonærer
- Lån fra person til aksjeselskap skal i tillegg til renteinntektene skattlegges en gang til med 72 % av rentene ut over skjermingsfradraget

4.3.3 INNTREDEN I ORDNINGEN

For at et selskap skulle kunne tre inn i denne ordningen, måtte bestemmelsene i skatteloven §§ 8-11 til 8-19³⁷ være oppfylt gjennom hele inntektsåret. Både med hensyn

³⁵ Skal svare til gjennomsnittrenten etter skatt siste år for 2-måneders statskasseveksler

³⁶ Hentet fra Woldbeck (2006, s 31-32)

³⁷ I skatteloven av 1911 finnes bestemmelsen i § 51.A-5 nr 1, Bestemmelsen er uendret siden 1996

til de driftsmidler selskapet kan og må eie, forbudet mot ansatte, og hva slags inntekter selskapet kan ha.

Ved inntredelse i ordningen skulle det foretas et inntektsoppgjør. Inntekten skattlegges i det året selskapet trer inn i ordningen. Dette må gjøres for at selskapet ikke skal ta med seg ubeskattede reserver inn i ordningen. Dette oppgjøret beregnes ved å ta differansen mellom 20 % saldoavskrivning og 4 % lineæravskrivning, men dette er begrenset til skip som er inntil 8 år gammelt. Siden rederiskatteordningen ikke var skattefri krevde dette kontinuitet i beskatningen. Det var derfor viktig at selskapet sin skattemessig verdi ble fastsatt på inntredetidspunktet. Selskap som kom inn i ordningen skal føre en konto for tilbakeholdt skattlagt inntekt. Denne kontoen ble brukt for å fordele senere utdelt utbytte mellom hva som var tatt fra skattlagt inntekt og hva som var tatt fra ikke skattlagt inntekt. Kontoen skal sammen med skattemessig innbetalt kapital være en del av inngangsverdien, dersom selskapet tredder ut av ordningen. For å unngå at selskaper skulle optimalisere den skattemessige situasjonen ved først å avskrive skipet innenfor det ordinære systemet i noen år før skipet omfattes av den særskilte rederiskatteordningen ble det fra og med inntektsåret 2000 innført nye ledd på § 8-14.

For å finne Inngangsverdien på konto for beskattet inntekt kan man bruke følgende oppsett³⁸:

Regnskapsmessig Egenkapital	
- Innbetalt kapital herunder overkurs	
- Positive midlertidige forskjeller	
+ Negative midlertidige forskjeller	
+ Regnskapsført utsatt skattefordel	
<hr/>	
= Inngangsverdien på konto for beskattet inntekt	

Tabell 4: Inngangsverdi på konto for beskattet inntekt (Woldbeck 2006)

Skulle selskapet tre inn i ordningen med fremførbart underskudd skulle selskapets skattemessige verdi øke med dette underskuddet. Det fremførbare underskuddet vil dermed videreføres gjennom kontoen for beskattet inntekt, og påvirke kapitalen i selskapet som er opptjent og beskattet. Videre er det også regler om gevinst og

³⁸ Woldbeck (2006, s 207)

tapskonto ved inntredelse. Dersom summen av skattyters gevinst- og tapskonto er positiv skulle dette beløpet inntektsføres, gjennom selskapet skattemessige verdi på inntredetidspunktet.

4.3.4 UTTREDEN AV ORDNINGEN

De fleste andre europeiske land har en bindingstid på ti år ved inntredelse i ordningen, men norske rederier kunne fritt tre ut av ordningen når de selv skulle ønske det. Skulle selskapet bryte vilkårene etter § 8-11 til 8-13³⁹, blir det fremsatt krav om skattlegging etter alminnelige regler, eller at selskapet likvideres, anses det som trådt ut av ordningen fra og med det inntektsåret. Skulle et selskap tre ut av ordningen kunne det allerede tre inn igjen i ordningen året etter uttreden. Siden det bare er skattesubjektet som kan søke seg inn under ordningen vil det bare være skattesubjektet som kan tre ut av ordningen.

Siden den norske ordningen ikke hadde endelig skattefrihet, ville all verdistigning i selskapet bli skattlagt ved uttreden. Samme som ved inntreden i ordningen skal det også ved uttreden fortas et inntektsoppgjør. Dette for å finne ut hva selskapet skal betale i skatt ved uttreden. Gevinsten eller tapet førest på gevinst og tapskonto. Oppsummert følger hvordan man beregner denne utsatte skatten.⁴⁰

Markedsverdi av selskapets eiendeler
- Selskapets gjeld
+ Kostpris på finansielle eiendeler
- Konto for beskattet inntekt
- Innskutt aksjekapital og overkurs
<hr/>
= Inntekt til beskatning

Tabell 5: Inntekt til beskatning (Woldbeck 2000)

4.4 DEN NORSKE ORDNINGEN FRA 2007

Rederibeskatningsordningen fra 1996 kan sies å ha vært turbulent for rederinæringen, da det stadig har kommet endringer til den særskilte beskatningen. Samtidig med dette

³⁹ Tidligere skattelov av 1911 var bestemmelsen i § 51 A-8 nr 1. Materielle innhold er uendret.

⁴⁰Woldbeck (2000, s 432-433)

ble det også hevdet at den norske ordningen ikke var konkurransedyktig på internasjonalt nivå. I samband med fremleggelse av statsbudsjettet 2008 ble det foretatt betydelige endringer i rederibeskatningen. Selskapene innenfor denne næringen er fra og med inntektsåret 2007 fritatt for skatt på skipsfartsinntekter. I hovedsak går dette ut på at selskapene nå bare betaler en tonnasjesskatt, og ikke løpende selskapsskatt. Ved tidligere ordning hadde rederiene mulighet til å utsette selskapsskatten på "ubestemt" tid, og velge selv når de ville innfri denne gjelden. Rederiene føler seg sviket av staten og føler de ikke holdt det de lovet. Selv om alle selskapene som tidligere var under den tidligere ordningen nå har forpliktelser over seg har de samtidig fått en mye gunstigere ordning da de slipper selskapsskatt.

I samband med denne nye loven er det også blitt utarbeidet overgangsregler slik at rederi kan tilpasse seg den nye ordningen. Med innføringen av den nye ordningen som skal gi norske rederi enda bedre rammevilkår er de nå helt fritatt for selskapsskatt. De selskapene som tidligere bygget opp skatteforpliktelser skal nå tilbakebetale 2/3 av forpliktelsene gradvis over en periode på ti år, der 1/3 kan bli avsatt i selskapene til fond for miljøtiltak. De betydelige skatteforpliktelsene er anslått til å være om lag 21 milliarder⁴¹. Dette er store summer for næringen, og kan slå ut på egenkapitalen til selskapene.

Ved innføringen av den nye rederibeskatningsordningen som skulle gjelde fra og med inntektsåret 2007 følte rederinæringen et svik over regjeringens lovnader. I en artikkel⁴² kommer det frem at norske rederier føler regjeringen har brutt en lovnad:

"Norske rederier fikk et klart signal i 1996 om at det skatteregimet som ble vedtatt skulle sikre at rederiene kunne gjøre langsiktige investeringer i trygg forvissning om at skatteopplegget skulle være stabilt i fremtiden. Når regjeringen nå vil endre på denne avtalen og sier staten er avhengig av mer skatteinntekter for å levere velferd til innbyggerne, er det ikke bare frekt. Det er også komisk."

⁴¹ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/tema/andre/Bedrifts--og-kapitalbeskatning/Rederibeskatning.html?id=447324>

⁴² <http://e24.no/kommentar/spaltister/jensen/article1985918.ece>

I henhold til innføringen av den nye rederibeskatningsordningen ble det også foretatt endringer i skattelovens paragrafer om skipsaksjeselskaper og skipsallmennaksjeselskaper. Endringene går i hovedsak ut på å tilpasse skattelovens paragrafer til den nye ordningen.

4.4.1 INNTRDEN I NY ORDNING FRA GAMMEL ORDNING

For å komme inn under den nye ordningen gjelder de samme vilkårene som for ordningen i 1996. I samband med innføringen av ny rederibeskatningsordning ble det endringer i §§8-14, 8-15 og 8-17, det er derfor utarbeidet overgangsregler⁴³ for de selskapene som befant seg under den tidligere ordningen og ønsker å gå over til den nye. Dersom selskaper velger å gå over fra gammel ordning med betydelige opparbeidet skattegjeld skal de følge overgangsreglene om inntektsoppgjør. Dette oppgjøret skulle foretas per 01. januar 2007. Inntektsoppgjøret blir beregnet som tabell 6 under viser:

	Kostpris for selskapets finansielle eiendeler
+	Skattemessig verdi av øvrige finansaktiva
+	Regnskapsmessig verdi av øvrige eiendeler
-	Skattemessig verdi av gjeld per 31.12.2006
=	Utgangsverdi
	Innbetalt aksjekapital og overkurs
+	Inngangsverdi på kontoen for tilbakeholdt skattlagt inntekt
=	Inngangsverdi
	Utgangsverdi
-	Inngangsverdi
=	Inntektsoppgjør

Tabell 6: Inntektsoppgjør (skatteloven § 8-17 (2))

2/3 av gevinsten av inntektsoppgjøret føres på en egen oppgjørskonto, som deretter skal inntektsføres med minst 10 % per år fra og med 2007 og inntil 1/3 av skattebeløpet knyttet til gevinst kan avsettes på fond for miljøtiltak. Gevinst som ikke avsettes på fond

⁴³ <http://www.lovdatab.no/ltavd1/filer/nl-20071214-107.html#map0>

for miljøtiltak⁴⁴ skal føres på oppgjørskontoen. Skulle selskapet gå med tap kan det fremføres til fradrag i fremtidig finansinntekt så lenge tapet ligger innenfor fremførbart finansunderskudd per 31.12.2006. Ved uttreden av rederiskatteordningen skal eventuell gjenstående ubeskattet gevinst tas til inntekt i uttredelsesåret.

Dersom et selskap ikke er lignet etter den særskilte beskatningsordningen for inntektsåret 2006 og trer inn i ordningen med virkning fra 2007 eller 2008, skal det ved inntektsoppgjøret legges til grunn regnskapsmessige verdier for driftsmidler og andeler i selskaper. Gevinster ved salg av driftsmidler og andeler i selskaper som, herunder salg av driftsmidler fra underliggende selskap, skal være skattepliktige ved realisasjon innen tre år etter inntreden. Det samme gjelder urealisert gevinst på driftsmidler og andeler i selskaper som nevnt i skatteloven §§ 10-40 og 10-60 ved uttreden av rederiskatteordningen innen tre år. Ved gevinstberegningen skal den verdien som er lagt til grunn ved inntredenbeskatningen utgjøre inngangsverdien.

4.4.2 INNTREDEN I NY ORDNING

Den nye skatteloven gjelder for selskaper som trer inn i ordningen fra og med inntektsåret 2009. Slik at dersom ikke selskapet kommer inn under overgangsreglene nevnt over som gjelder til og med inntektsåret 2008, kommer selskaper inn under § 8-14. For å komme inn under den nye ordningen må vilkårene i §§ 8-11 til 8-19 være oppfylt gjennom hele inntektsåret, uendret fra tidligere lov. Videre skal det ved inntreden foretas et inntektsoppgjør. Utgangsverdien skal settes til summen av kostpris for selskapets finansielle eiendeler og aksjer i selskaper⁴⁵ som er fritatt fra beskatning ved realisasjon etter § 2-38, skattemessig verdi av øvrige finansaktiva, og markedsverdien av selskapets øvrige eiendeler fratrukket skattemessig verdi av gjeld. Inngangsverdien settes lik selskapets totale egenkapital, korrigert for egenkapitalandelen av netto midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og

⁴⁴Departementet kan gi forskrift om hva midler på fond for miljøtiltak kan brukes til, om frist for når avsetningen må være anvendt til formålet, og om beskatning når midlene på fondet ikke er anvendt som forutsatt ved fristens utløp. Forskriften er utarbeidet, men ikke fastsatt.

⁴⁵ Gjelder eiendeler som i § 8-11 første ledd d og g

skattemessige verdier, herunder fremførbart underskudd. Underskudd kan ikke fremføres til fradrag i senere finansinntekt i selskapet.

Realiserer selskapet andeler i selskaper som omfattes av § 2-38 til selskap som ligner etter bestemmelsen i §§ 8-10 til 8-20 fra selskap direkte eller indirekte eierinteresser i det overtaende selskapet. Tilsvarende gjelder når realisasjonen skjer fra selskap som slikt selskap har direkte eller indirekte eierinteresser i. Inntektsoppgjør etter dette ledd skal ikke foretas ved realisasjon fra selskap som lignes etter bestemmelsene i §§ 8-10 til 8-20.

4.5 RAMMEVILKÅRENE I EU

Flere europeiske land har de senere årene innført såkalte "tonnasjeskatteregimer". De europeiske landene kan ikke konkurrere med lavskatteland som Bermuda, Bahamas og Panama, men kan tilrettelegge for utviklingen for denne viktige næringen, og tilpasse skattelovene så næringen får bedre rammevilkår enn ved ordinær beskatning. Noen av de europeiske landene har innført en bindingstid på ordningen. Norge har ikke noen bindingstid, men hadde heller ikke skattefritak som de europeiske landene har. Norge var blant de første ut med en slik ordning rettet mot rederinæringen i 1996. Denne ordningen skulle vise seg etter hvert ikke å være så gunstig som i 1996 da de europeiske landene kom tett bak med enda bedre ordninger.

EU har 1/3 av verdensflåten ⁴⁶, men har siden 1970 -tallet konkurrert med land fra den 3. verden som ikke har regler på sikkerhet og veldig lav skatt. EU-landene oppdaget på 1980-tallet at deres ordninger for rederinæringen manglet konkurransevne, i lys av dette innførte mange EU-land ordningen for å beholde den maritime flåten i landene. I 1989 innførte derfor EU egne retningslinjer. Nye retningslinjer som gjelder til 2010 ble utviklet i 2004 i "Community guidelines on State aid to maritime transport". Den nederlandske tonnasjeskattmodellen som ble innført i 1996 er valgt av nesten alle EU-land som har innført tonnasjeskatt. Denne modellen har dermed blitt EUs "standardmodell". Denne modellen gir skattefritak på selskapsnivå og betydelig

⁴⁶ http://ec.europa.eu/transport/maritime/legislation/doc/2004_01_17_guidelines.pdf

kommersiell fleksibilitet. I EU-modellen skatlegges inntektene bare når de deles ut som utbytte til private aksjonærer, og da er det den private aksjonæren som skattelegges, og ikke selskapet. I de europeiske modellene foretas det dermed ingen skattlegging av skipsfartsvirksomheten på selskapsnivå.

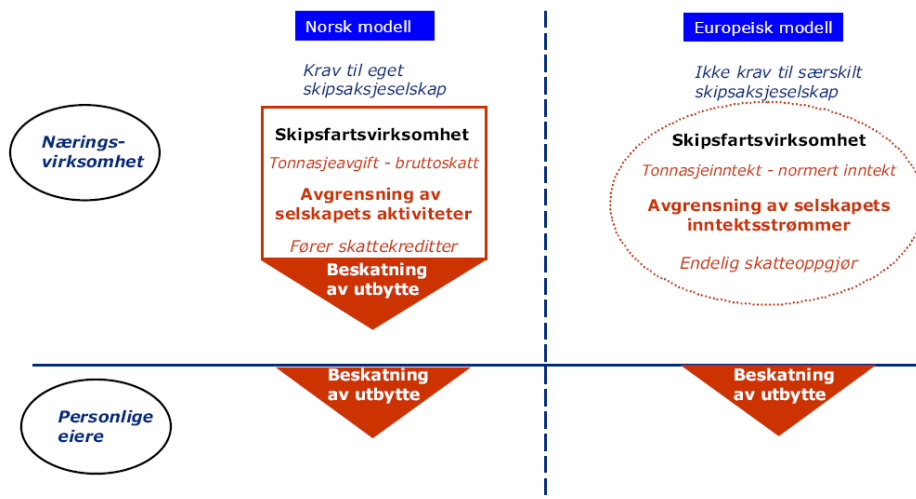
EU kommisjonen fremla 11.09.2002 en hvit bok om EUs transportpolitikk frem til 2010. Her ble EUs utfordringer innen transportpolitikk diskutert, de sentrale temaene var å redusere miljøbelastninger, fjerne flaskehalsen i transportsystemet og styrke sikkerheten innen transportnæringen. Det ble lagt vekt på at sjø og jernbanetransport skal styrkes, og at det europeiske sjøfartsdirektoratet European Maritime Safety Agency opprettholdes.

EUs retningslinjer for statsstøtte, State Aid Guidelines, forbyr all statsstøtte som kan være konkurransevridende hvis den påvirker handelen mellom EU landene. Unntaket for denne regelen er hvis støtten gis for å utvikle visse næringsgrenser eller enkelts økonomiske områder. Det er på dette grunnlaget at tonnasjebeskatningen tillates. State Aid Guidelines gir landene i EU og EØS spilleregler for hva som er lov å gjøre innenfor denne ordningen. Norge må også forholde seg til disse reglene.

4.5.1 SAMMENLIGNING MELLOM DET NORSKE OG ANDRE LANDS RAMMEVILKÅR

Rederiforbundet har gjennomført en gjennomgang av skattereglene⁴⁷ for verdensflåtens 30 største nasjoner, som viser at internasjonal skipsfart drives tilnærmet skattefritt. 54 % av verdensflåten eies nå fra land med tonnasjeskattesystemer, slik som Norge har nå. Nederland og Norge var først ute med innføring av en såkalt "tonnasjeskattmodell" i 1996. Flere land har i ettertid hengt seg på denne modellen, men valgt den Nederlandske ordningen. Skillet mellom den Norske og den Europeiske modellen kan vises i figuren under

⁴⁷ Internasjonal skipsfartsbeskatning (Norges Rederiforbund 2005)



Figur 5: Systemforskjell mellom norsk og europeisk tonnasjeavgift (NR 2005)

Den europeiske modellen har et fokus på å avgrense inntektsstrømmen som gir frihet til kapitalanvendelsen, og medfører ingen innlåsning av kapitalen i skipsfartsvirksomheter.

I tillegg til forskjeller mellom den europeiske og den norske modellen, er det også betydelige forskjeller i avskrivningssatser for skip i ulike land. Avskrivningssatsene for ulike land er listet opp under og viser at Norge har en lav avskrivningssats i internasjonal sammenheng:

Nederland	40 prosent
Sverige	30 prosent
Frankrike	29 prosent
Finland	25 prosent
Storbritannia	25 prosent
Tyskland	20 prosent
Norge	14 prosent

Tabell 7: Avskrivningssatser for skip i ulike land (MARUT 2007)

5. KONKURRANSE OG NÆRINGSPOLITIKK

Utgangspunktet for utredningen er å komme frem til hvordan endringen av rederibeskatningsordningen kommer til å påvirke konkurranseevnen til norske rederi. Konkurransformen innenfor utenriks skipsfart varierer mellom de ulike segmentene. I markedene for transport av råolje og tørre bulklaster er det tilnærmet perfekt konkurranse, mens det i markeder som kjemikaliefart og biltransport er begrenset konkurranse, oligopol. Skipsfarten konkurrerer med veitransport, flytransport og tog, mens skipsfarten opererer internasjonalt, der vei og tog er bedre stilt på nasjonalt nivå. Flytransport kan på den annen side ikke sees på som reell konkurranse til skipsfart. Dette har med at skip har muligheten til å frakte vanskelige laster, hvor fly har spesialisert seg på persontransport. Skipsfarten konkurrerer dermed i hovedsak dermed bare med seg selv og ikke andre næringer. Konkurransen i skipsfarten blir påvirket av faktorer innad i bedriftene, men også av makro faktorer som en enkel bedrift ikke har store mulighetene til å påvirke. Utenriks skipsfart er i en utsatt posisjon der de er en av de mest konkurranseutsatte næringene i Norge. Siden rammevilkårene ikke er like, påvirker skattebelastningen konkurranseevnen til skipsfartsbedriftene i Norge ovenfor utlandet, og verdiskapningsevnen i bedriftene. I kapittel 4 ble de ulike ordningene for skatt gjennomgått, og en enkel konklusjon er at systemet til tider har vært ustabil for næringen. Samlet sett har forbundene og næringen lagt ned mye tid og energi i temaet, som til slutt ga resultater i statsbudsjettet for 2008, men ikke et resultat næringen var særlig positive til. Årsaken til misnøyen vil bli diskutert nærmere i analysedelen i utredningen.

5.1 KONKURRANSEEVNE

Det er ikke bare skattebelastningen som påvirker konkurranseevnen til en bedrift, næring eller en nasjon, men det er en av mange faktorer. Svekkelse eller forbedring av konkurranseevnen kommer frem som en kombinasjon av mange faktorer som påvirker hvor folk ønsker å bosette seg, hvor eksisterende bedrifter velger å lokalisere sine aktiviteter og hvor nye virksomheter vokser frem. Faktorer som naturressurser, klima, topografi, transportmuligheter og nærhet til markeder er eksempler på slike forhold. Her spiller historien en viktig rolle gjennom at personer velger å bo der de allerede bor,

bedriftene er forankret der de opprinnelig ble etablert, og nye bedrifter blir som oftest etablert der hvor det allerede er mye virksomhet fra før. Det er også en sammenheng mellom verdiskapingsevne og velferdsnivå, og samspillet mellom disse har vært av grunnleggendes betydning for samfunnsutviklingen det siste århundret. Overordnet mål for næringspolitikken er å gjøre verdiskapingsevnen så stor som mulig.

Begrepet konkurransevne, som også kalles konkurransedyktighet kan tolkes på mange måter, og hvilken teori som vil bli brukt for å komme frem til dette vil bli gjennomgått i dette kapitlet. Konkurransevne tolker nærings- og handelsdepartementet som et begrep som har to aspekter, konkurranseposisjon og evne til endring. En definisjon av begrepet konkurransevne er gjengitt nedenfor⁴⁸.

”Konkurransevne beskriver forutsetningen for å opprettholde og øke den økonomiske verdiskaping over tid, på både bedriftsnivå, næringsnivå og nasjonalt nivå. Konkurransevnen avhenger av konkurranseposisjon og evne til innovasjon og omstilling; på nasjonalt nivå også at full ressursutnyttning og langsiktig balanse i økonomien sikres”

5.1.1 UTDYPING AV DEFINISJONEN

Konkurransevne i økonomisk sammenheng dreier seg om å kunne selge varer og tjenester med god lønnsomhet. En bedrift er konkurransedyktig dersom de kan tilby sine produkter til priser som gjør at den får solgt produktene i internasjonale markeder. Det innebærer at den er konkurransedyktig hvis, og bare hvis den kan produsere minst like billig som utenlandske konkurrenter – kvalitet og markedsføring tatt i betraktning. Økonomisk verdiskaping over tid kan bli definert ved at verdi blir skapt dersom prisen per enhet er høyere enn kostnader per enhet. Den maritime næringen sin verdiskaping er summen av lønnskostnader og driftsresultat i alle bedriftene. Verdiskaping gir et godt bilde på den samfunnsmessige avkastningen av næringsvirksomheten, som skyldes at verdiskapingen fanger opp avlønningen til de viktigste interessentene i næringen. De bedriftene som klarer å opprettholde en høyere margin over tid har et klart konkurransefortrinn. Konkurransefortrinn kan defineres som der et selskap har

⁴⁸ NOU 2001:29, s 57

ressurser eller kompetanse til å gi bedriften en fordel i konkurranse med andre bedrifter. Ressurser er alle eiendeler, evner, organisatoriske prosesser, egenskaper, informasjon og kunnskap som gjør det mulig å iverksette strategier som forbedrer selskapets effektivitet. Forskjellige typer ressurser er immaterielle ressurser som kompetansebaserte og relasjons baserte, og materielle ressurser som strukturell kapital og human kapital.

Ressurser som skaper verdi, er sjeldne, ikke kopierbare og organisert og dette gir konkurransefortrinn. Stabell og Fjellstad (1998) hevder at verdi blir skapt gjennom problemløsning, nettverk og produksjon. Innenfor skipsfart peker transport mot retningen verdinettverk, som sammenkobler kunder og er en formidlende teknologi. Verdinettverk krever forskjellige ressurser, blant kompetanse er det snakk om inngåelse av kontrakter, kundesegmentering, kommunikasjon og drive infrastruktur. For å bygge opp denne kompetansen krever dette relasjoner til mange kunder og bedriften må ha et godt renommé.

Innenfor skipsfart er altså økonomisk verdiskaping knyttet til å skape verdi for kundene, knytte til seg nye kunder, kontraktshåndtering, og ikke minst lønnsomhet der man prøver og holde kostnadene nede og inntektene oppe. Innenfor skipsfart har det blitt mye fokus på miljø i den siste tiden, og her stiller Norge sterkt. Norske skipsselskaper må kanskje regne med å få økte utgifter med tanke på nybygg som tar hensyn til utslipp og ombygginger på grunn av strengere miljøhensyn, eller økte avgifter som også bidrar til økte kostnader. Dette vil være likt for alle selskap som opererer fra Norge. Det gjenstår å se om utlandet kommer etter. Videre kan det også være en ide å komme inn på at generelt er kostnadsnivået mye lavere i ulandet enn i Norge, dette gjelder både råvarer, lønninger, lavere flaggavgifter og bedre skattevilkår. Slik at mange rederi har flagget ut av landet til fordel for slike utviklingsland. Dette har hjulpet de til å holde både skattenivået og kostnadene nede.

Utredningen tar for seg skipsfartsvirksomheten i Norge, og det er således næringsnivået som er analyseenheten. I og med at konkurranseevnen til den enkelte bedrift har mye å si for konkurranseevnen til næringen som helhet, må en imidlertid også ta utgangspunkt i hvordan de politiske rammebetingelsene påvirker konkurranseevnen på bedriftsnivå.

Konkurranssevnen til en bedrift, en næring eller et land er avhengig av to forhold sett i relasjon til tidsbegrepet: (1) Om bedriften, næringen eller landet er konkurransedyktig i dag, med andre ord hvordan er konkurransesituasjonen og deres forhold til konkurrerende aktører i dag. (2) Om bedriften, næringen eller landet er i stand til å omstilles seg og innovere slik at ressursene kan utnyttes bedre og konkurranssevnen øke fremover. Med andre ord er det ikke nok at en har en god konkurranseposisjon i dag, for at konkurranssevnen skal være god, det er også nødvendig å være innovativ og omstillingsdyktig. En bedrift kan oppnå god lønnsomhet i dag og ha en sterk konkurranseposisjon, men likevel ha svak omstillingsevne, som kan resultere i svekkelse av konkurranssevnen. Konkurranseposisjon kan ses på som hvordan bedriftene posisjonerer seg i forhold til andre bedrifter. Om de klarer å opprettholde eller øke markedsandelen, redusere kostnadene samtidig med å øke kvaliteten på produktene. Innenfor shipping operer skipsfart selskapene innenfor flere forskjellige markeder, og tilbyr ulike tjenester.

For å måle konkurranssevne vises det i tabell 8 en del indikatorer på konkurranssevne på bedrifts-, nærings- og nasjonalnivå. Skiller mellom konkurranseposisjon og innovasjons- og omstillingsevne.

Analysenivå	Konkurranseposisjon	Innovasjons- og omstillingsevne
Bedrift	Lønnsomhet Soliditet Markedsandel	Innovasjons- og omstillingsevne Kompetanse Ledelse
Næring	Markedsvekst Etableringsrate Internasjonalisering	Klyngeeffekter Konkurranse Kunnskapsinvesteringer
Nasjon	BNP per innbygger Produktivitetsvekst Lønns- og kostnadsnivå Sysselsettingsgrad Naturressurser	Utdanning og FoU Mobilitet i arbeidsstyrken Kapitalmarkedets effektivitet Reguleringsformer

Tabell 8: Måling av konkurranssevne (NOU 2001:29)

På bedriftsnivå vil det være særlig fokus på lønnsomhet, soliditet, innovasjon og kompetanse, mens det på næringsnivå vil bli sett på klyngeeffekter og internasjonalisering.

Bedrifiers lønnsomhet, er en virksomhets evne til å gi avkastning på den investerte kapitalen, beregnet til de priser på ferdigprodukter og innsatsfaktorer som virksomheten står overfor i markedet. For å analysere utviklingen i lønnsomheten til bedriftene innenfor skipsfart kan man se på ulike nøkkeltall, som dekningsbidrag, dekningsgrad, egenkapitalrentabilitet, selvfinansieringsevne, totalkapitalrentabilitet osv. Siden data ikke er tilgjengelig for mer enn ett år etter innføringen av den nye rederibeskatningsordningen vil det være statistisk vanskelig å trekke noen konklusjoner.

5.2. NÆRINGSPOLITIKKEN I NORGE

Hvilke oppgaver næringspolitikken har kan man finne i Reve og Jakobsen (2007, s 197):

”oppgaven er å legge forholdene best mulig til rette for et konkurransedyktig næringsliv. Det handler om å styrke innovasjon og produktivitet, og å gjøre en nasjon eller en region attraktiv som lokaliseringssted for bedrifter som skal klare seg i internasjonal konkurranse. Men fra et økonomisk teoretisk perspektiv kan vi si at næringspolitikken har som oppgave å korrigere markedsimperfeksjoner”.

Ved å prøve å finne ut av hva begrepet næringspolitikk omfatter kan man lettere se at skattnivået bør tilrettelegges, slik at man får størst mulig verdiskapning i landet. Konklusjonen til flertallet i rederiskatteutvalget bygger på at det ikke er samfunnsøkonomisk optimalt å gi rederinæringen skattelette.

En definisjon på næringspolitikk finner man i Sandmoutvalget (2004):

”en politikk som skal legge til rette for størst mulig verdiskapning i norsk økonomi, gitt de ressursene som er tilgjengelige. Dette innebærer en forståelse av næringspolitikk hvor offentlige tiltak er direkte rettet mot kilder til ineffektiviteter i

økonomien og innrettet på en måte som i minst mulig grad fører til andre tilpasninger enn det som skal til for å korrigere for markedssvikt”

Norman V. D (1996 s 10) definerer næringspolitikk som

”tiltak som har som hovedmål å påvirke næringsutviklingen på en eller annen måte”.

Von der Fehr (2002, s 70) mener at næringspolitikken omfatter:

”et bredt sett av virkemidler, inklusive lover og regler av betydning for næringslivet, skatter og avgifter, offentlige innkjøps- og anbudsregler, statens eiermessige engasjement, bidrag til forsknings- og undervisningsinstitusjoner, samt direkte finansiell støtte til bedriftene selv.”

5.2.1 PRINSIPPER FOR NÆRINSPOLITIKK

Skatter og avgifter som innbyggerne og virksomheter blir pålagt, brukes til å dekke alle offentlige utgiftene, pensjon, skole, infrastruktur, folketrygden, sykehjem, et cetera. Offentlige utgifter for regjeringen er dermed omfattende, og alt skal dekkes av virksomheter og personer. Norge har imidlertid oljefondet å ta av. Rederinæringen slipper med den nye ordningen unna selskapsskatt. De som slipper unna skatt, bidrar dermed ikke til offentlig verdiskapning i form av skatteinntekter. Skillet mellom prinsipper for næringspolitikken går mellom næringsnøytralitet og konkurransenøytralitet. Jeg vil i dette kapitlet prøve å gi begrepene et presist innhold.

5.2.1.1 NÆRINGSNØYTRALITET

Næringsnøytralitet har vært et ”nøkkelbegrep” i den næringspolitiske debatten de senere årene. En definisjon av næringsnøytralitet finner man i NOU 2006:4⁴⁹:

”en politikk innrettet slik at den bidrar til å realisere de investeringsprosjekter som har høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet”

⁴⁹ Rederiskatteutvalget side 61

Reve og Jakobsen (2007 s 199) om næringsnøytralitet:

”Bygger for det første på forutsetningen om at alle bedrifter har en like nyttig rolle i samfunnets verdiskapning, uansett om det er en industri- eller en tjenestebedrift, om det er en skjermet eller konkurransutsatt bedrift, om det er en høyteknologisk eller en lavteknologisk bedrift, og uansett om bedriften er lokalisert i sentrum eller i distriktene. For det andre er det ikke mulig på forhånd å vite hvilke bedrifter som har gode økonomiske utviklingsmuligheter, og hvilke som ikke har det”

Med næringsnøytral politikk menes det at alle næringer skal ha like vilkår, så lenge det ikke eksisterer markedsimperfeksjoner (også brukt som markedsvikt). Med andre ord bør ikke skipsfarten ha en særordning for skatt så lenge det ikke foreligger markedssvikt. Rederiskatteutvalget mener der ikke er noen form for markedssvikt i denne næringen og at en særordning vil ikke være samfunnsøkonomisk optimalt og vil ikke maksimere verdiskapningen i landet.

Skatteutvalget vil videre ikke avvise at det eksisterer visse klyngeeffekter i skipsfartsnæringen, og at rederiene har en positiv virkning på lønnsomheten til andre næringer. Til tross for at en rekke andre land har tilsvarende og gunstigere skatteordninger, bør næringspolitikken for næringsbeskatningen for hver enkelt næring være basert på prinsippet om næringsnøytralitet. Særskilte skatteregler for rederiene er brudd på prinsippet om næringsnøytralitet, men ved en avvikling av reglene antar de at deler av næringen vil flytte ut, og dette vil ikke øke skatteinntektene noe særlig.

5.2.1.2 KONKURRANSENØYTRALITET

Konkurransenøytralitet blir definert av Skatteutvalget (NOU 2003:9, s 113):

”noe som i praksis synes å innebære at rammebetingelsene for hver enkelt næring bør tilsvare (de beste) rammebetingelsene for de samme næringene i land det er naturlig å sammenligne seg med.”

Med andre ord at norske næringer og bedrifter skal ha samme rammevilkår som deres utenlandske konkurrenter, og dermed blir skattereglene diktet av utlandet og ikke av

nasjonal skattepolitikk. Dette prinsippet kan sies å ha to fordeler fremfor næringsnøytralitet. Ene fordelen går på og ikke risikere at produktivitet og innovative næringer drives ut av landet som følge av en aggressiv tiltrekningspolitikk i andre land, og at rammebetingelsen i større grad reflekteres næringens internasjonale mobilitet. Imidlertid kan det være vanskelig å finne en god "Benchmark" for konkurransenøytralitet, spørsmålene går på hvor gode rammebetingelsen skal være, om de skal være like gode som de beste rammebetingelsene i andre land, like gode som de nærmeste konkurrentlandene eller like gode som gjennomsnittet i andre land. Skattekonkurransen har særlig blitt merket innenfor skipsfartsnæringen i Norge. Det å beholde rederiene i Norge kan merkes på positive effekter på verft, utstysprodusenter og maritime tjenesteleverandører.

Rederiskatteutvalgets flertall konkluderte⁵⁰ med at næringspolitikken ikke bør bygges på prinsippet om konkurransenøytralitet:

"Dette er et prinsipp som vil kunne lede til ustabilitet i rammevilkårene, og flertallet mener at Norge som regel vil tjene på og ikke produsere varer og tjenester hvor tilsvarende produksjon blir subsidiert i andre land. Skattefavorisering senker prisene på disse varene eller tjenestene. Norge kan derfor tjene på å importere subsidierte produkter fra utlandet heller enn å forsøke å skape like rammevilkår for tilsvarende produksjon i Norge."

Skulle imidlertid politikken være basert på dette prinsippet mener flertallet i utvalget at begrepet må konkretiseres, og man må besvare en rekke spørsmål som ikke er enkle å finne noe svar på. Denne formen for politikk har ikke en ambisjon om å realisere de prosjekter som har høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og kan dermed føre til en mindre effektiv samfunnsøkonomisk ressursbruk.

- *Skal utlandets valg av rammevilkår bestemme norsk næringspolitikk selv i tilfeller der det gir en mindre effektiv samfunnsøkonomisk ressursbruk?*
- *Skal likhet i rammebetingelser gjelde hvert enkelt element i rammebetingelsene, eller er det den samlede effekten av politikken på lønnsomhet som er avgjørende?*

⁵⁰ NOU 2006:4 side 114

- *Hvilke andre land skal norsk næringspolitikk sammenligne seg med?*
- *Hvilken næringsinndeling skal benyttes i kartleggingen og utforming av rammebetingelser?*
- *Skal næringspolitikken kompensere for forskjeller i lønnsomhet som ikke skyldes rammebetingelser fastlagt gjennom politikk?*

5.2.1.3 MARKEDSSVIKT

Hva som ligger i begrepet markedssvikt er definert i NOU 2006:4⁵¹:

"Når uregulerte markeder ikke fører til den ressursallokeringen som er samfunnsøkonomisk mest lønnsom, foreligger det markedssvikt. Markedssvikt skyldes ulike typer eksterne virkninger knyttet til forbruk og produksjon, ufullstendig informasjon, imperfekt konkurranse, stordriftsfordeler og kollektive goder. Ved markedssvikt gir ikke markedsprisene de riktige signalene om alternativkostnader ved en bestemt økonomisk aktivitet."

Videre diskuteres det hvilke former for markedssvikt som kan foreligge for skipsfartsnæringen, og en konklusjon om at ikke noen av disse er tilstede i næringen. Formene for markedssvikt som kan foreligge for denne næringen:

1. *Mekanismer som skaper næringsklynger*
2. *Konkurranse mellom land om mobile skattegrunnlag*
3. *Makroøkonomisk markedssvikt*
4. *Miljø og sikkerhet.*
5. *Kriseberedskap.*

5.3 SKATTEKONKURRANSE

Skattekonkurranse mellom landene er et økende globalt problem, og gir ikke en samfunnsøkonomisk effektiv ressursallokering. En definisjon på skattekonkurranse er definert i NOU 2006:4⁵²;

⁵¹ NOU 2006:4, s 61

”Dersom land konkurrerer om å tiltrekke seg mobile bedrifter og næringer, kan det føre til at skatten på mobile skattegrunnlag bys ned. Dette fenomenet kalles gjerne for skattekonkurransen. Alt annet likt fører skattekonkurransen til lavere skatteinntekter for landene som deltar i konkurransen. Årsaken til dette er at skatten på mobile skattegrunnlag blir for lav fordi hvert enkelt land ikke tar hensyn til hvordan egen skattepolitikk påvirker andre lands skattegrunnlag og skatteinntekter. På denne måten representerer skattekonkurransen en fiskal eksternalitet. Dersom det enkelte land hadde tatt hensyn til eksternaliteten, ville skattene blitt satt høyere.”

Hvorvidt man kan si at det eksisterer en skattekonkurransen i rederinæringen finnes det ikke så mye tidligere studier på. NOU 2003:9 mener at beskatningen av rederivirksomhet også er omfattet av skattekonkurransen. En studie utført av Lassen og Sørensen (2002) har imidlertid funnet bevis på at det eksisterer en form for skattekonkurransen blant europeiske land i skattleggingen av visse typer i rederinæringen. Rederiskatteutvalget påpeker dermed at (NOU 2006:4, s 68):

”dette trekker i retning av at den norske rederiskatteordningen er et ledd i en pågående internasjonal skattekonkurransen.”

Flertallet i rederiskatteutvalget mener at Norge bør arbeide for å dempe internasjonal skattekonkurransen. Spørsmålet man kan stille seg da er hvorfor er det Norge som skal ta dette initiativet. Går Norge foran som et eksempel og andre land ikke følger etter mister kanskje Norge mange av rederiene. Et annet spørsmål man kan stille seg er om denne skattekonkurransen er farlig, siden hele verden har særordninger for denne næringen, er dette et tegn på en næring som er viktig for landene.

5.3.1 SKATTEKONKURRANSE OG MOBILE VIRKSOMHETER

Mobilitetsgraden til virksomheter kan påvirke lokaliseringvalgene til virksomheter. På lang sikt er imidlertid all kapital, både realkapital og finanskapital mobile. Ifølge rederiskatteutvalgets rapport⁵³:

⁵² NOU 2006:4, s 68

⁵³ NOU 2006:4, side 68

”En bedrift som har som mål å maksimere sitt overskudd, vil ønske å etablere seg i det landet som gir størst overskudd etter skatt. Hvis overskudd før skatt er det samme i alle land, vil lokalisering avgjøres av hvilket land som har den laveste gjennomsnittsskatten. Gjennomsnittsskatten vil avhenge av skattereglene, herunder de nominelle skattesatsene, avskrivningssatser, mulighetene for fremføring av tap etc.”

Rederinæringen har ikke store flyttekostnader, de har ikke fabrikker og produksjonsanlegg som må flyttes eller bygges på nytt, men skip som uansett opererer over hele verden, og gjør det lett for næringen å flytte virksomhetene til andre lokalisasjoner.

Rederiskatteutvalget (NOU 2006:4, s 68) mener en av faktorene som vil bli lagt til grunn ved valg av lokalisering er gjennomsnittsskattesatsen, og skriver følgende:

”Et selskap som skal foreta en investering, kan i de fleste tilfeller velge mellom å investere hjemme eller i utlandet. Bedriften må også velge hvilket omfang investeringen skal ha. En bedrift som har som mål å maksimere sitt overskudd, vil ønske å etablere seg i det landet som gir størst overskudd etter skatt. Hvis overskudd før skatt er det samme i alle land, vil lokalisering avgjøres av hvilket land som har den laveste gjennomsnittsskatten. Gjennomsnittsskatten vil avhenge av skattereglene, herunder de nominelle skattesatsene, avskrivningssatser, mulighetene for fremføring av tap etc.”

Mindretallets medlemmer mener dermed at skattekostnaden er en svært viktig lokaliseringsfaktor, og skriver følgende⁵⁴:

”skattekostnaden er en svært viktig lokaliseringsfaktor for rederivirksomhet. Dette ligger til grunn for at EU-kommisjonen har tillatt statsstøtte til rederinæringen i sine retningslinjer for statsstøtte til sjøtransport, og dette er også bakgrunnen for at flere EU-land i de senere år har innført såkalt tonnaskatteordninger for skattlegging av sjøfartsvirksomhet.”

⁵⁴ NOU 2006:4, s 81

Mindretallets mening legger dermed til grunn at skattekostnaden er viktig i valg av lokalisering. Siden rederinæringen er mobile kan en endring i beskatningen for rederier få konsekvenser for det norske maritime samfunnet dersom rederier ikke er fornøyde med skattekostnaden.

6. ANALYSE

I dette kapitlet ser jeg først på om påstandene til Norges Rederiforbund er overens med hva som har skjedd i løpet av ett år. Deretter ønsker jeg å se på om endringen i rederibeskatningsordningen har påvirket konkurranseevnen til norske rederier. For å finne ut av om det har vært en påvirkning ser jeg på utviklingen fra 2006 til 2007 på markedsverdi, egenkapitalandel, forskning og utvikling, arbeidskraft, og reinvestering. Deretter fortsetter analysen med å se på om den nye ordningen for beskatning av rederier er konkurransedyktig, og på hvor viktige rederiene er for Norges verdiskapning. Til slutt diskuteres det også om finanskrisen forsterker den utsatte skattekreditten for norske rederier.

Rederiforbundet har utarbeidet en egen oversikt⁵⁵ over hvilke konsekvenser de mener en overgang til ny rederibeskatningsordning vil få for norske rederier. Oversikten vil bli brukt for å analysere hva som faktisk har skjedd og om påstandene rederiforbundet fremhevet har forekommet. Denne oversikten er gjengitt under:

1. Den egenkapital som regjeringen krever innbetalt, er investert i skip og arbeidsplasser som gir avkastning til samfunnet.
2. Mindre selskap rammes relativt sett hardere enn større rederier. Det er ikke beløpenes størrelse som er avgjørende, men andelen av egenkapitalen det utgjør.
3. Offshorerederiene får redusert sin investeringsevne med mellom 15-20 mrd. kroner. Dette tilsvarer mellom 40 og 60 skip. Norske offshorerederier bygger i stor grad ved norske verft og benytter norsk utstyr.
4. Norske offshorerederier kommer i en vanskeligere konkurransesituasjon overfor sine utenlandske konkurrenter som får beholde sin egenkapital ubeskåret.
5. For mange selskaper vil skattebeløpet som skal etterbetales for de siste ti årene være høyere med regjeringens forslag enn om selskapene hadde vært beskattet som annet næringsliv.
6. Fornyelsen av nærskipsflåten blir vanskelig når egenkapitalen blir redusert. Gjennomsnittsalderen på flåten er 30 år.
7. Flere norske selskaper vil bryte med vilkår i låne- og fraktavtaler.

⁵⁵ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=495&AID=3651&TEMPORARY_TEMPLATE=79

8. I tillegg vil det som følge av redusert egenkapital påløpe høyere finansieringskostnader som gjør at lønnsomheten i fremtidige prosjekter blir en annen en forventet på investeringstidspunktet.
9. Flere byggeprogram som har ligget på tegnebrettet, er lagt på is.
10. Enkelte blir nødt til å selge skip eller kontrakter. For enda flere er situasjonen uavklart, og rederiene ser på mulige løsninger for å unngå dette.
11. Flere rederier har foretatt beslutninger om kjøp av skip eller bestilling av skip som ikke ville ha vært gjennomført dersom regjeringens forslag hadde vært kjent.
12. Et rederi har allerede mistet en milliardkontrakt på 8 skip med utenlandsk partner, i tillegg til at selskapet ikke nå lenger har kapital til å investere i to planlagte tankskip. Til sammen var dette investeringer for 2,5 mrd. kroner.
13. Noen rederier står også i fare for å måtte legge ned virksomheten
14. Det er skapt betydelig usikkerhet om den langsiktige stabiliteten til den nye ordningen rederiene er pliktige til å gå over i. Mange rederier er bekymret for resultatet av fremtidig drift i Norge.

På bakgrunn av de teoretiske kapitlene har jeg funnet noen hypoteser som vil bli presentert og analysert i dette kapitlet. Hypotesene vil bli presentert og analysert løpende gjennom analysen. Underhypotesene vil bli brukt for å diskutere hovedproblemstillingen i konklusjonen til denne utredningen.

6.1 KONSEKVENSER AV UTSATT SKATTEKREDITT

Nå er det et år siden endringen av rederibeskatningsordningen ble en realitet. Rederiforbundet har kommet med mange konsekvenser som de mener vil påvirke norske rederier, dersom gjennomslaget for ny rederibeskatning ble gjennomført. I dette kapitlet vil jeg se på konsekvensene rederiforbundet mente kom til å skje, men også hva som har skjedd i løpet av et år.

Hypotese 1: Er det en sammenheng mellom hva rederiforbundet hevdet ville skje og utviklingen det siste året?

Forutsetningen min for denne hypotesen er om det finnes en sammenheng mellom rederforbundets konsekvenser og hva som har skjedd. Imidlertid er tidsperspektivet på et år lite for å kunne si noe, men det vil gi en indikasjon på utviklingen.

6.1.1 TRUSLER FRA NÆRINGEN

Samlet tilbakebetaling for norske rederier er 14 milliarder. I denne bransjen er dette beløpet ikke så veldig stort med tanke på hvilken kapital næringen genererer og verdiskapningen i rederiene. Samtidig er det en rentefrigjeld som skal tilbakebetales, men over en periode på ti år. Rederiene hevder at denne kapitalen allerede er investert i skip og lignende, og at det ikke er alle som har denne kapitalen tilgjengelig. Disse rederiene må derfor hente inn ny kapital for å håndtere gjelden, alternativt selge skip. Dermed kan flere skip forsvinne fra Norsk internasjonalt skipsregister dersom de selger til utenlandske aktører.

Rederiforbundet og mange rederi hevder at skattesmellen vil få negative konsekvenser, som færre kontraheringer ved verft, innovasjon og nyskaping, ansettelse og at Norge vil miste sin maritime nasjon. Dersom truslene blir en realitet kan Norge miste rederinæringen, og mange arbeidsplasser kan gå tapt. Som vi så i kapittel 3 er det ulike synspunkt på hvorvidt det eksisterer en norsk maritime klynge. En av studiene konkluderer med en norsk maritime klynge, hvor rederiene er en sentral aktør. Dersom denne blir lagt til grunn, kan skatteregningen få konsekvenser for resten av den maritime klyngen.

Dagens flåte er ikke evigvarende og krever nyinvesteringer for å øke flåten. Dersom denne tilbakebetalingen påvirker rederiene sin evne til å fornye flåten, kan dette også resultere i færre skip registrert i Norge. Det kan også resultere i færre kontraheringer ved norske verft, en stagnasjon i den norske flåten og blir etterfulgt av stagnasjon for verftene og utstysleverandørene. Imidlertid hevder rederiskatteutvalget at både verftene og utstysleverandørene konkurrerer internasjonalt, og det er ikke slik at norske rederier er gavmilde og subsidierer den maritime klyngen. Dersom resten av den maritime klyngen er konkurransedyktige internasjonalt, vil en endring i rammevilkårene for rederiene ikke få noen konsekvenser for dem. Imidlertid er dette

imot Porters synspunkt, som mener at en virksomhet som befinner seg i en klynge skaper merverdier og lignende. Samtidig hevder Krugman at virksomheter lokaliserer seg i geografiske områder der allerede eksisterende virksomheter er etablert, på grunn av etterspørselen og lavere transaksjonskostnader. Det som er interessant i denne debatten er om en utflytting av norske rederi, eller en stagnasjon i kontraheringer, vil påvirke den maritime klyngen. Ifølge Krugman kommer ikke nye virksomheter til å etablere seg i et geografisk område dersom etterspørselen ikke lenger er lokalisert der. Etter hvert kan dette bli en lokalisasjon som ikke er attraktiv, og utstyrsleverandører og verftene kan flagge ut. De er ikke mobile enheter, og det vil derfor bli kostbart å flytte fabrikkene et cetera. Med en trend som denne forsvinner flere av Norges arbeidsplasser og man kan gå inni i en ond sirkel. Dette er en illustrasjon som forhåpentligvis ikke kommer i Norges historiebøker, men illustrerer poenget rederne vil få frem.

6.1.2 HVA VET VI?

Et år har gått siden regjeringen besluttet å innføre en ny modell for beskatning av rederivirksomhet, den skal være mer lik EU modellen for rederibeskatning. Modellen var preget av overgangsregler som ga en betydelig skattesmell for rederier i den tidligere ordningen. Dette året har vært interessant i form av å se på hvilke effekter overgangsreglene og ny ordning fikk.

Inntreden i ny rederibeskatningsmodell

Høegh Autoliners er et av de store norske rederiene, og har tidligere eid skip fra både Norge og Bermuda. Selskapet besluttet i første kvartal 2008 å flytte eierskapet for en del av de Bermuda registrerte skipene tilbake til Norge. Høegh Autoliners opplyser om årsaken til denne beslutningen⁵⁶:

”Vi flytter til Norge fordi det nye norske skatteopplegget er attraktivt, og vil gi en enda mer effektiv basis for vår globale virksomhet, sier Thor Jørgen Guttormsen, administrerende direktør for Høegh Autoliners.”

⁵⁶ <http://e24.no/naeringsliv/article2254642.ece>

Siden Höegh Autoliners flagger tilbake, og registrerer skipene i norske skipsregistre vil dette øke norsk registrert tonnasje. På grunn av tidligere eierskap i Norge slipper ikke selskapet unna den utsatte skattekreditten, og gir dermed selskapet en gjeld på 1,3 milliarder kroner.

I tillegg til Höegh flagger også Jebsen hjem tre av skipene fra Bahamas. Selskapet som eier disse skipene er Gearbulk Holding Limited. Overføring av skipene til den norske beskatningsmodellen skal gjøres gjennom datterselskapet Gearbulk Shipping AS i Bergen.

Uttreden av den norske ordningen

Wilhelm Wilhelmsen har på den annen side har fått nok av den ustabile politikken rundt rammevilkårene til næringen og besluttet å flytte virksomheten til Malta, til tross for at det ikke er en skattekrone å hente. Selskapet flytter bare den delen av rederiet som ble omfattet av de nye skattereglene, og vil ikke flytte hovedkontoret fra Lysaker, og de tror ikke noen norske ansatte må gå. Wilhelm Wilhelmsen var et av Norges eldste og største rederi og vil ikke ta noen sjanser, dermed skal alle nybygginger legges til Malta, samtidig som 16 skip trekkes ut av den norske rederiskatteordningen. I en artikkel i DN⁵⁷ uttaler Wilhelm Wilhelmsen seg:

"Kristin Halvorsen lovet fremtidig skattefritak for rederiene samtidig som hun krevde tilbakebetalt skattefordelen fra de rederiene som hadde vært i den norske rederiskatteordningen siden 1996. Både rederiene og de fleste andre trodde skatteutsettelsen gjaldt til evig tid så lenge rederne ikke tok ut penger eller flyttet rederiet utenlands. De rederiene som i 1996 lot seg lokke til å registrere skipene sine i Norge, ble sittende igjen med svarteper. "

"Det vil ikke Wilh. Wilhelmsen risikere en gang til. Rederiet har satt av 208 millioner dollar i regnskapet for å betale sin del av skatteregningen. Den må betales uavhengig av om rederiet flytter på seg. Beløpet utgjør ikke mye i forhold resultatene rederiet har lagt frem de siste årene, og det er heller ikke størrelsen på skatten som er Wilh. Wilhelmsen begrunnelse for si nei takk til norsk rederiskattregime. Det er

⁵⁷ <http://www.dn.no/forsiden/kommentarer/article1430113.ece>

usikkerheten knyttet til om den nye ordningen blir varig som er årsaken til at rederiet peker baugen ut av Norge.”

”Hverken rederinæringen eller andre næringer bør ha særfordeler innen skattesystemet, men de bør kunne vente forutsigbare rammebetingelser. Skattefellen den rødgrønne regjeringen satte opp for rederiene i fjor, er et eksempel på det motsatte.”

Fremskrittspartiet skattetalsmann, Gjermund Hagesæter og Høyre-lederen, Erna Solberg uttaler seg om beslutningen til Wilhelmsen i en artikkel⁵⁸:

”Dette er en trist dag for Norge, skipsfarten og distriktene. Men at Wilhelmsen flytter ut, er forståelig. De fleste bananrepublikker er mer forutsigbare enn Norge på rederiskatt og næringslivets kår sier Hagesæther”.

”Det er greit nok at et samlet Storting står bak den nye ordningen, men dette går på troverdigheten på det regjeringen alene gjorde i fjor høst. Å innføre en ny ordning med tilbakevirkende kraft gjør at rederinæringen opplever at det er stor politisk risiko ved å bli i Norge, sier Solberg”.

Det er ikke alle politikerne som har samme formening om beslutningen til Wilhelmsen. Arbeider partiets politiker Marianne Agdestein trekker på skuldrene av utflaggingen og mener det ikke har noen betydning, bortsett fra at landet får mindre tonnasje under norsk flagg. Politikeren sier videre⁵⁹:

”I praksis har det liten betydning. Jeg kan vanskelig se noen samfunnsmessige konsekvenser av dette når de sier at de skal beholde hovedkontoret i Oslo.”

Selskapet må uavhengige av om de ønsker å gå inn i den nye ordningen tilbakebetale skattegjelden som er opparbeidet. Selv om regjeringen nå har gitt næringen en ordning med null skatt stoler ikke rederiet Wilhelmsen på forutsigbarheten i ordningen og ønsker uansett ikke å gå inn i den nye ordningen. Rederiet må derfor tilbakebetale hele skattegjelden i en sum og ikke over en ti års periode som regjeringen har gitt næringen.

⁵⁸ <http://e24.no/boers-og-finans/article2491543.ece>

⁵⁹ <http://e24.no/makro-og-politikk/article2491342.ece>

Salg av anleggsmiddel

En annen effekt av den nye rederibeskatning er at Odfjell SE i Bergen måtte selge skip og egne aksjer for å styrke egenkapitalen til selskapet⁶⁰. Odfjell har lånevilkår som mange andre selskaper, og som følge av endringen, var egenkapitalprosenten kommet nær minimumsgrensen på 25 %. Før salgene opererte Odfjell med en egenkapitalprosent på 26,5 %, men vil øke med salgene til ca 28 – 29 %. Salgene av aksjene og skipet vil gi en kapitaløkning på 59 millioner dollar.

Kommentarer fra rederier

Rederiet I.M. Skaugen slapp imidlertid unna den utsatte skattekreditten mange redere i dag sitter med. Dette fremkommer i en artikkel i økonomisk rapport⁶¹ publisert 12.09.2007. Administrerendes direktør og hovedaksjoner i rederiet påpeker at han ikke lot seg lokke av ordningen som kom i 1996, og mener at regningen som kommer nå er et klart tillitsbrudd. Rederen uttaler:

”at jeg var kynisk og ikke stolte på myndighetene er ikke noe godt, derfor stoler jeg heller ikke på at den nye ordningen er kommet for å vare, og rederiet vil ikke tre inn i den nye ordningen”

Videre står det i artikkelen:

”I.M. Skaugen har registrert virksomhet i USA, Kina og Singapore. Rederiet søkte tilflukt utenfor EU, ifølge Skaugen. Hovedkontoret er i Oslo.”

Til dette kommenterer Skaugen:

”Alle de tre stedene er det mulig for oss å drive videre. Vi betaler den lokale skatt. Hverken USA eller Kina er noe skatteparadis. Men vi har en forutsigbarhet som ikke forandres ved hvert valg”

Ifølge en artikkel⁶² kommer det frem at BW GAS kommer til å bryte med lånebetingelsene sine dersom forslaget til ny rederibeskatning ble gjennomført. Videre sier konsernsjefen BW GAS:

⁶⁰ <http://www.bt.no/na24/article656795.ece>

⁶¹ http://www.orapp.no/shipping_og_offshore/20070912/slapp_skattesmellen/

⁶² <http://e24.no/boers-og-finans/article1985494.ece>

"Låneavtalene må da reforhandles, men konsekvensene avhenger av hvordan bankene vurderer situasjonen. Generelt sett betyr lavere egenkapital høyere rente og dårligere vilkår."

Det grimstadsbaserte familieselskapet J.J. Ugland må ut med 300 millioner i utsatt skattekreditt. Dette kommer frem i en artikkel⁶³. Rederen sier at han føler seg lurt og straffet for å være lojal mot landet, og det norske folket, men har ikke planer om å flagge ut virksomheten sin.

For rederiet Simen Møkster Holding i Stavanger betyr ny rederibeskatningsordningen en kostnad for rederiet på 115 millioner. Sjefen i rederiet Anne Jorunn Møkster er oppgitt over det politiske spillet når det gjelder rammevilkårene til norsk skipsfart, og kommenterer følgende i aftenbladet ⁶⁴ om den nye ordningen:

"Hvordan skal norske rederier kunne stole på politikerne? Moderne skip er meget kostbare, og vi er avhengig av å planlegge langsiktig".

Rederiet Aasen Shipping på Bømlo som driver fem skip måtte legge nyinvesteringer på is. Daglig leder, Hans Martin Torkelsen gjengir konsekvensene⁶⁵:

"Tidligere i år solgte Aasen Shipping ett av sine skip for å investere i et nyere fartøy. - Det blir det ingenting av nå, sier Torkelsen. Det lille rederiet må betale inn 20 millioner kroner av det som er bygd opp som egenkapital etter rederiskatteordningen fra 1996. - Hadde vi visst det vi opplever i dag, hadde vi aldri gått inn i dagens ordning, sier Torkelsen til Haugesunds Avis. - Å kreve inn skattekreditter med 11 års tilbakevirkende kraft, er som å få et slag i ansiktet, sier han."

Dette er det store oversiktsbilde som viser utflagginger, tilbakeflytting, utsatte investeringer og salg av anleggsmidler. Imidlertid kan man også finne konsekvenser av

⁶³ <http://www.fvn.no/na24/article516991.ece>

⁶⁴ <http://web3.aftenbladet.no/innenriks/okonomi/article508493.ece>

⁶⁵ <http://www.rederi.no/default.asp?V ITEM ID=495&AID=3811&TEMPORARY TEMPLATE=79>

den utsatte skattekreditten i regnskapene til norske rederier. Dette vil bli gjennomgått senere i analysen.

6.1.3 OPPSUMMERING AV GJENNOMGANGEN

Basert på hva vi vet og de teoretiske konsekvensene som rederiforbundet la frem, vil jeg nå sammenligne de aktuelle konsekvensene. Med tanke på at Odfjell måtte selge skip og egne aksjer, og at Wilhelmsen flagget ut sammenfaller dette med noen av konsekvensene. Selv om skattesystemet nå kan sies å være attraktivt, er dette ikke noe rederiforbundet har tatt hensyn til i sine kommentarer til den nye ordningen. Gjennomgangen påpeker også at norske rederi ikke stoler fullt på de norske politikerne, og til tross for en ny gunstig ordning velger en relokalisering. En undersøkelse utført av økonomisk rapport⁶⁶ er interessant, der 30 av de største rederiene i Norge ble forespurt om de ønsket å flytte ut av landet.

"Undersøkelsen konkluderer med at det er stor tilfredshet med innføringen av et nytt skatteregime med 0,6 prosent i skatt. Og det er ingen av dem som er i ferd med å rømme landet på grunn av skattekravet fra regjeringen."

I tillegg til undersøkelsen over, kommer det samme frem i et intervju⁶⁷ med rederen Åge Remøy:

"eg er ein sterk lokalpatriot, og eg vil vere med og bidra til at folk kan bu og arbeide her ute i distrikta."

Til nå har et rederi flagget ut og det er ikke lett å vite om flere kommer til å følge med på denne utviklingen i fremtiden. I utgangspunktet virker det ikke som om mange rederier har tenkt seg ut av landets grenser, basert på undersøkelsen til økonomisk rapport. Selv om de sier de er fornøyd med det nye skattesystemet, kan noe av grunnen være innlåsningsregjeringen har foretatt for dem. Velger norske rederier å ikke tre inn i ny ordning skal hele skattegjelden tilbakebetales i løpet av 2007. Dette kan hemme mange

⁶⁶ <http://www.orapp.no/naringsliv/20071010/blank/>

⁶⁷ NHH Bulletin nr 2.2008, s 20

virksomheter sine lokaliseringsvalg slik at de må velge å bli i Norge i det nye systemet. Selv om næringen er tilfreds med en ny ordning har regjeringen på en måte "låst" rederiene til Norge, ved at dersom de nå ønsker å flagge ut må de tilbakebetale hele skattekreditten med det samme, og vil ikke få benytte seg av perioden på 10 år.

Gjennomgangen av diskusjonen gjør det klart at mange av konsekvensene som rederiforbundet listet opp stemmer overens med realiteten i dag. Enkelte effekter har kanskje rammet næringen til nå, men kanskje ikke like sterkt som rederiforbundet ville få frem. Som sagt innledningsvis er det bare et år siden den nye ordningen trådte i kraft, og flere effekter kan også komme i fremtiden.

6.2 KONKURRANSEEVNE

Konkurrenseevnebegrepet ble gjennomgått i kapittel 5. I den første delen av dette kapitlet skal det belyses hvordan tilbakebetalingen av den utsatte skattekreditten kan, og om den har påvirket konkurransevnen til skipsfarten. I den andre delen skal det diskuteres fordeler med den nye rederibeskatningsordningen.

Hypotese 2: Har endringen i rederibeskatningen påvirket konkurransevnen?

Først ser jeg på overgangsreglene separert fra ny ordning, og deretter ny ordning som innebærer null selskapsskatt i evig fremtid. Ved hvert delkapittel vil det bli presentert underhypoteser.

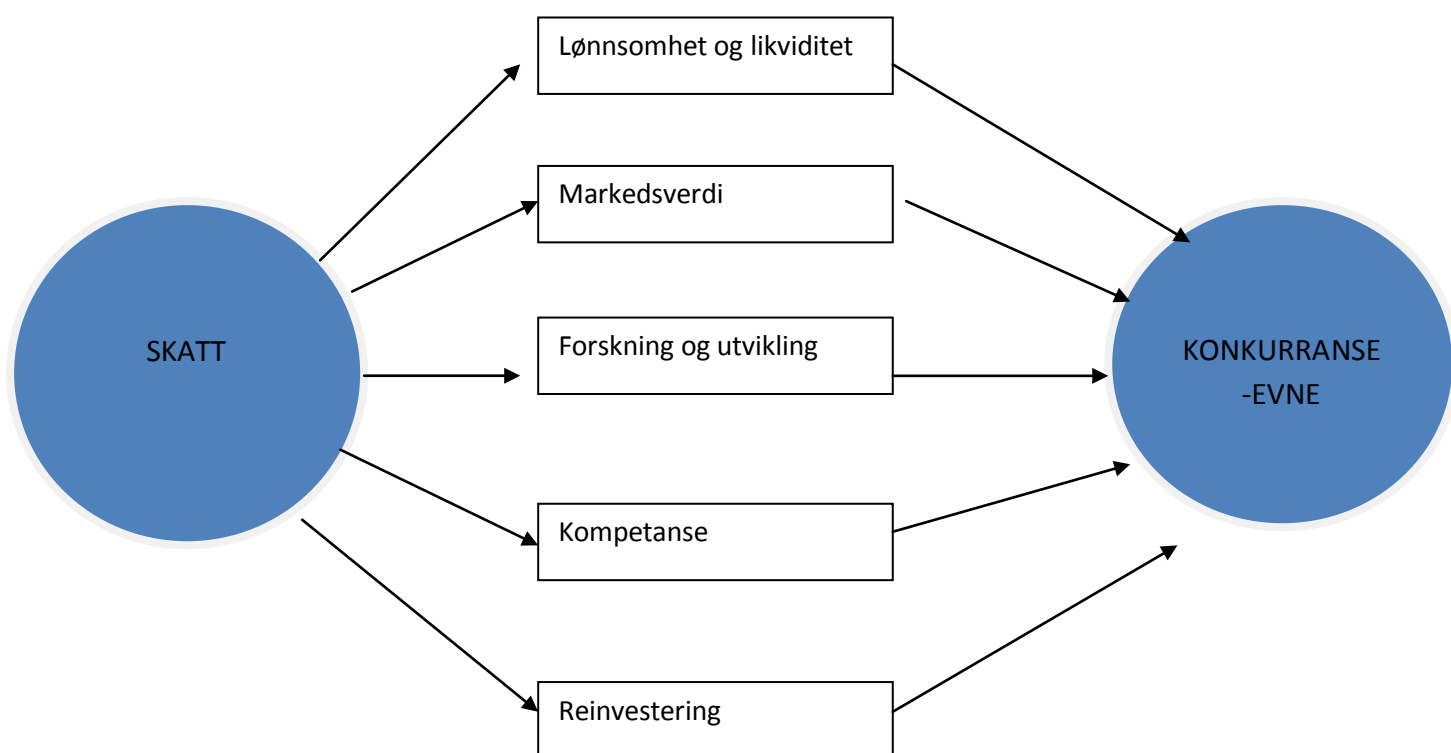
Basert på uttalelser fra rederiforbundet er det forventet en svekkelse av konkurransevnen. Ut fra rederiskatteutvalgets rapport som skulle vurdere skattesystemet for norske rederier, foreslår de en avvikling av eksisterende ordning, og erstatte denne med vanlig selskapsskatt. Til tross for utvalgets konklusjon er forventingen min på denne hypotesen ev svekkelse på konkurransevnen til norske rederier.

6.2.1 TILBAKEBETALINGEN AV UTSATT SKATTEKREDITT

Næringen klager over at tilbakebetalingen av 14 milliarder vil få negative konsekvenser for næringen og for Norge som en ledende skipsfartsnasjon. I figuren under blir det vist hvordan skatt kan påvirke konkurransevnen til bedrifter. Videre i kapitlet vil det være utregninger basert på historiske regnskapstall til årene 2006 og 2007. Dette for å vise litt hvordan skattekreditten kan ha påvirket regnskapstallene til børsnoterte virksomheter.

Hypotese 3: Har tilbakebetaling fått en effekt på konkurransevnen til norske rederi?

For å svare på denne hypotesen bruker jeg figuren som er vist under, og har laget underhypoteser til hvert av punktene i figuren. Avslutningsvis blir underhypotesene oppsummert i 6.2.1.6 for å svare på hypotese 3. Forventingen til hypotesen er at tilbakebetalingen vil få negative konsekvenser på konkurransevnen til norske rederier.



Figur 6: Hvordan skatt kan påvirke konkurransevnen

6.2.1.1 LØNNSOMHET OG LIKVIDITET

For å kunne gi en konklusjon basert på regnskapstall og kunne si at analysen er statistisk korrekt, krever dette gode historiske tall. Dette er noe som per i dag ikke er tilgjengelig, siden ny rederibeskatning ble innført for bare et år siden. Det er dermed bare et år med årsregnskaper tilgjengelig som er relevant, men dette vil gi et oversiktbilde over utviklingen siste året.

Hypotese 4: Påvirker tilbakebetalingen lønnsomheten og likviditeten til rederiene?

Det er naturlig å tro at rederiene vil få en høyere gjeld, som kan påvirke egenkapitalandelen, og utvalgte forholdstall. Lønnsomhet kan beregnes på mange forskjellige måter ved hjelp av forskjellige forholdstall. Ved å regne ut EKR og TKR for de børsnoterte selskapene og se på differansen mellom 2006 og 2007, gir dette et lite oversiktsbilde over utviklingen over de to årene. Følgende formler er brukt:

$$\text{Egenkapitalrentabilitet} = \frac{\text{Resultat etter skatt} - \text{minoritetets andel}}{\text{Gjennomsnittlig egenkapital} - \text{minoritetsinteresser}}$$

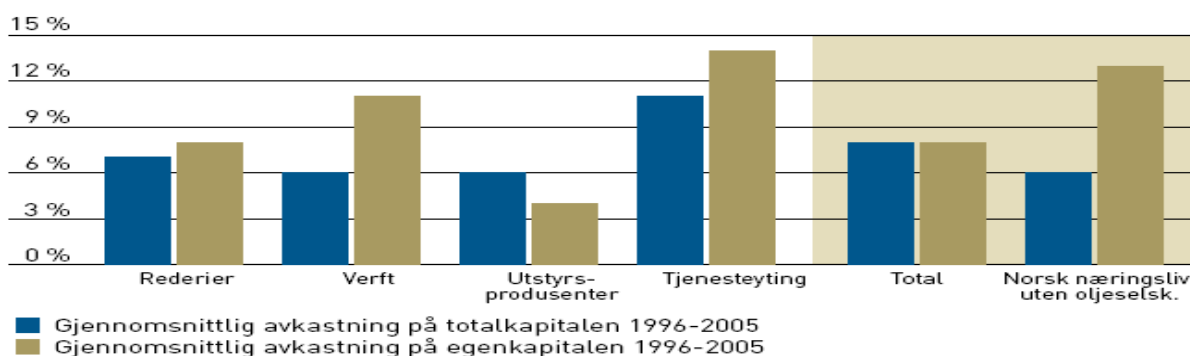
$$\text{Totalkapitalrentabilitet} = \frac{\text{Resultat før skatt} + \text{rentekostnader}}{\text{Gjennomsnittlig total kapital}}$$

Selskap	Egenkapitalrentabilitet		Totalkapitalrentabilitet	
	2007	2006	2007	2006
Belships	86,14 %	31,19 %	50,41 %	17,59 %
Deep Sea Supply PLC	25,24 %	23,18 %	15,11 %	14,33 %
DOF ASA	4,04 %	13,78 %	8,11 %	10,97 %
Farstad Shipping	-2,56 %	16,40 %	13,49 %	10,26 %
Havila shipping	25,31 %	36,11 %	14,66 %	16,74 %
Odfjell SE	-1,48 %	16,63 %	9,48 %	8,12 %
Rem Offshore ASA	19,64 %	18,15 %	13,44 %	10,95 %
Solstad Offshore ASA	19,89 %	30,8 %	14,27 %	14,46 %
Wilhelm Wilhelmsen	0,30 %	24,45 %	10,30 %	12,85 %
BW GAS ASA	-52,72 %	21,38 %	6,86 %	11,79 %
Eidesvik Offshore ASA	-3,13 %	20,72 %	7,56 %	12,08 %
Solvang ASA	7,87 %	16,12 %	7,08 %	15,60 %

Tabell 9: Egenkapitalrentabilitet og totalkapitalrentabilitet (Årsrapporter 2006 og 2007)

Ut fra tabellen over kan man se at de fleste selskapene fikk en negativ utvikling i egenkapitalrentabiliteten fra 2006 til 2007. Dette kan være grunnet økte skattekostnader i 2007 som følge av overgangsreglene. Dersom resultatet til virksomhetene ble betydelig endret fra 2006 til 2007 skal dette gjenspeiles i TKR. Som vi kan se fra tabellen er endringene i TKR svakere enn EKR, noe som kan indikere økte skattekostnader. Et problem er at flere faktorer påvirker begge forholdstallene, noe som ikke blir tatt hensyn til i denne analysen. Ser vi på ulike segmenter innenfor skipsfarten er det verdt å legge merke til at offshore rederiene⁶⁸ ikke har samme negativ utvikling som de resterende selskapene, med unntak av Farstad Shipping.

Figuren viser gjennomsnittlig avkastning i årene 1996-2005, inndelt i fire maritime næringer. Utstørsproducentenes EKR og TKR, og verftenes TKR er de eneste næringene som kommer dårligere ut enn rederier.



Figur 7: Gjennomsnittlig (1996-2005) avkastning på totalkapitalen og egenkapitalen i maritime næringer (Maritim verdiskapningsbok 2007)

Ut fra figuren kan man se at historisk har det ikke vært så god gjennomsnittlig avkastning på egenkapitalen til rederiene sammenlignet med norsk næringsliv.

Egenkapitalandelen til de børsnoterte selskaper som var innenfor den gamle ordningen er kjent gjennom årsregnskapene. Gjennom ordningen fra 1996 har rederiene ført den utsatte skattegjelden som egenkapital i selskapene. En konsekvens av den nye ordningen er å endre tidligere oppført egenkapital til gjeld, som vil svekke egenkapitalandelene deres. Gjennom innhentede egenkapitalandeler er det mulig å se på

⁶⁸ REM Offshore, Eidesvik Offshore, Havila shipping Farstad Shipping, DOF, Solstad Offshore og Deep Sea Supply PLC

endringen i prosentpoeng og endringen i prosent fra 2006 til 2007. Dette gir et oversiktbilde på hvordan endringen påvirket balansen i regnskapene til selskapene.

Selskap	Egenkapitalandel		Endring	
	2007	2006	Prosentpoeng	Prosent
Belships ASA	47,17 %	37,66 %	9,51 %	25,25 %
Deep Sea Supply PLc	56 %	77 %	-21,00 %	-27,27 %
DOF ASA	27,20 %	30,90 %	-3,70 %	-11,97 %
Farstad Shipping AS	37 %	43,80 %	-7,10 %	-16,21 %
Havila shipping ASA	26 %	36 %	-10,00 %	-27,78 %
Odfjell SE	28 %	32 %	-4,00 %	-12,50 %
Rem Offshore	42,60 %	49,80 %	-7,20 %	-14,46 %
Solstad Offshore ASA	36 %	38 %	-2,00 %	-5,26 %
Wilhelm. Wilhelmsen	34 %	38 %	-4,00 %	-10,53 %
BW GAS ASA	20,40 %	39,80 %	-19,40 %	-48,74 %
Eidesvik offshore ASA	35 %	45 %	-10,00 %	-22,22 %
GC Rieber shipping ASA	66 %	41 %	25,00 %	60,98 %
Solvang Offshore	55,53 %	60,05 %	-4,52 %	-7,53 %

Tabell 10: Egenkapitalandel og endringer (Årsrapport 2006 og 2007)

Faktorer som påvirker egenkapitalandelen til selskaper er resultat etter skatt, der styret tar beslutninger hvordan denne kapitalen skal benyttes, enten i form av utbytte eller til annen egenkapital. Andre faktorer er låneopptak et cetera. Ut fra tabellen er det bare selskapene GC Rieber shipping og Belships som øker egenkapitalprosenten fra 2006 til 2007. Grunnen til GC Riebers økning i egenkapitalen er grunnet salget av aksjeposten (54 %) i datterselskapet Arrow Seismic ASA og ga en total egenkapitaleffekt på NOK 677,5 millioner.

Noen av selskapene i tabellen opplyser også i årsregnskapet hvilke lånevilkår som det er viktig at selskapene oppfyller. Ett av vilkårene som er viktig i denne settingen er dermed egenkapitalkravet. Odfjell var som nevnt tidligere veldig nær minimumskravet, og måtte ta nødvendige handlinger for å opprettholde vilkåret. Dersom Odfjell imidlertid ikke hadde tatt den beslutningen om å selge unna noe av driftsmidlene, måtte de ha refinansiert låneavtalene sine, og dette er noe som kan bli kostbart for selskapet.

Ut fra analysen over kan dette indikere at overgangsreglene påvirket både egenkapitalandelen og egenkapitalrentabiliteten til rederiene.

6.2.1.2 MARKEDSVERDI

Som nevnt i 6.2.1.1 er det vanskelig å si noe basert på et regnskapsår, men ved å se på endringene i markedsverdiene på annonseringsdagen, kan dette gi et bilde over hvordan markedet tok imot den nye ordningen. I tillegg vil det også være interessant å se på hvordan markedet reagerte på fremleggelsen av rederiskatteutvalget sin rapport. Flertallet konkluderte med avvikling av gjeldende ordning og overgang til vanlig selskapsskatt.

Hypotese 5: Hvilken effekt fikk annonseringen av nyheten om ny rederibeskatningsmodell på markedsverdien til børsnoterte rederier?

Det blir her vanskelig å skille mellom overgangsreglene og ny ordning. I utgangspunktet førte den nye modellen med seg en negativ nyhet i form av en gjeld på 14 milliarder. Forventingen er dermed en svekkelse av markedsverdiene til de børsnoterte rederiene ved fremleggelsen av statsbudsjettet 2008. I tillegg er det også interessant å se på effektene den dagen rederiskatteutvalget fremla sin rapport med en anbefaling om vanlig selskapsskatt.

Markedsverdien av en bedrift er i teorien fremtidige neddiskonterte kontantstrømmer. Verdsettelse vil ikke bli gjennomgått i denne utredningen. Det vil være vanskelig gjøre noen beregninger på markedsverdier til selskaper som ikke er børsnotert, da dette er et omfattendes arbeid og krever individuelle verdsettelse av mange selskaper.

Tabellen under viser en oversikt over de børsnoterte rederiene som ble handlet de aktuelle dagene og som ble påvirket av overgangsreglene. Tabellen viser aksjeendringen i prosent og endringen i markedsverdier, for datoen rederiskatteutvalget fremla sin rapport, og ved fremleggelsen av statsbudsjettet 2008.

Selskap	7. mars 2006		10. september 2007	
	Aksje	MV	Aksje	MV
Belships	0,00 %	0	-2,38 %	-14 911 200
Deep Sea Supply Plc	NA		-0,37 %	-10 070 243
DOF	-0,75 %	-22 192 580	-2,16 %	-103 459 969
Farstad Shipping ASA	0,27 %	9 341 747	-0,68 %	-39 000 000
Havila Shipping ASA	MH		-1,93 %	-31 920 000
Odfjell SE	0,00 %	0	-2,20 %	-164 225 610
Rem Offshore ASA	NA		-1,89 %	-39 172 651
Solstad offshore ASA	-1,02 %	-36 260 259	-3,23 %	-188 970 800
Wilhelm Wilhelmsen.	-0,44 %	-34 072 357	-2,00 %	-181 254 226
BW GAS	0,27 %	29811927	-7,03 %	-738 000 339
Hovedindeksen	-0,84 %		-1,15 %	

Tabell 11: Markedsverdier (Børsprosjektet NHH)

Markedet reagerte negativt den dagen statsbudsjettet for 2008 ble presentert. Tabellen viser en samlet nedgang på 1,5 milliarder i markedsverdi. Hovedindeksen hadde en nedgang på 1,15 %, men selskapene i tabell 11 hadde en større nedgang enn dette, utenom Deep Sea Supply Plc og Farstad Shipping. Det kan imidlertid være andre forhold enn rederibeskatning som har påvirket endringene i aksjeprisene.

Det er ikke noen klare indikasjoner på hvordan markedet reagerte ved fremleggelsen av rederiskatteutvalgets rapport. Som man kan se er det ingen klar trend når man sammenligner rederiene med hovedindeksen. To av rederiene var ikke børsnoterte på tidspunktet (NA i tabellen) og Havila Shipping ASA var ikke handlet (MH i tabellen).

Ifølge en artikkel⁶⁹ ble markedsverdien til tre store rederier på Oslo Børs redusert med 1,6 milliarder⁷⁰ den dagen finansministeren fremla budsjettet for 2008. Rederiene det er snakk om er Odfjell, BW Gas og Wilhelm Wilhelmsen. Dette er tre store norske rederier og alle ble betydelig påvirket av nye overgangsregler. Ifølge tabellen gir beregningene som er gjort, et samlet fall på 1,1 milliarder til de tre store rederiene. Beregningen på endringen av markedsverdier som er brukt, var å se på antall aksjer multiplisert med aksjekursen, fratrukket markedsverdien dagen før.

⁶⁹ <http://e24.no/kommentar/boerskommentar/article1985179.ece>

⁷⁰ Artikkelen oppgir ikke hvordan de beregner verdiene.

Eidesvik Offshore var et av selskapene som ikke ble med i tabellen over grunnet manglende handel de aktuelle dagene. Ifølge årsrapporten til selskapet må de nå ut med 256,6 millioner som følge av en ny rederiordning. Eidesvik hadde ikke noe god resultatfremleggelse i 2007 sammenlignet med 2006. En halvering av driftsresultatet i forhold til året før og i tillegg en ekstra belastning på skattekostnaden førte til et negativt resultat i 2007 på 46,6 millioner. Ved fremleggelsen av 4.kvartals resultatet 2007 opplyser rederiet i en artikkel i DN⁷¹:

"vi er svært misfornøyd med den ekstraordinære rederiskatten, styret i rederiet finner denne skattebelastningen totalt urimelig og uriktig, og vil ta nødvendige skritt for å beskytte selskapets interesser"

Gjennomgangen viser at flere av rederiene hadde en kraftigere nedgang enn hovedindeksen på Oslo Børs ved fremleggelsen av statsbudsjettet 2008. Dette kan tyde på at markedet reagerte negativt på den nye skatteordningen.

6.2.1.3 FORSKNING OG UTVIKLING

I dagens marked er det en essens å komme i forkant av konkurrentene på både produktutvikling, forbedring, og ulike løsninger som øker produktiviteten. Bedrifter kjemper om markedsvekst og markedsandeler, blant annet kom mulighetene til å frakte containere frem i form av design av nye skip til å handtere denne lasten. Mange norske rederier må nå bruke kapital til tilbakebetalingen av gjeld, og dette kan få negative konsekvenser for midler som kunne ha blitt brukt på forskning og utvikling. Imidlertid er dette ikke noe enkelt å måle.

Hypotese 6: Rederiene vil nedprioritere forskning og utvikling som følge av tilbakebetalingen.

I utgangspunktet er forventningen her at med tanke på at rederier får en uventet gjeld vil dette svekke midlene brukt på forskning og utvikling. Med tanke på utviklingen i den norske flåten og den teknologiske utviklingen de siste årene tyder dette på at forskning

⁷¹ <http://www.dn.no/energi/article1322230.ece>

og utvikling har vært en prioritet. De ønsker å levere en best mulig vare til billigst mulig pris, og dette krever en utvikling av den norske flåten. Forventningen er dermed at tilbakebetaling ikke vil påvirke kapitalen som blir brukt på forskning og utvikling.

"I 2004 ble organisasjonen MARUT (maritim utvikling) opprettet. Dette er et samarbeid mellom Nærings- og Handelsdepartementet, Norges Rederiforbund og Norsk industri. MARUT skulle øke den maritime verdiskapningen, og et av satsningsområdene til denne organisasjonen er "smart shipping". Formålet⁷² med dette satsingsområdet er:

"Skape et kommersielt forsprang for norsk kontrollert shipping med innovative og konkurransedyktige logistikk-, transport- og managementløsninger".

I en pressemelding⁷³ fra Nærings - og handelsdepartementet med overskriften "*Satsing på de maritime næringene, statsbudsjettet 2009*", viser regjeringen at de fortsatt satser på de maritime næringene, ved å opplyse om regjeringens visjon og tiltak:

"De norske maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden. Vi fortsetter derfor satsingen på de maritime næringene med 100 millioner kroner neste år, blant annet for å styrke forskning, innovasjon og kompetansetiltak"

Ifølge en artikkel⁷⁴ publisert 01.07.2008, hevder professor Reve, som har spesialisert seg på klynge:

"Norge har en unik mulighet til å ta en ledende global kunnskapsposisjon innen maritime næringer". Artikkelen fortsetter: "Norge har lyktes i å utvikle de maritime næringene fra å være industri til å bli en internasjonalt konkurransedyktig næringsklynge, ifølge Torger Reve, som har markert seg som Norges fremste "klynge"-professor. Neste trinn i utviklingen vil være å utvikle seg fra næringsklynge til å bli et ledende globalt kunnskapsnav for de maritime næringene, eller superklynge."

⁷² <http://www.marut.no/wip4/detail.epl?cat=3382&page=242>

⁷³ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/Pressesenter/pressemeldinger/Pressemeldinger-2008/satsing-pa-de-maritime-naringene.html?id=531137>

⁷⁴ <http://www.forskning.no/artikler/2008/juni/186250>

Professoren avslutter med å gi en oppskrift på hvordan Norge skal lykkes med å ta den ledende globale kunnskapsposisjonen for de maritime næringene.

1. *Bli fremst i verden innen maritim FoU*
2. *Bli ledende innen maritim utdanning*
3. *Øke kunnskapsinvesteringene i maritim sektor*
4. *Få globale 'centers of excellence' til Norge*
5. *Tiltrekke talenter og teknologi fra hele verden*
6. *Gjøre Norge til et internasjonalt kapitalsentrum for de maritime næringer*
7. *Ta den ledende posisjonen innen maritim innovasjon og miljø*

Dette viser at regjeringen fortsatt satser på maritime næringer, og at professor Reve har god tro på at Norge kan ta en ledende global kunnskapsposisjon.

Dersom norske rederier skal være ledende innen innovasjon kan de ikke bruke mindre kapital på forskning og utvikling. Dette er noe som er vanskelig å måle, men skal de være en ledende aktør må næringen opprettholde investeringene. Gjennomgangen viser at regjeringen er bevist på verdien av å investere i forskning og utvikling.

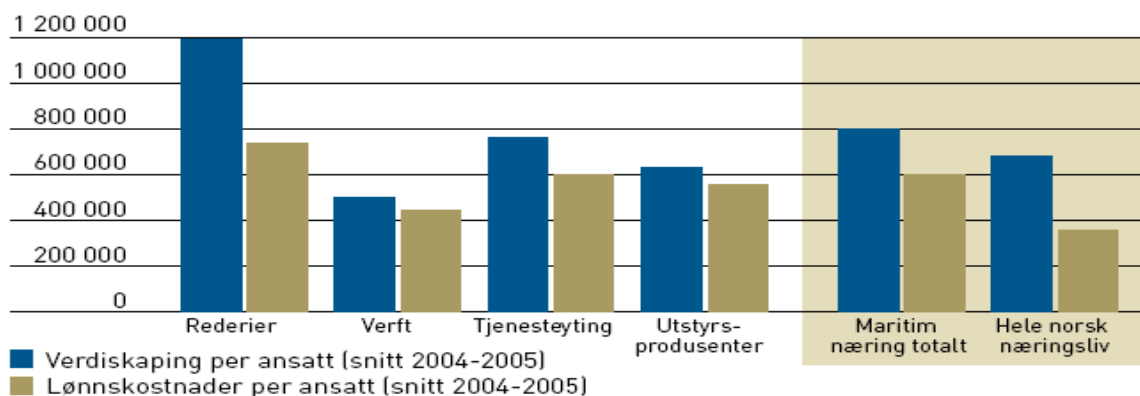
6.2.1.4 KOMPETANSE OG ARBEIDSKRAFT

Ansatte i en virksomhet må ha den kompetanse som er nødvendig for å håndtere jobben de har. Kurs og lignende er det ofte bedriftene som betaler for, og de ser det på som nødvendig for å ha dyktige ansatte som kan følge med i dagens marked. Rederinæringen har mange arbeidsplasser og mange av Norges befolkning har sin arbeidsplass enten ved kontorer eller til havs. Dersom rederier velger å flagge ut kan dette føre til oppsigelser i rederinæringen, og kan få konsekvenser i distrikter der mange bosatte er sysselsatte i rederinæringen.

Hypotese 7: Tilbakebetaling av gjeld vil føre til oppsigelser i den norske rederinæringen.

Basert på uttalelser i media er forventningen til hypotesen en nedgang i antall sysselsatte i norske rederier. Tilbakebetalingen av kreditten kunne føre til salg av skip som igjen kunne føre til oppsigelser og besparelser på land.

Næringen utvikler seg mer og mer i form av å bli en kompetansenæring, dette er noe figuren under illustrerer.



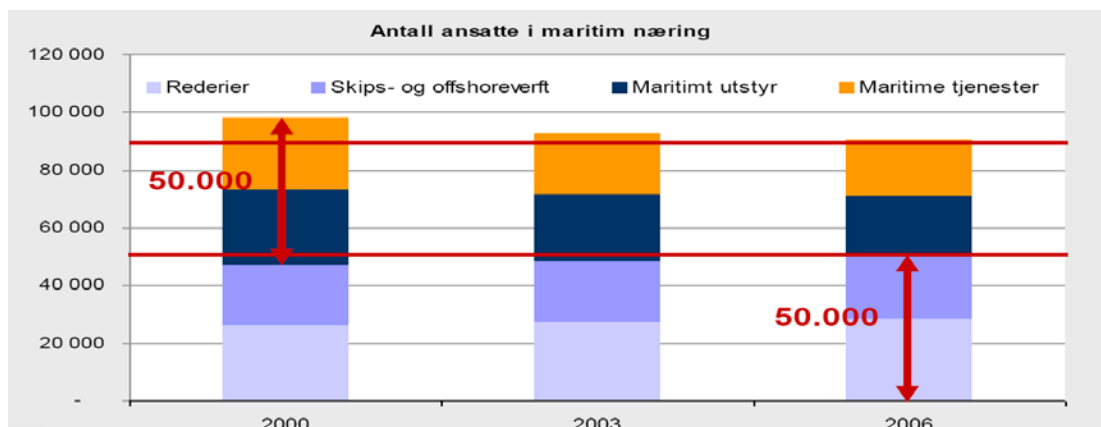
Figur 8: Verdiskaping og lønnskostnader per ansatt i maritim næring (maritim verdiskapningsbok)

Kompetanseinnholdet kan man finne ut fra to produktivitetstall, verdiskaping per ansatt og lønnskostnader per ansatt. Figuren viser at rederiene har de høyeste lønnskostnadene og verdiskaping per ansatt i den maritime næringen. Sammenligner vi maritim næring totalt med hele norsk næringsliv, ser vi at både verdiskapingen og lønnskostnadene per ansatt er høyere enn gjennomsnittet fra norsk næringsliv.

Næringen brukte mange argument for "å slippe unna" den utsatte skatte kreditten, et av disse argumentene var at 45 000⁷⁵ arbeidsplasser trues. Regjeringen tar stilling til en annen påstand⁷⁶: "100 000 arbeidsplasser trues". Maritim næring sysselsetter ca 90 000 – 100 000, og dette er den maritime næringen i helhet. Hele maritim sektor må dermed ut av Norge, og skal denne påstanden være relevant betyr det at hele sektoren fordufter. Viser en oversikt over antall sysselsatte i den maritime sektoren fordelt på rederier, skips, og offshoreverft, maritimt utstyr og maritime tjenester i perioden 2000-2006.

⁷⁵ http://www.orapp.no/shipping_og_offshore/20070919/rederiskatten_45_000_arbeidsplasser_truet/

⁷⁶ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/aktuelt/nyheter/2007/Gale-pastander-om-ny-rederiskatt.html?id=485122>



Figur 9: Antall sysselsatte i den maritime sektoren fordelt på rederier, skips, og offshoreverft, maritimt utstyr og maritime tjenester i perioden 2000-2006. (MENON Business Economics)

Totalt sett har antall sysselsatte i maritime næringer gått ned i perioden 2000-2006, der rederiene og skips- og offshoreverft har økt, og en nedgang i maritimt utstyr og tjenester. Ut i fra figuren var det 50 000 sysselsatte i Maritimt utstyr og tjenester, som nå har sunket til 40 000. For rederi og skips- og offshoreverftene har det vært en økning i den samme perioden, til ca 50 000 i 2006. Selv om oversikten over 2007 mangler, gir det et oversiktsbilde over utviklingen. Maritim Verdiskapningsbok sier følgende om saken⁷⁷:

"i tillegg til disse snaut 30.000 ansatte i rederibedrifter som er registrert i Norge, sysselsetter norskkontrollerte rederier nesten 30.000 personer på skip og rigger i hele verden. Med andre ord sysselsetter norskkontrollerte rederier om lag 60.000 personer totalt."

Næringen påstår at flere arbeidsplasser kan forsvinne, samtidig som de mangler sjøfolk til skipene. Utviklingen i antall sysselsatte i fremtiden vil være veldig interessant å følge med på. Faktisk er en av flaskehalsene til norsk skipsfart at det ikke finnes nok til å dekke bemanningen lenger, og dermed er dette en knapp faktor for næringen. Dette taler dermed mot at antall sysselsatte vil gå ned. I en artikkel⁷⁸ er det utført et intervju med rederen Åge Remøy hvor han kommenterer:

"på bemanningssiden lir vi, som ei klynge i vekst. Eneste vegen ut er å motivere og utdanne mannskap. Vi har òg store utfordringer i å skaffe personell på land, men vi

⁷⁷ Maritim verdiskapningsbok 2007, side 19

⁷⁸ NHH Bulletin nr 2. 2008, s 20

trur mange som i dag jobber andre stader i verda, gjerne vil flytte heim til Sunnmøre, og vi treng all den kompetansen vi kan få.”

Skipsrederne Bjørn Jebsen har også samme synspunktet på mangel på arbeidskraft som Åge Remøy, Jebsen uttaler⁷⁹:

”ser på mangel på sjøfolk internasjonalt som en kjempeutfordring for rederiene i årene fremover.”

Gjennomgangen over kan indikere på det ikke har vært noe særlig påvirkning på sysselsatte sine arbeidsplasser, men heller at næringen sliter med å få tak i nok personell til å arbeide innenfor denne næringen. Det vil være interessant å se på hva som skjer fremover.

6.2.1.5 REINVESTERING

Istedenfor å betale ut midler i utbytte til aksjonærer holder bedriften tilbake midlene i selskapet for å investere på nytt. Rederibeskatningsordningen fra 1996 gjorde dette fordelaktig for selskapene. Mange selskaper har bygget seg betraktelig opp ved flere nyinvesteringer. De kunne bruke kapitalen som egentlig skulle betales skatt av til å kontrahere nye skip og øke den norske flåten. Tilbakebetalingen av den utsatte skatte kreditten mener næringen vil få konsekvenser for reinvesteringen i fremtiden.

Hypotese 8: Vil tilbakebetalingen få en innvirkning på antall nyinvesteringer i fremtiden?

Forventingen til hypotesen er en nedgang i antall kontraheringer fremover. Årsaken til dette er at rederier vil få en svekkelse i tilgang på kapital til en sum av 14 milliarder.

Ved å se på 3. Kvartalsrapporten til Norges Rederiforbund kan man få et oversiktsbilde over antall nye bestillinger hos verft, og det er imidlertid ikke den veien næringen selv hevder det ville gå. Kanskje kommer effektene av overgangsreglene i fremtiden. Fra

⁷⁹ <http://www.bt.no/na24/article661703.ece>

januar – juli 2008 har flåten økt med 15 skip, og ytterligere 387 skip er under bygging. Fra kvartalsrapporten til Norges Rederiforbund:

"Building orders of ships for Norwegian account has increased by 9 during the first half of 2008 to 387 ships. In addition 29 mobile offshore units were on order as of July 1, down 4 units since January. There were 171 offshore service vessels on order, 117 of these being built at Norwegian yards. 44 per cent of the total ships on order are now offshore service vessels."

Det har dermed vært foretatt kontraheringer og verden stopper ikke opp på grunn av den utsatte skattekreditten, som rederiene skal tilbakebetale. Ut fra en artikkel i Dagsavisen⁸⁰ finner man følgende setning:

"Norske rederier bestiller dermed flest skip i verden."

Dette er interessant siden rederiene fortsetter å kontrahere skip som før, og et år etter har kontraheringene fortsatt ikke stoppet opp. Dette viser det motsatte av det næringen selv mente ville være en effekt av den utsatte skattekreditten.

Økningen i den norske flåten er imidlertid en økning i hele den norske rederinærings kontraheringer, og sier dermed ikke at de som ble hardest påvirket av endringen i skatteloven er de som har kontrahert skip. Odfjell var en av aktørene som ble hardest rammet av overgangsreglene, og har som nevnt tidligere foretatt et salg av et av de nyeste skipene sine. Det blir derfor vanskelig å si noe om næringens kontraheringsevne generelt.

Analysen gir ikke noe klart holdepunkt for næringens evne til nyinvesteringer. Selv om den norske flåten økte, kan man ikke si at dette beviser at den norske skattekreditten ikke påvirker nyinvesteringer. Dette på grunn av forskjeller i påvirkningsgraden og at ikke alle norske rederier var medlem av den tidligere skatteordningen.

⁸⁰ <http://www.dagsavisen.no/innenriks/article369111.ece>

6.2.1.6 OPPSUMMERING AV MODELL OG HYPOTESER

Ovenfor er det gjennomgått hvordan tilbakebetalingen av utsatt skattecreditt kan komme til å påvirke hvert enkelt rederi som valgte å gå inn i ordningen i 1996 og de følgende årene. Dersom man tar utgangspunkt i Reve og Jakobsen (2001) om at rederiene er den sentrale aktøren i den maritime næringsklyngen, kan tilbakebetalingen av utsatt skattecreditt få konsekvenser på andre aktører i den maritime næringsklyngen. Taper bedriftene konkurransevne, blir dette overført til næringen og igjen til landet. I og med at skipsfart er så viktig for Norge og genererer store verdier, kan det også smitte over på konkurransevnen til Norge overfor utlandet.

Basert på underhypotesene kan dette indikere at det ikke har vært en reduksjon i konkurransevnen til næringen. Ser man på konkurransevnen på bedriftsnivå indikerer dette en svekkelse for noen bedrifter, blant annet siden noen måtte selge skip på grunn av redusert egenkapitalandel. Som vi så var det en netto økning i antall kontraheringer ved norske verft, problemet her er om antallet hadde vært høyere uten tilbakebetalingen av utsatt skattecreditt. En økt gjeld på 14 milliarder for rederiene er imidlertid ikke noe som er positivt, og det er derfor naturlig å tro at det kan få en effekt på konkurransevnen til rederiene. Basert på hypotese 4 kan ting indikere på en svekkelse av lønnsomheten til rederiene i fremtiden, og dermed en svekkelse av konkurransevnen på kort sikt.

6.2.2 HVA MED NULL SELSKAPSSKATT?

Den nye modellen for beskatning har rederinæringen strebet etter i flere år. Dette vil gi dem vilkår som er på lik linje med EU. Nå er det norske systemet imidlertid på lik linje med næringens konkurrenter, og vil kunne få stor verdi for rederinæringen i fremtiden. Spørsmålet er hvor lenge denne ordningen blir stående. Siden det ikke har vært mye fokus på at den nye ordningen gir skattelette for næringen, vil det være interessant å finne ut av om den nye ordningen har en positiv effekt på konkurransevnen til norske rederi.

Hypotese 9: Ny rederibeskatningsordning vil få en positiv effekt på konkurransevnen til norske rederi.

Den nye rederibeskatningsordningen, gjeldende fra og med inntektsåret 2007 gir rederinæringen en ordning med null skatt, foruten en tonnaskatt som ikke utgjør det store av selskapets driftsresultat. Regjeringen sitt mål med endringen av rederiskatten, var at den skulle øke lønnsomheten av investeringer i norsk skipsfart, og sørge for at rederiene i større grad legger eierskapet av nye skip i norske selskaper. Næringen mener at konsekvensen av overgangsreglene vil gi effekter som er det motsatte av målet til regjeringen. Det har vært mye fokus på det negative, og næringen mener at null skatt ikke vil og fordeler før skatteforpliktelsen er tilbakebetalt. Rederiene hevder at konkurrentene kommer til å ta igjen forspranget som Norge har både på teknologi- og miljøsidene. Norske aktører må bruke midler til å betale gjeld, mens andre aktører kan bruke midlene i selskapet på forskning og utvikling et cetera, som er en av faktorene til å styrke konkurransevnen.

Med tanke på at norske rederier har fått en tilsvarende beskatningsmodell som EU, kan dette få verdi for rederiene så lenge den blir stående. Viktig å være oppmerksom på at det ikke er alle som har tillitt til regjeringen, og har derfor valgt å flagge ut. Enkelte har tidligere valgt å flytte flåten til utlandet, men selv om Norge nå har fått en ny modell velger de ikke å komme tilbake.

6.2.3 OPPSUMMERING AV VIRKNINGENE PÅ KONKURRANSEEVNEN

Basert på underhypotesene i de to foregående delkapitlene vil jeg nå prøve å svare på hypotese 2. Effektene på tilbakebetalingen kan tyde på en svekkelse av konkurransevnen til norske rederier, og dette kan igjen bli overført til andre aktører i den maritime næringsklyngen. Imidlertid har norske rederier nå fått en ordning som gir tilnærmet null skatt, noe som mest sannsynlig vil øke konkurransevnen deres. Ting kan tyde på en midlertidig svekkelse av konkurransevnen de neste årene på grunn av den utsatte skattecreditten, men at forholdet med null skatt gir de en mulighet til være konkurransedyktig.

Det er viktig å være oppmerksom på at Stortinget kan endre beskatningsreglene til norske rederier hvert år. Det er dermed vanskelig å si noe om hvor lenge denne ordningen for rederiene blir stående.

6.3 REDERIFORBUNDETS SYNSPUNKTER

I utgangspunktet burde næringen vært fornøyd med den nye modellen som nå gjelder. Som nevnt tidligere har skipsfarten også en del andre tilskudds og subsidieordninger som utgjør ca 5 milliarder i året, og dette er tapte inntekter for staten.

Hypotese 10: Norges Rederiforbund er fornøyd med den nye ordningen.

Den nye ordningen gir næringen null skatt i fremtiden for uten tonnasjeskatten som utgjør ca 0,6 % skatt. Til tross for dette er det selskaper som velger ikke å gå inn i ny ordning, grunnet politikken som har blitt ført de siste årene, og hvor lenge denne ordningen blir stående er dermed noe som gjenstår å se. Næringen mener selv at politikken som er ført har vært ustabil og ikke er helt til å stole på, og som beskrevet ovenfor ønsker ikke Wilhelm Wilhelmsen å ta denne risikoen selv om skatteregimet nå er like bra som Malta som de flagger ut til. Fokuset på beskatning av rederier har vært på det negative med overgangen til en ny ordning, og lite oppmerksomhet rundt det positive med ordningen. Rederinæringen har jobbet mot regjeringen og finansministeren for å få de til å slette skattegjelden på 14 milliarder som nå kreves tilbakebetalt. Fra en pressemelding⁸¹ fra Solstad Offshore:

"Denne situasjonen vil kunne få store negative konsekvenser for selskapets videre ekspansjonsplaner, og vil redusere vår konkurransevne vis a vis selskaper under andre skatteregimer. Dette vil igjen få en negativ betydning for våre underleverandører og den videre rekruttering av norske mannskaper."

En annen uttalelse er fra Norges Rederiforbund⁸² hvor de sier:

⁸¹ http://www.newsweb.no/newsweb/atmnt/SOFF_14.09.07_Rederibeskatning.pdf?id=46666

⁸² http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=440&AID=3507&TEMPORARY_TEMPLATE=79

”Midlene som Regjeringen nå ønsker å inndra, er investert i skip, nybyggingskontrakter og arbeidsplasser. Regjeringens forslag vil true arbeidsplasser over hele Norge og vil redusere næringens verdiskaping”

De ulike næringene i Norge blir forskjellesbehandlet gjennom den nye rederibeskatningsordningen, en diskriminerendes skattepolitikk som favoriserer en enkel næring. En ordning med null skatt er som sagt noe rederinæringen har stått på for å få gjennomslag for. Næringen var ikke enig i overgangsreglene til ny ordning og det har de også formidlet ganske sterkt. Både gjennom medieoppslag, møte med statsministeren og tre uavhengige utredninger som alle konkluderer med at den utsatte skattekreditten er i strid med grunnlovens § 97, i håp om å få dem til å trekke forslaget. Det viser seg også at foruten overgangsreglene er næringen fortsatt ikke helt fornøyd med den nye ordningen, noe som kommer frem i kommentarer⁸³ fra Norges Rederiforbund til statsbudsjettet 2009. De mener at den nye rederiskatteordningen avviker negativt fra den tradisjonelle EU – modellen. Dette gjelder på områder som ved beskatning ved inntreden, og flere sider ved selve ordningen. De mener at Stortinget bør foreta flere endringer for å sikre ordningens konkurransedyktighet, og noen av endringene som de mener må til er listet opp under:

- Rederiforbundet påpeker at forslagene til økningene i formuesskatten tapper rederiene for egenkapital i en tid hvor mangelen på kapital er kritisk for mange selskap. Forbundet anmoder at stortinget avviser regjeringens forslag om endringer i formuesbeskatningen og i stedet gir føringer for hvordan et fritak for formuesskatt på arbeidende kapital kan gjennomføres.
- Forslaget i regjeringen om å redusere rabatten som beregnes for aksjer i ikke-børsnoterte selskap og andeler i ansvarlige selskaper og kommandittselskap fra 70 prosent til 40 prosent, og setter et tak på rabatten på 10 millioner kroner. Forbundet mener dette vil ramme de mellomstore og større bedriftene, og disse må tappe selskapet for egenkapital for å betale arveavgiftene
- Regjeringen foreslår å avvikle rederiskatteordningens forbud mot lån og garantier for selskap som ikke får fastsatt en skatt ved overgang fra den tidligere til den nye rederiskatteordningen eller som trer inn fra det ordinære

⁸³ http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=525&AID=4889&TEMPORARY_TEMPLATE=79

skattesystemet. Forbudet anmoder om å fjerne forbudet mot lån og garantier i sin helhet.

Dette var bare noen få av endringene næringen mener er nødvendig, og flere endringer blir foreslått. Det kan virke som om at det skal mye til før rederinæringen blir fornøyd med systemet i Norge. Næringen mener at de er så viktige for Norges verdiskaping at de bør få særbehandling i forhold til andre næringer. Poenget er ikke å si at næringen krever mye, men at når de først har fått oppfylt noe, streber de stadig etter noe mer.

Selv om næringen har fått en gunstig modell, er det flere punkter ved det norske skattesystemet de ikke er fornøyd med. Særlig trekker de frem formueskatten og arveavgiften som punkter som regjeringen bør endre på.

6.4 ER REDERIENE SÅ VIKTIGE FOR LANDETS VERDISKAPNING

I kapittel 3.6 blir det gjennomgått årsaker til at den norske rederinæringen blir særbehandlet i form av skattelettelse og andre subsidieordninger. Skipsfarten er en viktig næring for landet og de genererer store verdier til landet. Ønsker derfor å se på om de skaper så mye verdier at de bør få denne skattelettelsen.

Hypotese 11: Er rederiene virkelig så viktige for landets verdiskaping at de bør få særbehandling i form av null skatt?

Tidligere i utredningen er det fastslått ut fra analyser at skipsfart er en viktig næring for landet og at skipsfarten generer store verdier til landet. Som det kom frem i kapittel 3, mener enkelte at rederiene spiller den sentrale rollen i den maritime klyngen, og er en sentral aktør som må være til stede for å opprettholde verdiskapningen. I en artikkel i økonomisk rapport⁸⁴ betyr rederiene lite:

”Rederiene er langt fra en av landets viktigste næringer. Og rederiforbundet driver med ren skremselspropaganda, fastslår Statistisk Sentralbyrå, SSB.”

⁸⁴ http://www.orapp.no/naringsliv/20071009/rederiene_betyr_lite/

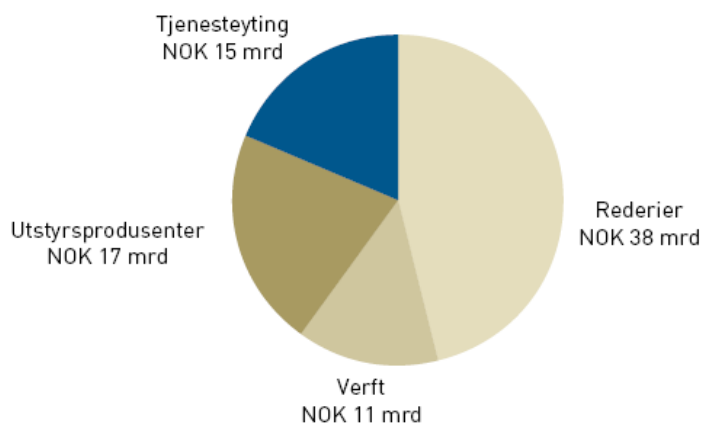
Videre i artikkelen påpekes det at rederinæringens verdiskaping til landet utgjør bare 2,1 % av landets verdiskapning og dette er langt mindre enn en rekke andre næringer. Rederinæringen får også årlig 1,5 milliarder kroner i støtte for å ha nordmenn ansatt på skipene. Artikkelen fortsetter med at:

”En undersøkelse Økonomisk rapport har gjort blant landets 30 største rederier viser at det ikke er noen som må redusere driften som følge av regjeringens skattekrav.”

Skal man ta denne undersøkelsen seriøst vil ikke overgangsreglene få noen konsekvenser for næringen.

Man kan også begynne å se på om rederinæringen er så viktige som de vil ha det til selv. Norge har mange andre næringer som også er viktige, og som kan skape verdier dersom det blir tilrettelagt for dette, slik som med rederinæringen. Bare ved å slippe vanlig selskapsskatt generer dette betydelige summer til rederiene, og ikke noe inntektsskatt til landet. Derfor generer ikke næringen noen form for verdiskapning som følge av skatteinntekter for utenom tonnasjeinntekten. Regjeringen taper skatteinntektene på denne næringen, men alternativet var dramatisk, ved valg av vanlig selskapsskatt, og et resultat av mye utflagginger som kan fjerne mange arbeidsplasser.

Ifølge maritim verdiskapningsbok er rederiene den næringen som har mest verdiskapning i den maritime sektoren. Ut fra figuren under har rederiene en verdiskapning på 38 milliarder, og skiller seg fra verdiskapsutviklingen fra de andre gruppene på to måter. Driftsresultatet utgjør en større andel av verdiskapningen, og driftsresultatet varierer langt mer enn i andre deler av næringen. I gjennomsnitt står rederienes driftsresultat for en tredjedel av verdiskapningen.



Figur 10: Verdiskapning fordelt på fire hovedgrupper basert på 2005 tall. (Maritim verdiskapningsbok 2007)

Verdiskapning i modellen fanger opp avlønningen til de viktigste interessentene, ansattes lønn, inntektsskatt, arbeidsgiveravgift og selskapsskatt, kreditorer gjennom renter på lån og eierne gjennom overskudd etter skatt. Verdiskapningen i maritime næring passerte 80 milliarder i 2005, men har ifølge en artikkel,⁸⁵ passert 100 milliarder i 2007. Ifølge maritim verdiskapningsbok utgjør maritim nærings andel 4,1 % av brutto nasjonal produkt.

Analysen tilsier at rederiene skaper verdi, men om de er så viktige at landet ikke kunne klart seg uten denne næringen er vanskelig å svare på. Det er ikke noen tvil om at den maritime næringen sysselsetter mange nordmenn og skaper arbeidsplasser. Rederinæringen i seg selv skaper en del av disse arbeidsplassene og er av verdi for landet, men skatten som rederiene skal betale i fremtiden er null og gjør at regjeringen taper skatteinntekter som de kunne ha fått inn. Med tanke på at næringen konkurrerer med utenlandske aktører, der mange av disse allerede har fått særbehandling er det forståelig at næringen ønsker det samme i Norge.

6.5 FINANSKRISEN

Skattegjelden kan true flere tusen arbeidsplasser, redusere kontraheringer og redusere den norske flåten. Ser man på finanskrisen er det den som gir betydelige virkninger på økonomien generelt. Flere virksomheter er konkurs, permitteringer av ansatte, og

⁸⁵ <http://www.mediaplanetonline.no/article/1165>

mange har allerede mistet jobbene sine. Det kan derfor være interessant å se på om finanskrisen forsterker effektene av den utsatte skattekreditten.

Hypotese 12: Forsterker finanskrisen effektene av den utsatte skattekreditten?

Forventingen til denne hypotesen er at finanskrisen forsterker effektene av den utsatte skattekreditten til rederiene. Dette kan være effekter som dårligere resultater et cetera.

Noen ser på finanskrisen som positivt for skipsfarten, skipsrederen Bjørn Jebsen uttaler seg om finanskrisen⁸⁶:

"For skipsfartens del er situasjonen noe annerledes. Folk må ha mat, industrien produserer og det trengs transport. At ratene svekkes er på mange måter en fordel, mener Bjørn Jebsen. Mange overårige og eldre skip seiler i dag ene og alene fordi markedet har vært så godt at fortsatt drift svarer seg bedre enn opphogging. Når ratene synker vil sannsynligvis mange av disse skipene bli hogget. Markedsbalansen vil dermed bedre seg, sier Jebsen."

Som fortalt innledningsvis i denne utredningen er shippingbransjen en syklisk bransje og følger som regel opp- og nedturene til verdensøkonomien. Det som er interessant i dette tilfellet er den pågående finanskrisen i verdensøkonomien. Norge er foreløpig ikke den parten som er sterkest påvirket av krisen som opprinnelig startet i USA 2007. Den maritime sektoren, særlig rederiene er i en internasjonal konkurranse og denne krisen kan dermed ramme dem hardt og med en henvisning til figur 4, ser man at dersom rederiene blir påvirket, kan dette også få en effekt på andre parter i næringsklyngen.

I følge dagspressen er det en nedgang i ordrebøkene til norske verft, men om dette har utgangspunkt i finanskrisen eller at næringen har nådd toppen på syklusen og må kvitte seg med en del av tilbudet er vanskelig å si. I et intervju⁸⁷ NRK nyheter har gjort med konsernsjefen Gunvor Ulstein, ved Ulstein verft kommenterer hun:

⁸⁶ <http://www.bt.no/na24/article661703.ece>

⁸⁷ <http://www.nrk.no/nyheter/okonomi/1.6270460>

”Har merket at tempoet i kontraheringene er blitt mindre dette året. Hun ser at det går mot en ny bølgedal for skipsbygging. Hvor langvarig bølgedalen blir, og hvor dyp den blir, tør hun ikke å ha noen formening om. Det er vanskelig for bransjen hver gang vi opplever nedgangstider. Denne gangen kan det bli vanskeligere for rederne å få finansiering til skip. Kravene til egenkapital kan bli tøffere”

Videre kan man av en artikkel i økonomisk rapport⁸⁸ lese at det er en nedgang i ordrebøkene til norske verft som følge av finanskrisen:

”Det som har skjedd i finanssektoren vil i dramatisk grad påvirke leveringsprogrammet for nye skip, sier lederen for Nordeas shippingavdeling, Carl E. Steen til Dagens Næringsliv. Steen tror flere verft vil slite tungt og at non kommer til å gå overende på grunn av finanskrisen. Verftene strir med å skaffe byggelånfinansiering, samtidig som rederiene rammes av verdifall på skipene de har bestilt. I tillegg er det bestilt altfor mange skip enn hva det nå er behov for. Det er blitt bestilt for mange nybygg, spesielt i bulk- og containersegmentet. Det er ikke urealistisk å regne med at en tredel av de nye tørrlast og containerskipene som er kontrahert aldri blir levert, sier analysesjef Erik Andersen i R.S. Platou, til Dagens Næringsliv.”

Norges Rederiforbund har en formening om at i tillegg til finanskrisen, så har rederiene et ekstra dårlig utgangspunkt når de må ta hensyn til skattegjelden som skal tilbakebetales. Forbundet ber imidlertid regjeringen enda en gang om å frita rederiene fra denne gjelden. De mener at skattegjelden vil forsterke krisen for den maritime næringen og at det kommer til å slå hardt ut på den maritime sektoren i Norge. De mener at det er helt nødvendig at myndighetene nå tar helt nødvendige grep som er tilpasset alvoret i situasjonen. Dårlige markedsutsikter og oppbremsinger i verdenshandelen kan føre til konkurser og omfattende omstruktureringer for næringslivet fremover.

⁸⁸ http://www.orapp.no/naringsliv/20081023/skip_avbestilles/

Administrerendes direktør i Norges rederiforbund, Sturla Henriksen uttaler seg om den økonomiske situasjonen i et møte med Stoltenberg og andre sentrale regjeringsmedlemmer⁸⁹. Han sier følgende:

”Med finanskrisen på toppen av den omfattende inndragningen av egenkapital har vi i sum fått en alvorlig og krevende situasjon for norske rederier og hele vårt maritime miljø”

Som en konsekvens av finanskrisen og den økonomiske situasjonen i verdenshandelen vil nå rederiforbundet igjen prøve å ta opp kampen mot overgangsreglene til en ny rederibeskatningsordning. Rederinæringen er ikke de eneste som blir påvirket av en slik krise, men siden de faktisk er i internasjonal konkurranse kan denne næringen bli hardt rammet.

Jeg henviser til tidligere trusler fra rederiene om at en tilbakebetaling av utsatt skattekreditt kan ramme hele den maritime sektoren i Norge, og rederne truet med å flytte ut og mente at alt i alt ville dette få negative konsekvenser for Norge. Spørsmålet er om denne tilbakebetalingen faktisk fikk en innvirkning på noe i det hele tatt. Dersom det per i dag ikke hadde vært noen finanskrisen og ordrebøkene til verftene hadde vært stabile, ville 14 milliarder hatt noe å si for rederinæringen og den maritime klyngen? Det har ikke vært noen som har uttalt seg om noen nedgang i arbeidskraft, ordrebøkene til verftene eller lignende på grunn av skattegjelden til rederiene. Finansminister Kristin Halvorsen mente at rederiene ikke ville ha noen problemer med å innfri dette beløpet og at det ikke ville påvirke den maritime næringsklyngen. Som Gunvor Ulstein sier, det kan bli hardere krav for egenkapitalen til rederiene og med tanke på at mange må bruke av egenkapitalen til å tilbakebetale gjelden, kan dette få negative konsekvenser, og gjøre det vanskeligere for rederiene å få lån i nedgangstider. Finanskrisen rammer ikke bare Norge, men resten av verdensøkonomien og det vil dermed også bli vanskelig for rederier i andre verdensdeler. Siden norske rederier i tillegg til finanskrisen har en gjeldspost å ta hensyn til, kan dette påvirke Norges aktører til å opprettholde posisjonen de har generert seg i internasjonal konkurranse.

⁸⁹ http://www.rederi.no/default.asp?MARK_SEARCH=YES&SEARCH_ID=s1&V_ITEM_ID=4952

Diskusjonen over indikerer at finanskrisen ennå ikke har fått store konsekvenser for næringen, men samtidig operer de i en syklisk bransje så det kan bare være et spørsmål om tid før dette slår inn. Skulle finanskrisen få en større innvirkning på næringen, kan gjeldsposten til rederiene gjøre det vanskeligere å opprettholde lønnsomheten.

7.0 KONKLUSJON

Ved hjelp av analysen ønsker jeg i konklusjonen å prøve og svare på problemstillingen.

Rederiene som var medlem av den tidligere beskatningsmodellen for rederier føler seg lurt og har gitt uttrykk for en svekket tillit til regjeringen. Imidlertid var det ikke noe som tilsa at rederibeskatningsordningen som ble innført i 1996 ga rederiene endelig skattefritak. Modellen fra 1996 var konkurransedyktig i et internasjonalt perspektiv i noen år, før andre aktører kom på banen med tilsvarende og bedre ordninger. Mange redere er "etterpåkloke" og angrer på at de valgte å gå inn i den gamle rederibeskatningsordningen. Til tross for at Norge nå har en modell som er tilnærmet lik som i andre EU land, velger rederier og ikke tre inn i den nye modellen. Wilh. Wilhelmsen mener regimet er ustabil og at rederiet trenger stabile rammevilkår.

Rederier og Norges Rederiforbund mente overgangsreglene ville få negative konsekvenser for Norge som skipsfartsnasjon. Analysen av markedsverdier til børsnoterte rederier gir også en indikasjon på at markedet var misfornøyd med den nye ordningen. På annonseringsdagen av statsbudsjettet for 2008, var det en kraftig reduksjon i markedsverdiene sammenlignet med hovedindeksen på Oslo Børs.

Ser man på om konkurransevnen ble svekket av den nye ordningen, indikerer analysen at det samlet sett ikke har vært en nedgang i konkurransevnen. Ser man derimot på bedriftsnivå gir analysen flere indikasjoner på en svekkelse i konkurransevnen. Blant annet var det en reduksjon i egenkapitalandelen til flere av de børsnoterte rederiene. Reduksjonen i egenkapitalandelen førte blant annet til at Odfjell måtte foreta handlinger for å hindre et brudd på lånevilkårene sine. Det var også ting som tydet på at det var en sammenheng mellom den utsatte skattekreditten og en nedgang i egenkapital- og totalkapitalrentabiliteten

Det kan tyde på at det eksisterer et bemanningsproblem blant rederiene, og flere mener dette er en av de store utfordringene for dem i fremtiden. En annen ting er at selv om noen velger å flagge ut flåten, kan de beholde både hovedkontoret og sine norske ansatte. Basert på dette kan det være vanskelig å tro at norske sjøfolk mister sine

arbeidsplasser på grunn av den utsatte skattekreditten. Selv om norske rederier ikke skaper store skatteinntekter for Norge, er det en næring som gir verdiskapning gjennom arbeidsplasser.

Tar man utgangspunkt i forskningen som mener at rederiene er den sentrale aktøren i den maritime klyngen, vil en svekkelse i konkurransevnen til norske rederi også få effekt på andre aktører i klyngen. I distriktene viser det seg at skipsfarten har betydelig innvirkning både i form av antall arbeidsplasser og støtten de gir til lokalsamfunnet. Skulle rederiene forsvinne ut av distriktene kunne dette få store utslag for distriktene, som har bygget opp mye av kompetansen rundt rederiene sin etterspørsel.

Mange gikk hardt ut mot regjeringen, og mente tilbakebetalingen av utsatt skattekreditt ville få konsekvenser som finansdepartementet ikke hadde innkalkulert i sine kalkyler. I tillegg til den utsatte skattekreditten kom finanskrisen, men så langt har man ikke sett de store effektene av denne krisen på rederinæringen.

I løpet av 2008 har to rederier kommet hjem til Norge, og et takket for seg. Konsekvensene av innføring av et nytt skatteregime for rederiene har dermed både vært positive og negative for Norge som en skipsfartsnasjon. Rederne har imidlertid problem med å stole på de norske myndighetene og dette kan prege fremtiden i form av utflagging til tross for gode rammevilkår. Mange har også bevist dette ved og ikke tre inn i den nye ordningen, til tross for tilsvarende rammevilkår ute som hjemme.

Rederiene har ti år på å betale den utsatte skattekreditten som er opparbeidet siden 1996, og som allerede er brukt til investering i skip. Problemet til mange rederier lå ikke bare i gjelden de fikk, men at denne gjelden tidligere var ført som egenkapital i selskapet. Den utsatte skattekreditten kan føre til en svekkelse i konkurransevnen for norske rederier. Denne kan sies å være kortsiktig, men de har nå fått en konkurransedyktig ordning, spørsmålet er hvor lenge den blir stående.

7.1. FORSLAG TIL VIDERE STUDIER

Jeg vil i dette kapitlet diskutere forslag til videre studier som kan være interessante, men som ikke har blitt gjort i denne utredningen på grunn av tidsperspektivet og historiske data.

Rederibeskatningsordningen ble innført med virkning fra 01.01.2007, og per dags dato er det bare tilgjengelig et år med historiske tall. Det kunne vært interessant å se på utviklingen frem i tid, og basere dette på flere år med regnskapstall fra virksomhetene. Et annet forslag er å basere analysen på rederier som ikke er børsnoterte, og få frem hvordan de ble påvirket av overgangen. Årsrapporter for ikke børsnoterte virksomheter er ikke så lett tilgjengelig, og jeg baserte dermed utredningen på børsnoterte selskaper.

Jeg har også vært innom den norske maritime klyngen hvor det har blitt utført flere studier, men med to forskjellige konklusjoner basert på om det eksisterer en maritim klynge i Norge. Siden disse studiene ikke er av nyere dato kunne det vært interessant å utføre en slik studie på nytt der man kan se på om det eksisterer en maritim klynge, og i tilfelle hvor sterk den er, og hvilke faktorer som påvirker lønnsomheten til aktørene i den maritime klyngen. Videre kan man undersøke om den norske maritime klyngen ble påvirket av endringene i rederibeskatningen.

LITTERATURLISTE

AP- Politiker om rederiutflaggingen – spiller vel ingen rolle. E24. Tilgjengelig fra:

<http://e24.no/makro-og-politikk/article2491342.ece> [Lest 05.11.2008]

Belships ASA, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:

<http://www.belships.com/> [Lest 2006 og 2007]

Benito, G.R.C et al. *Forskningsrapport (08-2000), den maritime sektor i Norge sett i et klyngeperspektiv*. Handelshøyskolen BI, Institutt for strategi

Benito et al., (2003) har gitt ut en artikkel i "International Journal of Transport Management" med tittelen "A cluster analysis of the maritime sector in Norway"

Beskatning av norsk eierskap i lavskatteland. KPMG. Tilgjengelig fra:

<http://www.kpmg.no/arch/img/9359469.pdf> [Lest 01.09.2008]

Bryter lånebetingelser. E24. Tilgjengelig fra:

<http://e24.no/boers-og-finans/article1985494.ece> [Lest 11.12.2008]

BW GAS ASA, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:

<http://www.bwgas.com/wps/wcm/connect/bwgasinterlib/bwgasAintersite/BW+Gas/Investor+Relations/Financial+Reports/> [Lest 25.10.2008]

Børsprosjektet ved Norges Handelshøyskole. Tilgjengelig fra:

<http://mora.rente.nhh.no/borsprosjektet/>

Da hadde det svingt i kongeriket. Økonomisk rapport. Tilgjengelig fra:

http://www.orapp.no/20080118/da_hadde_det_svingt_i_kongeriket/ [Lest 07.12.2008]

Devereux, Michael P., og Rachel Griffith (1998): *Taxes and the location of production: evidence from a panel of US multinationals*, Journal of Public Economics, 68, 335-67

De rederne har tjent enda mer. Økonomisk rapport. Tilgjengelig fra:
<http://www.orapp.no/naringsliv/20071010/blank/> [Lest 05.11.2008]

De rikeste er redere. Økonomisk rapport. Tilgjengelig fra:
http://www.orapp.no/naringsliv/20071009/de_rikest_e_r_redere/ [Lest 10.11.2008]

Deep Sea Supply PLC, årsrapporter 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:
http://www.deepseasupply.no/annual_reports.html [Lest 25.10.2008]

Det norske Veritas hjemmeside: Tilgjengelig fra:
<http://www.dnv.no/>

DOF ASA, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:
<http://www.dof.no/Reports - Presentations-120.aspx> [Lest 25.10.2008]

Lassen, David D. og Sørensen, Peter B. (2002): *Financing the Nordic Welfare States: The Challenges of Globalization to Taxation in the Nordic Countries*. Rapport til Nordisk Ministerråd. Tilgjengelig fra:
http://www.econ.ku.dk/Research/Publications/Forskningsregister/unpublished_e.asp
[Lest 25.11.2008]

Eidesvik Offshore ASA, årsrapporter 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:
<http://www.eidesvik.no/rapporter-og-presentasjoner/category286.html> [Lest 25.10.2008]

Farstad shipping, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:
<http://www.farstad.no/?menu=130> [Lest 25.10.2008]
<http://www.farstad.no/?menu=134> [Lest 25.10.2008]

Finansuroen krever ytterligere grep. Tilgjengelig fra:
http://www.rederi.no/default.asp?MARK_SEARCH=YES&SEARCH_ID=s1&V_ITEM_ID=4952 [Lest 15.11.2008]

Flagger ut. DN.no. Tilgjengelig fra:

<http://www.dn.no/forsiden/kommentarer/article1430113.ece> [Lest 05.11.2008]

For en skattes mell. NA 24. Tilgjengelig fra:

<http://arkiv.na24.no/Nyhet/307105/For+en+skattes+mell!.html> [Lest 09.11.2008]

Foredrag holdt av Norges Rederiforbund. Tilgjengelig fra:

http://www.visitfosnavaag.no/download.asp?object_id=8F01A4ACBB2F436AAA1CBEA B0293EA1B.ppt [Lastet ned 01.10.2008]

Fritaksmetoden. Bedriftsinformasjon. Tilgjengelig fra:

http://www.bedin.no/php/d_omneside/cf/hApp_101/hPKey_2335/hDKey_1
[Lest 02.09.2008]

Føler seg lurt. fvn.no. Tilgjengelig fra:

<http://www.fvn.no/na24/article516991.ece> [Lest 06.11.2008]

Gale påstander om ny rederiskatt. Regjeringen.no. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/aktuelt/nyheter/2007/Gale-pastander-om-ny-rederiskatt.html?id=485122> [Lest 06.11.2008]

GC Rieber shipping, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:

<http://www.riever-shipping.no/> [Lest 25.10.2008]

Handelsflåten, Norskregistrerte skip per 31.12.2007. Tilgjengelig fra:

<http://www.ssb.no/emner/10/12/40/handelsfl/tab-2008-06-06-03.html> [Lest 09.10.2008]

Havila Shipping ASA, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:

<http://www.havila.no/default.asp?menu=10> [Lest 25.10.2008]

Høegh flagger hjem. E24. Tilgjengelig fra:

<http://e24.no/naeringsliv/article2254642.ece> [Lest 13.12.2008]

Innstilling til odelstinget. Nr 106 (1996-1997), innstilling fra finanskomiteen om endringer i skattelovgivingen

Innstilling til odelstinget. Nr 11 (1999-1999), Innstilling fra finanskomiteen skatteopplegget 1999 – lovendringer

Innstilling til odelstinget. Nr 53 (1999-2000), innstilling fra finanskomiteen om lov om endringer i skatteloven m.v

Innstilling til odelstinget. Nr 27 (2002-2003), innstilling fra finanskomiteen om skatte- og avgiftsopplegget 2003 – lovendringer

Innstilling til odelstinget. Nr 10 (2004-2005), innstilling fra finanskomiteen om skatte- og avgiftsopplegget 2005 – lovendringer

Jacobsen, Erik W. et al.(2003): *Attracting the winners, the competitiveness of five European maritime industries*. Kolofon, Oslo

Jebsen flagger hjem. NA24. Tilgjengelig fra:

<http://www.bt.no/na24/article669577.ece> [Lest 03.12.2008]

Klassifikasjon. Det Norske Veritas. Tilgjengelig fra:

<http://www.dnv.no/maritim/shipclassification/> [Lest 09.09.2008]

Knarvik, K.H.M. og Orvedal, L (1997): *Næringsklynger*. Artikkel i Sosialøkonomen Nr.5 Mai 1997 - 51. ÅRG

Knarvik, K.H.M. og Steen F. (1999): *Selfreinforcing Agglomerations? An empirical industry study*, Scandinavian Journal of Economics: 101(4), 515–532.

Knarvik, K.H.M. og Steen F. (2001): *Vertical industry linkages: Sources of productivity gains and cumulative causation?* Review of Industrial Organization: 2002, 21(1), 3–20.

Konsekvenser av endringer i rederibeskatning. Tilgjengelig fra:

[http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=495&AID=3651&TEMPORARY_TEMPLA
TE=79](http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=495&AID=3651&TEMPORARY_TEMPLA_TE=79) [Lest 28.11.2008]

Kristin sender rederiene til bunns. E 24. Tilgjengelig fra:

<http://e24.no/kommentar/boerskommentar/article1985179.ece> [Lest 06.11.2008]

Krugman, Paul (1991): *Geography and Trade*. Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1991

Maritimt Fourm (2007): *Maritim Verdiskapningsbok 2007*. Tilgjengelig fra:

http://www.maritimt-forum.no/default.asp?V_ITEM_ID=449 [Lastet ned 01.11.2008]

Maritim sektor: 100 milliarder i verdiskapning. Media planet online. Tilgjengelig fra:

<http://www.mediaplanetonline.no/article/1165> [Lest 10.11.2008]

Maritime trainee. Næringen. Tilgjengelig fra:

<http://www.maritim-trainee.no/?nid=2307&lcid=1044> [Lest 26.11.2008]

MARUT, maritim utvikling. Marut.no. Tilgjengelig fra

<http://www.marut.no/wip4/detail.epl?cat=3382&page=242> [Lest 20.11.2008]

MARUT, Maritim strategi (2007). Tilgjengelig fra:

<http://www.marut.no/photoalbum/view/?size=org&id=156968> [Lest 27.11.2008]

Miljø og skipsfart. TU.no/Olje – gass. Tilgjengelig fra:

<http://www.tu.no/offshore/article104979.ece> [Lest 07.09.2008]

Mister tilliten til politikerne. NA 24 Stavanger. Tilgjengelig fra:

<http://web3.aftenbladet.no/innenriks/okonomi/article508493.ece> [Lest 06.11.2008]

Må selge etter skatteendring. NA 24. Tilgjengelig fra:
<http://www.bt.no/na24/article656795.ece> [Lest 05.11.2008]

Norges Rederiforbunds hjemmeside: Tilgjengelig fra:
<http://www.rederi.no>

Norges Rederiforbundets 3.kvartalsrapport 2008. Tilgjengelig fra:
<http://www.rederi.no/default.asp?V ITEM ID=502>

Norges Rederiforbunds årsrapport 2005. 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:
<http://193.212.171.50/default.asp?FILE=items/1014/263/aarsrapport%202005.pdf%20>
20 [Lest 08.09.2008]
<http://www.rederi.no/default.asp?V ITEM ID=526> [Lest 08.09.2008]

Norges Rederiforbund, Internasjonal skipsfartsbeskatning (22.11.2008). Tilgjengelig fra:
<http://www.rederi.no/default.asp?FILE=items/972/263/internasjonalt.pdf%20>
[Lest 27.11.2008]

Norges Rederiforbund, Norsk skipsfart. Tilgjengelig fra:
<http://www.rederi.no/default.asp?V ITEM ID=501> [Lest 11.11.2008]

Norsk skipsbygging styrer mot ny bølgedal. Nrk nyheter økonomi. Tilgjengelig fra:
<http://www.nrk.no/nyheter/okonomi/1.6270460> [Lest 11.11.2008]

Norman, V.D (2000): *Lokalisering av næringsvirksomhet*. Arbeidsnotat nr 44/00, SNF-prosjekt nr 1070, Internasjonalisering og økonomisk politikk

Norman, V.D.(1996): *Næringspolitikk og økonomisk utvikling: Norge fra gjenreisning til gjenreisning*. Universitetsforlaget Oslo

Norsk skipsfart. Norges Rederiforbund. Tilgjengelig fra:
<http://www.rederi.no/default.asp?V ITEM ID=501> [Lest 09.09.2008]

NOU (2001:29) Best i test? Referansetesting av rammevilkår for verdiskaping i næringslivet

NOU (2003: 9) Skatteutvalget – Forslag til endringer i skattesystemet (Skaugutvalget)

NOU (2006: 4) *Rederiskatteutvalget, Forslag til endringer i beskatningen av norsk utenriks sjøfart*

Hope, Einar (2002): *Næringspolitikk for en ny økonomi*. Bergen, Fagbokforlaget

Odelsting proposisjon nr.1 (1998-1999). Skatteopplegget 1999 Lovendringer.

Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/otprp/19981999/Otprp-nr-1-1998-99-.html?id=120743> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Odelsting proposisjon nr 1 (1999-2000). Skatte – og avgiftsopplegget 2001, lovendringer. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/otprp/19992000/Otprp-nr-1-1999-2000-.html?id=120947> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Odelsting proposisjon nr 1 (2004-2005). Skatte- og avgiftsopplegget 2005 lovendringer.

Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/otprp/20042005/Otprp-nr-1-2004-2005-.html?id=393628> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Odelsting proposisjon nr 11 (1996-1997). Oppfølging av nytt skattesystem for rederiselskaper. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/otprp/19961997/Otprp-nr-11-1996-97-.html?id=120412> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Odelsting proposisjon nr. 21 (1999-2000). Endringer i skatteloven mv. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/otprp/19992000/Otprp-nr-21-1999-2000-.html?id=121002> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Odelsting proposisjon nr 26 (2005-2006). Om lov om endringer i skatte- og avgiftslovgivningen (endret skatte- og avgiftsopplegg 2006 mv.) Tilgjengelig fra:
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/otprp/20052006/Otprp-nr-26-2005-2006-.html?id=132534> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Odelsting proposisjon nr 1 (2007-2008). Skatte- og avgiftsopplegget 2009 lovendringer. Tilgjengelig fra:
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/otprp/2008-2009/otprp-nr-1-2008-2009-.html?id=528971> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Odfjell SE, årsrapport 2007. Tilgjengelig fra:
<http://www.odfjell.no/internet/frames.asp?company> [Lest 25.10.2008]

Official Journal of the European Union. European Commission. Tilgjengelig fra:
http://ec.europa.eu/transport/maritime/legislation/doc/2004_01_17_guidelines.pdf
[Lest 04.09.2008]

Om næringen. Norges Rederiforbund. Tilgjengelig fra:
http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=488 [Lest 09.09.2008]

Ommedal, Espen, et al.:(2000) *Skipsfartsbeskatning*. 4 utg. Ernst & Young

Ommedal, Espen. Et al.:(1998) *Skipsfartsbeskatning*. 3 utg. Ernst & Young

Porter, Michael E. (1990): *The Competitive Advantage of Nations*, Macmillan, London, 1990

Porter, Michael E. (1998): *Clusters and the new economics of competition*. Harward Business Review, 76 (6):77-90. Tilgjengelig fra:
<http://www.deu.edu.tr/userweb/sedef.akgungor/dosyalar/porter.pdf>

Pressemelding fra Solstad offshore ASA. Tilgjengelig fra:

http://www.newsweb.no/newsweb/atmnt/SOFF_14.09.07_Rederibeskatning.pdf?id=46666 [Lest 18.10.2008]

Pressemelding Nr:60, Satsing på de maritime næringene. regjeringen.no. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/Pressesenter/pressemeldinger/Pressemeldinger-2008/satsing-pa-de-maritime-naringene.html?id=531137> [Lest 21.11.2008]

Rederibeskatning. Finansdepartementet. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/tema/andre/Bedrifts--og-kapitalbeskatning/Rederibeskatning.html?id=447324> [Lest 02.09.2008]

Rederiene betyr lite. Økonomisk rapport. Tilgjengelig fra:

http://www.orapp.no/naringsliv/20071009/rederiene_betyr_lite/ [Lest 09.11.2008]

Rederiskatt koster Rem Offshore 314 mill. DN.no. Tilgjengelig fra:

<http://www.dn.no/energi/article1179792.ece> [Lest 06.11.2008]

Rederiskatten: - 45000 arbeidsplasser truet. Økonomisk rapport. Tilgjengelig fra:

http://www.orapp.no/shipping_og_offshore/20070919/rederiskatten_45_000_arbeidsplasser_truet/ [Lest 06.11.2008]

Regjeringens skatteforslag truer arbeidsplasser og verdiskapning. Rederi.no.

Tilgjengelig fra:

http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=440&AID=3507&TEMPORARY_TEMPLATE=79 [Lest 08.11.2008]

REM Offshore ASA, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:

http://www.remoffshore.no/default.aspx?menu=624&view=app_files&app=52&app_id=52&object_group=40 [Lest 25.10.2008]

http://www.remoffshore.no/default.aspx?menu=624&view=app_files&app_id=52&app=52&response=1&body=0 [Lest 25.10.2008]

Reve, T og Jakobsen, E.W.(2001): *Et verdiskapende Norge*. Universitetsforlaget

Reve, T og Jakobsen, E.W.(2007): *Norsk næringspolitikk: Næringsnøytralitet eller klyngepolitikk*. Artikkel i Spilling (2007)

Scholte, Jan Aart (2005). *Globalization. A Critical Introduction*. Palgrave Macmillan

Overview. Shipping and World Trade. Shipping Facts. Tilgjengelig fra:
<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/> [Lest 26.11.2008]

Sjøsetter superklynge i shipping. forskning.no. Tilgjengelig fra:
<http://www.forskning.no/artikler/2008/juni/186250> [Lest 24.11.2008]

Skatteloven, LOV-2008-06-27 nr. 62. Lov om skatt av formue og inntekt, §§8-10 til 8-20.
Tilgjengelig fra:
<http://www.lovdatab.no/all/tl-19990326-014-038.html> [Lest 01.09.2008 - 30.09.2008]

Skatteloven, Lov om endringer i lov 26.mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt.
Tilgjengelig fra:
<http://www.lovdatab.no/ltavd1/filer/nl-20071214-107.html#map0> [Lest 04.09.2008]

Skatteparadiset. Dagsavisen, innenriks. Tilgjengelig fra:
<http://www.dagsavisen.no/innenriks/article369111.ece> [Lest 06.11.2008]

Skip avbestilles. Økonomisk rapport. Tilgjengelig fra:
http://www.orapp.no/naringsliv/20081023/skip_avbestilles/ [Lest 11.11.2008]

Slapp skattesmellen. Økonomisk rapport. Tilgjengelig fra:
http://www.orapp.no/shipping_og_offshore/20070912/slapp_skattesmellen/ [Lest 06.11.2008]

Solstad Offshore ASA, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:

[http://www.solstad.no/web/internet.nsf/\(docs\)/00253B3EE4EC4A4BC12572F80048D412?opendocument&cat1=Investor%20Relations&start=1&count=10](http://www.solstad.no/web/internet.nsf/(docs)/00253B3EE4EC4A4BC12572F80048D412?opendocument&cat1=Investor%20Relations&start=1&count=10)

Solvang ASA, årsrapport2007. Tilgjengelig fra:

<http://www.solvangship.no/category.php/category/Financial%20Reports/?categoryID=99> [Lest 25.10.2008]

Spilling. O. R. (2007): *Kunnskap, Næringsutvikling og innovasjonspolitik*k. Bergen, Fagbokforlaget

Spør Kyst-Norge hva skipsfarten betyr. Dagsavisen. Tilgjengelig fra:

<http://www.dagsavisen.no/meninger/article285309.ece> [Lest 07.12.2008]

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

Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/regpubl/stmeld/20032004/Stmeld-nr-31-2003-2004-/2/2.html?id=404560> [Lest 11.11.2008]

Stabell, C.B. og Fjeldstad, O.D (1998): *Configuring value for competitive advantage: on chains, shops, and networks*. Strategic Management Journal. Vol 19, side 413 - 437

Statsbudsjettet 2009, Norges Rederiforbunds kommentarer. Tilgjengelig fra:

<http://www.rederi.no/default.asp?V ITEM ID=525&AID=4889&TEMPORARY TEMPLA TE=79> [Lest 15.11.2008]

Stopford, M. (1997): *Maritime Economics* . 2 ed, Routledge Taylor & Francis group, New York og London.

Stortings melding nr. 29 (2003-2004). Om skattereformen. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/stmeld/20032004/Stmeld-nr-29-2003-2004-.html?id=404206> [Lest 01.09.2008-30.09.2008]

Tilliten er knust. Norge I dag nett. Tilgjengelig fra:

<http://www.idag.no/aktuelt-oppslag.php3?ID=13922> [Lest 10.10.2008]

Totalt utimelig og uriktig. DN.no. Tilgjengelig fra:

<http://www.dn.no/energi/article1322230.ece> [Lest 06.11.2008]

Tror krisen kan være bra for skipsfarten. NA24. Tilgjengelig fra:

<http://www.bt.no/na24/article661703.ece> [Lest 09.12.2008]

Trekk forslaget om rederiskatt. E24. Tilgjengelig fra:

<http://e24.no/kommentar/spaltister/jensen/article1985918.ece> [Lest 05.09.2008]

Verdiskapning i Maritim Næring. MENON Business Economics. Tilgjengelig fra:

www.fafo.no/Fafo-seminarer/080124/Jakobsen.pdf [Lest 02.11.2008]

von der Fehr, N. H. M.(2002): "Næringspolitikk på like vilkår? Noen prinsipielle betraktninger", artikkel i Hope (2002)

Wilhelm Wilhelmsen ASA, årsrapport 2006 og 2007. Tilgjengelig fra:

<http://www.wilhelmsen.com/about/invest/reports/Pages/AnnualandEnvironmentalreports.aspx> [Lest 25.10.2008]

Wilhelm Wilhelmsen flagger ut, lei av skiftende skatteregler. E24. Tilgjengelig fra:

<http://e24.no/boers-og-finans/article2491153.ece> [Lest 09.12.2008]

Wilhelmsen flagger ut: - Ikke noe å gråte over. E24. Tilgjengelig fra:

<http://e24.no/boers-og-finans/article2491543.ece> [Lest 05.11.2008]

Woldbeck, Terje, (2000): *Rederibeskatning i praksis*. 1.utg. Den norske Revisorforening, Oslo

Woldbeck, Terje, (2006): *Rederibeskatning i praksis*. 2.utg. Fagbokforlaget, Oslo

Vedlegg 1

Tonnasjeskattesatser i Norge

	Per dag pr 1000 NT
Satsene for inntektsårene 1996 og 1997	
0 - 1000 NT	0 kr
1001-10 000 NT	18 kr
10 001-25 000 NT	12 kr
25 000 NT og over	6 kr
Satsene for inntektsårene 1998 og 1999	
0 - 1000 NT	0
1001-10 000 NT	36 kr
10 001-25 000 NT	24 kr
25 000 NT og over	12 kr
Satsene for inntektsårene 2000 og 2001	
0 - 1000 NT	0 kr
1001-10 000 NT	72 kr
10 001-25 000 NT	48 kr
25 000 NT og over	24 kr
Satsene for inntektsårene 2002-2004	
0 - 1000 NT	0 kr
1001-10 000 NT	50kr
10 001-25 000 NT	33 kr
25 000 NT og over	16 kr
Gjeldende tonnasjesatsene f.o.m. 2005	
0 - 1000 NT	0 kr
1001-10 000 NT	18 kr
10 001-25 000 NT	12 kr
25 000 NT og over	6 kr

Vedlegg 2

Begreper

Ballastvann: Er nødvendig for å sikre stabiliteten til skip når de ikke er fullastet. Når skip tar inn last, slippes ballastvannet ut. Dette er noe som har blitt tatt i bruk de siste 30 – 40 årene. Et skip pumper inn ballastvann i en havn og blir pumpet ut igjen ved inntak av last i en annen havn. Vannet kan inneholde blant annet planter, dyr og ikke minst mikroorganismer som på denne måten kan bli spredd over store avstander og inn i nye områder og dermed krysse sine biologiske grenser

CO₂: Karbondioksid - stammer hovedsakelig fra forbrenning av fossilt brensel og produksjon av sement

NO_x: Nitrogenoksid – Kildene til utslipp er først og fremst forbrenning av fossilt brensel i industri, offshore, oljeaktivitet og bil – og båttrafikk på land og til havs. NO_x er en samlebetegnelse for gassene nitrogenoksid, NO, og nitrogendioksid, NO₂ (5-10%). NO₂ gir økt forekomst av ulike typer luftveislidelser. I de store byene er det i hovedsak NO₂ og svevestøv som utgjør den største risikoen for helseskader ut i fra dagens viten. NO₂ bidrar også til dannelse av ozon nær bakken. Det får konsekvenser for vegetasjon og materialer.

SO_x: Svoveldioksid med kjemisk formel SO₂ er en fargeløs gass som dannes ved at svovel brenner. Svoveldioksid reagerer med oksygen, og er lett løselig i vann. Dette gjør at svoveldioksid kan medføre uønskede helseeffekter.

Bekvemmelighetsflagg: er et flagg tilhørende et land som benyttes på skip med eier/eiere fra et annet land. Skipseieren kan på den måten unngå høye skatter i hjemlandet og også gjøre skipsregistreringen enklere. Landet som stiller flagget til disposisjon tar betalt for tjenesten, og i noen mindre land er denne betalingen en betydelig inntektskilde.

Den internasjonale Transport Workers' Federation (ITF) holder en liste over land som stiller sine flagg til disposisjon på denne måten. Per i dag er det 32 land på denne listen. Bruken av bekvemmelighetsflagg er upopulært i mange land, og det er to hovedgrunner til dette. Praksisen fører til at land med strengere krav mister inntekter, samt at

sikkerheten og arbeidsforholdene ombord kan bli dårligere. Internasjonale konvensjoner sier at nasjonaliteten på et skips flagg avgjør under hvilken domstol eventuelle lovbrudd skal behandles