

経済指標

(1)世銀はエクアドルの経済成長率を4.2%と予測

世銀は2022年におけるエクアドルの経済成長率を4.3%と予測しており、中南米地域では4番目に高い水準となっている。そのほか2023年には3.1%、2024年には2.9%の成長が見込まれており、中南米・カリブ海地域については、パンデミックからの経済回復を受け地域全体で2.3%の成長が予想されている。

貿易

(1)2022年第1四半期の新車販売台数がパンデミック前の水準以上に

エクアドル自動車協会(AEADE)は、2022年第1四半期の新車販売台数は32,075台にのぼり、2021年だけでなく、パンデミック以前の2020年及び2019年をも上回る数字となったと発表した。2019年に比べ4.5%の伸びとなっており、軽自動車及び商用車についてはそれぞれ25%と16%の成長を記録している。

二国間関係

(1)キト地下鉄計画の国際入札

2028年までキト地下鉄のオペレーションを担う企業が8月4日に発表される見込み。現在国際入札が行われており、現時点ではブラジルやコロンビア、スペインの企業を含む6社が関心を示している。選定条件の一つとして、地下鉄システムの運営において20年以上の経験を有す企業が選ばれるとされており、今後プロジェクト委員会は協議を重ね、期限までのオペレーター決定を目指す予定。

(2)エクアドル貿易委員会(COMEX)が中国との貿易協定交渉の承認を発表

エクアドル貿易委員会(COMEX)は生産貿易投資漁業省に対し、中国との貿易協定の交渉開始を承認した。さらに委員会は同省に対し、交渉手続きの進捗状況を全体会議に報告し、国家財政への影響に関する分で貴を四半期ごとに提出することを命じた。過去2年間において中国はエクアドルにとって2番目に重要な貿易相手国となっており、2021年の貿易額は約110億米ドルにのぼり、2020年に比べ+44.5%となっている。中国との貿易協定が成立した場合、同国への輸出はさらに35%増加する可能性があるとみられている。

(3)産業界が中国との貿易協定交渉に関する懸念を表明

エクアドル政府は中国との貿易協定交渉に関し、すでに交渉団長を任命し4人の副団長の指名を予定しており、2022年10月～11月の協定締結を目指すとしている。しかし、ペルーやチリの交渉には2～3年を要したことから、産業界からは中国との交渉スケジュールの速さに関し懸念の声が挙がっている。金属機械、自動車組立、靴製造、繊維、プラスチック等10の企業で構成される産業団体がラッソ大統領に書簡を送り、両国経済の非対称性等につき懸念を表明している。また、同団体は中国では労働搾取や汚染等の事例がある点を指摘し、交渉におけるセンシティブな産業分野の特定や、中国製品の減税期間の延長を要請した。

(4)カナダと貿易協定締結の可能性を模索

プラド生産貿易投資漁業大臣はカナダのウン国際貿易大臣とオンラインにて、二国間の貿易協定締結に向け

た交渉プロセスの開始について協議を行った。会議においては二国間協力や貿易の円滑化に関するそれぞれの国のビジョン等について話し合いが進められた。プラド大臣は、貿易協定を模索するための手順が合意され、今後両国の技術チームが会合を通じロードマップを作成、今年中にもカナダを公式訪問する予定である旨明らかにしている。

(5)メキシコはエビを含まない経済協定を要求

メキシコはエクアドルとの自由貿易協定において、シナロアのエビ養殖業者が国内市場でのエクアドル産商品との競合を懸念していることを受け、エビの除外を検討している。これに対しエクアドル側は、交渉中の提案にすいてメキシコ側からの正式な回答及び今後の交渉日程につき確認を待っている状況であるとしている。

(6)アルゼンチン及びウルグアイとの貿易拡大を模索

ラッソ大統領はアルゼンチン及びウルグアイを訪問し、関係者らと地域統合や貿易協力の重要性について議論を行った。アルゼンチンにおいては両国の外務大臣が領事に関する覚書に署名したほか、エクアドル側はビジネスフォーラムを開催し、総額300億米ドルにのぼる投資案件のポートフォリオを投資家らに紹介した。ウルグアイではラテンアメリカ統合連合(ALADI)の枠組みにおける貿易協定締結の可能性につき協議を行い、域内の経済関係強化の検討が進められた。

専門家らは中南米地域の統合に向けた障がい、EUとは異なり、各国が経済よりも政治的イデオロギーを優先している点にある旨指摘しており、まずは民主主義や国家機能、人権の尊重といった明確な原則が必要であるとしている。

ウクライナ情勢

(1)貿易損失額

ウクライナ情勢による過去5週間における損失額は8,500万米ドルにのぼっている。同地域向けの輸出品を欧米市場へ迂回させたものの、ロシア市場での需要が高いバナナや生花については大きな損失が生じている。さらに、以前より輸出に影響を与えていた国際的な投入資材や貨物輸送費のコスト上昇がさらに業者を圧迫しており、今後アジア市場を含めた新たな国際市場の開拓が必要となっている。