

■聚焦上海交通运输业

## 大幕将拉? 上海交运业整合猜想

### 巴士与强生进行资产整合的可能性成为市场关注焦点

近日,上海市委书记习近平指出,要坚持培育、引进、改造重组并举,重点培育一批具有国际竞争力的服务业企业集团。要进一步深化市政公用事业改革,提高管理水平和能力。全面实施“公交优先”交通发展战略,降低市民出行成本,城市公共交通客运量占出行总量的比重达到35%以上,轨道交通出行占公共交通出行的比重提高到40%以上,确立轨道交通在公共交通中的主导地位,保持城市交通有序畅通。

上海市府对上海公交行业的未来发展做了明确的指示,在宏伟的蓝图下,大众、巴士、强生、锦江等公交系统的“排头兵”集团,也都朝着做大做强方向奋勇前进。业内人士透露,上海确立轨道交通在公共交通中的主导地位后,一旦城市轨道交通网络全面铺开,将对交通系统内以公交和出租汽车为主营业务的公司造成一定的挑战,交通运输行业新一轮的整合,或许已为期不远。

□本报见习记者 张良

### 全面实施“公交优先”

上海城市交通运输管理处负责人告诉记者,中央已经下发通知要求优先发展城市交通,上海对此的理解是要加快城市整体交通网络的建设。在即将召开世博会等因素的驱动下,未来上海城市交通发展的潜力巨大。“5年内,上海的轨道交通里程达500公里,现在上海的公交、出租车、长途客货运的发展都相对稳定,因此政府把推进城市轨道交通的建设摆在

了首位。随着社会的发展,上海的公交企业已由1996年的172家整合至现在的42家。”

他向记者介绍,原先上海市城市交通管理局下属有公交、出租、长途、轨道交通、汽车维修、货运、停车场管理、驾驶员培训等八块业务。市交通系统政企分开之后,交通局更多承担的是行业监管的职责,对企业的经营管理也不再过问。

### 巴士股权转让引发猜想

市场正在寻求答案。5月19日,上海交通行业龙头企业之一巴士股份发布公告,为了提高国有资产的控制力度,公司控股股东上海交通投资(集团)有限公司拟将所持的公司22.81%股份划转给公司实际控制人上海久事公司,目前有关手续正在办理中。该消息一经公布立刻引发市场遐想。与此同时,记者获悉,交投集团董事长已于今年上半年兼任久事公司副总裁。

另一家交通运输企业——强生集团已根据上海市委、市政府关于深化城市交通管理体制改革的上海城市交通管理局转变政府职能、实行政企分开的要求,党政隶属关系划转上海久事公司。

2006年初,上海现代建筑设计(集团)有限公司欲转让其持有的20%的强生集团股权,包括强生职工持股会、上海绿地集团等在内的多方都有意争夺这部分股权。后来传出消息,上海现代建筑设计集团拟将持有的20%的强生集团股权转让给上海久事公司,而上海交通投资集团本就是久事下属公司,其持有的25%的强生集团股权也将改由上海久事公司直接持有,因此上海久事公司有可能合并持有强生集团45%的股权,并成为强生集团的第一大股东。

于是,对于上海久事公司是否会将对旗下的两家交通运输企业进行整合的传闻开始愈演愈烈,再配合强生控股当初股改时曾承诺要在一年内将公司优质资产注入上市公司的消息,强生控股、巴士股份两家公司的股价在近期出现了大幅上涨。

早在2005年7月时,沪上的



### 巴士确有重组考虑

记者了解到,市场很早就开始盛传巴士和强生有可能会进行资产置换。坊间大概的方案是强生把公交业务转给巴士,巴士将部分出租车业务输送给强生。另外,强生控股的职工持股会也传出有意把自己的35%的股权出让给久事公司,但据说当时久事的收购出价让职工持股会难以接受,所以此事就此搁置。

对此,巴士股份有关负责人向记者强调,巴士和强生各有

的侧重点,强生出租车业务强,巴士公交网络庞大,且双方的企业性质也有所不同,因此,“不太会有资产重组的可能”。而强生的内部人士则向记者否认了与巴士重组的可能性。他表示,强生股改的时候曾经承诺要在一年内将公司的优质资产注入上市公司,“主要是一些客运方面的资产。”

“轨道交通网络的完善对公司公交及出租车业务的影响

还是比较大的,现在各家公司都在主抓经营,在现阶段企业之间的重组可能性并不大。”交通行业某公司高层人士指出,“要重组无非就是做大做强的目的,如果要做强,强生的出租业务和大众的出租业务合并,巴士的公交业务和大众的公交业务合并就最强了。”

不过,巴士股份一位内部人士向记者坦承,公司确实有重组的想法,但此事尚处在初步意向阶段,“究竟是将公

交给强生或者独立成立一个公司,目前都还没定。”

上海城市交通运输管理处负责人向记者透露,其实早在两三年前,上海的公交系统就酝酿过一次合并“风暴”——当时浦东巴士、浦东冠忠和浦东大众曾考虑合并,但由于多方面因素的共同作用,此事就没有了下文。这些年来,巴士集团在其内部对公交业务的调整也一直在进行之中。

### 久事控股成关键

一位证券分析师表示,上海国资委重组是主旋律,同一企业集团下类似的业务很有可能合并起来。从大背景来看,由于上海现代建筑设计集团有意将所持强生控股20%的股权转让给久事公司,加上久事公司下属上海交投集团的25%强生控股股权,久事公司很可能将合并持有强生集团45%的股权,从而成为强生集团的实际控制人。而久事公司也有意将巴士和强生两个主营业务类似的公司捏合在一起以减少相

互竞争,因此实施重组的可能性比较大。另外,上海国资委5、6月份就要换届选举,这也使得有关公司急于要落实此事的可能性大增——因此,是否会重组的关键问题在于久事最终是否能够成为强生集团的实际控制人。

但也有分析师认为,巴士和强生出现资产重组的可能性不大。按照现在流传的重组版本,所谓资产置换就是巴士

主营公交业务,强生主营出租车业务,但目前公交业务仍然处于亏损状态,主要靠政府补贴度日,而出租车业务是盈利的,进行资产置换较难平衡。再者,目前上海的出租车总量被限制在45000辆左右。出租车牌照已然成为相当稀缺的资源,近年来出租车牌照的价值仍然在上涨,并成为公司潜在的利润源。巴士如果将出租车业务交给强生经营会心甘情愿吗?都是上市公司,又如何向投资者解释?

公开资料显示,巴士股份目前主营业务包括公交客运业务、出租车业务、长途客运业务、宾馆服务、物流业务及

其他业务,其第一、第二大股东分别为上海交通投资(集团)有限公司和上海强生集团有限公司;强生控股的主营业务涵盖了出租汽车服务业务、房产销售业务、汽车销售业务及汽车修理业务等,强生集团为其第一大股东,该集团手里尚有几千辆出租车,属申强出租车公司(也挂强生商标,强生商标属于强生集团)。另外拥有1000辆公交车的强生公交公司(集团持70%股权),该公司净利润大约在1000万元-2000万元。

■关注达能娃哈哈交锋

## 达能提请国际仲裁 娃哈哈称将积极应诉

### 相关人士透露,达能要求赔付而非解除合同,更多细节还将浮出水面

□本报记者 于兵兵

达能娃哈哈纠纷果不愧为“经典案例”的称号,一纸8项国际仲裁申请由达能亚洲作为外方股东提起,诉被申请方——娃哈哈集团等4家公司以及娃哈哈集团董事长宗庆后,违背相关《合资合同》中的非竞争条款,从事了“与合营公司业务产生竞争的生产或经营活动”。

至此,达能于5月9日公布的启动“相关程序”终于揭开神秘面纱。昨天,记者从达能方面证实该仲裁申请书确实已于9日递交瑞典斯德哥尔摩商会仲裁院。而娃哈哈集团发言人单启宁则表示,娃哈哈将积极应诉国际仲裁。单启宁没有对仲裁结果做任何预测,仅称“一切以事实说话。”

一位熟知娃哈哈集团与达能合作过程的业内人士透露,随着时间的推移,还将有更多关于达能与娃哈哈合作真相的细节浮出水面。而法律专家称,在中外合资合作中,关于非竞争条款的不平等约定多有存在,而为了

招商引资业绩,双方及地方政府在明知条款内容的情况下组织签约,并在后期引起纠纷的案例已有出现。

### 非竞争条款

其实,早在达能与娃哈哈的合资合同被公开后,就有业内人士推测纠纷走向之一就是国际仲裁。

一位了解合资合同的人士告诉记者,在娃哈哈与达能签订合同时,即写明“若双方发生纠纷不能解决,将以仲裁方式解决,规定机构为瑞典斯德哥尔摩商会仲裁院。”

而目前发生在达能与娃哈哈之间的纠纷,刚好符合这一条款。相关人士透露,根据合同规定,为了维护合营公司的利益,中外双方各有需要履行的义务。中方的义务是“不从事任何与合营公司的业务产生竞争的生产或经营活动”。而对外的义务,合同仅简单描述为“不损害合营公司利益”。

但在1996年签定合资合同前后,中外双方均有擦边动作:



宗庆后带娃哈哈集团,在多个非合资公司中使用娃哈哈品牌,被达能视为对合营企业市场利益的瓜分;而达能则通过控股宗庆后,参股光明等投资行为进一步扩大其在中国饮料市场的占有量,同样不同程度地违背了相关约定。

然而,一位从事外资产并购业务的法律专家告诉记者,在

合资合作的过程中,通过合资合同对非竞争条款详细约定,而对外方责任却比较模糊地表述,却是非常普遍的现象。“外方进入一个市场的最终目标,就是占领市场份额。尽力并购在所难免。如果没有这条约定,外资就不进来了。”该律师表示。而更令人惊奇的是,这一约定多是在中方明确知晓本质的情况下签

定的。

而当记者问及一位了解娃哈哈的市场人士是否该企业在签订合同时明确知道条款的真实意义,该人士没有正面回答,仅称“还将有更多关于达能与娃哈哈合作的真相浮出水面”。并表示,在地方政府盲目热衷招商引资的过程中,忽视本地企业的合法权益,甚至明知一些可能出现的市场风险,仅为一时合作成果的短视之举,在市场上非常普遍。一些中小企业已经有了合作纠纷的众多案例,只是没有人关注。”

### 娃哈哈或被裁巨额赔偿

对于娃哈哈与达能国际仲裁的最终结果,上海中夏律师事务所律师倪志刚律师称,主要依合同约定的解决办法处理,或解除合同,或由败诉方负责赔付。而知情人肯定地表示,达能提出的要求是赔付,而不解除合同。“但赔偿金额涉及商业机密,不方便透露。”

达能对娃哈哈提起国际仲裁的举动,即在意料之中,也在意料之外。此前,根据达能多次

媒体见面会的表态,达能对娃哈哈违约行为的描述,集中在非合资企业对娃哈哈商标的使用上。但是,根据国家商标局相关人士的解答,在涉及独立第三方(即非合资公司)的情况下,娃哈哈商标归属很可能以国家商标局备案的简易文本为准。而当年为了规避国家商标局对民族品牌的保护举措,达能与娃哈哈私下签定了另一份有专属条款的商标使用合同。

“如果达能咬住商标使用权不放,那么达能将非常被动。”相关法律专家称。有着丰富国际投资经验的达能集团再次体现了其国际化视野。“按照合资合同的描述,在‘非竞争条款’方面,娃哈哈集团等被申请方被仲裁为违约的可能性很大。”

专家表示,国际仲裁的结果同样具有法律效力,仲裁的执行将移交回本地司法部门。在娃哈哈与达能的纠纷案中,国际仲裁的执行方很可能是杭州中院。除非仲裁过程有严重的违反程序的地方,否则当地法院将按仲裁结果执行。

## 前四月软件业实现收入1435亿元

□本报记者 何鹏

记者昨日从国家发改委获悉,今年1至4月,我国软件业实现收入1435.2亿元,同比增长28%,比上月增长1.1个百分点,呈现出较快发展势头,软件业占我国电子信息产业比重进一步扩大,到4月份,软件业务收入占我国电子信息产业主营业务收入10.8%,比同期提高0.8个百分点。

从产业结构看,软件产品收入(含嵌入式软件产品)始终位居第一,1-4月软件产品收入828亿元,占软件产业收入的比重为57.7%;系统集成349亿元,同比增长27.7%,占软件产业收入的24.3%;软件技术服务223亿元,同比增长36.1%;IC设计收入保持较快发展,同比增长37.1%,高出软件业平均增速9.1个百分点。

## 全日空希望与上航互购股票

□本报记者 索佩敏

昨日有报道称,全日空总裁 Mineo Yamamoto表示,他正在考虑提议与上海航空合作,提议与后者建立类似于全日空与韩亚航空所达成的合作关系。

全日空和韩亚周三表示,作为双方战略联盟的一部分,他们将相互购入对方1200万美元的股票,双方在去年12月5日决定建立战略合作关系。根据合作意向,从去年2月起,双方开通了18个韩日旅游航线,每周共同运营了154个航班。今年7月1日起将这一合作推展至东京——檀香山航线的共同运营,此事就没有了下文。这些年来,巴士集团在其内部对公交业务的调整也一直在进行之中。

对此,上海航空一位内部人士昨日接受上海证券报采访时表示,全日空一直与上航在代码共享等业务领域有合作,但目前尚未获悉双方有互购股份的合作事宜。不过该人士表示,上航与全日空等星空联盟成员之间肯定会有进一步的业务合作。

## 内外资知名房企将“决战”新江湾城

□本报记者 李和裕

上海新江湾城每一次有地块“现身”,总能吸引住各大知名开发商的眼球。昨天,记者了解到,丽丰控股(1125.HK)、华润置地(1109.HK)、万科(000002)、金地集团(600383)等内外资知名房企都已缴纳了今年上海1号土地公告所推出的新江湾城D1地块的竞买保证金。如果随后的资格审查均通过,那么新江湾城将会再次上演一场中外资的争夺战。

事实上,在此前的新江湾城D1地块答疑会上,开发商便态度积极,新加坡仁恒、和记黄埔、东方海外、复地集团等境内外地产巨头纷纷到场。甚至在出让保证金可用外币支付等限外门槛有所放宽的前提下,还有日商投资的好世置业及一家韩国企业等以往不常现身在上海土地市场的外资新面孔露面。

## 新闻集团拟收购图片共享网站

□本报记者 姚音

记者昨日获悉,MySpace 母公司、新闻集团旗下福克斯互动媒体部门日前表示,将收购知名图片共享网站 Photobucket 及互联网多媒体混合工具提供商 Flektor。但新闻集团没有透露两起交易的涉资金额。但据此前消息透露,MySpace 与 Photobucket 已在五月初达成了初步收购协议,MySpace 当时出价为2.5亿美元左右。

Photobucket 是美国最大的照片分享网站,同时还提供视频分享服务,自从3月份就开始寻找买家,它开出的报价是3亿美元,当时除了 Myspace 没有其他竞标者。