

# Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, ο ανταγωνισμός από την Κίνα και ο ενεργειακός μετασχηματισμός

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. Πιο 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

ΓΡΑΦΗΜΑ 1

Πηγή: Bloomberg, Financial Times

Οι μηνιαίες εξαγωγές αυτοκινήτων ανά χώρα, κινητός μέσος 12 μηνών 



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

ΓΡΑΦΗΜΑ 2

Πηγή: ACEA, IEA Global EV Outlook 2023

Ταξινομήσεις (%) νέων αυτοκινήτων ανά πηγή ενέργειας στην Ευρώπη (Ιαν.-Αυγ. 2023) και πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων (2016-2023) 

 

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.



**Παρά την αποκλιμάκωση του πληθωρισμού, δεν αναμένονται σύντομα μειώσεις επιτοκίων**

* Αποφεύχθηκε μια νέα δημοσιονομική διαταραχή στις ΗΠΑ, με την έγκριση του νομοσχεδίου έκτακτης ανάγκης από την αμερικανική βουλή
* Ο πληθωρισμός στη ΖτΕ υποχώρησε στο 4,3% σε ετήσια βάση, τον Σεπτέμβριο, από 5,2%
* Σε ύφεση παρέμεινε η μεταποιητική δραστηριότητα στη ΖτΕ, τον Σεπτέμβριο, με τον τελικό Δείκτη Υπευθύνων Προμηθειών (PMI) να υποχωρεί στις 43,4 μονάδες

# Οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία

**ΗΠΑ**► Η πολιτική δυσλειτουργία του Κογκρέσου, μετά από την αποφυγή της μερικής αναστολής λειτουργίας της Κυβέρνησης την ύστατη στιγμή, εγείρει αμφιβολίες για το σύστημα των ΗΠΑ. Οι υπεύθυνοι χάραξης νομισματικής πολιτικής στην Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ (Fed) αναμένουν μια σειρά νέων δεδομένων για την οικονομία, ώστε οι αποφάσεις τους να λαμβάνονται με βάση τα νέα αναθεωρημένα στοιχεία. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, το ΑΕΠ των ΗΠΑ αυξήθηκε το δεύτερο τρίμηνο κατά 2,2% σε ετήσια βάση, ενώ συνεχίζεται η αποκλιμάκωση των πληθωριστικών πιέσεων. Ο δομικός δείκτης προσωπικών καταναλωτικών δαπανών (PCE), που εξαιρεί τις ευμετάβλητες τιμές κλάδων όπως η ενέργεια και τα τρόφιμα, επιβραδύνθηκε στο 3,9%, τον Αύγουστο, σε ετήσια βάση από 4,3% τον προηγούμενο μήνα. Τέλος, αξιωματούχοι της Fed διαμηνύουν την ανάγκη να διατηρηθούν τα επιτόκια σε υψηλά επίπεδα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, ενώ παραμένει πιθανή μια ακόμα αύξηση.

**ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ**

* Ο δομικός δείκτης καταναλωτικών δαπανών PCE ενισχύθηκε 3,9%, τον Αύγουστο, σε ετήσια βάση από 4,3%, τον προηγούμενο μήνα
* Η αποκλιμάκωση του πληθωρισμού στη ΖτΕ, τον Σεπτέμβριο, στο 4,3% από 5,2%, τον προηγούμενο μήνα
* Η αναθεώρηση των προβλέψεων για το ΑΕΠ του Ην. Βασιλείου

**ΖτΕ►** Σύμφωνα με τις αρχικές εκτιμήσεις, ο δείκτης τιμών καταναλωτή στη ΖτΕ διαμορφώθηκε, τον Σεπτέμβριο, στο 4,3%, σε ετήσια βάση, που αποτελεί χαμηλό 2 ετών, ενώ ο δομικός πληθωρισμός αυξήθηκε στο 4,5% (Γράφημα 3α). Τα τελευταία στοιχεία επιβεβαιώνουν ότι ο πληθωρισμός βρίσκεται σε φάση αποκλιμάκωσης, αλλά οι προκλήσεις παραμένουν ορατές. Σύμφωνα με δηλώσεις του αντιπροέδρου της ΕΚΤ, Luis de Guindos, ο πληθωρισμός μπορεί να μειώνεται, αλλά τα εμπόδια επαναφοράς στον στόχο του 2% είναι δύσκολο να ξεπερασθούν, χαρακτηρίζοντας τις συζητήσεις για μειώσεις των επιτοκίων ως πρόωρες. Τέλος, η αύξηση της τιμής του πετρελαίου, η αύξηση των μισθών και το ασθενέστερο ευρώ είναι παράγοντες που μπορεί να διατηρήσουν τον[πληθωρισμό](https://www.ot.gr/tag/plithorismos/) σε υψηλά επίπεδα.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3

Πηγή: Eurostat, ONS

Πληθωρισμός στη ΖτΕ και αποκλίσεις στην επαναφορά του ΑΕΠ στα προπανδημικά επίπεδα των G7



 

**Διεθνής Οικονομία**► Σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (ONS) του Ην. Βασιλείου, η οικονομία αναπτύχθηκε με ρυθμό, 0,2%, σε τριμηνιαία βάση, το δεύτερο τρίμηνο του 2023. Επίσης, με βάση τις τελευταίες αναθεωρήσεις, η οικονομία, το δεύτερο τρίμηνο του 2023 αναπτύχθηκε κατά 1,8%, σε σύγκριση με το τελευταίο τρίμηνο του 2019 (Γράφημα 3β). Όμως, αξίζει να αναφερθεί ότι παρά τα θετικά μηνύματα, οι εκτιμήσεις για την οικονομία είναι ανησυχητικές. Πρόσφατη έρευνα του αμερικανικού οργανισμού (PIIE) εκτιμά ότι η οικονομία του Ην. Βασιλείου θα συρρικνωθεί κατά 0,3%, το 2023, και κατά 0,2%, το 2024, εξαιτίας, κυρίως, του επίμονου πληθωρισμού καθώς και των δομικών αδυναμιών της οικονομίας. Παράλληλα, σύμφωνα με την έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας (East Asia and Pacific Economic Update, World Bank, Οκτώβριος 2023), διατηρήθηκε αμετάβλητη η ανάπτυξη της Κίνας στο 5,1% για το 2023, αλλά αναθεώρησε τις προβλέψεις επί τα χείρω για το 2024, στο 4,4%, κυρίως, εξαιτίας του αυξημένου χρέους, των προβλημάτων στον κλάδο των ακινήτων όσο και εξαιτίας μιας σειράς διαρθρωτικών παραγόντων.

# Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες και οι αγορές ομολόγων

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Χρηματιστηρίου του Σικάγου, οι συνολικές καθαρές τοποθετήσεις (αγορές μείον πωλήσεις), στην ισοτιμία του ευρώ με το δολάριο, διατηρήθηκαν θετικές, την εβδομάδα που έληξε στις 26 Σεπτεμβρίου. Οι θετικές θέσεις (υπέρ του ευρώ, ‟long”) μειώθηκαν κατά 3.582 συμβόλαια, με αποτέλεσμα οι συνολικές καθαρές θέσεις να διαμορφωθούν στα 98.399 συμβόλαια, από 101.981 συμβόλαια, την προηγούμενη εβδομάδα (Γράφημα 4).

**ΠΡΟΣΕΧΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ**

**ΗΠΑ:**

* Δείκτης ανεργίας Σεπτεμβρίου (6 Οκτωβρίου)
* Δημοσίευση πρακτικών Fed για τη νομισματική πολιτική (11 Οκτωβρίου)

**ΖτΕ:**

* Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών Αυγούστου, Γαλλία (6 Οκτωβρίου)
* Φθινοπωρινές εκτιμήσεις ΔΝΤ (IMF), (10 Οκτωβρίου)

**ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΟΡΕΣ:**

* Δείκτης ανεργίας Σεπτεμβρίου, Καναδάς (6 Οκτωβρίου)

Σταθεροποιητικές τάσεις παρατηρούνται στη συναλλαγματική ισοτιμία του ευρώ έναντι του δολαρίου, με την ισοτιμία, στις 3 Οκτωβρίου, να βρίσκεται στο 1,047 €/$ (Πίνακας 1), στον απόηχο της εκτίμησης ότι η Fed θα διατηρήσει υψηλά τα επιτόκια για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Άλλωστε, πρόσφατες δηλώσεις ανώτατων αξιωματούχων της Fed συνηγορούν ότι θα χρειασθεί μια ακόμα αύξηση του βασικού επιτοκίου. Για αυτό, ο δείκτης δολαρίου DXY, που μετρά το αμερικανικό νόμισμα έναντι άλλων σημαντικών νομισμάτων, συνεχίζει την ανοδική του πορεία (107,09), καταγράφοντας υψηλό από τα τέλη του Νοεμβρίου.

Σταθεροποιητικές τάσεις καταγράφονται στην ομολογιακή αγορά των ΗΠΑ, με την απόδοση του 10ετούς ομολόγου να ανέρχεται στο 4,72%, στις 3 Οκτωβρίου, ενώ το 2ετές κινείται ακόμα υψηλότερα στο 5,12%. Επιπλέον, στη ΖτΕ, παρατηρούνται καθοδικές τάσεις στις αποδόσεις των ομολόγων, στον απόηχο των αρνητικών στοιχείων για τη μεταποίηση. Χαρακτηριστικά, η απόδοση του 10ετούς γερμανικού ομολόγου ανήλθε σε υψηλό 12 ετών, στο 2,94% (Πίνακας 2), στις 3 Οκτωβρίου. Τέλος, η διαφορά απόδοσης μεταξύ του 10ετούς ομολόγου της Ελλάδας και του 10ετούς ομολόγου της Γερμανίας (spread) βρίσκεται στις 144 μ.β., ενώ του 10ετούς ιταλικού ομολόγου στις 192 μ.β.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4

Πηγές: CFTC, IMM, Blοοmberg

Specs θέσεις για μη εμπορικές/κερδοσκοπικές συναλλαγές και Συναλλαγματική Ισοτιμία ευρώ/δολαρίου



**Αγορές σε Αριθμούς**

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Πηγή: Blοοmberg

Συναλλαγματικές Ισοτιμίες



ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Πηγή: Blοοmberg

Αποδόσεις ομολόγων και spreads έναντι 10ετούς γερμανικού ομολόγου 



**Alpha Bank Economic Research**

Παναγιώτης Καπόπουλος

*Chief Economist*

[panayotis.kapopoulos@alpha.gr](mailto:panayotis.kapopoulos@alpha.gr)

***Ανάλυση Οικονομικής Συγκυρίας***

Ελένη Μαρινοπούλου

*Expert Economist*

[eleni.marinopoulou@alpha.gr](mailto:eleni.marinopoulou@alpha.gr)

Φώτιος Μητρόπουλος

*Research Economist*

[fotios.mitropoulos@alpha.gr](mailto:fotios.mitropoulos@alpha.gr)

