

ロシアにおけるサンクトペテルブルク市と レニングラード州の戦略的役割

Стратегическая роль Санкт-Петербурга и Ленинградской области в России

佐藤剛史

はじめに

本稿は、対外貿易におけるサンクトペテルブルク市とレニングラード州が果たす意義を論ずる¹。両地域に跨る港湾施設を中心とした経済空間は、戦略的資源の出口として、非常に重要な役割を演じている。ソ連崩壊後に港湾施設を失ったロシアは、増大する輸出入取引から本来得られる利益を拡大すべく、官民共同で積極的に港湾整備を進めている。両地域に絡む権益及び流入する資金は莫大であり、その支配権を巡り政治的思惑が錯綜している。

本来であれば、バルト諸国を中心としたEUの各港湾施設は元より、北西地域に唯一存在する石油精製所である「キネフ」(レニングラード州キリシ市所在、「スルグトネフチガス」傘下)も取り上げた上で、当地港湾施設のメリット・デメリットを比較すべきであろうが、本稿では筆者の勉強不足から触れていない。また、各港湾に所在するターミナルを列挙すると同時に、その最終権益者を明らかにしてこそ、両地域を巡る政治的思惑がより明確になるところ、その点も十分に調査し切れておらず、今後の研究に譲りたい。

¹ 本稿は筆者が在サンクトペテルブルク日本国総領事館勤務時代(2008年4月～現在)に執筆したものに加筆・修整したものである。内容は全て筆者自身の観点に基づく私見であり、何ら総領事館の意見を代表するものではない。

目次

I. 総論

- 1 節 地理的特徴——陸運・海運・空運
- 2 節 地理的特徴——問題点
- 3 節 巨大権益と政治的思惑

II. 各論

- 1 節 原油・石油積出港
- 2 節 総合港湾施設——ウスチ・ルガ港
- 3 節 一般貨物積出港——大海港「サンクトペテルブルク」

III. 展望

- 1 節 現状——増大する貨物取扱量
- 2 節 EUとバルト諸国
- 3 節 エネルギー資源の出口として

I. 総論

1 節 地理的特徴——陸運・海運・空運

サンクトペテルブルク市及びレニングラード州は、バルト海フィンランド湾を半月上に取り囲む港湾都市である。特に前者では、陸運、海運及び空運の全てが行われているが、両地域を単一の経済空間と捉えるならば、それは露対外貿易における窓口であると共に、トランジット地域としても重要な役割を担っている²。大別すると、サンクトペテルブルク市周辺の港湾施設では主に一般貨物が、レニングラード州の港湾施設では主にエネルギー製品（原油及び石油

² ロシア対外貿易の47%が北西地域を通過(2009年2月27日付「サンクトペテルブルク報知」)。

製品) が取り扱われている。前者については、ロシアの港湾施設における全貨物取扱量の46.5%³を、後者については、ロシアの主要輸出品である原油・石油製品の全輸出量の約25~28%を搬出しており、戦略的重要性を有している。

2節 地理的特徴——問題点

しかしながら、各港における商品流通量も、また船舶受け入れ量も限界に達している。サンクトペテルブルク市の港湾は居住地区に隣接していることから後背地に余裕がなく (①領域的限界)、フィンランド湾からサンクトペテルブルク港までの航路は常に渋滞しており (②航路の限界)、新設のウスチ・ルガ港(レニングラード州) には期待が持てるが隣接地帯のインフラ面での整備が遅れている (③道路・鉄道網の限界)。これら3つの「限界」に加え、ロシアではお馴染みの通関上の諸問題 (手続きの煩雑さ、時間的ロス等の④制度上の限界) を解決しなければ、EUの諸港湾 (フィンランドやバルト諸国⁴) との国際競争に打ち勝つことは出来ないであろう。

3節 巨大権益と政治的思惑

(1) プーチン首相の故郷であることから、2000年の同人の大統領就任により、サンクトペテルブルク市のロシアにおける役割は大幅に変化した。これに伴い、国家予算や「投資基金」から資金の大規模な流入が始まった。連邦資金では環状線及び西部高速道路建設が進められ、「オクチャーブリ鉄道」(「ロシア鉄道」北西地域支部) は年度予算の約1/3をウスチ・ルガ港に至る鉄道建設費用に計上している⁵。また、ロシアでは国家歳入の半分が諸税関からの税収である事実⁶、また、将来的にノルド・ストリームパイプ

³ 2008年1月24日付「ロスバルト」。数字は2007年のもの。

⁴ ロシアに輸入されるコンテナの約31%、ro-ro貨物の73%がフィンランド又はバルト三国経由(2009年2月4日付「サンクトペテルブルク報知」)。

⁵ 2008年10月1日付当地発「イタルタス」通信。

⁶ 2008年10月24日付「イズベスチヤ」(当地版) : ロシア予算の歳入額8兆ルーブルのうち、ロシア税関が国庫に収める税収は4.9兆ルーブル。なお、2008年における北西地域税関の税収は5380億ルーブル(2009年2月27日付「サンクトペテルブルク報知」)。

イン（P L）やバルト・パイプライン・システム-2（BPS-2）の運用が開始されることに鑑みれば、当該地域に絡む権益は巨大である。

- (2)2008年8月、サンクトペテルブルク市とレニングラード州の統合を大統領に対して提案するとしていたマトヴィエンコ・サンクトペテルブルク市知事は、突如モラトリアムを宣言した。マトヴィエンコ知事としては、両地域が統合された暁には、自分こそが新たな構成主体首長に任命されると確信していたからこそ、統合問題の上程を公言していたと予想されるところ、同問題が無期限延期とされるまでの経緯は興味深い。
- (3)戦略（strategy）レベルではサンクトペテルブルク市とレニングラード州の統合により（実際には前者による后者の吸収）、単一の海運・ロジスティック発展戦略とも言うべき総合政策を策定すべきであろうが、現時点では両地域が個別の戦術（tactics）を展開しているに過ぎない⁷。マトヴィエンコ知事とセルジュコフ・レニングラード州知事の個々の戦術には、輸出入で利益を上げる各プレイヤーの思惑もかなりの程度に反映されていることが予想される。

II. 各論

上述したように、サンクトペテルブルク市及びレニングラード州には陸運、海運及び空運の全てが揃っているが、ここでは海運のみに焦点を当てる。当然に、陸運では「オクチャーブリ鉄道」（「ロシア鉄道」の支部）、河川運輸ではヴォ

⁷ 2009年1月、サンクトペテルブルク市行政は「サンクトペテルブルク大海港の外港発展コンセプト《Концепция развития перспективных районов (аванпортов) Большого порта Санкт-Петербурга》を承認。レニングラード州は2009年に「2030年までのレニングラード州の運輸インフラ発展戦略《Стратегия развития транспортной инфраструктуры до 2030》」を採択する予定。

⁸ 主なP Lとしては：

BPS（バルト・パイプライン・システム）：チマノ・ペチョラ地区（ネネツ自治管区とコミ共和国）、西シベリア及びヴォルガ沿岸地域の油田とプリモルスク港を接続。

BPS-2（ドルーシバ石油P Lの代替ルート）：ウネチャ（ブリャンスク州）-ヴェリーキー・ルーキ-ウスチ・ルガ港。2012年稼働開始予定（第1フェーズ）。

セーヴェル・プロジェクト：クストヴォ（ヴラジーミル州）→ヤロスラヴリ→キリシ→プリモルスク。2008年5月14日稼働。

ロシアにおけるサンクトペテルブルク市とレニングラード州の戦略的役割 (佐藤剛史)

ルガ・バルト海運河、空運では国内第4位のプルコヴァ空港が、更にPL輸送⁸及び自動車運送も重要な役割を担っていることは論を俟たない。なお、観光都市でもあるサンクトペテルブルク市には旅客専用ターミナルが開設されたが、出入国の改正により⁹、クルーズ船の寄港地としても人気を博することが期待される。

1節 原油・石油製品積出港

原油・石油製品積出港は一部の例外（「ペテルブルク石油ターミナル」）を除き全てがレニングラード州に所在する。概して、レニングラード州に所在する積出港は各石油企業が自社製品輸出の為に運営しており、残りの製品が「ペテルブルク石油ターミナル」から輸出されている。既に稼働している各ターミナルの一覧表及び概要を下記に記す：

サンクトペテルブルク及びレニングラード州の原油・石油製品積出港

所有企業	所在地	年間処理能力	取扱品
「ルクオイル」	ヴィソーツク	1500万トン	原油・石油製品
「トランスネフチ」	プリモルスク	7500万トン	原油
「トランスネフチ・プラドゥクト」	プリモルスク	840万トン	石油製品
「ペテルブルク石油ターミナル」	ペテルブルク	1200万トン	石油製品

(1)「トランスネフチ」——プリモルスク原油積出し港

BPS¹⁰の終着点である同港の最大取扱量は7500万トン／年。2008年5月に完成した石油精製品（重油及びディーゼル燃料）のパイプライン（PL）を合わせると、同港には4本のPLが接続されている（それぞれ2本ずつ）。「トランスネフチ」が輸出する原油の約30%が同港から搬出されている。

(2)「ルクオイル」——石油製品積出し港「ヴィソーツク・ルクオイルII」¹¹

最大取扱量は1500万トン／年。コノコ・フィリップス（米）が「ルクオイル

⁹ 2008年12月3日、メドヴェージェフ大統領が署名。クルーズ船及びフェリーで入国する外国人には、72時間までビザが免除される。昨年、旅客専用ターミナルがマルスコイ・ファサードに開所した。

¹⁰ BPSは2001年12月より稼働し（第1フェーズ）、2006年12月に完成。

¹¹ 2002年6月建設開始。2004年に第1フェーズ、2005年に第2フェーズ、2006年に第3フェーズが完了。なお、「ルクオイル-I」はカリニングラード所在。

-Ⅱ」の建設に資本参加した。同港より輸出される石油製品は①重油、②真空軽油、③ディーゼル燃料（硫黄含有量15ppm及び10ppm）であり、それぞれの取扱量の比率は30%前後と均衡している。これらの石油製品は、「ルクオイル」が所有するウフタ精製所、ニージニー・ノヴゴロド精製所、ペルミ精製所、ウファ精製所、ヤロスラヴリ精製所等で精製された後、全て鉄道で搬送されている。輸出量の約90%が「ルクオイル」社の石油精製品であり、余力分は「ガスプロム・ネフチ」や「TNK-BP」が利用している。

(3)非公開型「ペテルブルク石油ターミナル」社——同名ターミナル

最大取扱量は1200万トン／年。石油製品のみを取り扱うターミナルであり、(1)及び(2)に次ぐ規模を誇る。製品としては、ディーゼル燃料及び重油を取り扱っており、前者は主にPLで、後者は鉄道でターミナルに搬入。増大する石油製品輸出量に処理能力が追いつかない各企業を補完する企業と言える。

2節 総合港湾施設——ウスチ・ルガ港

(1)国家プロジェクト——ウスチ・ルガ港

公開型株式会社「ウスチ・ルガ」は、ウスチ・ルガ港の開発を目的に1992年に設立された。同社は、露運輸省（当時）との契約に基づき、同港の開発計画の立案、建設及び資金誘致等の権限を有している。約20の子会社を傘下におさめるホールディング・カンパニーでもあり、そもそもは宅地開発企業であった。2010年1月時点の同社の株主構成は：

・レニングラード州政府	20.99%
・ロシア鉄道	7.15%
・非公開型株式会社「RVM キャピタル」	19.19%
・非公開型株式会社「新資源」 ¹²	16.82%
・Investport Holding Foundation ¹³	23.06%

¹² サンクトペテルブルク所在。

¹³ リヒテンシュタイン所在。

・グループ企業「アブサリュート」

12.79%

である。国家機関（レニングラード州行政府）と国営企業（「ロシア鉄道」）で所謂ブロック株を保有している。なお、かつては両者に加え、「ロシア鉄道」の職員の年金を一手に引き受けていた非国営年金基金「福祉」が約16%の株式を有し、3機関で同社株式の50%以上を保有していた。国家保有株の割合は減少したが、今でもウスチ・ルガ港開発は国家プロジェクトと位置付けられる。

(2) 主なターミナルと今後の計画

ウスチ・ルガ港には現在稼働中のものも含めて、次のようなターミナルが存在する（二重線以下は今後建設が予定されているターミナル）：

名称	稼働時期	処理能力(年)	発注企業
石炭積み換えターミナル	2001年	800万トン	公開型株式会社「ロステルミナルウーグリ」
自動車-鉄道フェリーコンプレクス	2006年	230万トン	連邦国家単一企業「ロスモルポルト」
汎用積み換えコンプレクス	2007年	300万トン	公開型株式会社「汎用積み換えコンプレクス」 ¹⁴
多目的積み換えコンプレクス「南2」	2008年	5300万トン	公開型株式会社「ウスチ・ルガ」
工業用硫黄積み換えターミナル	2008年	600万トン	公開型株式会社「ヨーロッパ硫黄ターミナル」 ¹⁵
液状貨物コンプレクス(原油・船舶燃料)	2010年	1000万トン	公開型株式会社「ロスネフチ・バンカー」 ¹⁶
コンテナ・ターミナル	2011年	300万TEU	公開型株式会社「バルト・コンテナ・ターミナル」 ¹⁷
液化ガス・コンプレクス	2012年	100万トン	公開型株式会社「シブル・ホールディング」

表からも分かる通り、これら全てのターミナルが稼働した暁には、ウスチ・ルガ港は総合港湾施設として物流の中心地になることは間違いない。なお、2008年12月1日、プーチン首相はドルージバPLから分岐するBPS-2の最終地を同港とする命令に署名した¹⁸。同PLの輸送能力は5000万トン/年、2012年第3四半期に第1フェーズの稼働が予定されている（3000万トン/年）。

¹⁴ 株主：公開型株式会社「ノヴォリベツク冶金コンビナート」。

¹⁵ 株主：公開型株式会社「アルゴヒミインヴェスト」。

¹⁶ 株主：公開型株式会社「Gunvor」。

¹⁷ 株主：公開型株式会社「国家コンテナ・ターミナル」。

¹⁸ 2008年12月2日付「ヴェードモスチ」。

(3)問題点

ウスチ・ルガ港はサンクトペテルブルク市近郊の港よりも水深が深く（前者は14～16m、後者は12m）、比較優位を有しているものの、最大の問題点は、ウスチ・ルガ港に至る道路の整備が遅々として進まない点にある¹⁹。連邦道路については資金的裏付けがあることからか一定の成果は見られるものの、地方道路については未だ凹凸が多く、時間的ロスは元より、振動に弱い精密機械等の陸上輸送を実施するにはまだまだ先になりそうだ。「オクチャーブリ鉄道」が積極的に鉄道建設を進めているものの、当面は根本的な変化は望めないであろう。なお、長年の懸案事項であった税関ポストは2008年12月末に設置されたものの、未だ物品税の支払いが行えず、通関に支障を来している。

3節 一般貨物積出港——大海港「サンクトペテルブルク」²⁰

(1)概要

大海港「サンクトペテルブルク」（以下、「サンクトペテルブルク港」とは、サンクトペテルブルク市とクロンシュタット市を両端とし、ネヴァ湾沿岸に点在する港湾施設を結んで描かれる円状の商業港湾地帯の総称である。この概念には各ターミナルのみならず、パースや造船所も含まれている。通年の利用が可能であるが、11月下旬から4月上旬まではネヴァ湾が氷結するため、砕氷船の先導を必要とする。「サンクトペテルブルク港」の運営・監督（安全航行の確保等を担う所謂「港湾管理者」）を担うのは連邦国営単一企業「大海港サンクトペテルブルク管理機関」²¹。商業活動を担うのは国家単一企業「ロスモルポルト」²²である。

¹⁹ サンクトペテルブルクの中心部から西に約160kmに所在。2009年3月19日付当地発「イタルタス」通信によれば、レニングラード州における道路の約半分(52%)が修繕を必要としており、15%は全くの悪路である由。同州における連邦道路は1300km、地方道路は9760km、市町村道路は9000km。

²⁰ Большой морской порт «Санкт-Петербург»

²¹ Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Большой порт Санкт-Петербург».

²² Государственное унитарное предприятие «Росморпорт».

ロシアにおけるサンクトペテルブルク市とレニングラード州の戦略的役割 (佐藤剛史)

(2) 形態と実績

「サンクトペテルブルク港」は4地区に区別される(別添地図2、参照)：

- (イ) 第一地区：バース1～14。鉄類、非鉄金属、プラント、鉱物肥料。
- (ロ) 第二地区：バース15～41。バラ積み貨物(鉱物肥料、穀物、粗糖)。
- (ハ) 第三地区：ウーグリ・バース及び木材バースを両端とする地区。コンテナ、木材、鉄類。
- (ニ) 第四地区：トゥルフタン島及びウーグリ・バースを両端とする地区。バラ積み貨物、ro-ro貨物。

2009年における「サンクトペテルブルク港」の主な貨物の取扱量は次の通り：

品目	08年の取扱量(単位:1000トン)	09年の取扱量(単位:1000トン)	対前年比(%)
総量	59945.0	50405.9	84
バラ積み貨物	9653.4	7681.5	80
鉱石	1013.9	625.8	62
石炭・コークス	2270.4	2470.7	109
鉱物肥料	6200.6	4464.5	72
バラ積み貨物	439.6	212.2	48
穀物	418.2	203.7	49
砂糖	9.5	0.0	
木材	1111.6	138.7	12
一般貨物	14776.2	11649.1	79
鉄類	3999.0	4080.9	102
非鉄金属	1488.0	1802.8	121
鉄屑	1884.1	935.3	50
冷凍貨物	3795.1	2752.3	73
コンテナ	18659.2	14542.6	78
液状貨物	15125.5	15906.0	105
原油	0.0	0.0	
石油製品	15069.8	15885.7	105

(3) 代表企業

上記のように「サンクトペテルブルク港」は、「大海港サンクトペテルブルク管理機関」及び「ロスモルポルト」が共同で管理・運営しているが、その地

区内のターミナルは各企業が保有し、独自の戦略に沿い、運営している。主な企業と業務内容は次の通り：

(1)公開型株式会社「海港サンクトペテルブルク」

オランダのUNIVERSAL CARGO LOGISTICS HOLDING BV²³傘下。「サンクトペテルブルク港」及び北西地域の港湾物流企業のグループ。2007年の貨物取扱量は1190万トン。これは「サンクトペテルブルク港」の約20%の貨物であり、最大の規模を誇る。

(2)非公開型株式会社「第一コンテナ・ターミナル」

サンクトペテルブルク最大のコンテナ取扱会社。有限責任会社「国家コンテナ会社」傘下²⁴。「サンクトペテルブルク港」第三地区で活動。2008年のコンテナ取扱量は、107万2346TEU。

(3)公開型株式会社「ペトロレスポルト」

1992年設立。鉄類、冷凍貨物、コンテナ、バラ積み貨物及び木材等、幅広い貨物を取り扱う。

(4)公開型株式会社「モビ・デック」

ノルドストロム・コンテナファイナンス社を親会社とするフィンランド系企業。1992年に当地に進出。コトリン島クロンシュタット市にターミナルを保有(2001年末から稼働)。環状線の部分開通により、利便性が格段に向上した。主な取扱貨物はコンテナ。

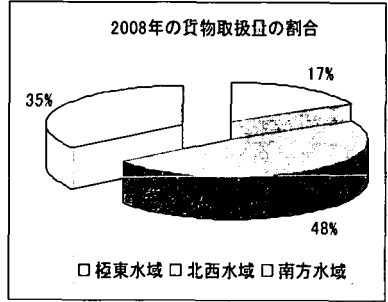
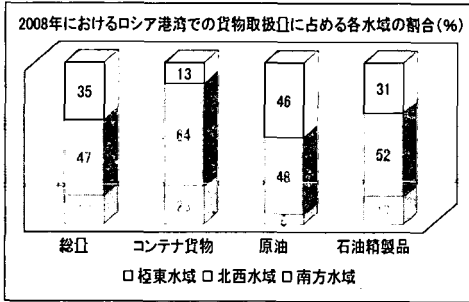
²³ 2008年12月31日時点で97.01%を保有。同社の主要株主はヴラジミール・リシン(Владимир Лисин)。なお、同氏は、公開型株式会社「ノヴォリベツク冶金コンビナート」の理事長でもある。

²⁴ ООО «Национальная контейнерная компания»。2002年設立。株主は、First Quantum及びFESCO(それぞれ50%ずつ保有)。ウスチ・ルガ港にもコンテナ・ターミナルを開設予定(2009年)。なお、First Quantumは多目的埋立地「マルスコイ・ファサード」を建設中。

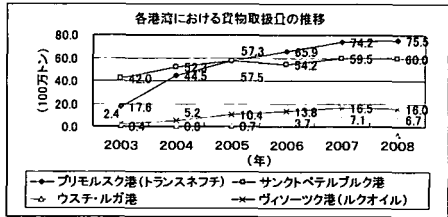
Ⅲ. 展望

1節 現状——増大する貨物取扱量²⁵

(1)ロシアの港湾施設は、大きく分けて北西水域、南方水域（黒海沿岸のノヴォロシースク港、トゥアップセ港）及び極東水域に分布している。2008年のロシア港湾施設における総貨物取扱量は4545億9280万トン、それぞれの地域の比率は48%、35%、17%となっている。



(2)北西地域の貨物取扱量において最大の比率を占めているのはプリモルスク港(36%)²⁶、次いでサンクトペテルブルク港(約28%)、ムールマンスク港(12%)、ヴィ



²⁵ この項については、特段の記述がない限り、数字は全て2007年の実績(2008年1月24日付「ロスパルト」)。図表については連邦特別プログラム「世界の海洋」の枠組み内における「世界の海洋の状況に関する統一情報システム」公式サイト(официальный портал Федеральной Подпрограммы 10 «Единая система информации об обстановке в Мировом океане» в рамках ФЦП Мировой океан (утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 10 августа 1998 г. №919.))の数値から作成。

²⁶ プリモルスク港には6バースある。公開型株式会社「スベツモルネフチェポルト・プリモルスク」(「トランスネフチ」傘下)が原油積出し用バース4、公開型株式会社「トランス・フロート」が石油製品用バース2を所有している。この6バースのオペレータは公開型株式会社「プリモルスク貿易港」。同社が設立されたのは2002年。2007年末までキプロスのOmirico Limitedが同社の株式100%を保有していたが、2008年2月、「ガスピロム・ネフチ」が株式50%を購入。なお、公開型株式会社「トランス・フロート」の株主は、「コルモン・マネージメント」及び公開型株式会社「コンタクト資源」(Panile Limited社傘下)の2社であり、いずれもキプロス所在(2008年3月5日付「ヴェードモスチ」)。

ソーツク港（8%）となっている。

- (3) 数字にばらつきがあるものの、ロシアに輸入される外国製新車の70%はフィンランド経由で輸入されている（2008年）²⁷。かつては輸入車のほぼ全てが同国経由で搬入されていたことに鑑みれば、状況は改善しつつある。

2節 EUとバルト諸国

- (1) エネルギー資源（原油、石油製品及び木材等）の輸出に限定して論じれば、露連邦政府の方針に従い、輸出港及び中継港は決定し得る。上述したように、ウスチ・ルガ港の開発や「オクチャープリ鉄道」の積極的な投資活動は、機会損失の回避を志向する政府の意向が強く表れている。
- (2) 他方で、一般貨物（コンテナ、バラ積み貨物等）の輸出入は、純粹なビジネス上の観点から、積出港及び受入港が選定される。北西地域の港湾施設と競合関係にあるのがEU及びバルト諸国のそれであるが、現時点ではあらゆる点において後者に軍配が上がる。
- (3) 最終仕送り地がロシアであれば、当然のことながら直接にロシア領に陸揚げする方が、時間的にも費用的にも削減できる。それでもなお、これまでの輸入構造（欧州経由ロシア）を転換させ得ないのは、何も処理能力の飽和状態のみを原因としているわけではないだろう。

3節 エネルギー資源の出口として

- (1) これまで見てきたとおり、サンクトペテルブルク市及びレニングラード州の港湾施設は、一般貨物の輸出入のみならず、エネルギー資源の出口として既に枢要な地位を占めている。ロシア・ベラルーシ石油紛争（2007年）、ロシア・ウクライナガス紛争（2005年末及び2008年末）の苦い経験を踏まえ、ロシア政府は欧米諸国に対し、安定したエネルギー供給源であることを証明する為にも、また、トランジット国の政情に左右されない為にも、自国

²⁷ 2009年3月23日当地紙「実業ペテルブルク」。なお、トランジット輸入は約500ユーロ割高となる。現在のそれは50ドルまで下がった模様。

の港湾施設を今後とも開発し続けるであろう。

- (2) 極東地域におけるエネルギー資源の出口は、僅かにサハリン・プロジェクト内のLNG施設が稼動したのみで、太平洋・石油PLプロジェクトの本格的な稼働にはまだ時間を要する。従って、ピョートル大帝による建都以来の本分は、増しこそすれ、不変であると言える。
- (3) 今後は、現政権が標榜する石油精製品の取引所の本格始動、又は「ガスプロム」が表明したガス取引所の開設の可能性が追求されれば、ますますエネルギー資源の出口としての役割強化の方向に事態は進むであろう。それに伴い、当然のことながら両地域の統合、更には新構成主体の首長ポストを巡る争いは熾烈になることが予想される。

おわりに

ソ連崩壊により港湾施設を失ったロシアにとり、国際競争力を未だ維持している唯一の輸出品である石油・ガスの「出口」を確保することは、死活的に重要であることには論を俟たない。

曲がりなりにも資本主義陣営の一員となりながらも、二大大国としての過去の幻影に縋るロシアは、国際スタンダードに合致することを病的なほど気にかけている。絶大な国民の人気を誇るプーチンが、憲法を修正することなく大統領3期目に臨まなかった理由を、旧ソ連邦構成国家の「独裁者」と同列に扱われることへの恐怖心に求めたとしても、あながち間違いではないであろう。

また、欧米化の波が、自国の勢力圏と捉える旧ソ連邦構成国家地域にまで及び、かつての弟分達に自我が芽生えた結果、ロシアは最大の貿易相手であるEUとの間に問題を抱えることとなる。ソ連時代に敷設された欧州に繋がる長大なパイプラインは、国家間で分割統治されることになり、時の政府の思惑に左右される「捕虜」と化した。

このような状況の中、北西水域は、欧州に直結する「出入口」として集中的な開発が進められている重要地域である。特に、連邦政府が肩入れするウスチ・ルガ港の整備の進捗状況には目を見張るものがある。

但し、問題もある。連邦政府の資金で整備されるインフラ（連邦道路、鉄道等）と州政府の責任で整備されるべきそれ（主に州道路）に著しい質的乖離が見られること、市行政府と州行政府の間に明確な取り決めがないことから、各々が重複・競合する施設の建設に取り組んでいること等、解決すべき課題も多い。市と州のあり得べき統合も含め、今後を見守る必要がある。

なお最後に、本稿の発表においては、札幌大学外国語学部ロシア語学科教授の鈴木淳一氏及び大矢温氏から多大なる助力を得られた。両教授からの支援がなければ本論文が日の目を見ることはなかったであろう。この場を借りて謝意を表したい。

2010年8月31日 脱稿