

Focus

S*ST 中纺控股权之争引发司法混战

为了争夺S*ST中纺控股权,该公司的第一、二大股東,以及他们身后的诸多推手,竭尽全力动用各自资源,使得上海、江苏两地法院分别受理此案,并作出了争锋相对的判决,从而引发了一场司法混战。直到如今,硝烟依然未曾散去,反而进入更加微妙的关头。

◎本报记者 彭友

太平洋机电捷足先登

根据S*ST中纺昨日披露的公告,江苏省高院2008年1月3日作出终审判决,认定S*ST中纺第一大股东江苏南大高科技风险投资有限公司转让所持S*ST中纺29%股权属于侵权行为,从而使得这部分股权不能转让给第二大股东太平洋机电(集团)有限公司。

然而,此案的另一受理法院——上海市高级人民法院于2007年12月11日作出的终审判决则是,认定当事人应执行相关协议,将上述股权转让给太平洋机电。

据了解,该案在上海的一审法院——上海市第二中级人民法院已下达了受理太平洋机电申请执行民事判决的通知。由此,太平洋机电得以捷足先登。

S*ST中纺今日发布的最新公告披露,根据上海市第二中院《协助执行通知书》,中国证券登记结算有限责任公司上海分公司已将南大高科所持S*ST中纺103556546股股份中的31556546股,和第三大股东广州市赛清德投资发展有限公司(与南大高科一起同受斯威特集团控制)所持S*ST中纺32138237股股份中的19638237股划转至太平洋机电名下。

上述股权划转后,太平洋机电持有S*ST中纺29.24%股权,南大高科持有20.16%股权,广州赛清德持有3.5%股权。太平洋机电也在今日的公告中披露,对于尚未划转的股权,将进一步积极采取有效措施尽快完成司法划转工作。

“目前公司的股权已经开始划转,各项手续正在进行之中,这将需要一个过程。”S*ST中纺有关人士昨日在接受上海证券报采访时表示。该人士称,由于股权之争,S*ST中纺的生产经营活动已受到很大影响,公司此刻很需要安定,也将积极敦促东航化解此事。

两地法院同时进行管辖

实际上,这只是此番股权之争的

一个节点,在此之前的不少事实,已经显露出在上海、江苏两地法院之间弥漫着隐隐的硝烟。

2006年6月28日,南大高科与太平洋机电签订一份股权转让协议,协议约定前者将其持有的S*ST中纺103556546股法人股(占总股本的29%)全部转让给后者,转让对价为2595万元。

但上述股权中的一部分旋即因南大高科负债未还而遭南京中院冻结。太平洋机电急于要求股权过户;南大高科控股股东南京口岸进出口有限公司则提出,南大高科是受胁迫而与太平洋机电签订的股权转让协议,并非南大高科的真正意思表示。

由于这一变数,太平洋机电、南京口岸分别向自身所在地的法院提起了诉讼,寻求有利于己方的判决,两地法院也分别予以受理。法律界人士指出,在实际操作中,两地法院同时进行管辖的案例并不多见。

2007年10月15日,上海市第二中级人民法院作出判决,判令被告南大高科继续履行股权转让协议,将持有的S*ST中纺的法人股过户到原告太平洋机电名下。紧接着的11月23日,南京中院作出了争锋相对的判令,解除双方签订的关于S*ST中纺股权转让的协议。

对于对方法院所作出的不利于己方的判决,当事双方均不服并提起上诉,此番上海高院和江苏高院的审理意见倒是高度统一:驳回上诉,维持原判。

据了解,目前南京方面已向最高法院递交再审申请书,请求撤销上海高院的判决,裁定再审。

从当前的进展来看,上海方面无疑是先行一步,太平洋机电已经取得了S*ST中纺部分股权,一跃成为大股东。市场人士分析,太平洋机电是希望速战速决,造成木已成舟的局面。南大高科能否在目前失利的情形下扳回一局,已引起各方关注。

新闻分析

两大集团上演巅峰对决

此番S*ST中纺股权之争,之所以能够掀起如此轩然大波,很大程度上在于第一、第二大股东的背景颇深。南大高科控股股东为南京口岸进出口有限公司,其身后便是赫赫有名的严晓群和斯威特集团;太平洋机电的控股股东则是上海电气集团总公司。此次股权大战,在某种意义上,可谓斯威特集团与上海电气集团的一场巅峰对决。

在本案的某一次公开审理过程中,南大高科方面的代理律师称,双方签署的《股权转让协议》,表面上看是双方自愿达成,但事实上严晓群当时是被胁迫签署协议的。

根据上述律师的转述,包括前董事长王成明在内的多位上海电气领导人,在因涉及上海社保案事发之前,仍控制上海电气及旗下公司,他们曾对严晓群及S*ST中纺董事会等施加压力,“签订了这个不公平、不公正、有失公允的股权转让协议。”

此前,上海电气一度为S*ST中纺的控股股东,其通过太平洋机电间接持有S*ST中纺52.91%的股权。2002年底,斯威特以1501.6万元的价格受让了S*ST中纺29%的股份,太平洋机电退而成为第二大股东。

专家观点

知名律师李建伟博士指出,就诉讼程序而言,针对同一纠纷,在正常情况下,只会有一家法院出面管辖。虽然原则上并不反对,但在实际操作中,两地法院同时进行管辖的案例并不多见。

李建伟说,对于法院作出的判决,不能简单地认定其是对是错。法院一旦判决,相关单位就应当照此执行。如果再审推翻了之前的判决,就应当按照新的、高级别的判决来执行。如果对判决有意见,可以通过正当的途径予以上诉,但不能拒不执行。

至于这次意见相左的判决将如何

协调,李建伟认为,第一种情况是,看哪方强势,能够不为对方所动,同时加紧行动,造成木已成舟的局面。

第二种情况是,两地法院之间进行协调,拿出一个折衷的解决方案。不然,同是地方的高级法院,又没有管辖和从属的关系,一方意见的落实,将导致另一方意见的落空。

第三种情况,便是向最高法院递交申请,请求最高法院裁决。但目前的实务中,请求最高法院来裁决民事纠纷的案例并不多见。最高法院如果真要进行调查,则需要动用太多的资源。同时,一般而言,申请人很难改变现状。

·聚焦东新合作·



东航集团总裁兼股份公司董事长李丰华(左一)在昨天的股东大会现场 本报传真图

“东新恋”夭折 东航誓言不回头

历经两年漫长的谈判与沟通,“东新合作”最终还是未能迈过最后一道门槛。昨日,东航股东大会上,A股股东和H股股东双双以高票否决了“东新合作”的提案。对于这一结果,东航集团总裁兼股份公司董事长李丰华昨日表示遗憾,并坦言由此可能导致延缓东航发展步伐而感到“很大压力”。此外,针对中航有限此前提出的每股5港元方案,李丰华昨日明确予以拒绝,他坚持,新航才是东航最好的合作选择。

◎本报记者 索佩敏

各方激辩股东大会

昨天下午1点30分,东航股东大会在虹桥机场航友宾馆准时召开。据统计,昨日在股东大会投票的A股股东及代理人一共68人,有表决权股数29.33亿股;H股股东2人,有表决权股数6.18亿股。

在投票环节开始之前,东航管理层对现场的中小股东展开最后的游说,现场气氛有些悲壮。东航董事会秘书罗祝平首先简要介绍了“东新合作”项目的情况,随后强调“东新合作”的“三个难得”,即难得的注资机会、注资股东和监管层难得的共识以及新航难得的国际经验。罗

祝平强调,央企整合应该是由企业、政府和市场三个环节共同决定,其中企业自愿选择合作伙伴,监管层在政策上把关,而方案最后由市场判断。“现在我们已经走完了前两步,到了市场该如何判断的阶段了。”罗祝平最后表示,资本市场不相信眼泪,东航可以失去机会,但东航人不会失去尊严,“风雨中这点痛算什么。”

随后,部分小股东代表开始发言,现场就“东新合作”是否该被接受展开激烈争论。一位小股东对中航方案的真实性提出质疑,认为中航方面从未正式对东航提交收购方

案,而且这一方案日后是否会被有关部门通过也存在不确定性。随后,有持反对意见的一位小股东直接走上演讲台宣称,3.8港元的价格太低,她支持国内航空企业进行重组而非引进外资,并认为对于外资的先进管理经验,可以通过其他方式而非出售股权来获得。

现场两名到会的H股股东代表中,一位在接受上海证券报采访时认为:“如果这个方案在两年前提出,通过没有任何问题。”该人士认为,在现在的市场环境,即便是中航方面提出的每股5港元的价格,对于小股东来说仍然偏低。

东航誓将“东新合作”进行到底

经过半个多小时的投票和计票,昨天下午3点45分左右,东航公布了股东大会的投票结果。其中,A股有94.04%的股东投出了反对票,仅有5.96%的股东表示赞成,而H股则有74.70%的股东反对,仅有25.30%的股东赞成。这就意味着,“东新合作”未能获得股东大会的通过。

东航集团总裁兼股份公司董事长李丰华对这一结果表示遗憾。“由于客观因素和同行的不规范行为,导致这次股东大会未能通过。”李丰华进一步指出,“由于没有通过,可能会延迟东航发展的步伐,我感到很大压力。”李丰华表示,不过他也强调,此次投票没有通过只是东航改革中的一个过程,东航接下来将会加强与机构和上级部门的沟通,无论遇到多大挫折,东航依然坚持

走自己的道路。

作为东航股份的第一大流通股股东,也是狙击“东新合作”的操盘手,中航有限昨日也派出代表参加了股东大会。中航有限财务处处长殷杰昨日在现场表示,这一结果在意料之中。据了解,中航有限昨日投了反对票。殷杰表示,中航有限按照此前的声明,在2周内提出以每股5港元收购东航股份的新方案。

不过对于中航有限提出的方案,李丰华昨日再度予以明确拒绝。李丰华表示,迄今为止,东航仍认为与新航的合作是最佳选择,目前没有关于其他合作伙伴的任何考虑。李丰华认为,国内民航业各企业的整体管理水平偏低,东航与国航的整合不会达到1+1大于2的效果,因此东航不会考虑让国航成为战略投

资者。针对中小投资者质疑的3.8港元价格偏低的问题,罗祝平昨日表示目前还没有考虑价格的问题。而李丰华则指出,由于中航方面不断给出新的预期,因此现在的价格没有比较点。

此外,“东新合作”的另一方新航昨晚也公布声明称,对于入股中国东方航空公司的交易方案没有在东航股东大会上获得通过,新航感到失望。新航感谢投票支持此次交易方案的股东,并尊重股东大会的结果。新航表示,所有相关各方相信,这项交易代表了资本注入进而实施东航资本重组的合理而可以接受的最高价值。这项交易也已在符合相关法律法规条文与规章的情况下,获得批准。不过对于未来的发展,新航表示,会继续支持和东航建立关系。

现场掠影



持反对意见的A股股东代表武女士



持赞成意见的A股股东代表王先生



严阵以待的记者 本报记者 徐汇报

■记者观察

东航应该 如何“救局”

一面是国航搅局并提出更高报价,一面是中小股东不认可现在东新合作的3.8港元价格,对于“东新合作”的新航来说,现在的局面无疑有些尴尬。股东大会首次受挫的情况下“东新合作”将何去何从?希望继续推进“东新合作”的东航,避免向集团定向增发或者是由合作伙伴新航提高报价,可能是打破僵局的两难选择。

根据目前的“东新合作”方案,东航以每股3.8港元的价格向东航集团、新航和淡马锡共发行29.85亿股H股,募集资金约113亿港元(14.5亿美元),其中,新航和淡马锡共同获得东航24%股权。作为东航的控股大股东,东航集团由于也需要参与定向增发而成为关联人士,从而必须回避表决,也不得不完全依赖于小股东的态度来决定“东新合作”在股东大会上的命运。如果各方修改“东新合作”方案,避免向东航集团定向增发而单纯向新航及淡马锡增发,东航集团就可以以大股东的身份来参与表决,从而提高该方案通过的可能性。

不过这一选择也有其弊端。一方面,为了在定向增发扩大后的股本中维持控股地位,东航向新航及淡马锡定向增发的股份势必减少,从外债处获得的资金也随之减少。另一方面,由于东航集团不参与增发认购,意味着股份公司无法获得集团公司注资,两方面都减少了注资,对于目前负债率高达94%而急需资金的东航来说,无疑将造成损失。此外,脱身于定向增发外的东航集团虽然在A股股东大会时具有很大的发言权,但是却依然缺乏对H股股东的关注。国航目前持有东航12.07%的H股,其依然对“东新合作”能否通过H股股东大会具有很大的杀伤力。

除了这一选择,东航还可考虑让合作伙伴新航提高报价。对于明确回绝中航方案的东航来说,其似乎已经将所有的赌注全部押在合作伙伴新航身上。尽管新航一再声明3.8港元已经是其所能承受的最高价格,但在目前的市场环境下,许多分析人士认为继续推进3.8港元的方案可能依然难以获得小股东的认同,而提高报价或许能够让小股东重新考虑这一方案。不过东航董事长李丰华昨日表示,由于有竞争对手搅局,现在的价格没有比较点。即使新航提高报价,竞争对手可能会继续报出更高的价格来搅局。

不管东航此后的道路如何走,国资委支持企业经营行为由企业按市场化原则自主操作的态度,或许能够给其吃一颗定心丸。