

یادداشت



تأمین مالی بنگاه‌ها از طریق انتشار اوراق

علیرضا توکلی‌کاشی

کارشناس اقتصادی

شرکت‌ها همواره به‌منظور توسعه فعالیت‌ها و افزایش دارایی‌های ثابت و افزایش ظرفیت تولید و برای آنکه بتوانند سرمایه در گردش را متناسب با افزایش قیمت‌ها تنظیم کنند، به دنبال تأمین مالی بوده‌اند. طبیعتاً آن‌ها در این مسیر به دنبال کم‌هزینه‌ترین و پرفایده‌ترین مسیر هستند. از سوی دیگر علاقه‌مندند تا تأمین مالی طولانی‌مدت‌تر و پایدارتری را برای خود انجام دهند. در سال‌های گذشته، معمولاً مناسب‌ترین مسیر تأمین مالی، اخذ تسهیلات سیستم بانکی بوده، اما در دو سال اخیر به دلیل کوتاه‌مدت بودن تسهیلات بانکی «وجود سقف یک‌ساله» و همچنین کاهش شدید منابع بانکی به‌واسطه اجرای سیاست انقباضی بانک مرکزی در چهارچوب شیوه کنترل مقداری ترازنامه بانکی علاقه‌مندی به تأمین مالی از بازار بدهی افزایش یافته و بازار سرمایه از ظرفیت بسیار خوبی برای تأمین مالی شرکت‌ها برخوردار شده است. چنانچه ناشران شرایط مالی مطلوبی از نظر حجم سرمایه، میزان بدهی و رشد فروش داشته باشند، به راحتی می‌توانند تمامی نیازهای مالی خود را از طریق بازار بدهی تأمین کنند. در همین راستا بازار بدهی، ابزارهای متنوعی همچون اوراق اجاره، مریجه، سلف، اوراق خرید دین، اوراق مشارکت و چندین نوع اوراق دیگر را در سبد ابزارهای تأمین مالی خود جای داده که به فراخور شرایط هر شرکت به ناشران پیشنهاد می‌شود. در حال حاضر شرکت‌ها بدون محدودیت با استفاده از اوراق می‌توانند به بحث تأمین مالی بپردازند و شاید تنها محدودیت موجود میزان توانگری مالی شرکت‌ها در بازپرداخت اصل و سود این اوراق باشد.

یکی از مزیت‌های تأمین مالی از طریق بازار سرمایه بحث زمان است؛ زیرا عمده تسهیلات سیستم بانکی کوتاه‌مدت بوده و حداکثر مدت بازپرداخت آن‌ها یک‌ساله است. درحالی که در بازار سرمایه زمان بازپرداخت به راحتی می‌تواند پنج سال افزایش یابد. بنابراین شرکت‌ها بنابر نیاز اقدام به انتشار اوراق می‌کنند. علت تعدد اوراق به بحث مقررات انتشار و ماهیت اوراق بازمی‌گردد. ممکن است برخی مقررات مندرج در دستورالعمل هر یک از انواع اوراق با شرایط مالی شرکت و یا نوع فعالیت آن تناسب نداشته باشد. از سویی بیشتر اوراقی که شرکت‌ها در سال‌های اخیر منتشر کرده‌اند، از نوع اوراق مریجه بوده؛ چرا که این اوراق به طور عمده ابزار برای تأمین مالی خرید ماده اولیه و به نوعی تأمین سرمایه در گردش شرکت‌ها بوده است. در ادامه نیز نابینان انتشار اوراق سلف می‌بایست مجوز این امر را از بورس انرژی یا بورس کالا اخذ کنند. این نوع اوراق دارای محدودیت‌هایی است. از آن جمله می‌توان به بازپرداخت حداکثر دو ساله و نداشتن سود نقدی میان دوره‌ای اشاره کرد که سبب کاهش جذابیت آن‌ها می‌شود. سازمان بورس و اوراق بهادار طی دو سال گذشته اقدامات قابل توجهی را در بحث انواع اوراق انجام داده است. هم‌کنون این سازمان باید زمینه را برای انتشار اوراق بدون ضامن و بانظارت‌های لازم فراهم آورد. چون در شرایط فعلی یکی از مسائلی که شرکت‌ها در انتشار اوراق با آن مواجه هستند، بحث تأمین رکن ضامن برای انتشار اوراق به حساب می‌آید. بانک مرکزی در سال جاری محدودیت‌هایی را برای بانک‌ها که معمولاً نقش ضامن انتشار اوراق را برعهده می‌گیرند، اعمال کرده است. با این تفاسیر، با توجه به عمق نسبی بازار بدهی، بیشتر شرکت‌های بزرگ با حجم عملیات بالای ۱۰۰۰ میلیارد تومان، از اعتبار کافی برای انتشار اوراق بدون ضامن برخوردارند. همراهی سازمان بورس و اوراق بهادار با این شرکت‌ها، به‌طور حتم می‌تواند به توسعه بیش‌از پیش بازار بدهی کمک کند. باید به این نکته مهم اشاره کرد که بازار سرمایه یکی از بخش‌هایی است که می‌تواند مشارکت مردم را به همراه داشته باشد. در این بازار، به راحتی می‌توان اراده مردم مبنی بر مشارکت در جهش تولید را مشاهده کرد.

قانون «اخذ مالیات بر عایدی سرمایه» تصویب شد

چراغ قرمز برای سفته‌بازان و سوداگران در بازارهای سرمایه‌ای

اقتصادی معتقدند، تا زمانی که فعالیت‌های سوداگران در اقتصاد ایران جذابیت دارد، نمی‌توان انتظار داشت تولید در کشور رونق داشته باشد. بنابراین باید از فعالیت‌های غیرمولد مالیات اخذ شود تا اقتصاد تولیدی در کشور رشد کند.

فروش سهام به صورت کل معاف هستند، که این موضوع هم درست نبود.»

آقای‌زگی اضافه کرد: «اما من معتقد هستم، مشروط بر اجرای عدالت در اخذ مالیات شفاف و یکسان برای صنایع و اشخاص، این موضوع رکن مهمی است که در اقتصاد کشور به‌وجود می‌آید و تاکنون وجود نداشته است. همچنین با تصویب قانون مالیات بر عایدی سرمایه و سقف معافیت مالیاتی که برای صندوق‌ها وجود دارد، این مسئله به هیچ عنوان قابل مقایسه با مالیاتی که از سفته‌بازی و سوداگری در بازار مسکن، خودرو، ارز، طلا و سکه گرفته می‌شود نیست. در واقع این یک مزیت برای بورس محسوب می‌شود.» به گفته این کارشناس اقتصادی انتظاری وجود ندارد که با تصویب این طرح که از دو سه سال پیش مطرح بوده و امروز به تصویب رسیده، وضعیت بازارهای سرمایه‌ای سامان یابد. بلکه باید عنوان کرد در راهی قدم برداشته شده که اغلب کشورها نیز همین راه را رفته‌اند. این مسیر باید با جدیت طی شود تا آثار مثبت آن در صحنه اقتصادی کشور هویدا شود.

آقای‌زگی گفت: «میزان بهره‌مندی مؤدیان مالیاتی از خدماتی که ارائه می‌شود بابت مالیاتی که می‌پردازند، در اجرای این قانون، یک رکن مهم محسوب می‌شود. طرح فوق با توجه به ظرفیت بورس در هدایت نقدینگی به بخش مولد اقتصاد کشور، نگاه مثبتی به بازار مذکور دارد و این یک مؤلفه مهم در اجرای چنین قانونی است. اگر نقدینگی سرگردان در جامعه با توجه به این دست قوانینی بتواند مدیریت شود، بدون شک در آینده، بسیاری از تکانه‌های اقتصادی که طی چندوقت اخیر در کشور رخ داده، روی نمی‌دهد.»

این کارشناس بازار سرمایه با تأکید بر اینکه، طرح مالیات بر عایدی سرمایه از طرح‌های موفق است که می‌تواند به رونق بورس کمک کند، افزود: «این طرح در صورت اجرا از سفته‌بازی و سوداگری جلوگیری می‌کند. شاید یکی از دلایل کم‌بازده بودن بازار سرمایه نپرداختن به طرح مالیات بر عایدی سرمایه است، چون تمامی وجوه در کالاهای سرمایه‌ای مانند خودرو، ارز، طلا و مسکن متمرکز می‌شوند. همچنین تمرکز روی عملیات سوداگری و سفته‌بازی، سودی برای تولید، صنعت و صادرات ندارد. این در حالی است که رسالت اصلی بازار پول و سرمایه تأمین مالی بنگاه‌های تولیدی است که طرح مالیات بر عایدی سرمایه به تحقق رسالت این دو بازار کمک می‌کند.»



یک‌شبه و بادآورده کسب کنند. طبیعتاً در چنین فضایی فعالیت‌های مولد اقتصادی کنار می‌رود و جدایی برای کسی ندارد.»

او افزود: «زمانی که یک فرد سرمایه‌گذار بتواند با خرید ملک و خودرو و انباشت و نگهداری آن‌ها، یک سال بعد این دارایی‌ها را به عنوان مثال دو برابر قیمت بفروشد، طبیعتاً دیگر برای فعالیت و کار تولیدی پیش قدم نمی‌شود و فضای اقتصادی کشور به سوی سوداگری می‌رود. کما اینکه طی این سال‌ها سرمایه‌های بسیار عظیمی به بازارهایی نظیر خودرو و طلا سرازیر شده که نتیجه آن سودآوری عده‌ای بسیاری کم و تورم بسیار بالا برای عامه مردم بوده است. بنابراین باید قانون مالیات بر عایدی سرمایه بر فعالیت‌های سوداگران با جدیت اجرا شود.»

آقای‌زگی با بیان اینکه در مصوبه اخیر مالیات بر عایدی سرمایه، عمدتاً معافیت‌های خاص در حوزه بازار سرمایه لحاظ شده، توضیح داد: «هر چند از گذشته هم همین معافیت‌ها وجود داشت، تنها اتفاقی که افتاده در بند «س» تبصره شش قانون بودجه سال جاری، سقف ۵۰۰ میلیارد تومان برای معافیت صندوق‌های سرمایه‌گذاری وضع شده که این مسئله در حقیقت افزون بر معافیت‌های گذشته بوده است. مدتی قبل وضع بورس اندکی خراب شد که به خاطر شایعاتی در مورد لغو معافیت‌های مالیاتی بود، اما هیچ‌کدام درست نبود. از سویی در ابتدا گفته شد که صندوق‌های سرمایه‌ای از پرداخت مالیات خرید و

معاملات خودرو و واحدهای مسکونی اساساً به تعداد اعضای خانوار در قانون داده شده و خانوارها می‌توانند در کوتاه‌مدت و بلندمدت معاملات خودشان را انجام دهند، ادامه داد: «اساساً مردم ما مشمول این قانون نخواهند شد. حتی من باید به این نکته اشاره کنم که متمکین جامعه هم مشمول این قانون نمی‌شوند. این در حالی است که این قشر از جامعه حتی به تعداد فرزندان خودشان خودرو و ملک در اختیار دارند. مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی اساساً به توده‌های مردم و حتی متمکین هم اصابت نمی‌کند و فقط بازار سفته‌بازی، دلالی و سوداگری را زیر ذره‌بین قرار خواهد داد.»

این نماینده مردم با اشاره به اخذ مالیات از طلا و ارز و مصوبات پیش‌بینی شده در طرح مذکور، اضافه کرد: «به موجب مصوبه مجلس در طرح فوق، هر فردی که طلا و ارز را براساس بازارهای رسمی و در هر مقدارش معامله کند، اساساً مشمول این مالیات خواهد شد.»

هدایت نقدینگی به بخش تولید

فریدین آقای‌زگی، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با اشاره به اینکه برای کنترل سفته‌بازی در بازارهای مختلف لزوم اخذ مالیات به‌شدت حس می‌شود، گفت: «این قانون به نوعی یک چراغ قرمز و یک ایست به کسانی است که می‌خواهند با سفته‌بازی و فعالیت‌های سوداگران در بازارهای مختلف، به نوعی سودهای



سرمایه‌گذاری مردم خارج از فضای تولید، یعنی خرید کالاهای سرمایه‌ای همانند زمین، ملک، طلا، خودرو و... از دیرباز در ایران باب بوده است. البته نه به منظور افزایش عایدی یا پیشگیری از کاهش افت ارزش، بلکه جهت نگهداری آن برای روز مبادا یا نسل‌های آتی. این در حالی است که با توجه به سیاست‌های اقتصادی ناصحیح برخی دولت‌های گذشته، تحریم‌های ظالمانه و... نگرش سرمایه‌گذاری مردم تغییر کرده است، به طوری که هر کالایی که قابلیت نگهداری بلندمدت داشته و در بازار، به راحتی به فروش برسد از جمله خودرو، مسکن، طلا، انواع ارز خارجی، سکه، ارز دیجیتال و امثال آن به عنوان کالای سرمایه‌ای توسط قشر متوسط به بالای جامعه خریداری و نگهداری می‌شود و در شرایط خاص به فروش می‌رسد. در چنین فضایی به نظر می‌آید، برای کنترل التهابات و تکانه‌های اقتصادی، اخذ مالیات از فعالیت‌های سفته‌بازانه اجتناب‌ناپذیر است.

مالیات بر سوداگری برای یک درصد از جامعه

محمدرضا پورابراهیمی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با اشاره به جزئیات طرح مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی و اخذ مالیات از چهار دارایی مسکن، طلا، ارز و خودرو گفت: «یکی از دغدغه‌هایی که طی سال‌های اخیر مردم با آن روبه‌رو بوده‌اند، شکل‌گیری بازار سفته‌بازی است. این بازار باعث شده تا قیمت برخی دارایی‌ها از جمله ارز، طلا، مسکن و خودرو به دلیل ورود به بازار سفته‌بازی، افزایش پیدا کرده و آثار تورمی آن به‌شدت بر معیشت مردم اثر منفی بگذارد.»

نماینده مردم «کرمان و راور» در مجلس تأکید کرد: «برای برطرف کردن این موضوع و اینکه مشکلات در این بخش از جلوی راه برداشته شود، بحث مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی در دستور کار مجلس قرار گرفت.»

او با اشاره به رفع ایرادات شورای نگهبان به طرح مالیات بر سفته‌بازی و سوداگری، افزود: «مفاد این طرح و قانون هیچ ارتباطی با احاد مردم ندارد. من این موضوع را به صراحت اعلام می‌کنم که اساس این مالیات، بر رویکرد سفته‌بازی و سوداگری است و حتی یک درصد مردم هم شامل این قانون نخواهند شد.»

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان اینکه مجوز

خودروهای برقی، راهبرد جدید صنایع خودروسازی ایران

که از تولید داخلی تا واردات، خودروهای برقی با مزایای بی‌شماری همچون کاهش آلودگی هوا، کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و اقتصادی‌تر بودن، گامی مؤثر به سوی پایداری و بهبود محیط زیست محسوب می‌شوند.



خودروهای برقی منجر به تحولات عظیمی در صنعت خودروسازی شده، گفت: «سازندگان اتومبیل در چنین شرایطی مجبور به توسعه فناوری‌های جدید، افزایش کیفیت و عملکرد خودروها و ارائه خدمات پس از فروش بهتر شده‌اند. دولت باید از طریق سیاست‌های حمایتی مانند تسهیلات مالی، معافیت مالیاتی و مشوق‌های دیگر، تولید و استفاده از خودروهای برقی را حمایت کند. همچنین توسعه زیرساخت‌های مربوط به شارژ خودروهای برقی نیز باید توسعه یابد.»

بهره‌وری انرژی و ایجاد یک زمینه پایدارتر برای صنعت خودروسازی در جهان، به تدریج به یک واقعیت تبدیل شده، گفت: «با در نظر گرفتن مزایای چشمگیری که این خودروها دارند، فناوری مذکور به سرعت در حال گسترش و رشد است. در کشورمان نیز این روزها این تصمیم گرفته شده که استفاده از خودروهای برقی در دستور کار قرار بگیرد.»

اوافزود: «یکی از مزایای برجسته خودروهای برقی کاهش گازهای آلاینده است. در مقایسه با خودروهای سوختی که از سوخت‌های فسیلی استفاده می‌کنند، خودروهای برقی هیچ گاز آلاینده‌ای مانند دی‌اکسید کربن و اکسید نیتروژن منتشر نمی‌کنند. این امر منجر به کاهش آلودگی هوا و بهبود کیفیت هوای شهری می‌شود.»

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری از خودروهای برقی معمولاً کمتر از خودروهای سوختی است، تأکید کرد: «با کاهش تعمیر و نگهداری موتورهای داخلی و همچنین تفاوت قابل توجه در هزینه سوخت، استفاده از خودروهای برقی می‌تواند هزینه‌های بهره‌وری را برای مصرف‌کننده کاهش دهد.»

به گفته امینی، بهره‌وری انرژی نیز یکی از مزایای برجسته خودروهای برقی است. با استفاده از تکنولوژی باتری‌های پیشرفته، این خودروها می‌توانند مسافت‌های طولانی‌تری را با شارژ برقی طی کنند و همین اعتماد به این فناوری را افزایش می‌دهد.

امینی با تأکید بر اینکه رشد و گسترش استفاده از

واردات و تولید خودروهای برقی بعد از روی کار آمدن عباس علی‌آبادی به عنوان وزیر صمت، به یکی از اولویت‌های اصلی این صنعت تبدیل شده است. با معرفی این خودروهای پاک و پایداری، کشورمان به سمت یک مسیر نو و بدیع در صنعت خودرو حرکت خواهد کرد. این در حالی است

دستیابی به آن باید همه‌ذی‌نفعان با هم هماهنگ شوند. براساس اقدامات و برنامه‌ریزی‌های انجام شده تا پایان امسال حدود ۲۰۰ تا ۲۵۰ خودروی برقی از گمرکات ترخیص می‌شود. این خودروها به عنوان تاکسی در حمل‌ونقل عمومی مورد استفاده قرار خواهد گرفت، لذا وزارت صمت پروژه برقی‌سازی تاکسی‌ها را با همکاری شهرداری جلو می‌برد.

اودامه داد: «تاکنون ۶۰۰ تا ۷۰۰ دستگاه خودروی برقی از گمرکات ترخیص شده است. قیمت خودروهای برقی برای مصارف حمل‌ونقل شهری کمتر از ۲۰ هزار یورو است. اولین گروه تاکسی‌های برقی در مرحله اخذ پلاک ت (پلاک تاکسی) هستند. به محض اینکه پلاک برای این خودروها صادر شود شاهد خدمات‌رسانی خودروهای برقی خواهیم بود. تأکید وزارت صمت در خصوص واردات خودروهای برقی واردات از طریق خودروساز است تا به مرور فناوری آن وارد کشور شود و خودروسازان بتوانند این خودروها را داخلی‌سازی کنند. در حال حاضر نیز دو خودروساز داخلی مشغول ساخت خودروی برقی در کشور هستند که این خودروها تا پایان سال آینده وارد بازار می‌شوند.»

مزایای استفاده از خودروهای برقی

ام‌الله امینی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آتی‌نو» با اشاره به اینکه استفاده از خودروهای برقی به عنوان راهکاری نوین برای کاهش آلودگی هوا، افزایش

حسن کریمی‌سنجری، مدیر طرح خودروی برقی وزارت صمت، درباره برنامه تولید و واردات خودروی برقی گفت: «برنامه وزارت صمت در خصوص خودروهای برقی به دو بخش تقسیم می‌شود. بخش اول از طریق واردات و بخش دوم نیز از مجرای تغییر در صنعت خودروسازی و تولید خودروهای برقی به جای خودروهایی با سوخت فسیلی پیگیری خواهد شد.»

اوافزود: «این کار به‌صورت جدی در حال انجام است. شرکت‌های خودروساز در این پروژه دخیل هستند و به‌صورت هفتگی جلساتی با حضور ذی‌نفعان این پروژه انجام می‌شود. در پروژه برقی‌سازی خودروها، وزارت نیرو در بحث تأمین برق باید با وزارت صمت همکاری کند. در این زمینه اقدامات از سوی وزارت نیرو در حال انجام است.»

به گفته سنجری، وزارت نفت نیز باید در آمد حاصل از کاهش مصرف سوخت بنزینی را در بخش دیگری سرمایه‌گذاری کند و یا در بحث تولید برق از منابع تجدیدپذیر به وزارت نیرو کمک کند. در کنار این مسائل باید زیرساخت لازم از جمله ساخت ایستگاه‌های شارژ برای خودروهای برقی فراهم شود که یک‌سری شرکت‌ها در این زمینه فعالیت می‌کنند.

مدیر طرح خودروی برقی وزارت صمت توضیح داد: «برنامه وزارت صمت برای برقی کردن خودروها در حال حاضر توسعه ناوگان حمل‌ونقل شهری است. تحقق پروژه برقی کردن خودروها زمان‌بر است و برای

گزارش

گزارش