

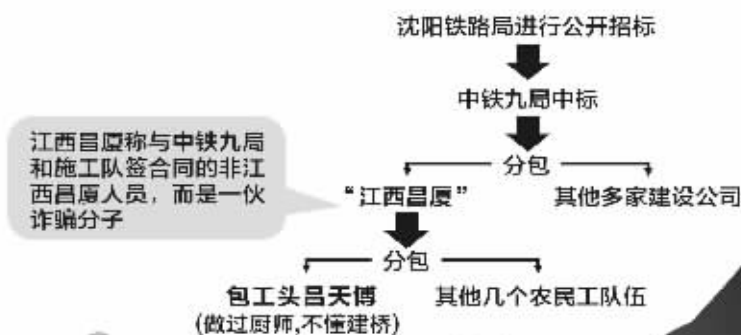
# 中铁九局违规分包23亿铁路工程 骗子来承包,“厨师”建大桥

## 偷工减料令人触目惊心,施工者直呼“通车后我可不敢坐”

一个总投资23亿元的重要铁路项目,竟被层层转包、违规分包给一家“冒牌”公司和几个“完全不懂建桥”的包工头;本应浇筑混凝土的桥墩,竟在工程监理的眼皮下,被偷工减料投入大量石块,形成巨大的安全隐患。

记者调查东北的一项在建铁路工程时发现,工程中潜藏的管理漏洞与质量问题令人惊心。一条连施工者都直言“通车后我可不敢坐”的铁路线,究竟在哪些环节出了问题,又在滋生怎样的灰色链条?

□新华社记者 舒静 王洪禹



层层转包路线图 制图 李荣荣

## 1 层层分包: 施工队负责人竟称“不懂建桥”

曾做过厨师、开过饭店、修过路的农民工吕天博对建桥一窍不通。然而,2010年7月,吕天博却签订了一份“施工合同”,带着几十名农民工开始修建一项铁路工程的一座特大桥。

该铁路名为“靖宇至松江河线工程”,位于吉林省白山市的靖宇县和抚松县境内,线路全长74.1公里,2009年由铁道部批准建设,项目业主单位为沈阳铁路局。2009年6月,沈阳铁路局对该项目进行公开招标,中国中铁九局集团有限公司(以下简称中铁九局)中标,随后将这一工程分割为多个标段,分包给多家建设公司,而其中一家江西昌厦建设工程集团公司(以下简称江西昌厦)又将工程分包给几个并无资质的农民工队伍。吕天博向记者介绍说,江西昌厦承包的工程内容包括头道松花江二号特大桥、三号特大桥与胜利村隧道

等,吕天博自己负责二号特大桥的施工,而三号桥及隧道工程的施工负责人和他一样,都是没有路桥建设经验的农民工。签订施工合同前,没人对他们进行过资质审查。

记者在调查此事时,又得到一个令人匪夷所思的消息:负责承包该项目的江西昌厦突然于2011年9月发表声明,称该公司从未与中铁九局签订过靖宇至松江河新建铁路项目的合同,并称被犯罪分子伪造该公司印章承接了该项工程。江西昌厦一名姓黄的法律顾问还向记者出示了由南昌市公安局司法鉴定中心出具的几份公司印章鉴定文书,黄律师称,与中铁九局和施工队签合同的并非江西昌厦的人员,而是一伙诈骗分子。

于是,一条投资23亿元的铁路工程,竟出现了被“骗子承包、厨子施工”的荒唐局面。

## 3 问题重重: 发现野蛮施工后未彻底调查……

记者先后两次来到工程承包单位中铁九局和业主单位沈阳铁路局。

在违规分包中,最令人不解的便是为何会出现“骗子承包、厨子施工”的荒唐局面。对此,记者先是从中铁九局宇松项目部于2011年1月26日的一份文件中看到这样的说法:“由于中铁九局宇松项目部在劳务分包资质审查时把关不严,导致江西昌厦建筑工程集团在无隧道施工资质的情况下,承揽了隧道施工任务。”

项目部的一名负责人聂喜峰称:“负责资质审查的是公司的成本管理部,审查时只是直接看了原件,上面都盖了公章,并没有用别的方法进行审查,证件全了就行了。”而中铁九局三公司的一名王姓负责人则不经意透露了事情

真相:“江西昌厦是沈阳铁路局的一个高层领导介绍进来的,你说我们怎么审查。”

对于分包问题,聂喜峰先是称,他们与江西昌厦签订的合同并非包工包料的分包合同,而是“劳务分包合同”。而记者指出,如果只是包劳务,施工队就没必要偷工减料来获取利益。聂总最终承认,九局没有偷工减料,但的确存在工程分包的问题。

随后,记者出示多份证据指出工程质量的问题,聂喜峰先是表示自己并不清楚此事,记者随即拿出一份项目部在2010年7月印发的《处罚决定》,文件称,“江西昌厦公司,由你公司负责施工的头道松花江3号特大桥工程,在灌注C35混凝土时野蛮施工,擅自用吊车挂吊斗向浇筑的混凝土中添加石块,

严重影响基础混凝土强度……情节恶劣,后果严重”,并在最后作出处罚一万元的决定。

对此聂总又表示,当时是现场监控发现问题,公司让他们清理,并下发了文件。然而,记者调查发现,项目部在2010年7月后并未就此进行彻底调查,这样的行为也并未停止。

记者向沈阳铁路局和中铁九局相关负责人详细反映了宇松工程的问题后,引起其的重视。中铁九局副局长赵铁军向记者表示,中铁九局已就此成立专门调查组,将对相关桥墩进行钻芯取样,绝不容许存在工程质量问题。沈阳铁路局副局长王凡也向记者表示,已成立专门调查组梳理问题、实地检测,并将按照规定对暴露出的问题进行严肃处理。

## 2 安全隐患: “通车后我可不敢坐!”

更为严重的是,在几座特大桥的施工过程中,还普遍存在偷工减料问题。据吕天博、郑伟等施工人员反映,几座特大桥在修建过程中,一些原本应全部由混凝土浇筑的桥墩基座,都被填放了大量碎石、砂石等混合物,给桥墩留下了极大的安全隐患,而项目经理部却照样签字验收。通过多方取证和现场调查,记者找到了3号特大桥12号、13号桥墩被投放石块的多份相关证据。

在头道松花江3号特大桥施工现场,记者找到一位住在工地附近的李瑞林老人。李瑞林介绍说,施工人员都是从对面山上的采石场买石头,有时白天监理在不敢填,工人就连夜将石头填入基座中。“12号墩(基座)是2011年六七月施工的。施工那天,挖好的墩坑边上本来有一大堆石头,第二天早晨就没了,你说石头去哪了呢?”一个名叫大伟的施工人员也在电话中承认,今年6月份,他曾亲自向12号桥墩内扔过石块:“一个姓高的雇我们干的,从山上石场买了5000元的石头。”

记者又从几段暗中拍摄的工地施工视频中看到,有多台铲车正将大量碎石和渣土向基座内倾倒,而施工现场开着黄色的灯,明显可看出视频拍摄时间是在夜里。3号桥的另一名施工人员柴芳则在电话中回忆:“5、13、8、9、11号墩,都用翻斗车往里倒石头,哪个都得一二百方的样子,石块不够用时,连废渣都呼呼往里倒。”

记者搜集到了3号特大桥的设计图纸,按照图纸,所有桥墩基座必须全部由混凝土浇筑。那么,在混凝土中掺杂石块,会有怎样的质量问题?记者就此采访了中铁大桥局桥梁科学研究院的一名赵姓研究员。他表示,这种偷工减料的行为会带来巨大隐患。他介绍称,在桥墩底部投放石料会使桥墩底部出现斜坡或严重的受力不均。一旦铁路建成,长期遭到各种外力作用,就可能出现桥墩倾斜甚至断裂的后果。对于这样的工程质量,一位名叫雨明的施工人员更是直言:“他们扔石头,我说千万别这么整。将来这趟火车通了,我可不敢坐。”

### ■语录

江西昌厦是沈阳铁路局的一个高层领导介绍进来的,你说我们怎么审查。”  
——中铁九局三公司的一名王姓负责人不经意透露

### ■对话

## 应追究刑事责任,监督要多管齐下



张治宇  
南京工业大学  
法律与行政学院  
副教授

现代快报:出了这么大的事,这回是难用“临时工”的责任来搪塞了。

张治宇:对国家公务人员来说,造成重大的损失,应该构成玩忽职守罪。应该追究中铁九局相关人员的刑事责任,还应该追究沈阳铁路局的责任。沈阳铁路局和中铁九局签订了这样一个重要的公共工程的合同,这个合同就不是一个民事合同,而是一个行政合同。行政机关应该监督行政合同履行过程。不可能说,我把合同给你,然后到時候验收,验收不合格的话就炸掉重建,你炸得起吗?在中铁九局建设的过程中,沈阳铁路局也负有监督的责任和义务。发包之后就不管了,实际上是不作为。正是这种不作为导致中铁九局随意地

发包。请问沈阳铁路局,在发生了这么多事情之后,你们知不知情,如果知情了,请问有没有采取措施?你知情了而不处理,就是玩忽职守。

现代快报:给人的感觉是,招投标的过程不透明。

张治宇:这个工程应该完全按照招投标法、政府采购法进行,毕竟是一个公共工程,只能按照“公”的规则来,而不能按照“私”的一套来。引入行政法的监管很重要。应该明确铁路这些工程合同的行政法律行为的属性,用已经成型的行政法加以控制,以政府采购法、行政处罚法、行政诉讼法进行全方位的监控。

现代快报:“江西昌厦是沈阳铁路局的一个高层领导介绍进来的,你说我们怎么审查。”这样的话透露了很多信息,值得深挖利益链条。

张治宇:这一恶劣事件的发生,令人反思原因。这么多年来,铁路管理部门既是管理方,又是运营主体,它的双重身份融合,造成它的权力特别大,可以说既是运动员又是裁判员。长期以来,一直对

其缺乏外部监督力量。需要警惕的是,这种管理主体和运营主体合一的领域,是腐败案件高发的区域。现在看来,招标的程序到底有没有违规,也是值得追问的。为什么会有利益链条,首先是因为有利。如果利益很大却没有监督,那就肯定易发生腐败。为什么在铁路案件发生后,只有造成了不可收拾的后果后才被发现?那是因为在,这个领域的监督,还不如对交通部门官员的监督来得多元。一旦上面的监督不力,那么就容易失控,因为其的监督渠道很单一。责任这么重大的一个领域,我们的监督与这个领域的重要性相比实在太薄弱了。

现代快报:这一事件是一记警钟,提示着在监督体制上的变化。

张治宇:对铁路领域,监督应该多管齐下,不能只有一“管”,何况这一“管”的能力还很有限。对于这个领域,一直以来讨论颇多,今后的方向,应该把铁路管理部门的管理身份和运营身份加以剥离,不能一会是行政机关,一会是铁路公司。只有这样,才能斩断说不清道不明的利益纽带。

快报记者 刘方志

## ■进展 隐患铁路全线停工

中铁九局党委宣传部仇姓部长向记者表示,目前该条铁路已经全面停工,正在等待着由沈阳铁路局和中铁九局联合组成的调查组的全面质量检查。“我们一定要严格检查,绝对不能允

许这种情况再次出现在我们工地上!”仇部长说,“一旦查出有问题的桥墩,我们马上就安排爆破,把桥墩炸掉,重新建新的,所有的损失我们九局自己承担。”