

# 随着习近平来访将试运行雅万高铁(上)

## 资金困扰和延误仍旧有待两国致力解决



**10月13日，在西爪哇万隆的Tegalluar火车站，工人们站在高速列车旁，该项目是中国“一带一路”倡议的一部分。**

**(本报讯)** 根据“雅加达邮报”最新报导，连接雅加达和万隆的高速铁路比原计划晚了好几年，定于本月试行，为明年6月开始的商业运营做准备。但是，专家们不排除进一步延误。

试运行将于11月16日开始，恰逢二十国集团峰会，并允许政府向主要经济体的领导人展示印尼-中国项目，中国国家主席习近平将亲自从巴厘岛在线监察此次活动。

然而，就在最后试运转前几天，关于成本超支的旷日持久的讨论仍然困扰着该项目，印尼和中国方面提出了不同的数字。

根据财务审计机构(BPKP)的两项评估，国有企业(SOE)部的演示材料显示，成本超支为14.5亿美元。

根据《雅加达邮

报》看到的另一份文件，如果进行第三次评估以包括加息等更多因素，这一数字可能会跃升至19亿美元。同一份文件称，中方将这一数字定为9.82亿美元。成本超支超出了最初的项目成本预算为60亿美元。

“这些数字各不相同，因为中国和印度尼西亚对哪些东西算作成本有不同的假设。负责该项目的企业“印中高铁公司”(PT Kereta Cepat Indonesia China KCIC)的发言人Rahadian Ratry于10月27日对媒体表示，谈判[解决差异]正在进行中。

例如，中国为其高速铁路系统设置了专用频率，运营商可以免费使用。在印度尼西亚，这样的频率有价格标签，而且建立一个不受干扰的特定频率是有成本的，因为铁路信号使用与

移动网络类似的技术。

印度尼西亚计算中添加的其他要素是建造新输电线路和为公共设施清理土地的成本。

负责审查该项目的“财务审核机构”(BPKP)表示，前两次评估说明了该项目的多次延误、税收风险以及引入新规则的影响。

BPKP商业实体、连通性、旅游、工业区和住房监督主管Aryanto Wibowo于10月27日告诉邮报，他的办公室尚未收到第三次评估的正式请求。未解决的差异使印度尼西亚政府不愿继续进行另一次国家注资，据估计至少达到3.2万亿盾(2.05亿美元)。负责监督国有企业(SOE)的国会第六委员会在11月1日的一次会议上拒绝支持注资。

国有企业副部长Kartika Wirjoatmodjo承认，负责该项目的财团KCIC最早可能在本月遇到现金流问题，并表示，如果没有注资，该项目几乎肯定会推迟到明年6月以后。

“我们需要加快[支付]。如果该过程现在不开始，以便可以在明年6月之前支付注资，那么该项目将被推迟到2023年底，”Kartika于11月1日在国会告诉立法者。

国营铁路公司(PT KAI)的CEO

Didiek Hartantyo于7月6日发出了类似的警告，称如果今年没有国家注资，该项目可能面临更多延误。填补成本缺口的商定计划是从KCIC的自有股权中获取25%，其余部分来自贷款。如果KCIC陷入财务困境，中国国家建设银行(CDB)将无法提供更多贷款。

为了使该项目在经济上更具吸引力，政府已宣布考虑将铁路连接到泗水并提供贷款担保。据未经证实的报道，它还可能将特许经营期限从50年延长至70至80年。

KCIC的发言人Rahadian并未否认这一资讯，但表示该财团仍需等待确认，因为此事与正在进行的谈判有关。

11月1日，财政部国有资产总司长Rionald Silaban告诉记者，他无法确定何时进行注资，称BPKP的评估将首先由高铁委员会审查。

高铁委员会负责人、协调海事和投资部长卢胡特于10月28日声称，成本超支问题已得到解决，项目进展顺利，尽管其他部委另有说法。“不是真的，我们已经找到了[解决差异]的数字，”卢胡特告诉记者，并补充说他确信目前的时间表会得到落实。

鉴于成本超支和融资问题，专家们对该项目能否满足现

在设定的2023年最后期限表示怀疑。“从一开始，就没有好好计划。万隆理工学院(ITB)区域和城市规划部高级讲师Wilmar A. Salim于10月27日表示，我们可以看到鲁莽的迹象，而且行动过于仓促。

Wilmar指出，即使所有成本超支问题都得到解决，印尼和中国也需要考虑如何支付长期运营铁路的成本。他表示，该项目可能面临长期挑战，以实现自给自足所需的客流量，并且可能需要股东的持续资金才能使其长期运行。

他认为，对于大多数在雅加达和万隆之间的走廊旅行的人来说，收费公路和现有的铁路服务是一种负担得起的选择。而且，高铁的终点站Tegaluar距离万隆还有一个小时的车程。

来自Soegijapranata天主教大学的交通专家Djoko Setijowarno于11月1日表示，该线路在运营初期可能会有大量乘客，因为人们会热衷于尝试，但长期需要做更多规划。

他说，政府可能会考虑降低雅加达和万隆之间传统铁路服务的运力，让一些乘客改乘高速列车，并补充说，大幅改善万隆和Tegaluar周围的公共交通同样紧迫。

位于新加坡的“东南亚研究学院”(ISEAS-Yusof Ishak)