

TITEL:

TYP: W

SERIE: ZTG

BESTELLNR: 1111

LAND:

SIC-Code:

KÜRZEL ODER MAIL:

Anzahl der bfai-Zeilen ca: 342

Kräftiger Exportaufschwung treibt Kfz-Produktion in Mexiko an

Expansionsprojekte bezeugen weiterhin die Attraktivität des Standorts / Von Peter Buerstedde

Mexiko-City (gtai) - In der mexikanischen Kfz-Branche spielten sich Ende 2009 zwei unterschiedliche Entwicklungen ab. Während sich die lokale Fertigung angetrieben vom Export zu erholen begann, konnte der Inlandsabsatz nur leicht zulegen. Der Produktionsstandort profitiert davon, dass zum einen die Ausfuhren nach Nordamerika wieder kräftig anziehen und zum anderen die internationalen Kfz-Schmieden verstärkt auf ihre Kosten achten müssen. Im Zuge dessen verlagern sie Produktionen nach Mexiko und kaufen mehr Vorprodukte vor Ort ein. Internetadressen.

Insgesamt konkurrieren in Mexiko 29 Marken von etwa zwei Dutzend Kfz-Herstellern miteinander. Hinzu kommen etwa 1.000 Zulieferbetriebe von denen etwa 350 direkte Zulieferer (Tier 1) der Kfz-Hersteller sind. Im schwierigen Marktumfeld von 2009 konnte Nissan seine Wettbewerbsposition verbessern. Die Japaner waren erneut Marktführer bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit einem Anteil von 20,7%. Auf sie folgten GM (18,3%), VW (12,9%), Ford (11,7%), Chrysler (10,9%), Toyota (6,9%) und Honda (4,7%). Auf diese sieben Marken entfielen 2009 etwa 86% des Marktes. Mangels Käuferinteresse brach besonders der Verkauf von Sport Utility Vehicles (-27,9%) und Luxusautos (-33,7%) ein. Der Trend hin zu Fahrzeugen, die weniger Kraftstoff verbrauchen, verfestigt sich.

Der Automarkt erlebte 2009 ein rabenschwarzes Jahr und wird vermutlich erst 2013 die konjunkturbedingten Verluste seit September 2008 aufgeholt haben. Die Mexikaner kauften lediglich 754.918 Neuwagen und damit 26,4% weniger als 2008. Dabei war der Absatz bereits 2008 um 7% zurückgegangen. Im Jahr 2007 hatten die Autohändler noch 1,1 Mio. Pkw absetzen können. Anders als auf den Exportmärkten ist die Erholung im Inlandsmarkt im bisherigen Jahresverlauf 2010 noch kaum spürbar. Im 1.

Halbjahr 2010 stiegen die Verkäufe leicht um 4,1% auf 370.967 an. Dabei konnten einige Automarken aber stark zulegen. Unter den sieben wichtigsten Herstellern konnten lediglich zwei: Nissan (+27,6%) und GM (+12,3%) ihre Verkäufe ausweiten. Rückgänge verzeichneten unter Anderem Volkswagen (-6,4%), Ford (-13,4%), Chrysler (-4,3%), Toyota (-16,0%) und Honda (-3,8%). Die Importe (-0,3%) stagnierten im 1. Halbjahr 2010. Die leichte Steigerung im Inlandsabsatz ging zugunsten der lokalen Industrie, die für den Inlandsmarkt 56,7% mehr produzierte.

Für das Gesamtjahr erwarten Branchenexperten ein Verkaufsvolumen von zwischen 750.000 und 800.000. Der Verband der Autohändler AMDA (Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores) hat Mitte 2010 seine Prognose vom Anfang des Jahres von 7,2% auf 5,5% gesenkt. Demnach könnte der Absatz 2010 auf 797.019 ansteigen.

Die Finanzierungsinstitute haben die Kauflust der Mexikaner zusätzlich getrübt. Die Geschäftsbanken vergaben 2009 für den Erwerb von langfristigen Konsumgütern wie etwa Automobilen 13,6% weniger Kredite an den Privatsektor. Dieser Trend ist 2010 ungebrochen. In den ersten fünf Monaten wurden lediglich 47% der Auto-Käufe kreditfinanziert. Im selben Vorjahreszeitraum waren es noch 57%.

Außerdem stöhnt die Branche unter der Flut von rund 1 Mio. gebrauchten Pkw und Lkw aus den USA, die den mexikanischen Markt jedes Jahr überschwemmt. Gleichzeitig eröffnet die große Anzahl an Gebrauchtwagen gute Chancen im Ersatzteilemarkt. Kfz in Mexiko haben im Durchschnitt eine Einsatzdauer von 14 Jahren gegenüber von etwa 5,7 Jahren in den USA. Erste Einschränkungen bestehen etwa schon in Mexiko-Stadt, wo Pkw ab einem gewissen Alter an bestimmten Tagen nicht fahren dürfen.

Die Abwrackprämie von 15.000 Peso (mex\$; circa 930 Euro; 1 mex\$ = 0,060 Euro, Wechselkurs vom 29.7.10), die das Wirtschaftsministerium seit Juli 2009 für mehr als zehn Jahre alte Autos zahlt, war bislang ein Tropfen auf den heißen Stein. Ursprünglich sollte das Programm Ende November auslaufen und 16.000 Altwagen von der Straße verbannt haben. Bis März 2010 waren 12.848 Pkw aus dem Verkehr gezogen worden. Lediglich für Autos der Marken Toyota, Chrysler und Ford sind im Unterstützungsfonds noch Mittel übrig.

Derzeit sind weitere Fördermaßnahmen in der Diskussion. Im Juni wurde die Zahlung der Kfz-Steuer auf Kfz bis zu einem Höchstpreis von 250.000 Pesos für Autokäufer bis Ende 2011 ausgesetzt. Für teurere Autos muss lediglich die entsprechende Steuer für einen Kaufpreis von 250.000 Pesos gezahlt werden. Die Steuer wird von den Händlern übernommen und kann von der Gewinnsteuer abgesetzt werden oder aber das Geld wird aus einem eigens dafür errichteten Fonds an den Händler zurückgezahlt. Im Jahr 2012 geht die Steuer auf die Bundesstaaten über, die dann entscheiden müssen, ob sie sie erheben wollen und in welcher Höhe.

Diskutiert wurde Mitte 2010 die Anhebung des Höchstpreises für die Steuervergünstigung, da sich die preiswerteren Segmente in Mexiko vor allem aus Importen speisen. Dies zeigt auch einen wichtigen Trend auf in der Kfz-Produktion in Mexiko. Seit einigen Jahren sind die Hersteller in Mexiko von der Produktion von preiswerten Modellen zu höherwertigen Kfz übergegangen und diese Tendenz hält an.

Produktion von Pkw nach Herstellern (in Einheiten)

Zeiteinheit	Chrysler	Ford	GM	Honda	Nissan	Toyota	VW	Gesamt
2008 gesamt	280.1 47	314.2 31	508.7 48	51.25 3	449.4 47	50.09 0	449.0 96	2.103.01 3
2009								
.Januar	6.970	363	19.03 9	4.180	26.97 5	3.995	20.01 1	81.533
.Februar	13.13 8	7.044	26.06 2	3.776	23.18 1	2.814	31.53 2	107.547
.März	13.88 0	14.32 7	28.07 4	4.054	14.74 7	4.045	23.59 3	102.720
.April	11.84 2	22.24 2	18.75 5	4.095	26.67 5	1.857	14.95 5	100.421
.Mai	0	21.19 2	27.20 1	3.826	27.93 3	2.284	25.72 6	108.162
.Juni	485	22.81 3	7.251	4.434	32.53 9	3.608	30.94 7	102.077
.Juli	11.96 7	22.67 6	17.72 2	3.609	28.67 2	3.769	20.48 2	108.897
.August	17.86 5	19.13 1	31.35 6	3.227	33.09 8	3.487	26.33 7	134.501
.September	14.76 1	24.32 4	37.62 8	4.029	33.68 5	4.215	27.65 3	146.295
.Oktober	20.25 1	30.13 4	47.65 2	4.254	41.16 2	4.798	36.51 8	184.769
.November	25.51 8	26.69 9	48.19 5	3.808	35.04 3	4.014	33.37 8	176.655
.Dezember	20.40 5	23.38 5	41.59 9	4.436	31.70 4	3.810	28.61 1	153.950
2009 gesamt	157.0 82	234.3 30	350.5 34	47.72 8	355.4 14	42.69 6	319.7 43	1.507.52 7
Veränderung in % 09/08	-43,9	-25,4	-31,1	-6,9	-20,9	-14,8	-28,8	-28,3
2010								
.Januar	20.87 0	26.82 6	45.80 6	4.584	38.02 3	4.354	24.59 5	165.058
.Februar	20.76 6	25.78 0	43.00 5	4.200	37.08 6	4.354	32.10 1	167.292
.März	25.15 6	29.76 3	49.55 8	4.830	38.50 8	5.188	37.08 8	190.091
.April	19.77	25.33	45.15	4.067	37.44	4.496	33.99	170.277

	1	8	9		9		7	
.Mai	20.25 0	31.26 4	51.41 2	4.822	39.10 7	4.387	27.49 6	178.738
.Juni	23.40 8	39.48 4	50.21 2	4.971	45.96 6	4.730	37.42 4	206.195
2010 (Jan.- Juni)	130.2 21	178.4 55	285.1 52	27.47 4	236.1 39	27.50 9	192.7 01	1.077.65 1
Veränderu ng in % Jan. - Juni 10/09	+181, 2	+102, 8	+125, 6	+12,8	+55,3	+47,9	+31,3	+78,9

Quelle: AMIA, 2010

Anders als der Inlandsabsatz steuern Produktion und Export seit Ende 2009 wieder Vorkrisenniveaus an. Im 1. Halbjahr 2010 verließen 78,9% mehr Kfz die Fabrikore in Mexiko als im selben Vorjahreszeitraum. Auch gegenüber dem von der Krise minder betroffenen Jahr 2008 bedeutet dies einen Anstieg von 2,2%. Vor allem GM und Chrysler erreichten deutliche Steigerungsraten - unter Anderem da die Fabriken dieser Unternehmen im Zuge der Konkursverfahren in den USA 2009 zeitweise stillgelegt wurden. Ford hat ebenfalls im März ein Werk wieder in Betrieb genommen, das aufgrund eines Plattformwechsels 2009 aus der Produktion genommen worden war. Aber auch die anderen Hersteller zeitigten gute Zuwächse.

Ausfuhren nach Herstellern (Pkw in Einheiten) *)

Periode	Chrysler	Ford	GM	Honda	Nissan	Toyota	VW	Gesamt
2008 gesamt	253.6 01	272.9 24	387.1 52	34.1 12	280.9 64	50.09 2	382.7 55	1.661.6 19
.Januar	5.541	359	15.59 9	2.18 3	11.10 1	3.995	12.28 3	51.061
.Februar	12.84 8	244	18.70 0	3.05 7	14.70 1	2.814	25.46 9	77.833
.März	13.18 9	19.92 6	21.15 7	4.14 5	16.77 2	4.045	22.59 6	101.830
.April	10.38 8	20.83 1	20.75 9	3.74 8	11.29 8	1.857	16.23 6	85.121
.Mai	45	23.10 4	15.75 6	3.23 0	17.18 6	2.284	22.30 5	83.910
.Juni	810	22.54 8	6.005	3.80 0	22.37 2	3.608	25.79 1	84.934
.Juli	7.446	22.26 2	14.07 5	3.05 8	22.40 9	3.769	17.85 3	90.872
.August	13.32 1	18.72 6	29.59 8	1.93 5	21.10 0	3.487	23.10 6	111.273
.September	13.12 0	24.09 5	31.17 3	4.60 1	20.52 6	4.215	19.70 3	117.433

.Oktober	15.94 1	28.67 3	36.38 3	1.28 4	27.50 7	4.798	31.17 5	145.761
.November	18.99 3	26.46 3	36.22 9	2.57 9	23.60 6	4.014	22.98 9	134.873
.Dezember	23.36 9	23.77 2	35.23 9	3.20 9	17.14 8	3.810	31.88 5	138.432
2009 gesamt	135.0 11	231.0 03	280.6 73	36.8 29	225.7 26	42.69 6	271.3 91	1.223.3 33
Veränderung in % 09/08	-46,8	-15,4	-27,5	8,0	-19,7	-14,8	-29,1	-26,4
.Januar	16.68 6	17.34 8	31.63 9	3.14 5	24.74 8	4.354	16.27 3	114.193
.Februar	20.43 1	34.38 9	33.53 4	3.40 6	28.80 3	4.354	28.23 1	153.148
.März	23.53 8	29.55 2	43.09 3	3.87 8	28.91 4	5.188	29.47 8	163.641
.April	17.70 5	24.99 3	31.15 0	3.39 0	23.64 2	4.496	28.03 0	133.406
.Mai	17.63 7	25.94 4	44.00 7	2.04 8	25.41 0	4.387	26.47 6	145.909
2010 (Jan.- Mai)	95.99 7	132.2 26	183.4 23	15.8 67	131.5 17	22.77 9	128.4 88	710.297
Veränderung in % Jan.-Mai 10/09	+128, 5	+105, 1	+99,4	-3,0	+85,1	+51,9	+29,9	+77,7

*) in der Gesamtzahl 2009 sind 4 Export-Pkw von Renault erfasst

Quelle: AMIA, 2010;

Der Antrieb für das Produktionswachstum geht 2010 vor allem von der Exportnachfrage aber auch in geringerem Umfang von einem höheren Ausstoß für den Binnenmarkt aus, während die Pkw-Importe stagnierten. Da Mexiko im 1. Halbjahr 2010 etwa 83% der Fahrzeuge für das Ausland fertigte, fallen die Außenhandelsergebnisse ähnlich gut aus wie die Produktionszahlen.

Die Pkw-Exporte sind 2010 wieder mit Macht in die Höhe geschneilt. Im 1. Halbjahr 2010 zogen sie gegenüber demselben Vorjahreszeitraum um 83,2% an. Noch aussagekräftiger ist aber der Anstieg gegenüber demselben Zeitraum 2008 von 11%. Damit hat der mexikanische Pkw-Export wieder das Vorkrisenniveau erreicht. USA bildet weiter den Hauptmarkt für mexikanische Kfz-Exporte mit einem Anteil von 69%. Insgesamt ist die Struktur der Ausfuhren etwa gleich geblieben. Eine Diversifizierung der Zielländer ist nicht abzusehen, obwohl Lateinamerika (9,1%) und Asien (2,8%) leicht höhere Exportanteile erreichten. Aufgrund der weiterhin schwachen Konsumnachfrage verzeichneten die Ausfuhren nach Europa die schwächsten Zuwächse unter allen Zielregionen.

Ausfuhren nach Zielmärkten (Kfz in Einheiten)

Zielmärkte	Halbjahr 2009	Halbjahr 2010	2010/09 Veränderung (in %)	2009 Anteil an der Ausfuhr (in %)	2010 Anteil an der Ausfuhr (in %)
Gesamt	484.689	612.791	+83,2	100,0	100,0
.USA	345.555	612.791	+77,3	71,3	69,0
.Lateinamerika	36.445	80.883	+121,9	7,5	9,1
.Kanada	38.670	79.187	+104,8	8,0	8,9
.Europäische Union	57.438	78.463	+36,6	11,9	8,8
.Asien	5.988	24.580	+310,5	1,2	2,8
.andere	593	6.328	+967,1	0,1	0,7
.Afrika	0	5.640	-	0	0,6

Quelle: AMIA 2010

Während einige Autobauer wie General Motors und Honda ein Jahr der Konsolidierung einlegten, setzte Volkswagen planmäßig die Erweiterung und Modernisierung seiner Produktion in Puebla fort. Der deutsche Autokonzern lässt es sich zwischen 2008 und 2010 rund 1 Mrd. US\$ kosten, die Größe seiner Fabrik um 25% und damit den Ausstoß in Puebla von bisher 450.000 auf rund 600.000 Kfz pro Jahr zu steigern sowie neue Modelle vor Ort zu entwickeln. Die ersten Exemplare des neuen Jetta sollen Mitte 2010 von Band laufen und Anfang 2011 auf dem US-Markt eintreffen. Ebenfalls ab 2011 wird in Puebla die Produktion des New Beetle beginnen. Ab 2012 könnte am selben Standort dann die Fertigung des neuen Polo für den nordamerikanischen Markt folgen. Für Volkswagen ist Mexiko ein wichtiger Standort in seiner Expansionsstrategie gegenüber dem globalen Marktführer Toyota in den kommenden Jahren. So soll in den kommenden Jahren eine neue Motorenfabrik in Mexiko entstehen.

Der US-Autobauer Ford arbeitet seine mexikanischen Investitionsvorhaben von 3 Mrd. US\$, die er im Mai 2009 angekündigt hatte, wie geplant ab. Im November 2009 nahm eine rund 800.000 US\$ teure Fabrik in Chihuahua im Staat Mexiko den Betrieb auf, die jährlich 200.000 Ford-Trucks mit Dieselmotoren versorgen wird. Anfang 2010 startet das neue Getriebewerk in Irapuato im Bundesstaat Guanajuato, das Ford im Joint Venture mit der deutschen Getrag-Gruppe gebaut hat. Außerdem werden im Werk Cuautitlán im Bundesstaat Mexiko 2010 die ersten Fiestas für den US-Markt vom Band laufen. Dort wird ein neues Entwicklungszentrum seine Arbeit aufnehmen. Ford gab 2009 das Ziel aus, mehr Produkte lokal entwickeln und die Jahresproduktion innerhalb von fünf Jahren von 223.094 auf 428.607 verdoppeln zu wollen. In zwei bis drei Jahren möchte Ford Kfz-Teile im Wert von 12 Mrd. US\$ und damit doppelt so viel wie heute vor Ort einkaufen.

Der Einstieg des italienischen Autokonzerns Fiat beim insolventen US-Hersteller Chrysler im Juni 2009 hinterlässt erste Spuren in Mexiko. Ab Oktober 2010 wird das US-Unternehmen den Fiat 500 in seiner Fabrik in Toluca im Staat Mexiko fertigen. In den ersten Wochen 2011 sollen in den USA die ersten Autos im charakteristischen Retro-Design eintreffen. Vorgesehen ist eine jährliche Produktion von 100.000 Stück für den nordamerikanischen Markt. Beide Partner halten das Werk in Toluca für den geeigneten Standort, weil sie die Minikompaktfahrzeuge von dort bequem nach Süd- und Mittelamerika verladen könnten, wo Fiat laut eigener Aussage bekannter sei als in den USA. Im Jahr 2012 soll außerdem die Produktion einer Elektro-Version des Fiat 500 in Mexiko gefertigt werden. Allerdings verlangte der Hersteller Anreize der mexikanischen Regierung für dessen Vermarktung im Lande.

Hyundai Motor wird vermutlich ein Werk in Mexiko ansiedeln und hat dafür den Staat Veracruz nahe des Golfes von Mexiko ins Auge gefasst. Bislang betreiben die Japaner zwei Fabriken in den USA, eine in Montgomery im Bundesstaat Alabama und die andere in West Point in Georgia. Industriekenner spekulieren, dass der Kfz-Konzern ab 2013 den neuen Hyundai Accent und Kia Rio in Mexiko fertigen und damit die lokale Nachfrage sowie die anderer lateinamerikanischer Absatzmärkte bedienen wolle. Daimler ist Hyundai einige Schritte voraus. Der deutsche Autobauer schloss 2009 eine kanadische Produktionsstätte und macht in Kürze die Tore einer US-Fabrik zu. Profitieren soll im Gegenzug der Daimler-Standort in Santiago Tianguistenco im Staat Mexiko. In welchem Umfang ist noch unklar.

Auch Nissan baut seine Produktion in Mexiko aus. Im Jahr 2011 sollen drei neue Kleinwagen-Modelle am Nissan-Standort in Aguascalientes vom Band laufen. Damit soll von Mexiko aus der lateinamerikanische Markt und 160 Länder weltweit bedient werden. Die Investitionen belaufen sich auf 600 Mio. US\$. Außerdem hat Nissan 2010 angekündigt sein Einkaufsvolumen an lokal gefertigten Teilen gegenüber 2009 um 50% zu steigern. Bis 2012 soll der local content der Nissan-Fahrzeuge in Mexiko 90% erreichen.

Nach misslungenen Anläufen von FAW, Chery und Geely gehen die Versuche chinesischer Kfz-Schmieden weiter, sich auf dem mexikanischen Markt zu etablieren. Im November 2009 traf der kleine chinesische Autobauer ZX Auto (Hebei Zhongxing) mit dem Gouverneur des Staates Baja California die Übereinkunft, dort eine Fabrik für Autos oder Minibusse zu errichten. Die Investitionen sollen bis zu 400 Mio. US\$ umfassen und 1.400 Arbeitsplätze schaffen. Währenddessen sucht der chinesische Busersteller Yutong nach Investoren, die ihm bei der Ansiedlung einer Produktionsstätte in Baja California unterstützen.

Auf Nischenmärkten mischen künftig auch mexikanische Kfz-Schmieden mit. So stellte Cimex aus Santiago de Querétaro im gleichnamigen Bundesstaat im November 2009

sein Modell Conin vor, den ersten Sport Utility Truck "Made in Mexiko", den das Land auf seinen Straßen begrüßen darf. Cimex hat den Conin entworfen, entwickelt und gebaut und wird in einem Konsumentensegment nach Käufern fischen, in dem Modelle wie der Hummer H3 auf Interesse stoßen. Ein zweiter mexikanischer Mitspieler mit eigenem Gefährt in der Mache ist Mastretta Design aus Mexiko-Stadt. Das Unternehmen arbeitet an einem exklusiven Sportcoupé, von dem es 150 Stück für anspruchsvolle Kunden in den USA und Europa fertigen will.

Auf dem Markt für schwere Transportfahrzeuge wie Lkw und Omnibusse gehen Export und Inlandsabsatz anders als im Pkw-Sektor Hand in Hand. Der Exporterfolg des 1. Halbjahrs 2010 hat hier auch den Inlandsabsatz von Transportfahrzeugen beflügelt. Während die Produktion um 88,9% zulegte, stiegen die Exporte um 95,8%. Gleichzeitig konnten auch im Inland wieder 39,2% mehr Lkw und Busse abgesetzt werden. Der inländische Verkauf etwa von Zugmaschinen stieg um 155%. Allerdings liegen die Produktionszahlen im 1. Halbjahr 2010 weiterhin unter den entsprechenden Daten für 2008 und 2007, als 2,5% beziehungsweise 13,6% mehr Lkw und Busse aus den Fabriken in Mexiko rollten.

Produktion von Lkw und Bussen (in Einheiten)

Segment	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2010	Veränderung (in %)
Lkw	9.364	13.453	+43,7
Karosserien	2.541	2.310	-9,1
Zugmaschinen	8.855	23.457	+165,1
Lkw für Bausektor und andere Lkw	212	719	+239,2
Busse	365	344	-5,8
Gesamt	21.337	40.301	+88,9

Quelle: ANPACT 2010

Bei den Exporten sieht die Situation rosiger aus. Dort sind die Ergebnisse desselben Zeitraumes im Vorkrisenjahr 2007 im 1. Halbjahr 2010 bereits weit übertroffen worden. So wurden bisher 2010 etwa 39% mehr Lkw und Busse exportiert als vor der Krise. Der Verband der Hersteller von Bussen, Lkw und Zugmaschinen Anpact (Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones) erwartet für das Gesamtjahr 2010 bei den Exporten ein Rekordergebnis.

Produktion von Lkw und Bussen (nach Herstellern, in Einheiten)

Unternehmen	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2010	Veränderung (in %)
Daimler Vehículos	11.063	21.867	+97,7

Comerciales			
Chrysler	0	324	-
Dina Camiones	72	42	-41,7
Hino	0	178	-
International	7.032	12.305	75,0
Kenworth	2206	4387	98,8
Isuzu	95	272	+186,3
MAN	7	1	-85,7
Omnibus Integrales	28	3	-89,3
Scania	140	136	-2,9
Volkswagen	531	563	+6,0
Volvo Autobuses	163	223	+36,8
Gesamt	21.337	40.301	+88,9

Quelle: ANPACT 2010

Die Produktion von Autoteilen ist 2009 laut Schätzungen des Verbands der Automobilzulieferer INA um 40% auf 35 Mrd. US\$ geschrumpft, nachdem sie 2008 noch 58 Mrd. US\$ erreicht hatte. Erleichtert zeigte sich der Branchenverband darüber, dass der Neuanfang von GM nach der Insolvenz einigermaßen geglückt ist. Rund 15% der Autoteile produzieren die mexikanischen Zulieferer für den Autobauer aus Detroit.

Nachdem die Zulieferer 2009 lediglich 44% ihrer Produktionskapazitäten nutzten, werden sie die Auslastung der Anlagen 2010 auf 63% und 2011 auf 80% anheben können. Der Branchenverband INA hoffte Anfang 2010 für das Gesamtjahr auf einen Anstieg zwischen 18% und 20%. Bereits im 1. Quartal 2010 hatte der Autoteile-Absatz aber schon wieder das Niveau von 2008 erreicht. Daher ist ein kräftigerer Aufschwung zu erwarten. In den kommenden Jahren sieht der Sektor einer blühenden Zukunft entgegen. Zahlreiche Hersteller - darunter BMW, Nissan, Ford - haben eine deutliche Steigerung ihrer Teile-Zukäufe in Mexiko angekündigt.

Die Ankündigungen der Kfz-Konzerne, ihre mexikanischen Zulieferketten vertiefen zu wollen, sowie der bestehende Kostendruck dürfte zudem die Zulieferindustrie dazu bewegen, ihre US-Produktionen zugunsten der mexikanischen Fabriken herunterzufahren. Einen Anfang machte im November 2009 der US-Zulieferer Cummins Filtration, der seine Öl- und Benzinfilterproduktion von seinem Werk in Lake Mills, Iowa, in den mexikanischen Bundesstaat San Luis Potosí verlagerte – laut Konzern ein notwendiger Schritt, um im regionalen Geschäft wettbewerbsfähig zu bleiben. Es steht im Raum, dass die Cummins-Filterfabrik in Cookeville, Tennessee, dasselbe Schicksal ereilen könnte.

Der Verband INA verweist außerdem auf ungenutztes Potenzial im Segment für Kfz-Reparaturen, dessen Umsatzvolumen sich jährlich auf 5 Mrd. US\$ beläuft. Hier würden nach wie vor 56,4% der eingesetzten Teile und Komponenten aus dem Ausland

stammen. So setzte etwa der deutsche Kfz-Zulieferer Bosch trotz der schwierigen ökonomischen Lage 2009 den Ausbau seines Distributionsnetzes fort. In Cuautitlán Izcalli im Staat Mexiko eröffnete der deutsche Konzern Ende 2009 sein neues knapp 15 Mio. Euro teures Distributionszentrum. Dieses wird fortan die bestehenden 100 Bosch Car Center im Land versorgen. Bis 2014 sollen landesweit etwa 400 Car Center hinzukommen. Hier besteht in Mexiko großes Ausbaupotenzial da eine Vielzahl der Reparaturwerkstätten im Lande nicht über adäquate Technik zur Reparatur neuerer Kfz-Modelle verfügt. Bosch konnte nach eigenen Angaben seine Produktion von Autoteilen im 1. Quartal 2010 gegenüber demselben Vorjahreszeitraum um 40% ausweiten.

Internetadressen:

Verband der Automobilzulieferer (INA; Industria Nacional de Autopartes): www.ina.org.mx

Verband der Hersteller von Bussen, Lkw und Zugmaschinen (Anpact; Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones): www.anpact.com.mx

Verband der Automobilindustrie (Amia; Asociación Mexicana de la Industria Automotriz): www.amia.com.mx

Verband der Autohändler (AMDA; Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores): www.amda.org.mx