

Branche | Mexiko | Fahrzeuge

## Kfz-Industrie plant für Post-Corona

**Fahrzeughersteller und Zulieferer schauen nach der Wiederaufnahme der Produktion in die Zukunft. Einige Entwicklungen sind bereits absehbar.**

26.05.2020

**Von Florian Steinmeyer | Mexiko-Stadt**

- ▶ [Keine schnelle Erholung der Autokäufe](#)
- ▶ [Hoffen auf USMCA-Effekt](#)
- ▶ [Krise zeigt Bedeutung Mexikos](#)
- ▶ [Einige Teilkategorien bieten besondere Chancen](#)

Mexikos Kfz-Industrie darf seit dem 18. Mai wieder produzieren, nachdem die Branche bereits in der Vorwoche in die Liste der essenziellen Tätigkeiten aufgenommen wurde. Damit endet eine siebenwöchige Durststrecke, während der jegliche Fertigung untersagt war. In Mexiko ist es aufgrund einer Regelung des Gesundheitsministeriums seit dem 31. März nur noch essenziellen Bereichen gestattet zu produzieren. Die Liste wurde nun um die Sektoren Bau, Bergbau und Transportausrüstung erweitert.

Die Unternehmen müssen jedoch strenge Hygienevorschriften einhalten und sich einer Selbstevaluierung unterziehen. Deren Ergebnisse sind auf einer [Plattform der Regierung](#) hochzuladen. Erst nachdem die Wiederaufnahme der Arbeiten von der Sozialkasse IMSS (Instituto Mexicano del Seguro Social) genehmigt wurde, darf die Produktion hochgefahren werden.

Zudem erließen einige Bundesstaaten Sonderregelungen, welche die Wiederaufnahme zunächst noch unterbinden. So unterschrieb unter anderem der Gouverneur von Puebla, Miguel Barbosa, am 22. Mai ein entsprechendes Dekret. In Puebla befinden sich die Werke von Volkswagen und Audi.

### Keine schnelle Erholung der Autokäufe

Laut Einschätzung von Branchenfirmen lassen die Hygienemaßnahmen nur eine eingeschränkte Produktion zu. Erfahrungen aus China zeigen, dass die Werke erst nach sechs bis acht Wochen ihre ursprüngliche Kapazität wiedererlangen. Allerdings sei momentan die Nachfrage nach fertig montierten Fahrzeugen sowie nach Zulieferungen noch gering. Oscar Albín, Präsident des Zuliefererverbands INA (Industria Nacional de Autopartes) geht für 2020 von einem Einbruch der Teilefertigung um 28 Prozent auf einen Wert von 70,9 Milliarden US-Dollar (US\$) aus. Dies sei jedoch ein optimistisches Szenario, das noch nach unten korrigiert werden könne.

Die Analysefirma IHS Markit geht davon aus, dass Mexiko 2020 rund 2,9 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzieren wird. Das wäre ein Minus von 850.000 Einheiten gegenüber 2019. Die Vorhersagen stehen unter dem Vorbehalt, dass sich die Coronakrise nicht signifikant verschärft. Das Minus ist sowohl auf die niedrigere nationale Nachfrage (-35 Prozent laut Vorhersagen) als auch auf den geringeren Absatz in den USA zurückzuführen. Dort werden 2020 laut IHS Markit 12,5 Millionen Fahrzeuge abgesetzt – 4,3 Millionen Einheiten weniger als noch im Januar prognostiziert.

### Hoffen auf USMCA-Effekt

Mittelfristig hoffen die Zulieferer, dass die Neuregelungen des USMCA-Abkommens (United States–Mexico–Canada Agreement) die Branche in Mexiko stärken wird. Der Vertrag tritt am 1. Juli in Kraft und sieht nach Ende der Übergangsfristen vor, dass 75 anstelle der bisherigen 62,5 Prozent eines Fahrzeugs innerhalb Nordamerikas gefertigt werden muss, um zollfrei gehandelt zu werden. Auch die Wertschöpfungsanteile der einzelnen Komponenten sowie von

## KFZ-INDUSTRIE PLANT FÜR POST-CORONA

Stahl und Aluminium wurden erhöht. Dies kann neue Investitionen nach Mexiko ziehen, um von dort aus die heimischen Fahrzeughersteller und den US-Markt zu bedienen.

Der Effekt wird jedoch beschränkt bleiben, da gleichzeitig eine andere Regel in Kraft tritt: Für den zollfreien Handel müssen 40 beziehungsweise 45 Prozent eines Fahrzeugs in Hochlohnregionen (mehr als 16 US\$ pro Stunde) innerhalb Nordamerikas gefertigt werden. Auch wenn Forschungsausgaben und Investitionen zum Teil mit einberechnet werden können, wird die Vorgabe dazu führen, dass Fahrzeughersteller und Zulieferer Neuinvestitionen insbesondere für Kernkomponenten eher in den USA (und in eingeschränktem Maß auch Kanada) ansiedeln.

### Krise zeigt Bedeutung Mexikos

Trotzdem: Mexiko wird für die Belieferung des US-Markts wichtig bleiben und sogar an Bedeutung gewinnen. Dafür spricht neben den Wertschöpfungsvorgaben, dass sowohl Fahrzeughersteller als auch Zulieferer angesichts des aktuell niedrigeren Absatzniveaus Kosten sparen müssen. Laut dem Center for Automotive Research (CAR) beträgt der Kostenvorteil Mexikos pro Fahrzeug 2.100 US\$ (ausgehend von einem Mittelklassemodell).

Wie wichtig Mexikos Zulieferindustrie für die Autobauer in den USA ist, zeigten die Reaktionen von US-Verbänden und -Regierung auf den Produktionsstopp. US-Präsident Donald Trump rief sein Pendant in Mexiko dazu auf, die Fertigung schnellstmöglich wieder zu öffnen, damit auch die Werke in den USA planmäßig hochfahren konnten. Das CAR schätzt, dass 20 Prozent der in den USA verbauten Teile aus Mexiko stammen. Mit einem Importanteil von 37 Prozent sind mexikanische Lieferanten mit weitem Abstand vor China (12 Prozent) die wichtigsten ausländischen Anbieter. Der Wert der mexikanischen Lieferungen betrug 2019 rund 70,5 Milliarden US\$.

### Einige Teilekategorien bieten besondere Chancen

In den kommenden Jahren wird Mexiko voraussichtlich Lieferanteile bei den Komponenten erhöhen können, bei denen es bereits heute eine starke Stellung hat. Das sind vor allem vergleichsweise einfache Produkte wie Kabel und Kabelbäume, externe Komponenten (Stoßstange, Unterböden, Kotflügel etc.) sowie Teile für das Interior. Auch Motoren befinden sich derzeit unter den wichtigsten Exportprodukten, allerdings ist hier eher mit einer Stagnation zu rechnen: Mehrere Pkw-Bauer kündigten an, Motoren künftig verstärkt in den USA zu bauen. Da auf Motoren ein hoher Teil der Wertschöpfung entfällt, können sie durch diesen Schritt den im USMCA geforderte Wertschöpfungsanteil in Hochlohnregionen sprunghaft steigern.

Created with Datawrapper

[Auf Datawrapper anschauen](#) 

Neben den mittelfristig anstehenden Investitionen in die Fertigung diskutiert die Branche derzeit auch eine stärkere Digitalisierung, um langfristig Kosten zu sparen. Verantwortliche der mexikanischen Niederlassungen von Nissan und Renault etwa sprechen sich dafür aus, Prozesse wie Inventarmanagement und Gehaltszahlungen vollständig auf elektronische Systeme zu verlagern. Auch das Homeoffice für nicht in der Produktion beschäftigte Angestellte soll ausgeweitet werden. Während Renault den mexikanischen Markt ausschließlich über Importe bedient, unterhält Nissan vier Fabriken und ein Technologiezentrum im Land.

## Mehr zu:

Mexiko  
Fahrzeuge  
Branchen

## Kontakt

Sofia Hempel

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 248

 [Ihre Frage an uns](#)

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.