

艾芬豪大西洋公司推动的“自由走廊”项目： 地缘政治与资源开发的双重叙事

郑宏军 中国金属矿业经济研究院（五矿产业金融研究院）

“自由走廊”项目是美国艾芬豪大西洋公司于2024年推出并主导的西非跨国基础设施旗舰工程，计划投资30亿至50亿美元，构建连接几内亚Kon Kweni (原名Nimba) 铁矿与利比里亚Didia新建深水港的重载铁路网络，并配套升级公路、电力及通信设施。项目核心战略价值在于响应美国主导的关键矿产供应链多元化诉求，与“洛比托走廊”形成呼应，共同构建覆盖非洲东西部的关键矿产出口网络和地缘竞争的战略支点。

关键矿产开发与区域联通的双重诉求

艾芬豪大西洋公司前身为高能勘探公司，2024年12月更名为艾芬豪大西洋公司。更名既象征着其与艾芬豪集团（含艾芬豪矿业、艾芬豪电气）的战略整合，也凸显其以美国为根基、拓展大西洋沿岸矿产贸易路线的发展愿景。由罗伯特·弗里德兰创立并担任董事长的美国公司I-Pulse为公司核心大股东，多位核心管理层持有公司普通股，管理层持股比例较高，绑定长期发展利益。截至2025年6月30日，共有30家机构持有公司股份，持股总数达571.904万股，占比35.69%，机构股东包括Solas资产管理公司、AWM财富管理公司等，且持股机构数呈增长趋势。

在战略卡位上，公司精准对接美国供应链安全需求，布局“盟国境内资产+跨境供应链”，契合当前全球地缘政治格局下的资源配置逻辑；在管理团队上，公司依托罗伯特·弗里德兰在矿业领域的行业影响力与项目运作经验，核心团队具备大型矿产项目开发、跨国协议谈判的成熟能力；在项目选取上，公司优先布局美国关键矿产清单中的优质项目，依托Kon Kweni世界级铁矿项目的开发，打造高品位铁矿石供应基地，构建“非洲开采-中东初加工-美国终端制造”的跨境供应链。

艾芬豪大西洋公司的“自由走廊”项目



图片来源：：艾芬豪大西洋公司

Kon Kweni铁矿最初由必和必拓持有，现为艾芬豪大西洋公司的核心资产（占股85%），剩余股份由几内亚政府（10%）和米弗吉社区（5%）持有。矿床总资源量达75亿吨，其中2亿吨以上矿石的铁品位高达67.5%，属于全球顶级高品位铁矿资源。公司计划将铁矿运至中东进行初步加工，生产低碳

排放钢铁后流入美国供应链。预计2027年正式启动生产，初始年产能200万-500万吨，目前已完成环境和社会影响研究（ESIA），并提交了建设许可申请。第二阶段预计2029年启动，需经过单独的ESIA评估，目标是将年产能提升至3000万吨。项目地点距西芒杜铁矿约160公里，二者共同构成西非高品位铁矿开发集群。

“自由走廊”是Kon Kweni铁矿项目落地的前提条件和企业发展战略的核心依托。项目采用“一主多辅”的基础设施布局，形成跨领域协同网络：核心工程为新建连接几内亚宁巴地区与利比里亚Didia的重载铁路，解决矿产运输的核心瓶颈；配套建设Didia全新深水港，突破现有港口吞吐能力限制；延伸科特迪瓦水电网络至宁巴地区，升级全天候公路系统，并铺设跨境光纤通信电缆，构建“交通-能源-通信”三位一体的支撑体系。这种集成化布局超越了传统资源运输通道的单一功能，具备服务农业、制造业的多用户属性。公司原本计划于2025年中期在澳大利亚证券交易所（ASX）完成首次公开募股（IPO），后正式宣布推迟至2025年底，核心原因包括：利比里亚铁路基础设施升级工作需同步推进，以保障Kon Kweni项目的矿产运输；铁路和港口准入协议的最终批准尚未落地，成为IPO启动前的关键门槛；市场普遍关注2025年初相关协议的获批进展，这将直接决定上市进程与后续融资能力。

基础设施网络与实施路径的核心架构

“自由走廊”项目并非单纯的基础设施建设工程，其本

质是在全球关键矿产供应链重构背景下，通过“交通-能源-通信”一体化布局与“短期替代+长期建设”的实施策略，展现跨境资源通道的创新发展模式。美国对“自由走廊”的隐性支持凸显其争夺非洲资源主导权的意图。项目选址于马诺河联盟¹核心区域，获得利比里亚总统博阿凯及区域组织的明确支持，却与安赛乐米塔尔（AML）控制的耶克帕-布坎南铁路形成竞争态势。公司主张的“开放接入”运营模式，打破现有企业对基础设施的垄断，为美资企业介入西非资源运输创造条件，这与美国国际开发金融公司（DFC）对“洛比托走廊”的2.5美元融资逻辑一脉相承。

项目通过两大举措突破物流瓶颈。近期规划获准使用由AML运营的耶克帕-布坎南铁路将矿石运往布坎南港出口；

“自由走廊”为长期规划，计划投资30亿-50亿美元建设连接几内亚宁巴地区与利比里亚Didia新建深水港的重载铁路，并配套升级道路、电力和通信网络，打造多用户共享的跨境基础设施平台。2024年2月，公司与利比里亚政府、古马非洲集团（Guma Africa Group）签署意向书，启动30天框架协议磋商；2025年7月，通过签署18亿美元铁路使用协议，获得耶克帕-坎南铁路临时使用权；长期则推进新铁路与深水港建设，计划与Kon Kweni铁矿2027年投产计划同步落地。这种“临时替代+永久建设”的策略，有效降低了项目延期风险。

项目构建了“企业主导、政府协同、国际支持”的参与

¹ 由塞拉利昂、利比里亚、几内亚、科特迪瓦组成的区域性合作组织，以开发马诺河流域为核心目标，推动成员国间经济一体化、基础设施建设及安全合作。

模式：艾芬豪大西洋作为核心投资方，负责项目设计、融资与运营；利比里亚政府提供特许经营权与政策支持，换取税收与就业收益；美国通过隐性资金支持与外交协调提供战略背书，马诺河联盟则承担区域协调角色。这种机制试图平衡企业盈利诉求、东道国发展需求与大国战略利益。项目建成后，可实现每年3000万吨铁矿石的运输能力，按每吨2.10美元通行费计算，仅铁路收入便可达5300万美元/年，同时为利比里亚创造累计14亿美元通行费及6亿美元税费收入，形成企业与东道国的利益绑定。

多重利益主体互动与冲突的博弈格局

1. 企业间的基础设施控制权争夺。艾芬豪大西洋公司与安赛乐米塔尔的博弈构成项目核心冲突。安赛乐米塔尔自2005年起接管耶克帕-布坎南铁路，累计投入逾8亿美元修复升级，拥有使用权至2030年，目前正推进12亿美元扩建计划以将年产能提升至2000万吨，坚决反对“开放接入”模式。艾芬豪大西洋公司则通过提出新建“自由走廊”与争取现有铁路使用权的双重策略，试图打破垄断，双方围绕运营权归属与收益分配的博弈仍在持续。企业间合作模式创新至关重要。若能实现艾芬豪大西洋公司与安赛乐米塔尔的利益共享（如联合运营现有基础设施），建设成本与博弈内耗将可大幅降低。

2. 东道国的发展诉求与风险考量。利比里亚立法机构对框架协议批准、铁路与港口特许经营权的最终确定，直接决定项目合法性基础；30亿-50亿美元的巨额投资需依赖多

元融资渠道，美国DFC等国际机构的资金支持意愿与条件将影响融资成本。利比里亚政府对项目持“支持与担忧并存”的双重态度。总统博阿凯将其视为推动经济复苏的关键抓手，强调项目对就业与基础设施升级的带动作用；但部分参议员明确质疑项目的债务风险，50亿美元投资可能加剧国家债务负担，同时担忧本地社区在土地征收、资源收益分配中的利益保障问题，这些争议成为项目立法批准的潜在障碍。

3. 大国在非洲资源领域的战略角逐。中国企业长期参与西非铁矿开发与基础设施建设，在资金与技术上具备先发优势。美国将“自由走廊”与“洛比托走廊”纳入“资源供应链多元化”战略，形成对中国主导的运输路线的替代竞争。同时从本土内部看，几内亚与利比里亚的边境协调、马诺河联盟内部利益平衡，以及大国战略调整均可能影响项目推进。

艾芬豪大西洋公司“自由走廊”项目作为西非跨境基础设施的重大举措，兼具经济发展与地缘战略双重意义。其核心价值在于通过构建多维度基础设施网络，打通内陆资源与沿海港口的物流通道，同时以多用户模式突破传统矿业垄断，为跨境基建合作提供新范式。项目若能顺利实施，将为利比里亚带来财政收入与就业增长，提升西非矿产的全球竞争力。