

铁门太硬、玻璃门太虚、弹簧门太韧

民间资本受阻垄断三重门

■ 本报记者 康源

一边是眼镜大王、鞋业新秀等一大批民企老板因企业资金链断裂纷纷“跑路”，一边是 30 万亿元民间资本为寻找出路上演“蒜你狠”、“姜你军”、“豆你玩”等闹剧。为什么那么多民企老板“跑路”？为什么他们选择高利贷？为什么民间资本弃实业而做投机？是民企老板太贪婪，还是中国金融体制存在天然缺陷？

据统计，时至今日，民间资本主要集中在于房地产、批发零售、住宿餐饮、制造业等一般竞争性领域，而未能基础设施建设等重要领域大展拳脚。业内人士指出，究其原因，关键在于政策在执行过程中被打折了折扣，民间资本进入这些领域遭遇三重门：一是铁门，垄断企业把持，门槛太高进不去；二是玻璃门，看得见进不去，没实力也不敢进；还有一个是弹簧门，进去以后逼你退出来。当前要激发民间资本活力，必须用强力深化垄断行业改革，放宽市场准入。

铁门：门槛太高进不去

中国民间市场不差钱。
据河南省商业经济学会常务副会长兼秘书长宋向清介绍，目前我国民间资本存量达 30 万亿元，其中 2/3 存在银行，构成银行储蓄，1/3 由老百姓自己保管或以其它随时可以变现的形式存在。
央行去年发布的《中国金融稳定报告(2011)》也印证了这一点。报告显示，经过几十年的积累，我国民间资本已经十分雄厚，山西、温州、鄂尔多斯三地民间资本量分别达到约 1 万亿元、5200 亿元、2200 亿元。

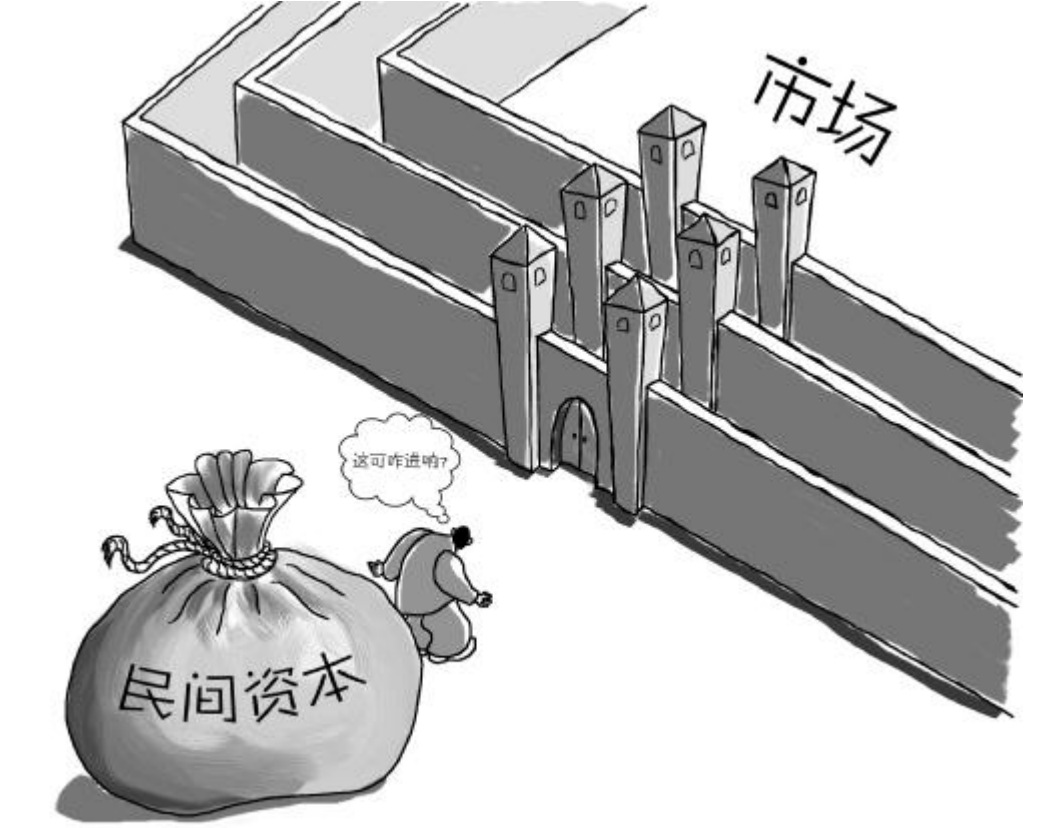
我国民间资本存量大、贡献大，但是一直处于灰色地带，阳光化之路极其坎坷。业内人士指出，在国家法律严格禁止民间资本交易的情况下，先是在地下室搞暗箱操作，供需双方靠君子协议达成交易，因此，此时的民间资本交易可谓是遭遇见光死。

民间资本遭遇了困局，民间资本出路何在？

在重庆市工商联副主席陈健看来，政府虽然允许民间资本进入垄断行业，但民企进去后往往面临央企的冲击无法发展。以电信市场为例，国外电信市场是充满竞争的领域，国内电信市场却是垄断性高利润行业，中国移动等三巨头早已积累了丰厚的资本与实力，民企进去后，三巨头挤垮民企不费吹灰之力，他们可以用送话费、送手机等市场营销策略与对手竞争，一言不发就可让对手举手投降。

有不少民营经济界人士亦表示，时至今日，“新 36 条”中的打破垄断仍处在指导性文件层面上，实际上打破垄断的具体任务，少则一个到数个部门负责，多则十几个部门负责。哪一级政府部门负责与民企对接？怎样有针对性地帮助民企进入垄断行业？这些问题没人来解决。

中国社会科学院研究员张军也认为，“新 36 条”明确规定民间资本可进入法律未明令禁止的垄断行业，



但在具体执行过程中，准入门槛往往抬得非常高，比如国企注册资金是 1000 万元，民企注册就需要 5000 万元，此类问题应该得到解决。

还有许多民企负责人表示，不能让垄断性国企既当运动员又当裁判员。当前，许多垄断性国企自己制定国家标准，自己制定竞争规则，这显然不利于民企打破垄断，只要大国企不高兴，他们随时可以挤垮民企。

正是因为一些利润丰厚的领域至今没有真正向民间资本开放，才导致民间资本缺乏进入实体经济的积极性。而正是由于现行金融体制中，中小金融机构和利率市场化发展滞后，才使得中小企业面临贷款难问题，甚至不得不从“地下银行”高息拆借，不仅挤占企业本已微薄的利润空间，稍有不慎甚至会导致生存危机。

玻璃门：门后有虎不敢进

我国法律没有禁止民间资本进入垄断行业，但长期以来两者之间隔着一道玻璃门，门内风景美丽，门外民企望而却步。

民间资本何以在玻璃门前翘首盼望又踟蹰不前？

业内人士认为，首先是资金壁垒。不少民间资本在进入重要领域时都曾遭遇过资本的准入问题。一些基础设施领域的大型项目，动辄需要十几亿甚至几十、上百亿元的资金，单个民企如果得不到银行贷款，只能眼睁睁地看着国企垄断这些行业和领域，民间资本的效率优势和灵活性也就无法体现。

其次是政策壁垒。本可为民间资本进入垄断行业开路的《反垄断法》就有这一规定：“国有经济占控制地位的关系国民经济命脉和国家安全的行业以及依法实行专营专卖的行

业，国家对其经营者的合法经营活动予以保护。”如此一来，像石油、铁路等垄断性行业就很容易找到借口，明里暗里阻止民间资本的进入。

民营航空企业的命运就是佐证。10 年前，一纸公文踢开了国内民航业的大门，民营资本如潮涌般进入民航业。仅仅过了 10 年，被各色隐性关卡击倒的民营航空相继倒下。曾经民营航空业的老大深圳航空随着国航的强势收购，成为了“国字号”公司；曾经轰动一时的东星航空黯然倒闭，投资人兰世立锒铛入狱；奥凯航空投资方均瑶集团内部纠纷不断，甚至出现停航风波。

民营航空企业举步维艰，固然有自身经营管理不善的原因，但是民营企业冲破不了国有航空企业垄断围墙值得思考。比如，民航局允许民营企业参与竞争，但在航线审批上一直比较严格，热门航线被国有航空公司垄断，民营航空公司根本申请不到。而民营航空企业更大的困难是资金困难。由于航空业是高现金流行业，讲求规模效应，民营航空根本没有成本优势，又难以争取到政策支持。奥凯航空、东星航空相继出局，民航市场公平竞争仍是一句空话。

陈健道出了一些民企老板的心声：“即使现在号称进入垄断行业的民企也不是真正打破垄断，而是停留于垄断性产业链的末端，受制于人，人家吃不了的才让民企吃一点，所谓打破垄断不过是给人家拾遗补缺。”

弹簧门：没地位被逼出局

记者在采访中发现，由于对民间投资保护不够，民间投资融资渠道不畅，不少民企特别是参与垄断行业竞争的民企经营情况不好，甚至是经营惨淡。

一位不愿透露姓名的陕西老板介绍，他 2003 年开办了天然气加气站，后与中石油合资，中石油股权占 51%，自己股权占 49%，后再来中石油增资扩股，自己股权又被稀释到百分之二三十，最后干脆卖给中石油。他说，双方对利益的追求度和管理模式都存在差异，民企要求回馈快，恨不得把一分钱掰两半花，中石油则执行长远战略，着眼于占领市场。在这方面民企必须识时务，与垄断国企合作，民企永远是陪衬。

对此，宋向清分析，地方政府（而不是中央）根据实际情况出台了一些意在指导民间资本规范运营的地方条例，民间资本才算真正走出地下室，但当民间资本尝试投资一些优质项目，尤其是国有或政府项目的时候，却明显又遭遇弹簧门，试图进去但总是被挡回来，民间资本低人一等。由于民间资本也是资本，也具有一般资本的逐利性特征，在部分被看好的项目无法进入的情况下，民间资本的出口被大大收窄，民间资本的外循环被无限抑制，民间资本在社会上形成一个大大的堰塞湖。这个堰塞湖也同时成了一把高悬在社会上空的利刃。

除了国企“巨无霸”的挤压，民营企业遭遇某些职能部门“吃拿卡要”也是一个现实问题。被称为“中国最牛营销大师”的巨人网络董事长兼 CEO 史玉柱表示，企业家不愿投资实体经济的原因之一，是中国拥有世界上最庞大的行政法规。上一个实体项目，要敲几十个公章，还有几千条“严禁”、几百条“处罚”。

业内人士表示，降低民间资本投资门槛，开放民间资本投资领域，为民营企业带来了新一轮发展契机，而完善相关制度设计，为民间投资保驾护航，方能保证这一契机不被虚掷。

铁路基建投资 1 月降至 3 年来最低

铁路资金告急 民间投资观望

有民企老板表示，投资铁路基建项目，风险大利润低，在整个建设和以后的运营中，话语权还受到限制，因此目前投资时机还不成熟，需要再观望一下。

■ 本报记者 康源

从提速飞驰到骤然利车，短短 3 年，铁路基建投资经历了坐过山车般的疯狂逆转。

2 月 15 日，据铁道部网站公布的数据显示，1 月份固定资产投资仅为 122.8 亿元，比去年同期降 69.6%。其中，基本建设投资 87.3 亿元，比去年同期降 76%，降至 2009 年以来最低点。
业内人士指出，铁路投资紧张，引民间资金是大势所趋。但是输血不如造血，只有制定合理的分配方案和收益保障，才能真正吸引民间资本来投资。

投资缩水？

据公开资料显示，1 月铁路固定资产投资仅占全年总计划的 2.4%。不仅如此，有消息称，今年铁道部计划新开工项目仅 9 个，总投资为 40 亿元，远低于 2011 年的 70 个新开工项目的计划。

另外，在过去的一年，铁路固定资产投资和基建投资分别完成 5863 亿元和 4611 亿元，均大大低于先前 7455 亿元和 6000 亿元的预期。这也说明，实际上从 2011 年开始，铁路建设的投资规模便出现了明显的缩减。

“今年 1 月份基建投资骤降，一方面是因为很多铁路建设项目放假停工，另一方面是资金确实紧张。”中国工程院院士王梦恕表示，好多项目尚未恢复，资金也没有全到位。
但安信证券铁路设备行业研究员林晨却认为，“从今年开始基建投资已至正常区间，未来几年波动不会太大。目前铁路基建投资将是短期底部，而车辆购置及更新改造支出将稳中有升，因此铁路投资将恢复稳定增长。”

其实在去年就有媒体报道，因缺钱新建铁路出现了全国性的大面积停工；兰渝铁路 90% 工程项目均已停工；在完成投资数十亿元后，津保铁路也因为缺钱全线停工。王梦恕介绍，“全国范围内停工的铁路项目里程在 1 万公里以上，其中隧道里程约占 5400 公里。”

从 6000 亿到 4611 亿元，铁路基建投资缩水近 500 亿元，但是下降势头依然不减，2012 年将降至 4000 亿元，我国铁路建设将从过去的大跃进逐渐回归常态。

债务缠身？

大跃进式的建设意味着大量的资金需求。统计显示，从 2009 年到 2011 年，3 年间铁路总投资起码要达到 3.5 万亿元。但是，除了国家投资的 1.8 万亿元之外，对于铁路大扩容，铁道部并未提出一个市场化的融资方案。整个铁路融资，除了铁道部主导的银行贷款之外，鲜有民间投资以及其他的融资方式。

业内人士表示，铁道部负债率已达 58%，随着主要银行提高对铁道部的贷款利率，铁道部从银行贷款也变得困难。于是，铁道部今年首次发行的是 5 年期的中期票据，金额高达 150 亿元。其实早在去年 10 月 26 日铁道部就发行了总计 200 亿元的 2011 年第二期铁路建设债券，加上获得的 2000 亿元融资支持，在一定程度上解决重点工程的资金需求。但是，相对于近 8000 亿元的总投资以及 90% 以上的建设项目普遍缺钱的困境，可谓杯水车薪。

在资金缺口扩大的同时，铁道部的还款能力也在饱受质疑。铁道部的审计报告显示，2011 年铁道部前三季度税后利润仅 1.37 亿元，截至 2011 年 9 月末，铁道部负债合计为 2.23 万亿元，较 2010 年年底增加 18%。资产负债率由去年年末的 57% 上升至 59.60%。

同时从最新发布 的 36 家与高铁相关的上市公司财报来看，因为铁道部建设资金不到位，上市公司频频出现增收不增利现象，虽然全部应收账款合计达 2491 亿元（主要应收账款来自铁道部），较 2010 年底增加了 641 亿元。但“经营活动所产生的现金流净额”合计数为-677.5 亿元。

可以看出，铁道部传统的运输经营已经难以维持日益加重的财务困境，甚至在铁道部近年来主要投资的高铁领域，中短期内的营收也不被看好，相关专家认为，基建投资至少需要 5 年的培养期。

曾有投行人士分析指出，铁路行业的两个指标：流动比率和速动比率都明显低于其他行业，因此铁道部的短期偿债风险较大。然而，到 2020 年，全国新建高铁的建设资金中还将有一半以上需靠债务融资。

民间输血？

不断加大的债务压力将倒逼铁路改革加快，铁道部进行多元化融资之路即启。

事实上，铁路建设对资金的渴求已得到更高层面的支持。在 2 月 15 日召开的国务院常务会议上，温家宝总理表示，要支持民间投资进入铁路、市政、金融、能源、社会事业等领域。

业内人士认为，给铁道部输血已经成为不得不做的事情，但输血的同时我们也应该清醒地认识到，光给铁道部输血已经远远不够，治沉痾当用猛药，引入监督机制，重新唤起铁道部的造血机制，改变铁道部政企不分的混乱体制才能治本。

世界银行的铁路顾问路易斯·汤普森谈到政企不分的政府铁路部门时也曾说过，“将多种角色纳入单一主体，是昂贵的时代错误。”

“日本和英国的铁路私有化了之后解决了长期亏损的问题，美国西部开发也是靠发行股票、组建股份制公司来修铁路，我们为什么就要由政府包揽呢？”中国民营经济研究会会长保育钧表示，“新 36 条”的细则首先要解决市场准入问题。

王梦恕也认为，铁路基建需要大笔资金，民间资金进入铁路建设领域是好事，首先要有很好的分配方案和收益保障，否则民间资本是不会投资这块领域的。

亦有民企老板表示，投资铁路基建项目，风险大利润低，在整个建设和以后的运营中，话语权还受到限制，因此目前投资时机还不成熟，需要再观望一下。

对此，有铁路行业分析师坦言，只有找到好的投资模式，才能彻底改变这个问题。随着投资权的下放，部分发达地区的城轨建设或有新做法，如 TOD 模式。该分析师解释，所谓 TOD 模式就是指以公共交通为导向的开发模式，即在规划一个居民或者商业区时，使公共交通的使用最大化，强调火车站、机场、地铁、轻轨等轨道交通及巴士干线的作用。

近日有报道称，已获得国家发改委批复的铁路产业投资基金今年已进入筹备阶段，并有望在年内成型。

李途纯案值得反思

(上接第三版)

从法律程序上讲，株洲太子奶的破产重整申请是符合法律规定的。至于说，有人申请了，是不是符合重整条件，也就是说债务人是不是发生了破产重整原因，这需要法院去审查决定。如果法院认为，债务人符合破产重整的条件，就可以依法受理案件。

《中国企业报》：2009 年 7 月 1 日，李途纯给株洲市政府主要领导提交《太子奶不能走破产道路的报告》，李途纯列举了 11 条太子奶不能破产的理由，“其中一条便是为了保护广大中小债权人利益”。你如何看待这个问题？

王欣新：当时，李途纯向株洲市政府提交《太子奶不能走破产道路的报告》，并列举了 11 条太子奶不能破产的理由，这个举动本身是没有什么法律意义的。因为企业该不该、能不能走破产道路，能不能挽救其避免破产，得依据法律程序决定，需要和债权人去商议，虽然地方政府可能在企业挽救等方面发挥一定的作用，但仅仅以报告的方式跟株洲市政府提这些是没有太大意义的。

如果当时太子奶已经发生了破产原因，李途纯想避免企业破产，有两条法律渠道：一个是由债务人依据《企业破产法》向法院申请和解，和债权人会议达成和解协议；一个是由债务人申请破产重整，通过自己主导重整程序来挽救企业。从太子奶企业的

情况看，适用重整程序是最有助于其避免破产的。也许是怕提起破产重整影响企业的信誉，这两条路当时李途纯都没有走，失去了自己解救企业的最后机会。

民间借贷问题的解决

《中国企业报》：在李途纯案中，非法吸收公众存款罪尤其引人注目，这和最近沸沸扬扬的吴英案颇有相似之处，在民营企业经营的过程中，融资是个很大的难题，你对此有何想法？怎么在法律方面解决此难题？

王欣新：这两个案子最近议论的很多，从金融角度讲，我认为应该分阶段适当放宽民间借贷，用法律加以规制，使一些合理的地下金融活动合法化，并解决其存在的弊端。

首先，这是因为任何一个真正的市场经济是不可能禁止民间借贷的。在我国，对民间借贷存在其经济上的客观合理需要，对具有合理性的东西，仅靠死堵是解决不了问题的，必须要疏堵结合，依法规制才是治本之法。

其次，放宽民间借贷是扶持民营企业、小微企业的重要甚至可以说是关键性措施。中央政府的表态也表示了对扶持小微企业金融政策导向的肯定。我们应当适当放开金融业的管制，可以借鉴国外的经验允许设立一

些民营小银行，为民营企业、小微企业提供更好的金融服务，同时也可以通过打破国有控股大银行的垄断，以竞争改变其恶劣服务态度、乱收费等损害消费者权益的现象。

至于吴英案，社会上有很多议论，我也听到很多专家的论证意见，有的人认为其行不构成犯罪，或者说不应判处死刑，所以对其死刑复核程序大家都很关注，这种关注反映了社会的进步。

破产重整是企业重生机会

《中国企业报》：作为《企业破产法》起草组的成员、最高人民法院破产法司法解释起草组顾问、北京市破产法学会会长，你如何看待目前《企业破产法》的实施情况，立法还存在哪些问题？下一步将如何完善？

王欣新：新的《企业破产法》比旧破产法有本质上的巨大进步，在国际上评价也是比较高的。但由于过去立法指导思想上受过过分强调立法原则化、宜粗不宜细、条款宜少不宜多等错误观念的影响，现在的《企业破产法》只有 130 多条，内容规定得不够具体详细。其实，繁复的法律是繁复的社会关系的反映，也是法制健全、法律科学发达的表现。所以最高人民法院一直在制定破产法的司法解释，以求指导正确执法。去年已经出台了破产法司法解释(一)，今年还要继续

制定破产法司法解释(二)、(三)，一步步予以完善。另外，也有人提出来，要制定个人破产法，要对企业破产法进行适当修订，这些也是立法机关要择机考虑解决的问题。

《中国企业报》：我们经常看到新闻报道美国的一些大企业遇到债务危机时，向法院申请启动破产保护程序，以避免被破产清算。我国的企业在遇到经营债务困境时应如何寻求破产法的救助？

王欣新：美国的破产保护程序就是我国《企业破产法》中规定的重整程序。我国许多企业的领导人可能还不真正了解破产法。其实，在破产法发展的过程中，除了破产清算功能外，还有一项更重要的社会功能，就是企业挽救功能。对于那些具有挽救希望和挽救价值的企业，可以通过重整程序包括和解程序避免被破产清算。企业已经发生破产原因，或有发生破产原因的可能，就可以申请破产重整，以求获得重生。很多企业如果及早申请重整，是很有可能获得重生的。现在对此制度特别重视的，主要是一些建立了现代企业制度、受现代化法制影响比较大的企业，如上市公司。目前全国已经有 30 多家上市公司进入重整程序，绝大部分都成功获得挽救。我们希望其他企业也可以利用这个程序获得重生，这也正是我们制定破产法的重要目的之一。