

# 內地天價動車 官商勾結斂財

媒體揭採購價幾為市價4倍 30萬廁所逾千元紙巾盒

內地動車再爆醜聞！「CRH-2型」動車的設施全部以天價買回來，一個廁所便要花費30萬元，就連紙巾盒也不可小覷，高達千餘元……始於劉志軍、張曙光落馬而爆出的鐵道系統腐敗黑幕繼續發酵，有內地媒體揭爆，動車所購配件均為「天價」，設施供應全部由一間公司壟斷，部分採購價幾乎是市價的4倍。接受本報採訪的專家指出，天價配件暴露鐵路系統的採購黑幕之重、制度之失、供應鏈條之亂，寒的是民眾的心，傷的是中國高鐵自身。

香港文匯報記者 房慶

## 動車各部分零部件與市價差別

(以CRH2型動車組3號車廂為例):

<p><b>紙巾盒</b> 採購價：1,125元 市場價：幾十元，國外品牌大多在500元以下</p> <p><b>洗手器乾手器</b> 採購價：6,845元 市場價：TOTO牌（用於鳥巢等高檔場所）1,341元</p> <p><b>枱面按壓式皂液器</b> 採購價：4,259元 市場價：TOTO牌619元</p>	 <p><b>洗手盆</b> 採購價：30萬元</p>
<p><b>15吋液晶電視</b> 採購價：13,472元 市場價：最貴同類型產品約7,000元</p>	 <p><b>坐廁</b> 採購價：95,047元 市場價：TOTO牌最貴產品3萬多元，批發採購可打5.3折</p>
<p><b>垃圾桶 行李放置處</b></p> <p><b>一等車雙人座椅</b> 採購價：31,014元 市場價：可打折至採購價的30%</p> <p><b>二等車雙人座椅</b> 採購價：10,473元 市場價：可打折至採購價的30%</p> <p><b>二人餐椅</b> 採購價：14,042元 市場價：約9,000元</p>	<p><b>座便器組成</b> 採購價：95,047元 市場價：TOTO牌最貴產品3萬多元，批發採購可打5.3折</p> <p><b>加溫便器蓋</b> 採購價：8,350元 市場價：科勒牌2,300元至2,700元</p> <p><b>便紙架</b> 採購價：146元 市場價：約幾十元</p>
<p><b>LED品面光源頂燈</b> 採購價：6,669元 市場價：4,200元</p> <p><b>12W閱讀燈</b> 採購價：1,416元 市場價：最高端產品500元至600元</p> <p><b>20W單管頂燈</b> 採購價：2,039元 市場價：1,400元</p>	<p><b>車號顯示器</b></p> <p><b>車號顯示器車側燈</b></p> <p><b>目的地顯示器</b></p> <p><b>車號顯示器</b></p>
<p><b>玻璃門冷凍冷藏展示櫃組成</b> CRH2採購價68,243元；市場價1000升規格的玻璃門冷藏櫃是7,000元</p>	<p><b>緊急逃生閥</b></p> <p><b>空調機組</b> CRH2採購價50萬元；而地鐵一節車廂兩台空調價格不到30萬元</p>



始於劉志軍(左)、張曙光落馬而爆出的鐵道系統腐敗黑幕繼續發酵。



有媒體揭爆，內地CRH2型動車的設施全部以天價買回來。

日前有內地媒體獲得高鐵供應商一南車集團的採購目錄，撇除涉及技術性的零配件不提，其中許多日常用品的採購價與同類產品的市場價相差懸殊。如色理石洗面台，市場零售價為每延米3,000元，如果量大，最低可折至每延米2,000元。然而動車上2延米左右的洗面台一個購買價為2.6096萬元，幾乎是市場價的4倍以上。

目錄顯示，動車的日常用品配置可謂「奢侈」。最高市價僅為6,000元的15英寸液晶顯示器衝上萬元、VIP座椅價格高達16萬元，甚至連市售僅幾十元的衛生間紙巾盒都要價1,125元……民眾頭回知曉，動車上的一椅一燈的價格竟是如此昂貴，連最為普通的12W閱讀燈的採購價，都達到1,416元。

### 採購日用品 認人不認商品

據供貨商表述，南車CRH2型車的整體衛生間總價高達30萬元，堪比豪華別墅配置。其中所選零配件均為鐵道部指定，台面、水龍頭、真空集便器、連衛生間外防火的康維特板都是如此。然而其中很多供貨商全無相關從業資質，高鐵的採購標準是「只買貴的，不選對的」、「認人不認商品」。

市場人士透露，自2005年以來，在北京、青島、常州、無錫、上海等地湧現了一批高鐵供貨商，他們很多並無相關從業資質，卻通過與外資合資的方式一舉踏入了諸如座椅、衛生間、冷櫃、空調、集便器等領域，成為高鐵供應鏈上的壟斷者。



車員在打掃衛生。

將其他老牌供應商擠在門外。該人士透露，在這些公司中，有些是因老闆或股東與鐵路系統或其他領域的高官有親屬關係，還有些則經過努力成為了鐵道部高官的代理人。這其中不乏努力做實業、經過幾年努力而有小成的企業，但也有相當部分完全憑關係進入，沒有研發生產實力，僅僅通過倒賣產品和技術獲利，但由於有高層關係撐腰，主權廠沒法換掉它們，連真正有技術的企業也要依附這些公司才能進入高鐵。

據媒體披露，在鐵道部張曙光接受調查之後，已有相當一部分高鐵供應商「出國」避風頭。其中威爾老闆孫漢本已與妻子遠赴德國，承接整體衛生間項目青島亞通達老闆湯美坤已長期出國。

### 高額採購價 終要民眾埋單

鐵道部部長盛光祖此前曾表示，(京滬直達高鐵)的票價，「是企業根據鐵路建設成本、運營成本來測算的，最終的票價，將按照價格法的程序，經過測算後報批」，意即高鐵票價是據綜合成本核算得出。成本低、票價就低；成本高，票價亦相應提高。

當前，京滬高鐵CRH380列車，二等座票價為550元，一等軟座935元，商務座高達1,750元，而當天即可買到的京滬打折機票6折不足700元，T字頭的13小時火車票價不足200元。奢侈採購到的天價零件的成本，難免要加載到票價中，最終為之埋單的，仍是普通民眾。

## 高鐵採購漏洞 暴露隱性腐敗

中國工程院院士、國家鐵路建設高級顧問王夢恕向香港文匯報指出，在表面隨意操縱價格的廠商背後，是鐵道部官員進行着更為隱蔽的腐敗交易。由於涉及鐵路建設安全的水泥、鋼筋等建材的招標情況引人關注，且一旦出現質量問題，後果不堪設想。與之相應，馬桶、座椅、液晶顯示屏等無關高鐵安全問題的「小配件」較不易引人注意，故而有諸多官員選擇在這些領域下手，引入裙帶企業，從中牟利。此前鐵道部副總工程師張曙光選擇高鐵廁所中不起眼的集便器「下手」，

即為此種腐敗新形式的體現。

### 貪官「兩頭吃」 相關廠商牟利

王夢恕稱，此次高鐵天價採購事件，較之以往任何的採購亂象，影響都更為惡劣。一方面，採購的天價之高確叫人難以想像；另一方面，高鐵本是與高價機票競爭的便民交通工具，不料成官員貪名、宰民的交通工具，一邊採納納稅人的錢，另一邊又高額收取消費者的錢，可謂「兩頭吃」，而相關的設備生產廠商卻並未從中獲利。

自去年底以來，鐵路建設與投資已嚴重缺乏資金，致多處項目暫停。王夢恕表

示，有此「奢侈動車」存在，高昂的動車成本難以壓低。不過從另一方面考量，這顯示期間仍存節約資金的空間，鐵道部亟需完善鐵路採購招標等制度，進一步壓縮生產成本。

從去年開始，鐵路部門業已認識招投標程序所存在的問題，並做了一些改革，如鐵路工程評標使用第三方平台。王夢恕稱，這種改革的方向值得肯定，不過，鐵路部門仍未改革不合理的技術門檻設置。有關方面需從中吸取教訓，繼續推進鐵路改革，完善制度，降低動車製造成本，從而杜絕「奢侈動車」的情況再度發生。

## 鐵道部負債率六成 大批高鐵停工

香港文匯報訊 據《中華工商時報》報道，今年，中國的高鐵建設將放慢腳步。根據鐵道部數據顯示，截至去年9月，鐵道部負債率高達59.6%，大批在建高鐵項目因資金斷頓停工。

今年，鐵道部計劃新開工項目僅為9個，與去年年初計劃的70個的宏大目標相比落差巨大。包含高鐵在內，國家鐵路系統基本建設投資4,000億元。與2010年超過7,000億元的基建計劃相比大幅減少。

### 資金鏈斷裂 工程負債建設

真正對高鐵狂熱底抽薪的是鐵路建設資金斷頓。從2011年開始的資金供應枯竭，源於之前的盲目擴大建設規模，從而將現有的融資資源消耗殆盡。在建工程由2008年的6,000億元增至2010年的12,782億元。與此相應，其長期負債也從5,483億元增至13,105億元。按照這個數據，鐵道部的在建工程幾乎全部靠負債建設。如今，過高的負債率遭到了銀行的抵制。

當然，鐵道部的一時猶豫遠不至於造成全面的斷供僵局。市場對鐵路冷淡的更主要原因是其越來越沉重的鐵路債務。鐵道部數據顯示，截至去年9月30日，鐵道部總資產37,395.2億元，總負債22,288.5億元，負債率高達59.6%。有評估機構估算到年底負債率很可能會超過60%的警戒線，達到65%的高度，到2012年鐵道部的資產負債率將可能超過70%。

由於資金和安全問題，原定2011年開通運營的漢宜、杭甬、哈大、石武、廈深等高鐵線路，都將延遲到2012年甚至後年開通。



鐵道部負債率六成，大批高鐵停工。

## 高鐵成本屢升 地鐵造價下降

香港文匯報訊 (記者 房慶 報道) 業內人士指出，縱觀諸多工程行業，隨着技術的成熟，設備的引入增多、人員配置逐漸到位，其造價有所下降。吊詭的是，中國的高鐵造價，走的卻是一條逐漸攀升的成本線。

業內人士透露，因負債累累，鐵道部承受降低成本的壓力，此前亦提出過國產化率75%、每年成本降低10%等目標，但由於整個高鐵供應鏈大量充斥了關係型壟斷的企業，價格根本砍不下來。從2006年中國開始生產動車至今，CRH2型動車總造價只降低了10%至20%，而CRH380因為進一步提高

了速度，造價更高。

與之相較，地鐵造價的下降要迅速得多。當前一節地鐵列車的價格約600萬至800萬元，與十年前的130萬美元相比降價明顯。這得益於競爭，一方面業主是各地地鐵公司，且公開競標；另一方面南北車的6家主機廠(每家各有3家在做地鐵列車)之間的競爭甚至內部競爭就很激烈，主機廠有足夠的動力降低成本。

而在鐵路系統，雖然南北車早已是上市公司，但只有鐵道部一家業主，唯鐵道部馬首是瞻，也因此而形成了價格高昂、利益關係



南車車間內，工人在高速動車組車體生產線上吊運轉向架。

新華社盤根錯節的高鐵供應鏈。作為上市公司的南車和北車，2010年綜合毛利率只有17%和13%，真正獲利的是那些有關係的供應商和背後的利益相關者。