

ロシア鉄道の好調な業績

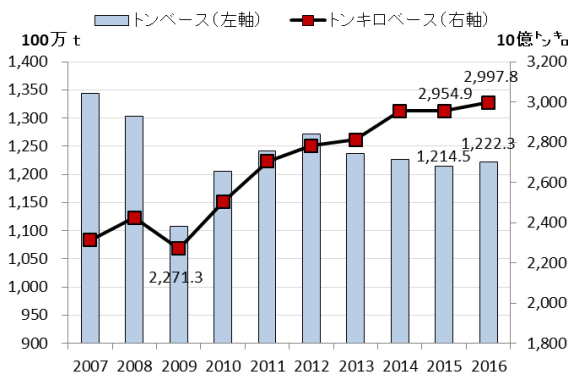
LOGISTICS NAVI

2015年8月にロシア鉄道にペロジョーロフ社長が就任してから2年経った。この間、ロシア鉄道の業績は好調に推移している。2016年及び2017年上半期の動向を分析する。

貨物輸送

貨物輸送はロシア鉄道の収入の79.5%を占める稼ぎ頭である。2016年にロシア鉄道のインフラを利用して輸送された貨物量は12億2,230万トン(+0.6%)、トンキロベースで2兆9,978億トンキロ(+1.5%)に増加した。トンベースの貨物量は2012年以後3年連続で減少していたが、2016年は増加に転じた。トンキロベースでは7年連続の増加となった。トンベースとトンキロベースの変動の乖離は、平均輸送距離の変化を反映している(図1)。

図1 ロシア鉄道の貨物輸送量



2017年上半期の輸送実績は、前年同期比で、トンベースで3.6%増、トンキロベースで7.4%増であった。好調が続いているようだ。

ロシア鉄道の主要輸送品目は石炭、石油、鉄鉱石などの鉱物資源、建築資材、鉄鋼、化学肥料、木材などが続く。2016年は建築資材(+7.9%)、木材(+6.5%)、化学肥料(+4.0%)、石炭(+1.7%)などが増加した反面、石油・石油製品(▲6.1%)は減少した(図2)。

図2 ロシア鉄道の輸送品目構成 (2016年、トンベース)

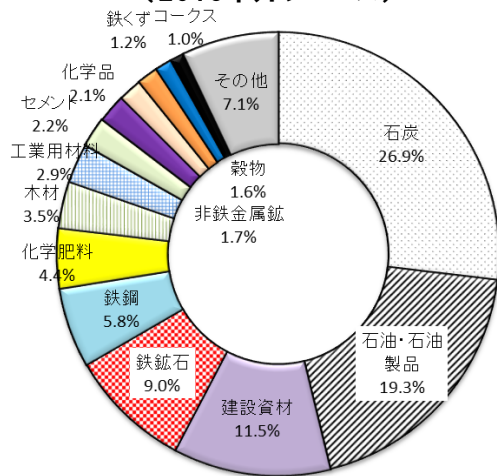
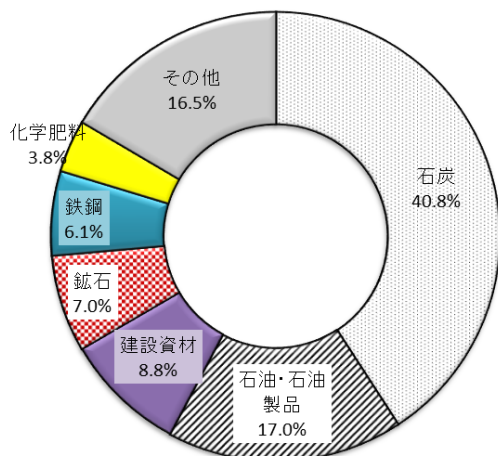


図3 ロシア鉄道の輸送品目構成 (2016年、トンキロベース)



最大輸出品目である石炭のシェアは年々上昇傾向にあり、2011年の23.9%（トンベース）が2014年は25.7%、2016年は26.9%へ上った。また、石炭のシェアはトンキロベースでは40.8%に跳ね上がる。石炭の平均輸送距離が他の品目に比べて長いことを示している。石炭の主要産地はシベリアのケメロボ州で、その多くが太平洋側やバルト海側の港湾まで鉄道輸送されて輸出されているためである（図3）。

輸送サービスの質も改善された。荷主との約束通りの期日に納入された貨物の割合は、2012年には72.5%に過ぎなかったが、2014年87.1%、2015年92.9%と年々上昇し、2016年は96.1%に達した。“On time delivery”の意識がロシアでも高まってきたことを示している。

全体にスピードへの意識が強くなっているという。例えば、シベリア鉄道のコンテナ輸送における“TSR in 7 days”プログラムでは、2016年には1日当たり平均走行距離が1,145kmと前年比13km伸びた。

旅客輸送

ロシア鉄道は2016年を“旅客の年”と宣言し、数々のイベントを導入するなど活性化に努めた。その結果、停滞からの回復傾向が見えてきた。

ロシア鉄道のインフラを利用する旅客輸送は長距離部門と近郊部門に分けて運営されている。

長距離部門は概ね200km以上走行する列車を対象としており、寝台列車や高速鉄道サブサン号等が含まれる。実際の運行に当たっているのはロシア鉄道の子会社である連邦旅客会社（90.0%）及びサハリン旅客会社（4.84%）、グランドサービスエクスプレス等の独立系企業（1.64%）、ロシア鉄道直轄の高速鉄道運行部（3.52%）等である。

近郊部門は主に都市近郊の通勤通学列車を

対象としている。ロシア鉄道は全国各地の地方自治体や民間企業と合併で25の運行会社を設立した。このうち21社が2016年の時点で黒字を計上している。

2016年の総旅客輸送人数は10億3,700万人（+1.6%）で、内訳は長距離部門が1億140万人（+3.6%）、近郊部門が9億3,560万人（+1.4%）であった。人^千ベースでは、1,245億人^千（+3.4%）で、内訳は長距離部門が935億人^千（+4.4%）、近郊部門が310億人^千（+0.4%）であった（図4、5）。

2016年は、長距離部門、近郊部門ともに前年を上回った。特に長距離部門は過去3年間連続の減少に歯止めをかけ上昇に転じた。

図4 長距離部門旅客量の推移

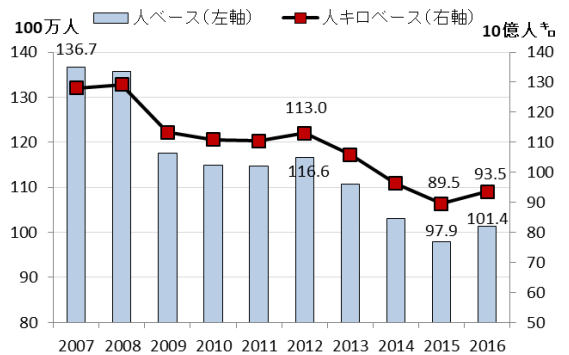
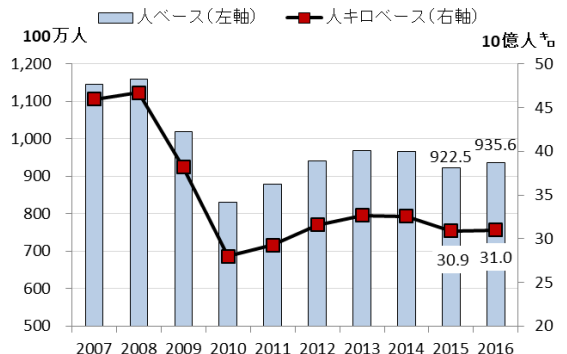
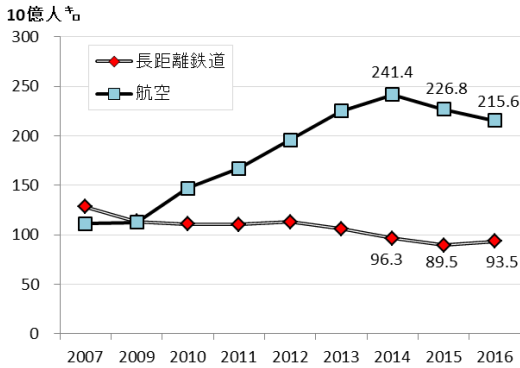


図5 近郊部門旅客量の推移



長距離鉄道対航空の旅客輸送量（人^千）を比較すると、航空が鉄道を凌駕する傾向が続いてきたが、2014年をピークに航空が減少し、鉄道は2016年に上昇に転じた。サブサンなど的高速鉄道の相次ぐ導入が鉄道の長距離旅行の魅力を高めている可能性がある（図6）。

図6 長距離鉄道対航空の旅客輸送量



2017年上半期の旅客者数は長距離が0.3%増、近郊が10.6%増、全体で9.6%増となった。一方、人キロベースでは長距離旅客が2.7%減、近郊旅客が3.3%増、全体で1.1%減であった。好調な近郊旅客に対し、長距離はやや伸び悩んでいる状況が読み取れる。

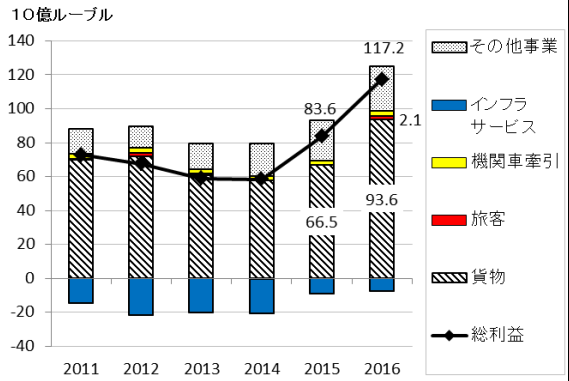
財務分析

ロシア鉄道は貨物量の増大、旅客増加に加え、利益拡大にも成功した。2016年の営業利益は1,172億ルーブル（前年比40.2%増）に達した。収支構成をみると、稼ぎ頭の貨物部門の利益が前年比40.8%増で母屋を支え、インフラサービス部門の赤字を補っている。2015年に2億ルーブルの赤字を計上した旅客部門も2016年は21億ルーブルの利益を産み出した

（図7）。利益拡大の要因は収入が前年比4.2%増加したのに対し、支出の増加を2.3%に抑えたことだ。ペロジョーロフ社長は年次報告書の巻頭文の中で、「2015-2016年度に1,030億ル

ーブルのコストカットに成功した」と強調している。収支改善の結果、2016年は同社として初めて政府の補助金を受ける必要がなくなった。

図7 ロシア鉄道の収支



モスクワ中央環状線

2016年9月10日に開通したモスクワ中央環状線は近郊旅客部門に新境地を開いた。同線は貨物列車の運行に利用されていた環状線を電化・改修し、首都の陸上環状線としてオープンしたものだ。全長54.4kmに31駅が設置され、1周84分で回る。31駅のうち15駅で地下鉄、6駅で郊外線とアクセスしている。運行車両は国産版ラストチカ号（ES2G）で、2016年末時点で33編成が導入されている。

利用者には好評で、2016年末までに2,702万8,013人が利用した。2017年にはさらに増加し、上半期の利用者は5,030万人に達した。一日の平均利用者は約28万人に達している。2017年5月18日には37万9,666人の新記録となった。

モスクワ中央環状線の成功に気をよくしたロシア鉄道幹部は、都市交通分野のポテンシャルに気付いた様子で、他の大都市にも似たようなシステムを導入する可能性があるとのことだ。日本における都市鉄道の成功例を参考にしていきたい。

高速鉄道

ロシアでは2009年にモスクワ～サンクトペテルブルグ間に導入されたサブサンを皮切りに、アレグロ、ラストチカ、ストリージュが欧州各国から輸入され、高速鉄道として在来線上で運行している。この中でラストチカは最高時速が160kmに留まっており、高速列車の国際基準には当てはまらないがロシアの基準に従うこととする。

4つの高速鉄道は利用者の中で高い人気を誇り、旅客部門再生の牽引車となっている。快適で速い列車が市民に歓迎されているのだ。

2016年の高速鉄道利用者は、920万人(+19.1%)、人^キベースでは46億人^キ(+24.3%)と旅客部門全体の平均を上回る成長ぶりだ。

高速鉄道の累積旅客数は、サブサン：2,270万人、アレグロ：230万人、ラストチカ：920万人、ストリージュ：190万人に達した。

4つの高速鉄道の中で最も汎用性に富むのがラストチカである。当初、ソチ五輪の会場周辺で観光客の足として活躍したが、最近では、「どこへ行ってもラストチカが走っている」との声も聞かれるほど広まっている。2016年10月1日時点で、サンクトペテルブルグ、モスクワ、黒海周辺を94列車が走っているとの

ことだ。2016年からは、シナラ・グループ傘下のウラル・ロコモティブズがシーメンス社と創設した合弁企業において、ラストチカの国産バージョン（ES2G）の生産を開始した。国内で量産体制が整ったわけだ。ラストチカはモスクワ中央環状線のような短距離輸送、200km以下の都市間輸送に使われているが、300km～500kmの長距離輸送にも適性があると考えられ、今後は老朽化車両の後継車として幅広い利用が期待されている。

2016年12月、スペイン・タルゴ社製の軌間可変機能を有するストリージュ号がモスクワ～ベルリン間に登場した。これで欧州標準軌とロシア広軌が繋がった。ストリージュは週に2往復しており、2017年上半期に1万2,000人、累積で1万3,100人が利用した。（表1）

次の段階ではロシア初の高速専用軌道の建設が計画されている。モスクワ～ウラジーミル～ニジニノヴゴロド～チェボクサル～カザン間（770km）を3時間30分で結ぶ構想で、ロシア鉄道と中国鉄道の調査設計部門が設計作業を進めている。この鉄道と並行して高速道路の建設も計画されているという。計画の開示が待たれる。

（環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子）

表 1 高速鉄道の導入

列車名/形式/製造メーカー	最高速度	導入年月日	主な運行区間	累積旅客数 (2017.1.1)	特記事項
サブサン(Sapsan) Velaro RUS/Siemens	250 km/h	2009.12.17	モスクワ～サンクトペテルブルグ(650km)	2,270万人	乗車率: 81.3%(2016) 16列車が運行
アレグロ(Allegro) Pendolino SM6/Alstom	220 km/h	2010.12.12	サンクトペテルブルグ～ヘルシンキ(415km)	230万人	運行業務はカレリアントレインズ社が担当。2017年1Hの旅客数229,800人(前年同期比30%増)。4列車が運行
ラストチカ(Lastochka) Desiro RUS(ES1)/Siemens ES2G/Ural Locomotives	160 km/h	2013.01.23	サンクトペテルブルグ～ヴェリーキーノヴゴロド その後、モスクワ、サンクトペテルブルグ、ソチ、クラスノダルと周辺都市を結ぶ路線、モスクワ中央環状線、などに拡大。今後は長距離路線にも導入予定。	920万人	2016年から、Ural Locomotivesにおいて改良型車両(ES2G)の国内生産を開始。輸入車両、国産車両合わせて94列車が運行。
ストリージュ(Strizh) Talga250/Patentes Talgo	200 km/h	2015.06.01 2016.12.17	モスクワ～ニジニノヴゴロド(442km) モスクワ～プレスト～ベルリン(1896km)	190万人	軌間変更装置をプレストに設置。2017.1Hまでに13,100人が利用。