

# 潜规则：中国企业的另类成本

■ 萧萍

近年来，潜规则已经成为一种社会现象。相对于明规则而言，潜规则是指看不见的、约定成俗的，却又被广泛认同、实际起作用的一种规则。让人难以置信的现实是，潜规则下，大量中国企业艰难求生、负重前行。

中国企业要生存发展，到底会遭遇多少“潜规则”？不妨让我们做个不完全盘点——

其一曰被垄断国企所“潜”。面对电信、电力等垄断企业的霸王条款，市场化的企业没有更多的选择权，只能忍气吞声为高价低质的服务买单。

其二曰被政府官员所“潜”。面对一些有问题的政府官员，企业多数患上“斯德哥尔摩综合征”，采取当年斯德哥尔摩银行人质为求自保而主动讨好劫匪的方式，主动为政府的超预算支出结账，以此换来自身平安和方便。

其三曰被弱势民企所“潜”。民企与国企发生纠纷，民企往往获得天然的舆论支持。正因如此，不少处于弱势地位的民企开始滥用舆论优势，恶意控告国企。一些大型

【企业遭遇潜规则案例一】

## 强制购买：多安装了三套监控探头

为了安全，港口企业被要求安装监控探头。可是企业不理解的是，每一个主管单位都要求搞一套，海关要、边防要、海事要，而且必须要从他们指定的网络公司定制。

■ 本报记者 张艳蕊

“你到我那个厂里看看，一个杆上好几个监控探头。”日前，南通中远船务工程有限公司总经理倪涛向《中国企业报》记者谈起面对多部门管理时的困惑，深有感触。“我们是港口企业，为了安全，要安装监控探头，可是我们不理解的是，每一个主管单位都要搞一套，海关要、边防要、海事要，公司自己本来有一套非常完整的防盗监控系统，我说你从这取信息吧，但是不行，每个单位都要自己建一套，而且还要从他们指定的网络公司定制，不能用我自己的东西。”

### 多头管理 企业受伤

倪涛认为，多头管理令企业无形中增加了巨额负担。

《中国企业报》记者在调查中了解到，多头管理在各行业中普遍存在。以汽车产品认证为例，长期存在着工信部“公告管理”、质检总局“强制性认证”、环保总局“环保认证”并

【企业遭遇潜规则案例二】

## 为官员买单：公车整顿下的“车轮负担”

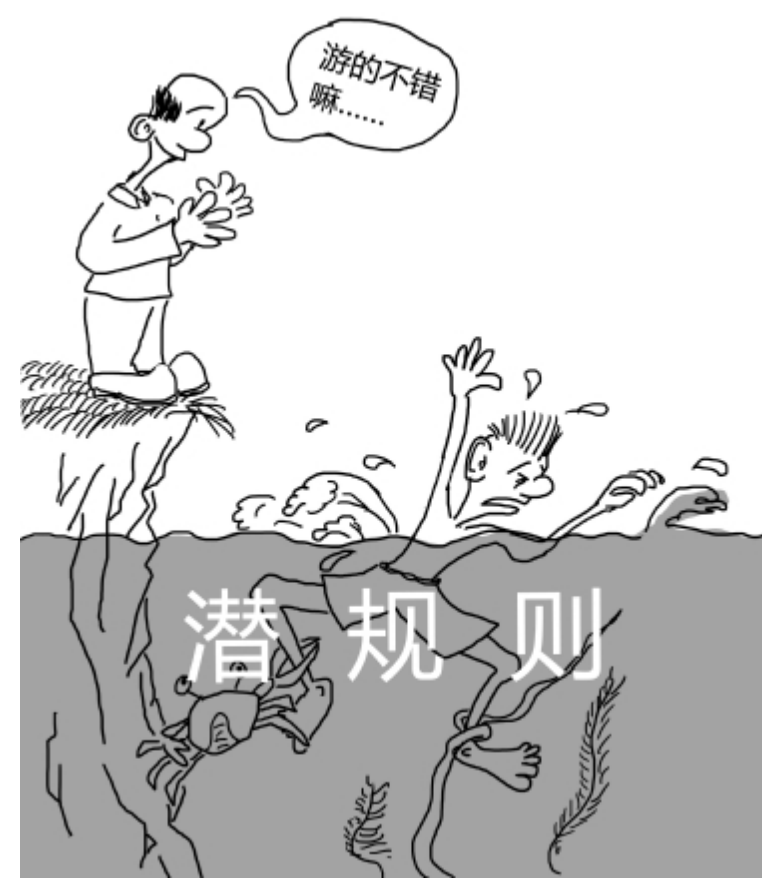
国家一直在监督查处公车私用问题，但现在的政府官员用车已经由地上转移到地下了，政府的公车虽然入库了，但企业的公车却在快速增加——用车的是政府官员，买车养车的却是企业。

■ 本报记者 鲁扬

自去年年底中共中央政治局会议审议通过了关于改进工作作风、密切联系群众的八项规定后，城市高档娱乐场所门前的公车的确实大减少。

是政府官员真的减少了应酬吗？一位国企司机高师傅向《中国企业报》记者道出了其中的玄机：“国家一直在监督查处公车私用问题，但现在的政府官员用车已经由地上转移到地下了，政府的公车虽然入库了，但企业的公车却在快速增加——用车的是政府官员，买车养车的却是企业。”

高师傅告诉记者，与企业有直接关系的政府官员，是企业公关的重点，为了保持亲密关系和联络方便，企业会主动为其购买专车并聘任专职司机。



王利博制图

国企出于“维稳”的需要，不得不“认栽”。

上述只是粗浅的归类。真正令

人忧虑的是，在中国企业正在完成法人治理结构转变的现实下，这些因“潜规则”产生的支出该如何向股

存的局面，使得企业无所适从。

十二届全国政协经济委员会主任周伯华在今年两会时指出，“多头管理”是食品安全的硬伤。事实上，承担食品监管的有很多部门，农委、质监、工商、食药监以及公安等部门，各部门虽然在不同的环节都“分兵把守”，但实质上更多是在“单兵作战”，缺乏协同，难以达到预想的监管效果。

信息化本是破解多头管理的一个有效途径，中共南通市委书记张国华表示，南通市为了解决多头困境，实行了信息化整合工程，“我们已经整合移动GPS监控系统、企业ERP系统、银行系统，这样整合已经很累了，我自己做组长，不理解的还说，这个怎么能兴师动众呢？我说这个一定要作一把手工程。”

对此，倪涛并不领情：“如果这样，我们企业就又要增加一套系统了。问题是，最终都是企业掏钱。”他苦笑着说：“我们的信息化网络也是一样，海关、银行、税务都要各有一套。我说信息化，我们企业建设得已经足够多了，你看你用哪套系统？对

方说，这是牵涉到国家安全的，不能和其他系统共用。最终，数据出来了，各家统计标准不一，局面很混乱。”

### 垄断企业吞噬实体经济利润

“现在电力公司的供电站要用户出钱建，资产却要算电力公司的。”中南控股集团有限公司董事长陈锦石无意中透露了一个电力行业多年的潜规则。

据陈锦石介绍，目前，按电力行业潜规则，新建小区不管离供电站多远，都要建筑企业来投资购买变电站、开关站，买好以后，资产算电力企业的。同时，这种购买完全不是市场行为，要由电力公司规划、设计，也不存在招投标，必须由电力公司指定施工队伍建设。

“施工队名义上也不是电力公司的，但指定你就得用这个，不用这个，以后就麻烦了。而且他说多少钱就多少钱，你要和他讨价还价，这个项目竣工了，电肯定不供，几千户人

东交待？

4月5日，在博鳌亚洲论坛2013年年会开幕前夕，春华资本集团主席胡祖六在“经济学家六问”现场指出，阻碍中国创新的最大因素来自于环境和制度。

在中国企业的发展壮大过程中，企业家们迫切希望实现全面的市场机制，少一些企业生产经营之外的成本。正如西方名言：让上帝的归上帝、恺撒的归恺撒，一个权责明晰的经营环境，才能让中国企业健康成长。

而对于一些政府官员，我们有必要重温一下习近平总书记的观点：要把权力关进制度的笼子里。这项工作要坚持，去搞好完善、建设。现在的社会，诱惑太多，围绕权力的陷阱太多。面对纷繁的物质利益，要做到君子之交淡如水，“官”“商”交往要有道，相敬如宾，而不要勾肩搭背、不分彼此，要划出公私分明的界限。公务人员和领导干部，要守住底线。要像出家人天天念阿弥陀佛一样，天天念我们是人民的勤务员，你手中的权力来自人民，伸手必被捉。心中要有敬畏，知道什么是高压线，想都不要想，一触即跳，才能守得住底线。

家怎么生活？还有开关站到楼里的电表，要企业购买，但电表价格远远高于市场价。”

陈锦石算了一笔账，建开关站小的要投几千万元，大的要投几亿元，最后却算作电力公司的资产。“那我的成本怎么办？进不了成本不说，还要缴25%的企业所得税。”

民建中央副主席、经济学家辜胜阻教授在接受《中国企业报》记者采访时表示，当前我国实体型企业，尤其是广大中小企业面临严峻的市场环境，遭遇多重生存困境，已经进入“高成本”时代。受劳动力、资金、土地、原材料、资源环境等成本因素影响，企业生产成本快速上升，正全面进入“高成本时代”，企业利润“比刀片还薄”。市场的两极分化使实体型企业成本不断上升，利润越来越薄。上游的“银根”、“地根”、能源流、物流（路桥）、信息流被高度垄断，少量位于上游的企业不断将成本费用转移到下游企业，“高枕无忧”吞噬实体经济利润，这种局面必须尽快改变。

府部门开车的陈师傅就深有感触。他告诉记者，正常情况下公车只是接送领导上下班，遇到领导出差车应该闲着。但实际情况是，领导不在家，公车比平时还要忙，例如：充当婚车；受领导派遣接车、接机；接送领导家属等，更有政府司机开公车夜间“拉黑活儿”。

相反，有的领导为了避嫌，很少使用公车，干脆把公车强租给企业使用，自己收租金，充实小金库，企业无奈，只能接受。更有甚者，两个相邻省市的官员互换使用企业提供的车辆，由于车辆悬挂异地牌照，尽可掩人耳目。

高师傅反问记者，既然有些政府部门公车过剩，为什么还在不停地购买新车？他很想知道，政府部门在精简，以前的公车去哪里了？是强迫企业买走了，还是停在车库里等着折旧报废？

## 22家温州回乡企业遭遇投资纠纷

（上接第一版）

本来冲着总部经济园的名头去投资的在外温商们，一下子傻了眼。已经交了所有款项的22家联名企业之一的温州申龙进出口贸易有限公司董事长王建敏向记者透露：“我们在去年底和政府签订了一份新的补充协议，如果不交清所有款项，包括未按期交款的滞纳金，将不会得到产权证，想到前期已经投入了1000多万元，只能交钱了，不然损失更大。”

记者拿到的当年招商材料显示，鹿城总部经济园采用国外成熟的“商务花园”理念，由15幢6层独立性总部办公楼和6幢综合性高层、小高层组成一个“商务花园”，建成一个以生态、科技、健康为主题的办公环境，成为工作、生活及休闲相结合的城市新区。

“你见过20多层的办公楼却是工业厂房的吗？按照规划要求，工业厂房最高层高不能超过6层。我曾经问过政府，要是工业厂房，我就把生产设备搬进去，但政府不答应。”郑国华说。

鹿城区分管副区长胡明亮曾公开表示，此由规划、房管局等单位来核定的，区政府并没有权力来变更。

商务办公大楼变成工业厂房，带给企业的损失是显而易见的。王建敏告诉记者，2007年签订合同时，建设这个经济园是按照每平方米3200元至3700元购买的。现在变成工业厂房，每平方米的估价在1200元到1500元左右，房屋的价值已经缩水。如果是按商务办公大楼去评估的话，现在每平方米的价格在1万元以上。目前温州企业普遍困难，急需融资，房屋规划随意变更，导致融资额度大幅缩水。

以郑国华为例，他购买的办公大楼按工业厂房评估只有800万元，如果按照商业办公大楼评估，至少在3000万元以上。

按照当初的合同要求，经济园应该在2010年5月31日前交付使用，但直到2012年底，才通过验收交付使用。延迟两年半，政府并未提供说法。

恰恰是在这两年半的时间里，温州爆发借贷危机，前期为建设该经济园，企业投入的资金普遍在1000万元以上，郑国华投入了1400多万元，王建敏投入了1100多万元，政府未按时交付经济园，导致当初的不少企业不能入驻开展业务，资金链出现紧张，甚至已经有几家企业倒闭。

由于温州借贷危机，企业的还贷压力也在加大。郑国华告诉记者，前几年贷款的月息在6厘多，最后涨到了9厘多。王建敏的情况更加不妙，他的企业前几年贷款的利率只在基准利率的基础上上浮10%到20%，这两年半中，他的企业贷款已经上浮到60%。差点资金链就断裂了。

### 税收保证金被指违规

上述22家联名企业之一的温州市利丰进出口有限公司董事长陆立峰是从伊朗回乡的温商，他向记者表示，企业缴纳的200万元的税收保证金应该予以退还，按照政府的要求，公司早已经达到了退还的条件。

“这46家入园企业全部要缴纳这200万元的税收保证金，并且是在缴纳第一笔建设费的时候，就要缴纳。但这200万元的税收保证金我认为违规的。”王建敏说。

之后，政府又降低了要求，只要企业3年出口退税达到额度便退还这200万保证金，眼下却只有5家企业满足该条件。

在2011年温州金融危机出现时，曾有企业再三要求政府退回200万保证金，以保证企业渡过难关，但政府未予回应，而政府在收取税收保证金的过程中，开给企业的收据为“建设费”。

记者拿到的一份企业交款收据上看到，其缴纳的费用为581万多元，按照其2007年签订的《入园企业集资联建协议书》规定：需要缴纳200万元税收保证金和总建设费用的10%，共计290余万元，还有工程施工支付总建设费用的30%，共计280余万元。这三项加起来共计581万多元，正好吻合。

而开出的收据中名称为“总部经济园企业建设费（一、二期）”，并未写明含有税收保证金。

据记者了解，税收保证金只能由税务机构收取并开具收据。但上述收据开出的单位并不是当地税务机关。

鹿城区曾在网上回应称：“根据《温州（鹿城）总部经济园入园企业集资联建协议书》补充协议约定，协议签署后三年内企业纳税总额不低于600万元，为此我区收取了税收保证金。只要符合相关税收条件的企业均可申请退还税收保证金。目前已办理符合条件退还税收保证金企业2家，另有3家企业的税收保证金退还手续正在办理中。”

该回应并未涉及税收保证金是否合规问题。

### 回乡投资环境隐忧

去往经济园的路上，正在修建的通过该经济园的高架桥只有数个桥墩矗立在那里，不少的裸露在外面的钢筋锈迹斑斑，作为经济园配套设施的高架桥本该在2009年10月份通车，3年多过去了，仍然未能建成。

“高架桥通不了，出入经济园变得很困难，只能走老路，而老路在上下班期间非常拥堵，正常半个小时的路程有时会堵车1个半小时，最长曾堵车3个小时，期间还要经过铁路路口。”王建敏说。

鹿城区去年的一份回复称，将在今年8月份竣工验收。鹿城区最近在网上对此事也有回复：由于中标方温州市市政工程公司的施工项目部资金及技术问题而延误工期，经多方协商，现施工已恢复正常，将于今年下半年实现通车。

但记者在路边并未看到有工人施工。

此外，郑国华也告诉记者，经济园内部的银行、吃饭等问题都存在，这让想入园的企业无法入园。

此前，曾有一家企业搬进经济园，但没多久就因配套设施不足退出。王建敏对投资环境也有些失望，“温州这个经济园最早是可以吸引意大利投资方进来和我一起做，但是由于是这个致命的工业厂房原因，温州的工商局不给注册，前前后后拖了两年多时间。意大利方面认为我们的效率太低了，取消了在温州合资的想法。最后温州出台了相关政策，我自己才算注册成功。”

根据官方数据，2012年浙江全省全年“浙商回归”引进项目到位资金达到1298亿元，超额完成指标。

“超额完成的背后，也应该注重质量。”王建敏说，浙江省高层领导也在多个场合表示，现各地招商引资政策大同小异，与其比政策更优惠，不如比服务更高效。

对于解决矛盾的办法，郑国华说：“经济园延期两年半交付，政府至今未有明确说法，我们也不要什么赔偿，温州有一个‘退二进三’的政策，可以把工业厂房变为商务用途，这样就能解决我们融资难的问题。”

而温州市委书记陈德荣对此事曾批示：“这虽是过去的事，但我们要积极处理。”