

Alpha Bank: Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία αντιμέτωπη με προκλήσεις εν μέσω ενεργειακού μετασχηματισμού

2023/10/06 14:58 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Σύμφωνα με τις πρόσφατες εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ), η οικονομία της ζώνης του ευρώ (ΖτΕ) αναμένεται να επιβραδυνθεί αισθητά, κυρίως, εξαιτίας της περιοριστικής νομισματικής πολιτικής, σύμφωνα με το Εβδομαδιαίο Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων της Alpha Bank.

Συγκεκριμένα, οι προβλέψεις της ΕΚΤ κάνουν λόγο για αναιμικό ρυθμό ανάπτυξης, της τάξης του 0,7% το 2023 και 1% το 2024. Κατά την τελευταία τετραετία, η ευρωπαϊκή οικονομία ήρθε αντιμέτωπη με διαδοχικές διαταραχές -οικονομικές, γεωπολιτικές, κλιματικές- οι οποίες είχαν σοβαρό αντίκτυπο στις αναπτυξιακές της προοπτικές. Εν μέσω αυτών των εξελίξεων, βαρόμετρο στην επιβράδυνση της οικονομίας της ΖτΕ αποτελεί η ενδεχόμενη ύφεση της γερμανικής οικονομίας, που αποτελεί την ατμομηχανή της Ευρώπης.

Υπό αυτό το πρίσμα, ο κλάδος της βιομηχανίας αναμένεται να έχει σημαντική συνεισφορά στην ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας, με τις προκλήσεις, όμως, να είναι ορατές, αφού άλλες χώρες, όπως οι ΗΠΑ, μέσω διαφόρων πρωτοβουλιών (Inflation Reduction ACT), προσφέρουν κίνητρα για μετεγκατάσταση επιχειρήσεων στη χώρα τους, επιτείνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον ήδη οξυμένο, διεθνή ανταγωνισμό.

Ειδικότερα, ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας, εν μέσω αναδυόμενων προκλήσεων και ευκαιριών, που έχουν ως στόχο την "πράσινη" μετάβαση, εκτιμάται ότι **θα αποτελέσει πεδίο εμπορικής διαμάχης, ιδιαίτερα μεταξύ της Ευρώπης και της Κίνας.**

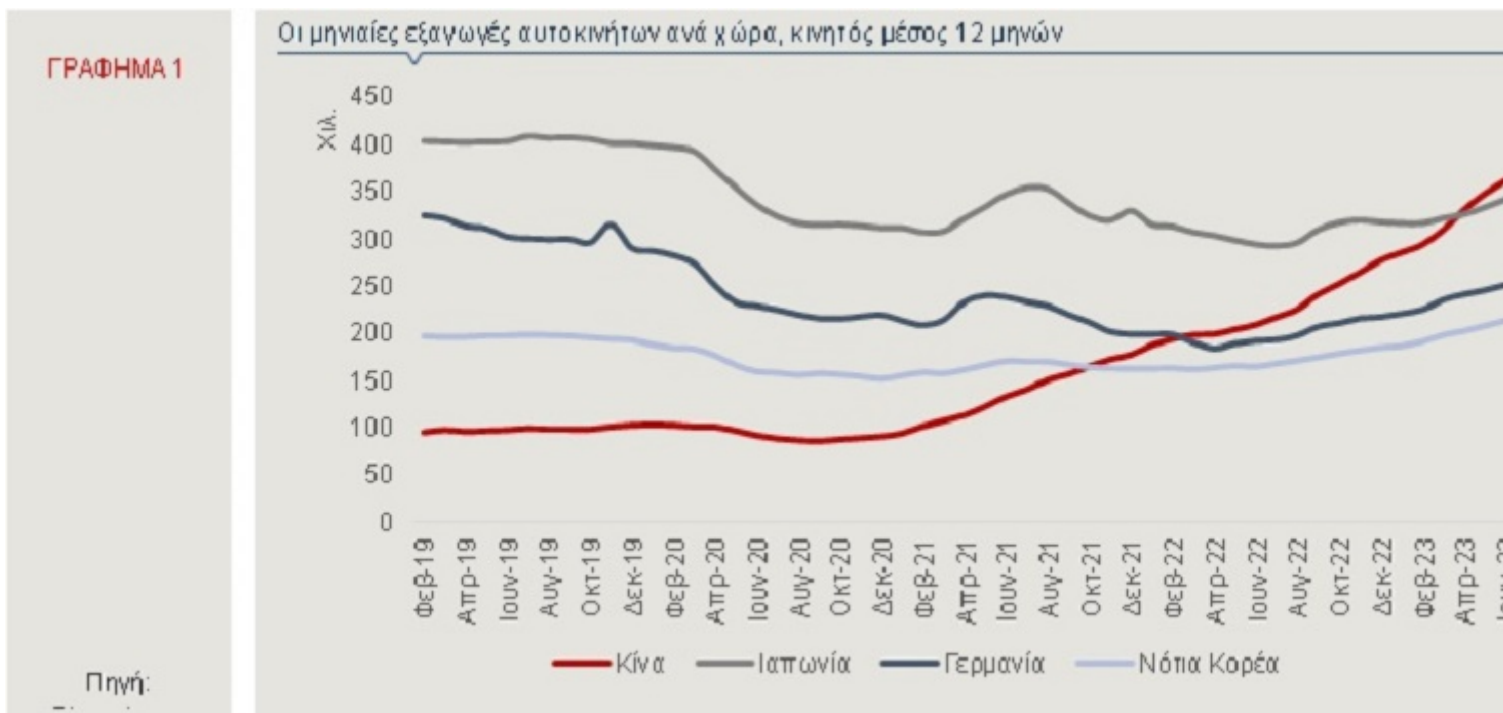
Προς αυτήν την κατεύθυνση, η πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ursula von der Leyen, ανακοίνωσε πρόσφατα την έναρξη έρευνας αναφορικά με τα επιδοτούμενα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που εισάγονται από την Κίνα και, ενδεχομένως, δημιουργούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

Σήμερα, ο κλάδος της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας **απασχολεί 13,8 εκατομμύρια απασχολούμενους, άμεσα ή έμμεσα,** με τον κύκλο εργασιών του να

αντιπροσωπεύει πάνω από **το 7% του ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης**. Επιπλέον, ο εν λόγω κλάδος αποτελεί τον «ρυθμιστή» της γερμανικής οικονομίας.

Όμως, τα τελευταία δύο έτη, τα προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα και το αυξημένο ενεργειακό κόστος επηρέασαν αρνητικά τον κλάδο, με αποτέλεσμα **τη συρρίκνωση των ευρωπαϊκών εξαγωγών αυτοκινήτων**, κυρίως, δε, των γερμανικών.

Στον αντίποδα, βρίσκεται η Κίνα, η οποία εκτιμάται ότι θα γίνει **ο μεγαλύτερος εξαγωγέας αυτοκινήτων στον κόσμο, το 2023**, υπερβαίνοντας τη Γερμανία, τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία (Γράφημα 1).



Τον προηγούμενο Μάρτιο, το Συμβούλιο Ενέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Council of the EU, 27.03.2023) αποφάσισε, μετά από μία μακρά περίοδο διαβουλεύσεων, το τέλος των θερμικών κινητήρων σε καινούργια αυτοκίνητα από το 2035, με στόχο τον μηδενισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Η απόφαση αυτή προσφέρει τη δυνατότητα και τον απαραίτητο χρόνο στις ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες να προσαρμοστούν, ώστε να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων, κυρίως από την πλευρά της Κίνας.

Αναμφίβολα, οι γεωπολιτικοί παράγοντες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις και θέτουν νέα διλήμματα πολιτικής οικονομίας. Η προστασία της βιομηχανίας και η παροχή μεγαλύτερης κρατικής στήριξης ενδέχεται να αποτελέσουν αντίβαρο στις επεκτατικές εμπορικές πολιτικές της Κίνας. Οι

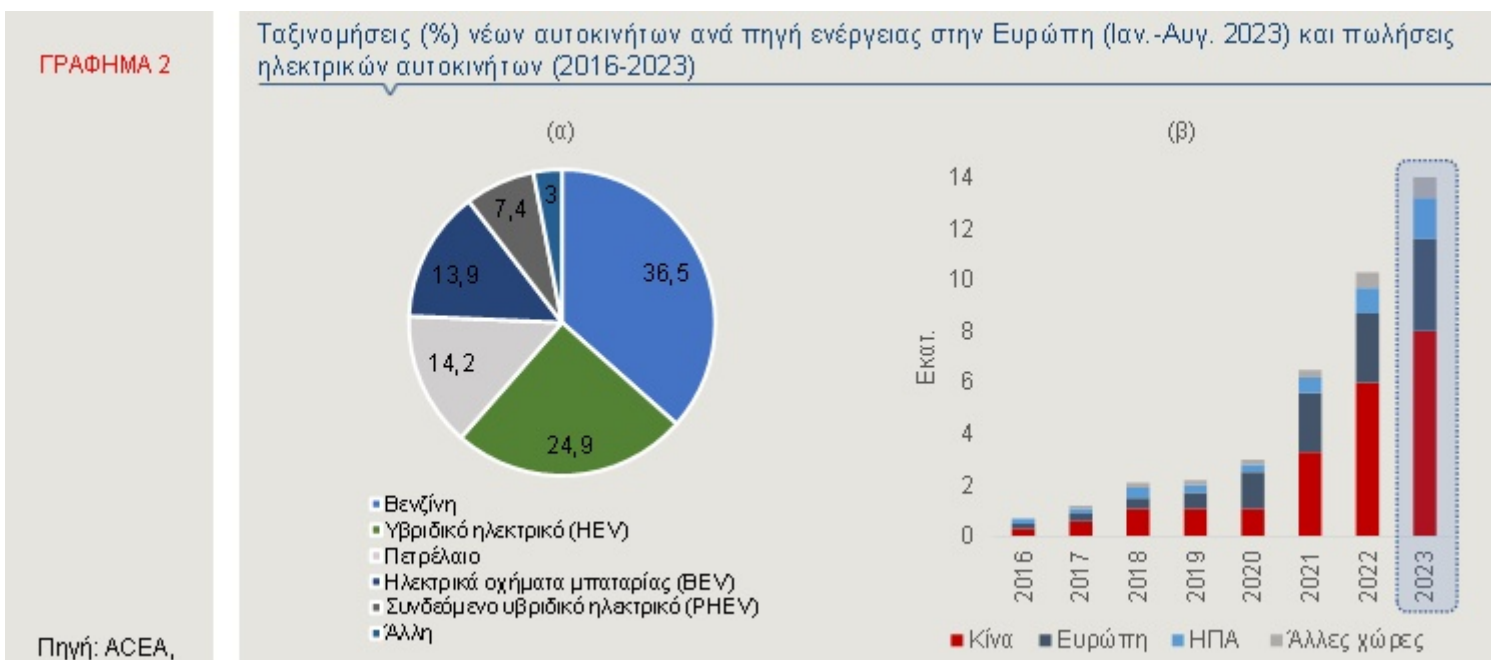
εμπορικές πρακτικές της Κίνας αποτελούν κρίσιμη απειλή για την ευρωπαϊκή βιομηχανία και, δη, για την αυτοκινητοβιομηχανία. Βέβαια, η αντίδραση των κρατών-μελών δεν είναι ενιαία, αφού τα αντίποινα από μια εμπορική διαμάχη θα έχουν διαφορετική βαρύτητα.

Προφανώς, **οι μεγάλες γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν μεγαλύτερη έκθεση στην κινεζική αγορά**, επειδή, αφενός, κατέχουν σημαντικό μερίδιο αγοράς στα αυτοκίνητα πολυτελείας και, αφετέρου, διατηρούν στην Κίνα τμήματα παραγωγής εξαρτημάτων. Η γαλλική και η ιταλική αυτοκινητοβιομηχανία έχουν, σαφώς, μικρότερη έκθεση.

Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται μια στροφή των καταναλωτών προς τα «καθαρότερα» οχήματα, η οποία, όμως, σημαίνει και υψηλότερο κόστος για τον αγοραστή. Σε αυτό το πεδίο, η Κίνα κατέχει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, με τις πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων να έχουν αυξηθεί σημαντικά (Γράφημα 2β), ενώ είναι καθοριστικής σημασίας ότι το τελικό προϊόν κινεζικής προέλευσης πωλείται σε χαμηλότερη τιμή από το αντίστοιχο ευρωπαϊκής κατασκευής.

Το 2009, η Κίνα θέσπισε πολιτικές για την ανάπτυξη των νέων ενεργειακών οχημάτων (New Energy Vehicles-NEV) και το 2017 υιοθέτησε ένα σχέδιο ανάπτυξης της αυτοκινητοβιομηχανίας, με πολιτικές στήριξης του τομέα, όπως φοροαπαλλαγές, επιδοτήσεις για έρευνα και ανάπτυξη, δάνεια με χαμηλό επιτόκιο και παροχή εκτάσεων για εγκατάσταση εργοστασίων.

Παρά τις σημαντικές ανατιμήσεις στην αγορά νέων αυτοκινήτων, στην Ευρώπη σημειώθηκε μεγάλη αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στις νέες ταξινομήσεις, καθώς τα ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (BEV) αντιπροσωπεύουν περίπου το 14%, το 2023 (Γράφημα 2α).



Όμως, οι ανησυχίες σχετίζονται με το αυξανόμενο μερίδιο της κινεζικής αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρώπη, με τις εκτιμήσεις να αναφέρουν ότι το μερίδιο των κινεζικών εμπορικών σημάτων ηλεκτρικών οχημάτων (EV) στην αγορά της ΕΕ έχει αυξηθεί από 1% σε 8%, τα τελευταία τρία έτη. Οι αυξημένες πωλήσεις κινεζικών ηλεκτρικών οχημάτων οφείλονται στους χαμηλούς δασμούς που επιβάλλει η ΕΕ (10%). Ο αντίστοιχος δασμός των ΗΠΑ είναι ιδιαίτερα υψηλός (27,5%) και στοχεύει να κρατήσει τα κινεζικά μοντέλα εκτός της αμερικανικής αγοράς.

Επιπλέον, σύμφωνα με έρευνα της BloombergNEF, η Ευρώπη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά, παγκοσμίως, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, διαθέτοντας τα διπλάσια μοντέλα από τις ΗΠΑ. Άλλωστε, η ευρωπαϊκή παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων είναι αρκετά εξαρτημένη από τις μπαταρίες και άλλα ηλεκτρονικά εξαρτήματα που εισάγονται από την Κίνα.

Ο κίνδυνος της μεγάλης εξάρτησης της Ευρώπης από την Κίνα, κυρίως σε μπαταρίες ιόντων λιθίου για τα ηλεκτρικά οχήματα, αποτελεί μείζον ζήτημα και θα πρέπει να εξετασθούν άμεσα οι εναλλακτικές πηγές. Επίσης, ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι ότι η εξάρτηση της ΕΕ από τα κινεζικά προϊόντα και η ενδεχόμενη επιβολή αντιποίνων από την Κίνα δύναται να οδηγήσουν σε αναθέρμανση των πληθωριστικών πιέσεων, με αρνητικές συνέπειες για την οικονομία της ΕΕ.

Συνοψίζοντας, ο ευρωπαϊκός κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας έχει έρθει αντιμέτωπος με σημαντικές προκλήσεις, ιδιαίτερα, εν μέσω του μεταβαλλόμενου ενεργειακού μετασχηματισμού της ΕΕ.

Ως εκ τούτου, κρίνεται επιτακτική η δημιουργία κατάλληλων στρατηγικών, που θα προστατεύσουν και θα ενισχύσουν την ευρωπαϊκή βιομηχανία, σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον.