

楔入非洲关键矿产版图的“洛比托走廊”

随着全球能源竞争的不断升级，非洲大陆成为铜、钴、锂、石墨、铂族金属等关键矿产竞争的焦点地区。在矿产资源开发过程中，铁路运输的核心和战略作用日益凸显。为争夺非洲关键矿产资源，美国破天荒首次抛出“洛比托走廊”(Lobito corridor)铁路计划，并将其列为七国集团全球基础设施和投资伙伴关系的旗舰项目。美欧试图用该项目在非洲大陆打入一个楔子，以此为撬点抵消中国“一带一路”倡议(BRI)影响并重构非洲关键矿产版图。

关键矿产争夺刺激非洲铁路复兴

近来南部非洲铁路建设引发全球关注，并吸引了数十亿美元投资，其核心是确保能源转型所需的关键金属供应。多年忽视和资金匮乏使南部非洲许多铁路线步履蹒跚，从非洲大陆西海岸的安哥拉到东部的坦桑尼亚，各国政府和投资者都在准备恢复几十年来年久失修的铁路线并修建铁路新线。赞比亚和刚果(金)共享的中非铜矿带已成为区域铁路复兴的中心，刚果(金)去年取代秘鲁成为全球第二大产铜国，而赞比亚则雄心勃勃计划要赶上其北方邻国刚果(金)。目前该地区通过大西洋运往欧洲和美国的货物80%在使用公路运输，由于道路拥堵卡车集港往往需要一个多月时间，投资者和当地政府正寻求确保有足够的运输能力来保障金属矿产品出口。

美欧所谓“洛比托走廊”项目计划，是扩建从刚果(金)

到安哥拉港口洛比托的大西洋铁路(LAR)。该项目计划正被西方媒体大肆宣传，媒体报道称到2027年该项目总投资将达6000亿美元。国际开发金融公司今年6月批准了一笔5.53亿美元贷款，预计第一笔款项将于2025年1季度发放。自今年1月，艾芬豪(Ivanhoe)矿业首次经LAR铁路将卡莫阿-卡库拉(Kamoa-Kakula)出产铜精矿运抵安哥拉洛比托港；8月该公司第一批出口铜装船，由托克集团(Trafigura Group)运往美国大西洋沿岸城市巴尔的摩。今年2月赞比亚政府与中国土木工程建设公司签署一项协议，计划耗资10亿美元对另一条通往坦桑尼亚达累斯萨拉姆港口的坦赞铁路(Tazara)进行整修，中国土木工程建设公司将获得坦赞铁路的特许经营。拥有非洲大陆最大铁路网络的南非，其国有物流运营商Transnet SOC Ltd. 近期刚从非洲开发银行获得10亿美元贷款以推动其铁路恢复计划。

图1：“洛比托走廊”示意图

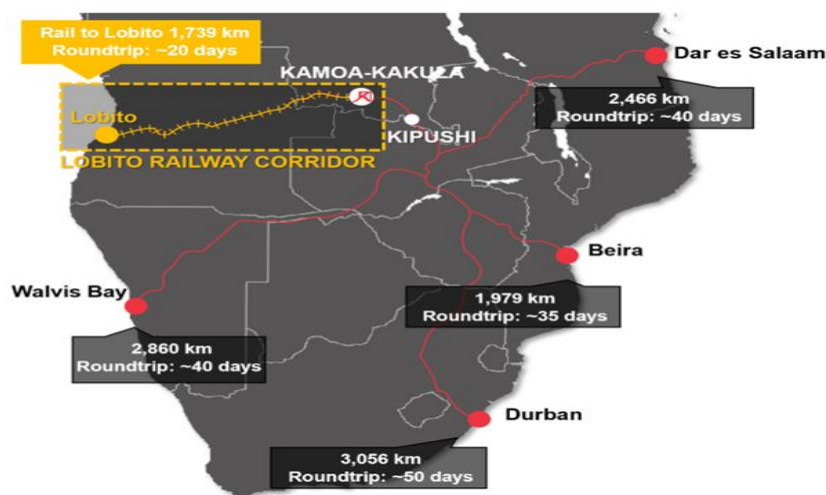


来源:非洲信息网

坐收渔利的“洛比托走廊”计划

美欧所谓的“洛比托走廊”计划，充斥着坐收渔利的精明算计。洛比托走廊沿线矿产资源极其丰富，走廊地区还拥有世界上51种最关键矿物中的26种，包括铬、钴、石墨、铅、锂和镍，铁路建设对于美欧矿产保障具有重要战略意义。非洲大陆各国获得独立后，西方一直将非洲列为矿业投资的“高危地区”，对当地基础设施更是漠不关心。西方矿业公司极少在非洲投资，仅富于冒险精神的艾芬豪矿业和发家于南非的英美资源在非洲有重大投资。此次美欧在洛比托走廊项目首开政府投资先河，一方面是中非铜矿带丰富资源对欧美能源竞争至关重要，面朝大西洋的安哥拉洛比托港是美欧海运的关键枢纽。另一方面铁路线的扩建可以大幅降低运输成本，给美欧带来巨大经济利益。以艾芬豪矿业的刚果（金）Kamoa-Kakula铜矿为例，LAR铁路开通后Kamoa-Kakula铜矿铁路运输较之前公路运输距离缩短三分之二，运输时间、成本和碳足迹都大幅降低。

图2：卡莫阿-卡库拉目前使用的出口路线图



来源:艾芬豪矿业公司。

注:卡莫阿-卡库拉目前使用的出口路线图(红色)以及洛比托铁路走廊的路线图(橙色)。由于运送精矿到港口的内陆距离遥远,单物流成本已占卡莫阿-卡库拉 C1 现金成本总额的30%以上。

此次美欧抛出“洛比托走廊”计划时机颇耐人寻味,凸显“摘桃”和打压对手之意。2023年11月,中国“一带一路”峰会刚闭幕,非洲几个国家代表就被美欧邀请到比利时参加“全球门户”论坛。在论坛上,美欧与赞比亚、安哥拉和刚果(金)等非洲国家签署协议,宣称开展“开发矿产资源”和“交通互联互通”合作,目的是“摆脱对中国关键矿产依赖”。其核心是打通一条连接安哥拉、刚果(金)和赞比亚的铁路网络,通过安哥拉洛比托港将非洲关键矿产资源通过大西洋出口美国和欧洲。不过各国仍需自行制定具体路线,并在2030年之前采取联合行动。在美欧计划的这条线路中,中国在2015年已经修建并通车了从安哥拉到刚果(金)南部的铁路,而从赞比亚到印度洋的铁路则是中国在1976年建成的。美欧只需修好从刚果(金)南部到赞比亚首都卢萨卡的铁路即可贯通,这也是美欧自行制定路线的原因。

洛比托走廊起起伏伏的前世今生

洛比托走廊主要的基础设施是本格拉铁路,由当时安哥拉的葡萄牙殖民者始建于1902年11月、建成于1931年。葡萄牙当时修建本格拉铁路的初衷是殖民掠夺,目的是将赞比亚和扎伊尔即现在的刚果(金)采掘业与大西洋连接,以便向欧洲和美洲运输矿产资源。修建该铁路的西方公司获得99年特许权,铁路运营在1973年达到顶峰,运输了刚果(金)60%

和赞比亚45%的铜。安哥拉于1975年11月独立，随后爆发持续27年的内战导致铁路中断。1976年中国援建坦赞铁路通车，开辟了另一条经坦桑尼亚达累斯萨拉姆港口通往印度洋的铜矿出口走廊。2001年11月本格拉铁路99年特许权到期，土地和所有基础设施归还安哥拉政府。到2002年内战结束时，本格拉铁路只有21英里铁路可以运营。2006年到2014年在中国政府近20亿美元资助下，新的本格拉铁路历时15年全面翻新。这是安哥拉有史以来修建的线路最长、速度最快、规模最大的现代化铁路，全部采用中国标准、中国技术、中国装备，也是中国企业本世纪海外一次性建成最长的铁路。

图3：首批铜精矿抵达洛比托港口准备卸货



图片来源:艾芬豪矿业公司

2023年7月4日，洛比托大西洋铁路公司获得了一项为期30年的特许权，提供铁路服务的条件是它将在安哥拉投资4.55亿美元，在刚果（金）投资1亿美元。洛比托大西洋铁路公司是合资企业，三家合资方为全球大宗商品贸易巨头托

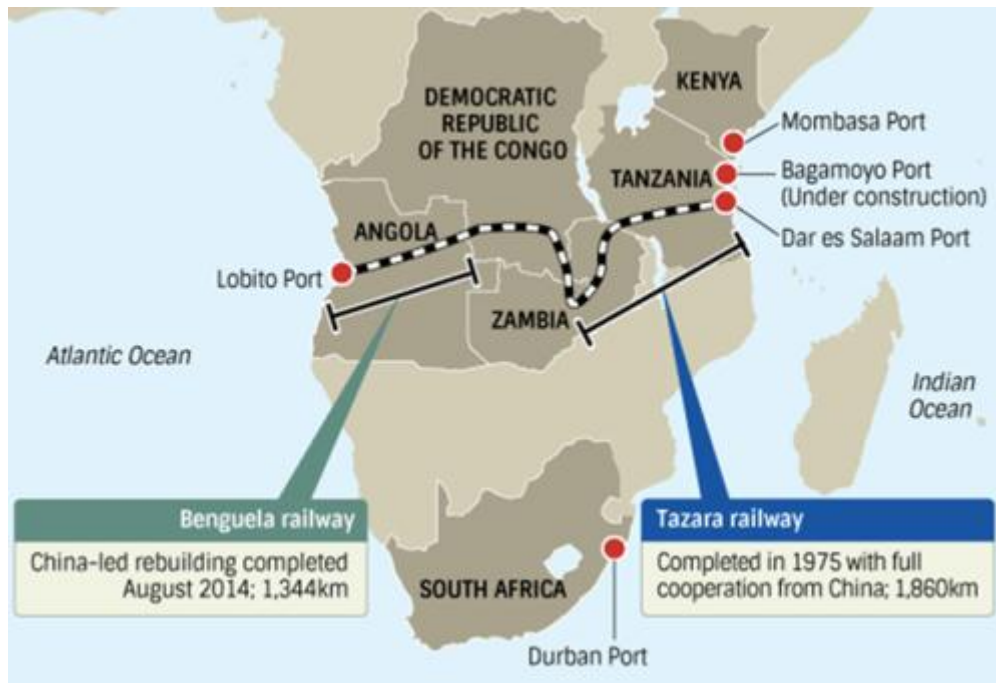
克集团、葡萄牙建筑集团莫托-恩吉尔（Moto-Engil）和比利时私人铁路运营商维克图里斯（Vecturis SA）。2023年9月9日美国和欧盟发表联合声明宣布支持走廊建设，并委托进行一项新的从刚果（金）南部到赞比亚首都卢萨卡铁路线可行性研究，将洛比托铁路线与坦赞铁路连接贯通。10月26日，美国、欧盟、非洲开发银行（AfDB）和非洲金融公司（AFC）代表签署谅解备忘录，以支持开发洛比托走廊和新的赞比亚-洛比托铁路线。美国宣布对洛比托走廊多个领域进行10亿美元的公共投资，其中包括安哥拉各地的铁路线升级。

非洲关键矿产未来面临激烈竞争

赞比亚和刚果（金）盛产的铜钴矿对电池和其他可再生能源组件生产至关重要，使其已成为中美争夺竞争优势的最新战场。美欧与中国几乎同期推出的洛比托走廊和坦赞铁路两大复兴计划，揭开了非洲关键矿产竞争的大幕。在这场博弈中，中国具有先发优势。自新中国成立以来，非洲就一直是中国的亲密合作伙伴。尤其2000年中非合作论坛（FOCAC）成立以来，在“一带一路”倡议引领下，中国投资并参与赞比亚、刚果（金）等非洲国家的众多基建和轨交项目，遍布非洲的道路、桥梁、机场、铁路、体育场馆、医院、发电站等都是中非合作的硕果。仅在过去十年中，中国在发展中国家的基础设施项目上投资近1万亿美元。就在今年1月，根据中国与刚果（金）铜钴合资协议修订版，中国企业承诺投资高达70亿美元的基础设施。拜登政府宣称要挑战中国在全球关键矿产市场的主导地位，并在洛比托走廊项目上投资了数

亿美元，但美国在基础设施建设方面才刚刚起步且投入远远不够。

图4：坦赞铁路VS洛比托走廊



来源:非洲信息网

在非洲大陆，中国主导的不仅仅是基础设施建设。美国企业研究所（American Enterprise Institute）数据显示，2023年中国在非洲投资达到近110亿美元，其中约78亿美元用于采矿业，比如博茨瓦纳的霍马考铜矿以及纳米比亚、赞比亚和津巴布韦等国的钴矿和锂矿。刚果（金）的铜钴矿生产大部分由中国公司控制，而美国只有矿业初创公司KoBold Metals去年底出资1.5亿美元购买赞比亚北部Mingomba大型铜矿52%股权。目前中国是世界上最大的电动汽车电池生产国，政策支持、制造能力、原材料获取、垂直整合和市场主导地位的结合使中国成为电动汽车技术和电池价值链的全球领导者，使其比欧盟和美国更具竞争优势。近年来，包括

华友钴业、中矿资源、盛新锂能、雅化集团等中国公司已投资超过10亿美元在津巴布韦收购和开发锂项目。为了鼓励国内加工和提炼业务，津巴布韦政府去年禁止锂原料出口，中国公司的投资无疑为这一政策目标提供了有力支持并进一步推动该国经济发展。

洛比托走廊与坦赞铁路的竞争只是未来能源竞争的冰山一角。当前资源争夺成为全球能源竞争的焦点，这场竞争正演变成为地缘政治、经济利益、产业发展和环境可持续性等多个层面的竞争与合作。对于中国来说，如何将长期以来对非援助及互利合作积累下来的丰厚有形和无形资产高效耦合，将成为赢得非洲棋局的关键。