

雅万高铁争取2022年12月运营

政府用预算支持国企 回收期仍订40年

(本 报 讯) 雅加达万隆高速铁路(KCJB)项目正在加速推进,以在2022年12月之前实现其运营目标。为了实现这一目标,项目联合体正在解决从资金到加快现场工作的一系列挑战。

政府也已介入,以便国家战略项目(PSN)不再错过目标。国家今年预算案(APBN)已准备好用于支持中印尼高铁公司PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC)财团中的国有企业。

印尼火车公司(PT Kereta Api Indonesia)总裁Didiek Hartantyo确保通过国家资本投资(PMN)获得的国家预算资金不会改变雅万高铁项目计划,即企业对企业(B2B)。国家资本投资需要履行印尼 国营企业财团的基本股权义务。

“政府鼓励通过国家预算为国有企业提供支持,没有政府

担保。政府支持国营企业能够开展这个项目,不是吗?项目计划仍然是企业对企业(B2B)”Didiek在一次媒体访问采访中说。

提醒一下,为了开展雅万高铁项目,印尼中国高铁公司(PT KCIC)于2015年10月成立。KCIC是一家通过PT Pilar Sinergi Indonesia(PSBI)的国营企业财团与中国铁路财团的合资企业公司,通过北京亚湾高铁有限公司,采用B2B计划。

有四家国营企业是该财团的成员,即PT Wijaya Karya (Persero) Tbk (WIKA)、PT Kereta Api Indonesia (Persero) 又名PT KAI、PT Jasa Marga (Persero) Tbk 和 PT Perkebunan Nusantara 或 PTPN VIII。目前,印尼火车公司(PT KAI)扮演着领导 国企财团的角色,以取代Wijaya Karya。

Didiek透露,KCJB

项目的初步估计将耗资60.7亿美元。大部分投资由中国国家建设,银行(CDB)的债务提供资金,价值45.5亿美元,占总投资的75%。而其余25%由印中高铁公司(KCIC)承担,其中北京亚湾承担40%,印尼国企财团承担KCIC承担的60%投资。

以此计算,印尼国企财团的基础股权存款总额为9.11亿美元。然而,印尼财团仅存入了6.14亿美元。这意味着印尼国企财团存入的基础股权义务短缺,相当于4.36万亿印尼盾。

具体而言,Wijaya Karya的存款缺口仍为2400亿印尼盾,PTPN VIII为3.14万亿印尼盾,PT KAI为4400亿印尼盾,以及Jasa Marga为5400亿印尼盾。“为了满足需求(基础股权),四家国有企业都有自己的困难。例如,由于乘客数量下降,PT KAI的收入低迷。国营企业存入股权的能力很困难,”Didiek说。

至于成本超支或费用超支的问题,目前印中高铁公司仍在审查和谈判中。如前所述,成本超支估计不超过17亿美元。

Didiek还确保审查过程是透明的,因为它是由独立顾问计算并由金融和发展监督局(BPKP)审计的。

在同一场合,印中高铁公司总裁董事

Dwiyana Slamet Riyadi补充说,他的团队也在继续提高效率。这包括与相关利益相关者谈判,例如与国家电力公司和电话公司。

“成本超支是国营企业的责任,也涉及印尼和中国的赞助商。但仍应进行谈判,中国建设银行可以帮助为成本超支提供资金,”Dwiyana说。

追求目标2022年12月

工作进度方面,截至2021年10月,铁路142.3公里项目已达79.31%。政府还设定了一个目标,即能够在2022年12月进行商业运营,即商业运营日期(COD)。

Didiek表示,目标也是欢迎明年年底在印尼举行的G20高峰论坛前正式运营。“在G20期间,这项任务必须在明年完成,”他说。雅万高铁稍后将在哈林(Halim)、加拉旺(Karawang)、巴达拉廊(Padalarang)和外得卡(Tegalluar)设有四个车站。据Dwiyana介绍,雅万高铁站的确定还考虑了西瓜哇省的经济和区域发展,以及交通方式之间的整合系统。

“我们希望原来使用高速公路的民众将尽可能多的乘客改到高速铁路上。这对促进地区和国家经济增长将产生重大影响,”Dwiyana说。

目前,印中高铁公司正在通过考虑新冠疫情后的需求状况进行调研。这对于雅万高铁的运营模式以及确定门票和定价方案是必要的。

在最初的计划中,雅万高铁的门票估计为250,000盾-350,000盾。“但我们将有一个关税策略来吸引更多的乘客。例如,某些日子有关税差异,可能是180,000印尼盾。我们也试图更真实地看到疫情后的需求情况,”Dwiyana说。

关于投资回收期,Didiek充说,他的团队还在做计算。然而,在初步估计中,投资回收期估计为40年或不超过特许经营期。考虑到其他一些火车线路,Didiek确信雅万高铁会受到欢迎。

他举了一个例子,日惹通梭罗(Yogyakarta-Solo)轻轨现在每天有大约11,000名乘客,远高于之前的3,000-4,000名乘客。雅加达茂物德波丹格廊和务加西(Jabodetabek)轻轨也是如此,每天约有120万名乘客。

“我们目前正在完成可行性研究。但投资回报问题取决于票价方案、乘客数量和年度经济增长。我们仍然乐观,希望不会超过优惠,”Didiek充道。

(莉丽)

