

Companies

S*ST 北亚: 期待与悬念交织



S*ST 北亚股东大会比例缩股方案获得高票通过,掩映的是支持这个方案的“小非”和散户们对后续补偿的强烈期待。尽管 S*ST 北亚未来至少存在提供三次补偿机会的可能,但期待和悬念的明了,必然是等到补偿兑现的那最后一刻。

◎本报记者 陈建军

缩股高票通过

4月22日,S*ST 北亚刊登公司破产重整第一次债权人会议出资人组会议情况的公告。公告说,出席4月17日举行的 S*ST 北亚破产重整第一次债权人会议,有表决权的出资人为 244 家,所持股份数额为 426113297 股。其中,现场出席会议的有表决权的出资人为 56 家,股份数额为 349276467 股;委托 S*ST 北亚董事会代为表决的有表决权的出资人为 188 家,所持股份数额为 76836833 股。经表决,赞成 S*ST 北亚重整计划草案出资人权益调整事项的有表决权的出资人共计 207 家,所持股份数额为 378588839 股,占全体出席有表决权的出资人所持股份数额的 88.85%

期待未来补偿

看似悖论的背后,其实是非流通股股东们理性选择的结果。按照规定,S*ST 北亚缩股方案的表决结果对它恢复上市具有决定性影响。S*ST 北亚破产清算组组长、哈尔滨铁路局副局长陈京生说,如果破产重整计划草案未能表决通过,且未获得哈尔滨市中级人民法院的批准,那 S*ST 北亚将直接进入破产清算程序,S*ST 北亚就此被终止上市,而股东的权益也将会损失殆尽。记者注意到,虽然个别流通股股东认为陈京生的话是威胁他们投赞成票,但绝大部分流通股股东投出赞成票,是理性上让他们只能如此选择。在约 4733 万股反对票中,只有 3 名持股数量较大的股东

清收争议资产

根据 S*ST 北亚破产清算组提供的数据,截至今年 1 月 28 日,S*ST 北亚总负债 21.8 亿元,清算资产约为 3.34 亿元。S*ST 北亚破产清算组人士表示,债权人在首次获得约为 38% 的平均债务清偿率补偿后,S*ST 北亚资产中尚有争议的待处理财产/权益,将随有关工作进展和认定结论情况,适时对债权人进行二次补充分配。据了解,S*ST 北亚由审计机构和资产评估机构给出的约 3.34 亿元待处理财产/权益,主要由四个部分组成。其中,货币资产 26.78 万元,应收账款 1.85 亿元,对子公司的投资权益 7015 万元,实物资产 7732 万元。由于实物资产中的主要部分是 S*ST 北亚办公场所所在地的北亚大厦,因而它变现的可能性几乎为零。1.85 亿元应收账款主要与长春客车制造厂有关。1999 年,S*ST 北亚将配股所募 17500 万元资金用途规划为开办动车组铁路旅客列车,数量为 10 组。但 S*ST 北亚直到 2007 年 9 月 10 日公告称,1999 年配股募集资金用于购置铁路动车组旅客列车实际购置动车组旅客列车 7 组共计 49 节,尚有 6 个车头没有

投了反对票,分别约是 2039 万股、1510 万股和 600 万股,而四川长虹、鞍山钢铁集团等非流通股股东均投出了赞成票。或许正因为有在投票态度上没有选择的余地,才会有哈尔滨铁路局、鞍山钢铁集团、黑龙江虹通运输服务有限公司等非流通股股东代表在尚未确定监票人情况下就投票离场而去。记者当天看到,在对是否赞成缩股方案进行投票时,会场一度出现了失控局面。由于没有检查票箱和确定监票人就宣布投票开始,几位流通股股东冲到票箱前阻止投票,还有一位流通股股东代表的选票在混乱中被撕毁。随后,在哈尔滨市中级人民法院十几位法警的干预下,局面才得到平息,情绪

激动的流通股股东重新开始填写选票。正式投票时,由于十几位法警在投票箱周围形成了三圈的保护区,使得整个投票过程没有再发生什么波折。记者了解到,罗永忠、王继志、叶江等流通股股东赞成缩股,一方面是觉得没有选择余地,另一方面,他们对未来补偿有着强烈期待。数据显示,罗永忠、王继志、叶江分别持有 S*ST 北亚 500600 股、117300 股、108200 股。其中,S*ST 北亚占去了罗永忠 80% 的股票资产。据记者采访获得的信息,S*ST 北亚未来存在补偿的机会主要体现在三个方面:约 3.34 亿元的可变现资产,股权分置改革的对价,以及哈尔滨铁路局定向增发注入的资产。

长关国亮挪用保险资金案已被刑事拘留。因此,S*ST 北亚能否拥有这些新华人寿股权的权益和最终能够拥有多少,目前都无法确定,这将直接关系到投资者能否获得补偿以及所获补偿的多少。不过,记者 4 月 24 日得到的最新消息说,到目前为止,新华人寿被挪用的资金大部分已经被追回,剩余部分也已经通过资产抵押等方式进行了保全,中国保险监督管理委员会主席助理、新闻发言人袁力表示,保监会一直以来按照自身工作进程处理新华人寿资金被挪用问题,在进一步处置之后,相信新华人寿被挪用的资金能够全部追回。不言而喻,新华人寿资金如果被全部追回,将增加 S*ST 北亚投资者获得补偿的比率。目前,S*ST 北亚平均债务清偿率约为 38%,这已经比清算的平均清偿率增加了 24.1%。经法院核实确认,S*ST 北亚总负债为 217748.37 万元,这些债权包括四类:3 家有特定财产担保的优先债权 46078.66 万元,占比为 21.16%;27 家普通债权 170945.72 万元,占比为 78.51%;280 万元职工债权,占比为 0.13%;税款债权 4439853 元,占比为 0.20%。

股改对价悬念

随着缩股方案的通过,S*ST 北亚重整第一次债权人会议五个表决组均通过了重整计划草案。S*ST 北亚董事长王则瑞表示,根据企业破产法第八十六条的规定,S*ST 北亚重整清算组已向哈尔滨市中级人民法院提出批准重整计划的申请。在此基础上,S*ST 北亚将按照中国证监会、上海证券交易所的相关规定启动股权分置改革程序。非流通股股东向流通股股东支付对价以获得当初溢价发行的流通股,是股权分置改革的核心原则。因此,S*ST 北亚流通股股东对未来进一步获得股权分置改革的对价同样抱有期望,但王则瑞坚决回避了记者有关股改对价的任何询问,清算组也对是否存在股改对价莫衷一是。S*ST 北亚股改时支付什么样的对价,确实存在很大的悬念。在缩股

方案中,非流通股股东之所以向流通股股东按照每 10 股送 2.8 股的比例进行补偿,就是参照沪深两市已经实施股改的 ST 公司股改对价标准而确定的。虽然这次送股不是股改对价,而是破产重整中对非流通股股东和流通股股东的差别对待,但不是股改却参考 ST 公司的股改对价进行补偿,这激起了周长盛等流通股股东的强烈反弹。来自大连的周长盛给记者算了一笔账。他说,以清算组提供数据按清偿比例计算,S*ST 北亚共需偿还 5 亿元左右的负债。在没有缩股的情况下,相当于每股负债 0.54 元,意味着流通股股东以 3.5 元(暂停上市前三个月的均价)价格购买了 0.54 元负债。也就是说,每股的投资收益为 -4.04 元。因此,要求 S*ST 北亚股改时再行向流通股股东支付适量对价并不过分。



资料链接

刘贵亭“超常发展”毁了 S*ST 北亚

S*ST 北亚从 2001 年的上市公司前 100 强蜕变到如今的破产重整,前任董事长刘贵亭是罪魁祸首。2006 年 5 月,刘贵亭因涉嫌挪用公款和受贿被公安部通缉,此后的 6 月 9 日在深圳被捕。2008 年 1 月 16 日至 18 日,经最高人民法院指定管辖,广州铁路运输中级法院在衡阳铁路运输法院公开开庭审理刘贵亭挪用公款、贪污、受贿及单位行贿一案。公诉机关指控刘贵亭,在 1997 年至 2005 年期间,利用职务上的便利,单独或伙同他人先后多次挪用公司资金 11499 万余元、贪污公司资金 1982.93 万元,并在经济往来中收受他人贿赂 50 万元。

此外,在 2000 年至 2006 年期间,刘贵亭为了给 S*ST 北亚谋取不正当利益,先后数次向国家工作人员行贿美元 32 万元、人民币 202 万元。贿赂主要指向北京铁路局局长李树田、黑龙江证监局原局长丁若鹏等官员。2008 年 1 月 15 日,经最高人民法院指定管辖的承德市中级人民法院对李树田及其妻子王书琴以受贿罪分别判处有期徒刑 13 年和 5 年。

1992 年 7 月创立的 S*ST 北亚是由哈尔滨铁路局等 12 家企业发起,以定向募集方式联合其他 28 家国有大、中型企业设立的股份有限公司,并于 1996 年 5 月 16 日以“铁路概念第一股”挂牌上市。上市后,S*ST 北亚即因“超常发展”而成为资本市场的“明星”。在短短几年时间里,S*ST 北亚的投资遍布全国,行业涉及铁路运输、纸浆生产、贸易、乳业、金融和房地产等多个方面,窟窿也越来越大。

现在回过头去看,刘贵亭涉嫌犯罪利用的正是这种“超常发展”。自从 1999 年离开哈尔滨铁路局而调任 S*ST 北亚副董事长后,刘贵亭就开始推行他的强人政治,S*ST 北亚重大事情基本上是他一人说了算。在 S*ST 北亚干部大会上,由刘贵亭提拔的人员公开要求中层干部们遵守“一个核心、两个服从、三个遵守、四个不要”的原则。“一个核心”,就是以刘贵亭为核心,对其负责,把工作做好;“四个不要”,就是“不该说的不要说、不该听的不要听、不该看的不要看、不该问的不要问。”最终,“一言堂”之下的 S*ST 北亚陷入了破产重整的深渊。

寄望资产注入

根据 S*ST 北亚破产重整草案,第一大股东哈尔滨铁路局将通过定向增发方式向 S*ST 北亚注入优质铁路运输资产,除净资产不低于 20 亿元外,还有净资产收益率达到 10% 左右的限制。清算组人士表示,非流通股股东向流通股股东送股之后再缩股,正是为了便于破产重整后的 S*ST 北亚以定向增发方式获得资产注入。

对于哈尔滨铁路局到底向 S*ST 北亚注入怎样的铁路运输资产,王则瑞对此讳莫如深,而清算组人士尚在评估之中不便透露而拒绝记者的追问。目前,沪深两市共有三家国资控股下的铁路上市公司,分别是广深铁路、大秦铁路和铁龙物流。由于铁龙物流主要从事铁路集装箱的业务,因而与单纯的铁路运输资产不怎么具备可比性,而广深铁路和大秦铁路则可比性相对较强。截至 2007 年 9 月 30 日,大秦铁路的净资产和净资产收益率分别约为 361 亿元和 12.83%,它最新的股价分别在 15 元一线波动;截至 2007 年 12 月 31 日,广深铁路的净资产和净资产收益率分别约为 217 亿元和 6.58%,它最新的股价分别在 6 元以下波动。

单以净资产收益率来重估股价的话,那获得资产注入后的 S*ST 北亚股价,按照目前市况显然不会超过大秦铁路。将住房卖掉换来的 12 万元投资了 S*ST 北亚的一位佳木斯散户,因在反对缩股方案过程中表现活跃,被不少散户称为“佳散”。这位“佳散”提出一个问题,缩股后的定向增发,是以 S*ST 北亚停牌前 20 日均价计算增发价格为基准,还是以缩股比例的加权价格计算呢?

清算组有关人士没有对以怎样的价格实施资产注入的定向增发做出解释,只是反复向记者表示增发价格目前尚无法确定。但“佳散”强烈希望定向增发价格尽可能的高,因为只有将哈尔滨铁路局的持股成本抬高了,持有的 S*ST 北亚未来不会亏钱的概率才更大。按照这位“佳散”的计算,S*ST 北亚恢复上市后不到 12.39 元以上,他就很难赚钱。