

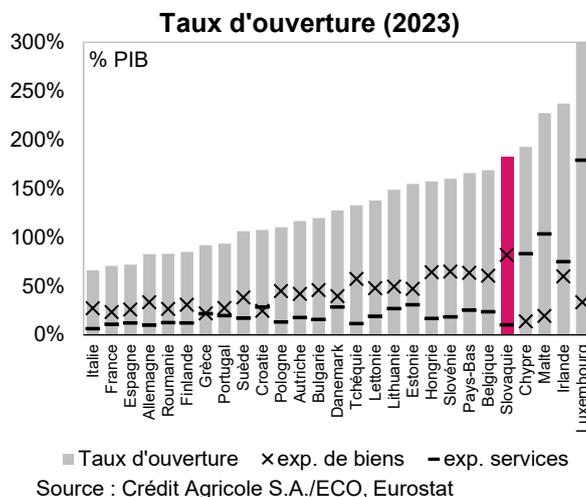
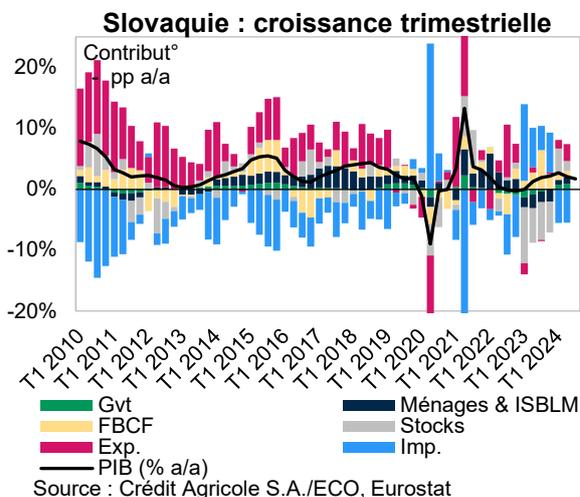
Perspectives

N°24/317 – 28 novembre 2024

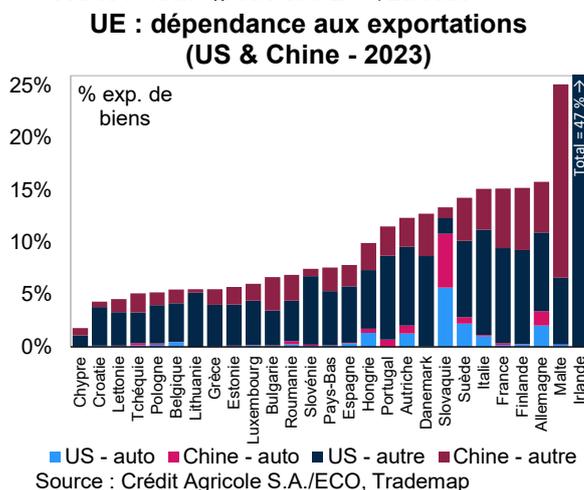
SLOVAQUIE – Entre le marteau et l'enclume

Au sein de l'Union européenne, la Slovaquie paraît particulièrement exposée aux risques économiques liés à l'évolution de la situation géopolitique mondiale, notamment sur les questions commerciales.

Pour commencer, la Slovaquie est une petite économie très ouverte et très spécialisée. En effet, elle est la 18^e économie de l'UE et représente 0,7% de son produit intérieur brut. En 2023, son taux d'ouverture est de 182% (#5 dans l'UE) et les seules exportations de biens représentent 82% du PIB (#1 dans l'UE), avec un secteur automobile à l'origine de 35% des exportations de biens (#1 dans l'UE ; 29% du PIB). Surtout, lors de la précédente décennie, les exportations ont constitué le principal moteur de la croissance slovaque : elles ont été le premier contributeur à la croissance trimestrielle en glissement annuel (33 trimestres sur 37 entre le T1 2010 et le T1 2019). Toutes ces caractéristiques font de la Slovaquie un pays particulièrement à risque face aux tensions commerciales, qui s'ajoutent aux changements technologiques qui se déploient déjà dans l'automobile, son secteur de spécialisation.



Les problèmes ne s'arrêtent pas là, car la Slovaquie est également plus exposée à la Chine et aux États-Unis que les autres pays européens. De fait, elle est le 8^e pays de l'UE qui exporte le plus vers ces pays en part de ses exportations de biens (le 2^e en proportion de son PIB à 12%). Plus de 80% de ces exportations, sont des exportations de véhicules. Cela s'explique avant tout par l'implantation en Slovaquie d'usines produisant des SUV *premium*, qui sont directement exportés vers la Chine et les États-Unis plutôt que d'être produits sur place.



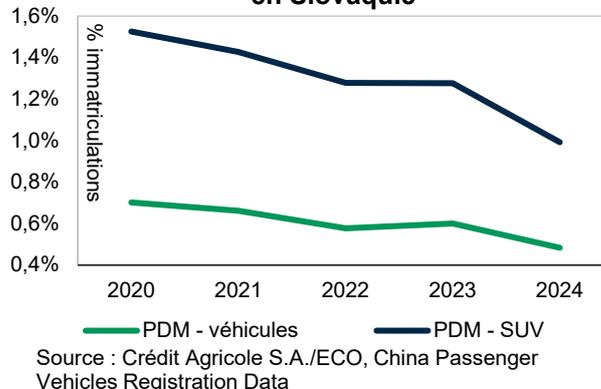
Or, ces deux marchés pourraient devenir plus difficiles d'accès pour les exportateurs européens.

En Chine, les grands constructeurs européens sont en perte de vitesse face à une concurrence croissante des constructeurs locaux. Selon les chiffres compilés par Goldman Sachs, sur les dix premiers mois de 2024, la part de marché des constructeurs européens tombe à 43%. Elle était de 51% en 2023 et de 71% il y a dix ans. La niche sur laquelle se place la Slovaquie, à savoir les SUV *premium*, offre une position concurrentielle plus solide, mais tout de même en péril : en 2024, l'ensemble des SUV exportés vers la Chine par les quatre marques produisant en Slovaquie pour le marché chinois (Audi, Land Rover, Volkswagen et Porsche) représentent 0,5% des immatriculations de véhicules individuels et 1,0% des immatriculations de SUV en Chine, contre 0,7% et 1,5% respectivement en 2020.

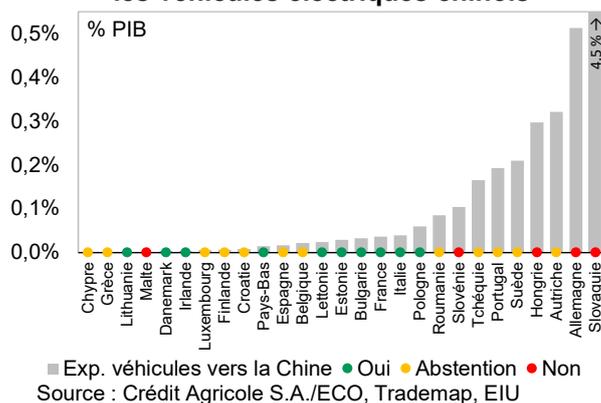
Or, la situation pourrait empirer si la Chine choisit de répondre aux tarifs douaniers récemment imposés par l'Union européenne sur ses véhicules électriques. Néanmoins, il n'est pas sûr que Pékin choisisse une réponse en miroir. En effet, les cinq pays européens ayant voté contre cette mesure, à savoir l'Allemagne, la Slovaquie, la Hongrie, la Slovénie et Malte, représentent 80% des exportations du secteur automobile européen vers la Chine. Cette démonstration de bonne volonté pourrait donc diriger la réponse de Pékin vers d'autres secteurs, moins cruciaux pour l'économie slovaque.

Aux États-Unis, l'élection de Donald Trump pourrait mener à l'adoption de tarifs douaniers sur les produits européens, surtout là où l'UE est excédentaire. En effet, le très mercantiliste président élu se préoccupe avant tout des déficits commerciaux de son pays. L'automobile, secteur dans lequel les exportations slovaques vers les États-Unis s'élèvent à 5% du PIB, est responsable de 20% du déficit commercial américain vis-à-vis de l'UE (3^e secteur après les produits pharmaceutiques et les machines-outils). Alors, si du fait de sa taille la Slovaquie y contribue peu (surplus de 8 milliards de dollars en 2023, soit seulement 3,6% du déficit des États-Unis à l'égard de l'UE), sa spécialisation dans un secteur qui lui pèse lourd dans le déficit américain, expose Bratislava aux potentielles mesures commerciales de l'ère Trump 2.0.

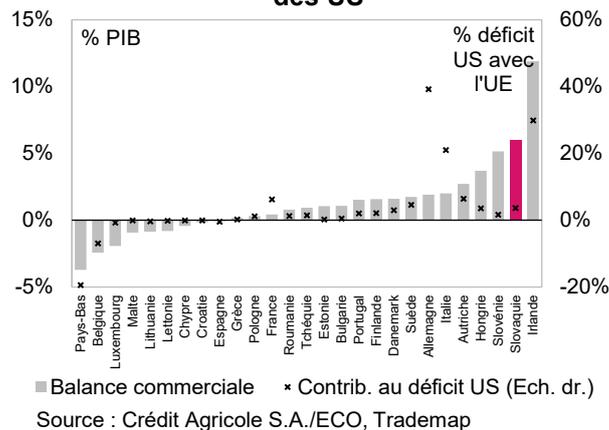
Part de marché en Chine des SUV exportés par les marques produites en Slovaquie



UE : Exp. auto vers la Chine et votes concernant les tarifs douaniers sur les véhicules électriques chinois



UE : balance commerciale vis-à-vis des US



☑ **Notre opinion** – À court terme, les exportations, moteur traditionnel de la croissance nationale, sont pénalisées par la dégradation de l'environnement mondial : depuis le premier trimestre 2019, elles n'ont été le premier contributeur à la croissance que cinq trimestres sur vingt-et-un. Si l'investissement a pu prendre le relais, il ne faudrait pas que Bratislava et son gouvernement d'inspiration populiste se coupent des fonds européens, sans quoi la croissance pourrait véritablement tomber en panne.

À moyen terme, la situation dans laquelle se trouve la Slovaquie est indicative de son positionnement dans les chaînes de valeur : si ces deux marchés que sont la Chine et les États-Unis devaient davantage se fermer aux produits européens et slovaques, la situation ne serait pas nécessairement catastrophique pour le pays et ses usines, mais son issue dépendrait de choix fait par les multinationales présentes en Slovaquie, avec peu de marge de manœuvre pour l'État, si ce n'est de maintenir la compétitivité de ses facteurs de production. Or, le(s) choc(s) frappant le secteur automobile européen dépasse et précède les inquiétudes quant à l'accès aux marchés chinois et américain, puisqu'il s'agit aussi d'un choc technologique (électrification) et concurrentielle (arrivée des constructeurs chinois). Si la Slovaquie est spécifiquement exposée à la Chine et aux États-Unis, ce qui a fait sa compétitivité par le passé pourra faire partie de la solution pour les constructeurs européens face à ce multi-choc. En d'autres termes, parmi les pays européens, la Slovaquie a une exposition particulièrement élevée au risque de fermeture des marchés américains et chinois, mais le contexte de remise en jeu de la localisation de la production automobile européenne ouvre une fenêtre de résilience au prix d'une politique de développement, et donc d'une souveraineté, contrainte.

Article publié le 22 novembre 2024 dans notre hebdomadaire [Monde – L'actualité de la semaine](#)

Consultez nos dernières parutions en accès libre sur Internet :

Date	Titre	Thème
27/11/2024	<u>Allemagne – La locomotive ne bouge pas</u>	Zone euro
26/11/2024	<u>Italie – La construction résiste, mais pour combien de temps ?</u>	Italie
26/11/2024	<u>Émirats arabes unis - Les défis du fédéralisme fiscal pour le pilotage stratégique de l'économie</u>	Moyen-Orient
25/11/2024	<u>France – Faut-il s'inquiéter de la baisse du climat des affaires en novembre ?</u>	France
25/11/2024	<u>L'Observatoire financier des entreprises agroalimentaires – Grains</u>	Agri-agro
22/11/2024	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
21/11/2024	<u>La Chine en ordre de bataille pour affronter la tempête Trump ?</u>	Asie
20/11/2024	<u>Moyen-Orient – Les États du Golfe ont-ils la bonne stratégie pour l'après-pétrole ?</u>	Moyen-Orient
19/11/2024	<u>Vietnam – Les IDE, carburant durable de la croissance économique du Vietnam ?</u>	Asie
19/11/2024	<u>France – Hausse du taux de chômage et des défaillances d'entreprises, pourquoi faut-il relativiser ?</u>	France
18/11/2024	<u>Allemagne – Scénario 2024-2025 : la croissance cale</u>	Zone euro
15/11/2024	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
14/11/2024	<u>Le nickel calédonien sur la corde raide</u>	Métaux
14/11/2024	<u>Asie – Trump 2.0, ou l'ère de la grande incertitude commerciale</u>	Asie
14/11/2024	<u>Hongrie – Enfin une bonne nouvelle pour Viktor Orban</u>	PECO
13/11/2024	<u>Croissance en Amérique latine – Un "survol" des prévisions du FMI</u>	Amérique latine
12/11/2024	<u>France – L'Insee met le paquet, avec des comptes nationaux "augmentés", une première</u>	France
12/11/2024	<u>Immobilier commercial en France – Situation et perspectives : les valeurs vénales des bureaux prime ont augmenté à Paris au T3 2024</u>	Immobilier
08/11/2024	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
06/11/2024	<u>Arabie saoudite – Au travail !</u>	Moyen-Orient
05/11/2024	<u>Géopolitique – La Russie face à la guerre longue</u>	PECO

Crédit Agricole S.A. — Direction des Études Économiques

12 place des États-Unis – 92127 Montrouge Cedex

Directeur de la Publication : Isabelle Job-Bazille

Rédacteur en chef : Armelle Sarda

Documentation : Elisabeth Serreau – **Statistiques** : DataLab ECO

Secrétariat de rédaction : Victor Moulin

Contact : publication.eco@credit-agricole-sa.fr

Consultez les Études Économiques et abonnez-vous gratuitement à nos publications sur :

Internet : <https://etudes-economiques.credit-agricole.com/>

iPad : application **Études ECO** disponible sur App store

Android : application **Études ECO** disponible sur Google Play

Cette publication reflète l'opinion de Crédit Agricole S.A. à la date de sa publication, sauf mention contraire (contributeurs extérieurs). Cette opinion est susceptible d'être modifiée à tout moment sans notification. Elle est réalisée à titre purement informatif. Ni l'information contenue, ni les analyses qui y sont exprimées ne constituent en aucune façon une offre de vente ou une sollicitation commerciale et ne sauraient engager la responsabilité du Crédit Agricole S.A. ou de l'une de ses filiales ou d'une Caisse Régionale. Crédit Agricole S.A. ne garantit ni l'exactitude, ni l'exhaustivité de ces opinions comme des sources d'informations à partir desquelles elles ont été obtenues, bien que ces sources d'informations soient réputées fiables. Ni Crédit Agricole S.A., ni une de ses filiales ou une Caisse Régionale, ne sauraient donc engager sa responsabilité au titre de la divulgation ou de l'utilisation des informations contenues dans cette publication.