

モスクワ三大空港の運営形態と経営統合に向けた動き

いいだまきよ
飯田牧代 調査研究センター副主任研究員

はじめに

現在、モスクワでは、シェレメチェヴォ国際空港とヴヌーコヴォ国際空港の資産、離着陸滑走路およびドモジエドヴォ空港の一部資産を統合する事業主体の設立がロシア交通省関係者や空港関係者間で提案されている。事業主体は新国営会社となるが、徐々に民営化される予定である。そこで本トピックスでは、モスクワの三大空港の経営統合の背景および経営統合の前提となる3空港の運営形態について概観し、経営統合に向けた計画について紹介する。

1. モスクワ三大空港の経営統合の背景 —収益性の低いシェレメチェヴォ空港のターミナルDとドモジエドヴォ空港の輸送量増加

モスクワにおける主な空港は、シェレメチェヴォ国際空港(モスクワ市中心部から北へ約28kmに所在)、ヴヌーコヴォ国際空港(南西へ約27km)およびドモジエドヴォ空港(南東へ約38km)である。2000年以降の3空港全体の旅客輸送量は、2009年を除き増加の一途を辿っている。とりわけ、同期間のドモジエドヴォ空港の輸送量は堅調に推移しており、2005年を境に、ドモジエドヴォ空港の旅客輸送量がシェレメチェヴォ国際空港の旅客輸送量を上回っている。

従来、シェレメチェヴォ国際空港は、輸送量およびターミナルの収容能力の点で、モスクワで最も大きな空港であった。しかし、同空港の老朽化を起因とし、多数の外国航空会社がシェレメチェヴォ国際空港からドモジエドヴォ空港へ就航することになり、このことが両空港の輸送量の逆転に繋がった。

このため、シェレメチェヴォ国際空港では、2008年6月に空港とモスクワ市内を結ぶ空港アクセス鉄道を開通したり、2009年秋にはアエロフロートおよびスカイチームメンバー専用のターミナルDの供用を開始するなど、サービスの改善に努めてきた。しかし、このターミナルD部分を所有・

運営するターミナル社(2012年4月1日以前)は、供用開始以降、多額の負債を抱えており、収益性が低いことが問題視されてきた。

2. モスクワの三大空港の運営形態

ロシアの空港は、所有形態により、会社管理空港、国管理空港、試験用空港に分類される(航空法第6章第40条)。モスクワ三大空港であるシェレメチェヴォ国際空港、ヴヌーコヴォ国際空港およびドモジエドヴォ空港は、いずれも国管理空港に分類される(2012年9月1日時点)。

しかし、国管理空港と一言に言っても、三者一様ではない。3空港いずれも法人形態をとるという点では同じであるが、事業主体である法人の種類や連邦の株式保有比率、基本施設とターミナルそれぞれの所有・運営主体、その他経営に関与する主体に違いがみられる。

まず、シェレメチェヴォ国際空港およびヴヌーコヴォ国際空港の事業主体は公開型株式会社(株式譲渡制限なし)である一方、ドモジエドヴォ空港の事業主体は非公開型株式会社(株式譲渡制限あり)であるという違いがある。

次に、連邦の株式保有比率にも違いがみられる。シェレメチェヴォ国際空港の株式はロシア連邦資産管理局(Росимущество)が100%保有する。ヴヌーコヴォ国際空港は、国内空港部分と国際空港部分で各々公開型株式会社の形態をとっており、株式については国内空港の74.7%および国際空港の25%プラス1株をロシア連邦資産管理局が保有する(ドモジエドヴォ空港の株式保有比率は非公表)。

さらに、基本施設(滑走路・誘導路・エプロン等)とターミナルそれぞれの所有・運営を含む経営形態にも3空港それぞれに特徴がある。シェレメチェヴォ空港はターミナルDを除き、基本施設およびターミナルが一体化された状態で所有・運営される。ターミナルDのみ公開型株式会社であるターミナル社(ОАО Терминал: 株式保有主体と保有比率はアエロフロート52.82%、国立銀行「国際経済銀行(Внешэкономбанк)」25%、大手銀行の公開型株式会

社「対外貿易銀行VTB銀行(Банк ВТБ)」22.18%)が所有・運営していた(後述のとおり、2012年4月2日からターミナル社がシェレメチェヴォ国際空港に吸収合併されることになった)。ヴヌーコヴォ国際空港は、基本施設および全ターミナルが一体化された状態で所有・運営されている。ドモジェドヴォ空港は、基本施設とターミナルが同一事業体により運営されており、ターミナルについては、1997年よりイーストライングループが運営し、ドモジェドヴォ空港にリース料を支払っている。

3. 経営統合に向けた動き

三大空港の経営統合の背景には、上述のように収益性の低いシェレメチェヴォ国際空港のターミナルDやヴヌーコヴォ国際空港(国内空港部分)の財務改善という目標がある。

2011年3月末、モスクワのハブ空港の発展に向けた課題に関する会議で、プーチン首相(当時)は、施設管理と運営の効率性を高めるために、シェレメチェヴォ国際空港とヴヌーコヴォ国際空港を単一の会社により管理する計画を明らかにした。

計画では、2012年末までに、シェレメチェヴォ国際空港とヴヌーコヴォ国際空港の資産統合が実施される。資産統合の第一段階として、まず、2012年4月2日、シェレメチェヴォ国際空港とターミナルDを運営するターミナル社の再編が行われた。この結果、ターミナル社の資産および負債は全てシェレメチェヴォ国際空港に移管され、シェレメチェヴォ国際空港は基本施設と全ターミナルを一体で経営することになる。再編後の新会社の株式は、ロシア連邦が83.04%、アエロフロートが8.96%、国際経済銀行が4.24%、VTB銀行が3.76%保有する。

さらに、資産統合の第二段階となるヴヌーコヴォ国際空港との合併後は、事業主体が新国営会社となるが、その後、株式が売却され、最終的に連邦の株式保有率が51%まで下げられる計画である。

表 3 空港の事業規模比較

空港名	シェレメチェヴォ 国際空港	ヴヌーコヴォ 国際空港	ドモジェドヴォ 空港
滑走路数	2	2	2
輸送能力(人/年間)	1,995万	1,495万	3,000万
ターミナル数	6 (A~F)	3 (A, BおよびD)	4 (A~D)
ターミナル収容能力 (人/年間)	3,300万 (ターミナルD) 1,200万	1,500万	2,100万
旅客輸送量(2010年)	1,930万	950万	2,230万
経営実績(2010年)(ルーブル)	収益85億6,000万 利益7億8,490万 (ターミナル社) 収益33億 純損失37億 債務借入273億	(国内空港部分) 収益27億 純損失6億3,790万 (国際空港部分) 収益33億 14億 純利益1億8,560万	収益297億 純利益83億
国内線・国際線の就航有無	3空港ともに国内線・国際線が就航		

出典：ロシア交通省資料をもとに著者作成

なお、ドモジェドヴォ空港の一部資産を統合する計画の詳細については、2012年10月時点で明らかにされていない。

おわりに

ターミナル社(当時)は、前述の株式保有比率からも明らかのように、2009年の設立以降、大手航空会社であるアエロフロートが実質経営権を握ってきた。しかし、ターミナル社は十分に収益基盤を強化することができず、その結果、設立から2年半という短期間を以って、シェレメチェヴォ国際空港に吸収合併されることになった。同事例の含意として、ターミナル経営主体であるアエロフロートにターミナル経営の十分なノウハウがなかったこと、基本施設とターミナルの経営の分離により、経営の効率化が図れなかったことの2点を指摘できる。

民間資本導入の最大のメリットは、効率的な運営による財務構造の改善であるが、導入法によっては、十分な投資が行われず、利用者に対してのサービスが不十分になる可能性もあり、結果、効率的な運営が担保されない場合がある。今後、シェレメチェヴォ国際空港は、他の空港も含めた再編により、新会社を設立し、株式を売却することになる。収益のある基本施設部分や収益性の高い他の空港との抱き合わせによる株式売却は、民間資本を誘致するという点でメリットがあるが、新会社には不透明な内部補助が発生する可能性もあり、今後の動向が注目される。