

Tax Increment Financing for Transportation Infrastructure Projects According to Imamia Jurisdiction

Sayyed Ali Taghavi*

Received: 07/09/2016

Sayyed Abbas Mousavian**

Accepted: 20/02/2017

Abstract

One of the main challenges faced by various economic sectors including infrastructure projects in transportation is financing. Therefore, this sector will always be in need of financial innovation to design new financial instruments and institutions to meet its financing needs. Due to the lack of financial resources in the public sector in Iran, the private sector is to invest in the development of infrastructure projects.

One of the prerequisites for private sector participation in the development of infrastructure projects is to provide suitable financial instruments and solutions. There are some methods designed to increase taxes to fund transportation sector that can be used to finance the development of infrastructure projects. One is Tax Increment Financing (TIF) method. This article is to introduce TIF as a financial instrument using a descriptive/analytical study based on Imamia jurisprudence and in accordance with the laws and regulations of the Iranian capital market and the needs of its transportation sector,

Keywords

Infrastructure Projects in Transportation, Finance, Islamic Financing, Islamic Financial Instrument, Tax Increment Financing.

JEL Classification: F65.

* Ph.D. Student of Financial Management of Islamic Educational Institution and Imam Sadiq University, Tehran, Iran (Corresponding Author), a.taghavi@isu.ac.ir

** Professor of Islamic Culture and Thought Research Center, Qom, Iran samosavian@yahoo.com

امکان‌سنجی فقهی استفاده از روش تأمین مالی افزایش مالیات (TIF) در طرح‌های زیربنایی حمل‌ونقل ایران

سیدعلی تقوی*

سیدعباس موسویان**

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۰۶/۱۷ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۱۲/۰۲

مقاله برای اصلاح به مدت ۱۳ روز نزد نویسنده (گان) بوده است.

چکیده

یکی از چالش‌های اصلی طرح‌های زیربنایی حمل‌ونقل، تأمین مالی است. بنابراین، همواره این بخش نیازمند نوآوری‌های مالی به‌منظور طراحی ابزارها و نهادهای مالی جدید جهت تأمین مالی خود است. در ایران، توسعه طرح‌های زیربنایی حمل‌ونقل به دلیل اتکای این بخش به منابع دولتی، با چالش مواجه است و با وجود ظرفیت‌های بالای بخش حمل‌ونقل، منابع مالی کافی جهت توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل وجود ندارد از این‌رو، وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان مهم‌ترین نهاد سیاست‌گذاری توسعه طرح‌های زیربنایی در کشور همواره با کمبود منابع مالی مواجه می‌باشد و همواره به دنبال جذب مشارکت بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در توسعه طرح‌های زیربنایی است.

یکی از پیش‌نیازهای لازم برای مشارکت بخش خصوصی در توسعه طرح‌های زیربنایی، ارائه راه‌حل‌ها و ابزارهای مالی مناسب است که این ابزارها براساس نوآوری‌های مالی و متناسب با نیاز بخش حمل‌ونقل طراحی شده باشند. روش افزایش مالیات یکی از ابزارهای مالی طراحی شده برای تأمین مالی بخش حمل‌ونقل است که می‌تواند جهت تأمین مالی توسعه طرح‌های زیربنایی به‌کار گرفته شود. این مقاله در صدد است به روش توصیفی تحلیلی و براساس فقه امامیه و متناسب با قوانین و مقررات بازار سرمایه ایران و نیاز بخش حمل‌ونقل، ابزار مالی روش افزایش مالیات (TIF) را معرفی نماید.

واژگان کلیدی

طرح‌های زیربنایی حمل‌ونقل، تأمین مالی، تأمین مالی اسلامی، ابزار مالی اسلامی، تأمین مالی افزایش مالیات (TIF).

طبقه‌بندی JEL: F65

* دانشجوی دکتری مدیریت مالی دانشکده معارف اسلامی و مدیریت دانشگاه امام صادق(ع)، تهران، ایران
(نویسنده مسئول)
a.taghavi@isu.ac.ir

samosavian@yahoo.com

** استاد پژوهشگاه فرهنگ و اندیشه اسلامی، قم، ایران

مقدمه

پیش شرط اساسی توسعه و پیشرفت در هر جامعه‌ای توسعه سرمایه‌گذاری است. جذب و هدایت سرمایه‌ها به سمت طرح‌های اقتصادی توجیه‌پذیر می‌تواند بالندگی اقتصاد، افزایش تولید، افزایش نرخ اشتغال و ثبات اقتصادی را به همراه داشته باشد. برای افزایش نرخ سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌های خارجی، تنها احراز کارایی و توجیه‌پذیری یک طرح اقتصادی کفایت نمی‌کند. بدون وجود زیرساخت‌های اساسی چون انرژی و به ویژه بسترهای ارتباطی و حمل‌ونقل، فرصتی برای رشد و توسعه اقتصادی وجود نخواهد داشت. سرمایه‌گذاری در طرح‌های زیربنایی مانند حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و دریایی می‌تواند به عنوان پایه‌ای برای رشد ظرفیت‌های آبی و کمک به توسعه پایدار یک کشور به شمار آید. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل می‌تواند دسترسی بنگاه‌های تولیدی را به مواد اولیه و نیز بازار مصرف مهیا سازد. فرودگاه‌ها، شبکه گسترده ریلی، آزادراه‌های بزرگ و نیز اسکله‌های بارگیری بین‌المللی می‌توانند ظرفیت و بستر بسیار بزرگی برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی فراهم آورند و اجرای بسیاری از طرح‌های سرمایه‌گذاری را امکان‌پذیر سازند (Weber & Goddeeris, 2007, p.5).

۱. بیان مسأله و ضرورت پژوهش

تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی به دلیل سرمایه‌بر^۱ و زمان‌بر بودن از حساسیت و پیچیدگی بالایی برخوردار است. فراهم نمودن اعتبارات لازم برای برآوردن تقاضای در حال رشد سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌ها، نیاز به منابع و ابزارهای مالی جدید را ایجاب می‌نماید. در حال حاضر، بیشترین سهم در تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی متعلق به بانک‌هاست. بانک‌ها غالباً مهم‌ترین تأمین مالی کنندگان طرح‌های زیربنایی به‌ویژه در مراحل اولیه طرح‌های جدید هستند، اما بانک‌ها به‌طور عمده بدهی‌های کوتاه‌مدت دارند و برای نگهداری دارایی‌های بلندمدت در ترازنامه خود برای یک دوره زمانی بلندمدت آماده نیستند (Ehlers, 2014, p. 2)؛ بنابراین باید از راه‌های دیگر از جمله تأمین مالی از راه بازار سرمایه استفاده نمود، زیرا طیف گسترده‌تری از سرمایه‌گذاران با افق سرمایه‌گذاری مختلف در این بازار وجود دارند که با طراحی انواع اوراق بدهی

می‌توان از منابع مالی این سرمایه‌گذاران مختلف برای تأمین مالی طرح‌های زیربنایی استفاده کرد. یکی از ابزارهای مالی که در سال‌های اخیر به صورت گسترده در ایالات متحده و دیگر کشورهای توسعه‌یافته دنیا مورد استفاده قرار گرفته است، روش تأمین مالی افزایش مالیات^۲ است.

تأمین مالی افزایش مالیات روشی است که دولت‌های محلی از آن برای تأمین مالی پروژه‌های توسعه‌ای استفاده می‌کنند. در این روش دولت محلی، منطقه‌ای را برای بهبود تعیین کرده و نشان می‌دهد که این منطقه واجد شرایط لازم در بستر مقررات توانمندسازی دولت است. سپس پیش‌نویس طرح توسعه مجدد را برای ایجاد بهبود مورد انتظار در محدود تعیین شده (ناحیه TIF^۳) تهیه می‌کند. همچنین، دولت محلی اغلب یارانه‌هایی را برای مجریان این طرح توسعه در نظر می‌گیرد. با رشد ارزش دارایی‌ها در این منطقه و افزایش مالیات دریافتی، دولت محلی از رشد آتی درآمدهای مالیاتی برای پرداخت هزینه‌های اولیه توسعه اقتصادی و نیز هزینه‌های پیش رو استفاده می‌کند (Kerth, 2011, p. 4).

۲. پیشینه تحقیق

تاکنون پژوهش‌های جامعی پیرامون تأمین مالی طرح‌های زیربنایی در ایران با استفاده از ابزارهای مالی بازار سرمایه انجام نشده است، ولی در خارج از کشور پژوهش‌های مرتبط با این تأمین مالی این بخش وجود دارد که در ذیل به آنها اشاره می‌شود: دای و مریم^۴ در مقاله با عنوان «اثرات تأمین مالی افزایش مالیات بر توسعه اقتصادی» به بررسی تأثیر تأمین مالی از طریق افزایش مالیات دارایی‌ها روی توسعه شهری در ایالت شیکاگو آمریکا پرداخته‌اند. در این پژوهش رشد ارزش دارایی‌ها قبل و پس از اجرای طرح تأمین مالی افزایش مالیات بررسی شده و رابطه معناداری میان تأمین مالی افزایش مالیات و توسعه اقتصادی تأیید نشده است (Dai & Mereyman, 2006).

وبر و گودریس^۵ در مقاله با عنوان «تأمین مالی افزایش مالیات؛ برنامه‌ریزی و فرآیندها» ضمن معرفی این ابزار به عنوان روشی برای بهره‌مندی از درآمدهای آتی جهت تأمین مالی هزینه‌های فعلی برنامه‌های توسعه‌ای، به تشریح سازوکار و عملکرد

این روش به‌ویژه در زمینه توسعه شهری پرداخته‌اند (Weber & Goddess, 2007).
مؤسسه پرایس‌واتر‌هاوس کوپرز^۶ در گزارش «تأمین مالی افزایش مالیات، روشی
برای تأمین مالی زیرساخت‌ها در استرالیا» ضمن بررسی جامع اجرای این
روش در آمریکا، نظرات مخالفان و موافقان را تبیین نموده و در نهایت کاربردهای
بالمقوه این روش را در تأمین مالی طرح‌های زیربنایی در استرالیا بررسی کرده است
(Price Water House Coopers, 2008).

ژائو و لارسون^۷ در مقاله با عنوان «تأمین مالی افزایش مالیات؛ راهبرد جذب ارزش^۸
در تأمین مالی حمل‌ونقل» به بررسی سابقه این روش، کاربردها و سازوکار اجرائی آن
پرداخته و در نهایت قابلیت اجرای آن را به عنوان یک راهبرد درآمدی با چهار شاخص
کارایی، حقوق صاحبان سهام، پایداری درآمد و توجیه‌پذیری ارزیابی نموده و در نهایت
پیشنهاداتی برای بهبود و توسعه استفاده از آن ارائه کرده‌اند (Zhao & Larson, 2010).
مکینتاش، تربکا و نیومن^۹ در مقاله «چارچوب تأمین مالی افزایش مالیات برای
حمل‌ونقل یکپارچه و طرح‌های نوسازی شهری» یک چارچوب چهار مرحله‌ای برای
تأمین مالی حمل‌ونقل با استفاده از این روش ارائه کرده و این چارچوب را از طریق
مطالعه موردی اجرای خط آهن در غرب استرالیا تبیین نموده‌اند. آنها این روش را در
توانمندسازی بخش خصوصی برای مشارکت در طرح‌های حمل‌ونقل نیز
مؤثر یافتند (McIntosh, Trubka, Newman, 2015).

حیدر و دونالدسان^{۱۰} در مقاله «آیا تأمین مالی افزایش مالیات می‌تواند حامی
سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل باشد» به بررسی منابع درآمدی جایگزین
برای تأمین مالی زیرساخت‌های جدید پرداخته و به این نتیجه رسیده‌اند
که سه عامل ذیل در موفقیت طرح‌های تأمین مالی افزایش مالیات اثرگذار است
(Heydar & Donaldsdasen, 2016):

۱. طرح‌های توسعه چند منظوره در تعیین کاربری زمین می‌تواند به تحقق اهداف
تأمین مالی افزایش مالیات کمک نماید.
۲. زمان اجرا، طرح‌های تأمین مالی افزایش مالیات از اهمیت بالایی برخوردارند
و طرح‌هایی که در دوران رکود اجرا شده‌اند با موفقیت کمتری روبرو بوده‌اند.

۳. طرح‌های تأمین مالی افزایش مالیات کوچک‌تر به نسبت طرح‌های بزرگ از موفقیت بیشتری در تحقق اهداف درآمدی برخوردار بوده‌اند.

تمامی پژوهش‌های بالا در مورد ابزار تأمین مالی افزایش مالیات در خارج از ایران می‌باشد. در این پژوهش به روش توصیفی تحلیلی و براساس فقه‌امامیه و متناسب با قوانین و مقررات بازار سرمایه ایران و نیاز طرح‌های زیربنایی کشور، ابزار مالی تأمین مالی افزایش مالیات جهت تأمین مالی طرح‌های زیربنایی ایران معرفی می‌شود.

۳. ادبیات موضوع

۳-۱. راهکارهای مختلف تأمین مالی طرح‌های زیربنایی حمل‌ونقل

طی سالیان متمادی به دلایل گوناگون از جمله بالابودن هزینه‌های سرمایه‌ای، دوره بازگشت سرمایه بلندمدت، توان مالی ضعیف و الزامات قانونی دولت‌ها، اجرای طرح‌های زیربنایی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل اغلب توسط دولت‌ها و سازمان‌های دولتی و عمومی صورت پذیرفته است. این شیوه در اغلب موارد روشی مؤثر، کارا و پایدار نبوده است. با توسعه نظریه تمرکززدایی دولتی و واگذاری مسئولیت‌های آن به بخش خصوصی، دولت‌ها به سرعت دریافته‌اند که به لحاظ منابع انسانی و مالی قادر نیستند به تعهدات گسترده خود عمل کنند. از دهه ۱۹۶۰ میلادی اجرای طرح‌های زیربنایی با استفاده از روش مشارکت عمومی - خصوصی^{۱۱} کاربرد گسترده‌تری پیدا کرده و به عنوان یک روش بهینه برای بهره‌مندی از توانمندی‌های هر دو بخش دولتی و خصوصی مورد استفاده قرار گرفته است.

مفهوم سرمایه‌گذاری مشارکتی بخش‌های خصوصی و عمومی که به اختصار مشارکت عمومی - خصوصی نامیده می‌شود، به طرح‌های سرمایه‌گذاری اطلاق می‌گردد که در آنها، یکی از زیرمجموعه‌های دولت مرکزی (و یا دولت محلی) با مشارکت یک یا چند شرکت خصوصی، تأمین مالی، ساخت و بهره‌برداری یک طرح را برعهده می‌گیرد و درآمدهای ناشی از راه‌اندازی طرح هم به نسبت سهم مشارکت هر یک از شرکاء میان آنها تقسیم می‌شود (Asian Development Bank^{۱۲}, 2008, p. 1).

چارچوب‌های گوناگونی برای مشارکت عمومی - خصوصی طی سال‌های اخیر

ایجاد شده است، این چارچوب‌ها طیف گسترده‌ای از قراردادهای خدماتی، مدیریتی و اجاره‌ای گرفته تا قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و انتقال^{۱۳} و انواع مشابه آن، قراردادهای اعطای امتیاز^{۱۴} و سرمایه‌گذاری مشترک را شامل می‌شود. چارچوب‌های مشارکت عمومی - خصوصی می‌تواند برای اجرای انواع گوناگونی از طرح‌های زیربنایی حوزه حمل و نقل شامل ریلی، جاده‌ای، دریایی، هوایی، ساخت و بهره‌برداری از نیروگاه‌ها، سیستم‌های آب و فاضلاب، بیمارستان‌ها، مراکز آموزشی، ورزشگاه‌ها و فضاهای ورزشی، زیرساخت‌های فناوری اطلاعات و... استفاده شود. آنچه در این قراردادها اهمیت ویژه دارد، روش دولت‌ها برای ایفای تعهدات خود در قراردادهای مذکور است. در ادامه به اختصار روش‌های گوناگون تأمین مالی به‌ویژه در طرح‌های زیربنایی حمل و نقل تبیین خواهد شد:

۳-۱-۱. عوارض جاده‌ای^{۱۵}

أخذ عوارض جاده‌ای در اجرای روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی کاربرد فراوانی دارد. عوارض جاده‌ای به‌گونه‌ای تعیین می‌شود که حداقل بتواند بازگشت اصل و فرع سرمایه بخش خصوصی را پوشش دهد. گام نخست در استفاده از این روش، وضع عوارض مستقیم یا مالیات مبتنی بر کیلومتر استفاده از جاده است. در ایران، قانون اجازه استفاده از عوارض راه را برای جاده‌های جدید به شرطی می‌دهد که راه جایگزین وجود داشته باشد. به‌علاوه، می‌توان جاده‌های موجود را بازسازی کرد و خط‌های اضافی به آنها افزود و پس از ارتقای کیفیت، عوارض راه برای آنها وضع کرد. عوارض جاده‌ای می‌تواند به سه شیوه دستی، نیمه‌خودکار و خودکار دریافت شود.

در دنیا، نظام‌های گوناگونی برای قیمت‌گذاری عوارض وجود دارد. در یک دسته‌بندی کلی می‌توان نظام‌های قیمت‌گذاری را به دو بخش ثابت و شناور تقسیم کرد. نظام قیمت‌گذاری ازدحام^{۱۶} یکی از رایج‌ترین نظام‌های شناور قیمت‌گذاری عوارض است. این نوع قیمت‌گذاری اجازه می‌دهد، عوارض در طول روز و برای همه خودروها یکسان نباشد و متناسب با زمان روز، نوع جاده، وزن خودرو، میزان آلاینده‌گی وسیله نقلیه، میزان مصرف سوخت و عواملی مشابه این تعیین گردد.

۳-۱-۲. عوارض سایه‌ای^{۱۷}

در این روش، مبلغ پرداختی به پیمانکاران براساس تعداد خودروهایی که از راه مورد نظر عبور می‌کنند با یک نرخ توافق شده براساس هر خودرو کیلومتر تعیین خواهد شد. پارامتر رقابتی میان شرکت‌کنندگان در مناقصه، کمترین میزان عوارض سایه خواهد بود. این طرح برای اولین بار در انگلستان اجرا شد و هدف آن ایجاد انگیزه در شرکت‌ها جهت ارائه خدمات زیرساختی به کاربران در راه‌های بدون عوارض بود.^{۱۸}

۳-۱-۳. حق دسترسی

حق دسترسی‌ها که هم در رابطه با شبکه ریلی و هم درخصوص بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها وضع می‌شوند، مستقل از حجم ترافیک طراحی می‌شوند. بنابراین ریسک بازار - میزان ترافیک عبوری که ممکن است با وضع عوارض دستخوش تغییر شوند - را کاهش می‌دهد. قراردادهای حق دسترسی به‌گونه‌ای طراحی می‌شوند که سطح بالایی از استانداردهای تعمیر و نگهداری را الزام می‌نمایند.

۳-۱-۴. صندوق امانی بزرگراه‌ها^{۱۹} (مالیات بر سوخت)

صندوق امانی بزرگراه آمریکا در سال ۱۹۵۶ میلادی به دنبال قانون درآمد راه‌های آمریکا ایجاد شد و هدف آن اطمینان از وجود یک منبع قابل اتکا برای تأمین مالی نظام ملی راه‌های شریانی و همچنین تأمین منابع مالی برای باقیمانده راه‌های ایالتی بود. قبل از ایجاد صندوق امانی بزرگراه، کمک‌های مالی فدرال برای پشتیبانی از برنامه‌های راه از محل منابع عمومی خزانه آمریکا تأمین می‌شد. مالیات و عوارض دریافتی از سوخت و وسایل نقلیه تا قبل از تشکیل این صندوق به خزانه دولت واریز می‌شد و رابطه‌ای میان این دریافت‌ها و برنامه‌های راه نبود. منابع درآمدی صندوق از مالیات بر سوخت (بیش از ۹۰٪ درآمد صندوق)، مالیات بر لاستیک کامیون‌ها، مالیات بر فروش کامیون و تریلی، و مالیات و وسایل نقلیه تأمین می‌شود (Kirk & Mallett, 2013, p. 2).

در بسیاری از کشورها «مالیات سوخت» منبع جذاب درآمدی برای ساخت بزرگراه‌ها و اجرای برنامه‌های راه‌داری تلقی می‌شود. برای مثال، بسیاری از جاده‌های کشورهای آمریکا، چین، برزیل، کانادا، استرالیا، انگلستان، آلمان، ایتالیا، ژاپن، هندوستان

و بسیاری کشورهای دیگر از محل مالیات بر سوخت ساخته شده است. در ایران نیز صندوق توسعه شبکه آذراه‌ها و بزرگراه‌ها با همین ایده در حال تأسیس می‌باشد.

۳-۱-۵. اوراق قرضه به منظور خاص^{۲۰}

اوراق قرضه به منظور خاص، ابزاری مبتنی بر بدهی است که توسط یک دولت منتشر شده و عواید حاصل از انتشار آن برای ساخت طرح‌هایی استفاده می‌شود که بخش خصوصی به میزان قابل توجهی در آنها مشارکت دارد. اوراق قرضه به منظور خاص یک گزینه تأمین مالی ارزان قیمت برای انواع گوناگون طرح‌های زیربنایی عمومی است. قوانین در آمریکا، سقف تأمین مالی از این روش را محدود به ۱۵ میلیارد دلار کرده و اداره حمل و نقل را ملزم به تخصیص این مبلغ میان طرح‌های واجد شرایط نموده است.

۳-۱-۶. تأمین مالی فاصله سوددهی^{۲۱}

این طرح که خاستگاه آن کشور هند است، برای طرح‌های زیربنایی که در قالب مشارکت عمومی - خصوصی اجرا می‌شوند با نگاه به تداوم تجاری طرح، حمایت‌های مالی را در قالب کمک‌های بلاعوض فراهم می‌آورد. مجموع حمایت‌های مالی در قالب تأمین مالی فاصله سوددهی به میزان ۲۰٪ از کل هزینه طرح خواهد بود. به طور معمول، این نوع تأمین مالی کمک‌های سرمایه‌ای را در مرحله ساخت طرح فراهم می‌آورد. تعلق حداقل ۴۰٪ از طرح به بخش خصوصی و نیز قرارگرفتن در ردیف طرح‌های زیربنایی حمل و نقل از شروط استفاده از این روش تأمین مالی است.

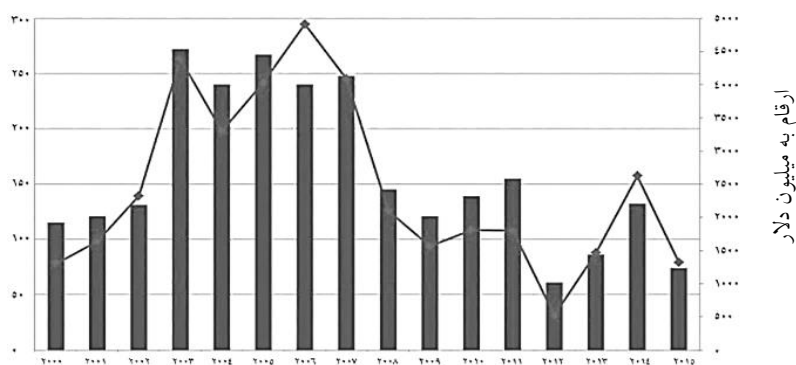
۳-۱-۷. تأمین مالی افزایش مالیات

دولت‌ها ابزارهای گوناگونی برای تشویق اشخاص به ایجاد توسعه در یک منطقه جغرافیایی خاص در اختیار دارند. آنها می‌توانند وجوه عمومی را برای ساخت طرح‌های زیربنایی عمومی سرمایه‌گذاری نمایند. همچنین، می‌توانند به طور مستقیم به شرکت‌های خاصی که در یک منطقه جغرافیایی خاص قرار می‌گیرند با استفاده از سامانه کدهای مالیاتی، یارانه پرداخت نمایند (Kerth, 2011, p. 1).

یکی از متداول‌ترین ابزارهایی که مقامات محلی برای تشویق جهت توسعه اقتصادی یک منطقه خاص به کار می‌گیرند، تأمین مالی افزایش مالیات است. این ابزار

در سال ۱۹۵۲ میلادی در کالیفرنیا به عنوان ابزار برای تأمین وجوه طرح‌های توسعه‌ای در شهرها به وجود آمد. این ابزار نخست به آرامی رشد کرد به گونه‌ای که تا سال ۱۹۷۰ تنها شش ایالت دیگر سیاست‌های مشابهی را در این زمینه اجرا نمودند. در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ ایالت‌های بیشتری خود را با قوانین مرتبط با تأمین مالی افزایش مالیات منطبق ساختند و تلاش کردند با کاستن از الزامات سخت‌گیرانه، دولت‌های محلی را برای استفاده هرچه بیشتر از این ابزار ترغیب نمایند. برای مثال در سال ۱۹۸۵ در ایالت ایلینوی^{۲۲} تعداد نواحی که از راه افزایش مالیات تأمین مالی نمودند، پس از کاستن از الزامات مذکور به بیش از ۵ برابر در طی یک سال افزایش پیدا کرد (Kerth, 2011, p. 13). در فاصله سال‌های اوایل دهه ۱۹۹۰ تا اواخر ۲۰۰۰، حجم اوراق قرضه تأمین مالی از راه افزایش مالیات منتشره به‌ویژه در خارج از کالیفرنیا به طور چشم‌گیری نسبت به دو دهه پیشین آن افزایش یافته است. در این فاصله، تعداد این نوع اوراق قرضه در گردش، با رشد ۲۶۰ درصدی همراه بوده و ارزشی بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار داشته است. نمودار ذیل حجم و تعداد اوراق قرضه تأمین مالی از راه افزایش مالیات را که حداقل سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۵ در ایالات متحده آمریکا منتشر شده است، نشان می‌دهد.

نمودار(۱): حجم و تعداد اوراق قرضه تأمین مالی از راه افزایش مالیات در ایالات متحده



منبع: Layton, 2016, p.7

از سال ۲۰۰۰ میلادی تا اواسط سال ۲۰۱۵، ۲۵۴۷ مورد اوراق قرضه تأمین

مالی از راه افزایش مالیات با مجموع ارزش اسمی ۳۹/۲ میلیارد دلار در شهرهای آمریکا منتشر شده است. همان‌گونه که نمودار فوق نشان می‌دهد فعال‌ترین سال‌ها در این دوره، سال‌های ۲۰۰۳ (برحسب تعداد اوراق منتشره) و ۲۰۰۶ (برحسب ارزش اسمی تجمعی) بوده است. کمترین فعالیت در این سال‌ها از ۲۰۱۲ تا انتهای دوره بوده است که مجموع اوراق منتشره بر حسب ارزش اسمی تقریباً ۵/۹۴ میلیارد دلار است. دو سوم حجم انتشار و ۶۴ درصد تعداد اوراق منتشره در طول دوره مورد بررسی، در طی دوره ۸ ساله قبل از بحران مالی یعنی طی سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۷ صورت پذیرفته است. یک سوم حجم انتشار و ۳۶ درصد تعداد اوراق در ۷.۵ سال آخر رخ داده است. کاهش انتشار اوراق از سال ۲۰۱۲ به دلیل خروج کالیفرنیا از بازار اوراق از شروع آن سال بوده است. قبل از سال ۲۰۱۲ کالیفرنیا از فعال‌ترین ناشران انتشار این اوراق بوده است (Layton, 2016, pp. 5-7). جدول ذیل آمار تجمعی پنج ناشر برتر اوراق تأمین مالی از راه افزایش مالیات را در فاصله سال‌های ۲۰۰۰ تا اواسط ۲۰۱۵ به نمایش گذاشته است:

جدول ۱: پنج ناشر برتر اوراق تأمین مالی افزایش مالیات (به جز ایالت کالیفرنیا) از سال ۲۰۰۰ تا اواسط ۲۰۱۵

نام ایالت	مجموع حجم انتشار (دلار)	تعداد انتشار	میانگین اندازه (دلار)
کولورادو	۱.۴۹۶.۴۲۰.۰۰۰	۴۰	۳۷.۴۱۰.۵۰۰
مینه سوتا	۱.۳۲۷.۴۶۲.۰۰۰	۳۷۵	۳.۵۳۹.۸۹۹
میزوری	۱.۳۱۶.۲۷۶.۰۰۰	۱۱۳	۱۱.۶۴۸.۴۶۰
ایلینوی	۱.۲۲۸.۱۴۳.۳۹۵	۱۱۳	۱۰.۸۶۸.۵۲۶
تگزاس	۱.۰۸۸.۱۰۴.۰۷۳	۸۱	۱۳.۴۳۳.۳۸۴
مجموع	۶.۴۵۶.۴۰۵.۴۶۸	۷۲۲	۸.۹۴۲.۳۹۰
کالیفرنیا	۲۷.۱۱۰.۷۲۱.۰۲۸	۱۲۲۱	۲۲.۲۰۳.۷۰۳

منبع: Layton, 2016, p. 11

شیکاگو به‌عنوان بزرگترین شهر ایالت ایلینوی آمریکا، از بهترین نمونه‌ها برای

انتشار این نوع اوراق قرضه است. در سال ۲۰۰۶ میلادی، در این شهر بیش از ۱۳۱ ناحیه TIF ایجاد شده است که درآمد افزایش مالیاتی بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار فراهم نموده است.^{۲۳}

براساس گزارش مؤسسه سینتروف^{۲۴} در ژوئیه سال ۲۰۱۴ میلادی، سازمان توسعه شهری دیترویت اعلام نمود قصد دارد برای تأمین مالی ساخت استادیوم جدید هاکی بال‌های قرمز^{۲۵} از انتشار اوراق TIF استفاده کند. مجموع هزینه‌های ساخت این ورزشگاه ۶۵۰ میلیون دلار برآورد شد که ۲۵۰ میلیون دلار آن از طریق انتشار اوراق TIF تأمین مالی گردید (Sintropher, 2015).

۳-۱-۲-۱. مدل اجرائی تأمین مالی افزایش مالیات

تأمین مالی افزایش مالیات فرآیندی است که در آن شهرداری‌ها یا دولت‌های محلی سهمی از درآمدهای مالیاتی آینده یک منطقه ویژه را صرف توسعه اقتصادی در آن منطقه می‌نمایند. هر یک از دولت‌های محلی، مقررات ویژه خود را برای زمان و نحوه استفاده از تأمین مالی افزایش مالیات دارند، بنابراین هیچ تفسیر واحدی از تأمین مالی افزایش مالیات وجود ندارد که بتواند در سطح جهانی مورد استفاده قرار گیرد. اما به هر حال، تأمین مالی افزایش مالیات، مسیری برای استفاده از درآمدهای مالیاتی آینده جهت تأمین مالی طرح‌های توسعه‌ای جدید خواهد بود. فرآیند زیر می‌تواند نمونه‌ای از یک برنامه تأمین مالی افزایش مالیات باشد:

۱. شهرداری یا دولت محلی، با امید توسعه کسب‌وکار در یک منطقه تجاری که در سال‌های اخیر با رکود مواجه بوده، به دنبال روشی جهت سرمایه‌گذاری به منظور بهبود زیربنای موجود است.

۲. به منظور افزایش منابع برای سرمایه‌گذاری، شهرداری یا دولت محلی، مرزی در اطراف منطقه تجاری مورد نظر ترسیم نموده و آن منطقه را «ناحیه TIF» اعلام می‌کند.

۳. در ناحیه TIF، درآمدهای آتی مالیات بر دارایی‌ها^{۲۶} میان ناحیه‌های مالیاتی که به طور معمول از این محدوده مالیات دریافت می‌کرده‌اند و نیز صندوقی ویژه برای

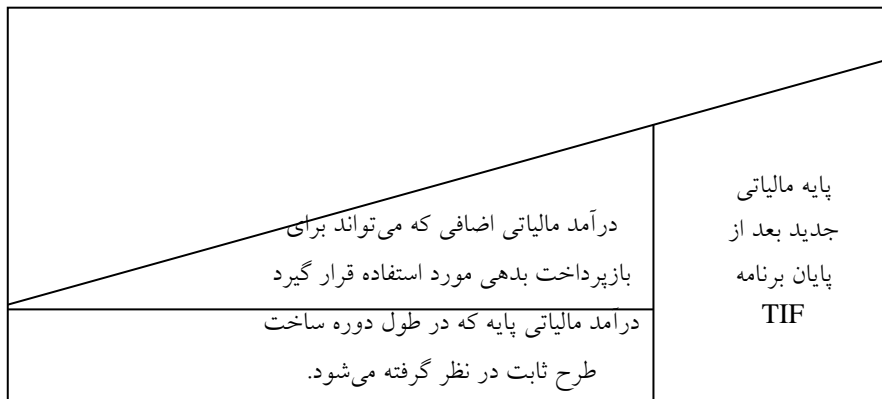
تأمین مالی طرح‌های عمومی موجود در ناحیه TIF، تخصیص می‌یابد. این مالیات‌ها به دو بخش تقسیم می‌شوند:

الف) مالیات پایه: این مالیات پیش از این نیز روی ارزش سابق دارایی‌های موجود در ناحیه TIF گرفته می‌شد.

ب) درآمدهای مالیاتی اضافی: این مالیات اضافی ناشی از افزایش ارزش دارایی‌های موجود است که به دلیل اجرای طرح‌های بهبود ایجاد خواهند شد و از هم‌اکنون به ناحیه TIF تخصیص خواهند یافت.

۴. به‌منظور ساخت فوری طرح‌های جدید، شهرداری یا دولت می‌تواند اوراق قرضه‌ای منتشر کند که بازپرداخت اصل و فرع آن از محل درآمدهای مالیاتی خواهد بود که انتظار می‌رود طی سال‌های آینده به صندوق مذکور واریز شود.

۵. در پایان عمر تعریف شده برای ناحیه TIF (به‌طور مثال ۲۰ سال)، مأموریت ویژه آن نیز خاتمه یافته و کل مالیات به‌دست آمده از این ناحیه، مطابق با روال گذشته به نواحی مالیاتی مورد نظر تخصیص خواهد یافت.



نمودار ۲: مدل ساده روش تأمین مالی افزایش مالیات

منبع: یافته‌های تحقیق

البته آنچه بیان شد رویه جهان‌شمول برای اجرای برنامه‌های تأمین مالی افزایش مالیات نیست. هر دولت یا ایالتی ممکن است رویه منحصر به فردی برای اجرای یک برنامه تأمین مالی افزایش مالیات داشته باشد. برای مثال در بسیاری از مناطق، به جای

بازپرداخت اصل به دارندگان اوراق قرضه تأمین مالی افزایش مالیات، امکان بهره‌مندی از معافیت مالیاتی داده می‌شود که این معافیت می‌تواند بر حسب سال یا با رعایت یک مبلغ حداکثری تعریف شود؛ که به دو دسته کلی تقسیم می‌شود:

الف) اوراق قرضه تعهد عمومی^{۲۷}: در این نوع اوراق، ناشر متعهد می‌شود که از تمام اعتبار خود برای بازپرداخت استفاده کند. این اوراق معتبرترین نوع اوراق قرضه TIF بوده و به دلیل ریسک کمتری که دارد، نرخ بهره پایین‌تری می‌پردازد. به بیان دیگر ناشر، منابع اصل و بهره این اوراق را از محل اعتبارات بودجه‌ای خود تأمین می‌کند.

ب) اوراق قرضه درآمدی^{۲۸}: اوراقی است که در آن بازپرداخت‌ها از محل درآمدهای مالیاتی افزایش یافته تعیین می‌شود. به دلیل محدودتر بودن منابع بازپرداخت این اوراق نسبت به اوراق دسته قبل، این اوراق ریسک بالاتری دارد و در نتیجه برای فروش آن نیاز به پرداخت بهره بالاتر خواهد بود (قادری، ۱۳۹۰، ص. ۹).

۲-۳. مزایای تأمین مالی افزایش مالیات

- ✓ برنامه‌های تأمین مالی افزایش مالیات اغلب به صورت یک نیروی وحدت‌بخش قوی در اقتصاد به کار گرفته می‌شود تا با ایجاد یک قالب مشارکت عمومی - خصوصی به بهبود و توسعه زیربناهای عمومی کمک نماید.
- ✓ تأمین مالی افزایش مالیات، یک سازوکار خود تأمین مالی‌کننده^{۲۹} است. در این روش طرح‌های عمومی بدون استفاده از بودجه عمومی و با اتکا به درآمدهای مالیاتی افزایش یافته در سال‌های آتی، تأمین مالی می‌شوند. این افزایش مالیات نیز ناشی از وضع مالیات‌های جدید یا افزایش نرخ‌های مالیاتی نیست، بلکه مالیات ناشی از افزایش ارزش دارایی‌ها به دلیل توسعه ایجاد شده می‌باشد.
- ✓ تأمین مالی افزایش مالیات، ابزاری برای توسعه اقتصادی اثربخش است. طرفداران این روش بر این باورند که توسعه نواحی TIF می‌تواند به جذب شرکت‌ها و توسعه کسب‌وکار آنان در این مناطق کمک نماید. این امر سبب توسعه فعالیت‌های اقتصادی، کارآفرینی و کاهش نرخ بیکاری، افزایش ارزش دارایی‌ها و در نتیجه افزایش درآمدهای مالیاتی خواهد شد. علاوه بر این، رشد اقتصادی و افزایش جمعیت در نواحی TIF می‌تواند سایر منابع درآمدی دولت‌ها را نیز بهبود بخشد.

✓ تأمین مالی افزایش مالیات، ابزاری انعطاف‌پذیر و به لحاظ سیاسی جذاب است. استفاده از این روش، شرایط انعطاف‌پذیری را برای تأمین مالی‌کنندگان فراهم می‌کند. این ابزار می‌تواند برای طرح‌های گوناگون از جمله جاده، بندر، فرودگاه، توسعه فضاهای شهری و در هر زمان استفاده شود. از دید سیاسی نیز این ابزار جذابیت بالایی دارد. این رویه که درآمدهای مالیاتی فقط برای توسعه همان منطقه استفاده شود و چگونگی مصرف آن برای تمامی ساکنان منطقه روشن باشد، تا حد زیادی می‌تواند از نارضایتی‌ها یا مقاومت‌های احتمالی در برابر پرداخت مالیات بکاهد. برای بسیاری از مالیات‌دهندگان منطقی است که در بخشی از توسعه اقتصادی منطقه خود سهم باشند (Johnson & Mann, 2001, p. 28).

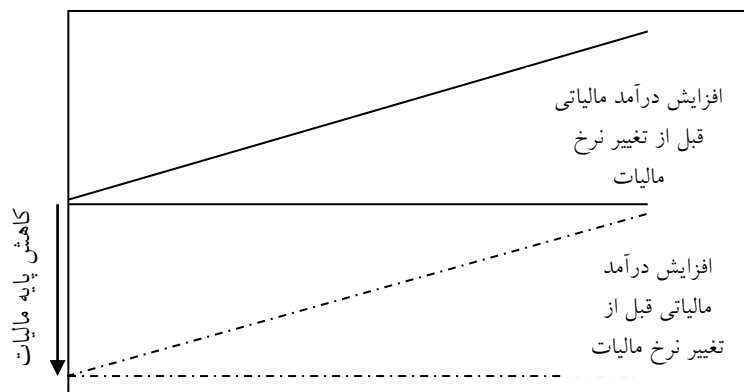
✓ فرآیند اجرایی تأمین مالی افزایش مالیات متضمن برنامه‌ریزی مناسب، تعهد و شفافیت در تأمین مالی زیرساخت مورد نظر است. با اجرای این روش، دولت‌ها متعهد به بهره‌برداری از طرح‌های زیربنایی طی یک دوره زمانی معین و معنادار هستند. منبع تأمین مالی طرح‌ها در این روش منحصر به فرد بوده و برخلاف طرح‌هایی که با بودجه‌های تلفیقی تأمین مالی می‌شوند، امکان توقف طرح به دلیل منافع سایر رقیبان وجود نخواهد داشت.

✓ اجرای این روش انگیزه کافی برای تأمین به‌هنگام و مؤثر طرح‌های زیربنایی را فراهم می‌آورد (Lennon, 2008, p. 18).

۳-۳. چالش‌های تأمین مالی افزایش مالیات

با توجه به ماهیت ناحیه TIF و زیرساخت‌های مورد نیاز، ممکن است در رابطه با سطح درآمدهای مالیاتی اضافی یا زمان وصول آنها، عدم اطمینان یا نوسان وجود داشته باشد. توزیع مناسب ریسک تا حد زیادی به میزان تضامینی بستگی دارد که در اختیار وام‌گیرنده یا خریدار اوراق قرضه قرار گرفته است. برای مثال، اگر دولت متعهد نهایی برای بازپرداخت اوراق قرضه TIF باشد، باید ریسک ناشی از عدم تحقق درآمدهای مالیاتی مورد انتظار را بپذیرد و تبعات آن روی ترازنامه و ظرفیت بدهی دولت را تحمل کند. اما اگر تنها پشتوانه این اوراق درآمدهای مالیاتی اضافی و دارایی‌های طرح باشد، خریداران اوراق، صرف بازدهی را مطالبه خواهند کرد که نشان‌دهنده پذیرش ریسک

بالا تر در خرید این اوراق خواهد بود. این صرف ریسک متناسب با ویژگی‌های خاص هر طرح متفاوت خواهد بود. در این حالت اوراق قرضه TIF سازوکاری شبیه به اوراق قرضه درآمدی خواهند داشت. از دیگر چالش‌های این روش تأمین مالی، عدم تمایل دولت‌ها برای وثیقه گذاشتن درآمدهای مالیاتی است. این شیوه تأمین مالی، انعطاف‌پذیری دولت‌ها برای تعیین چگونگی مصرف درآمدهای مالیاتی آینده را محدود می‌کند و به همین دلیل مقاومت‌هایی در تخصیص درآمدهای مالیاتی اضافی به توسعه ناحیه TIF خواهد داشت. یکی دیگر از نگرانی‌هایی مربوط به تأمین مالی طرح‌های زیربنایی با این روش، تمایل دولت‌ها برای تغییر سیاست‌های مالیاتی در طول زمان است. بنابراین، دولت‌ها نگران آن خواهند بود که تأمین مالی افزایش مالیات ممکن است، توانایی آنها در تغییر سیاست‌های مالیاتی را محدود نماید. برای رفع این نگرانی، ترتیباتی در مقررات یا توافق‌های TIF اتخاذ می‌شود که با کاهش نرخ‌های مالیاتی، برای صیانت از حقوق خریداران اوراق قرضه، امکان کاهش پایه مالیات و باقی‌نگه داشتن مالیات اضافی^{۳۰} در همان سطوح پیشین باشد. به هر حال، یکی از معیارهایی که مؤسسه فیچ^{۳۱} برای ارزیابی ریسک و رتبه‌بندی اوراق قرضه TIF مورد توجه قرار می‌دهد؛ سوابق کاهش نرخ‌های مالیاتی در ناحیه مورد نظر، اندازه و احتمال کاهش نرخ مالیات در آینده است.



نمودار ۳: سیاست کاهش پایه مالیات و نگه‌داشتن مالیات اضافی در سطح پیشین
منبع: Tax Increment Financing to Fund Infrastructure in Australia, 2009, p. 77

نمودار ۳ نشان می‌دهد، در صورتی که یک دولت، در عین حال که یک ناحیه TIF را معین و پایه مالیاتی آن را تعیین نموده‌است، بخواهد سیاست مالیاتی خود را تغییر دهد، (برای مثال بخواهد نرخ مالیات را کاهش دهد) می‌تواند با تغییر پایه مالیاتی، درآمد مالیاتی در نظر گرفته شده برای انتشار اوراق TIF را همچنان ثابت نگه دارد. بدین‌وسیله خللی به انتشار اوراق و منابع تعیین شده برای بازپرداخت اصل و فرع آن ایجاد نخواهد شد.

۴. پیشینه اضافه مالیات ناشی از بهبود شرایط در ایران

از زمان تشکیل رسمی شهرداری‌ها، قوانین وضع شده در مورد املاک، به نوعی به عوارضی به نام حق مرغوبیت یا حق تشرف اشاره داشته‌اند، از این عناوین به اضافه ارزش نیز تعبیر شده است. در سال ۱۳۱۲ براساس قانون احداث و توسعه معابر و خیابان‌های ایران برای مشرف شدن ملک به معبر به‌واسطه از بین رفتن ملک جلو و افزایش قیمت ۱۰٪، مالیات خاص یعنی پرداخت یک سوم ارزش‌افزوده بر ملک به شهرداری تعیین شد. در سال ۱۳۲۰، ماده ۸ قانون اصلاح قانون توسعه معابر، در تکمیل مقررات مذکور مقرر داشت که اگر ملکی پیش‌تر مشرف به خیابان و گذر بوده و بر اثر توسعه مرغوب گردیده، مالک مکلف است یک دوم افزایش را به شهرداری بپردازد. در سال ۱۳۵۸ شورای انقلاب با تصویب قانون نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی و عمرانی دولت و ماده واحده‌ای راجع به لغو حق مرغوبیت، دریافت حق مرغوبیت از مالکان را منتفی کرد.

وزارت کشور طی نامه‌ای به تاریخ ۱۳۶۹/۰۱/۲۹ در رابطه با ارزش‌افزوده ناشی از توسعه و تعلق آن به مالک یا عموم مردم شهر، از دفتر مقام معظم رهبری کسب تکلیف نمود. پاسخ بدین شرح بود:

«در اینکه ارزش‌افزوده ناشی از عبور خیابان از نزدیکی یک ملک، متعلق به صاحب آن ملک است نباید هیچ شک داشت، دولت یا شهرداری می‌تواند در صورت تصویب مجلس یا هر مقام قانونی مالیات ببندد، هم بر این ارزش‌افزوده و هم برای ملکی که خیابان جدیدی از کنار آن عبور کند».

براساس ماده واحده تعرفه عوارض حق تشرف مصوب ۱۳۷۰/۱۱/۰۳، به کلیه اراضی و املاکی که بر اثر اجرای طرح‌های احداث، تعریض و توسعه و اصلاح معابر و میداين در برگذر احداثی یا اصلاحی یا تعریضی یا توسعه‌ای واقع می‌شوند، عوارض حق تشرف برای یک بار تعلق می‌گیرد که هنگام فروش نسبت به سهم فروش رفته از صاحبان این قبیل املاک برابر مفاد تبصره‌های ذیل این ماده واحده توسط شهرداری وصول خواهد گردید.

۵. امکان سنجی فقهی تأمین مالی افزایش مالیات در ایران

برای انتشار اوراق بهادار بر مبنای تنزیل جریان‌های درآمدی مالیاتی آتی که ناشی از ایجاد ارزش افزوده در املاک و دارائی‌های پیرامون طرح زیربنائی مانند فرودگاه، آزادراه، بندر و... می‌باشد، باید ماهیت مالیات آتی بررسی شود. در مورد انتشار اوراق براساس این نوع تأمین مالی می‌توان فرض‌های گوناگونی مطرح نمود:

۱. اگر بر مبنای تأمین مالی افزایش مالیات، یک طرح زیربنائی ساخته شود، آیا می‌توان قالب حقوقی آن را در دوره ساخت قرارداد استصناع و در دوره بهره‌برداری بیع یا صلح منفعت در نظر گرفت؟
۲. آیا می‌توان پیش دریافت مالیات ناشی از ارزش‌افزوده ناشی از طرح‌های زیربنائی در آینده را در قالب قرارداد وکالت تصویر کرد؟ بدین بیان که سرمایه‌گذاران وجوهی را به وکالت در اختیار دولت قرار دهند تا صرف ساخت طرح زیربنائی شود آنگاه در آینده درآمدهای مالیاتی طرح نیز جزئی از عواید طرح باشد که وکیل سرمایه‌گذاران موظف به وصول آن و پرداخت آن به سرمایه‌گذاران خواهد بود.
۳. آیا می‌توان دریافت مالیات آتی ناشی از ارزش‌افزوده در دارائی‌های پیرامون طرح زیربنائی را که مطالبات آتی دولت است، تنزیل کرده و براساس تنزیل دین اوراقی منتشر کرد؟
۴. آیا تأمین مالی افزایش مالیات را می‌توان مصداقی از بیع یا صلح منفعت حاصل از طرح زیربنائی دانست که طرح مذکور بر مبنای تأمین مالی افزایش

مالیات ساخته شده است؟ به این بیان که دولت حق مالیاتی آینده خود را به صاحبان اراضی یا دینفعان بفروشد یا مصالحه کند و از آنان اسناد بدهی دریافت کند.

۶. تحلیل فقهی ماهیت مالیات آتی ناشی از طرح‌های زیربنایی

برای بررسی فرضیه‌های بالا باید ماهیت فقهی مالیات آتی که در آینده از ارزش‌افزوده دارایی‌های هم‌جوار طرح زیربنایی حاصل می‌شود، مشخص شود:

۱. فرضیه اول در مورد انتشار اوراق تأمین مالی به پشتوانه مالیات آتی ناشی از ارزش‌افزوده دارایی‌های هم‌جوار طرح زیربنایی، قالب استصناع برای دوره ساخت و قالب منفعت برای دوره بهره‌برداری است. این فرض نیز به نظر صحیح نیست، زیرا می‌توان برای یک طرح زیربنایی فارغ از درآمدهای مالیاتی آتی ناشی از ارزش‌افزوده دارایی‌های هم‌جوار طرح، اوراق ترکیبی استصناع - منفعت منتشر کرد به این بیان که دولت سفارش ساخت طرح زیربنایی مثل آزادراه را به نهاد واسط بدهد. سپس وی اوراق استصناع منتشر نماید و سپس با پیمانکار وارد قرارداد استصناع موازی شود و متناسب با پیشرفت طرح به وی وجوهی پرداخت نماید. پس از تکمیل طرح نیز دارندگان اوراق، صاحب منفعت آزادراه برای مدت مشخص باشند تا اصل سرمایه آنان با احتساب سود مستهلک شود و در نهایت نیز طرح زیربنایی به ملکیت دولت در خواهد آمد. ولی در اینجا نیز به مسأله پژوهش یعنی انتشار اوراق تأمین مالی به پشتوانه مالیات آتی ناشی از ارزش‌افزوده دارایی‌های هم‌جوار طرح زیربنایی، پاسخ داده نخواهد شد. انتشار اوراق به پشتوانه مالیات آتی است و باید یک وجه شرعی و حقوقی برای این منظور پیدا کرد تا بتوان با اتکال به آن، مدل مالی تأمین مالی از راه افزایش مالیات را طراحی نمود.

۲. راهکار دیگری که می‌توان پیشنهاد کرد آن است که اگر قرار باشد دولت به پشتوانه مالیات آتی ناشی از ارزش‌افزوده دارایی‌های هم‌جوار طرح زیربنایی اوراق بهادار منتشر کند، می‌توان قالب حقوقی وکالت را میان دارندگان اوراق و دولت (بانی) پیشنهاد کرد که در این صورت نام اوراق منتشره اوراق وکالت

خواهد شد. به این بیان که موضوع وکالت، سرمایه‌گذاری در طرح زیربنایی، وصول درآمدهای ناشی از آن و تقسیم آن میان سرمایه‌گذاران پس از کسر حق‌الوکاله بانی (دولت) خواهد بود. در اینجا قرارداد ساخت طرح زیربنایی، تحویل آن، واگذاری منافع آتی آن، وصول درآمدهای مالیاتی ناشی از ارزش افزوده دارائی‌های هم‌جوار طرح زیربنائی و... همه از شئون وکیل خواهد بود که به لحاظ شرعی و براساس احکام مربوط به عقد وکالت صحیح خواهد بود. این راهکار نیز اگرچه تا حدی قابل قبول است ولی به‌طور مستقیم با ماهیت مالیات ناشی از ارزش‌افزوده دارائی‌های هم‌جوار طرح زیربنایی مرتبط نیست.

۳. راهکار سوم برای تأمین مالی از راه انتشار اوراق به پشتوانه مالیات آتی ناشی از ارزش افزوده دارائی‌های هم‌جوار طرح زیربنایی، تنزیل مالیات آتی است. در اینجا نیز از آنجائی که ساخت و بهره‌برداری از طرح زیربنایی چندین سال زمان می‌برد؛ در نتیجه ارزش‌افزوده دارایی‌های مجاور طرح زیربنائی نیز در آینده محقق خواهد شد و چنانچه قرار باشد دولت، مالیاتی از محل این ارزش افزوده اخذ نماید، آن مالیات نیز در آینده محقق خواهد شد. نتیجه آنکه دولت در زمان انتشار اوراق، مطالبه محقق شده‌ای از صاحبان دارائی‌های مجاور طرح زیربنایی ندارد و به اصطلاح هنوز دین محقق نشده است. بنابراین وقتی دین محقق و مسجل نشده و چیزی بر ذمه دیگری نسبت به دولت نیست، نمی‌توان آن را تنزیل کرد و بیان کرد که درآمدهای آتی مالیاتی ناشی از ارزش افزوده طرح‌های زیربنائی تنزیل شود. از این‌رو، قالب تنزیل دین نیز برای انتشار اوراق عملیاتی نیست چون باید دین محقق شده باشد که در این حالت چنین فرضی متصور نیست. در نهایت قالب اوراق تنزیل دین نیز برای این نوع از اوراق، متوقف بر شکل‌گیری دین است.

۴. راه‌حل نهایی برای تصحیح انتشار اوراق تأمین مالی افزایش مالیات برای ساخت طرح‌های زیربنایی، واگذاری این وجوه توسط دارندگان آن از باب صلح است. اگر یک طرح زیربنائی مثل آزادراه در فاصله دو شهر ایجاد شود

به‌طور قطع زمین‌های حاشیه طرح دارای ارزش‌افزوده خواهند شد. برای مثال می‌توان به آزادراه حرم تا حرم در فاصله میان قم و جمکران اشاره کرد که به دلیل اجرای این طرح ارزش زمین‌های مجاور این آزادراه چندین برابر شده است. آنچه باید مورد توجه قرار گیرد این است که خود آزادراه دارای منافع است و می‌توان منافع این آزادراه را قبل از ساخت آن به دیگران واگذار کرد و از این راه تأمین مالی کرد. در این حالت چنانچه اوراقی بر روی منافع آتی آزادراه منتشر شود، در قالب اوراق منفعت قابل تصویر خواهد بود. از لحاظ فقهی نیز می‌توان این‌گونه توجیه نمود که منافع آتی آزادراه در قالب بیع یا صلح منفعت به سرمایه‌گذاران واگذار خواهد شد. به‌طور منطقی چون این منفعت در آینده محقق خواهد شد قیمت آن در حال حاضر کمتر از آینده خواهد بود. ولی مسأله اینجا، انتشار اوراق تأمین مالی به پشتوانه مالیات ناشی از ارزش‌افزوده آتی دارائی‌های مجاور طرح زیربنائی است، این ارزش‌افزوده متعلق به طرح زیربنائی نیست، بلکه متعلق به صاحبان آن دارائی‌ها است که مستقل از مالک طرح زیربنائی یعنی دولت خواهند بود. بنابراین این اضافه ارزش متعلق به صاحبان دارائی‌های مجاور طرح زیربنائی است نه دولت. در نتیجه نمی‌توان ارزش‌افزوده دارائی‌های هم‌جوار طرح زیربنائی را متعلق به دولت دانست، بلکه دولت تنها می‌تواند روی این ارزش‌افزوده مالیات بگیرد. از این‌رو به دلیل اینکه ارزش‌افزوده جزء منافع ذاتی و اصیل طرح زیربنایی نیست و بالعرض روی دارائی‌های هم‌جوار ایجاد می‌شود، دولت می‌تواند حق مالیاتی آینده خود را به صاحبان اراضی یا دینفعان بفروشد یا مصالحه کند. به این بیان که دولت با فروش یا مصالحه حق مالیاتی آینده خود به صاحبان اراضی یا دینفعان، از آنان وجوهی دریافت و به آنان اسناد بهادار می‌دهد.

سوالی که در اینجا مطرح می‌باشد این است که آیا بیع حق صحیح است؟ و آیا حق می‌تواند مبیع واقع گردد؟

فقط در بیان معنای اصطلاحی حق اختلاف نظر دارند. برخی آن را به «سلطنت

برشیء» تعبیر کرده و آن را مرتبه ضعیفی از ملکیت برشمرده‌اند (نائینی، ۱۴۱۳ق، ج ۱، ص. ۹۲). برخی نیز حق را نوعی «ملک» می‌دانند (یزدی، ۱۴۲۱ق، ج ۱، ص. ۵۵). گروهی نیز بر این باورند که حق، به طور مستقل از جانب شارع وضع شده و عبارت از سلطنت بر غیر است (اصفهانی، ۱۳۹۸ق، ص. ۲۱۷).

اکثر فقیهان امامیه، عینیت را در بیع شرط می‌دانند ولی عموم آنان تعریفی از عین ارائه نکرده‌اند و فقط به بیان مصادیق آن و هدف از ذکر آن پرداخته‌اند. قانون‌گذار نیز از همین رویه تبعیت کرده و مطابق ماده ۳۳۸ قانون مدنی در تعریف بیع مقرر کرده است که: «بیع تملیک عین است، به عوض معلوم». ولی نه عین را تعریف کرده است و نه مراد خود از آن را بیان نموده است.

در مقابل اکثر فقیهان که عینیت را در مبیع شرط می‌دانند، برخی نیز دلیلی بر اختصاص مبیع به اعیان قائل نبوده، بلکه آن را اعم از اعیان، منافع و حقوق دانسته‌اند. آیت‌الله مکارم شیرازی علاوه بر این که مبیع را شامل منافع دانسته و از تملیک منافع، به بیع تعبیر کرده‌اند، حتی بیع حقوق را نیز قابل انکار نمی‌داند؛ چنان‌که در بین عقلا نیز فروش سرقفلی، حق انشعاب آب و برق و تلفن امری رایج و متداول است و به این دلیل معتقد است: «ممکن نیست از اجرای احکام بیع بر فروش این قبیل حقوق مانع شویم، زیرا فروش آنها در نزد عرف شایع است به طوری که همه آن را قبول دارند و مانعی از اطلاق بیع بر آنها نیز وجود ندارد و عمومات کتاب و سنت نیز شامل حال آنها است» (مکارم شیرازی، ۱۴۲۵ق، ص. ۱۴).

امام خمینی (ره) نیز ضمن رد شرط عینیت در مبیع، در تأیید این که لازم نیست مبیع عین باشد، می‌فرماید: «همه می‌پذیرند که اگر عوض عین نباشد، بیع صحیح است. از آنجا که فرق بین عوض و معوض فقط اعتبار انشاء است و اما در واقع هر یک از آنها، عوض دیگری است، پس ماهیت بیع مبادله بین آنها می‌باشد و هر یک از آنها عوض دیگری قرار داده شود، پس عین، بدل از ثمن است و ثمن، بدل از عین می‌باشد. بنابراین چنان‌که در جانب ثمن (عوض) عینیت شرط نیست، در جانب عوض دیگر (مبیع) نیز عینیت شرط نمی‌باشد؛ زیرا بین این دو از جهت عوض و معوض بودن فرقی نیست (فرق بین آن دو اعتباری است نه واقعی)» (موسوی خمینی، ۱۴۲۱ق، ج ۱، صص.

در بین حقوق دانان نیز در عین بودن مبیع در عقد بیع، اختلاف نظر وجود دارد. برخی از حقوق دانان با استناد به ماده ۳۳۸ قانون مدنی و محدودیت این ماده نسبت به شمول اموال غیر مادی به مبیع، معتقدند که مبیع نمی تواند منفعت، عمل یا حقی نظیر حق انتفاع باشد، ولی در مورد ثمن، چون هیچ قیدی در تعریف نیامده پس عین و منفعت و عمل می تواند ثمن باشد (شهیدی، ۱۳۸۲، ص. ۱۳). بنابراین با این استدلال در نظر ایشان، مبادله دو حق یا حق و منفعت را نمی توان بیع دانست.

بسیاری از حقوق دانان بر این باورند که اموال غیر مادی نیز می توانند مبیع واقع شوند. از تعریف برخی از آنان که بیع را «مبادله متعادل که در دارایی هر یک از طرفین عقد، دو جریان مالی معکوس ایجاد کند» (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۲، ص. ۲۳۶)، نظریه توسعه مفهوم مبیع از اموال مادی به اموال غیر مادی استنباط می شود. برخی دیگر نیز ماده ۳۳۸ قانون مدنی را در تعریف بیع جامع ندانسته و معتقدند که این تعریف فقط ناظر به بیع عین است و همه اقسام بیع را در بر نمی گیرد (صفایی، بی تا، ج ۲، ص. ۷۹). عرف امروزی جامعه ما به این سو تمایل دارد و انتقال حق در مقابل عوض را بیع به شمار می آورد و پیشتر بیان شد که ملاک در تحدید معاملات و موضوع آنها عرف است. حقوق دانان نیز تصریح کرده اند که رهایی از قید عین در ماده ۳۳۸ قانون مدنی نوعی پیشرفت و نزدیکی به عرف و معقول شدن قواعد است که این ها غایت مطلوب هر نظام حقوقی است و باید گفت که این رهایی گامی به سوی عدالت و معقول شدن نیز دانسته می شود (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ص. ۳۰۶).

شایان ذکر است که برای به دست آوردن مفهوم بیع، باید متمسک به عرف شد، زیرا بیع نه حقیقت شرعیه دارد و نه حقیقت متشرعیه، بلکه بیع دارای حقیقتی عرفیه است (انصاری، ۱۴۱۵ق، ج ۳، ص. ۱۰). لذا با مراجعه به عرف می بینیم که بیع اموال غیر مادی، نظیر آنچه که گفتیم داخل در مفهوم بیع است و با اینکه در بیع این گونه اموال، مبیع، عین نیست، اما هیچ شبهه ای در صدق مفهوم بیع بر آنها وجود ندارد. بنابراین اگر بیع حقوق را جایز بدانیم، می توانیم واگذاری تخفیف در میزان مالیات آتی را در قالب عقد بیع صحیح دانسته و انجام دهیم.

به هر حال اگر بخواهیم مطابق دیدگاه مشهور فقها و ظاهر قانون مدنی ایران رفتار کنیم، قرارداد پیشنهادی جایگزین برای واگذاری تخفیف در میزان مالیات آتی، صلح است؛ از آنجایی که واگذاری تخفیف در میزان مالیات آتی، سند حق می باشد بنابراین صلح آن نیز، صلح حق خواهد بود.

حق ماهیتی اعتباری است که عقلاً یا شرع اعتبار کرده‌اند و غیر از اعتبار ملکیت است. سلطنت از آثار حق است و نوع سلطنت به حسب موارد فرق می‌کند. در مواردی که عقلاً یا شارع حقی را اعتبار می‌کنند، دارنده آن حق می‌تواند تصرفی در شئون مورد انجام دهد یا از آن استفاده کند. به عبارت دیگر در اثر ایجاد حق، زمام امور یک چیز در دست کسی که اعتبار به نفع او انجام شده است، قرار می‌گیرد. این تسلط دارای شدت است و ضعف است. اگر تسلط کامل باشد «ملک» است و اگر ضعیف باشد، «حق» نام دارد. مالک بر مال خود تسلط کامل دارد و می‌تواند تمامی تصرفات مادی و حقوقی را در مال خود انجام دهد، مگر اینکه محدودیت شرعی و یا عقلانی به خاطر مصلحتی خاص برای مالک در نظر گرفته شود، اما میزان تصرفات صاحب حق محدود است به حدودی که اعتبارکننده برای هر مورد در نظر گرفته است.

برای حق اقسام زیادی ذکر کرده‌اند:

۱. حقوقی که نه قابل اسقاط هستند و نه قابل نقل، مانند حق ولایت برای حاکم.
۲. حقوقی که هم قابل اسقاط و هم قابل نقل در مقابل عوض هستند، مانند حق خیار و حق قصاص که این حقوق با مرگ منتقل می‌شوند.
۳. حقوقی که قابل اسقاط هستند، اما نقل و انتقال نمی‌پذیرند و حتی با مرگ مانند حق غیبت بنا بر اینکه راضی کردن صاحب غیبت را واجب بدانیم.
۴. حقوقی که در اصل حق بودن آنها و یا در صحت اسقاط و قابلیت انتقال آنها شک داریم.

اگر حق بودن امری مسلم باشد، هر اثری را که عرف و عقلاً بر آن مترتب کنند، می‌توان گفت از نظر شارع نیز آن اثر یا آثار بر حق مورد نظر مترتب است به شرط عدم ردع شارع. مثلاً حق شفعه قابل اسقاط و انتقال است و منع شرعی هم نداریم، لذا حکم

به جواز اسقاط و انتقال می‌کنیم، اما در غیر مورد یادشده دلیلی بر جواز نداریم و تمسک به عموماً، تمسک به عام در شبهه مصداقیه خواهد بود.

در مورد حق معافیت مالیات آتی می‌توان گفت عرف و عقلاً آن را حق دانسته و دارای مالیت می‌دانند و به دلیل مشخص بودن آن در زمان معامله چه در قالب بیع و چه صلح شبهه غرر بر آن متوجه نیست و چون قالب معامله قرض نیست شبهه ربوی بودن هم ندارد لذا واگذاری آن بدون اشکال است.

عقد صلح عبارت است از تسالم و تراضی طرفین عقد بر امری که این امر ممکن است تملیک عین یا منفعت یا اسقاط دین یا حق و یا چیزی جز این‌ها باشد (خمینی، بی‌تا، ج ۱، ص. ۵۶۱). همان طور که بیان شد صلح به معنای تراضی و تسالم بر کاری است. مشهور فقها صلح را عقدی مستقل (شهیدثانی، ۱۴۱۰ق، ج ۴، ص. ۱۸۲) و به معنای انشای تسالم بر کاری معلوم می‌دانند از این رو عقد صلح، تابع شروط خاصی غیر از قواعد عمومی قراردادها نیست، گرچه اثر توافق طرفین در مصالحه، ممکن است با اثر یکی از عقود معین، مشابهت داشته باشد.

قلمرو توسعه عمل حقوقی صلح به لحاظ مفهوم و مورد، از دیگر عقود بیشتر است. آنچه از مفاد روایات درباره صلح بر می‌آید، شرط تحقق و اعتبار صلح، دو چیز است: نخست اینکه طرفین صلح در مورد آن تراضی و طیب نفس داشته باشند (حرعاملی، ۱۴۰۹ق، ج ۱۸، ص. ۴۴۸) و دیگر اینکه صلح بر کاری که محلل حرام یا محرم حلال است، نباشد (شیخ صدوق، ۱۴۱۳ق، ج ۳، ص. ۳۲). این ویژگی‌های خاص عقد صلح، موقعیتی ممتاز به آن می‌بخشد، به گونه‌ای که می‌توان به وسیله این عقد، اقدام به ایجاد بسیاری از عقود معین نمود، بدون آنکه به احکام و شرایط خاص آن عقود پای بند بود.

با توجه به اینکه اوراق تأمین مالی افزایش مالیات، سند حق بهره‌مندی از معافیت مالیاتی در آینده است، مسأله‌ای که در اینجا مطرح می‌باشد این است که آیا حق نیز موضوع عقد صلح واقع می‌شود یا خیر؟

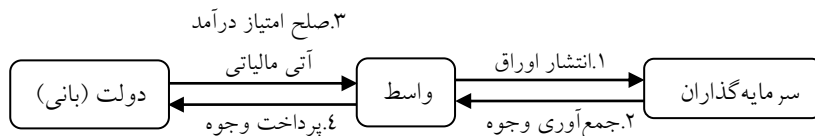
همان‌طور که عین می‌تواند موضوع عقد صلح قرار بگیرد، منفعت و حق نیز می‌توانند موضوع صلح باشند (مراغی، ۱۴۱۷ق، ج ۲، ص. ۲۲۲). البته شایان ذکر است

که با توجه به تقسیمی که شیخ انصاری (ره) از حقوق دارد، حقوقی که قابل نقل و انتقال و قابل اسقاط نیستند را نمی‌توان موضوع صلح قرار داده و بر آن مصالحه نمود (سبزواری، بی تا، ص. ۳۲۹). امام خمینی (ره) در این خصوص می‌فرماید: «صلح از حقوقی صحیح است که قابل نقل و اسقاط باشد و آنچه قابل نقل و اسقاط نیست صلح از آن صحیح نمی‌باشد، مانند حق مطالبه دین، و حق رجوع در طلاق رجعی و حق رجوع در بذل، در باب خلع» (خمینی، بی تا، ج ۱، ص. ۵۶۲).

بنابراین واگذاری اوراق تأمین مالی افزایش مالیات به صورت معافیت مالیاتی آینده را که جزء حقوق مالی قابل نقل و انتقال محسوب می‌شود را می‌توان در قالب عقد صلح مورد معامله قرار داده و اوراق بهادار آن را منتشر نمود.

۷. مدل عملیاتی انتشار اوراق تأمین مالی افزایش مالیات در ایران

براساس نتایج به عمل آمده از تحلیل فقهی فوق، مدل عملیاتی ذیل را می‌توان برای انتشار اوراق تأمین مالی افزایش مالیات در ایران پیشنهاد داد:



نمودار ۴: مدل عملیاتی انتشار اوراق تأمین مالی افزایش مالیات

منبع: یافته‌های تحقیق

روابط میان ارکان در این مدل به صورت ذیل است:

۱. واسط از طریق عامل فروش اوراق را در بازار سرمایه منتشر می‌کند.
۲. پس از عرضه اوراق، واسط وجوه آن را جمع‌آوری می‌کند.
۳. واسط امتیاز درآمد آتی مالیاتی را به وکالت از سرمایه‌گذاران به صورت نقدی با دولت مصالحه می‌کند.
۴. واسط مبلغی را بابت مصالحه درآمد آتی مالیاتی به دولت می‌پردازد.

۸. بازاری ثانوی اوراق

اوراق قرضه تأمین مالی افزایش مالیات در ایالات متحده و سایر کشورهایی که تجربه انتشار این اوراق را داشته‌اند، قابلیت معامله در بازار ثانویه را نیز دارند. البته تجاری نیز وجود دارد که کل حجم منتشر شده این اوراق در برخی موارد به صورت یکجا توسط صندوق‌های سرمایه‌گذاری خریداری شده‌اند. برای مثال با استناد به گزارش مؤسسه سیتروفر^{۳۲} (۲۰۱۵)، مجموع ۲۵۰ میلیون دلار قرضه تأمین مالی افزایش مالیات منتشر شده برای استادیوم هاکی شهر دیترویت توسط صندوق استراتژیک میشیگان به صورت یکجا خریداری شد. به هر حال این اوراق قرضه‌های دولتی قابلیت نقل و انتقال در بازارهای ثانویه را دارند و انواع صندوق‌های سرمایه‌گذاری یکی از فعال‌ترین بازیگران در بازار ثانویه این اوراق به شمار می‌روند.

اما در رابطه با تحلیل فقهی بازار ثانویه این اوراق باید به این نکته اشاره کنیم که اگر اوراق تأمین مالی افزایش مالیات را معامله بیع حق دانسته و آن را تصحیح کنیم، خریدار اوراق مالک این حق خواهد شد و می‌تواند آن را در بازار ثانوی بفروشد، زیرا این صورت مبتنی بر جواز بیع و عدم اختصاص مبیع به اعیان است. بنابراین هنگامی که بر فروشنده اول جایز بود چنین حقی را ابتدا به ساکن بفروشد، کسی که با پرداخت وجه، این حق را مالک شده است، به طریق اولی می‌تواند آن را به دیگران بفروشد. اگر تصحیح از راه صلح باشد، همانند راه حل بیع نیز مشکلی برای مصالحه این اوراق در بازار ثانوی وجود ندارد.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

یکی از چالش‌های اصلی دولت به ویژه پس از تحریم‌های مالی و اقتصادی، تنگنای مالی دولت است. این مسأله موجب شده دولت در بخش بودجه عمرانی با مشکل مواجه شده و بسیاری از طرح‌های عمرانی از جمله طرح‌های زیربنایی با مشکل تأمین مالی مواجه شوند. طرح‌های زیربنایی با توجه به اینکه سرمایه‌بر بوده و دوه بازگشت سرمایه طولانی دارند، تأمین مالی آنها از نظام بانکی به ویژه در وضعیت کنونی امکان‌پذیر نیست، از این رو باید به دنبال راه‌کارهای جایگزین به ویژه تأمین مالی از راه بازار سرمایه بود. یکی از ابزارهای مالی مناسب که می‌تواند برای تأمین مالی طرح‌های

زیربنائی استفاده شود اوراق تأمین مالی طرح‌های زیربنائی است. این اوراق به پشتوانه مالیات آتی ارزش افزوده دارایی‌های مجاور طرح‌های زیربنائی منتشر می‌شود و دولت به دارنده اوراق حق استفاده از معافیت مالیاتی در آینده را صلح می‌نماید. دارنده اوراق می‌تواند خود از این معافیت استفاده یا در بازار ثانوی به دیگری صلح نماید. این اوراق از آنجا که به پشتوانه مالیات آتی ارزش افزوده دارایی‌های مجاور طرح‌های زیربنائی منتشر می‌شود در راستای عدالت اقتصادی بوده و به توزیع ثروت در جامعه کمک می‌نماید.

یادداشت‌ها

1. Capital Incentive
2. Tax-Increment Financing
3. TIF District
4. Dai & Mereyman
5. Weber & Goddess
6. Price Water House Coopers
7. Zhao & Larson
8. Value capture strategy
9. McIntosh, Trubka, Newman
10. Heydar & Donaldsdasen
11. Public-Private Partnership

۱۲. بانک توسعه آسیا

13. BOT
14. Concession
15. Toll
16. Congestion Pricing
17. Shadow Toll
18. United Kingdom Highways Agency, "Design, Build, Finance and Operate Contract Payment Mechanisms", Available at: www.highways.gov.uk.
19. Highway Trust Fund
20. Private Activity Bonds
21. Viability Gap Funding
22. Illinois
23. <http://www.cookcountyclerk.com/tsd/documentlibrary>
24. Sintropher
25. Red Wings
26. Property Tax Revenues
27. General Obligation Bonds
28. Revenue Bonds
29. Self-Financing Mechanism
30. Tax

31. Fitch
32. Sintropher

کتابنامه

- بنی‌هاشمی خمینی، سیدمحمدحسن (۱۳۷۸). توضیح المسائل مراجع عظام، قم: دفتر انتشارات اسلامی وابسته به مدرسین حوزه علمیه قم.
- حلی، ابوالقاسم (۱۴۰۳ق). شرایع الإسلام فی مسایل الحلال و الحرام، بیروت: دار الأضواء.
- عاملی، محمدبن مکی (شهید اول) (۱۳۷۳). ترجمه و توضیح لمعه، مترجم: سیدعلی حسینی، قم: مؤسسه انتشارات دارالعلم.
- عمید، حسن (۱۳۶۳). فرهنگ فارسی عمید، تهران: امیرکبیر.
- فروغ‌نژاد، حیدر و مهدی خوشنود (۱۳۹۶). «اوراق قرض الحسنه و تأمین مالی کسب‌وکارهای اجتماعی»، تحقیقات مالی اسلامی، شماره ۱۲، ۳۵-۶۶.
- قادری، سامان، کاوه قادری و صلاح‌الدین قادری (۱۳۹۶). ارتقای پذیرش تأمین مالی اسلامی در پرتو نگرش سهامداران»، تحقیقات مالی اسلامی، شماره ۱۲، ۲۲۵-۲۴۴.
- قادری، محسن (۱۳۹۰). «نکاتی کاربردی پیرامون اوراق مشارکت شهرداری‌ها»، دنیای اقتصاد، شماره ۲۳۸۵، ۲۹.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۸). حقوق مدنی (عقود معین)، تهران: انتشار.
- موسویان، سیدعباس (۱۳۸۶). ابزارهای مالی اسلامی (صکوک)، تهران: پژوهشگاه فرهنگ و اندیشه اسلامی.
- موسوی خمینی، سیدروح‌الله (۱۳۶۳). تحریرالوسیله، قم: نشر اسلامی.
- نجفی، محمدحسن (۱۳۶۷). جواهر الکلام، بیروت: دار الکتب الإسلامیه.
- نیکفر، مهدی (۱۳۷۱). قانون مدنی در آرا دیوان عالی کشور، تهران: کیهان.
- Dye, R. F., & Merriman, D. F. (2006). Tax Increment Financing: A Tool for Local Economic Development. *Journal of Housing and Community Development*, 63(3), 22.
- Ehlers, T. (2014). Understanding the Challenges for Infrastructure Finance.
- Johnson, C. L., Man, J. Y., & Man, J. Y. (Eds.). (2001). *Tax Increment Financing and Economic Development: Uses, Structures, and Impact*. SUNY Press.
- Kerth, R. (2011). *Phineas Baxandall, Tax-Increment Financing*, U.S. Pirg Education Fund.
- Kriz, K. A. (2003). *Tax Increment Financing: it's Effect on Local Government Finances*. *University of Minnesota Cura Reporter*, 33(2), 1-7.

- Kirk, R. S., & Mallett, W. J. (2012). *Funding and Financing Highways and Public Transportation* (p. 23). Congressional Research Service.
- Layton, D. (2016). *Effects of the Great Recession on Tax Increment Financing in the United States*, Georgia and Atlanta, Andrew Young School..
- Lennon, S. (2008). *Tax Increment Financing to Fund Infrastructure in Australia*, Price Waterhouse Coopers.
- McIntosh, J., Trubka, R., & Newman, P. (2015). Tax Increment Financing Framework for Integrated Transit and Urban Renewal Projects in Car Dependent Cities. *Urban Policy and Research*, 33(1), 37-60.
- Sintropher, M. (2015). *Innovative Financing for Transport Schemes*, University College London.
- Weber, R. N., & Goddeeris, L. (2007). *Tax Increment Financing: Process and Planning Issues*. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Zhao, Z., Das, K., & Larson, K. (2010). Tax Increment Financing as a Value Capture Strategy in Funding Transportation. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2187), 1-7.