

国企卡钢债务已高达31万亿印尼盾 国企部长艾力克宣布调查贪污和安排上市



(本报讯) 据记录, 国企卡钢公司 (PT Krakatau Steel Tbk) 的债务高达 20 亿美元或约 31 万亿盾。 国企业部长艾力克 (Erick Thohir) 怀疑其中一些大项目存有贪污腐败问题, 导致公司债务膨胀。

“它有20亿美元的债务。其中之一是目前停滞的高炉项目, 高达8.5亿美元投资。这些都是坏事。肯定有腐败的问题。” 艾力克说。9月29

日官方消息称。

1. 政府将严惩卡钢项目中的贪污肇事者

艾力克部长强调, 政府将惩罚项目中的腐败肇事者。 “我们将追究任何造成公司贪污亏损的人, 因为这不是我们想要指责的, 而是针对我们必须修复的错误业务流程的执法,” 艾力克说。

即便如此, 他表示, 目前卡钢公司的新

管理层正在重组过去项目的债务。

“值得庆幸的是, 重组进展顺利。当然, 如果我们追求的是重组计划, 什么计划? 这就是为什么我们有第一步和第二步,” 他说。

此外, 卡钢总公司也正在建立其数家子公司的基础设施的控股权, 即 PT Krakatau Daya Listrik (PT KDL)、PT Krakatau Tirta Industri (PT KTI)、PT Krakatau Bandar Samudera (PT KBS) 和 PT Krakatau Cilegon工业区 (PT KIEC)。 之后, 这些子公司将在证券交易所进行首次公开出售股票 (IPO) 以获得资金, 以便帮助偿还卡钢总公司的债务。

“我们将上市, 以便有新的资金来偿还 20 亿美元的债务,” 艾力克部长说。

2. 卡钢Krakatau

Steel 总裁发出声音

针对涉嫌贪污腐败的问题, 卡钢公司总裁 Silmy Karim 表示, 高炉项目于 2008 年启动, 并于 2012 年开始动工。

“高炉项目于 2008 年启动, 并于 2012 年进入建设期, 早在我 2018 年底加入卡钢之前。目前的管理层已经找到了一个解决方案, 使以前闲置的设施或工厂能够恢复生产,” Silmy 在一份官方声明中说到。

他表示, 2020 年以来, 卡钢公司新任管理层成功重组债务, 分期付款负担和债务利息变轻。

“过去与违规/腐败迹象的关系肯定是管理层关注的问题。我加入时的重点是找到解决方案并展望未来, 以便卡钢能够生存,” Silmy 说。

3 卡钢 (Krakatau

Steel) 正在为停滞的项目寻找解决方案

此外, 卡钢公司目前正在寻找解决方案, 以便让停滞的高炉项目重新运行。 “目前, 我们有两个潜在的战略合作伙伴, 其中一位候选人甚至与卡钢签署了协议备忘录 (MOA)。 又有一个合作伙伴提交了一封有意在高炉上合作的信件。 这意味着高炉项目有一个解决方案。 我们的目标是在 2022 年第三季度投入运营,” Silmy 说。

停滞的项目稍后将使用新技术运营, 以便它可以运行并为公司创造收入。 “高炉的运营将最大限度地利用国内原材料, 即铁砂的技术。铁砂的使用将节省生产成本并减少从国外进口原材料, 即铁矿石,” Silmy 补充道。(莉丽)

雅万高铁36公里长特大桥上 连续梁施工完成 培训本地技工1500名



中新社雅加达9月29日电 (记者 林永传) 随着2号特大桥上最后一联连续梁——DK9多跨刚构连续梁顺利合龙, 印尼雅万高铁2号特大桥上24联连续梁于29日全部完成施工, 为后续铺轨等工程创造了有利条件。

雅万高铁2号特大桥

全长36公里, 紧邻雅加达到万隆高速公路, 地形环境复杂、施工干扰极大, 密集设置了24联连续梁。其中DK9连续梁位于勿加泗县境内, 跨越三层高速公路匝道, 主墩距高速公路匝道最近距离仅20厘米, 施工空间狭窄, 是全

线施工环境最复杂、受外界干扰最大的重难点控制性工程。

负责该工程施工的是中国铁集团所属中国铁路国际有限公司牵头的中方施工联合体成员——中国电建水电八局。据该局雅万高铁项目部负责人介绍, 如此密集连续梁群, 在国内外铁路工程中极为少见。又逢印尼新冠疫情持续蔓延期间, 中方施工单位制定了科学严谨施工方案, 一手抓疫情防控、一手抓工程建设, 通过各方协作将疫情对项目建设影响降至最低, 确保连续梁群高质量合龙。

施工过程中, 中方企业团队坚持属地化建设,

高度重视高铁技术和知识转移工作, 通过“中国导师带印尼徒弟”模式, 在当地培养了1500余名熟练的连续梁施工技术人员。

连接印尼首都雅加达和第四大城市万隆的雅

万高铁, 是中印尼两国共建“一带一路”倡议标志性工程和印尼国家战略项目。建成通车后, 两地出行时间将由现在的3个多小时缩短至40分钟。(完)

中新网

