

京沪高铁审计曝出四大问题

- ◆物资采购招投标管理不规范,涉及金额 8.49 亿元
- ◆工程管理、监理不到位,造成 4.13 亿元物资闲置
- ◆分项目投资控制不严,合计欠付 82.51 亿元
- ◆沿线单位套取、截留、挪用征地拆迁资金 4.91 亿元

审计署固定资产投资审计司司长徐爱生 3 月 19 日向媒体表示,京沪高铁建设中存在一些问题,在建设资金使用方面,主要是个别分项目投资控制不严、财务管理不严格、虚开或伪造发票入账以及沿线施工企业拖欠材料款和工程劳务款等。

京沪高铁已建成通车,审计署在其官方网站公布了京沪高速铁路建设项目 2011 年跟踪审计结

果。徐爱生强调,铁路建设项目关系国计民生且投资额巨大,审计署历来高度关注。在京沪高铁项目跟踪审计结束后,审计署仍将继续关注铁路项目建设,将适时选择重大铁路建设项目进行审计。

徐爱生指出,三年的跟踪审计结果表明,京沪高铁建设存在一些问题。在工程建设管理方面,主要是个别工程管理、监理不到位;在建设资金使用方面,主要是

个别分项目投资控制不严、财务管理不严格、虚开或伪造发票入账以及沿线施工企业拖欠材料款和工程劳务款等;在招投标和物资采购管理方面,主要是土建施工和个别物资采购招投标管理不规范;在环境保护和征地拆迁等方面,主要是个别环保措施落实到位,沿线个别基层单位套取、截留、挪用征地拆迁资金等。

对于这些问题,审计署在三

次公告中均已予以披露。

徐爱生称,为进一步规范铁路建设项目管理和建设资金使用,保障这条中国历史上一次建设里程最长、投资最大、标准最高的高速铁路顺利建成,充分发挥审计的“免疫系统”功能,2009 年至 2011 年审计署连续三年对京沪高铁建设项目进行了全过程跟踪审计。

三年来,审计署每年平均投入 100 多名审计人员、100 多天的现场

审计时间。目前,京沪高铁已建成通车,跟踪审计的阶段性目标基本完成。

徐爱生提到,审计的重点内容主要是以下几个方面:一是督促整改以前年度跟踪审计查出的问题,促进有关部门完善相关制度,加强各项管理;二是注重揭示和查处工程建设、资金使用、招投标和物资采购、环境保护和征地拆迁等方面存在的突出问题,保

障工程建设顺利推进;三是关注京沪高铁工程质量管理制度的建立和执行情况,促进加强工程质量管理。

徐爱生指出,每次跟踪审计后,铁道部、京沪高速铁路股份有限公司、各参建单位以及沿线地方政府都能采取切实有效措施,积极整改存在的问题,三年跟踪审计发现的问题,目前已基本整改到位。

京沪高铁建设项目 2011 年跟踪审计结果解读

基本情况

京沪高铁是我国“四纵四横”铁路快速客运网的骨干线路,途经北京、天津、河北、山东、安徽、江苏、上海 4 省 3 市,全长 1318 公里,设天津西站、济南西站、南京南站、上海虹桥站等 24 个车站,初步设计概算 2176 亿元,其中:征地拆迁和站房、工程施工及其他投资 1638 亿元,动车采购、建设期利息和铺底流动资金 538 亿元。京沪高速铁路股份有限公司(以下简称京沪公司)是项目建设单位,沿线各省市地方政府负责本省境内征地拆迁工作,征地拆迁费用作价入股。

截至 2011 年 6 月底,除个别不影响运营的附属配套工程外,京沪高铁全部工程已完工,初步确认实际完成投资 1962.66 亿元(不含铁道部另行采购动车费用、建设期利息和铺底流动资金)。目前,还有部分设计变更、人工和材料价差等投资增加情况尚未确认,京沪高铁项目总投资需待竣工决算后最终确定。



审计评价

铁道部和京沪公司按照“精心组织、精心设计、精心施工、精心管理”的要求,组织各参建单位做好征地拆迁、施工组织、工期质量控制和科技创新等工作,较好地完成了全线建设任务。

一是铁道部、京沪公司及各参建单位积极整改审计查出的问题。截至 2011 年 9 月底,2010 年度审计查出的问题已基本整改到位。通过整改,项目在资金管理、施工安全、工程质量和环境保护等方面均得到加强。

二是工程建设管理整体有效。京沪公司不断完善建设、资金管理制度,优化操作流程,结合施工进度及时优化资金预算,提高资金的使用效率,有效保障工程建设需要。施工现场安全质量管理总体可控,物资材料采购、供应整体到位,工程环保、水土保持措施基本有效。

三是工程施工科技创新力度较大。京沪高铁在引进、消化和吸收国外先进技术的基础上,积极总结和应

用其他客运专线技术成果,大力开展自主研发和创新,在深水大跨桥梁建造技术、深厚松软土地基沉降控制技术、无砟轨道制造和铺设技术等重大课题上取得了阶段性成果,并迅速运用于工程实践,有效提高了施工效率。

四是工程建设进展顺利,社会效益开始显现。自开工以来,参建各方克服各种困难,加快项目建设进度,至 2011 年 6 月 30 日开通试运营,项目实际工期为 42 个月。截至 10 月底,京沪高铁累计开行列车 18169 列,发送旅客 1734 万人,实现客票收入 51.24 亿元。京沪高铁的投入运行,压缩了沿线城市间的时空距离,扩充了北京至上海铁路客运能力,大大改善了沿线旅客的出行条件,已显现出较好的社会效益。

但审计也发现,京沪高铁建设还存在土建施工和个别物资采购招投标管理不规范、个别工程管理不到位等问题。

四大问题及整改情况

1

土建施工和个别物资采购招投标不规范。一是京沪高铁全线土建施工招标未认真执行有关招投标法规的时限规定。铁道部 2007 年 12 月在京沪高铁全线土建 1 至 6 标招标中,将资格预审申请文件的获取时间由规定的不得少于 5 个工作日,缩短至 13 小时;将资格预审申请文件从获取到递交时间由规定的一般不少于 7 天,缩短至不到 24 小时。二是个别物资采购未按规定招标或招标评标不规范,涉及金

额 8.49 亿元。如京沪公司自 2009 年 10 月起,未经招标采购滑动层材料 71.80 万平方米,涉及金额 2833.73 万元;在 2010 年 3 月公开招标后,京沪公司继续以应急采购的方式从未中标企业采购 130.35 万平方米,涉及金额 4952.51 万元,且有 86.2 万平方米的供应单价高于中标企业的单价,合计高出 391.80 万元。京沪公司 2009 年 8 月在桥面防水材料招标中,未按招标文件要求评价企业最大履约能力,将 12 个

物资包件授予了 10 家供货商,合同金额 6.98 亿元,不符合招标文件有关按照最经济原则确定中标人的要求。

对于上述问题,铁道部表示,在今后的工程建设和物资采购招标投标工作中将严格做到依法合规,并出台了《铁路建设工程施工招标投标实施细则》和《铁路工程施工招标投标标段抽签规则》,以完善相关制度,加强铁路建设招标投标管理。

2

个别工程管理不到位。一是京沪高铁取消了部分路段风屏障,造成 4.13 亿元物资闲置。2011 年 3 月,京沪公司根据京沪高铁运行时速的调整,取消了正在施工的 177.73 公里风屏障,采用极端大风时段局部路段限速的方式保障行车安全,导致已采购的价值 4.13 亿元的近 15 万延米风屏障闲置。二是京沪高铁北京

段李营牵引变电站备用电源电缆线路工程截至 2011 年 10 月底尚未完工。李营站只有一路电源供电,不符合电气化铁路牵引变电站应由两路电源供电的规定,降低了该区段牵引供电的可靠性。

审计指出上述问题后,铁道部、京沪公司提出,京沪高铁全线已设置风监测设备系统,

将按照有关规定,做好风速监测,根据风速监测结果采取相应限速措施,以保障列车运行安全,并计划将闲置的风屏障材料统筹调配至其他客运专线铁路使用;李营变电站电缆工程加快了施工进度,备用电源电缆线路已于 2011 年 12 月 15 日完工并开始送电,达到设计要求。

3

沿线个别地方基层单位套取、截留、挪用征地拆迁资金 4.91 亿元。一是南京江宁经济技术开发区管理委员会(以下简称江宁开发区管委会)2008 年 10 月使用虚假资料,以南京市汉典房地产开发有限公司的名义申请征地补偿款 1.40 亿元。截至 2011 年 6 月底,江宁开发区管委会已套取补偿款 4000

万元。二是天津市西青区中北镇西北斜村 2008 年 10 月多列办公楼拆迁面积,多计拆迁补偿资金 143.10 万元。三是天津市北辰区 2008 年在京沪高铁征地拆迁中,截留拆迁补偿资金 3.40 亿元;天津市北辰区青光镇人民政府 2011 年 4 月挪用京沪高铁拆迁补偿资金 910.20 万元,用于增设声屏障。

审计指出上述问题后,相关地方政府高度重视,积极组织力量进行调查处理。截至目前,天津市西青区和北辰区已分别将多计和挪用的征地拆迁资金如数扣回;对于江苏省江宁开发区管委会和天津市北辰区套取、截留征地拆迁资金的问题,相关地方政府正在组织专门力量进行调查处理。

4

京沪高铁沿线施工企业拖欠材料款、工程劳务款等款项。审计对京沪高铁沿线施工企业欠单户材料供应商 100 万元以上、欠单户施工队 30 万元以上的欠款情况进行核查发现,由于京沪高铁概

算清理尚未完成,部分施工企业资金周转困难等原因,截至 2011 年 5 月底,京沪高铁土建、站房工程等施工企业欠付 656 家材料供应商材料款 58.79 亿元,欠付 1471 家施工队工程劳务款 23.72 亿元,合计

82.51 亿元。

审计指出上述问题后,京沪公司已加快概算清理,积极筹措资金,协调解决施工企业资金周转困难问题,并督促施工企业加快支付拖欠欠款。