修铁路借的钱 政府什么时候还?

1996年,盐城向百姓借款一个多亿修新长铁路 2008年为约定还款期限,但至今借款一分未还 多年来,人大代表多方呼吁政府还钱却未奏效

“16年过去了,盐城市政府至今都没有归还修建新长铁路的借款。”近日,有盐城市民向现代快报反映,“为修新长铁路,1995年盐城市政府发出筹借铁路建设资金的通知,次年各县(市)区从单位职工工资中强行扣除借资款,金额高达一个多亿,到现在都没有确切的还款时间表。”

快报记者在盐城调查了解到,1996年,因修建新长铁路,在财力紧张的情况下,盐城市政府通过行政手段,向全市百姓借款1.129155亿元。

按照借款收据的约定,“所借资金在铁路五年建设期间不计息,铁路运营后按银行同档利率分三年还本付息”。

2005年,新长铁路建成投入运营。按照当初的承诺,此时就将开始还款,到2008年,政府所借款项就要还清。但新长铁路如今已运营7年,还款还没开始。为了让政府尽快还钱,不少盐城市(县)两级的人大代表、政协委员纷纷奔走呼吁,多次提案,督促政府还款。但每次得到的答复都是:“市政府很重视,会尽快解决这一问题。”

今年5月9日,面对现代快报记者,盐城市交通运输局的答复依然是:“只能说是快了,会尽早兑现还款承诺。”

盐城市人大代表朱广云认为,政府不能失信于民,老百姓的问题应放在首位,拖是解决不了问题的,必须制定具体的还款时间表。

□现代快报记者 邢志刚 陶展

地无寸铁 盐城全民办铁路

关于盐城当年建设铁路的背景,振兴盐城北京咨询委员会的一份资料说:解放后,盐城一直是我国商品粮商品棉的重要生产基地,加工工业迅速发展,大量产品输出,大批原材料和能源调入。

可盐城方圆1.5万平方公里“地无寸铁”,物资全靠船舶运、汽车拉,运量有限,严重制约了经济发展。许多外商和港台同胞想到盐城投资,一经考察,交通太不方便,特别是没有铁路集散物资,都望而却步。

据盐城籍原海军大校季阳林、振兴盐城北京咨询委员会副秘书长季阳林出版的《雕像在盐城》一书披露,1987年,在层层呼吁和关怀下,一个具有前瞻性和战略性的筑路计划提出了:在苏北沿海修筑一条铁路,以分流京沪线客货流,发展沿海经济。经过数番实地考察论证,计划渐渐成熟,最后相关国家领导人一锤定音,肯定了这个计划。

“苏北筑铁路有必要吗?有运量吗?”《雕像在盐城》一书记载:当时也有不少反对的声音,面对这些疑问,原盐城市政协主席祝斌则给他们算了一笔账。淮、盐、通三市每年消耗煤炭1000多万吨,大部分用火车从山西等地运到秦皇岛、天津、青岛、徐州、浦口、镇江、无锡、上海,再通过海上、内河航运和陆上迂回运输,几经周转才运到三市。每一次装卸折腾要损失3%-5%,平均运价比苏南地区高出70%,严重削弱了三市产品在市场上的竞争能力。如改用铁路运输直达,不但时间短速度快损耗小,单是运费,每市每年就可节约几亿元。

“1992年国家计委批准新长铁路列项。按照计划,新长铁路由国家和地方合资建设。”据介绍,为组建江苏省铁路有限责任公司,江苏省政府给盐城下达的注册资金是9200万元,要求在1996年一季度注册完毕。

在此背景下,盐城市也动了起来。由于政府财力不足,盐城市迅速成立了铁路筹资工作领导小组。这是一个高规格的筹资小组。组长由市长徐其耀担任;副组长分别由副市长袁世珠、市政府副秘书长张守敬、市计经委副主任袁茂鸿、市财政局局长张炳贤担任;成员由市委宣传部、人事局、财政局、工商局、军分区政治部、总工会、机关党委、监察局、铁路办等部门负责人组成。

之后,盐城市开始发动了这场声势浩大的借款行动。据现代快报记者了解,盐城市政府修建新长铁路筹资的指导思想是:坚持市委、市政府“快上铁路”的战略,贯彻“全党动手,全市动员,全民办铁路”的方针。

【新长铁路】

新长铁路自江苏徐州的新沂至浙江长兴,2005投入运营,全长561公里,其中盐城段157公里,途径阜宁、建湖、盐城、大丰、东台等县市区。

制图 李荣荣

财政紧张 政府跟百姓借钱

迅即,一场借款“运动”迅速在盐城各地展开。关于广大干部群众踊跃集资的场景。

当年有资料记录下了这一刻:“咨询会工作班子成员和一些同志得知,也慷慨解囊,自发捐款、集资:胡乔木女儿胡木英和儿子各5000元、刘秉炎3000元、成自龙2000元、王俊1500元全国政协秘书长朱训1000元……”

“当时借款的形式、范围、对象和标准是如何确定的?”在盐城调查期间,现代快报记者电话采访了时任盐城市铁路筹资工作领导小组副组长的袁世珠。已经在盐城市人大副主任岗位上退休的袁世珠称,“我已经退休,很多事情一两句话说不清楚。”

通过有关渠道,快报记者拿到了一份1995年12月28日下发的文件,这份编号为盐政发(1995)324号的文件显示:盐城市政府当时筹资全部采取的借资的形式。“所借资金在铁路五年建设期间不计息,铁路运营后按银行同档利率分三年还本付息。”

根据盐城市政府的安排,盐城市当时的筹资对象分两类:一是在县(市、区)中借资;1、其中铁路经过的阜宁县、建湖县、郊区、城区、市开发区、大丰县、东台市按里程总造价5%的比例,折合每公里45万元(每公里造价900万元)标准借资。2、间接受益的射阳县、滨海县、响水县等地,按以下标准借资。射阳县:人均200元;滨海县人均150元,响水县人均150元。具体借资办法由各地自定。

二是在市直所有的干部职工中借资。这部分人又分为四类。1:行政事业单位(包括部、省属驻盐行政事业单位)所有人员(含职工和离退休人员),按正市级1000元、副市级800元、县处级600元、科级400元、一般工作人员(包括工人)200元的标准借资。2:市直各类企业(包括中外合资企业、驻盐部、省属企业和部队企业)的干部职工,按收入总水平借资。最高是400元,最低是100元。3:金融、电力、邮电、烟草系统按人均600元借资。4:市直私营业主、个体工商户的借资,按照市政府下达的总额,由市工商局具体实施。

按照当时的借资任务分解表,盐城市直是1774.6万元,城区是283.9万元,开发区是226.2万元,郊区是1331.2万元;阜宁县借款的金额是1052.6万元;建湖县是1297.1万元;大丰县是1120.2万元;东台市是1737.2万元;射阳县是352万元;滨海县是232万元;响水县是143万元,这样算下来,总计可筹集资金9550万元。

根据要求:所筹款项要在3月15日前全额上缴。提前或超额完成任务的单位,还有表彰。比如完成借资任务后超额500元以上的个人,除在电视台公布外,由盐阜大众报公布表扬;凡捐资500元以上者,除在电视台、盐阜大众报公布外,市政府还发给荣誉证书。

扣掉工资 手里多了张收据

今年5月9日,盐城东台市安丰镇60岁的居民顾斌(化名)介绍,他本人原来在当地一家企业上班。1996年2月份的时候,单位的会计直接从工资中扣掉了200元,说是要修新长铁路,这笔钱属于借款。“根本就没有问我是否同意,直接扣掉的。”随后,单位的会计递给了顾斌一张“江苏省盐城市铁路建设资金”的专用收据。和单位的几十名职工一样,顾斌的钱就这样被“悄然”借走了。这200元钱,在当年,可是很多普通职工半个月的工资。

“按照约定,应该从2005年开始,在3年的时间内,还本付息。”顾斌开始向东台市有关部门打听这笔钱的兑付情况,但没人能够告诉他,这个钱到底该找谁要。“当年的同事有好几个都去世了。不知道我在有生之年,还能否拿到这笔钱?”

现代快报记者在盐城调查发现,彼时盐城市为修铁路借款的形式可谓五花八门。原盐城饭店的退休职工朱女士回忆说,“当时盐城饭店是市政府的招待所,效益比较好。筹资的具体时间记不清了。单位的领导组织开了个职工会议,说要修建铁路,已经以单位的名义将款项借了出去。会后,职工们被通知到财物科领收据,普通职工每人300元的收据。”领导说就当是发给职工的福利。”

东台市退休职工李东风(化名)的遭遇更加离奇。他说,1996年的时候,他在东台的一个街道厂子里做会计。年初的时候,工商所的办理年检手续的工作人员上门,要求交200元。李东风说,当时觉得非常纳闷,是不是执照年检的费用涨价了?对方告知,说是要修铁路,是集资借款。“工商所的人我们也惹不起,担心他们在年检的环节‘使坏’,所以当时就交了这笔钱。”交钱后,李东风拿到了一张铁路借资的收据。

李东风说,刚开始厂长说想办法解决这笔费用,这钱就一直在账上挂着,后来厂子效益不好,关门了,“那个收据也就这样烂在了我的手上。”

今年40岁的大丰市居民周旭东(化名)现在经营一家公司,1996年的时候,他在当地邮政局上班。“月底发工资的时候,得知被扣了300元。”回忆起当年“被借款”一事时,周旭东依然一脸的辛酸。“扣款后,自己又紧接着结婚、生子。在朋友的接济下,才度过了那段艰难的时光。”

盐城市亭湖区伍佑镇农民裔先生对于当年的借款一事,现在有点记忆模糊。他说,大概借走了几十元钱,还给了收据。但收据目前已找不到了。在一家传媒公司工作盐城市民张军(化名)说,1996年,他曾在盐城市物资系统担任财务科长。“当时每月工资也就是四五百块钱,修铁路借款一下子就扣走了200元。”

据现代快报记者了解,盐城市纺织厂、新光集团、悦达集团等职工众多的企业,在当年都采取了代扣的方式,从工人的手中扣走了数额不等的款项。此外,当年在盐城市行政机关单位上班的工作人员,也都有被借款修铁路的经历。省属的烟草、供电等部门,也概莫能外。

盐城市烟草系统的一位干部表示,“工作到现在,我一共经历了三次被借款。一次是建设电厂,一次是修宁靖盐高速公路,还有一次就是修建新长铁路。”这位干部表示,“除了修建电厂的借款还上了外,另外修高速和铁路的钱到现在都没有动静。”

全民办铁路借款单

总借款额:
1.129155亿元

借款任务:
盐城市直1774.6万元,城区283.9万元,开发区226.2万元,郊区1331.2万元、阜宁县1052.6万元、建湖县1297.1万元、大丰县1120.2万元、东台市1737.2万元、射阳县352万元、滨海县232万元、响水县143万元

个人借款:
行政事业单位正市级1000元、副市级800元、县处级600元、科级400元、一般工作人员(包括工人)200元;市直各类企业干部职工,最高400元,最低是100元。

新长铁路为盐城的发展打通了交通瓶颈,但修铁路的一个多亿欠款始终没还,却成了盐城人的一块心病 邢志刚 陶展 摄

铁路通了 借的钱一直没还

据盐城市交通运输局有关人士介绍,1995年新沂至浙江长兴铁路经过国家立项审批,当时国家财力有限,要求地方政府出小部分建设资金。为策应此项工作,江苏省组建成立了省铁路有限责任公司,给盐城市下达了9200万注册资金的筹借任务。“那时盐城市财政也没钱,经过多方协商和会办,最后决定由盐城市政府发文,向全市企事业单位职工筹集铁路借资款。”

本计划要在1996年筹资完成后就要启动的新长铁路建设,因江苏省政府当年正在忙南京国际机场、沪宁高速公路等重点工程的建设,新长铁路建设的事情一时中断。1997年,江苏省政府在完成前述两个重点工程后,开始腾出手来筹措新长铁路资金。并建立了领导和管理体制,开始做各项准备工作。

季阳林在《雕像在盐城》一书中描述,“1998年,时任盐城市铁路办主任李曙光介绍,新长铁路盐城段157公里征地拆迁已顺完成,8个村段、11个工程局已全部进场,“一场盐城历史上前所未有的铁路工程建设正在波澜壮阔的展开。”

公开资料显示,1998年9月16日省委、省政府在淮安举行“新长铁路开工典礼”,全线正式开工。2005年,新长铁路投入运营。这条结束盐城地无寸铁历史的新长铁路,全长561公里,盐城段157公里,途径阜宁、建湖、盐城、大丰、东台等县市区。

有关报道说,“新长铁路的建设,是苏北、苏中人民长期以来的热切期盼,是江苏省地方铁路建设的历史性突破,由部省合资进行建设,也是体制上的创新。对于改善苏北地区发展环境,实现区域共同发展,增强江苏综合竞争优势,将起到显著效果。”

今年5月9日,盐城市交通运输局向现代快报记者提供的数据显示,“1996年,盐城市向社会借资筹集铁路建设资金1.121705亿元,社会捐助资金74.5万元。合计筹资1.129155亿元。”

铁路虽然通了,但当年为修铁路“勒紧裤腰带”过日子的一些盐城市民心里却并不畅快,因为他们至今都没有得到关于归还借款的确切时间。

从2005年下半年开始,当年被借资的不少盐城市民,纷纷跟进了解修建新长铁路借款的归还进展。盐城市信访局的一位工作人员说,“这几年,几乎每年都有大量的来电、来人反映,强烈要求尽快解决借款事宜。”

也有很多网友通过论坛发帖的形式,询问新长铁路借款何时归还的问题。一位网友发帖质问:“目前新长铁路通车已有几年,盐城市铁路筹资办公室1996年的借资收据因存放时间过长已纸质发黄,当年强行在工资中扣除的铁路建设借资,何时本利归还?”

快报记者在网上搜索发现,针对网友的质问,在2011年8月3日,2011年8月19日,2011年12月14日,2012年2月1日,盐城市交通运输局至少4次在网上公开回应老百姓的质询。查阅几次的回应内容,尽管时间跨度有半年多,但核心内容一致:“清还铁路借资款初步方案已上报盐城市政府最终审定。一旦市政府文件出台,即开始实施还款。”

盐城的一些人大代表、政协委员,长期以来也一直在为铁路借资一事奔走呼吁。盐城市人大代表、大丰市财政局综合科科长朱广云就是比较执着的一位。

5月11日,朱广云告诉现代快报记者,“在她的任期内,她曾就此事递交提案3次。第一次她提出后,政府当时的答复是正在解决。之后两年没提,是希望政府有个过渡期来处理此事。但几年的时间过去了,事情依然没有推进。所以在去年和今年又重提了这个问题。”

现代快报记者从盐城市人大拿到的朱广云代表今年的这份提案说,根据市政府文件显示,所借资金作为盐城市所出的新长铁路资本金。实际上这笔借资与省里兑不兑现没有关系,因为资本金是不存在省级部门还款问题,只有盈利分红和股权转让。即使亏损市政府也应按时还款。“在要求偿还借资款的人员中主要有企业的下岗职工、离退休人员及生活困难职工。因此,如果政府一次性兑付有困难可以分期分批解决,更何况有部分人员的借资票据由于保管不当,已经遗失。”

今年4月19日,盐城市有关部门对朱广云代表答复说,新长铁路借资的归还直接关系到广大干部群众的切身利益,我们已多次向市政府拟文请示,并通过各种途径向上级反映群众的呼声,也提出了筹集还款资金的相关建议。市政府对此也高度重视,主要领导和分管领导多次主持会办研究还款方案,根据会议纪要形成了《清还铁路借资款初步方案》。“目前,该方案已上报市政府最终审定,只待方案确定和资金到位即落实还本付息。”

“这几年,铁路办的答复都是一定会尽快解决,但至今并无实质性推进。”朱广云说,“老百姓的问题应放在首位,拖是解决不了问题的,必须制定具体的还款时间表,以便我们做好群众的解释工作。”

“快了,快了!” 到底啥时候还钱?

据借款凭证显示,当时出具筹集铁路借资款凭证的是盐城市财政局。该局有关负责人表示,财政局属政府的一个职能部门,只负责具体的工作。即使要还钱,也要市政府同意。“这几年,确实有很多人打电话到财政局或跑来询问归还铁路借款的事情。我们也不知道该如何处理,我本人身上还有几百元的借据呢!”

盐城交通运输局办公室有关人士介绍,“这些年来,来信来访不断,此事已成社会热点问题。自2005年以来,我们多次向省里、市里反映。主要领导和分管领导多次主持会办研究还款方案。2010年12月13日,市政府丁建奇副市长召集大丰、东台市、市交通局、市财政局等单位领导进行了专题会办,形成了《清还铁路借资款初步方案》。

方案的主要内容是:1、各地解缴到市的铁路借资款为各自应承担的新长铁路建设资本金,具有单位持股权,自行承担还款任务;2、市直还款采取四个途径解决。一是借资改捐资,本着自愿的原则,鼓励市直行政事业单位工作人员将借资改为捐资;二是债权置换,省属供电、邮电、金融、保险、烟草等部门和悦达集团、新光集团、市直属事改企单位的职工借资,原则上由单位出资置换个人借资;三是直接还款,对市直商贸企业、工矿企业、个体工商户采取直接还款的方式;四是特别情况特别处理。

对于借款迟迟不能兑付的问题,盐城市交通运输局前述人士称,“要归还借款,关键问题是钱要有出处。现在只能说是快了,会尽早兑现还款承诺。”

盐城市平安路5号,是盐城市铁路办的办公所在地。盐城市铁路办副主任王铮说,新长铁路直到1998年才开工建设,2005年7月正式投入运营。“建设工期长,铁路开通后运营的效益并未达到预期的结果,因而造成兑付上的困难。”

王铮解释道,“这钱并不是不兑现。目前,还款的方案已基本审定,并已上报市政府最终审定。一旦市政府文件出台,即开始实施还款。但此项工作因面广量大,涉及人员较多,借资时间跨度较长,非常的复杂,目前正在研究兑付的具体细则。”

盐城市某单位的一位退休干部说,“盐城市政府作为借款主体,和被借款人之间形成了合同关系。新长铁路运营的好坏,和被借款人没有关系。即使亏损,市政府也应该按时还款。当年政府财力紧张,为筹资老百姓慷慨解囊。16年时间过去了,盐城的经济状况已今非昔比,以2011年为例,全市实现地区生产总值2771.33亿元,实现财政总收入706.16亿元。政府有钱了,却还在找种种借口不还钱,实在有损政府的诚信形象。

前述这位干部表示,“盐城目前拿出来的还款方案不太靠谱。比如向企业职工借的款,作为借款主体的市政府,凭什么将债务转嫁给企业,由企业来出资置换呢?”他还说,客观地讲,盐城为兴建新长铁路做了大量的工作,改变了盐城无铁路的历史,解决了老百姓出行难、货物运输难等问题,为地方经济的发展取得了重要的运力支撑。但老百姓当年也为铁路建设出了钱,出了力。按照约定该还的钱却迟迟不还,影响政府的形象不说,还会造成社会的不稳定。

朱广云代表说,铁路借资属政府行为,通过市政府发文,下达计划,社会各界和广大群众响应政府号召,支持盐城加强交通基础设施建设。但至今政府未兑现承诺,广大群众不能理解,认为政府不守诚信,老百姓认为如果政府是借银行的贷款,连本带息一分不少都得按时归还,否则信用受影响,还要被罚息。可欠老百姓的债务却迟迟不还,已经产生了较大的负面影响。她建议,“一定要安排一个具体的还款时间表,并通过媒体向社会公布推进的进展。让被借款的老百姓做到心中有数。”

律师说法: 政府必须及时还款

中国法学会会员、江苏茂通律师事务所主任刘茂通律师接受快报记者采访时说,盐城当年为修铁路,强行从相关单位人员工资中扣划资金的做法,实际上是一种“违法摊派”,而非法律意义上的借款。根据我国相关法律的规定,未经劳动者同意或未经过仲裁、判决等法律程序,任何单位和个人都不得擅自克扣工资。行政机关也不得利用工商年检等行政职权逼迫工商户缴纳有关款项,否则就涉嫌滥用职权。刘茂通律师进一步分析指出,这些行为实际上是地方政府利用公权力强行摊派的违法行为,从一开始就违背有关人员的个人意志。因此,无论这些钱是以投资入股的形式还是其他形式用在修铁路上,当地政府都有义务及时归还,这和铁路运营部门的经营状况没有任务关系。“希望盐城市政府能够尽快妥善处理有关事宜。”