

三角债链条紧锁中小企业

■ 本报记者 王莹

近期,企业“三角债”抬头风险引起多个部委的密切关注。有消息透露,工信部、银监会、商务部等部委正在对此问题进行调研摸底,形成报告后将上报国务院。

资料显示,此次三角债问题涉及企业范围广泛,几乎涵盖所有类型企业,且中小企业和民营企业更为严重。

专家透露,地方投融资平台和大型基建项目成为三角债的源头之一,债务情况在行业之间呈现很大的差异性,这和企业在产业链中所处的位置有关系。而不容忽视的是,企业经营面临的债务压力已传导至银行。

中小企业被逼借高利贷还三角债

据悉,当前企业“三角债”问题更多表现为“债务链”,即企业间贷款及费用、银企间信贷往来、政企之间款项支付等相互拖欠所产生的逾期应收债务链。

据中国企业家调查系统调查,目前应收账款“高于正常”的中型和小型企业分别占 24.8%、26.5%,资金“紧张”的中型和小型企业分别达到 46.3%和 51.3%。据广东省工商联调查,私营企业平均被拖欠金额为 260 多万元。为偿还债务,在拆借无路又融资无门时,“缺钱”的中小企业只能转而寻求高价的民间借贷。在产业链联系之外,企业之间又多了一条有形的资金拆借链。

国家信息中心预测部世界经济研究室副研究员张荣楠向记者透露,“近期宏观经济不景气,内需不足,内需之力量以及企业经营困难的情况下,这种风险实际上是在不断蔓延,尤其现在感觉压力最大的是中小企业。”

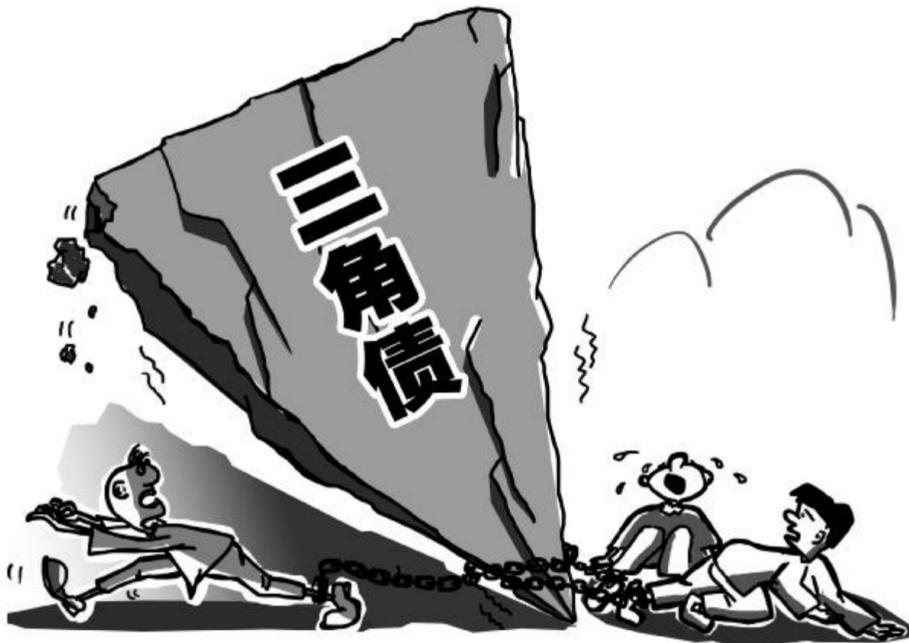
在最容易形成三角债的产业链上,大企业在原料、辅料供应中处于上游,如果大企业资金紧张,依附在它周围的中小企业则没有了源头活水,相互之间就开始欠账,原本处于弱势的中小企业,就成为三角债务链资金压力的主要承担者。三角债缠身的中小企业,时刻面临着多米诺骨牌式的资金链危机。在一些地方,大量中小企业资金链不堪重负,因“债”跑路、因“债”停工频现。

政府投资加重企业三角债

对于三角债形成的主要原因,有经济界人士认为,由于此前货币政策的一度趋紧,使得企业的现金流紧张,从而造成还款难的问题。

独立经济学家谢国忠曾表示,三角债的问题主要源于大型国企和央企的大项目和工程。据悉,2009年,政府出台“4万亿”刺激政策,各地纷纷投资大型基建项目,地方政府向银行大量举债。

“4万亿让大量的资金流向国企,



王利博制图

对“三角债”要分类处理:对于地方投融资平台,可通过适当放宽地方政府发债等方式来弱化对银行贷款的依赖;对于依赖政府投资的大型基建项目,应采取严格落实自筹资金、严控超预算项目、强化科学规划和鼓励民间资本参与方式;对于一般制造业企业,政府不宜直接介入处理其债务问题,而应按市场机制、商业原则来处理。

被“铁公基”项目占用。低效的项目重复建设,造成大量浪费,导致严重的产能过剩。这势必加重企业三角债。”业内人士向记者透露。

上世纪 90 年代初,中国企业界曾出现三角债让部分企业倾家荡产的问题,政府曾历时两年时间进行治理。但相关业内人士认为,相比上次三角债问题,此次应对将会更加艰难。首先,目前企业资金链的运转主要通过银行及银行系统外的“影子银行”借款来支付;其次是这次涉及规模远远大于 90 年代。银行总贷款余额是 20 年前的 30 倍以上。

工业和信息化部所属研究院战略和资本运营研究总监吴维海在接受《中国企业家》记者采访时指出,“企业的信用程度不一,加上现在的三角债企业性质复杂,政府推动市场的手段削弱。同时,企业经营不景气,金融危机的压力增大,企业之间信誉和商业活动的合理性和清理信誉建立困难等,都使得三角债清理困难重重。”监管部门的数据显示,截至 6 月末,银行业不良贷款余额为 4564 亿元,连续第三个季度上升;不良贷款率维持在 0.9%,与 3 月末持平。去年四季度以来,商业银行不良贷款余额呈现上升态势。据分析,不良贷款增加的原因主要是企业经营不善、偿债能力下降,而逾期贷款增加是由于贷款客户资金链紧张,出现还款困难。

应分类化解三角债

谈及目前三角债问题的治理方案,多位专家表示应多管齐下。吴维海认为可通过如下几个方面对三角债问题进行遏制和治理。他指出,首先是需要金融扶持,发放信用可控的清理类贷款;其次是构建企业信用体系,对钉子户公布黑名单;第三是要

对企业家的信誉和道德教育;四是政府应对经营困难的企业提供其他融资和援助,提高企业还款的积极性和能力;五是对特殊企业和项目要给予财政补助或核销;再有就是银企联动,创新金融产品,探索企业债的融资和保理业务等。

张荣楠则强调指出,“对于三角债的问题,政府一定要从战略上高度重视,商业银行和央行还是要加大对中小企业的扶持和支持力度,特别是可以有针对性地对这些经营困难的企业在短期之内比如说成立一个打包的组合,针对中小企业来进行信贷。”

资料显示,目前我国有 80% 以上的企业深受“三角债”困扰,企业间相互拖欠货款高达上万亿元。掌握债权催收技巧,对客户发生不良债权时,采取快速反应并根据客户具体情形采取相应处理方法,才能更好地将盈利转变为可供支配的现金流,从而把握投资机会和企业发展。

分析认为,对已经发生的“三角债”要分类处理、分类化解:对于地方投融资平台,可通过适当放宽地方政府发债等方式来弱化对银行贷款的依赖,所筹集资本可通过财政出资方式补充平台资本;对于原来主要依赖政府投资的大型基建项目,应采取严格落实自筹资金、严控超预算项目、强化科学规划和鼓励民间资本参与方式;对于一般制造业企业,政府不宜直接介入处理其债务问题,而应按市场机制、商业原则来处理,可以有针对性地引导企业采取债转股、企业间磨债和行使代位权等过去被实践证明行之有效的清欠措施。

跨国诉讼难题折射出中国船企竞争力短板

■ 本报记者 刘凌林

由于发现外商“弃船”背后存在诈骗嫌疑,西霞口船业公司将两家跨国企业告上法庭,但两家企业以“中国法律无权管辖”为由,拒绝执行我国法院作出的终审裁决。两大跨国公司的“无理”再曝中国造船工业的弱势地位。

■ 本报记者 刘凌林

山东荣成西霞口龙眼港码头,两条崭新的运输船因遭船东“弃船”已静静地停泊在这里一年多,西霞口船业公司也因此经历了建厂 20 年来最艰难的日子。

“这两条船给厂里造成的损失已达 1.3 亿元,现在行情不好,两条船最后可能报废,到时损失可能达 3 亿多元。”西霞口船业公司负责人田先生告诉《中国企业家》记者,企业已经难以维持,濒临倒闭。

“厂里发不出工资,人都走了,现在只有几十名老职工还留守在厂里。”这位负责人告诉记者,西霞口船业公司最兴旺时员工多达 5000 人。

“最让人不能接受的是外商竟然用欺诈的手段,给我们公司造成巨大损失。”西霞口船业公司法律顾问刘律师告诉《中国企业家》记者,现在公司把精力都放在打官司上。

造船企业疑遭外商合谋欺诈

2006 年 6 月 3 日,西霞口船业公司与荷兰西特福船运有限公司签订了建造两条 12500 型运输船舶的合同,合同约定,船舶的发动机主机必须使用芬兰瓦锡兰公司所生产的。

随后,西霞口船业公司与芬兰瓦锡兰公司签订了购买发动机主机设备的合同,并约定由瓦锡兰上海公司负责调试等售后服务。

2011 年 3 月 16 日,在两条运输轮建造完成下水调试时,西霞口船业公司发现船舶主机油压过低,达不到设计要求。

经过检验,调查,负责售后服务的瓦锡兰上海公司主持调试的工程师杨乃凡认为该发动机主机为“旧机翻新”,属于二手货。后经第三方专门机构鉴定,发动机存在重大瑕疵。

西霞口船业公司调查发现,从瓦锡兰公司购买的发动机主机实际上是西特福公司购买的旧设备交给瓦锡兰公司进行翻新,然后指定卖给西霞口船业公司。

此时,荷兰西特福船运有限公司以中方违约为由弃船。

“实际上,在发动机安装过程中,就出现安装不上去的问题,设计图几经修改,最后导致工期延误。”田先生告诉记者,“当时并没往深处想,直到这时才明白他们为了弃船合伙欺瞒我们,但为时已晚了。”

在交涉无果的情况下,西霞口船厂以两大跨国公司涉嫌诈骗为由提起诉讼,要求两跨国公司赔偿损失。但两大跨国公司提出“中国法院无权受理”的管辖权异议,认为应该提交伦敦国际仲裁委员会。

2011 年 11 月,青岛海事法院驳回两跨国公司提出的管辖权异议,后者又上诉至山东省高院,仍被驳回。

今年 4 月,被告向最高人民法院提出申诉,坚持“中国法院无权管辖此案”。

经最高人民法院裁定这起跨国官司由最高院提审。据了解,最高院近期将审理此案。

记者就此案致电瓦锡兰上海公司,该公司工作人员拒绝了记者的采访要求。

有法律专家指出,虽然双方在合同中有仲裁的约定,但本案涉及的纠纷是在他们约定仲裁事项之外,中国法院依法享有管辖权。

我国船企仲裁几乎没有胜诉

事实上,西霞口船厂的遭遇并非个案。近年来,由于船东弃船而导致的纠纷时有发生。

“弃船原因是多方面的,一方面受世界经济影响,市场需求急剧萎缩,船东经营困难,资金链断裂,已自身难保;另一方面,因为造船周期长,签订合同时形势很好,价格高,到接船时形势逆转,船东接船就意味着亏损。于是,船东会千方百计地拖延接船日期,以转嫁危机、降低风险,导致撤单或弃船。”中国船舶工业研究中心研究员刘玮在接受《中国企业家》记者采访时表示。

业内人士指出,交船期违约是外国船东弃船却“倒打一耙”常用的“绝招”。据有关专家测算,一艘在建 3 万载重吨散货船每推迟一天下水,将使企业增加近 8000 元的费用,加之对在其他在建船舶进度产生的影响,损失就更大。

不仅被弃船,预付款还要被收回,中国船厂可谓池鱼尽失。“船东一旦弃船,所有的损失可能都由造船企业承担。而且,在发生纠纷时,中国船企到伦敦仲裁往往是失败告终。”田先生表示。

据了解,在近些年发生的涉外仲裁纠纷案件中,95% 以上的中国船企败诉,由外国船企违约或故意刁难导致的不利后果,中国船企只能有苦自己吃。

中国应有自己的造船标准合同

“目前我国涉外纠纷基本上都是到国外仲裁机构接受仲裁,这几乎成了涉外商业惯例。”刘玮说。

“我国船企对国际游戏规则不熟悉,往往难逃被对方牵着鼻子走的命运。而西方造船业经历了上百年的发展,其海事仲裁的世界影响力不容否认的。”刘玮分析认为,中国造船业还严重依赖出口,也是导致外国船东屡屡弃船“得逞”重要原因之一。

据了解,我国造船业一直沿用传统的通用造船合同,有许多由于合同文本没有签好而造成罚款、弃船的案例。

“合同格式、仲裁约定都是他们的,没有协商的余地。”田先生告诉记者,在签订合同时,外商十分强势。

由于规则一直由国外把持,中国造船业虽然规模已经位居世界第一,但在整个世界造船工业分工中,中国造船与航运业一直处于弱势状态,中国船企在世界造船行业缺乏话语权。

中国标准造船合同研究起草小组组长、资深船舶合同专家戴耀南认为,我国作为世界新兴的造船大国,一定要有自己的标准造船合同。特别是在当前航运市场低迷、造船新接订单大幅下滑的背景下,订立一份规范的造船合同,防范潜在的法律风险显得尤为重要。

“中国造船企业长期以来依靠低端制造、低成本、大规模扩张的模式,产业集中度低,技术水平低,抗风险能力弱,难以在国际竞争中取胜。”中国船企中国船舶工业协会秘书长聂丽娟接受《中国企业家》记者采访时指出,中国企业在国际竞争中要学会保护自己的利益,通过产业升级,提高创新能力来争取更多的话语权。

热点

连云港圆周率公司老板跑路

公司涉嫌骗贷,江苏银行或因此产生亿元坏账

■ 本报记者 李海

2012 年 8 月 17 日,北京,阵雨。

江苏连云港圆周率机械制造有限公司(以下简称“圆周率公司”)董事长兼法人代表王臣,带着妻子程琳和两个孩子及程琳的妹妹全家,一行 7 人搭乘全日航空公司的班机取道日本远赴美国西海岸。

他这一走,给远在 1000 公里之外的连云港商界激起了一场“地震”。位于“震中”的正是连云港的国有五大行(中、农、工、建、交)及当地数家银行,甚至还牵扯到正在积极准备上市的江苏银行;而对于民间借贷者,至今还无法清晰统计出一个详细而准确的放贷数据。

圆周率公司资产被哄抢

头顶着“中国诚信民营企业”和“中国优秀民营企业”荣誉称号的王臣,1972 年出生于连云港市海州区,今年刚好 40 岁。

坐落于新浦经济开发区的东海路上的圆周率公司,成立于 2009 年 1 月 8 日,占地 132 亩,厂区建筑面积 30000 平方米,其中生产区面积就达 25000 平方米,拥有员工 300 多人,是

江苏省“AAA”级企业,相继荣获连云港市“明星企业”、“高新技术企业”等称号。

工商底档显示,圆周率公司企业类型为私营有限责任公司,注册资金为 1500 万元,总投资为 3 亿元。主营铝塑复合板设备制造、多功能搬运装卸机械、经济型叉车、工业型叉车、蓄电池叉车等起重搬运设备制造。

9 月 3 日下午,《中国企业家》记者赶到现场看到,厂区内一片狼藉,其位于“震中”的正是连云港的国有五大行(中、农、工、建、交)及当地数家银行,甚至还牵扯到正在积极准备上市的江苏银行;而对于民间借贷者,至今还无法清晰统计出一个详细而准确的放贷数据。

当地村民告诉《中国企业家》记者,哄抢事件始发于 8 月 28 日凌晨 3 点钟左右,一开始是几部平板大货车来回往厂外拖成品,新浦经济开发区管委会(以下简称“管委会”)驻厂看守人员根本不去制止,甚至也参与到哄抢之中。停放在厂区门口的警车也起不了任何震慑作用。

在财务部,厚重的防盗门被撬开并敞开着,房间里空荡荡如也,重要财务账册和记录详细数据的电脑都不见踪影,遍地是废纸和碎玻璃。

就哄抢事件记者准备采访管委会政法委书记韩雪峰时,却被告知韩雪峰书记在生养中,无法接受采访。

而圆周率公司的高管告诉《中国企业家》记者,19 日上午,程琳的姐夫受王臣委托来厂里小范围宣布停产,停产原因没有说。

至于哄抢所造成的经济损失无法统计,估算在千万元以上。

王臣所辖公司涉嫌骗贷

当地一位知情人告诉《中国企业家》记者,王臣所控制的公司至少有 30 多家,但具体多少家只有王臣一人知道。

这位知情人说,王臣控制的这些公司大部分属于空壳公司,主要用于骗取各大银行的贷款,以作互相转移资金之用。

至于募集民间高息资金则是通过其妻子程琳当法人代表连云港盛信担保有限责任公司(以下简称“盛信担保”)来完成。

《中国企业家》记者从中国人民银行连云港市中心支行相关人士处获知,盛信担保在这次“王臣跑路案”中损失民间借贷资金总额在 2—3 亿元。

从工商底档上显示,盛信担保成立于 2006 年 2 月 24 日,注册资本为 2060 万元,法人代表为许燕艳,2012 年初法人代表变更为程琳。