



金融 法苑

Financial Law Forum

2003年第7期·总第57期

北京大学金融法研究中心/编

东北老国企改制与改造

保荐人制度的效力辨析

对我国发审委制度改革的思考

建立多层次证券交易市场：回顾与前瞻

中国证券市场治理之刑事政策思考

评我国公司法对股份有限公司股东表决权种类的设计

强大证券市场的法律和制度前提



aw

orum



法律出版社

金融 法苑



Financial Law Forum

2003年第7期·总第57期

北京大学金融法研究中心/编



法律出版社

图书在版编目(CIP)数据

金融法苑. 2003 年. 第 7 辑 / 北京大学金融法研究中心编.
—北京: 法律出版社, 2004. 7
ISBN 7-5036-4077-4

I. 金… II. 北… III. 金融法—研究—丛刊
IV. D912.280.4-55

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 060885 号

法律出版社·中国

责任编辑 / 王政君	装帧设计 / 曹 铀
出版 / 法律出版社	编辑 / 法学学术与综合出版分社
总发行 / 中国法律图书有限公司	经销 / 新华书店
印刷 / 北京北苑印刷有限责任公司	责任印制 / 陶 松
开本 / A5	印张 / 7.125 字数 / 185 千
版本 / 2004 年 7 月第 1 版	印次 / 2004 年 7 月第 1 次印刷
法律出版社 / 北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)	
电子邮件 / info@lawpress.com.cn	电话 / 010-63939796
网址 / www.lawpress.com.cn	传真 / 010-63939622
法学学术与综合出版分社 / 北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)	
电子邮件 / xueshu@lawpress.com.cn	
读者热线 / 010-63939689	传真 / 010-63939701
中国法律图书有限公司 / 北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)	
传真 / 010-63939777	客服热线 / 010-63939792
网址 / www.Chinalawbook.com	电子邮件 / service@Chinalawbook.com
中法图第一法律书店 / 010-63939781/9782	中法图北京分公司 / 010-62534456
中法图上海公司 / 021-62071010/1636	中法图苏州公司 / 0512-65193110
中法图深圳公司 / 0755-83072995	中法图重庆公司 / 023-65382616/2908
书号: ISBN 7-5036-4077-4/D·3795	定价: 15.00 元

目 录

编辑手记

- 一次修改,何堪重托如此? (1)

专论

- 东北老国企改制与改造——对哈飞集团改制改造的
考察..... 方 承(3)

《证券法》修改

- 保荐人制度的效力辨析——以《证券发行上市保荐
制度暂行办法》为中心 吴 飞(13)
对我国发审委制度改革的思考——以《证券发行上
市保荐制度暂行办法》为中心..... 伏 军、吴 敏(33)
建立多层次证券交易市场:回顾与前瞻 廖 凡(44)
中国证券市场治理之刑事政策思考
——兼论证券刑法的改革..... 廖志敏(61)
评我国公司法对股份有限公司股东
表决权种类的设计..... 卢菁菁(94)

比较研究

- 强大证券市场的法律和制度前提
..... 伯纳德·S. 布莱克著,洪艳蓉译,王斯曼校(137)

【编辑手记】

一次修改,何堪重托如此?

自从证券法修改被提上日程以来,做何修改就成为业界关心的问题。有人说要大改,理由很充分:老法是在金融危机的大背景下制定的,管理考虑得多,发展考虑得少,风险考虑得多,创新考虑得少,五六年过去了,市场规模迅速扩大,运行环境不同,老法已成障碍,非大改不行,有专家列出了240多条,和老法一样长,几乎是每条都要改。有人说要小改,理由也很充分:说法律的稳定很重要,能不改的不改,可改可不改的不改,只改非改不可的,权威人士也列出来了,改5条就行。在一次高规格的研讨会上,有专家语重心长地说,最好一条都别改。

到底改几条?一时众说纷纭,难以统一,没有定论。最终,大家发现,改几条都行;退一步想,到底改几条,取决于要改成什

么样;再退一步,要改成什么样,取决于证券法是干什么的——这个问题换一种说法是,改证券法的人到底要让证券法干什么。有人希望它是一部管理法,能按行政机构的意思,把资本市场治理得井井有条,至少不要添乱;有人希望它是一部披露法,认为这才是证券法的本意,只要市场主体把该说的都说了,其他的让投资者自己判断,不要自找麻烦;有人希望它是一部处罚法,只要把坏人坏事管住了,市场自然清净。有人说改的目的是求发展,把阻碍创新的条款去掉,把方便大家的条款加上,就行了;有人说改的目的是补漏洞,把民事责任加上,把机构责任加上,再成立一个机构监管证监会,就够了;有人说改的目的是加强监管,各种制度和规则,最好都写在法里,否则一旦

《行政许可法》开始执行,政府就什么也干不了啦。可是,一部证券法,一次证券法的修改,何堪承受这么多的希望与托付?

我们的证券法到底要改什么?讨论将继续,永远也不会有定论。但是,有两点是谁也绕不过去的,一是现实中最紧迫的问题,二是对这些问题的深入思考。上市公司的质量,证券公司的风险,发行融资的制度安排,违规行为的法律责任,以及市场的层次和结构,都是我们眼下不得不面对和解决的问题,本期刊发的几篇文章和一篇译文,都是学人思考的结果,不知道对法律的修改有多大的助益,但毕竟是读书人的努力,所谓尽志不成也无悔。

事实上,现行的美国证券法也进行过修改,只不过这次修改发生在颁布之前:美国上世纪 30

年代初决定写一部法律,用来管好资本市场,恢复投资者信心,起草班子经过千辛万苦,拿出了一部详尽的管制法。但是,在提交国会讨论前,偶然被罗斯福总统看到了,他用烟盒写了一个小条,说搞搞披露就行了,让卖股票的和买股票的自己负责,政府不要管那些闲事,这张小条被交给了一个教授,教授是周四下午拿到的,为了不影响教学工作,他找了两个帮手,周五写了一天,周六早上改了改,下午就交了。这就是我们今天全世界都在读和抄的美国 33 年证券法。

白菜对我们的生活比证券还重要,可我们还没有为白菜的交易制订一部法律,不知道这是为什么。

(本期编辑:彭冰、蒋雪雁)

【专论】

东北老国企改制与改造

——对哈飞集团改制改造的考察

□方 承

一、改制概况

2003 年底笔者到哈飞集团(哈飞)考察。考察前从互联网上收集有关哈飞的资料,大约 300 多条,多数是介绍产品的,对体制改革报道得较少。笔者此次考察主要是针对国企改制,产品和技术未作为考察重点。

笔者还在 2002 年《哈尔滨年鉴》上找到其 2001 年的有关资料:“该集团是国有大型企业集团,创建于 1952 年,是一五时期国家 156 项重点建设项目之一,1999 年组建集团,隶属中国航空工业第二集团公司,现有职工 16,000 余人,总资产 65.68 亿,净

资产 21.58 亿元,占地面积 557 万平方米。

“该集团已建立了投资主体多元化的新型产权制度,形成了以哈尔滨飞机工业(集团)有限责任公司为母公司,哈飞航空工业股份有限公司,哈飞汽车制造有限责任公司,哈飞机电产品制造有限责任公司等若干子(分)公司的集团化母子公司体制。该集团拥有三大系列产品,即航空系列产品、微型汽车系列产品、机电系列产品。”

哈飞已确定了今后五到十年总体发展思路和总体奋斗目标:以提高经济效益为核心,坚定不移地走国际化道路,把汽车‘做大做强’,把航空‘做快做精’,把机

电产品‘做开做活’，把哈飞建成有活力，有实力，有较强竞争力和应变能力的世界级企业。^①

在到达哈飞后，笔者见到了董事长崔学文先生，他对笔者说，今年哈飞的年产值将达到 80 个亿，实现利税 5 个多亿。2002 年是 60 亿，2001 年 40 亿。哈飞产值连续三年每年以 20 个亿的规模快速增长。谈到哈飞发展迅速的主要原因，崔董事长说，“我们得利于体制改革和企业改造。”总经理王斌说，“企业做大以后，更加不敢掉以轻心。每天都‘如履薄冰’的感觉。市场竞争越来越激烈，一个决策不当就可能犯下再也无法挽回的失误，也许就成为企业走下坡路的起点”。

一五期间，我国在前苏联专家的指导下集中国内力量上 156 个大项目，建立起来了当时国内的工业基础体系，当项目建成后，国内的工业体系已见雏形。哈飞当时属于军工企业，只需要搞技术，不需要找订单，产品都是政府订货，资金和人员都由政府保障。

经过这个阶段后，特别是在长期的和平时期，只靠政府的军工订单无法养活企业。此时的企业开始考虑“军转民”的新发展。

哈飞在军转民的过程中，选择了生产民用小汽车。学习了日本铃木小型旅行车的样式，赶上了全国第一批民间生产小旅行车（小面包车）的潮流。哈飞生产的“松花江”在全国众多“小面的”品牌中占有一席之地，特别是北京市场的销量占全部产量的 80%。当时，北京市面上跑的出租车“小面的”中，“松花江”占了相当大的比重。

二、改制的“四阶段”

“军转民”是军企改制的第一阶段。从原来一个投资主体单一化的国企，改变成为两个企业，一个是原来的军工国企，另一个是国有资本与社会资本合资的民品生产企业。民品生产企业引进其他企业投资，成为股份公司。流动资金来自银行贷款。由于原来

^① 《哈尔滨年鉴》2002，哈尔滨年鉴社 2002 年版，第 390 页后的彩色插图关于哈飞的介绍。

军工企业的牌子和制造工艺水平以及信誉度,引进外部投资者不难;由于民品有市场需求,销售资金回流迅速,银行也看好这个项目,愿意贷款支持。民品面向市场的这一改变,使企业从一个与市场营销隔绝的状态,变成与市场营销紧密结合的状态。机制改变了,心理预期就改变了,当心理预期改变后,行为方式也就改变了。当第一个民品企业改制走出来后,两个企业生存问题就解决了,企业整体发展就有了基础。

第二个阶段是按照产品分类,将机电产品从原来的国企中再分离出来,成立一个独立的机电产品制造公司,专门生产线材扎机和医药机械产品。原来的军品生产企业在没有政府订单时,也承接外国航空公司的订单,加工民机部件;进而与外国公司成立直升飞机联合公司,生产民用直升机。

上述三个子公司分别改制成立后,哈飞作为集团公司,其下控股三个子公司。母子公司结构形成后,母公司负责决策,融资与投资,子公司负责生产。母公司成为利润中心,子公司成为成本中

心,母子公司在功能上分开了,哈飞企业集团准备下一个目标——股票上市了。

第三个阶段是上市。哈飞股份制改造后,以股份公司形式争取上市。资本市场此时正在与企业改制结合,这一发展的特点被哈飞抓住了。2000年获证监会的审批,哈飞集团公司上市。哈飞上市从股市上获得数亿资金,第二年配股再次获得数亿元的资金。企业技术改造和产品研发及生产发展的资金问题解决了。

2002年开始,改制的第四个阶段就是将产品的国内生产与设计同国际生产与设计联合,在全球范围内进行生产资源与设计资源的整合,形成国内与国外生产与设计结合的企业。现在的哈飞企业的外形设计已经委托意大利设计公司负责,EC120 直升飞机同法国合资生产,联合改进设计,已经研发生产出了 H410 和 H426 直升机,直 9A 型直升机和运 12 飞机已经获得我国民航的型号合格证与生产许可证。

同时,哈飞集团在国际生产与设计中,树立了自己的品牌,与其他众多的大型汽车企业相比,

产值排在第六位的哈飞企业是自己的品牌,而前五位虽然产值大,但是都是外国汽车的品牌。哈飞汽车发展路线类似韩国,有自己的品牌,而前五家大型汽车企业集团都是走非独立品牌的道路。从长久发展来看,哈飞发展战略是做成百年老店,放弃了走“短、平、快”的发展路线。

三、企业改制后改造

国企改制解决了国企投资主体多元化的问题,企业改造要解决国企与社会关系的问题。一五期间的大型国企,特别是军工国企,在改造前遇到的问题是:第一,企业中关系人员多。一个家庭的几个成员,夫妇、父子、母女、兄弟姐妹都在同一家企业,远亲近邻都在同一家企业。一五时期的国有企业,历史较长,当父亲退休时,儿子接班进入企业,如果接班可以被看作一种企业福利待遇的话,在当时就是合理的。当时计划经济条件下,市场不发达,公开招聘职工的做法也存在信息不对称的问题,企业职工提供的人员信息自然获得接受,因为熟人

之间的信任度和安全感。关系人员过多的负面影响是企业与家庭同构,导致企业难以按照市场要求来管理,不得不按照家庭模式来“过日子”。

第二,企业办社会。由于计划经济时期市场化程度差,而且政府不允许民间办许多服务类机构,所以,幼儿园、小学、中学和医院,甚至理发店、浴室、电影院、体育运动场所,都不允许民间经营,只有企业自己办理了。企业办这些社会服务项目的其他原因还在于企业有资金,职工福利也有需求,管理者有功绩。企业办社会为职工解决实际问题,领导为职工办了“实事”;职工因为福利提高,劳动生产积极性提高,工作热情更高,企业的凝聚力增强。在计划经济时期,在职工低工资,低福利的条件下,国有企业职工依然保持高度的工作热情,与企业办社会为职工提供全方位服务。解决职工后顾之忧不无关系。

第三,企业产品非市场化,政府订单和资金保障使得企业变成单纯的政府订单的加工厂。在订单充足时,企业的日子就好过,当

政府因为计划改变订单减少或没有时,企业就没有活干,不但日子不好过,连工资都发不出来。企业的生存是依赖于政府,不是依赖于市场。这种企业不是经济学意义上的企业,是与市场隔离的企业,是自我封闭的企业。这是计划经济的企业模式,在市场经济到来时,这种企业面临两种选择,要么改制,要么倒闭。没有第三种选择。

第四,国有企业产权的所有者是政府,投资主体的单一化与主体缺位,企业的经营实际上不是依靠投资者的盈利动机,而是靠政府的行政政策来推动。于是,国企就会导致以就业为导向,以社会稳定为导向,以政策性项目为导向。如此发展许多年之后,生产性的企业已经看上去不像企业,而更像是一级政府了。

第五,企业没有资本运作意识,缺乏品牌意识,缺乏契约观念,缺乏市场信誉评估及记录,这些都是现代企业应具有的知识和经验—企业改造就是要使企业具备这些意识、知识和经验。

四、改造的方法

国有企业改造的目的,就是要解决政企部分的企业还原为融入市场的企业。哈飞改造的方法是:

第一,企业生存依靠市场,不能只靠政府。在市场中寻找机遇,抓住机遇上项目,以项目带动企业改造。

企业不能只等政府订单,军工企业也是如此,而要依靠市场主动寻求新的发展机遇,在新的发展机遇中创造新的生存空间。哈飞汽车就是企业自己根据市场需求自己找的项目。笔者从互联网上找到了一些信息:“松花江汽车是由哈尔滨飞机制造公司出品的。1980年引进日本汽车制造技术,研制生产了松花江牌微型系列车,现已相继投放市场20余种车型,满足了不同层次的需求。八五期间,公司引进外资组建了哈尔滨哈飞汽车制造有限公司,建成了具有国内一流水平的年产10万辆的微车生产线。该线集中体现了高起点、高质量的建线

原则……”。^②

市场依靠竞争而占有,竞争依靠先进技术与工艺。为了生产高质量的汽车,哈飞不断进行技术改造,新材料和新工艺在生产中也获得发展。“……哈尔滨飞机制造公司不久前研制成功 DL—6 型汽车磷化系列新材料。该材料主要应用于汽车、家电、空调机等钢铁涂装前处理。经脱脂、表面处理可在钢铁制件上形成晶核,既可加快磷化速度,又可改善磷化膜结晶。磷化处理溶液在一定的浓度、温度及氧化剂促进作用下,形成磷酸锌铁转化膜,该转化膜与基体金属具有良好的结合力,与漆膜、涂层具有良好的配套性,适宜于汽车……”。^③

为了不断适应市场变化的需要,发展新车型成为企业努力的方向,在“中意”之后,哈尔滨飞机制造公司又在北京车展上推出新款“赛马”多用途运动车。业内认为,微型车制造厂家已经掀起经

济型家用车的第一波浪潮。目前,“赛马”还只是一款概念车。据悉,哈飞拟与三菱等国际知名企业合作,按照国际流行的多功能运动车(SUV)的概念开发“赛马”,“该车将装备灵巧的换挡器、助力转向装置等运动性能更好的设备,其最小转弯半径将为 4.7 米……”。“哈飞中意”是哈飞与意大利合作设计的新型旅行车,汽车的外形委托意大利汽车设计所完成,其他发动机和底盘有哈飞自己和东安发动机厂完成。哈飞赛马上市后又获得消费者的青睐。^④

领先市场依靠理念,哈飞已经参与国际概念车的设计与研制竞赛,概念车也已经参加了国际车展。“……由哈尔滨飞机制造公司研制生产的我国第一辆概念运动型跑车‘哈飞梦幻’受到观众青睐,该车有望明、后年正式投放市场。”^⑤

第二,靠竞争占据企业生存

② <http://www.pcauto.com.cn/price/group/hafei.html>, 2002/10/24。

③ <http://www.lzisti.net.cn/cpxfw/cxxx/2001/cx219.htm>, 2002/3/6。

④ <http://new2001.chinacars.com/autonews/content/t/200006/646.asp>, 2003/4/1。

⑤ 参见《市场报》2002/06/10 (No1), http://snweb.com/gb/market_daily/2002/06/10/10610006.htm, 2002/6/10。

空间,除提高技术和工艺水平外,竞争优势还在于降低成本。降低成本就要改善内部管理机制。哈飞企业进行了一系列管理改革,这些企业管理方面的改革是:5S和6Q管理方法。采用科学管理方法后,不但产品质量和产量得到提高,车间的安全与卫生水平达到星级酒店的程度。例如,车间卫生间的标准达到三星级酒店的标准,汽车设计所卫生间达到五星级酒店的标准。这不是专门为了考察而突击搞的卫生,而是每天如此。

改革的效果引起了铁路运输部门前几年的一次关于“哈飞现象”的大讨论。铁路部门说:“前些年的‘哈飞现象’等对铁路的触动很大。‘哈飞现象’是哈尔滨飞机制造公司每年生产松花江牌微型汽车8万辆,都要从铁路运往各地,但由于铁路运输手续繁琐,车皮计划难以兑现,刁难货主现象时有发生。1994年哈尔滨飞机制造公司无奈之下抛开铁路,购买了120辆大挂车全部改为汽运,使铁路每年减少运输收入

1500万元。”^⑥ 铁路企业减少1500万元,哈飞用这笔钱建立了自己独立核算的车队,不但解决了运输问题,还解决了就业问题,又创造了利润。

第三,依托市场发展主业。哈飞将汽车作为企业生存发展的新产业,但是,哈飞传统的主业是飞机制造。企业在获得生存空间后,大力发展自己的主业——航空主业。哈飞以发展汽车工业获得的资金投资支持主业的发展。哈飞是运12飞机的生产基地,这是我国取得国际试航证最多的民用飞机。哈飞同法国直升飞机公司联合生产新型直升飞机,成为我国直升飞机生产的重要工业基地。媒体报道说:“……日前,由哈尔滨飞机制造公司制造的第200架‘蜂鸟’EC120型直升机机身正式下线交付国外客户。‘蜂鸟’EC120型直升机,由中国、法国、新加坡三方联合研制开发,是世界上最新一代轻型直升机。自1997年进入市场以来,已取得美国、英国、法国、意大利等31个

^⑥ 参见《光明日报》1999/11/5。

国家的适航许可证”。^⑦

直升飞机在哈飞已经形成系列产品,不仅有轻型的 EC120,还有中型直升机 Z—9,“Z—9 直升机是我国哈尔滨飞机制造公司引进法国的 SA—365N 型‘海豚’(Dauphin)2 专利、研制生产的双发轻型多用途直升机。1980 年 10 月正式引进专利生产,1982 年完成了首架 Z—9 直升机的装配。Z—9 的旋翼系统由 4 片复合材料桨叶,星形柔性旋翼桨毂组成,其尾桨为涵道风扇尾桨,由一个桨毂和 13 片模锻的轻合金桨叶组成。Z—9 的另一大特点是尾梁两侧装有平尾,平尾两端各有一块垂直端板……”。^⑧

中型直升机的市场用途更加广泛,“Z—9 直升机是哈尔滨飞机制造公司引进法国专利、研制生产的轻型多用途直升机。可用于人员运输、近海支援、海上救护、空中摄影、海上巡逻、鱼群观测、护林防火并可作为舰载机使用,可改装成反坦克型、海

上搜索与救护型、反潜型、侦察校炮型及通讯型。1980 年 10 月正式引进专利生产,1982 年完成了首架机的装配。现有型别:Z—9,最初的专利生产型,至 1990 年底协议签订的 50 架已全部生产完毕……”。^⑨

飞机主业获得了很大发展,从而带动了飞机设计和生产技术与工艺的提高。哈飞对“747 飞机的设计和制造进行了调查,它用了很多技术,数字化、无纸化,以前要做一个 1:1 的金属样机,而波音 777 空客数字化飞机的进展,数字化覆盖了设计、制造、管理和销售的全过程。通用汽车也是一样的,它的数字化轿车……”,哈尔滨飞机制造公司、哈尔滨电机厂、成都飞机制造公司等许多汽车与飞机产品,以及为做三峡的水轮机,都是跟法国、意大利、挪威、西班牙在网络上异地联合设计……”。^⑩

第四,改造企业,对国际开

⑦ <http://www.ycwb.com/history/gb/2000/09/04/xkb/jjxw/7.html>, 2000/11/23.

⑧ <http://www.kepu.ac.cn/gb/beyond/aviation/china/chi203.html>, 2002/3/7.

⑨ <http://chinaha.myrice.com/military/equip/2000/003/equip-449.htm>, 2002/2/9.

⑩ <http://www.sjzkj.gov.cn/kjkc/jcck-9091.htm>, 2003/1/8.

放,实现国际资源整合,实现采购、生产、销售全球化。在国内还在进行支线飞机讨论时,在南方的一些航空企业同加拿大庞巴迪支线飞机公司谈合作时,在民营企业德隆集团收购德国仙童多尼尔支线飞机公司时,哈飞也在同巴西航空公司谈支线飞机合作生产。哈飞于2002年12月同巴西ERJ145支线飞机合作生产签约,2003年12月16日第一架ERJ145支线飞机在哈飞下线并首飞成功。2003年在我国爆发了SARS,国际往来耽搁了2个多月。但是,哈飞还是在10个月内完成了总装,成为国内总装的国际合作支线飞机首飞的企业。

2004年,在哈飞组装了6架50座的ERJ145支线飞机。现在的采购、生产、销售已经是全球化了:ERJ145飞机的发动机是美国公司生产的,航电设备是欧洲的,起落架是意大利的,机翼是西班牙的,机身是巴西的,总装、调试和试飞在哈飞。从明年起哈飞也将生产一些部件,还要生产90—100座的飞机。采用这种方法可以非常迅速的吸收国际飞机制造的技术和管理技术。

哈飞组装的飞机试飞后取得试航证,哈飞就可以掌握飞机全球化采购、生产和销售的全部知识和操作经验,为哈飞今后在自己设计飞机阶段,从全球采购、生产和销售上做好物质与人员的准备。我国航空界的老人们都说,1970—80年代初期,巴西航空工业向中国学习飞机制造技术,因为中国在1970年代就制造出了100座的运10客机,不但全部设计和零部件都由我国生产,飞机发动机也由我国自己设计和制造。但是,后来我国停止了大中型客机的研制,1980年代巴西航空赶了上来,在支线飞机领域发展迅速,1990年代在世界支线飞机市场上占有40%的比例,另外60%的市场由加拿大庞巴迪和德国的仙童支线飞机分享。美国客机市场的33%是支线飞机,巴西在美国航空市场也占有相当大的比例。2002年巴西的支线飞机已经成为中国引进组装的产品了。

巴西航空工业迅速发展的成功经验在于资源全球整合,这并非巴西航空创造的先例,先例是欧洲空中客车的四国创造的

模式,法国、英国、西班牙和德国联合生产的空中客车,分别在法国的图鲁茨和德国的汉堡总装,在英国、法国、西班牙和德国制造零部件,航电和发动机都在欧洲采购。经过 25 年的生产,空中客车全球市场份额已经赶上波音,在新兴航运市场与波音平分秋色。

在全国,只有哈飞成功地整机组装了 EC120 和 ERJ145,并且现在还在继续发展。上海飞机制造厂虽在 90 年代组装过 MD82 和 MD90,但是现在 MD82 和 MD90 在美国已经停产。继续合作生产当代水平飞机的只有哈飞。我们拥有自主知识产权的 ARJ21 支线飞机也已经开始生产,2007 年首飞。到那时我国将有南北两家支线飞机对阵竞争。北方将比南方早起步 5 年,这是北方在具有战略意义的工业经济发展中,很少见的领先于南方沿海城市的项目。哈飞做了,而且哈飞成功了。如果不是哈飞,竞争的结果就不一样。

五、结 论

哈飞无论在汽车项目还是在飞机项目上的成功,都不是单纯依靠政府做成的,而主要是依靠市场。并且并非主要依靠国内市场,而是依靠国际市场。经过四步改制和四步改造,经过国际市场的竞争与合作,哈飞已经不仅是一个知名的军工企业,也是一个知名的民品生产企业,更是一个成长型的国际企业。哈飞因改制和改造实现了跨越式的发展,总结哈飞的改制和改造的经验,崔董事长概括为三句话:“先改制,后改造”;“以政府支持为基础,以市场牵引为动力”;“将整合全球资源与国内资源同步进行”。

如果按照哈飞改制和改造的模式,按照哈飞的改制和改制的方法,按照哈飞的整合国内外资源的发展路线,进行振兴东北老工业基地的改造,具有良好工业基础的东北老工业基地,必将重新振兴,再现辉煌。

【《证券法》修改】

保荐人制度的效力辨析

——以《证券发行上市保荐制度暂行办法》为中心

□吴 飞*

引言

新股业绩变脸似乎已经成为我国证券市场一大痼疾。^①为积极推进证券市场发展,新一届证监会领导班子上台,提出了八项工作重点,其中之一是要进一步完善和规范发行制度。于是,借鉴境外证券市场的经验,保荐人制度正式登上中国内地证券市场的舞台。2003年,证监会先是在券商中征求意见,继而发布了“征求意见稿”,向社会公开征求意见。2003年12月28日,证监会公布了《证券发行上市保荐制度暂行办法》(以下简称《暂行办法》),决定从2004年2月1日起在中国内地施行保荐人制度。这也是世界上第一次在主板市场实行保荐人制度。

保荐人制度是海外创业板市场实行的制度,它是指,由保荐人(券商)负责发行人的上市推荐和辅导,核实公司发行文件中所载资料的真

* 作者单位为北京大学金融法研究中心。

① 统计数字显示,2003年上市新股加权平均每股利润仅为0.0026元,远远低于2002年上半年市场整体0.123元的平均水平。新上市的46家公司中有20家业绩出现下滑,整体业绩比去年同期下降了97%,其中惠泉啤酒和中科合成中期净利润降幅达70%以上,南方航空甚至还出现了巨额亏损。