

# 改革第2期の極東・シベリアの鉄道

富山県貿易・投資アドバイザー 白鳥 正明

2001年から始まったロシア鉄道改革は第1期の目標達成が約1年遅れて、(株)ロシア鉄道が2003年10月に設立され連邦鉄道省から営業機能と鉄道資産が移管された。鉄道省直轄の国有地域鉄道会社17社は(株)ロシア鉄道の地域支社に改組され、極東鉄道も17地域鉄道支社の1支社になった。極東連邦管区では、極東鉄道、ザバイカル鉄道、東シベリア鉄道、サハリン鉄道の4地域支社が営業している。本稿は極東鉄道ポポフ支社長報告と(株)ロシア鉄道の公表データにより、2005年期限の改革第2期にある極東鉄道と隣接するザバイカル鉄道、東シベリア鉄道の現状を概観する。

## (株)ロシア鉄道設立1周年の極東鉄道支社概況<sup>(1)</sup>：

2004年10月26日、ハバロフスクで(株)ロシア鉄道設立1周年に極東鉄道支社の業績を発表したポポフ支社長報告によると、この1年間に現場管理業務を市場原則に建て直し、新しい財務管理体制を活用して輸送量増加と運輸サービスの質を向上させ、多くの重要指標を超過達成した。2003年10月から2004年9月までに**貨物発送量**は4.7%、**貨物取扱量**は9.3%増加した。収益性の高い、石油製品(2.5%増)、木材(13.6%増)、輸入品(27.9%増)の貨物発送量が増加した。極東鉄道の貨物発送量3千トン以上の**安定顧客**には、木材輸送の(有)「プリモルスク・レスプロム(沿海木材工業)」、(有)「アフィナ極東」、(有)「極東エクスプレス」、ヤクーチャ石炭の特殊輸送会社(有)「トランス・ガラント(ハバロフスク)」、石油製品輸送の「アリヤンス」社がある。

**旅客輸送**も、この1年で4.6%増加した。ハバロフスク地方、沿海地方、ユダヤ人自治州では電車の運転が開始され車内・駅の顧客サービス向上で旅客輸送の質的改善が実現した。車輛効率では貨

車回転が16時間短縮され、動力車の生産性が9%上昇し、平均貨車重量が138トン増加し運行速度も時速0.8km早くなった。経営効率では労働生産性が9%上昇し、原価引下率が2%を超え、その結果、財務指標が好転し連邦政府・地域行政府(庁)・自治体への納税が可能になり、投資計画を実現し労働者・退職者への社会保障と優遇を確保できた。

(株)ロシア鉄道の発展計画で最も重要な課題は**地域・自治体当局との協力**である。極東鉄道支社は連邦構成体・地方自治体の財政を維持している企業の一つであり、年間84億ルーブルを納税し、極東鉄道所有の住宅などの社会的施設を自治体に譲渡し、都市近郊旅客輸送の赤字削減と財務支援を実施してきた。

極東鉄道の**都市近郊旅客輸送**は、沿海地方が70%、ハバロフスク地方が20%、ユダヤ人自治州が10%を占めているが、2004年1～9月間の損失額は3億7,100万ルーブルでその36.5%の1億3,500万ルーブルが連邦構成体・地方自治体の直接補助金で補填された。2004年に極東鉄道は沿海地方行政庁と

都市近郊旅客輸送会社「エクスプレス・プリモリエ」を設立し、ハバロフスク地方政府と「アムール都市近郊鉄道」の事業計画を検討している。中国と北朝鮮の国境鉄道の改善が進められ、ピラとピロビジャン両駅の建設、アブルチョ、ウスリースク、グロデコヴォ各駅が改修された。ヤクーチャではベルカキット～トモト間の新線建設が完成し旅客鉄道が開通した。ハバロフスク地方政府とは共同で自動車道路併用アムール河第2鉄橋の整備が決定され、(株)ロシア鉄道50%、連邦運輸省25%ハバロフスク地方政府25%の割合で資金負担する。

極東鉄道支社はこの1年間に「極北地域」向けの石炭と石油製品に約10億ルーブルの運賃割引と支援を続けた。また、極東の企業は昨年より23%多い1億8,000万ルーブルの製品を極東鉄道に納入した。これは地域内企業との協力だけでなく雇用も増やした。しかし、2004年10月1日現在で4億1,400万ルーブル極東鉄道に対する未払債務の決済問題が残っている。

(株)ロシア鉄道の発展戦略計画によると、今後5年間に貨物輸送量は1億2,500万トンに増加するが、これを達成するためには鉄道施設の現代化投資が必要である。2006年末にはナホトカ～ヴァストーチヌイ駅の改修工事が完成し貨物の積込・積降能力が上昇する。中口貿易が2010年には倍増するので国境駅グロデコヴォも通過貨物の取扱能力が増強される。2005年にはグロデコヴォ～綏芬河(スイフンヘ)経由の通過貨物は700万トンに増加し、さらに将来は1,200万トンに増加する。また、通過貨物の取扱改善のため2003年にウスリースクでも電動牽引車が導入された。ハバロフスク2駅の動力車・貨車の車庫、ハバロフスク1駅の改修工事と客車車庫の現代化工事も継続された。極東鉄道支社のハバロフスク輸送管理地域センターが管理業務を開始し、ウラジオストク駅とナホトカ駅行きの長い重量6,000トンの列車運行に新たな高速操

車技術が導入され稼働した。

ナホトカから毎日、コンテナ列車6本がシベリア鉄道で、フィンランド、ベラルーシ、中央アジアに向けて運行されている。2004年1月から9月までの間に、ナホトカ～ヴァストーチヌイ区間から前年の1.5倍のコンテナ列車971本が運行された。シベリア鉄道の通過輸送ルートは海上ルートよりも輸送期間が短く、輸送費がコンテナ当たり300ドルも安いので、コンテナ輸送量はシベリア鉄道と南北朝鮮鉄道の連結により30万TEUに増加する展望がある。現在、極東鉄道支社はシベリア鉄道ルートの連結部であるウスリースク～ハサン区間の軌道管理・電力・通信・鉄道自動化システムの強化工事中である。また、シベリア鉄道のコンテナ輸送量を増やすため、(株)ロシア鉄道は極東海運(FESCO)と共同出資でルスカヤ・トロイカ社の設立を決定した。

(株)ロシア鉄道は輸送施設の現代化に約80億ルーブルを投資し、また、天然資源埋蔵地である北方地域の開発を検討している。極東ザバイカル地域協会・経済調整会議で、ワニノ港向けのエリギンスキー炭鉱(埋蔵量25億トン)開発が決定された。この開発には、クズネツォフ峠迂回線と延長3.8kmのトンネル建設をとまなうワニノ～ソビエツカヤ・ガワニ鉄道分岐点とツィンダ～コムソモリスク～ワニノ区間の線路改修工事が予定されている。東シベリア鉄道支社のアンガルスク駅からハニ～ツィンダ経由で、ザバイカル鉄道支社と極東鉄道支社のシベリア鉄道に連結する年間8,000万トンの原油輸送も大きな期待がある。

ハバロフスク地方の極東鉄道<sup>(1)</sup>: ハバロフスク地方の産業・運輸・通信省チメレフ次官によると、ハバロフスク地方の鉄道は延長2,150kmで128駅があり、鉄道職員数は2万6,000人に達し、貨物輸送量の85%が鉄道に依存している。2004年9ヶ月間の

貨物輸送総量は前年比9%増加して約434億トン・kmに達し、労働生産性は10.8%も上昇した。しかし、鉄道車輛を保有又は賃借している企業は3社にすぎず、ハバロフスク地方政府が出資している(有)極東エクスプレス社は木材積込み設備付のプラットフォーム150箇所を所有しているが、今後の課題は自社の車輛を保有する民間企業の育成である。旅客輸送量は2003年中に減少傾向が止まって7.8%増加し、延べ旅客数は15.7%増加して834万人に達した。2004年には新しい電車が導入され、都市近郊鉄道のハバロフスク～ピロビジャン線とハバロフスク～ピキン(沿海地方)線で運行された。しかし、赤字経営のためハバロフスク地方予算から2004年9ヶ月間に補助金約4,900万ルーブルが支出されたが、極東鉄道支社は前年比61%増の約12億ルーブルを納税し、ハバロフスク地方財政収入の約10%を占める重要企業になっている。さらに、ハバロフスク市、コムソモリスク市、ヴェルフネブレア地区等の地方自治体に極東鉄道支社所有の多数の住宅が譲渡された。

**バム鉄道の不採算**(2): 延長約4,000kmのバム鉄道は太平洋岸への最短の路線で、主要貨物は南ヤクーチア石炭であるが、2003年の稼働率は年間予定(約1,800万トン)の45~50%で1昼夜通過列車は10本にすぎず計画の3分の1であった。**営業収入は支出の50%以下**で年間損失は20億ルーブルを超え、(株)ロシア鉄道の大きな負担になっている。しかし、2004年7月、(株)ロシア鉄道ファデーエフ社長は2005年のバム鉄道の輸送量を1,200万トンに近づけて営業赤字を解消し、2010年には輸送量を1,870万トンに増やし、コストを35%引下げ、生産性を58%上げると述べた。そのため、極東港湾向けのチネイ鉄鉱山(チタ州400~1,000万トン)、クズバス金属鉱山、コークス用エリギンスク炭鉱(ヤクーチア)が沿線地域の開発対象になっており、

輸送量増加にはイルクーツク州コヴィクタ・ガス田産原油の中国向け輸送がある。国有パイプライン企業トランスネフチ社はコヴィクタ産原油を日本海岸に輸送するため約1,000kmのパイプラインを敷設し、その先はバム鉄道沿いパイプラインを建設する予定である。もう一つの石油プロジェクトはユーコス社が契約した中国向け東シベリア石油の鉄道輸送に、アンガルスク～ザバイカリスク間の350億ルーブルの鉄道工事が進められている。**バム鉄道の貨物**には、石炭・石油・鉱石等の一般貨物とコンテナの2種類があり、現在、西シベリア鉄道支社の貨物輸送量が限界に達しているため、コンテナ輸送がシベリア鉄道からバム鉄道に移る可能性もある。

**シベリア鉄道の近況**(3): 2004年10月18日から20日にかけて、ヨーロッパとアジアの25ヶ国の代表者200人が参集して第13回シベリア鉄道国際調整会議がオーストリアで開催された。主要議題はトランジット貨物輸送の競争力向上のため、新型車輛と特殊コンテナ使用の可能性、運賃問題、コンテナ輸送情報伝達にナホトカ～モスクワ～ミンスク～ワルシャワ～ベルリン間及びフィンランド、モンゴール、中国との通信線設置が審議された。また、ウラジオストク港、モスクワ、ヴァストーチヌイ港、ペテルブルグ港、ペテルブルグ港、モスクワ、ペテルブルグ港、カザフスタン、ウズベキスタン、カリーニングラド、モスクワ間の直通コンテナ列車の整備も審議された。**2004年のシベリア鉄道のコンテナ輸送実績**は155.4千TEU(前年比55.4%増)で、過去最高の1983年の記録を超過した。5年前の1998年は15.1千TEU、1999年は22.5千TEU(49%増)、2000年は47.1千TEU(109%増)、2001年は56.2千TEU(19.3%増)、2002年は70.5千TEU(25.4%増)、2003年は100千TEU(41.8%増)で、**2000年からコンテナ輸送が急増**

している。ナホトカノヴァストーチヌイ港 プレスト(ベラルーシ)間10,538kmの運行時間は1998年に9.3昼夜(222.1時間)で、アジアからヨーロッパへの海上輸送の半分以下で、今後は8.5~9.9昼夜に短縮される可能性がある。

**都市近郊旅客鉄道<sup>(4)</sup>**：(株)ロシア鉄道では収益性の低い旅客輸送を分離して人口の多い都市に地方自治体と共同出資で「都市旅客鉄道会社」の設立を進めている。2003年10月現在で、モスクワ、ペテルブルグ(2社)、ソチ、ノヴォシビルスク各市に合計5社の都市旅客鉄道会社の設立が認可されていたが、その後、(株)アルタイ都市鉄道、(株)クズバス都市鉄道、(株)オムスク・プリゴロドが新たに設立された。2004年11月29日の(株)ロシア鉄道役員会では、新たに(株)エクスプレス・プリモリヤ(沿海地方)と(株)中央都市旅客鉄道(モスクワ)の2社が承認された。その後12月15日の役員会では、(株)クラス・プリゴロド(クラスノヤルスク地方)と(株)スベルドロフスク旅客鉄道(スベルドロフスク州)、(株)シベリア都市地域鉄道会社(西シベリア)3社の2005年設立計画が承認された。(株)エクスプレス・プリモリヤ(沿海地方)は(株)ロシア鉄道51%、沿海地方行政庁49%出資で設立され、第1期2005-07年中に動産・不動産を譲渡されず経営・財務体制を整備し、第2期2007-09年中に不動産・鉄道車輛等が譲渡されて経営・修理業務を開始する。運行区間はウラジオストク~ウスリースク線とウラジオストク~ナホトカ線の2線である。

**シベリア鉄道港湾線の列車滞留<sup>(5)</sup>**：2004年末、シベリア鉄道東部線区で貨物列車110本が停止し、大規模な列車滞留で世界最長の鉄道が麻痺した。この原因は港湾貨物作業の整備不良と貨物量増加に対する港湾の準備不足であるといわれる。全長9,290kmのシベリア鉄道は2004年中に4億トンの貨

物を輸送したが、急増した貨物は前年比38%も増加したコンテナによるものであった。2005年1月第1週にヴォストーチヌイ港向け石炭と肥料の38列車、ウラジオストク港向け30列車、クラボヴァヤ湾向け26列車、その他列車合計110本が停止滞留した。極東鉄道支社は1昼夜に標準よりも500輛も多い4,500輛の貨車積替え作業を処理したという。また、2004年中に約7億ルーブルを支出してウラジオストク、ナホトカ、ヴァストーチヌイ各港湾駅の改修、電化工事、経営・輸送管理情報システムを充実したといわれる。極東鉄道支社は列車滞留の根本原因は、市場経済化へのインフラ整備の遅れと指摘しているが、港湾管理者は2005年から長くなった新年休暇で極東鉄道支社の下請け荷役業者が作業をしなかったためで、極東鉄道に責任があると非難している。この**列車滞留問題は解決されていない**。極東鉄道支社はシベリア鉄道の列車滞留は毎年のことで今年も起こるだろうが、昨年末の損失は1昼夜で130万ドル、12月中だけでも2,000万ドルに達した。

**東シベリア鉄道支社とザバイカル鉄道支社の業容拡大**：2004年、東シベリア鉄道支社は前年比6.6%増の貨物6,850万トン进行積出し、石油が約31%、石炭が約23%、木材が約16%、鉄鉱石が約11%であった。<sup>(6)</sup>2004年の中国向け貨物はザバイカル鉄道支社管内のモンゴル国境ナウシキと中国国境ザバイカリスク経由で輸送されていたが、シベリア鉄道のカルィムスカヤ~ザバイカリスク間350kmで2007年完成予定の全線電化に140億ルーブルが投資され、輸送能力が40%増加する。また東シベリア鉄道支社と共同で2005年3月1日からイルクーツク~ザバイカリスク~イルクーツク~レナ間の旅客列車が週1便定期運行される。将来はセベル・バイカリスクとタイシェットにも停車する。<sup>(7)</sup>イルクーツク~ソルチロポーチヌイ~ゴンチャロフ区

間の迂回線が工費 1 億5,000万ルーブルで中国向け石油輸送プロジェクトの一部として建設される。また、スホーフスカヤとアンガルスクに近いズイ駅の石油輸送施設の現代化、モンゴール国境ナウシキ駅と中国国境ザバイカリスク駅の引込線も建設される。(8)サハ共和国(ヤクーチャ)政府は国有ヤクーチャ石炭(株)株式25%の売却代金116億ルーブル(約4億ドル)のうち50億ルーブルをベルカキト~ゴモト~ヤクーツク間約400kmの鉄道新線建設(工費約310億ルーブル)に充当し、(株)ロシア鉄道が約40億ルーブルを支出する。(9)

**中国との鉄道協力**：2004年11月北京を訪問した(株)ロシア鉄道ファデーエフ社長は中国鉄道省と鉄道輸送協力協定を調印し、2005~06年の鉄道輸送量の拡大を取決めた。原油輸出を2005年から年間1,000万トン、2006年以降は最低1,500万トンに増加し、2005年から国境鉄道の1昼夜運行量をザバイカリスク~満州里間14列車から20列車に、グロデコヴォ~綏芬河(スイフンヘ)間10列車から12列車に増加させる。また鉄道旅客輸送も増やし、中国からロシア経由でヨーロッパまでの鉄道による観光ルート開発も協議された。(株)ロシア鉄道は世界市場におけるロシア原油の競争力維持のため**中国向け原油輸出運賃を引下げる**。(12)中国との国境鉄道はザバイカリスク~満州里がザバイカル鉄道支社に、グロデコヴォ~綏芬河(スイフンヘ)は極東鉄道支社に所属しているが、ロシアから**中国向けのコンテナ輸送が急増**し、2002年の49千TEUから2003年の79.8千TEU(62.5%増)、2004年1-10月間の97.5千TEU(前年同期比54.6%増)になり、その60%はナホトカノヴァストーチヌイ港経由、31%がザバイカリスク経由、9%がグロデコヴォ経由であった。2004年11月24日コンテナ輸送協力協定が調印され、中・ロ合弁コンテナ輸送会社設立も決定された。(10)12月29日にはルーク・オ

イル(株)と(株)ロシア鉄道が2005年の中国向け原油300万トンの鉄道輸送協定に調印した。2005年のロシアから中国への原油輸出量は1,000万トンでルーク・オイルが300万トン、ロスネフチが400万トン、ユーコスが300万トンを供給し、全体の3分の2はザバイカリスク経由、3分の1はモンゴール国境のナウシキ経由で輸送される。ザバイカリスク経由の輸送量が増加すれば、運賃を72ドルから30ドルに引下げる可能性がある。(11)

**終わりに**：2005年で終わるロシア鉄道改革第2期の主目標は、貨物と旅客輸送の競争力を引上げ、都市近郊旅客鉄道を別会社に分離し、設備更新への民間資本導入である。しかし、東シベリア、ザバイカル、極東の各鉄道支社では、シベリア鉄道のコンテナ輸送量が増加し、中国向け原油輸送新線・設備の建設中であるが、不採算のバム鉄道と都市近郊旅客鉄道、港湾鉄道の貨車滞留のような問題もある。また、国際競争力確保のためとはいえ中国向け原油運賃の引下げが経営に及ぼす影響も明らかではなく、民間資本導入の障害になる恐れもあるので営業と財務内容の情報公開が求められる。

[引用資料]

- (1) , ,26 2004 .
- (2) “ ”,RBC daily ,12.07.2004
- (3) , ,18.10.2004 . ,15.02.2005
- (4) , ,29.11.2004 .
- (5) “ ”,RBC daily , 11.01.2005
- (6) , ,19.01.2005
- (7) , ,24.11.2004
- (8) “ ”, ,31/01/2005
- (9) “ ”, ,01/02/2005
- (10) , ,21.10.24~25.11.01.12.2004
- (11) , ,29.12.2004