



——共建“一带一路”倡议十周年·魏桥实践系列报道之三——

几内亚达圣铁路 互利多赢的共富路

滨州日报/滨州网记者 邱芹 武学聪 通讯员 黄平义



达圣铁路,完全由中国设计、修建的几内亚半个世纪以来首条现代化铁路。

“志之所趋,无远弗届,穷山距海,不能限也。”从中国的滨州,到非洲的几内亚,相隔万水千山,相距万里之遥,然而“一带一路”的先行者用智慧和勇气,在几内亚不断地创造着奇迹。

2015年11月16日,来自几内亚的铝土矿运涉万里“海上铝业丝绸之路”首次抵达中国烟台港,通过转运最终进入滨州魏桥创业集团的氧化铝生产车间,这一年的矿石开采运输量是100万吨。2018年,记者远赴几内亚采访,在现场非常震撼地感受到“三国四方”合作对几内亚传统矿业开发模式的颠覆,这一年的铝土矿开采运输量是4000万吨。5年之后的2023年,记者再次赴几内亚采访,一条铁路“巨龙”已将“海上铝业丝绸之路”拉长深入到矿区,预计本年度的铝土矿开采运输将达5500万吨。

这条铁路就是完全由中国设计、修建的几内亚半个世纪以来首条现代化铁路——达圣铁路。它为中国铝工业畅通了全新的铝土矿资源战略供应渠道,摆脱了对少数资源富集国家的资源依赖;搭建起了双向物流通道,输出了中国制造、中国标准、中国技术;探索出了不同国家、不同所有制、不同行业、不同国籍人士互利共赢、务实合作的独特模式。

采用中国标准、中国技术和中国设备,建起几内亚半个世纪以来首条现代化铁路

自魏桥创业集团进军铝产业以来,主要的铝土矿来源于印度尼西亚。2014年1月起,该国正式禁止未加工冶炼的铝土矿出口。此举迫使魏桥寻找新的更大的矿源。全球铝土矿储量第一的几内亚便成了魏桥努力争取的目标。2014年正值几内亚国内埃博拉疫情猖獗之时,许多外国投资者纷纷弃之而去,唯有魏桥创业集团及其赢联盟合作伙伴迎难而上,其真诚和可行性规划打动了当时的几内亚总统及政府主要领导。几内亚方面同意赢联盟在该国开采矿产并出口至中国。

赢联盟是一个“三国四方”命运共同体,其成员中国魏桥创业集团是终端用户,需要可靠的铝土矿资源供应保障;中国烟台港集团需

要拓展港口货源,响应“一带一路”倡议,走出国门建港;新加坡韦立国际集团作为一家综合性航运集团,需要稳定的运输货源;几内亚的UMS公司则在当地开展汽车运输铝土矿业务。在魏桥创业集团的高效带动下,赢联盟铝土矿快捷运输通道仅用45天就迅速搭建完成:从矿山出发,经过公路运输、河港码头、海上浮吊装船、海上物流,一直到中国。魏桥创业集团董事长张波回忆:“2015年从几内亚运抵魏桥的第一船铝土矿品位低,离我们要求的矿石下限低很多,是跟其他高品位铝土矿掺在一起使用的。第一船的意义在于向全世界展示,我们能大批量从几内亚往中国运输铝土矿了!”

从2014年赢联盟进入几内亚,

这一合作模式一直持续到2018年。

2017年底,赢联盟出矿完成3150万吨,业务增长速度超越预期。与此同时,鉴于中国市场对几内亚铝土矿存在巨大需求,赢联盟继续勘探开发新的矿区。新的圣图矿区地处几内亚西北一隅,矿石储量大、品位高,因其位于山间沟壑之中,交通问题成为阻碍圣图矿区发展的头号难题。赢联盟内部产生寻求降低铝土矿运输成本、构建铁路运输的初始思路,并积极向几内亚政府做争取工作。2018年7月,赢联盟几内亚铁路公司成立,当年11月26日赢联盟铁路项目获得了几内亚政府批准并立项。

从2019年3月达圣铁路破土动工到2021年6月16日顺利通车,所有经历过这段时间的人都有

不可磨灭的记忆。疫情影响了全世界,也给达圣铁路的修建带来重重困难。一波又一波的疫情,一直伴随着铁路建设的进程。在赢联盟总指挥孙修顺的强力指挥下,所有建设者一边紧张抓建设一边抓疫情防控,在荒原上架桥铺轨,在雨季的泥泞中抢工期,最终建成了几内亚半个世纪以来第一条现代化铁路,并全部采用中国标准、中国技术和中国设备。

达圣铁路横跨几内亚博凯和博法地区,正线长度125公里,主要服务于赢联盟圣图矿区铝土矿运输,也是服务于沿途其他铝土矿企业的重要基础设施。铁路设计时速80公里,连接赢联盟圣图一胡达矿区与达比隆港,建有桥梁21座、隧道2座和车站6个。

铁路和港口能力双提升,运往中国的铝土矿有望达到6000多万吨/年

达圣铁路建设的意义是多方面的,对赢联盟业务拓展,对几内亚经济发展、对保障中国市场的铝土矿供应,都起着强有力拉动作用。

赢联盟行政副总监常爱思生动地向记者介绍铝土矿“乘坐”火车一直到深海的历程:铁路始于圣图矿区,在矿区装车站,铝土矿通过皮带输送至火车车厢;穿过金迪亚区和博凯区,最终抵达达比隆港。在港口的卸车站,翻车机系统把车厢里的铝土翻卸到皮带机系统,并通过装船机装运至驳轮,

再通过驳轮驶向深海转运至大轮船。她说:智能化的装车设备和卸车设备,大大提升了整个运输系统的运力。目前达圣铁路每天能对开13列火车。

赢联盟在几内亚的诺尼兹河上有两个港区负责接卸、转运铝土矿,分别是卡图古马港区和达比隆港区。今年8月底,记者来到卡图古马港区一港看到,整个港口的基础设施跟5年前没有大的变化。在卡图古马港区一港的对照下,再到达比隆港区二港,记者看到的是一个

非常现代化的港口:蓝天白云映衬下,红土地上的港口再无扬尘,目之所及皆是皮带机、翻车机、装船机、门机等“庞然大物”。目前达比隆港已成为整个非洲地区装备最先进的港口。

来自中国烟台港的博凯港口运营总经理于兵俊介绍:作为达圣铁路项目的附属配套工程,达比隆港进行了一期扩建,配套了2套翻车机、2台堆取料机、2台装船机以及7公里的皮带机系统。其主要功能是将铁路运输的铝土矿通过

翻卸、运输、转运、存储、装船等工序装至驳轮。

一整套运输系统的提升改造,使得赢联盟港口吞吐量大幅提升,去年完成铝土矿吞吐量4000万吨,今年计划完成5000万吨。

在隆隆机械声中,达比隆港区二期三个泊位正在建设中,预计年增加吞吐量1500万吨。近几年内,随着达圣铁路运力提升和港口吞吐量增加,运往中国滨州的铝土矿将达到6000多万吨/年!

引进中国技术并示范推广,在铁路沿线建设几内亚绿色农业经济走廊

“我们要建设一条现代化铁路,也是一条多用途的铁路,不仅要拉铝土矿出来,也要把以前几内亚运不出来的农产品运出来!”年轻且充满活力的常爱思一接触像邻家女,但深聊起来才发现,她竟是几内亚铁路“老专家”,说起达圣铁路如数家珍。铁路建设中的每一个计划、沿途的每一个路口,她心里清清楚楚。达圣铁路的轨距使用的是标准轨距,而不是成本比较低的米轨。她介绍了赢联盟修建铁路的初衷:“从总成本角度考虑,一直用卡车运输铝土,对于赢联盟来讲,是最经济的方式,但是赢联盟按照标准轨距建设达圣铁路,也是为几内亚的发展考虑。这条铁路既能在当下帮助当地发展经济,将来还可以与更多的铁路联通形成几内亚自己的铁路网。”

种地靠天吃饭,大米主要靠进口,几内亚的农业基础极其薄弱,导致很多民众温饱都很难达到。几内亚不缺土地资源、不缺人力,就缺规划和技术。为此,赢联盟与几内亚政府达成共识,通过引进中国农业技术发展农业种植,让民众达到自给自足。在赢联盟总指挥孙修顺的规划里,“助力构建几内亚更美好的未来,达圣铁路也将成为一条绵延的工业和农业经济走廊”。在他的推动下,赢联盟从中国聘请了农艺师,建设了蔬菜和水稻种植示范基地,以促进几内亚农业发展和妇女就业。

2018年,来自山东寿光、有着丰富蔬菜种植经验的农艺师张振武来到几内亚博凯区。他惊喜地发现这里的气候条件比国内好很多,在他的指导下,占地500亩的

赢联盟蔬菜基地就此落地。记者漫步在这个基地里发现,这里跟中国的菜园一模一样,黄瓜、茄子、白菜等果蔬应有尽有,不一样的是田间忙碌的是披着头纱的本地妇女。张振武介绍:“这个基地的蔬菜是供应赢联盟矿业公司的员工用餐所需。同时,我们为了帮助当地发展农业,让一批批的本地妇女到这儿免费学习蔬菜种植技术。”

“9月10日,会有一批几内亚人员来学习农业技术。”除了负责基地的日常种植技术指导,张振武还忙着“迎进来”“送出去”。每年他会多批上门的学员进行技术培训,也会带领团队去其他地区进行技术推广。

此外,赢联盟与湖南水稻种植发展中心合作,为几内亚引入中国水稻种植技术。在博凯区的

一个面积12公顷的水稻种植基地已完成初步试验,将在周边大幅推广。

常爱思形象地介绍说,到目前几内亚民众种水稻的方法还是撒种子,没有中国的插秧环节;当地人从没见过“颗粒饱满”的水稻状态,一公顷的地只能收获几百斤大米。在湖南水稻种植发展中心的指导下,合作社区居民终于看到了“稻穗弯弯、颗粒饱满”的样子。这个社区的水稻种植目标是亩产量挑战中国水稻产量!

下一步,经过大面积推广,当地水稻种植的产量、质量将实现大的改观。依托几内亚优越的自然条件,加上先进的中国农业技术,达圣铁路沿线变成绿色农业经济走廊为时不远了!



赢联盟总指挥孙修顺(前排左二)指挥达圣铁路建设。



达比隆港已成为整个非洲地区装备最先进的港口。



在达比隆港口,装船机把铝土装运至驳轮,准备运往深海锚地。



赢联盟帮助几内亚改进水稻种植技术。(大众日报记者 姜斌 摄影)