

同济科技股东大会上17项议案全数被否 交易所旋即发出监管工作函

■本报记者 施露 刘钊

6月28日,同济科技2022年年度股东大会在上海同济君禧大酒店三楼多功能厅举行。根据当晚公司发布的2022年度股东大会决议公告显示,本次年度股东大会公司董事会提交股东大会审议的17项议案遭到公司股东全数否决。就在公司发布公告不久后,上交所旋即向公司发出了监管工作函。

6月29日,同济科技相关负责人在接受《证券日报》记者采访时表示:“公司董事会和经理层对股东大会表决结果深感遗憾,也关注到一些异常情况。我们认为公司现任董事会和经营班子在应对体制改革、宏观政策调控、行业和市场调整以及2022年特殊情况的影响下,与全体员工一起攻坚克难、保持主业平稳发展,并积极开拓新业务新市场。一段时间以来,量鼎实业完全不顾公司的努力,也不顾企业发展的资源条件和现实基础,一味恶意攻击现任董事会和经营班子,只谈‘路障’、只喊口号,严重干扰和影响了公司的正常经营发展。”

股东纷争由来已久

同济科技主要依托同济大学的人才、技术、学科优势,集中精力发展具有同济品牌优势的工程咨询服务、环境工程科技服务与投资建设、科技园建设与运营、建筑工程管理、房地产开发等业务领域。

2021年,代表同济大学行使经营性资产所有者职能的同济控股将其持有的同济科技1.46亿股(占比23.38%)无偿划转给上海市杨浦区国资委旗下的上海同杨实业有限公司(以下简称“同杨实业”),同杨实业成为同济科技大股东。在上述股权转让进行过程中,2021年一季度,上海量鼎实业发展合伙企业(有限合伙)(以下简称“量鼎实业”)通过二级市场两度举牌同济科技,成为公司二股东。

财务数据显示,2020年至2022年,同济科技分别实现营业收入63.03亿元、61.32亿元、39.43亿元;实现归母净利润5.96亿元、5.77亿元、3.52亿元,近三年公司的营业收入和归母净利润出现连续下滑。

公司的业绩不佳让量鼎实业对同济科技“失望透顶”。量鼎实业认为,公司近三年已无新增投资项目,在原先的核心主业逐年萎缩,且公司董事会迟迟未提出有效可实施的战略发展方向,使同济科技无法真正回归“科技”属性,并打算以“撒胡椒面式”的投资代替长远的战略规划,使公司不能实现战略跃升跨越式发展。



有鉴于此,量鼎实业希望通过推举高管进入管理层的方式参与到同济科技的日常管理中,不过均以失败告终。2021年6月份,在同济科技2020年度股东大会上,由于量鼎实业在关键议案上投下反对票,致使部分议案未能通过。2022年6月份,量鼎实业再次“卷土重来”,在同济科技2021年度股东大会上,量鼎实业通过向全体股东公开征集投票权的方式集中部分股份,虽然所提议案未能通过,但与大股东之间的得票差距进一步缩小。

据同济科技此前公告,量鼎实业拟于7月7日自行召开2023年第一次临时股东大会,审议包括罢免董事长余翔、总经理路君君、官远发、高欣的董事职务,罢免应礼敏、陆美红监事职务,以及选举郑伟强等人担任公司董事等议案。

6月20日,量鼎实业再次向全体股东征集投票权,征集起止时间2023年6月29日至7月6日,并定于7月7日召开临时股东大会时,对审议的16项提案投下赞成票,在其诉求之中,股东大会应采用累积投票制选举监事是核心要点之一,另外还包括上市公司董监事会的人事任免。如果量鼎实业临时股东大会顺利召开,二股东发起的16项提案得以审议通过,同济科技内部的博弈也将更趋白热化。

17项议案遭全数否决

同济科技年度股东大会期间,公司高层就股东关心的热点问题进行沟通,同时也借此挽留住中小股东的“信任”。据公司2022年业绩受到了较

大冲击,公司有信心在今明两年恢复到疫情前的业绩水平。

对于公司目前管理情况,该负责人表示,2021年7月份,同济科技的实控人变更的时候,就明确同济科技是一个趋向合作的平台,也是一个共进的平台。从管理层的角度来说,希望所有股东能对上市公司提出一些建言献策,能够共同协商共筑公司的发展。同时,也欢迎各位股东到公司调研,了解公司经营的实际情况,希望各位股东对公司的评价还是要客观,真实,要尊重公司的历史和业务基础。

然而公司的喊话并未奏效,根据决议公告,17项议案的表决中,同济科技第二大股东量鼎实业及多位中小股东均投出反对票;其中,在多个重大事项的表决上,公司持股5%以下股东参与投票的股票数在1亿股以上,占公司总股本的比例超16%。同济科技披露股东大会表决结果后不久,上交所火速下发监管工作函,涉及对象包括上市公司、董事、监事、高级管理人员、一般股东、控股股东及实际控制人。

同杨实业相关负责人告诉《证券日报》记者,作为公司大股东,我们对现任董事会和管理团队的工作成效是认同的。我们充分尊重其他股东的合法权益,欢迎各位股东对公司发展提出积极的、建设性的意见及建议。近期,公司与量鼎实业进行了多次沟通,希望能够与其他股东共同赋能,促进上市公司高质量发展。遗憾的是,公司并未收到量鼎实业对上市公司发展的建设性意见。相反,截至目前量鼎实业的一些做法,对上市公司的正常经营和良性发展带来了较大的负面影响。需要提出的是,

同济科技是实业公司,不是资本炒作的工具。股东谋取自身利益不能以破坏上市公司治理、损害上市公司长期稳定发展为代价。希望股东和广大投资者不要跟风炒作,警惕投资风险。

量鼎实业相关负责人回复《证券日报》记者称,6月28日股东大会的投票结果体现了广大中小股东行使股东权力,积极参与对公司治理的意愿。从表决结果来看,中小股东参与审议的多个重大事项中,参与投票的股票数量近1.2亿股,占公司总股本(6.25%)比例超16%,在单独列示的参与投票的5%以下中小股东的信息中,有大约八成左右的中小股东投出了反对票,说明绝大部分中小股东对公司的经营状况和发展战略是非常不满意的。希望有关方面能够尊重全体股东特别是广大中小股东的意愿,维护中小股东的利益。

同济科技上述负责人表示,量鼎实业对公司董监事的一味指责、对公司战略和经营以及相关议案的全盘否定,将给生产经营造成重大不利影响,增加不稳定因素,可能导致融资中断、重大投资暂停、公司形象受损、合作方解约、公司业务陷入停滞,最终损害上市公司和全体股东的根本利益。之前,公司对量鼎实业的指责、刁难,一直保持隐忍、开放,更积极搭建平台、畅通渠道,并推动股东间的沟通。然而非常遗憾,量鼎实业始终未能就公司发展提出有实质意义的建设性方案,始终“为反对而反对”。公司对量鼎实业的做法深感失望,也希望广大投资者能够看清形势,不要跟风炒作,避免不必要的投资风险。

*ST中天告别A股 股票今日摘牌

■本报记者 冯雨瑶

6月28日晚间,*ST中天发布公告,公司股票已被深交所决定终止上市,将于6月30日被深交所摘牌。

据公告,*ST中天因在2023年4月17日至5月18日期间,连续二十个交易日每日收盘价均低于1元,深交所决定对其股票终止上市。此外,根据相关规定,公司因触及交易类强制退市情形,不进入退市整理期,股票将于深交所作出终止上市决定后十五个交易日内摘牌。

*ST中天于1994年在深交所上市,系贵州省首家上市公司,迄今为止,这家当地房企已在资本市场走过了29年时间。

资料显示,*ST中天主要从事房地产、证券、保险等业务。其中,公司旗下全资子公司中天城投为公司房地产经营平台,另一控股子公司中天国富证券则主营证券承销与保荐、证券经纪和证券自营;此外,控股子公司中融人寿主要经营人寿保险、健康保险、意外伤害保险等各类人身保险业务。

上市以来,*ST中天曾风光无限,公司实控人、董事长罗玉平也曾

数次登上贵州首富的位置。不过,自2015年公司通过一系列激进并购布局金融领域后,*ST中天便逐步走向下坡路。数据显示,公司净利润自2016年开始逐年下滑,截至2022年,*ST中天净亏损160.5亿元。此外,截至目前,股价已一路跌至0.4元/股。

*ST中天退市带给市场的一个教训是,企业涉猎新领域需谨慎,一旦做不好,将会拖累整个企业。”易居研究院研究总监严跃进向《证券日报》记者直言,“退市是资本市场的正常现象,关键是企业要从中进行反思,归根结底还是因为经营本身出现了问题,才走向退市的结局。”

事实上,在*ST中天之前,首家A股退市房企*ST蓝光已于今年6月6日终止上市暨摘牌。*ST蓝光曾是成都最大的本地开发商之一。据统计,除*ST中天、*ST蓝光外,目前尚有10家左右的房企面临“1元退市”风险。

巨丰投顾高级投资顾问林海明在接受《证券日报》记者采访时表示:“资本市场必须优胜劣汰。与此同时,多家房企退市,也促进房地产行业健康发展。”

上市公司成为科技创新主力军背后 众多董事长兼具科研、管理能力

■本报记者 李显丞
见习记者 丁蓉

记者采访时表示:“为了追求知识、深入研究,多大年龄读博也不晚。在有足够学术背景和研究能力的情况下,年龄不应成为限制一个人继续深造的因素。博士研究生培养的是创新能力和问题解决能力等,与带领企业发展密切相关。”

目前5200余家A股上市公司中,战略性新兴产业上市公司超过一半,这些上市公司的董事长不乏科研实力突出者,取得博士学位(仅仅是“入门级”)。取得双博士学位,甚至担任博士生导师、教授、院长的例子不胜枚举。

例如,国盾量子董事长彭承志,是博士生导师,也是中国科学技术大学杰出讲席教授。他的研究成果多次以封面形式发表在国际顶级学术期刊《自然》和《科学》上。在他的带领下,国盾量子针对“卡脖子”问题组织关键重要部件的研发,成为全球少数具有大规模量子保密通信网络设计、供货和部署全能力的企业之一。

值得一提的是,并不是只有获得博士学位的董事长,才具有研发能力。一些上市公司董事长尽管没有高学历,但是并不妨碍其在技术创新上攻坚克难,取得丰厚的专利成果。

A股董事长博士占12%

Choice数据显示,在5200多家上市公司的现任董事长中,有5017人公开了自身学位情况。5017人里,有610人为博士,占比达到12.16%。有2341人为硕士,占比达到46.67%。

科创板是“硬科技”上市公司的集中地,因此,科创板上上市公司董事长中,拥有博士学位的人数占比更高。Choice数据显示,目前科创板共有541家上市公司,其中529家上市公司披露了董事长学位信息,这529人之中,拥有博士学位的有150人,占比高达28.36%。拥有硕士学位的有210人,占比为39.70%。

从毕业院校来看,这些董事长不乏来自清华大学、北京大学、复旦大学、哈尔滨工业大学等高校。例如,清越科技董事长高裕弟、怡和嘉业董事长庄志、能辉科技董事长罗传奎、安凯微董事长胡胜发等均为清华大学博士。零点的董事袁岳、上好董事长王玉成、千方科技董事长夏曙东等均为北京大学博士。

还有一些董事长在海外高校攻读博士学位,其中不乏从斯坦福大学、麻省理工学院、加州大学、英国剑桥大学等高校学成归国的博士。

博士仅仅是“入门级”?

研究行业最新趋势,保持公司在技术上的领先优势,是各家上市公司董事长每天都要钻研的“课题”。即将进入清华大学读博的周鸿祎,选择的专业为清华大学计算机科学与技术系电子信息专业,与三六零所在的数字安全赛道可谓紧密关联。

53岁读博晚不晚?深度科技研究院院长张孝荣在接受《证券日报》

威马汽车、天际汽车再传“利空” 造车新势力“掉队者”可能撑不过今年?

■本报记者 龚梦泽

距离宣布全面开展复工复产仅三个月,威马汽车再传不利消息。6月29日,《证券日报》记者从接近公司人士处获悉,在此前缩小工资发放范围后,威马6月份再次停薪。“目前公司只有总监及以上的中高层有工资,其他人均暂停发放工资。”但截至目前,威马方面未对该消息作出回应。

无独有偶,6月27日,东安动力发布公告,公司已向法院提起诉讼,要求天际汽车支付货款1611.23万元并承担迟延履行利息,而曾斩获7轮融资,投资方不乏宁德时代、滴滴出行等明星企业的江西上饶某新能源车企业,此前也被曝“员工需垫付社保和公积金”,陷入经营困境。

在中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳看来,从现在到2025年,汽车行业已经进入下半场淘汰赛,车企的经营能力、产品的竞争力、市场的动态调整以及技术的持续迭代等至关重要,未来3年将面临进一步整合和优胜劣汰。

部分造车新势力“掉队”

事实上,这已经不是威马汽车第一次通过停薪欠薪应对经营危机了。2022年11月份,威马内部通过管理层降薪50%、其他员工降薪30%等一系列财务措施降低运营成本。今年2月中旬,由于威马停薪欠薪,导致

湖北黄冈工厂两百多名员工进行集体维权。

正因如此,威马汽车的官方微博和威马CEO沈晖个人微博的评论区也已被“讨债”员工占领,并逐渐演变成购车车主的投诉阵地。记者翻阅留言看到,在沈晖微博下既有催人催促发工资和补缴公积金,亦有人敦促威马解决车辆售后问题。目前,威马汽车和沈晖的微博均已关闭评论。

值得一提的是,在长达数月的服务缺口后,今年3月份威马汽车曾高调表示,“近期,全国将有超过100家经销商门店陆续恢复常态化服务,为用户解决各类购车、用车问题。”不过,《证券日报》记者在实际走访中注意到,威马汽车在北京的包括合生汇店、印象城店、丽泽店、荟聚中心店、大族广场店等门店多数已处于歇业状态,即便开业的门店也普遍存在零部件库存短缺现象。

“年初因为车内空调不制冷,检测显示温控器坏了,需要维修。但拖到现在快半年了,依然被告知没有配件。”一位北京朝阳区的威马汽车车主在接受《证券日报》记者采访时表示,类似的动力系统故障、电池管理故障在车友群里比比皆是,官方似乎已经切断了沟通渠道。“车买回来以后就算砸手里了。”上述车主如是表示。

除威马汽车之外,天际汽车近期也状况频出。6月27日,东安动力发布公告,2023年3月14日,公司向哈尔滨市平房区人民法院提起诉讼。目前,一审

法院已对天际汽车的相应资产采取了保全措施,公司请求法院依法判令天际汽车向公司支付货款1611.23万元并承担迟延履行利息。

在被诉请支付欠款之前,天际汽车就已传出了停工停产的消息。今年4月份,天际汽车发布一则《天际汽车停工停产通知》称,鉴于公司资金情况和生产与销售计划影响,自2023年4月1日起,公司部分岗位实行停产、停工政策。在此期间,员工可自行寻找新的就业机会并主动离职。

“无论是威马汽车拖欠员工工资,还是天际汽车拖欠供应商货款,都只是今年新能源汽车行业竞争残酷性的体现之一,几家明显经营不善的掉队厂家可能今年就会退出舞台。”张秀阳表示,2023年国内将有超过100款新能源汽车上市,市场竞争激烈程度超过以往,造车新势力的格局和座次还将迎来数轮冲击和改变。

车企盈利能力严重不足

记者注意到,一方面是国内新晋的电动车品牌市场份额日创新高。另一方面,绝大多数品牌普遍遭遇“增收不增利”,距离规模性盈利似乎还很遥远。

对此,麦肯锡全球董事合伙人、麦肯锡中国区汽车咨询业务负责人管鸣宇在接受《证券日报》记者采访时表示,智能电动汽车市场的热闹景象是建立在车企盈利能力严重透支的基

础上,中国车市规模和利润均占全球汽车产业三成左右,然而中国本土汽车企业在全球汽车市场这个“蛋糕”中分得的利润却不到5%,与中国车市规模地位不匹配,中国车企盈利能力严重不足。

“尽管大家现在都在强调要活下去,但面向未来,若中国车企加在一起的利润始终在5%至10%,这并非健康状态。”在管鸣宇看来,羸弱的盈利能力,不仅挫伤了投资者的积极性,更会阻碍车企打造长期、可持续竞争力。

因此,汽车业务长期“失血”的局面必须尽快得到扭转。为此,管鸣宇建议:“车企可以探索诸如成本导向设计、价值导向设计、高效率研发、核心技术控制点的识别及能力培养等多重手段,加速盈利能力建设。未来3年至5年,中国企业在国际市场的盈利状况或将好转。”

博世中国总裁陈玉东曾表示,未来5年至10年是竞争关键期。长期看可能只有5家整车厂会留存下来,其他的都有可能被淘汰,零部件企业也大致一样。

管鸣宇认为,目前在中国市场有超过100个汽车品牌,真正上规模(年销量达到20万台以上)的大约40个,中国的品牌具有整合的空间。但可以肯定的是,“智能电动汽车时代将迎来格局重塑,大约在2030年前后,全球10大车企里一定有3家至4家是中国企业。”