



國家審計署昨天發佈公告，京滬高鐵拖欠材料費和勞務費共82.51億元。



審計署：京滬高鐵欠債82億

揭出四大問題：拖欠款項 採購混亂 截留挪用 浪費物資



2011年6月30日，京滬高鐵正式通車。

香港文匯報訊(記者 莫豐齊 北京報導)正如著名經濟學家吳敬璉所說，「高鐵奇跡」掩蓋的問題正在暴露。國家審計署昨天發佈公告，截至2011年5月底，京滬高速鐵路建設項目(簡稱京滬高鐵)發現「部分採購招投標不規範、部分工程管理不到位、地方截留挪用徵地拆遷資金、施工企業拖欠工程款」等四大問題，土建、站房工程等施工企業拖欠材料費和勞務費，合計82.51億元。

公告顯示，這四大問題，涉及拖欠款項、採購混亂、截留資金、浪費物資四個方面，總共涉及資金上百億元。

採購不規範涉款8億

審計部門對京滬高鐵沿線施工企業欠單戶材料供應商100萬元以上、欠單戶施工隊30萬元以上的欠款情況進行核實發現，由於京滬高鐵概算清理尚未完成，部分施工企業資金周轉困難等原因，截至2011年5月底，京滬高鐵土建、站房工程等施工企業欠付656家材料供應商材料款58.79億元，欠付1,471家施工隊工程勞務款23.72億元，合計達82.51億元。

京滬高鐵審計出的問題，包括全線土建施工招標未認真執行有關招投標法規的時限規定，個別物資採購未按規定招標或招標評標不規範，涉及金額8.49億元。

沿線截扣4億徵地款

審計部門還對高鐵建設的地方政府方面進行了審計，發現京滬高鐵沿線個別地方基層單位套取、截留、挪用徵地拆遷資金達4.91億元。為此審計部門對個別地方進行了點名曝光。

工程管理不到位往往會造成不必要的浪費。審計發現，2011年3月，京滬公司根據京滬高鐵運行時

速的調整，取消了正在施工的177.73公里風屏障，採用極端大風時段局部路段限速的方式保障行車安全，導致已採購的價值4.13億元的近15萬延米風屏障閒置。

對此，審計署固定資產投資審計司司長徐愛生在答記者問時表示，京滬高鐵存在的主要問題包括，個別工程管理、監理不到位；個別項目投資控制不嚴、財務管理不嚴格、虛開或偽造發票入賬以及沿線施工企業拖欠材料款和工程勞務款；在招投標和物資採購管理方面，土建施工和個別物資採購招投標管理不規範；在環境保護和徵地拆遷等方面，個別環保措施落實不到位，沿線個別基層單位套取、截留、挪用徵地拆遷資金等。

目前整改基本到位

審計署表示，對於審計查出的問題，鐵道部、京滬公司及各參建單位已積極整改。截至2011年9月底，2010年度審計查出的問題已基本整改到位。通過整改，項目在資金管理、施工安全、工程質量和環境保護等方面均得到加強。

徐愛生表示，鐵道部已出台了《鐵路建設工程施工招投標實施細則》和《鐵路工程施工招投標抽籤規則》等相關規定，以進一步完善鐵路建設招投標制度，切實規範建設管理。



京滬高鐵沿線施工企業拖欠23.72億元工程勞務款。



京滬高鐵4.91億元徵地拆遷款被截留挪用。

京滬高鐵存四大問題

■ 土建施工和個別的物資採購的招投標不規範。全線的土建施工招標沒有認真執行有關的招投標法規時間的規定。另外，個別的物資採購沒有按照規定招標，或者說招標評標不規範，涉及金額是8.49億元。

■ 個別的工程管理不到位。取消了部分路段的風屏障造成4.13億元的物資閒置。

■ 沿線個別地方的基層單位套取、截流、挪用徵地拆遷資金。目前達到4.91億元。

■ 京滬高鐵沿線施工企業拖欠材料款工程勞務款。截止到去年5月底，施工企業欠付656家材料供應商的材料款和1,471家施工隊的工程勞務款，一共是82.51億元。

■ 資料來源：中廣網

內地高鐵營運亂象(部分)

武廣高鐵

■ 2012年1月27日 一天兩度故障致多趟列車晚點。廣州南至武漢的G1006次列車因車載系統故障臨時停車，隨後返回廣州南站換用備用列車，造成11趟列車晚點；兩個小時後，由廣州南開往長沙南的D7812次列車運行至韶關區段時，因車載設備故障無法運行，隨後換用備用列車。

■ 2012年1月11日 廣州南始發的G6004次列車行駛時，因乘客在車內吸煙，引起車內煙霧告警系統報警，列車被迫停車檢查，致使後續20多趟列車均出現30分鐘左右不同程度晚點；長沙南始發的G6015次列車因動車組電氣設備故障臨時停車，車體返回長沙南站檢修。

京滬高鐵

■ 2011年8月19日 上海至北京的G12因瞬時大風臨時停車，京滬高鐵9車晚點。

■ 2011年7月10至13日 開通運營不足兩周的京滬高鐵4天3停。10日，由於雷雨天氣導致接觸網故障，發往上海方向的G151次列車在山東境內發生故障；12日，宿州附近發生接觸網故障，造成雙向共有50趟列車晚點；13日，上海虹橋出發開往北京南站的G114次列車途中發生故障，被迫降速運行至鎮江站後更換備用車。

資料來源：香港文匯報資料中心

鐵道部宜借機變革 鐵腕治理高鐵路亂象

文匯觀察

國家審計署曝京滬高鐵財務隱患重重之時，著名經濟學家吳敬璉也在北京發聲：以「高鐵奇跡」為代表的政府主導型經濟發展方式當反思。時值中國步入改革「深水區」，以打破國企壟斷，消除體制障礙，轉變強政府為主導的經濟發展，正逢其時。鐵道部更當藉審計契機加快自身體制變革，施鐵腕治理財務與管理亂象。

香港文匯報記者 雷雷

昨日，審計署公佈京滬高鐵審計報告，兩組財務數字令人觸目驚心：欠付工程與勞務款共計人民幣逾80億元；沿線截留挪用拆遷資金4.91億元。這些問題僅截至2011年5月底京滬高鐵單線，這只是「高鐵奇跡」問題顯露的冰山一角。

短短七年來，中國高鐵取得的成就不容置疑。更令人矚目的是，作為中國經濟發展新引擎的高鐵建設，「十二五」規劃五年總項目總投資超3萬億元人民幣以上，已營運的高鐵項目總投資近6,000億元，已在建高鐵工程共需投資約8,500億元。

2萬億負債難化解 管理疏漏比比皆是

不可否認的是，中國「高鐵奇跡」背後問題頻現，體制與管理跟不上跨越式發展的步伐。從去年「7·23」動車事故，到今年初「高鐵採購天價設備」，從鐵道部融資困局到欠債累疊引發「農民工討薪」，面對一系列高鐵路危機，中國鐵道部的反思與變革一直在持續未停歇，調低高鐵路營運速度、收緊高鐵路建設規模等措已初見成效。

必須指出的是，高鐵路低速度與調整規模，仍非治本之策。從國家審計與部際調研觀察，高鐵路建設中的財務與管理問題嚴重，2萬億的負債仍難化解，管理中的疏漏比比皆是。高鐵路面臨的發展轉型與重新佈局更顯迫切，這些變革舉措包括：未來五年當重視以新體為樞紐的歐亞通道高鐵路建設；採取多條措施拓寬融資渠道，緩解債務困局；實施政企分開，優化產權結構，適時引入民資等。

有識之士指出，中國鐵路體制改革當與中國政經改革同步，明年「兩會」後鐵道改革方有明確方向與指引。面對如此龐大的投資計劃，在體制改革尚未啟動之際，更當抓好規劃、監督與管理三方面工作。規劃即高鐵路建設當量力而行，缺乏運行透明度的項目當緩行；加強監督即審計和監管當與高鐵路建設同步，甚至提前介入；改革現行招投標機制，強力整肅財務與管理，清除採購環節中的隱性腐敗。高鐵路建設當努力做好以上三方面工作，為明年的鐵道體制改革打下扎實基礎。

初步確認完成投資近兩千億

香港文匯報訊(記者 莫豐齊 北京報導)昨日的審計公告還明確披露了京滬高鐵初步確認完成的投資額。截至2011年6月底，除個別不影響運營的附屬配套工程外，京滬高鐵初步確認實際完成投資1962.66億元(不含鐵道部另行採購動車費用、建設期利息和鋪底流動資金)。

目前還有部分設計變更、人工和材料價差等投資增加情況尚未確認，京滬高鐵項目總投資需待竣工決算後最終確定。

跟蹤審計 持續關注

此外，審計署固定資產投資審計司司長徐愛生昨日亦表示，2009年至2011年審計署連續三年對京滬高鐵建設項目進行了跟蹤審計，跟蹤審計的階段性目標基本完成。今後，審計署仍將適時選擇重大鐵路建設項目進行審計。

京滬高鐵 跨4省3市

新聞通識

中國「四縱四橫」鐵路快速客運網的骨幹線路，途經北京、天津、河北、山東、安徽、江蘇、上海4省3市，全長1,318公里，設天津西站、濟南西站、南京南站、上海虹橋站等24個車站，初步設計概算2,176億元，其中：徵地拆遷和站房、工程施工及其他投資1,638億元，動車採購、建設期利息和鋪底流動資金538億元。京滬高速鐵路股份有限公司(以下簡稱京滬公司)是項目建設單位，沿線各省市地方政府負責本省市境內徵地拆遷工作，徵地拆遷費用作價入股。至2011年6月30日開通試運營，項目實際工期為42個月。截至10月底，京滬高鐵累計開行列車18,169列，發送旅客1,734萬人，實現客票收入51.24億元。

■ 香港文匯報記者 莫豐齊



旅客在京滬高鐵南京南站乘車。