



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

84/2022

Грузовой коридор Лобиту (Lobito)

В настоящее время полезные ископаемые, добываемые на востоке Демократической Республики Конго (далее – ДРК), экспортируются через порты Дар-эс-Салам (Танзания) и Бейра (Мозамбик) или порт Дурбан (ЮАР), что занимает несколько недель и больше. Из-за повышения спроса на медь, кобальт и другие металлы увеличились объемы экспорта из ДРК, что привело к перегрузке железных дорог и увеличению задержек на границе.

В связи с этим рассматривается железнодорожный коридор Лобиту (Lobito) как самый быстрый экспортный маршрут для перевозки грузов, который имеет выходы на железнодорожные сети ДРК и Замбии и таким образом обеспечивает связь с портами Бейра и Дар-эс-Салам. Он имеет протяженность 1866 км и включает железную дорогу Бенгела (Benguela) колеей 1067 мм и длиной 1344 км, которая пересекает Анголу в направлении с запада на восток от порта Лобиту на побережье Атлантического океана до города Луао на границе с ДРК (рис. 1).

Министерство транспорта Анголы в конце июля 2022 года объявило победителя в тендере на получение концессии на оказание услуг по грузовым перевозкам и логистике в коридоре Лобиту. Им стал консорциум в составе компаний Trafigura¹ (Сингапур), Mota-Engil² и частного оператора Vecturis (Бельгия), с которым было заключено концессионное соглашение сроком на

¹ Trafigura – сингапурская транснациональная биржевая компания, основанная в 1993 г. и специализирующаяся на торговле металлами, энергией и углеводородным сырьём.

² Mota-Engil – международная группа компаний со штаб-квартирой в Португалии, имеет филиалы в Кабо-Верде, Анголе, Мозамбике и др. африканских странах. Специализируется на строительстве и управлении инфраструктурой, а также в области энергетики, логистики, охраны окружающей среды.

30 лет. Компаниям Trafigura и Mota-Engil будет принадлежать по 49,5% акций, а оставшийся 1% – Vecturis.

По условиям соглашения консорциум будет отвечать за эксплуатацию, управление и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры, используемой для перевозки различных руд, наливных грузов и газа по коридору.

Срок действия соглашения может быть продлен еще на 20 лет при условии строительства концессионером ответвления от станции Луакано на железной дороге Бенгела к границе с Замбией.

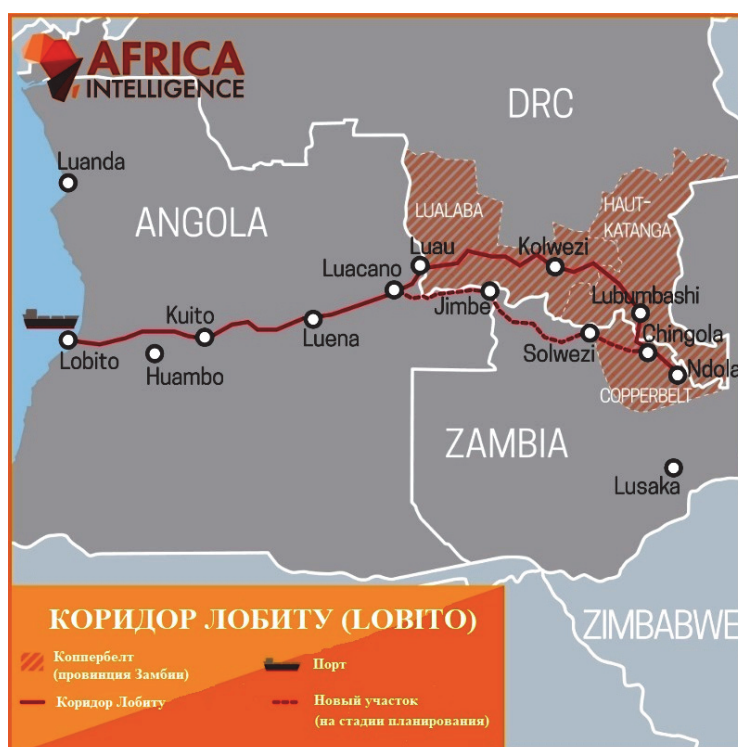


Рис. 1. Схема грузового коридора Лобиту (Lobito)

По прогнозам, годовой объем перевозок должен составить до 1,7 млн т в пятый год действия концессии, вырасти до 3 млн т спустя 10 лет и до 5 млн т – через 20 лет. Правительство Анголы рассчитывает получить по концессионному соглашению стоимостью 100 млн долл. США платежи в размере 320 млн долл. США в первые 10 лет, а в последующие два десятилетия – соответственно 787 млн и 919 млн долл. США.

Для повышения пропускной способности и безопасности коридора Лобиту концессионер обязуется инвестировать 256 млн долл. США в развитие инфраструктуры, 73,4 млн долл. в подвижной состав и 4,3 млн долл. в другие виды деятельности. В сферу ответственности концессионера входит обеспечение грузовых перевозок, включая транспортировку минерального

сырья из региона Коппербелт на территории Замбии и ДРК, а также жидких углеводородов.

Пассажирские перевозки останутся в ведении оператора Caminho de Ferro de Benguela.

Консорциум рассчитывает, что коридор Лобиту привлечет экспортеров полезных ископаемых из «Меденосного пояса», пользующихся в настоящее время услугами портов Бейра, Дар-эс-Салам и Дурбан, благодаря экономии затрат и времени доставки, а также станет третьим по значимости грузовым коридором в торгово-экономическом союзе стран Юга Африки (SADC).

*Источники: railway-technology.com, 21.07.2022 (англ. яз.);
angolantimes.com, 21.07.2022 (англ. яз.);
portnews.ru, 21.07.2022*