

印尼鹰航面对破产危机 如何处置？

重组债务 不应给国家增加负担



资料图：印尼鹰航

（本报讯）国家航空公司鹰航（Garuda Indonesia）正面对两种选择，在不给政府财政增加额外负担的情况下摆脱债务危机。

鹰航总裁Irfan Setiাপutra表示，该航空公司的董事会正在考虑与债权人谈判的四个主要选项，但正在协商第二个或第三个选项。第一种选择是来自政府的贷款或注资，这并不受欢迎，因为它会给国家预算带来压力。

第二种选择将涉及债务延期申请书（PKPU），以重组鹰航Garuda的负债，例如债务、欠租和欠薪。

如果鹰航选择这条道路，根据破产法，它将有270天的时间与贷方和出租方达成协议。否则，鹰航将自动被宣布破产。

第三项要求政府建立新的旗舰航空公司，而鹰航则需要重组其债务。

第四个选择是清算鹰航而不更换它，使其市场份额由私营航空公司接管。

“选二项和选三项是什么？重组。政府不可能承担所有这些债务，”Irfan周二在国会的一次会议上告诉议员，解释为什么董事会不喜欢第一个选项。

最重要的

是，Garuda热衷于第五个选项，将债务转换为股权，但对于将其包含在其向贷方的提案中犹豫不决，因为该选项需要股东的批准。Garuda的贷方将其债务转换为股权，这意味着现有股东的股份将被稀释。

政府持有鹰航略高于60%的股份，CT Corp财团持有略高于28%的股份。

鹰航正在制定其重组计划，同时其财务状况继续恶化。国有企业（SOE）部估计该航空公司的债务超过45亿美元，每月亏损超过1亿美元。

鹰航2020年第三季度的财务报告显示净亏损10.7亿美元，预计这一数字全年将增长至25亿美元。

6月17日，鹰航公司在14天的宽限期到期后拖欠了5亿美元全球subuk的票息付款。从那以后，印度尼西亚证券交易所就停止了该航空公司股票的交易。

鹰航公司不愿透露有关其计划和提案的更多细节，公司副总裁Dony Oskarta表示，该航空公司对分享太多细节持谨慎态度。

“这将摆在鹰航的债权人面前，所以我们无法具体解释。已经有（某些方面）愿意参加重组过程，但目前不方便透露。”Dony在与Irfan

会面的同时表示。我们的目标是在三周内完成鹰航的重组计划。

总部位于雅加达的航空顾问Gerry Soejatman表示，鉴于经济低迷带来的财务压力，第一个选择——政府帮助——远非现实。这样做也将被视为不公平，因为鹰航不是唯一疫情的受害者；此外，如果政府采取第一种选择，无法保证鹰航的问题会得到解决，他补充说，重组是鹰航摆脱债务危机的必要条件。“如果政府只是继续救助鹰航，而没有任何重组作为回报，或者没有任何改变使（公司）更有利可图，那只会浪费金钱，”Gerry说。

印度尼西亚大学（UI）的SOE分析师Toto Pranoto认为，第二种选择可能更适合Garuda，特别是考虑到时间不站在政府一边。

他指出，仅在航空业这样一个监管严格的市场中成立一家新公司，第三种选择就需要大量时间。如果Garuda不复存在并且其航线可供抢夺，私人运营商可能对为偏远地区提供服务没有兴趣。

“在紧急状态下，根据《破产法》提供保护选项，”Toto周四告诉邮报，强调公司需要制定全面计划，以便与贷方的谈判能够顺利进行。

**标普：中国实际GDP
增长率今年料达8.3%**

评级机构标准普尔全球评级（S&P Global Ratings）预测，中国经济的实际国内生产总值（GDP）增长率将在今年达到8.3%，2022至2024年则将放缓至约5%。

据路透社报道，标普今天（25日）在报告中给予中国A+/A-1和前景稳定的评级，并说与其他中等收入经济体相比，中国可能在未来几年内维持高于平均水平的经济增长。

标普解释，部分原因包括中国有效遏制冠病疫情并迅速推出冠病疫苗。

来源：早报