

界面新闻记者 | 庄键

界面新闻编辑 |

今年3月，刘勇（化名）被拉进了一个微信群，群内大部分成员是参与公司股权激励计划的同事。一份名为《自然人股东调查表》的文件随后被分享在群内，要求他们填写并签名。

刘勇是中创新航(03931.HK)的员工。这家锂电企业在去年10月挂牌港交所，当年底即宣布将回归A股二次上市。员工们猜测，填写这份调查表，是为公司A股上市做准备。

调查表中出现了一个他首次看到的数字，让刘勇感到十分疑惑。文件提及，他所参加的2021年股权激励计划的入股价格为41.67元。随后的括号中注明，对应公司股改折股前的价格为3.9158元。

2021年7月，刘勇和众多同事参与了中创新航的第二次股权激励计划，该计划面向公司中高层管理人员、核心技术人员和业务骨干的。当时他们收到的方案中，出资价格标注的正是3.9158元。

股权激励方案也提及，鉴于中创新航正在筹划股改事项，股改后的总股本将因股改折股原因而减少，因此公司股改后实施股权激励增资时，实际入股价格会发生变化。但调整后的股权激励价格，当时并未向员工披露。

2020年11月，中创新航曾开放首次员工持股，股权激励的入股价格为每股1.02元，包括董事长刘静瑜在内的高管均参与了此次认购。时隔不到一年，第二次股权激励的入股价格提高，但刘勇不认为这会有什么风险。

彼时，中创新航所在的动力电池行业迎来了资本的疯狂追捧。2021年年中，行业龙头宁德时代(300750.SZ)市值突破万亿元，年末一度达到1.6万亿元的历史高点。中创新航当时在动力电池领域排名国内第四，被认为是有能力向宁德时代发起挑战的行业黑马。

按照刘勇的设想，参与这次股权激励计划，将是一个难得的致富机会。中创新航上市后，他能先赚上一笔，随着公司后续发展，收益还有可能继续增加。

刘勇回忆说，公司当时让大家好好考虑，想清楚了再认购，但几乎没有人愿意错过这个机会。按照员工级别，公司为此次股权激励计划设定了不同的出资上限，参与的员工约为800人，大部分人的认购金额为50万元。在公司统一安排下，刘勇按时向员工持股平台转账缴款。

如刘勇所期望的那样，中创新航已在去年成功上市，但他原先的美好设想却未实现。

中创新航于2022年3月递交招股书，筹划赴港上市。同年9月，公司通过港交所上市聆讯。但此时的资本市场形势已急转直下。

宁德时代市值一度滑落至8000亿元，较2021年的巅峰期腰斩。中创新航计划上市的香港资本市场风声鹤唳，恒生指数在9月跌破2万点关口，较2021年初下跌了50%左右。

中创新航的管理层仍决定在此时上市，完成百亿港元的公开募资。该公司最终将发行价定为38港元，于2022年10月6日挂牌。上市一个月后，公司股价滑落至20港元左右。

刘勇对于股权激励计划的疑问也在此时产生。他曾查询过公司开放员工持股时的注册资本，并将其乘以3.9158元的认购价格，得出公司当时的估值约为500亿元。

如果按照中创新航当前20港元的股价计算，公司估值已下跌至350亿港元左右（约合300亿元人民币）。当时，刘勇还不知晓其最终的入股价格，但他意识到自己认购的原始股可能已经亏损了。

若按照41.67元的实际入股价格计算，认购金额为50万元的员工，亏损额约达29万元。

中创新航上市后，部分员工开始向公司咨询自己持有的公司股份及入股价格，但都未获得官方回复。

同样有着上述疑问的中创新航员工王刚（化名）从同事处得知，可以通过招商银行APP查询到自己参与股权激励计划的信息。他这时才发现，自己的实际入股价格是41.67元，而非此前所认为的3.9158元。

另他不解的是，41.67元的股权激励认购价甚至高于中创新航38港元（约合33元人民币）的发行价。王刚和同事就此向公司提出疑问，未能得到解释。

实际上，中创新航去年披露的招股书，曾明确过此次股权激励的入股价格。

招股书显示，2021年9月，该公司与上述员工持股平台签订增资协议，后者以3.6亿元的总价认购公司股份，江苏金坛国发国际投资发展有限公司（下称金坛国发）、湖北小米长江产业基金合伙企业等投资方，也在同期参与了中创新航的增资，两者的入股单价均为41.67元。

金坛国发的实际控制人为常州金坛区政府，后者是中创新航的主要股东。

今年3月，王刚和刘勇一样，被要求在《自然人股东调查表》上签字。

在王刚看来，如果答应这项要求，等于承认了入股价格41.67元的合理性。同样不愿签字的刘勇称，无法接受参与股权激励计划导致的经济损失。他认为，公司存在信息告知不充分等问题。

有着同样不满的中创新航员工组建了一个维权微信群，交流相关信息，群成员很快就到了500人的上限。有人扬言要去公司拉横幅，但并没有将其付诸行动。

与此同时，不愿在调查表上签字的员工陆续收到了公司提供的一份电子文档，这份名为《回复》的文件以问答形式解释了与股权激励计划相关的11个问题。

对于员工最为关注的入股价格，《回复》称，这主要是股改缩股原因所导致，并强调员工权益未发生任何变化。

文件中称，基于公司上市工作需要，公司2021年股份制改造时，将注册资本金由127亿元调整为12亿元，缩股导致股份数量减少，每股价值增加，相应入股价格也因此提高。2021年的股权激励是在缩股后正式实施，因此入股价格按照41.67元确定，对应缩股前价格为3.9158元。

对于上述解释，刘勇和王刚认为，公司的计算方式并没有问题。但公司未就股权激励价格调整征询员工的意见，也没有及时告知股权激励价格调整的结果。

王刚提出，入股价格确定调整为41.67元后，应该通知员工，并提供是否参与股权激励计划的再次选择权。

刘勇也表达了类似的观点。在缴纳认购款后，他并没有得到任何关于此次入股的凭证。

刘勇目前的诉求是，公司向在职及离职员工提供明确的股权激励计划退出方案。 ”

公司推出这项计划的目的是激励员工，考虑到公司当前的股价表现，该目标已无法实现，那至少应该让员工保住本金。”

刘勇提出，公司是否可以拿出一部分资金，对员工持股实施回购。在他看来，相比依靠股权激励计划致富，拿回本金更为实在，他也不再对公司回归A股后的股价有过高期待。

在提供给员工的《回复》中，中创新航强调称，股权激励的入股价格按照市场化原则确定，员工与公司利益共享，风险共担。

对于退股诉求，《回复》中提及，目前员工股权激励尚处于五年的锁定期内，在职期间不能退股。其援引2016年颁布的《国有科技型企业股权和分红激励暂行办法》（下称《暂行办法》）称，在职激励对象不得以任何理由要求企业收回激励股权。

《回复》中也提及，对于目前少量已离职的激励对象，公司在合规合法的前提下收回股权，员工未受到任何损失。

王刚获悉，有离职员工就退股事宜咨询公司时，得到回复称，初步方案是按照员工出资额退款，办理退股的时间是离职完成后的90天内。

刘勇也听说，有离职员工正在公司的安排下办理退股手续，并且已收到部分款项。

一位律师向界面新闻分析称，如果公司在实施股权激励计划的过程中，仅存在没有将缩股结果通知员工的情况，只能认定为其在程序上存在瑕疵，并不构成严重违约。

“公司缩减注册资本，仅改变了员工的入股单价，并未侵犯员工的实质利益，且缩股与股权激励计划出现亏损没有因果关系。”他认为，在此情况下，在职员工如果要退出股权激励计划，通常要等到锁定期结束。

进入4月，这场围绕股权激励的风波并未完全平息，仍有部分员工未签署调查表，但原本热闹的维权微信群不再活跃，每天仅有个别人发言。

与此同时，中创新航的股价仍然在20港元左右徘徊。这意味着参与2021年股权激励的员工仍处于账面亏损状态。

上述《回复》中提及，公司当前股价仅是一个阶段性的情况，并不代表股权激励计划的最终退出价格。

“包括董事长在内的公司高管也都参与了2021年股权激励，长期看好公司发展，我们对公司未来在资本市场长期发展充满信心。”《回复》中这样写到。

界面新闻就上述事宜联系了中创新航，截至发稿，尚未收到回复。