

コロナ禍でのラテンアメリカ主要産業の動静と行方

工藤 章

はじめに

2020年1月30日にWHO（世界保健機関）が新型コロナウイルス感染症（以下 COVID-19）の世界的拡大について宣言したが、2月に入りブラジルでの感染例が報道されて以降、主に欧州から持込まれた感染がラテンアメリカ・カリブ（LAC）地域内で広がっている。ここ数年、医療・保健などの公共サービスへの不平等なアクセスに対しての不満から、チリをはじめ、エクアドルやコロンビアでも政情不安が高まる中で、COVID-19の感染拡大が生じた。LAC諸国での感染拡大に収束の兆しは未だに見えないが、既に域内の主要産業に甚大な影響が出ており、AI時代を迎え業容拡大・改革を図ると意気込んだ業界も、予想外のCOVID-19危機に見舞われてしまった。以下、域内の主要産業の動静と行方を纏めてみた。

銅・鉱山

USGS（米国地質調査所）によると、2019年の世界の銅生産量は2億トン、チリが560万トン（シェア28%）、ペルーが240万トン（12%）を占めており、LACは銅の非常に重要な供給源であるが、COVID-19による影響はチリとペルーでかなり異なる。チリではフル生産を維持できる最小人数のワーカーによる操業（通常時の60～70%）を行い、出荷量レベルでは影響は殆ど無かった。また、鉱山が集中するチリ北部では当初感染はほとんど見られず、サンチャゴ首都圏からの感染拡大を抑える措置を速やかに取った。他方、ペルーでは、3月半ばのロックダウン開始から6月末まで一時的だが操業が大幅に休止し、採掘を最小限にして在庫からの選鉱中心の操業を強いられた。平均生産レベルは通常時の80%程度となった。しかし、7月以降は大規模鉱山から順次操業レベルを上げ、8月に入りフル生産に近いレベルに回復している鉱山も多い。

両国の共通点として、① 少人数・操業維持のしわ寄せが剥土作業・保守に及んでいる。② 操業現場で単位シフトが延長され、シフト交代時にPCR検査等の感染予防措置が実施された。③ 医療機器・防疫装備を寄贈する等の「コミュニティ」への積極支援

がとられた。④ 運営管理業務は自宅勤務で対応する一方で、コロナ後に合理化・人員整理が進む可能性が高いことから、従業員組合との間で緊張感が高まる恐れがあること、などがあげられる。

COVID-19感染拡大による世界的な経済停滞懸念により銅価格が本年4月にはトン当たり5,300米ドルと3年ぶりの低価格となったが、ペルーを初めとする供給力への懸念と中国の需要が予想より堅調なことを受けて、現時点（8月末）ではトン当たり6,600ドルと2019年前半を上回る水準に戻ってきている。チリでは輸出総額の48%、ペルーでは31%を銅に依存する両国は、コロナ危機と中国経済（世界銅消費シェアの50%を占める）の行方を注視している。

石油

2019年の原油生産量は、BP（ブリティッシュ・ペトロレウム）レポートによるとブラジルは世界9位、メキシコ12位、ベネズエラ22位であった。埋蔵量が世界1位のベネズエラが低迷しているが、その他のLAC原油生産国はその生産を増やしている。

ブラジル国営石油会社PB（ペトロブラス）は、莫大な埋蔵量を有する海底プレソルト層の近年の発見もあり海洋資源開発が旺盛で、FPSO（浮体式生産貯蔵積出設備）をはじめとする各種海洋構造物を稼働・運営している中で、感染がクラスター化しないように対策を講じている。主に、① 乗船前の隔離期間（自宅あるいはホテル）設定とPCR検査・抗体検査実施、② 隔離先からFPSOに到着するまでの移動手段（タクシー、ヘリコプター）の消毒作業、移動中のマスク、手袋、防護服などの装着、乗船時のマスク着用継続、③ 空港での検温等の搭乗前スクリーニング、④ 定期的な船内消毒作業の実施と手指消毒剤の設置、などである。

その結果、COVID-19の感染拡大は、FPSOの大規模修繕スケジュールや原油価格等に影響を与えているものの、PBとしては生産量の維持継続に注力しており、現時点では大きく生産が落ち込んでいない。今後についてPBは、原油生産コストが米国産シェールガスと比べて競争力が向上していることもあり、

かつ現時点で完全に取り止め・キャンセルとなったプロジェクト計画が無い場合、2024年の生産見通しはやや後ろ倒しで達成されると予想している。

一方、メキシコの国営石油会社 PEMEX は、退職者や家族を含む同社関係者が9月2日時点で7,925人感染し、現役社員の310人が死去したと発表した。米 Bloomberg 社は7月15日に、COVID-19による死者が世界で最も多い企業は PEMEX だと報じた。その理由として、同社傘下病院で院内感染が発生したことに加えて、メキシコにはコロナ感染症が重症化しやすい生活習慣病を患っている人が多いことが挙げられている。このような状況下、8月20日、組合は安全・衛生環境の早期改善を求めてストを予告した。ただし、元々余剰人員が多く、原油生産には人手を多く必要としないこともあり、生産へのインパクトは限定的だった。

7月28日に発表した2020年4～6月期決算は、最終損益が443億メキシコペソ（約2,100億円）の赤字となった。原油生産量は日量169.3万バレルと前年同期（169.0万バレル）並みを維持したが、原油価格の下落や COVID-19 による国内のガソリンおよびディーゼルの販売減が大きく響き、今後の戦略立案に問題を残している。

食糧・食品

LAC は食糧供給基地として重要な役割を果たしているが、COVID-19の影響は同産業では限定的だと考えられる。例えば、CONAB（ブラジル国家食糧供給公社）は4月9日、COVID-19感染拡大による穀物収穫の影響は軽微で、2019/20農業年度（7～6月）の穀物収穫量は前年度比4.0%増の2億5,180万トンで過去最高になるとの予想を明らかにした。しかし、この産業は自治体の自宅待機・施設閉鎖措置、保管倉庫不足、トラック運転手不足、関係機材・部品調達難などの障害に対応せざるを得ない状況にある。これらによるコストアップも生じた。さらに、6月にはパラグアイで発生したバッタの大群がアルゼンチン、ブラジルに到達した。各国とも植物検疫緊急事態宣言を発してバッタの被害を防ぐために、緊急措置をとった。こうした突発事例はあるが、来年度以降については、COVID-19による経済低迷が世界的に避けられないとみられているものの、穀物業界自体は堅調との見方を変えていない。

食品についても世界の供給基地として LAC は今後ますます重要な役割を担う。ブラジルの世界有数の

食肉加工メーカーは、国内各州が3月22日の週から商業活動規制に踏み切ったが、一時的な海外需要の落ち込みやコンテナ不足により一部の工場を停止させたものの生産を継続した。国内の航空輸送が困難になったが、陸路輸送には大きな支障は出なかった。

また、コーヒーについても、産地における COVID-19 の影響は非常に限定的で、ソーシャルディスタンスを保つため、耕地労働者の輸送手段が通常の数倍必要となるなど生産者にとっては、コスト面での影響は見られたが、労働者自体の確保は問題なかった。収穫作業も天候に恵まれ順調に進み、8月末には大方の作業が終了した。コーヒーの精選工場、輸出業者も一部在宅勤務を実施しながらも、通常通り稼働している。一部、港湾では作業員を減らしているため、船積み遅延が多少発生しているが、大幅な遅延は今のところ見られない。

一方、需要面でみると、コーヒー主要消費国におけるロックダウンなどの外出規制により、外食産業が打撃を受けたため家庭外消費は減ったものの、巣ごもり消費増が減少の一部を相殺する形となった。COVID-19 禍以降の、ブラジルコーヒー輸出量（2020年3～7月）は1,528万袋（91万トン）と、前年度同期比8.8%減となっている。

世界的にも知られるようになったチリのワインとサーモン（養殖トラウトサーモン・銀鮭）は共に生産量ではほぼ影響を受けていないが、ワインが数量・価格ともに堅調なのに対し、サーモンは主要市場の米国およびブラジルのレストラン向け需要の激減を受け市況が大幅に下がり、また採算の良い空輸フレッシュ品の輸送コストが上昇し、各社非常に厳しい経営環境となっている。サーモンは2年をかけて養殖を行うため急には生産量の調整が難しく、在庫を増やそうにも冷凍庫のキャパシティがあり短期的には打つ手が限られる。

自動車

メキシコとブラジルは生産・販売で世界有数の生産国である。国際自動車工業連合会によると、2019年の生産台数はメキシコが6位（400万台）、ブラジルは世界8位（290万台）で、国内販売ではブラジルが6位（280万台）、メキシコは14位（140万台）である。

自動車業界では、COVID-19は操業停止をもたらした業績に大きな影響を及ぼした。政府の外出自粛要請や部品供給網の混乱などにともない工場休止が長

引き、操業開始した工場では、体温測定、アルコール消毒、フィジカル・ディスタンス保持の標識設置、マスク着用、食堂管理強化、オンライン・テレビ会議などの措置が導入された。

ブラジルでは、4月初めに全ての工場で操業が停止され、5月初めから6月末までに条件付きで再開された。企業や工場により差があるものの、平均して45日間の工場停止があった。ブラジル自動車製造業者協会は、バリューチェーンの脆弱部分である小規模部品サプライヤーやディーラーへの融資支援と、メーカーに対するBNDES（国立経済社会開発銀行）からの特別融資を要求したが、政府からは、部品サプライヤーやディーラー（9割は中小企業）に中小企業向け特別援助、さらに暫定措置令（MP963号）にもとづき3か月限定で雇用・勤務に弾力的な措置が認められ、減給・勤務時間縮小を可能にさせる措置に止まった。また、同協会は新たな排ガス規制適合に必要なとされる投資の先送りをブラジル政府に要請している。

2020年の新車小売り販売見通し（トラック・バス含む）は167万台で昨年比40%減少、300万台の販売を達成できるのは2025年に先送りになると自動車メーカーは予測している。

メキシコでは、感染拡大にともない、自動車メーカー各社は3月下旬、工場の稼働を停止した。3月31日付けの保健省令により、政府が医療・食品・インフラ等の必要不可欠な業種を除いて経済活動を中断することを義務付けたことから、各社は稼働停止を継続した。5月15日、政府は自動車製造を必要不可欠な業種に追加し、準備段階を経て、6月1日からの操業再開を認めた。メーカー各社は5月下旬から段階的に生産再開に向け動き始めた。同国でGMに次いで生産台数の多い日産は、3月25日に工場の稼働を停止し、5月25日、段階的に生産を再開することを発表した。しかし、COVID-19禍にともなう国内外の事業環境の変化の影響は大きく、6月25日、アグアスカリエンテス工場で約200人を解雇することを発表している。

両国ともに、販売店も休業せざるを得ず、さらに消費マインドの落ち込みにより販売が激減した。COVID-19の影響で、4月に、英調査会社マークイットが2020年の世界の自動車生産台数を年初の予測8,900万台から7,100万台程度まで下方修正される可能性がある」と報じた。

航空輸送

LAC域内の第2位の航空輸送会社であるコロンビアのアビアンカ航空が、5月10日に米連邦破産法第11条の適用をニューヨークの連邦破産裁判所に申請したが、運航は継続しコロンビア政府と資金支援に向けた協議を続けている。また、域内最大の航空会社のラタム航空も5月26日、同社とチリ、ペルー、コロンビア、エクアドル、米国にそれぞれある関連会社が米国で連邦破産法第11条の適用を申請した。カタール航空などの株主による9億ドルの繋ぎ融資（DIP融資）を確保し、旅客事業の減収を一部オフセットする形で健闘している貨物事業を強化する一方、航路再構築、人員削減等の合理化と競争力向上を図っている。

世界の航空業界は金融危機と原油価格の高騰により2008～09年に310億ドルの減収となったが、今回のCOVID-19による被害額は想像を絶する規模の被害になるとみられ、来年以降の再建も見極める状況に無い。とりわけ、LACは国境閉鎖が長期化している国が多く、業界全般の先行きが気懸りである。

小売り

域内のスーパーマーケット業界には、Walmart（米）、Carrefour（仏）、TESCO（英）など欧米の巨大企業の進出が目立つが、チリの民族資本であるCencosud（ジャンボ、ディスコ、およびVeaなどの店舗を展開）は、本国に加えアルゼンチン、コロンビア、ブラジル、ペルーで事業拡大してきた。しかし、COVID-19の影響を受け、事業を行うすべての国で本年第1四半期に合計126店舗を閉鎖した。各国の外出規制によりショッピングセンターとデパートの営業を中止せざるを得なかった。今後、小売業者は生活スタイルの変化に従って、オンライン取引を伸ばすといった戦略転換が必要となる。例えば、Cencosudの場合は、eコマース（電子商取引）およびスーパーマーケットが好調の半面、デパートが苦戦している。コアビジネスへの集中と特にスーパーマーケットとeコマースを重点的戦略分野と考え、併せて店頭価格を抑えられるプライベートブランド商品の強化も検討している。

（くどう あきら ラテンアメリカ協会理事、
元三菱商事中南米総代表）