

■本报赠阅全国人大、全国政协、中央国家机关、国资委系统、世界 500 强、中国 500 强、中国企联会员企业 ■新闻热线：010-68701575 ■新闻监察：010-68701250 68701050 ■广告热线：010-68701052 ■发行热线：010-68701548

叫停票据贴现：“三角债”再露苗头 02
纺织企业内外交困 06

海外坏账：欺诈与陷阱 03

企业维权遭遇“法院钉子户” 07

刘海善：追债不如防债 03

企业竞争要善于运用“巧实力” 08

中小企业经营困境调查

中小企业坏账风险剧增



调查显示，在通胀压力下，2011 年低附加值、劳动密集型及依靠低成本竞争的企业可能会产生现金流问题，违约可能性增大。
CFP 供图

本报记者 田晶/文

的黎波里那个“柜子”有主了，华展物流广州公司田经理终于松了一口气。

这个“柜子”是一个装着价值 2.3 万美元中国厂家货物的集装箱，春节前从广州黄埔港装船发往利比亚。船抵北非，恰逢利比亚内战爆发，这个“柜子”被迫滞留在的黎波里的码头上，一躺就是 3 个多月。

田经理 5 月 20 日上午在接受本报记者采访时说：“幸亏利比亚稍微安定一点后，买主到码头上提了货，不然我们货代就亏大了。”

在国际信用危机爆发后，放账交易并不总像这样有惊无险。本报记者调查发现，不论在国际贸易还是在国内贸易中，中国企业均遭遇到了前所未有的信用风险。

本报记者从国际知名信用保险与管理服务集团科法斯获得的《2010 中国企业信用风险管理调查报告》

(以下简称《报告》)显示，在通胀压力下，2011 年低附加值、劳动密集型及依靠低成本竞争的企业可能会产生现金流问题，违约可能性增大。

《报告》还称，大部分企业缺乏信用，认为国内逾期账款状况很难改善。

国际危机余震不断： 10 个国家信用等级下调

“一个柜子放在码头上不提走，每天要收取 100 多美元的仓储管理费。半年下来，很多货值低的，买主干脆就不要了。”田经理告诉本报记者，“如果半年到期被海关拍卖的话，拍卖所得首先要支付仓储费，如果不够费用的话，货代还要付费。”

“珠三角地区的出口企业，一般规模不大，利润很薄，大部分都不会买保险。近年来买方拒收的情况增多，我们货代能做的，就是想办法为柜子找到另一个买主，不然大家都要

赔钱。”他说。

的黎波里的“柜子”遭遇，正印证了科法斯的预言。

中东及北非地区的不稳定局势将影响当地经济活动，同时将加剧公共财政失衡，同时带来货币贬值。由于预期利比亚的经济活动将急跌 15% 以上，科法斯将其信用等级下调至 D 级。

而突尼斯和埃及正值政权过渡期，经济在短期内将呈弱势，因此科法斯决定将突尼斯和埃及列入负面观察名单。叙利亚的政治抗争浪潮加剧，加上经商环境欠佳，科法斯亦将叙利亚列入负面观察名单。

科法斯在今年 1 月份曾称，由 2008 年次贷危机引发的“第一轮全球化信用危机”已告一段落。然而短短几个月后，科法斯修正了自己的部分观点。

科法斯最新宣布，调低 10 个国家的评级，其中包括日本及数个位于中东及北非地区的国家。鉴于日本、北美及中东近期发生的一系列天灾人

祸，科法斯将全球经济增长预测由 3.4% 下调至 3.2%。

欧元区受主权危机严重打击，科法斯预计 2011 年该地区的经济增长为 1.3%，低于 2010 年的 1.8%。但除了葡萄牙被降级至 A4 以及塞浦路斯因庞大的希腊债务而被降级至 A3 外，欧洲大部分国家的信用评级维持不变。葡萄牙不但陷入政治危机，最近更向欧盟要求经济援助，其经济衰退今年将继续。资金紧张的葡萄牙企业在未来将更难取得信用额。

英国的形势也不容乐观。英国严厉的紧缩政策及高通胀将打击消费者信心，加上成本上涨，制造业的边际利润将会收缩，英国被剔出正面观察，但维持 A3 的国家贸易风险评级。

“很多原来专做出口的企业，现在都在专做国内市场了。”田经理表示，“我们有很多客户，现在把一部分柜子发给宁波、上海，减少了出口比例。”

(下转第二版)

本报记者 王静宇/文

银行信贷资金的全面收紧，使得信托等融资渠道再次“走俏”，作为房地产开发商重要资金来源的房地产信托产品，也再一次在金融风险调整中“崛起”，重新占据了信托市场的“半壁江山”。本报记者通过走访调查了解，与以往相比，此次房地产信托产品市场的火爆高潮表现在其信托公司融资数量巨大、融资渠道革新、借贷利率高等方面，在信用风险考量上应更加谨慎。

本报记者 王静宇/文

5 月 18 日上午 10 点，本报记者如约来到了位于北京市四环附近的一家信托公司，接打电话的声音在这层写字楼里此起彼伏。

“最近很忙，有太多事情要处理，手机电池每天差不多都要打得没电了。”该公司负责人刘建伟(化名)边招呼本报记者坐下边说着话。

尽管目前银监会已两次澄清，5 月份没有出台房地产信托业务新规的计划，但近期市场上关于房地产信托业务收紧的传闻不断。

“虽然只是虚惊一场，可是房地产信托收紧是必然趋势，今后银监会肯定会有大的动作，我们现在虽然还在做信托产品，但已经在逐渐减少，同时我们也在做两手准备。”刘建伟告诉记者。

今年以来房地产信托行业的“疯狂”，把这个游走于银行和民间借贷之间的“第三者”推到了“风口浪尖”。

利率逼近“红色警戒线”

虽然上有政策，但是持续走高的收益率，让房地产信托公司对这块送到嘴边的“肥肉”欲罢不能，进而铤而走险。

“18%。”上周，一家来自于河北的房地产企业找到刘建伟，为了他们公司的别墅及部分商品房开发项目融资 1.3 亿元，并报出了这个“高利息数字”。该项目五证俱全，即将部分封顶。

“18% 是年贷款利息，如果是去年上半年，这个数字的确很诱人，而且这个项目能很快包装成一个年收益 10% 的房地产信托产品推出。但是现在，面对这个数字，极少信托公司愿意接洽这单生意。”刘建伟说。

河北企业为何要舍近求远到北京融资？刘建伟的解释是，虽然银监会没有明文叫停房地产信托，可是二三线市场的信托公司有些已经停了，主要是没钱，或者不想去冒任何一点点风险。

“这家企业也咨询了几个信托公司，他们给出的数字一般都是 25%，我们给出的也是 25%，这也是没有办法，同行都这么高，我们也不能低，这是业内最基本的游戏规则。”刘建伟说。

中国银行贷款一年利率为 6.31%，而 25% 只比中央银行的年贷款利率的 4 倍 25.24% 少了 0.24%。

“国家有法律规定，如果借贷利率超过央行年贷款利率的 4 倍以上，将会受到处罚，所以我们都很紧张，其实大家心里面都有谱，谁都不会触碰‘红色警戒线’，就在它极限值下徘徊。”刘建伟表示。

刘建伟告诉本报记者，目前北京的房地产信托公司发行信托产品的以二、三线城市项目居多，且以小型房企为主。一般情况下，房地产信托的收益率在 8% 到 10% 之间，再加上渠道费用占比 3 到 4 个百分点，和大型开发商的信托融资成本在 12% 到 15% 左右相比，小型开发商的信托融资成本一般在 20% 左右，有的甚至高达 25% 以上。

“能做多少做多少，我们都是抱着一点点风险。

着能拿到最高收益为目标，如果真有问题再及时修补，这就是我们信托行业的原则。”刘建伟笑呵呵地说。

繁荣之下潜藏巨大风险

“今年以来融资的房地产公司非常多，光我们主动拒绝掉的公司差不多有一半，现在长三角一带、一线城市优质的房地产项目成了我们的主要客户，一些小公司、小项目卡得很难，几乎不去碰。”5 月 19 日，一家大型信托公司业务经理周兰(化名)在接受本报记者采访时说。

周兰说，过去两三年，都是一些中小房地产企业找上门来，大的开发商很少，今年以来，大的企业比较多，小的企业很少，“需要钱的企业越来越多，企业在市场中的感受是很强烈的，可以接受的融资成本也越来越高。”

周兰告诉本报记者：“如果是银行拒绝的客户，我们会进行全面详细的调查了解，不一定给它做融资。”

(下转第八版)

东星航空挣扎

东星集团总裁助理兰剑敏说，东星作为一个民营企业，即使面临覆灭的结局，也还要抗争一下，这种挣扎也是一种呐喊和呼吁，希望这一结果能让行政机构的行为变得更加审慎和有效。

本报记者 刘凌林/文

这段时间，在一家汽车租赁公司做业务主管的小潘特别留意网上有关东星航空的消息。

两年前，小潘还是东星航空宣传方面的负责人。“真没有想到会变成今天这样。”她 5 月 18 日在接受本报记者采访时说，“原来的同事都各奔东西了，现在也只能从网上了解有关东星的情况了。”

5 月 9 日，东星航空的母公司东星集团起诉民航中南管理局停飞决定不当一案在广州开庭。这是我国民航史上首例“民告官”案，东星航空因此再次进入公众视线。

此时，东星航空已经破产近一年，东星集团业务也基本上停止，东星航空实际控制人、有“湖北首富”之称的兰世立身陷囹圄。

两年前，民航中南局一纸停飞令让成立不到 3 年的东星航空停摆，随后是重整、破产清算和兰世立的判刑。

随着诉讼的进行，东星航空停摆的真面目也露出冰山一角。

“停飞令”是否合法？

2011 年 2 月 9 日，已几乎成“空壳”的东星集团向广州市中级人民法院提交诉状，对此前做出东星航空停飞决定的民航中南局提出行政起诉，要求判令中南局此前行政处罚无效。

“民航中南局作出停飞决定，其事实依据与法律依据是否存在？此外，相关行政行为程序是否合法？这是庭审最为关键的焦点。”东星集团代理律师严文明在本报记者采访时说。

东星集团称，民航局中南管理局仅凭武汉市政府的一纸函件，既没有依法履行告知义务、充分听取当事人意见，也未依法进行调查收集证据，就做出了停飞决定，违背了法规，故请求法院判决停航行政处罚无效。

“一纸函件是指武汉市人民政府办公厅关于停飞东星航空公司航班的函。”严文明认为，民航中南局依据武汉市政府的函便发出“停飞令”，没有任何法律依据。

“在 3 月 14 日之前，东星航空公司并无明显危及飞行安全违章行为，没有紧急需要处理的情况。”严文明说。

民航中南局的代理人则认为，在作出暂停飞行的决定之前，东星航空经营状况恶化，已严重资不抵债，濒临破产，安全投入无法保证；再加上公司董事全部缺位，员工思想极不稳定，安全责任无法落实，公司安全管理和保证能力薄弱，安全运行隐患重重。

“遵照《安全生产法》第 56 条的规定，民航主管部门在安全紧急的情况下有采取行政强制措施的权力，因而作出停飞的决定事实清楚，适用法律正确。”民航中南局的代理人说道。

东星集团称，在停航前，民航总局的安全审计中，东星航空公司安全审计得分是 94.6，审计报告中，审计组认为东星航空公司作为大型飞机公共航空运输承运人，有独立安全运行能力，其组织机构和管理人员基本符合实施运行所必须的要求。

民航中南局则辩称，东星航空在 2009 年初接连发生包括员工摔倒在内的多起安全事故，在适航飞行、飞行员稳定、对人员培训投入、公司管理流程方面存在诸多问题。

法庭没有当庭宣判。但不管结果如何，都无法改变东星航空已经破产的命运。

胜诉几率不被看好

停飞让东星航空失去了最后一根“救命稻草”。此后，东星航空的债权人纷纷发难，提出破产申请。

2009 年 8 月，东星航空被法院裁定破产；2010 年 12 月，东星航空完成破产清算，公司法人主体资格不复存在；2010 年 10 月，东星航空实际控制人兰世立因逃避追缴欠税罪被判入狱 4 年。

从成立到坠落不到 3 年，东星航空便寿终正寝。

一位参与过重组谈判的律师告诉记者，东星航空破产后，其大部分资产由国航接管了。

据当地媒体 2009 年 6 月 14 日报道，新挂牌的国航武汉分公司录用了原东星航空公司 600 余名员工，约占东星总员工数的 1/3，而试运营的 6 架飞机全部为租用原东星航空飞机。

兰世立的入狱和东星航空的破产，给母公司东星集团带来了巨大影响。

小潘告诉记者，东星航空刚成立时是东星集团最鼎盛的时期，当时员工有 6000 多人，现在还留守在公司的可能不足 100 人。“我们离开，是因为感到公司已经没有希望了。”

当时，东星集团资产达 20 亿元，是国内最大的民营旅游集团，在 2005 年《福布斯》中国富豪榜中，兰世立位列第 70 位。据东星集团总裁助理兰剑敏介绍，东星集团旗下的东盛房地产、东星国际旅行社、东星航空等企业均已基本停止运作。

在庭审结束后召开的新闻发布会上，兰剑敏表示，东星集团期待司法能为东星航空“正名”，让民航管理局“认错”。

兰剑敏说，东星作为一个民营企业，即使面临覆灭的结局，也还要抗争一下，这种挣扎也是一种呐喊和呼吁，希望这一结果能让将来行政机构的行为变得更加谨慎和有效。

有业内人士分析认为，东星此次胜诉的几率较小；如果胜诉，东星可以进一步考虑去争取自己的权利，要求相关部门承担赔偿责任。

法院将在两三周后宣判结果。