

# 大道不容路蠹

今年 10 多名交通运输系统厅局级干部接受审查调查

11月28日,海南省纪委监委发布消息,海南省交通运输厅原党组书记、厅长林东涉嫌严重违纪违法,目前正接受海南省纪委监委纪律审查和监察调查。今年以来,纪检监察机关持续加大重点领域反腐败力度,其中,在交通运输系统,包括福建省高速公路集团有限公司原党委书记、董事长涂慕溪,西藏自治区交通运输厅原党委书记、副厅长永吉,黑龙江省交通运输厅原党组书记、厅长于飞等在内的多名领导干部被查处。梳理今年以来中央纪委国家监委网站的通报,至少 10 名交通运输系统厅局级干部接受审查调查。



## 1 “问题路”背后是盘根错节的腐败问题

大道本该直行,有的路却异常曲折颠簸。“走过最颠的路,就是长乐的营滨路。”在福建省福州市长乐区,这句话不但是“段子”。

营滨路全长 25.2 公里,总投资近 10 亿元,按规划将串联 6 个乡镇,成为长乐区西南部的重要通道。然而,2016 年道路竣工验收后,各路段相继出现路面严重坑槽、沉降、松散、龟裂等问题。一到雨天,路面积水汇聚到坑槽中,形成连绵不绝的“水坑”;到了晴天,由于路面沥青所剩无几,凹凸不平,车一开过,尘土飞扬。

经检测发现,营滨路 6 个标段桩基工程合格率为 0%,路面基层总厚度达到设计厚度的比例也为 0%,设计要求 33 米的 CFG 桩实际竟然仅施工 0 到 4.6 米不等。

触目惊心的“问题路”背后,是盘根错节的腐败问题。调查显示,营滨路建设招投标、设计、施工、监理、工程质量监督五大环节均被利益相关方“攻陷”。截至目前,共有 72 名党员干部及相关人员因涉嫌被福州市纪检监察机关、公安机关查处,其中 29 人被移送司法机关。

“从项目立项、招标投标、分包管理,到工程款拨付、质量监督、竣工验收各环节,均可能滋生腐败问题。”在分析大量工程建设领域职务犯罪案例后,华东政法大学教授刘宪权发现,由于交通工程等建设项目投入资本密集、参与成分复杂、范围涉及甚广,项目审批等多环节涉及权力的行使,极易产生暗箱操作、权钱交易等行为,腐败风险贯穿工程项目全过程。

## 2 违法招投标活动为特定企业“开绿灯”

招投标环节是交通工程腐败高发点。交通工程市场僧多粥少,工程承包无疑成为“兵家必争之地”。作为我国建设项目承包的主要形式,招投标制度的基本原则是公平、公正、公开。然而,一些违法违规的招投标活动为特定企业“开绿灯”,成了贪腐的“遮羞布”。

湖北省襄阳市交通运输局原党组成员、总工程师姜舰,曾兼任襄阳市南北轴线、中环线等重点交通项目指挥部常务副指挥长,他在制定招标文件时为某些企业量身设“门槛”,以看似公平的方式将其他企业拒之门外。

投标资质是稀缺品,并非家家都有。据当地私企老板介绍,襄阳路桥集团和县市区公路局(公路段)下属企业由于具备投标资质,成为当地交通工程项目的中标大户。

“私企想承揽项目,就找姜舰打招呼,借用县市区公路局(公路段)下属企业资质围标,向他们交点管理费,最终以其名义中标,实际则由私企施工。”办案人员介绍称,这些有资质的下属企业不用施工还能坐收管理费,因此愿意出借资质。

记者在《姜舰受贿一审刑事判决书》中看到,某工程公司法定代表人杨某在得到姜舰同意后,借用资质参与工程招标,通过围标这一非法手段,最终以交通系统某下属企业名义中标。为感谢姜舰的关照和帮助,杨某多次送钱送物,而姜舰也“心安理得”地收下了。

招标条件“量身定制”、假借资质围标串标、招标单位为谋私利不予监管,导致招投标程序成了走过场,严重破坏了招投标相关法律法规制度的权威性和严肃性。

## 3 “围猎”和甘于“被围猎”相互交织

“要想富,先修路。”随着交通事业的快速发展,大量资金投向交通建设领域。有从业者告诉记者,交通工程项目投资额动辄高达数百万,甚至数亿元,工程建设方的利润高达 10% 到 30%。

面对诱人的“蛋糕”,一些不法商人想方设法,不择手段地“围猎”交通运输系统的工作人员;一些工作人员则甘于“被围猎”,甚至主动索贿,大搞权钱交易,妄图钻党纪国法的空子。

8月19日,浙江省平湖市人民法院开庭审理了刘沈吉、张杰受贿一案。刘沈吉犯受贿罪判处有期徒刑四年,并处罚金人民币三十六万元;张杰犯受贿罪判处有期徒刑三年,并处罚金人民币二十万元。

刘沈吉是平湖市市政公用事业管理处项目建设科原工作人员,张杰则是平湖市交投集团工程管理部原工作人员。二人私交不错。办案人员告诉记者,平湖市市政公用事业管理处、交投集团相当于“甲方”角色,负责施工进度和质量监督等现场管理工作,而具体到打桩、铺沥青等则由项目中标单位负责分包。刘沈吉和张杰虽不是领导干部,但身处关键岗位,工程分包给谁、工程现场管理宽还是严,对他们来说是“一句话的事”。

一次推荐,换来的是数万元好处费。2016 年末,刘沈吉负责某公路改造项目现场管理

工作,因需要施工单位来做公路沥青摊铺工作,刘沈吉便给“人脉广”的张杰打电话。张杰推荐了嘉兴市某公司负责人沈某。

“合作得好的话,下次还有大点的活儿介绍给你。”刘沈吉和张杰的“话外之音”,沈某听懂了。2017 年 1 月和 5 月,沈某分两次将 5.1 万好处费转账至刘沈吉一个朋友的银行账户内,之后刘沈吉和张杰平分了这笔“好处费”。三个月后,平湖市当湖路实施拓宽改造工程,两人帮沈某承接了该道路的沥青摊铺业务,又收到 14 万元好处费。

工程分包应由中标单位安排,刘沈吉和张杰身为项目管理人员,没有分包权力,为何却能任性“拍板”?

“刘沈吉负责现场管理工作,中标单位需要跟他搞好关系,避免他故意协调不力或刁难找茬,导致延误工期产生损失。”办案人员说,正因如此,刘沈吉介绍的施工队,中标单位会优先选择。

现场管理的严与宽、紧与松,与施工单位利益攸关。有的施工单位在项目建设过程中偷工减料,主动向管理人员行贿,希望他们“睁一只眼闭一只眼”;更有管理人员想方设法设租寻租,在需要其出面协调通信、燃气、电力等部门时,借机索要财物。双方沆瀣一气,行贿与受贿、“围猎”与甘于“被围猎”的圈子由此形成。

## 4 把质量监督当作筹码攫取一己私利

把好施工质量关,关系道路寿命和交通安全。竣工验收是交通工程项目的收官环节,也是把关工程质量的兜底一关。然而,一些腐败分子把施工质量当作权钱交易的筹码,不惜以国家财产损失和群众安全为代价,攫取一己私利。

当下属发现某企业在道路施工中偷工减料,正准备处罚通报时,时任宁夏回族自治区交通运输厅厅长的周舒出面了。

“这是吹毛求疵,没事找事。”周舒不仅没有追究施工企业,反而把责任全部归咎于湿陷性黄土土质的问题,堂而皇之地站出来为施工企业开脱。

作为监管方交通运输厅的一把手,周舒在道路工程质量监督上给企业“网开一面”,正是瞅准了某些道路质量问题的隐蔽性和延后性。

以路面厚度为例,“施工单位有意偷工减料,本应 6 公分的厚度只做 5 公分,差的

1 公分能省不少钱。”周舒说,厚度不够影响道路寿命,但不会马上出问题,几年以后才会表现出来。

现场监督“放水”,工程验收也对问题视而不见。立项、招标、施工、验收,工程项目环环相扣,一个环节发生失职失责或行受贿问题,往往也会为下个环节埋下腐败隐患;不法商人为获取更大利益,也试图影响各分环节,甚至进行从上到下的规模化“围猎”。

据悉,周舒曾任职自治区交通运输厅一把手长达十年。为和他拉拢关系,不法商人不断输送钱物,逐渐结成利益输送链条。

2020 年 3 月 19 日,周舒受贿案终审宣判。周舒被判处有期徒刑十三年,并处罚金人民币 400 万元。

记者梳理近年来交通工程领域的腐败案件发现,该领域窝案串案易发,不乏一把手带头腐败,班子成员参与其中,中层干部上行下效的情况。

## 5 织密交通工程领域廉政风险防控网

谁送的钱越多谁最后赚的钱就越多,谁的关系越好谁的工程就越好。”某行贿人员在接受调查时坦言,当行业内形成了行受贿的不良风气,后果必然是“劣币驱逐良币”。

表面是贪腐问题多发,实际上是交通工程领域政治生态出了问题。一把手大权独揽、任性用权,重要项目或亲自安排、或授意他人按照自己意图运作,单位内部上行下效,导致明规矩名存实亡,“潜规则”大行其道,反映出交通工程领域制度规定空转、权力监督缺位等突出问题。

净化修复政治生态,必须从体制机制上铲除腐败滋生的土壤,推进内控管理体系建设,把好预防关口。

中共中央党校(国家行政学院)教授辛鸣认为,治理交通工程建设领域的腐败,要用制度管权、管钱,念好约束权力的“紧箍咒”,把项目招投标等公共资源交易纳入规

范化、法治化轨道,确保权力在阳光下运行。

打破交通工程“围猎”与“被围猎”的利益圈,还须“亮剑”行贿者。浙江省纪委监委在对受贿案件进行处置时,连同行贿人一并提出处理意见。同时,督促相关部门积极健全完善规范市场主体行为制度,对有行贿记录的企业及其负责人在交通运输领域的市场准入、项目招标、信用评价等方面予以限制,问题严重的“一票否决”。

多名受访者表示,要健全完善交通运输部门权力清单和责任清单,紧盯“关键少数”,加强对权力集中、资金密集等关键环节的监督,注重运用云计算、大数据等技术,通过阳光监管平台等手段将监督覆盖项目建设全周期,实现对重点人、重点事的可监督、可追溯,进一步织密扎紧交通工程领域廉政风险防控网。(柴雅欣)