

# AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT MEXIKO

AUTOMOTIVE

BRANCHE UND MARKTSITUATION  
KONKURRENZSITUATION  
GESETZLICHE UND SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN  
TRENDS UND ENTWICKLUNGEN  
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MEXIKO  
MÄRZ 2020

*go international*  
= Bundesministerium  
Digitalisierung und  
Wirtschaftsstandort 



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Automotive** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter [wko.at/aussenwirtschaft/automotive](http://wko.at/aussenwirtschaft/automotive).

Eine Information des

**AußenwirtschaftsCenters Mexiko**

T +52 55 5254 4418

F +52 55 5255 1665

E [mexiko@wko.at](mailto:mexiko@wko.at)

W [wko.at/aussenwirtschaft/mx](http://wko.at/aussenwirtschaft/mx)

 [fb.com/aussenwirtschaft](https://fb.com/aussenwirtschaft)

 [twitter.com/wko\\_aw](https://twitter.com/wko_aw)

 [linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria](https://linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria)

 [youtube.com/aussenwirtschaft](https://youtube.com/aussenwirtschaft)

 [flickr.com/aussenwirtschaftaustria](https://flickr.com/aussenwirtschaftaustria)

**blog** [www.austria-ist-ueberall.at](http://www.austria-ist-ueberall.at)

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer Förderinitiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist.

Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

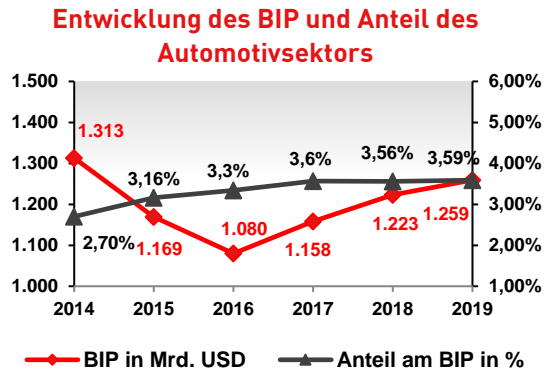
© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

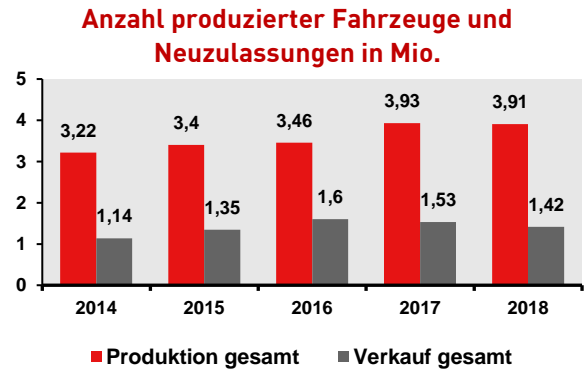
Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:  
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA  
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien  
Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MEXIKO, T +52 55 5254 4418  
E [mexiko@wko.at](mailto:mexiko@wko.at), W [wko.at/aussenwirtschaft/mx](http://wko.at/aussenwirtschaft/mx)

## 1. Branche und Marktsituation

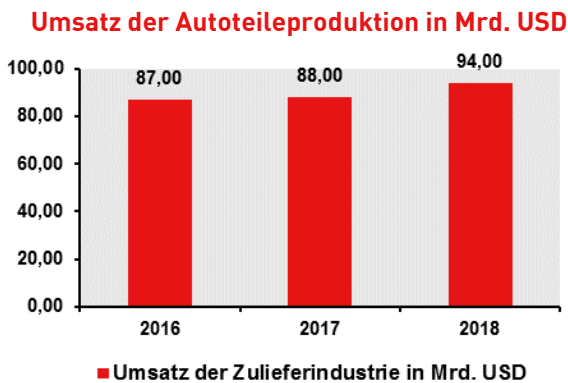
Folgende Kennzahlen beschreiben die Branche und Marktsituation:



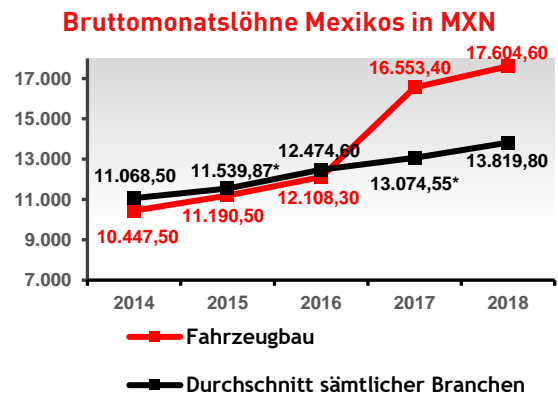
Quelle: INEGI, Stand 2019



Quelle: INEGI, AMIA, Stand 2019

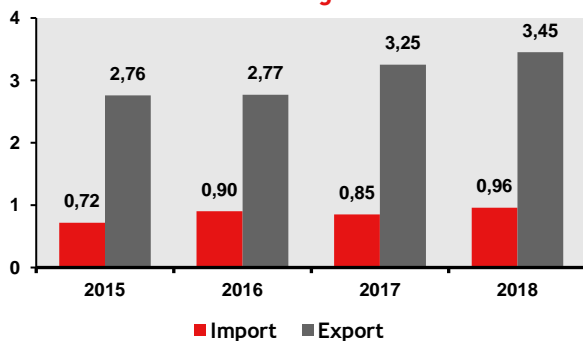


Quelle: INA, Stand 2019



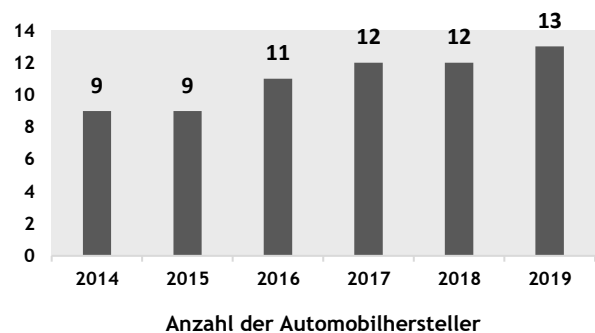
Quelle: GTAI, Stand 2019

### Mexikos globale Importe und Exporte in Mio. Fahrzeuge



Quelle: AMIA, Stand 2019

### OEMs in Mexiko



Quelle: INEGI, Stand 2019

## Quick Facts

- Die Automobilbranche ist einer der wichtigsten Industriezweige der Gesamtwirtschaft
- In den letzten Jahren hat sich ein gutes Netzwerk an OEMs und ihren Zulieferbetrieben gebildet
- 2018 gab es einen Rückgang des Inlandsabsatzes um 7,1%, einen leichten Produktionsrückgang um 0,6%, aber eine Zunahme des Exports um 6,0%
- Von Jänner bis August 2019: Rückgang des Inlandabsatzes um weitere 7,0%, Produktionsrückgang um 0,9%, aber weitere Zunahme des Exports um 1,5% (im Vergleich zur Vorperiode)
- Audi/VW, BMW und Mercedes „europäisieren“ die Automobilindustrie und sind Premiumfahrzeug-Absatztreiber
- USMCA (*NAFTA 2.0*) bietet neue Hindernisse aber auch Chancen

Die zweitgrößte Volkswirtschaft Lateinamerikas verspricht interessante Geschäftsmöglichkeiten und verdient angesichts bisher ungenutzter Geschäftschancen größere Aufmerksamkeit. Die ideale Lage zwischen Lateinamerika und den USA, gepaart mit einer schlanken Kostenstruktur und Freihandelsabkommen mit rund 50 Ländern, darunter mit den größten Volkswirtschaften der Welt, machen Mexiko zum optimalen Produktionsstandort für die Automobilindustrie. Mexikos Automobilindustrie ist vor allem im Norden und im Zentrum des Landes angesiedelt. Im industriell wenig entwickelten Süden sind keine Fahrzeugproduzenten niedergelassen. Die Automobilindustrie erwirtschaftet insgesamt rund 21 % des mexikanischen BIP im Produktionsbereich.<sup>1</sup> Ebenso ist die Automobilindustrie der größte Devisenbringer Mexikos.

Mexikos Wirtschaft lag im 1. Halbjahr 2019 mit einem minimalen Wachstum von +0,2% knapp über einer Stagnation. Die ambitionierten Wachstumsprognosen für das Gesamtjahr wurden mehrfach revidiert und liegen derzeit zwischen 0 und (jedenfalls unter) 1%. Für 2020 ist wiederum eine leichte Erholung zu erwarten (Prognosen internationaler Organisationen und Ratingagenturen sagen Werte zwischen 0,4% (S&P) bis 2% (Weltbank) voraus), laut Angaben von S&P jedoch lediglich 0,4%. Treibende Kraft hinter der Entwicklung des Landes ist die Exportwirtschaft. Rund 88% der in Mexiko produzierten Fahrzeuge bspw. gehen in den Export<sup>2</sup>, vor allem in die USA. Neben der Exportwirtschaft im Automotivsektor sind aber auch die Energie-, die Kunststoff- und die Metallindustrie wichtige Säulen der mexikanischen Wirtschaft.

Im internationalen Vergleich lag Mexiko 2018 als Fahrzeughersteller mit rund 3,91 Millionen<sup>3</sup> produzierten Einheiten an sechster Stelle hinter China, den USA, Japan, Deutschland und Indien und überholte somit Südkorea. Seit 2009 liefert die mexikanische Autoindustrie nahezu jedes Jahr neue historische Rekordzahlen. Der Export von Fahrzeugen stieg im Jahr 2018 schließlich auf 3,45 Millionen Einheiten.<sup>4</sup> Diese Entwicklung wurde durch die steigende Nachfrage aus den USA und Lateinamerika begünstigt. 2014 überholte Mexiko erstmals Brasilien als größten Autoproduzenten Lateinamerikas, das auch 2018 weiter an Boden verlor. Bis 2020 soll die Anzahl der produzierten Einheiten auf 3,77 Millionen zurückgehen. Ab 2021 wird jedoch erneut ein Anstieg in der Fahrzeugherstellung vorausgesagt. China, die USA, Japan, Deutschland, Indien, Mexiko und Südkorea sind für 70,3 % der weltweiten Autoproduktion verantwortlich.<sup>5</sup>

## Autoteileproduktion

Parallel zur positiven Entwicklung in der Autoproduktion zeigt auch die Autoteileproduktion in den letzten Jahren hohe und beständige Zuwächse. Mit einem Plus von 9,6%<sup>6</sup> im Vergleich zu 2017 konnten auch die Automobilzulieferer 2018 einen historischen Produktionsrekord verzeichnen. Für das Gesamtjahr 2019 prognostiziert die mexikanische Statistikbehörde INEGI einen weiteren Anstieg der Produktion um 4,34%.<sup>7</sup> Der

<sup>1</sup> AMIA, Stand 2019

<sup>2</sup> AMIA, Stand 2019

<sup>3</sup> INA, Stand 2019

<sup>4</sup> El Financiero, Stand 2019

<sup>5</sup> AMIA, Stand 2019

<sup>6</sup> INEGI, Stand 2019

<sup>7</sup> INEGI, Stand 2019

Umsatz soll sich somit auf umgerechnet rund 100 Mrd. US-Dollar erhöhen.<sup>8</sup> Die rund 1.600 im Land ansässigen Autoteileproduzenten erwirtschafteten im Jahr 2017 noch rund 88 Milliarden US-Dollar, wovon knapp drei Viertel direkt in den Export gingen. Das entsprach rund 15% der mexikanischen Gesamtexporte. Ein Jahr später kletterten die Umsätze dann schließlich auf 94 Milliarden US-Dollar, womit Mexiko zum fünftgrößten Autoteileproduzenten weltweit wurde.

Laut Statistiken des mexikanischen Wirtschaftsministeriums sind 35% der Unternehmen in diesem Sektor inländische Gesellschaften und 65 % ausländische Tochtergesellschaften.<sup>9</sup> Mehr als fünf Sechstel der Exporte von Autoteilen gehen in die USA (rund 86%). Platz zwei dieser Exportstatistik geht an Kanada, gefolgt von Brasilien, China, Japan und Deutschland.<sup>10</sup>

Mexiko ist ein wichtiges Zentrum der globalen Automobil-Supply-Chain. Etwa jedes dritte Zulieferunternehmen ist Tier-1-Lieferant. Die Bedeutung dieser Unternehmen wächst stetig, weil ihnen von den Herstellern immer mehr Verantwortung übertragen wird, die Produktion immer komplexere Bauteile fordert und ihre Mittlerfunktion zu den Rohmateriallieferanten gestärkt wird. In Mexiko gibt es derzeit rund 600 Tier-1-Lieferanten.<sup>11</sup>

### **Inlandsabsatz**

Traditionell schwächer schneidet Mexiko im internationalen Vergleich hinsichtlich verkaufter Neuwagen am inländischen Markt ab. Die Verkaufszahlen zwischen 2009 und 2016 sind zwar auf ein Rekordniveau von 1,60 Millionen verkauften Fahrzeugen im Jahr 2016 gewachsen, jedoch wurde in den darauffolgenden zwei Jahren ein Rückgang verbucht. 2018 wurden schließlich nur mehr 1,42 Millionen Fahrzeuge verkauft – ein Rückgang um 7,1%.<sup>12</sup> Rund 55% des Inlandsabsatzes der über 40 Marken umfassenden Pkw-Produktpalette wird durch importierte Fahrzeuge erzielt. Die in Mexiko angesiedelten Hersteller produzieren vor allem für den Export in die NAFTA-Länder.

Die nicht regulierten Gebrauchtwagenimporte aus den USA waren in den letzten Jahren ein großes Hemmnis für den Neuwagenmarkt in Mexiko. Seit 2016 kontrollieren die mexikanischen Behörden allerdings strenger, welche Fahrzeuge und vor allem in welchem Zustand sie die Grenze passieren. Waren es 2013 noch knapp 650.000 Gebrauchtfahrzeuge, die aus den USA nach Mexiko importiert wurden, reduzierte sich die Zahl in der gleichen Kategorie im Jahr 2017 auf nur mehr rund 125.000 Einheiten. Zusätzlich zu den strengeren Kontrollen wurde 2013 eine Erhöhung der Importsteuer für Gebrauchtwagen eingeführt, um die Flut an Gebrauchtwagenimporten aus den USA einzudämmen und den inländischen Neuwagenmarkt zu stärken.<sup>13</sup> Laut AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz), dem mexikanischen Automobilindustrieverband, bleibt der Gebrauchtwagenimport auf relativ niedrigen Niveau, was den mexikanischen Neuwagenmarkt weiter zugutekäme.

Preisgünstige Klein- und Kompaktfahrzeuge werden in Mexiko am häufigsten verkauft, insbesondere die im Inland hergestellten Modelle Nissan Versa, Chevrolet Aveo, und VW Vento. 2018 wurden aber 10,3% weniger dieser Fahrzeuge verkauft als noch im Vorjahr. Das meistverkaufte Modell ist der Nissan Versa, dessen Verkaufszahlen im Vergleich zum Jahr 2017 aber insgesamt mit -1,8% rückläufig waren (2017: 93.041 Einheiten, 2018: 91.320 Einheiten). Das Segment der SUVs bleibt angesichts des insgesamt sinkenden Inlandsabsatzes relativ stabil (-1,4%). Die führenden SUV-Modelle im Jahr 2018 waren der Nissan NP300, Honda CR-V und Nissan

<sup>8</sup> INA, Stand 2019

<sup>9</sup> Opportimes. Stand 2018

<sup>10</sup> INA, Stand 2019

<sup>11</sup> INA, Stand 2019

<sup>12</sup> AMDA, Stand 2019

<sup>13</sup> IHS Automotive, Stand 2014

Kicks. Bei den Sportwagen sind Seat León, Ford Mustang und Mazda Mx-5 führend. 2018 sanken die Verkaufszahlen in dieser Kategorie jedoch ebenfalls um 21,2%.<sup>14</sup>

Während von Jänner bis August 2019 die Zahl exportierter Kraftfahrzeuge um 1,5% leicht stieg, ging der Inlandsabsatz um 7,0% und die Produktion um 0,9% zurück. Die Tendenzen aus dem Vorjahr (leichtes Exportwachstum, leichter bzw. signifikanter Produktions- und Absatzrückgang) ziehen sich fort - das Auslandsgeschäft blieb und bleibt Triebfeder der Kfz-Industrie. Die weltweite Verunsicherung der Automobilindustrie (alternative Antriebssysteme, Handelshemmnisse/-kriege) wirken sich stärker auf die mexikanische Branche aus als die Ungewissheit hinsichtlich des USMCA-Abkommens (ugs. NAFTA 2.0 oder NAFTA neu), wenngleich dieses Abkommen den ausländisch geprägten Sektor stark prägen wird/würde.

## 2. Markt- und Konkurrenzsituation

Die in Mexiko angesiedelten Marktteilnehmer konzentrieren sich v.a. um die zehn wichtigen Cluster der Automobilindustrie:

- Mexicali-Tijuana (Toyota),
- Hermosillo (Ford),
- Chihuahua (Ford und Delphi),
- Coahuila (GM, Chrysler = FCA México, Freightliner),
- Aguascalientes (Nissan und Daimler),
- San Luis Potosí (GM und BMW),
- Guanajuato (GM, Mazda, Honda),
- Puebla (VW und Audi),
- Guadalajara (Honda) sowie
- Mexiko-Stadt und Umgebung (GM, Ford).

In den letzten Jahren hat sich neben Querétaro auch der Bundesstaat Guanajuato um den Industriekorridor Silao-Irapuato-León zu einem bedeutenden Cluster entwickelt. Dort finden sich gegenwärtig mehr als 156 Produktionsstätten, Automobilzulieferer und 9 Automontagewerke, mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 20 Milliarden US-Dollar (+43.000 Arbeitsplätze seit 2014) wieder, u.a. von vier *Big Playern* der Autofertigung (General Motors, Volkswagen, Mazda und Honda) sowie der Autoreifengigant Pirelli. Silao-Irapuato-León ist aber nicht nur der wichtigste Fertigungsindustrieknoten Mexikos, sondern auch ganz Lateinamerikas. Seit 2016 stammt jedes fünfte in Mexiko produzierte Fahrzeug aus Guanajuato. Der Bundesstaat hat sowohl gezielt in Infrastruktur, Forschung und Entwicklung als auch in die Ausbildung qualifizierter Arbeitskräfte investiert, um den dynamischsten Cluster Mexikos attraktiv für Investoren zu machen. Exemplarisch für die gute Infrastruktur ist der Anschluss an die Schienennetze für den Güterverkehr. Davon profitieren nicht nur die Autobauer, sondern auch die gut entwickelte Zulieferindustrie (Antriebsstränge, Motoren, Getriebe, Achsen, Reifen etc.). Bis zum Jahr 2020 wird der Bundesstaat Guanajuato voraussichtlich der größte Autoteilehersteller der Welt werden; die momentan 832 ansässigen Autoteileunternehmen generieren die Hälfte der industriellen Einnahmen des Bundesstaates.

### Ranking der Pkw-Hersteller

Hinsichtlich produzierter Fahrzeuge war 2018 General Motors mit 834.414 Einheiten führend. Der Produktionsanteil des US-amerikanischen Herstellers entsprach 21,4% der Gesamtproduktion, gefolgt von Nissan mit 19,5%, was 762.408 erzeugten Fahrzeugen entsprach. FCA México rangierte 2018 an dritter Stelle mit 639.022 erzeugten Einheiten und einem Anteil von 16,4%, Volkswagen lag mit 435.373 produzierten Einheiten und 11,1% auf dem vierten Platz. An fünfter Stelle befand sich KIA (294.600 Pkws, 7,5%). Die Statistik komplettieren Ford Motor Company (280.499 Pkws, 7,2%), Toyota (191.978 Pkws, 4,9%), Audi (173.098 Pkws, 4,4%) und Mazda

<sup>14</sup> AMIA, Stand 2019

(149.589 Pkws, 3,8%). Daimler startete zusammen mit Renault-Nissan das Joint-Venture-Produktionswerk COMPAS in Aguascalientes in Zentralmexiko, an der Daimler sowie die Renault-Nissan-Allianz jeweils 50 % halten. 2018 begann der Daimler-Konzern mit der Produktion der A-Klasse.

### Produktion

OEM	2018	Marktanteil 2018	2017	Veränderung 2018/17 in %
Audi	173.098	4,4 %	158.550	9,2
FCA México	639.022	16,4 %	638.653	0,1
Ford Motor Company	280.499	7,2 %	315.455	-11,1
General Motors	834.414	21,4 %	805.758	3,6
Honda	147.158	3,8 %	208.857	-29,5
KIA	294.600	7,5 %	221.500	33,0
Mazda	149.589	3,8 %	141.744	5,5
Nissan	762.408	19,5 %	829.262	-8,1
Toyota	191.978	4,9 %	151.062	27,1
Volkswagen	435.373	11,1 %	461.248	-5,6
<b>TOTAL</b>	<b>3.908.139</b>	<b>100 %</b>	<b>3.932.199</b>	<b>-0,6</b>

Quelle: AMIA, Stand 2018

### Inlandsabsatz

OEM	2018	Marktanteil 2018	2017	Veränderung 2018/17 in %
Audi	14.781	1,0 %	15.051	-1,8
FCA México	88.083	6,2 %	100.846	-12,7
Ford Motor Company	68.785	4,8 %	81.698	-15,8
General Motors	236.069	16,6 %	258.523	-8,7
Honda	83.821	5,9 %	88.195	-5,0
KIA	94.234	6,6 %	86.713	8,7
Mazda	58.112	4,1 %	54.163	7,3
Nissan	312.034	22,0 %	364.557	-14,4
Toyota	108.761	7,7 %	105.464	3,1
Volkswagen	196.402	13,8 %	233.942	-16,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.246.301</b>	<b>89 %*</b>	<b>1.374.101</b>	<b>-9,3</b>

Quelle: AMIA, Stand 2018

\* 10,2% entfallen auf sonstige Marktteilnehmer

### Exporte

OEM	2018	Marktanteil 2018	2017	Veränderung 2018/17 in %
Audi	172.232	5,0 %	150.781	14,2
FCA México	630.967	18,3 %	599.511	5,2
Ford Motor Company	273.009	7,9 %	307.378	-11,2
General Motors	811.954	23,5 %	693.782	17,0
Honda	130.542	3,8 %	187.177	-30,3
KIA	231.695	6,7 %	163.729	41,5
Mazda	137.463	4,0 %	147.933	-7,1
Nissan	496.333	14,4 %	469.316	5,8
Toyota	187.569	5,4 %	148.130	26,6
Volkswagen	377.437	10,9 %	386.122	-2,2
<b>TOTAL</b>	<b>3.449.201</b>	<b>100 %</b>	<b>3.253.859</b>	<b>6,0</b>

Quelle: AMIA, Stand 2018

## Zulieferindustrie

Der Markt für Autoteile ist seit seiner Öffnung durch das NAFTA-Abkommen stark gewachsen. 2015 wurde zwar ein leichter Rückgang beim US-Dollar Produktionswert verzeichnet, der sich aber in erster Linie durch die Abwertung des mexikanischen Pesos (-17%) erklären lässt. Durch die Ankunft neuer OEMs in Mexiko in den letzten Jahren sind gleichzeitig auch über 120 neue Automobilzulieferunternehmen nach Mexiko gezogen. Alleine im Jahr 2018 investierten ausländische Investoren etwa 4,4 Milliarden US-Dollar in die Zulieferindustrie und bildeten somit 13% der aus dem Ausland stammenden Direktinvestitionen.<sup>15</sup> Heute ist Mexiko somit fünftgrößter Autoteileproduzent der Welt hinter China, den USA, Japan und Deutschland. Ende des Jahres 2020 könnte Mexiko sogar Deutschland überholen und sich zum viergrößten Autoteileproduzenten entwickeln.<sup>16</sup> 2018 trug die Autoteileindustrie 17,6% zu den Gesamtexporten bei.<sup>17,18</sup> Kfz-Teileexporte stiegen 2018 um 7,9%, -importe sogar um 10,1%.

Seit 2012 sind die ausländischen Investitionen (FDI) im Sektor beträchtlich gestiegen, vor allem wegen des Interesses der Hersteller, die sog. „local content“-Auflagen (siehe dazu ausführlicher **3. Gesetzliche und sonstige Rahmenbedingungen**), zu erfüllen. Dabei muss ein gewisser Anteil an lokaler Produktion entlang der Wertschöpfungskette für einen Freihandel mit unterschiedlichen Staaten (darunter Nordamerika/Europa/Brasilien) gegeben sein. Unabhängig davon (aber wahrscheinlich auch im Hinblick auf das von Mexiko bereits ratifizierte USMCA-Abkommen) versuchen v.a. die deutschen Premiumhersteller mittelfristig auf bis zu 90 % „local content“ zu kommen.

Am mexikanischen Markt ist bereits der Großteil aller globalen Zulieferer (Tier-1) vertreten. Diese werden ihre Kapazitäten tendenziell weiter ausbauen, um die neuen OEM-Produktionsstätten bedienen zu können.

Die mexikanische Regierung, wie auch die Hersteller, haben Interesse daran, vermehrt lokale und regionale Forschungs- und Entwicklungszentren aufzubauen. Diese sollen direkt bei vielen Zuliefererunternehmen angesiedelt sein.

Die Angaben der Anzahl der Autoteilefabrikanten in Mexiko variieren je nach Quelle, es sind jedoch rund 1600, um einen Richtwert anzugeben. Im Jahr 2018 fanden ca. 862.000 Personen einen Arbeitsplatz in der Zulieferindustrie, um 52.000 mehr als im Jahr 2017. 20% der Arbeitsplätze der Industrieproduktion entfallen auf die Autoteileindustrie. Rund 17,6% der mexikanischen Gesamtexporte sind Autoteile.

### Bedeutung der mexikanischen Autoteileindustrie:

Autoteilindustrie	2014	2015	2016	2017	2018
Anzahl Arbeitsplätze	683.000	724.000	757.000	810.464	862.051
Produktionswert in Mrd. USD	83	85	87	88	94
Exportwert in Mio. USD	64.527	68.262	70.822	73.464	79.310
Importwert in Mio. USD	41.991	43.000	44.096	49.190	54.156

Quelle: INA, Stand 2018

Viele renommierte Autozulieferer haben einen Produktionsstandort in Mexiko, darunter – neben den oben angeführten Unternehmen – auch Robert Bosch (Deutschland), Denso Corp. (Japan), Bridgestone (Japan), Aisin Seiki (Japan), Michelin (Frankreich), Johnson Controls Inc. (USA), Goodyear (USA), Siemens (Deutschland), TRW Automotive Inc. (USA), Valeo SA (Frankreich), Dana (USA), Hella Lightning (Deutschland), Dräxlmaier (Deutschland), Behr (USA), VCST (Belgien) und Jatco (USA).

<sup>15</sup> INEGI, Stand 2019

<sup>16</sup> El Economista, Stand 2019

<sup>17</sup> INA, Stand 2019

<sup>18</sup> INEGI, Stand 2019



Sieht man sich die einzelnen Produkte der Autoteileindustrie an, fällt der Großteil auf die Kategorie Elektroteile wie etwa Kabelbäume und Steuergeräte (22,6%), gefolgt von Textilien und Sitzen (12,0%) sowie Motorteile (10%).

Eine komplette Liste der wichtigsten Automobilplayer in Mexiko erhalten Sie gerne auf Anfrage vom AußenwirtschaftsCenter Mexiko (kostenpflichtig!).

### 3. Gesetzliche und sonstige Rahmenbedingungen

Grundsätzlich herrscht in Mexiko ein freier Wettbewerb und sogar die verfassungsrechtlich verankerte staatliche Monopolstellung in den Bereichen Erdöl, Erdgas und Elektrizität wurde durch die Energiereform 2013<sup>19</sup> gelockert. Mexikos Markt ist somit weitgehend liberalisiert und praktisch alle Zölle auf Industriewaren europäischen Ursprungs wurden dank des Freihandelsabkommens mit der EU (Tratado de Libre Comercio con la Union Europea, TLCUE) per 1. Jänner 2007 abgeschafft.

Zölle auf Ihre Waren? Übermitteln Sie uns die Zolltarifnummern der zum Export vorgesehenen Waren und wir überprüfen diese für Sie gerne!

Das Gesetz für ausländische Investitionen (**Ley de Inversión Extranjera**) regelt alle Auslandsinvestitionen und ausländische Beteiligungen jeglichen Ausmaßes am Gesellschaftskapital mexikanischer Firmen. Die Bestimmungen werden durch die Verordnung des Gesetzes für ausländische Investitionen und des Nationalregisters für ausländische Investitionen (**Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras**) ergänzt.

Alle den mexikanischen Automobilsektor betreffenden offiziellen Normen (**Normas Oficiales Mexicanas**, kurz NOM genannt) sind übersichtlich auf der Homepage des mexikanischen Automobilindustrieverbandes AMIA dargestellt. Exemplarisch möchte wir hierfür die NOM-044-SEMARNAT-2006 und deren Modifikation vom 30.06.2011 (diese regulieren die maximal zulässigen Schadstoffemissionen von Fahrzeugen) und die NOM-119-SCFI-2000 (zur Regelung der Sicherheitsvorkehrungen in Autos) anführen. Auch beim Import von Produkten sind je nach Klassifizierung in der jeweiligen Zolltarifposition zwingende Normen einzuhalten, beispielsweise betreffend technische Standards.

Auch hierbei hilft das AußenwirtschaftsCenter Mexiko sehr gerne bei einer unverbindlichen Überprüfung. Bitte schicken Sie uns einfach die entsprechende Zolltarifnummer zu!

#### NAFTA/USMCA

NAFTA, North American Free Trade Agreement, ist ein Freihandelsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, Mexiko und Kanada, das 1994 vereinbart wurde. Seit 2018 gab es jedoch Neuverhandlungen der drei Staaten. Das neue Abkommen soll den Namen USMCA (United States Mexico Canada Agreement, in Mexiko T-MEC, also „Trato Mexico Estados Unidos Canada“) tragen. Kanada hat sich aufgrund von Uneinigkeiten zeitweise aus den Verhandlungen zurückgezogen. Die USA und Mexiko konnten vor allem bezüglich Regelungen hinsichtlich der Automotivbranche Ergebnisse im gemeinsamen Interesse erzielen. Bereits unter NAFTA gab es eine Regelung, die die zollfreie Lieferung von Autos an die regionale Wertschöpfung knüpfte („**local content**“). Mit dem USMCA wird diese Regelung nun verschärft bzw. der Anteil der regionalen Wertschöpfung erhöht: Damit die Lieferung von Autos innerhalb der drei Staaten zollfrei bleibt, muss die lokale Wertschöpfung für Pkws nun **mindestens 75%** betragen (wobei die Berechnung noch nicht exakt geklärt ist). Unter NAFTA war noch ein Prozentsatz von 62,5% der Autobestandteile, die in den USA, Mexiko oder Kanada hergestellt werden müssen, ausreichend (für Brasilien und Europa ist ein Anteil von jeweils 40% *mexikanischer local content* notwendig, um die Autos zollfrei einzuführen). Nach Inkrafttreten des Abkommens gibt es eine Übergangsfrist von drei Jahren. Zusätzlich gibt es eine neue Regelung, nach der ein signifikanter Prozentsatz der Arbeit am Auto von Arbeitern

<sup>19</sup> Welt, Stand 2013

verrichtet werden muss, die mindestens einen Stundenlohn von 16 US-Dollar verdienen. Dieser Grenzstundenlohn ist allerdings nicht an die Inflationsrate gekoppelt.<sup>20</sup> Damit soll eine Wertschöpfung in den USA/Kanada sichergestellt sein, da 16 USD/Stunde in Mexiko aktuell utopisch anmuten.

Die Verhandlungen zwischen den USA und Mexiko wurden am 27. August 2018 und die Verhandlungen zwischen USA und Kanada am 30. September 2018 abgeschlossen. Mexiko ist der erste der drei Staaten, der dem neuen Freihandelsabkommen USMCA zwischen Mexiko, den USA und Kanada im Juni 2019 zugestimmt und dieses ratifiziert hat.

Aktuelle News zu dem USMCA- Freihandelsabkommen finden Sie unter folgendem Link: [www.wko.at](http://www.wko.at)

### **Abkommen mit Österreich**

Zwischen Mexiko und Österreich besteht indes sowohl ein **Investitionsschutzabkommen** als auch ein **Doppelbesteuerungsabkommen**. Das erstere ist seit 2001 in Kraft und ist ein Abkommen über die Förderung und den Schutz von Investitionen. Bei letzterem ist anzumerken, dass die Steuerlast in Mexiko wesentlich niedriger ist als in den meisten Industriestaaten. Zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung werden gemäß diesem Abkommen in Mexiko erzielte Einkünfte von der Besteuerung in Österreich freigestellt, wobei jedoch ein paar Einkunftsarten einer Quellenbesteuerung in Mexiko unterliegen.

Bei Unsicherheiten steht Ihnen das Team des AußenwirtschaftsCenter mitsamt seinen Vertrauensanwälten und Steuerberatern gerne zur Seite!

## **4. Trends und Entwicklungen**

Als offene Marktwirtschaft und integraler Bestandteil der globalen Automobilindustrie wird Mexiko natürlich maßgeblich von den globalen Trends in der Automobilindustrie erfasst. Aufgrund der regionalen Besonderheiten sind einige Trends für Mexiko besonders wichtig bzw. lassen sich auch einige landesspezifische Trends erkennen.

### **Die Automotivbranche Mexikos seit der Wahl Donald Trumps**

Seit der Amtseinführung Donald Trumps im Jänner 2017 hat es viele Veränderungen und Entwicklungen gegeben und besonders Mexiko war immer wieder Thema. Trotz der Verunsicherungen der Neuverhandlungen über das Freihandelsabkommen NAFTA/USMCA und der Aussagen Trumps über Mexiko, hat man eine leichte Zurückhaltung der österreichischen Unternehmen hinsichtlich Mexiko-Investments gespürt. Investoren scheuten weltweit gesehen jedoch nicht zurück und so erreichten die ausländischen Direktinvestitionen **in die Automobilindustrie** in Mexiko 2017 einen neuen Rekord. Auch wenn viele kritische Stimmen ein schlechtes Bild der Lage zeichnel(te)n, zeigen die Zahlen, dass die FDI-Ströme nicht, wie erwartet, eingebrochen sind. Im direkten Vergleich liegen die ausländischen Direktinvestitionen 2018 in der Fahrzeugfertigung zwar hinter jenen des Rekordjahres 2017, jedoch auf einem ähnlichen hohen Niveau wie in den Jahren 2014 bis 2016. Im Bereich der Autoteile sind die ausländischen Direktinvestitionen 2018 sogar um 12,98% angestiegen. Auch 2019 (Jänner bis Juni 2019) setzt sich der Trend fort: +11%. In der Fahrzeugfertigung belaufen sich die Investitionen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 jedoch auf ein Minus von rund 50%.<sup>21</sup>

### **Zulieferer übernehmen komplexere Aufgaben und Mexiko als R&D-Standort**

Auch dieser globale Trend ist in Mexiko erkennbar. Nicht nur bei den OEMs sondern auch bei vielen Zulieferern sollen künftig vermehrt lokale oder regionale Forschungs- und Entwicklungszentren installiert werden. Der Innovationsgrad Mexikos soll dadurch nachhaltig gestützt werden.

<sup>20</sup> The Washington Post, Stand 2018

<sup>21</sup> INEGI, Stand 2019

Mexiko hat in den letzten Jahren zunehmend Bemühungen unternommen, F&E-Investitionen zu attraktivieren. Neben Produktionsstandorten haben multinationale Autokonzerne auch Test- und Entwicklungszentren in Mexiko aufgebaut. GM betreibt in Toluca im Bundesstaat Estado de Mexico, ein regionales Entwicklungszentrum mit 700 Mitarbeitern. Nissan unterhält, ebenfalls in Toluca, ein Technologiezentrum, das auf die Reduktion von Abgasen und Zertifizierung von Werkstoffen spezialisiert ist.<sup>22</sup> Auch der dritte große amerikanische Autoproduzent, Chrysler, investiert in seinem R&D-Center in Mexiko-Stadt in Forschung aus Mexiko.<sup>23</sup> Der Standort ist auf Fahrzeugtestung, Materialingenieurwesen und Motor- bzw. Getriebeprüfung fokussiert. Im Bereich der Autoteileindustrie wäre das technische Zentrum des US-amerikanischen Konzerns Delphi in Ciudad Juarez zu nennen, in dem besonders Wert auf nachhaltige Komponenten und Produktentwicklung gelegt wird. Neben privaten Test- und Entwicklungszentren existieren auch weitere, von verschiedenen öffentlichen Stellen finanzierte Einrichtungen, die im Feld Automotive tätig sind. Besonders hervorzuheben sind jene Initiativen, die das akademische Umfeld besser mit der Automotive-Industrie verknüpfen. Hierzu zählen insbesondere Kooperationen mit dem Instituto Tecnológico Superior de Monterrey und die Neugründung einer auf die Automobilindustrie spezialisierten Universität in Querétaro.

### **Premiumhersteller**

Wurden vor Jahren noch verhältnismäßig einfache Fahrzeuge in Mexiko gefertigt, werden spätestens seit der Ankunft der deutschen Premiumhersteller höhere Anforderungen an die Produktionsanlagen, Mitarbeiter und vor allem Zulieferer gestellt. Somit stiegen seitdem auch die SUVs-Produktionszahlen. Dennoch haben preiswertere Modelle derzeit den größten Absatz. So gehört Nissan nach wie vor zu den meist verkauften Automarken in Mexiko.

### **Lokale Supply-Chains bilden sich**

Aufgrund der großen Entfernungen und der „local content“-Anforderungen müssen sich vor allem japanische und europäische Zulieferer lokale Supply-Chains schaffen. Der Trend wird auch in Zukunft, nicht zuletzt auch aufgrund der neuen USMCA-Anforderungen, anhalten. In Vorbereitung darauf evaluieren die Hersteller derzeit ihre aktuellen Lieferketten. Dies bedeutet tolle Marktchancen für alle österreichischen Unternehmen, die bereits in den jeweiligen Beschaffungszentralen als Zulieferer gelistet sind.

## **Im Trendfokus**

### **Elektromobilität in Mexiko**

Das Thema Elektromobilität hat natürlich auch das sechstgrößte Automobilland der Welt erfasst. Das größte Hindernis im Elektromobilitätssektor ist laut Einschätzung des mexikanischen Händlerverbands AMDA der noch zu hohe Preis der Fahrzeuge. Anfang des Jahres 2019 war der günstigste im Land verfügbare elektronische Fünfsitzer der Nissan Leaf mit einem Einstiegspreis von ca. 25.000 Euro. Der Durchschnittspreis für einen Neuwagen in Mexiko liegt hingegen bei rund 14.000 Euro und damit weit unter den Preisen für Elektrofahrzeuge. Auch Pkws mit Hybridantrieb sind rund 20 % teurer als ihre konventionellen Schwestermodelle.<sup>24</sup> Weiter Gründe, warum sich viele potenzielle Käufer noch gegen ein Elektroauto entscheiden, sind die lange Ladezeit und die zu kurze Reichweite.

Trotz der Bedenken wurden im Juli dieses Jahres (aktuellste Werte) 2.068 Einheiten an Elektro- und Hybridfahrzeuge verkauft. Das entspricht einem Plus - im Vergleich zum Juli 2018 - von 66,9%. In den ersten sieben Monaten des Jahres wurden 12.408 Fahrzeuge vermarktet, gemessen am Gesamtabsatz sind das aber nur 1,66%.<sup>25</sup> Im Vergleich zum Jahr 2018, in dem der Verkaufsanteil bei 1,3% lag, ist das somit ein zarter Anstieg. In den nächsten Jahren ist mit einem weiteren Anstieg des Verkaufs von Elektro- und Hybridfahrzeugen zu

<sup>22</sup> Nissan News México, Stand 2016

<sup>23</sup> Fiat Chrysler Automobiles, Stand 2018

<sup>24</sup> GTAI, Stand 2018

<sup>25</sup> AMIA, Stand 2019

rechnen, nicht zuletzt, da die Elektromobilitätsdiskussion (auch in Mexiko) von der Politik stark mitgetragen wird. Im Jahr 2021 soll der Absatz bereits über 2% des Gesamtabsatzes betragen und 2023 sollen erstmals 3% erreicht werden.<sup>26</sup>

Die im Dezember 2018 gewählte Bürgermeisterin Claudia Sheinbaum steht für dementsprechende Anreizsetzung und möchte die Elektromobilität nachhaltig fördern. Da in Mexiko Autos für den Weltmarkt produziert werden, wäre deshalb eine schnelle Umstrukturierung erforderlich, um sich an die(sen) Trend(s) anzupassen. Mexikos Regierung setzt jedoch nicht auf direkte Subventionen für den Kauf von Elektro- und Hybridfahrzeuge, sondern auf eine indirekte Förderung durch Steuervergünstigungen. Es sind demnach weder Steuern bei dem Kauf eines Neufahrzeuges (ISAN- Impuesto sobre Autos Nuevos), noch ist eine Einfuhrsteuer bei importierten Elektroautos, noch eine Kfz-Steuer für entsprechende PKWs zu bezahlen. Aufgrund der starken Kaufkraft wurde in Mexiko-Stadt und dem angrenzenden Estado de México der bislang größte Anteil der Fahrzeuge abgesetzt, der Verkauf machte dort 57 % des Gesamtabsatzes aus. Ein weiterer Grund für diese hohe Verkaufszahl dürfte die Ausnahme möglicher Fahrverbote („Hoy No Circula“ - eine Initiative zur städtischen Luft- und Verkehrsverbesserung bei der abwechselnd Fahrzeuge mit geraden/ungeraden Kennzeichenendungen tageweisen Fahrverboten unterliegen) für Elektro- und Hybridautos in der Hauptstadt sein, die an Tagen besonders hoher Smogbelastung ausgesprochen werden.<sup>27</sup>

Zu den internationalen Produzenten von Elektro- und Hybridfahrzeugen in Mexiko gehören primär Ford und Audi. Ford plant sein erstes Elektroauto für das Jahr 2020. Auch die mexikanischen Unternehmen mischen bei der Elektromobilität mit. Motores Limpios brachte Mitte 2017 den Zweisitzer Zacia auf den Markt.<sup>28</sup> BMW plant demnächst auch die Produktion von Hybridautos in ihrem Werk in Mexiko. Vor einigen Jahren konnten nur zwei Modelle elektrischer Fahrzeuge auf dem mexikanischen Automobilmarkt gekauft werden, heutzutage sind es bereits viele mehr. Neben Nissan Leaf, können folgende Modelle in Mexiko erworben werden: Chevrolet Bolt, BMWi3, Jaguar I-Pace, Tesla Model 3, Tesla Model S, Tesla Model X und Renault Twizy8.<sup>29</sup>

Die Ladeinfrastruktur von Elektro- und Hybridautos ist in Mexiko bereits relativ gut ausgebaut. Das größte Netz an Ladestationen bietet „Chargenow“ mit mehr als 660 Stationen an. Diese Marke wird unter der Kooperation von Nissan, BMW, dem staatlichen Stromkonzern CFE (Comision Federal de Electricidad) und weiteren Partnern geführt. Die meisten Ladeeinheiten sind zurzeit öffentlich zugänglich und kostenfrei nutzbar. Das zweite große Netz wird von E-Autohersteller Tesla mit 415 Ladestationen betrieben.<sup>30</sup> Zum Teil handelt es sich um Universaleinrichtungen, die auch von anderen Marken genutzt werden können. In Mexiko-Stadt allein befinden sich über 100 Ladestationen von verschiedenen Anbietern, konzentriert auf das Zentrum und den Südwesten der Stadt. Für Lademöglichkeiten zu Hause bietet die CFE vergünstigte Stromtarife an, die etwa 40 % unter dem Hausstromtarif liegen.<sup>31</sup>

### **Elektronische Taxis: Die Antwort auf die Luftverschmutzung in Mexiko-Stadt**

Durch den Einsatz von elektronischen Taxis sollen die Emissionen in der Metropole um bis zu 50% reduziert werden. Vorteile bringt dies nicht nur für die Umwelt, sondern auch für die Taxifahrer, weil die elektronikbetriebenen Fahrzeuge mittlerweile eine Reichweite von 175 km haben und an hundert Stationen kostenlos aufgeladen werden können. Hybridfahrzeuge gelten indes ebenfalls als sehr sparsam, wodurch eine Tankladung zu einem längeren Einsatz führt als bei konventionellen Fahrzeugen/Taxis.<sup>32</sup> Der mexikanische Geschäftsmann Carlos Slim hat es sich ebenso zur Mission gemacht, die Luftverschmutzung in der Hauptstadt zu senken. Seine Firma Giant Motors entwickelt gemeinsam mit der Tochterfirma des mexikanischen

<sup>26</sup> J.D. Power, Stand 2019

<sup>27</sup> GTAI, Stand 2019

<sup>28</sup> WMP Mexico Advisors, Stand 2018

<sup>29</sup> El Universal, Stand 2019

<sup>30</sup> WMP Mexico Advisors, Stand 2019

<sup>31</sup> GTAI, Stand 2019

<sup>32</sup> Milenio, Stand 2018

Backwarenriesen Bimbo, Moldex, ein elektrobetriebenes Taximodell. Moldex produziert bereits seit 2016 zwei elektrisch betriebene Lieferwagenmodelle. Die Pkw sollten viele der 130.000 in Mexiko-Stadt registrierten Taxis ersetzen. Die Pläne sind jedoch bis jetzt noch nicht realisiert worden.<sup>33</sup>

## 5. Chancen für österreichische Unternehmen

Das Freihandelsabkommen zwischen Mexiko und der EU aus dem Jahr 2000 gibt den wirtschaftlichen Beziehungen einen formalen und stabilen Rahmen. Seit 2016 wird das Freihandelsabkommen aktualisiert, um neue Entwicklungen zu inkludieren und bestehende Regelungen zu verbessern. Aufgrund der bisherigen Entwicklung und der Investitionsankündigungen im mexikanischen Automobilsektor und der wirtschaftlichen Wachstumsprognosen wird mit einem starken Wachstum der Branche in den kommenden Jahren gerechnet. Es werden sehr gute Chancen für österreichische **Lieferanten in allen Bereichen** gesehen. Durch neue Fertigungsanlagen von Audi/VW, BMW und Mercedes wird die Automobilindustrie de facto „europäisiert“. Dies bringt vor allem für österreichischen Betriebe, die bereits bei den entsprechenden Beschaffungszahlen in Deutschland gelistet sind, einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Nachdem sich deutsche OEMs traditionell sehr gerne auf die schon bekannte gute Qualität der österreichischen Zulieferer verlässt, betrifft das potentiell einige Unternehmen.

Die für die Automobil- und Autoteilefertigung nötigen **Maschinen und Anlagen** werden in Mexiko fast ausschließlich importiert, da Mexiko de facto über keine eigene Produktion in diesem Bereich verfügt. 2017 betrug der Anteil der Maschinen am Gesamtimport ca. 37 %. Gerade hier können Österreichs Unternehmen und deren Technologien, welche einen erstklassigen Ruf genießen, punkten. Fast die Hälfte der österreichischen Exporte nach Mexiko sind im Übrigen Maschinen.

Hersteller und Zulieferer klagen über die schlechte Verfügbarkeit von **Dienstleistungen zur Instandsetzung und Wartung** von Werkzeugen sowie von schlechter Verfügbarkeit von Werkzeugen generell. Hier besteht Bedarf, der von österreichischen Lieferanten erfüllt werden kann.

Mexikos Automobilindustrie wird von Lieferanten aus aller Welt mit fortschrittlichen **Automationstechniken** und -technologien, wie **Robotern**, automatischen **Stanzmaschinen, Präzisionssensoren, Robot-Lackiersystemen** und Werkzeugen, die die Optimierung von Zeitmanagement in Produktionslinien ermöglichen, ausgestattet bzw. nachgerüstet. Der Automobilsektor gehört neben der Erdöl-, Elektronik- und Softwareindustrie zu den technologieintensivsten Branchen Mexikos. Österreich ist in Mexiko bekannt für hochqualitative Technologie und Qualität.

Etwa 55% der in Mexiko verbauten Autoteile werden mit hohen Transportkosten aus dem Ausland importiert. Es gibt noch großes ungenütztes Potential für hochqualitative Autoteilezulieferer, die sich mit einer **nationalen Produktion** und entsprechendem Service in Kundennähe ansiedeln möchten. Für die Pkw-Erzeugung werden vor allem **Fahrzeugelektrik und -elektronik, Fahrgestelle, Außenausstattungen, Triebwerke, Karosserien und Innenausstattungen** in dieser Reihenfolge eingeführt. Immer wichtiger werden in diesem Zusammenhang auch die **Tier-2- und Tier-3** Lieferanten, vor allem in den Bereichen **Metallverarbeitung** und **Kunststoff**.

Darüber hinaus bestehen Marktchancen für **Dienstleistungsanbieter, Anlagenbauer** in der Automobilindustrie sowie **Ersatzteillieferanten** und **Servicefirmen**, welche die immer komplexer werdenden Produktionsanlagen betreuen können.

<sup>33</sup> Reuters, Stand 2018

## Kritische Erfolgsfaktoren

In Mexiko wird großer Wert auf persönlichen Kontakt und Austausch gelegt. Ein Mail reicht nicht aus, um den Erstkontakt zwischen potentiellen Business-Partnern herzustellen. Mit einem vorangehenden persönlichen Telefonat hingegen, kann die Tür zu neuen Geschäftspartnern leichter geöffnet werden. Wer nachhaltigen Erfolg sucht, muss auf diesem Markt präsent sein. Ein Katalogverkauf aus Österreich ist praktisch sinnlos. Nach ersten Recherchen zur Ermittlung des Bedarfs ist die Zusammenarbeit mit einem lokalen Partner ein kritischer Erfolgsfaktor. Dieser sollte unbedingt die Gegebenheiten des Landes kennen und über persönliche und langjährige Kontakte verfügen. OEMs kaufen zwar auch von nicht-mexikanischen Lieferanten, es ist jedoch einfacher und schneller, wenn der potentielle Lieferant über einen mexikanischen Vertriebspartner verfügt, der ähnliche Produkte anbietet. In manchen Fällen kann es notwendig sein, regionale Vertriebspartnerschaften zu etablieren, wenn eine nationale Abdeckung nicht garantiert werden kann.

Erste wertvolle Kontakte zu Partnern und Kunden sowie Informationen über die Konkurrenzsituation sollten am besten persönlich gesammelt werden. Dies kann sowohl durch eine Markterkundungsreise mit vorheriger Vereinbarung von Terminen, als auch den Besuch einschlägiger Messen und Fachveranstaltungen erreicht werden. Um Entscheidungsträger und potentielle Kunden zu überzeugen, kann die Organisation eines Seminars oder einer Präsentation vor Ort hilfreich oder gar notwendig sein. Es ist damit zu rechnen, dass der Anbieter auf seine Ausdauer und Konsistenz geprüft wird, und Entscheidungen länger auf sich warten lassen als in Österreich. Häufige persönliche Besuche sind in dieser Branche unumgänglich. Die bekannt hohe Qualität österreichischer Produkte und Technologieführerschaft erlauben allerdings oft auch Ausnahmen von dieser Regel.

Wir identifizieren Ihre **potentiellen Geschäftspartner** in Mexiko, organisieren Ihre **individuelle Geschäftsreise** oder unterstützen Sie bei Ihren Corporate Events in Mexiko. Informieren Sie sich über unsere **individuellen Services** und machen Sie Gebrauch von unseren Branchenexperten!

Mit vielen Unternehmen kann auf Englisch korrespondiert werden, Spanischkenntnisse erleichtern den Kontakt jedoch sehr. Informationsmaterial und Homepage sollte auf jeden Fall in spanischer Sprache bereitstehen. Österreichische bzw. europäische Produkte werden häufig mit hoher Qualität und hohen Preisen assoziiert. Deshalb ist es äußerst wichtig, die Vorteile des Angebotes gegenüber den Mitbewerbern und Marktnischen klar herauszustreichen. Es ist hilfreich, bereits auf Referenzprojekte in anderen lateinamerikanischen Ländern verweisen zu können.

## Geeignete Vertriebskanäle

Wenn es der Geschäftsumfang in weitere Folge erlaubt, empfiehlt sich die Gründung einer lokalen Niederlassung. Trotz Freihandelsabkommen kann es zu Verzögerungen bei Transport und Zollabfertigungen bzw. Reparaturen kommen, wenn kein lokales Lager vorhanden bzw. kein Fachpersonal vor Ort verfügbar ist. Die Autoindustrie verlangt jedoch Just-In-Time-Lieferungen und ist teilweise auf Kooperation bei Entwicklung und Assembling eingestellt. Es ist wichtig, dass die in Mexiko hergestellten Fahrzeuge NAFTA-Ursprung haben. Dies bedeutet, dass ein Großteil der Wertschöpfung aus der NAFTA-Region, u.a. aus Mexiko selbst, stammen muss. Die Erfüllung der nationalen Wertschöpfungsquote ist nicht nur für Exporte in die NAFTA-Region, sondern auch für alle andere Länder mit denen Freihandelsabkommen bestehen, vor allem für Richtung Brasilien bestimmte Fahrzeuge, essentiell.

Die Wirtschaftskammer Österreich stellt im Rahmen der Internationalisierungsoffensive „go international“ finanzielle Hilfestellung für die Erstbearbeitung von neuen Märkten bereit. Details und Formulare finden Sie unter [www.go-international.at](http://www.go-international.at).

Das AußenwirtschaftsCenter Mexiko unterstützt Sie gerne bei Ihrem Markteintritt und der Marktbearbeitung. Es werden **regelmäßig Veranstaltungen** in Österreich und Mexiko angeboten.

## WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN UND INTERNETLINKS

### Messen und Fachveranstaltungen

In Mexiko gibt es mehrere kleinere Fachmessen. Viele Akteure der mexikanischen Automobilindustrie finden sich jährlich auf der internationalen Auto Show in Detroit ein.

### WIMI Automotive Mexiko

Wir organisieren regelmäßige Wirtschaftsmissionen ins Herz der mexikanischen Automotive-Industrie. Lernen Sie das Purchasing Management der wichtigsten Player der Branche in B2B Treffen persönlich kennen. Nähere Infos unter [mexiko@wko.at](mailto:mexiko@wko.at) und [www.wko.at/service/aussenwirtschaft/automotive-veranstaltungen-zur-branche](http://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/automotive-veranstaltungen-zur-branche)

### AUTOMOTIVE MEETINGS QUERETARO – Österreichische Gruppenausstellung

Mexikos größter Branchentreff in der Automobilindustrie  
800 Unternehmen, 12.000 B2B Meetings, 1.600 Teilnehmer (2019)  
Nähere Infos unter [www.wko.at/aussenwirtschaft/mx](http://www.wko.at/aussenwirtschaft/mx) und [www.automotivemeetings.com](http://www.automotivemeetings.com)

### Fachpresse

Fachzeitschriften, die sich an produzierende Unternehmen des Sektors richten:

- Alianza Automotriz (Pkw und Lkw): [www.alianzaautomotriz.com](http://www.alianzaautomotriz.com)
- Alianza Flotillera (Lkw): [www.alianzaflotillera.com](http://www.alianzaflotillera.com)
- Auto Motores Informa: keine Website, E: [automot@prodigy.net.mx](mailto:automot@prodigy.net.mx)
- Indicador Automotriz: [www.indicadorautomotriz.com.mx](http://www.indicadorautomotriz.com.mx)
- Transporte Informativo: [www.transporteinformativo.com](http://www.transporteinformativo.com)

Publikationen für das generelle Publikum:

- Todo de Autos: [www.tododeautos.com.mx](http://www.tododeautos.com.mx)
- Automóvil: [www.automovilonline.com.mx](http://www.automovilonline.com.mx)
- Car and Driver: [www.caranddriver.com](http://www.caranddriver.com)
- Excelencias Del Motor: [www.excelenciasdelmotor.com](http://www.excelenciasdelmotor.com)

Tageszeitungen mit eigener Autosektion und nationaler Reichweite:

- El Semanario: [www.elsemanario.com/tag/autos](http://www.elsemanario.com/tag/autos)
- El Universal: [www.eluniversal.com.mx/autopistas](http://www.eluniversal.com.mx/autopistas)
- Milenio: [www.milenio.com/autos](http://www.milenio.com/autos)
- Reforma: [www.gruporeforma.reforma.com/libre/offlines/guiascomercial/autos](http://www.gruporeforma.reforma.com/libre/offlines/guiascomercial/autos)

Weitere Tageszeitungen:

(ohne eigene Sektion, veröffentlichen jedoch laufend Artikel über die Automobilbranche)

- El Economista: [www.eleconomista.com.mx](http://www.eleconomista.com.mx)
- El Financiero: [www.elfinanciero.com.mx](http://www.elfinanciero.com.mx)
- Excelsior: [www.elfinanciero.com.mx](http://www.elfinanciero.com.mx)



## Kontakte und Links

### Wichtige Verbände des Sektors:

#### **Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores A.C. (AMDA)**

Mexikanischer Autohändlerverband

T +52 (55) 3688 3650

W [www.amda.mx](http://www.amda.mx)

#### **Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)**

Mexikanische Automobilindustrieverband, der sektorspezifische Nachrichten, Verkaufszahlen und Statistiken aufbereitet.

T +52 (55) 5272 1144

W [www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx)

#### **Asociación Mexicana de Parques Industriales (AMPIP)**

Mexikanischer Industrieparkverband

T +52 (55) 2623 2216

W [www.ampip.org.mx](http://www.ampip.org.mx)

#### **Asociación Nacional de Distribuidores de Llantas y Plantas Renovadoras (ANDELLAC)**

Mexikanischer Verband für Reifenhändler und erneuernde Fabriken

T +52 (55) 5696 7464

W [www.andellac.com.mx](http://www.andellac.com.mx)

#### **Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT)**

Mexikanischer Verband der Bus-, Lkw- und Sattelschlepperhersteller

T +52 (55) 5202 4900

W [www.anpact.com.mx](http://www.anpact.com.mx)

#### **Asociación Nacional de Representantes, Importadores y Distribuidores de Refacciones y Accesorios para Automóviles (ARIDRA)**

Mexikanischer Verband für Repräsentanten, Importeure und Händler von Ersatzteilen und Zubehör für Automobile

T +52 (55) 5525 2820

W [www.aridra.com](http://www.aridra.com)

#### **Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP)**

Mexikanischer Privattransporteverband

T +52 (55) 5534 3598

W [www.antp.org.mx](http://www.antp.org.mx)

#### **Industria Nacional de Autopartes (INA)**

Nationaler Autoteileindustrieverband

T +52 (55) 5682 5682

W [www.ina.com.mx](http://www.ina.com.mx)

#### **Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)**

Nationale Lasttransportekammer

T +52 (55) 5999 7100

W [www.canacar.com.mx](http://www.canacar.com.mx)

## AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

### AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MEXIKO

Adresse Av. Presidente Masaryk 101, Piso 9  
11570 México, D, Mexiko

T +52 55 52 54 44 18, 52 54 44 28, 52 54 44 38

E [mexiko@wko.at](mailto:mexiko@wko.at)

W [wko.at/aussenwirtschaft/mx](http://wko.at/aussenwirtschaft/mx)

