

A mexikói autóipar helyzetelemzése

2015. július 13.

MAGYAR NEMZETI BANK

Készítette:

Látta:

Jóváhagyta:

Vezetői összefoglaló

Az elemzés célja, hogy bemutassa a mexikói autóparr gazdasági jelentőségét, a foglalkoztatásban és az ipari termelésben betöltött szerepét. A kormány iparpolitikája jelenleg is olyan klasztereket és tevékenységeket támogat az ágazatban, amelyek már bizonyosságot tettek komparatív előnyükről, így például az autóparrt, az elektronikai ipart és a légi ipart. A mexikói reindusztrializáció célja a hozzáadott érték és helyi tartalom növelése a termelésben, valamint a tudásalapú társadalom megalapozása, ugyanis ez utóbbi Mexikó egyetlen lehetősége arra, hogy biztosítsa növekedését. A mexikói feldolgozóipar történeti eredményei rávilágítanak arra a problémára, amelyet az ágazati és az egy főre eső GDP-növekedés elválása jelent.

A feldolgozóipari áttekintést követően az összefoglaló átfogó képet ad az ágazat versenyképességének összetevőiről, a piaci részesedés megoszlásáról, a közelmúlt új beruházásairól, valamint a kormányzati célkitűzésekről.

Tartalom

Vezetői összefoglaló	2
1. A feldolgozóipar jelentősége Mexikóban	3
1.1. Kiemelt gazdasági szerep.....	3
1.2. A számok mögött.....	4
2. Az autó-és autóalkatrész-gyártás jelentősége Mexikóban.....	7
2.1. Növekedési kilátások	7
2.2. Stakeholder-térkép.....	10
Felhasznált irodalom	15
Függelék.....	16
1. A mexikói autógyártás földrajzi vetülete.....	16
2. A mexikói autóalkatrész-gyártás földrajzi vetülete	19

I. A feldolgozóipar jelentősége Mexikóban

1.1. Kiemelt gazdasági szerep

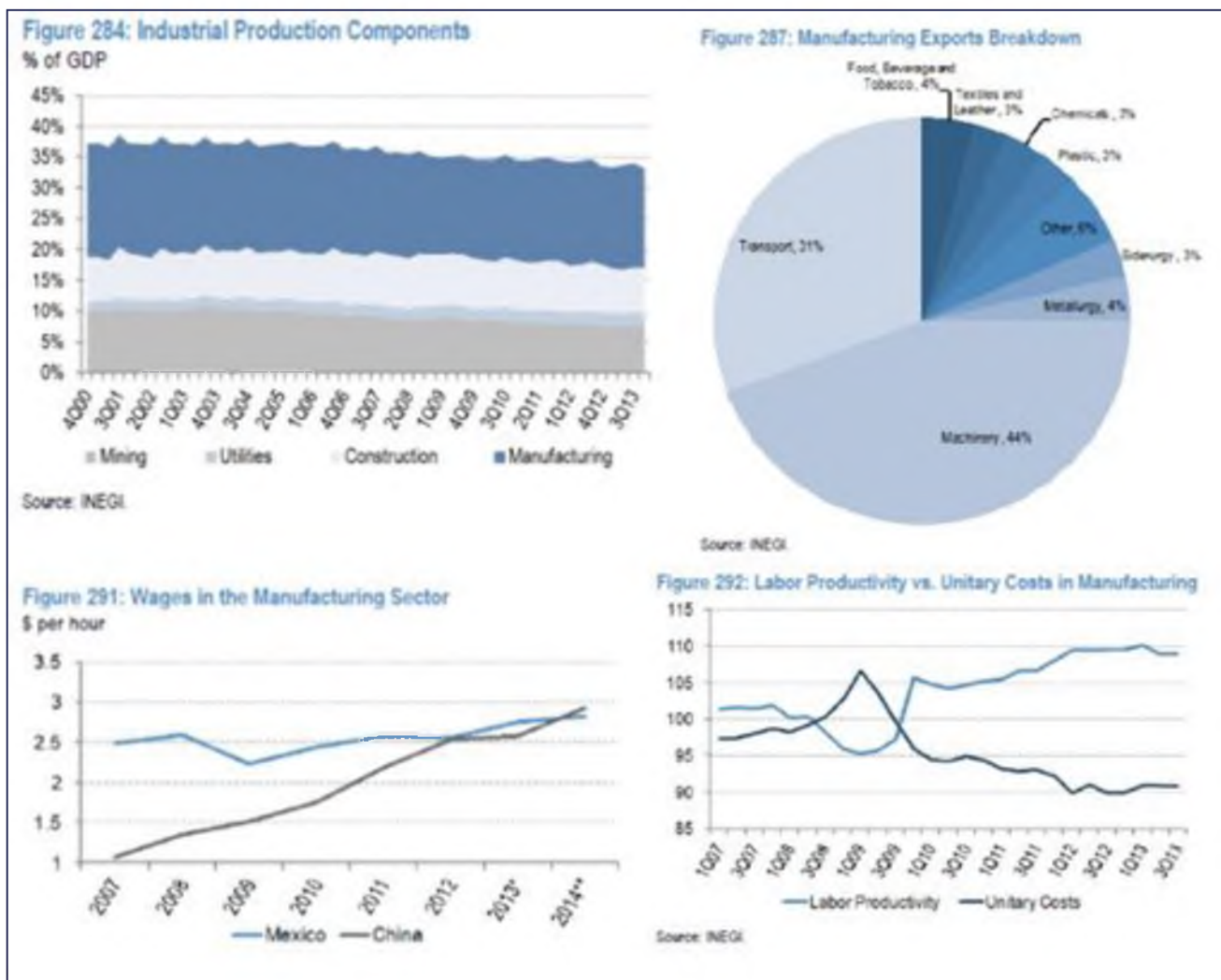
Az 1980-90-es években megkötött szabadkereskedelmi egyezmények komoly ösztönző hatással voltak a **mexikói feldolgozóipar** növekedésére:¹ az ágazat **teljes exportból való részesedése** az 1980. évi 20 százalékról **2013-ra 85 százalékra növekedett**. Az export két legfontosabb termékcsoportja az **elektronikai cikkek**,² valamint az **autók és autóalkatrészek** lettek, amelyek 2013-ban együttesen 234 milliárd dollár exportbevételt termeltek. A kiviteli termékek elsődleges célpiaca az Amerikai Egyesült Államok (USA) lett: az Észak-amerikai Szabadkereskedelmi Egyezmény (NAFTA/TLCAN) megkötését (1994) követő első két évtizedben – Kína 2001-es WTO-tagsága jelentette verseny ellenére is – a mexikói feldolgozóipari export 533 százalékkal növekedett az USA irányába; s a feldolgozóipari termelés rendkívül erős pozitív korrelációban (97%) van az amerikai ipari termeléssel [JP Morgan, 2014].

2013. harmadik negyedében a **feldolgozóipar a GDP 16 százalékát** termelte meg, valamint közel **nyolcmillió ember foglalkoztatását** biztosította, amely a gazdaságilag aktív népesség 16 százalékát jelentette. **Versenyképességi előnyét mára nem csupán az USA-hoz való közelsége, az alacsony munkaerő-költség, valamint a leértékelt árfolyam jelenti, hanem földrajzi elhelyezkedése, a viszonylag alacsony logisztikai költségek, a magasan képzett munkaerő, a számos szabadkereskedelmi egyezmény, valamint az elmúlt években – kormányzati ösztönzéssel – létrehozott klaszterek**³ is hozzájárulnak [JP Morgan, 2014].

¹ A *szabadkereskedelmi egyezményeket* megelőzően az 1960-as években az úgynevezett maquiladora-program adott jelentős ösztönzést a feldolgozóiparnak Mexikóban. A név az USA-val közös határ mentén épült, feldolgozóipari összeszerelő üzemeket takarja, amelyek a mexikói jogszabályok szerint különleges kedvezményekben részesülnek. Számuk az 1965-ös Maquiladora Program meghirdetése után nőtt meg jelentősen, amikor ezeknek a határ menti vállalatoknak szabaddá tették az Egyesült Államokba irányuló kivítelt. A kiváltságok nagy részét egyébként Mexikó további területeire is kiterjesztették, amikor létrehozták az Észak-amerikai Szabadkereskedelmi Megállapodást. Ezeket az üzemeket gyakran éri negatív kritika az alacsony színvonalú munkaügyi és környezetvédelmi normák miatt [Andor, 2008, p156]. A maquiladorák főként importalapanyagokkal dolgoznak az elektronika, a textil- és vegyipar, valamint az autógyártás területén, kihasználva a vámszabályozásból származó előnyöket és az alacsony relatív bérköltségeket. Azonban míg 1994-1999 között a maquiladorák jelentős bevételekhez juttatták a mexikói államot, addig a 2001-es világgazdasági recessziót és Kína WTO-csatlakozását követően, valamint az üzemeket sújtó magas adók miatt számos gyárat kellett bezárni, főként a textilipar területén. 2004-től viszont újabb jelentős külföldi tőke áramlott a maquiladorákhoz, többnyire az autópárban [Szentés, 2006, p176-179].

² Napjainkban a *mexikói elektronikai ipar* fő termékei között szerepelnek az audiovizuális eszközök, a számítógépek, a telekommunikációs eszközök, alkatrészek és az irodai elektronikai eszközök. A szektor mára a legjelentősebb exportágazat: a kivitelre gyártott feldolgozóipari termékek 30 százaléka ebből kerül ki [CeALCI, 2008., p32]. 2003 és 2009 között az ágazat exportja átlagosan évi 17 százalékos növekedést könyvelhetett el, 2010-ben az abból származó bevétel meghaladta a 70 milliárd dollárt. Az elektronikai ágazat körülbelül 35 ezer közvetlen és 110 ezer közvetett álláshelyet teremtett [ProMéxico, 2011]. Az ágazat átalakításában jelentős szerepet játszott az állam, főként a jogszabályi feltételek megteremtésével, és nemzetközi, illetve bilaterális kereskedelmi egyezmények aláírásával. Az ágazat versenyképességének fenntartása érdekében például 1998-ban megalkották a PROSEC nevű ágazati programot, amely többek között a további feldolgozás érdekében importált árucikkekre kedvezményes vámtételt állapított meg. Az ágazatban jelenleg körülbelül 1300 cég működik, amelyeknek több mint a fele maquiladora, és a transznacionális cégek száma is rendkívül jelentős. Ezek a vállalatok az ország különböző régióiban működnek, lehetővé téve a klaszterek kialakulását az ágazatban: Alsó-Kalifornia például audiovizuális eszközökre, Jalisco (Guadalajara) a számítógépekre és telekommunikációs eszközökre, Mexikó állam a telekommunikációs, míg Chihuahua állam szintén az audiovizuális eszközökre specializálódott.

³ A *klaszterek gyakorivá és meghatározóvá válásáról az 1990-es évek közepétől lehet beszélni*, ugyanis a NAFTA keretei a korábbiaknál is kedvezőbb feltételeket teremtettek a külföldi beruházások számára. Ezt követően megjelentek a kiegészítő, támogató ágazatok (főként logisztika és ellátási lánc menedzsment) cégei is, többnyire multinacionális cégek leányvállalataiként, valamint továbbfejlődött a tervezéssel és a K+F-fel foglalkozó irányvonal is [Palacios, 2005]. Ennek egyik legjobb példája Mexikó esetében Guadalajara városa, amely már az 1980-as években elnyerte a „mexikói Szilícium-völgy” nevet, mivel akkoriban vált számos hazai és nemzetközi feldolgozóipari (főként elektronikai) high-tech (leány)vállalat székhelyévé. Az 1990-es évek közepére már több elektronikai ipari klaszter is létrejött a városban, amelyeknek a fejlődése azonban jelentős mértékben függött az észak-amerikai befektetésektől és kereslettől.



1. ábra: A mexikói feldolgozóipar számokban (forrás: JP Morgan, 2014): a statisztikák is arról árulkodnak, hogy az iparon belül a feldolgozóipar a legjelentősebb szerep Mexikóban, azon belül is a közlekedési eszközök és gépek gyártása (az autópárt az utóbbi kategóriába sorolják). Mexikó az elmúlt években vesztett Kínához viszonyított hátrányából, ugyanis az ázsiai országban is növekedni kezdtek a munkabérek, miközben Mexikó hatékonyabb és magasabb színvonalú termelést ígér.

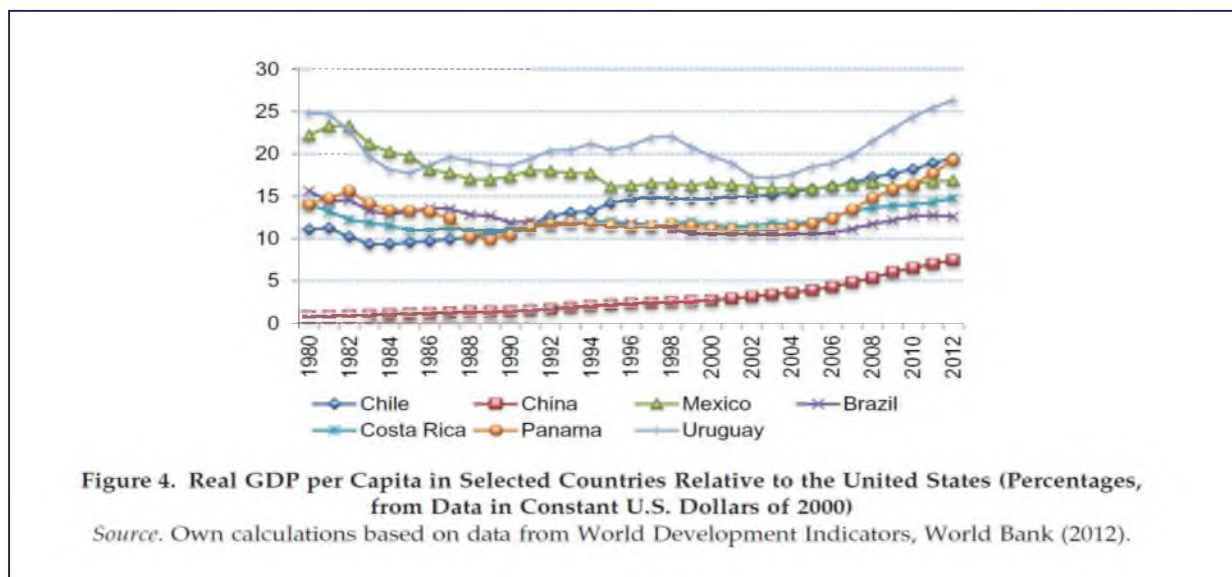
A Business Monitor International (BMI) elemzői szerint **a mexikói áruexport 2015-ben közel 8 százalékkal fog bővülni az amerikai kereslet erősödése, és az exportot támogató árfolyam-leértékelődés miatt.** Az egyes gazdasági ágazatokat tekintve a **kutatás-fejlesztési ráfordítások 74 százaléka a feldolgozóipart célozza**, amely ugyancsak az ágazat fokozatos bővülését segíti [JP Morgan, 2014].

, **Az autógyártás** – bár kezdetben nem fejlődött olyan dinamikusán, mint az elektronikai ipar – az elmúlt években - az elektronikai ágazattal szemben, amely éppen az alkatrészgyártás gyengeségei miatt nem tudott komoly hozzáadott értéket termelni - **jelentősebb mértékben tudta növelni a hozzáadott értéket a fejlett alkatrészgyártásának köszönhetően** [Kim, 2008], így komoly szerep hárul rá a gazdasági növekedés fenntartásában.

1.2. A számok mögött

A fentiek értelmében **Mexikó arra is kiváló példát nyújt, hogy a GDP és a feldolgozóipar növekedése közötti összefüggéseket megvizsgáljuk.** Egy közelmúltban készült tanulmány [Moreno-Brid, 2013] számos érdekes tényezőre hívja fel a figyelmet ennek kapcsán: a gazdasági liberalizáció érdekében meghozott 1980-as évekbeli reformok vegyes eredményekkel jártak Mexikóban. Annak ellenére, hogy csökkent az infláció és a költségvetési hiány, valamint nőtt a nem-kőolajipari termékek exportja, a gazdaság egészének növekedési teljesítménye mégsem nyugtatta meg az elemzőket. Ennek alátámasztására a tanulmány összehasonlítja,

miként alakult az egy főre eső bruttó hazai termék az Egyesült Államokban és más latin-amerikai országokban. A Világbank adatain alapuló saját számításai alapján Moreno-Brid megállapítja, hogy 1982 óta folyamatosan nő a különbség az USA és Mexikó vonatkozó adatait tekintve: **míg 1982-ben az egy főre jutó GDP Mexikóban 23,3 százaléka volt az egyesült államokbelinek, addig napjainkban már csak 16,9 százalékát jelenti**, miközben más latin-amerikai országok – mint például Chile, Panama és Uruguay – és Kína folyamatosan csökkentették a köztük és az USA közötti különbséget az elmúlt évtizedekben. A szerző így nem tartja elégségesnek az elmúlt évtizedekben született gazdasági, iparpolitikai reformokat, ahogyan a növekedést sem tekinti dinamikusnak, amelynek éves átlaga csupán 2,7 százalék volt 1987 és 2012 között, ami kevesebb, mint a fele az 1960-81 közötti 6,7%-os átlagnak [Moreno-Brid, 2013, p222].



2. ábra: Az egy főre jutó reál GDP alakulása a kiválasztott országokban 1980-2012 között (forrás: Moreno-Brid, 2013, p224)

Moreno-Brid az **1986 óta tapasztalható lassú gazdasági növekedés okait** keresletoldali megközelítésben, alapvetően két tényezőben látja:

- az importhajlam növekedésében, vagyis az import jövedelem-rugalmasságának jelentős megemelkedése drasztikusan csökkentette a beruházások és az export multiplikatör hatását;
- beruházási dinamizmus hiányában a magánszektor nem tudott megfelelően bővülni, hogy felvegye a versenyt nemzetközi szinten, ugyanis 2012-ben a beruházások GDP-hez viszonyított aránya még mindig nem érte el az 1981. évi szintet (22% volt, ami az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája, az UNCTAD szerint az öt százalékos reál-GDP növekedés biztosításához meghatározott 25%-ot sem éri el).

A tanulmány összeköti a gazdaság egészének növekedési kérdését a feldolgozóipar teljesítményével, amely a mexikói iparpolitikának is kiemelt területe. Felhívja a figyelmet arra, hogy a GDP és a feldolgozóipar éves növekedése szorosan összefügg. A tanulmány fő hipotézise értelmében a feldolgozóipar teljesítményének csökkenése miatt az ágazat már nem tudja betölteni a gazdasági növekedés motorjának szerepét. A szerző általi modellezés során készített ábrából kiderül, hogy az 1960-as évektől az 1980-as évek elejéig valóban a feldolgozóipar volt a növekedés motorja Mexikóban, később azonban fokozatosan egyre lejjebb süllyed az egy egységnyi alá. Moreno-Brid két fontos tényezőben látja ennek az okát:

- az 1980-as években a reformok hatására nem csupán az export nőtt meg, hanem az import is (sőt a feldolgozóipar külkereskedelmi mérlege deficitessé vált), amely eltelítette a hazai piacot, valamint a hazai beszállítókat kiszorították külföldi versenytársaik;
- az előzőből kifolyólag a beruházási kedv is alacsonnyá vált az egész gazdaságban.

Moreno-Brid arra is felhívja a figyelmet, hogy **a mexikói feldolgozóipar termelékenysége is csökkent az elmúlt évtizedekben**. Dani Rodrik közgazdász szerint a feldolgozóipar teljesítményének értékelése során tipikus hiba az, hogy csak a kibocsátást vagy a termelékenység szintjét elemzik, mellőzve például a munkahelyteremtés vizsgálatát. Latin-Amerikában például – a térségben végrehajtott liberalizáció és piacnyitás után – ugrásszerűen növekedett a feldolgozóipar termelékenysége, ez a növekmény azonban a racionalizálás és a nagyarányú elbocsátások nyomán következett be. Az elküldött dolgozók nagyrészt a leggyengébb teljesítményt nyújtó területeken és az informális szolgáltatásokban kötöttek ki, ezért a gazdaság egészében stagnált a termelékenység, miközben a feldolgozóiparban növekedett. A kelet-ázsiai államok jobban ügyeltek a feldolgozóipar támogatására, főként azzal, hogy alacsony szinten tartották a valutájuk árfolyamát, amellyel végső soron növelték az ipar bevételeit, ezáltal nőtt a feldolgozóiparban foglalkoztatottak számaránya [Rodrik, 2011].

Kutatása alapján Moreno-Brid úgy véli, hogy **Mexikó új iparpolitikai irányvonalának az alábbi szempontokat kellene figyelembe vennie a feldolgozóipart illetően:**

- továbbra is erőteljes export nem csupán az amerikai, hanem az ázsiai kontinensen is, azonban versenyelőnyét nem az alacsony bérekből kell nyernie, hanem a tudásintenzív tevékenységek⁴ fokozásából;
- a helyi tartalom növelése a termelésben, helyi beszállítókkal való kapcsolat erősítése;
- a belső piac növelése.

A 2013-18. évi Nemzeti Fejlesztési Terv kifejezetten fejlesztési eszközként tekint az iparpolitikára, s Moreno-Brid arra következtet, hogy a kormány olyan klasztereket⁵ és tevékenységeket fog támogatni, amelyek már bizonyosságot tettek komparatív előnyükről, így például az autópárt, elektronikai ipart és a légi ipart. A reindusztrializáció célja a hozzáadott érték és a helyi tartalom növelése a termelésben, valamint a tudásalapú társadalom megalapozása.

⁴ Mexikónak a külföldi technológiák minél hatékonyabb adaptációja, illetve a külföldi közvetlen beruházásokból realizálható technológiatranszfer jelenti a további növekedés kulcsát. A főként munkaigényes, kevésbé szofisztikált feldolgozóipari gyártás területén igazán Mexikónak nincsenek további lehetőségei, főként a viszonylag kedvezőbb áron termelő versenytársak jelenlétének következtében. Ezért „új típusú beruházás-ösztönzésre” van szükség: újra kell pozicionálni magát a transznacionális vállalatok magasabb hozzáadott értéket előállító, egységes termelési és szolgáltató központjaiként például az infrastruktúra fejlesztésén, a jogi környezet javításán és a szabályozás hatékonyságának növelésén, valamint a klaszterek létrejöttének támogatásán, az innováció ösztönzésén és az egyetemi központok és vállalatok együttműködésének fejlesztésén keresztül [Szentés, 2006, p185.o].

⁵ Mexikó az állami klaszterfejlesztés és –támogatás egyik legjobb példája Latin-Amerikában. Már a 2001-06-os Nemzeti Fejlesztési Terv számos ágazati programot (IT, bőr- és cipőárak, textilárak és ruházat, autópárt, elektronikai ipar) emelt ki, amelyek többsége bár nem rendelkezett területi dimenzióval, sokszor elősegítette a klaszterek létrejöttét. Ilyen hatása volt például az IT-szektor számára készített Prosoft innovációs programnak is, amelyek a helyi programok aktív támogatásával segítette a szoftveripari kvv-k klaszterbe szerveződését. Mivel a versenyképesség növelése az egyes államok (Mexikó közigazgatásilag 31 szövetségi államra, vagyis „estados”-ra és a fővárost jelentő 1 szövetségi körzetre, azaz a „Distrito Federal”-ra tagolódik) egyik elsődleges prioritása, ezért saját fejlesztési terveiket úgy alakítják ki, hogy a külföldi tőke beáramlásának ösztönzése mellett a helyi szereplők „networkingjét”, a kvv-szektor ellátási láncainak összekapcsolódását és a munkaerő fejlesztését is támogatják [OECD, 2009]. Alsó-Kalifornia államban például hatékony IT-klaszter működik, de a helyi vezetés további klaszterek kialakítására törekszik például a turizmus, az egészségügyi szolgáltatások, a légi ipar, a biotechnológia és az akvakultúra területén is, amelynek egyik eszköze a „Klaszter Program Erősítése és Kialakítása” nevű kezdeményezés, amely a tervezés és a technológiai fejlesztés szakaszát támogatja. Ezt segítik még az egyik helyi egyetemmel, valamint a multinacionális vállalatokkal kötött megállapodások is [GCG, 2012].

II. Az autó-és autóalkatrész-gyártás jelentősége Mexikóban

2.1. Növekedési kilátások

2014 PRODUCTION STATISTICS				
Country	Cars	Commercial vehicles	Total	% change
China	19,919,795	3,803,095	23,722,890	7.3%
USA	4,253,098	7,407,801	11,660,899	5.4%
Japan	8,277,070	1,497,488	9,774,558	1.5%
Germany	5,604,026	303,522	5,907,548	3.3%
South Korea	4,124,116	400,816	4,524,932	0.1%
India	3,158,215	681,945	3,840,160	-1.5%
Mexico	1,915,709	1,449,597	3,365,306	10.2%
Brazil	2,314,789	831,329	3,146,118	-15.3%
Spain	1,898,342	504,636	2,402,978	11.1%
Canada	913,533	1,480,357	2,393,890	0.6%
Russia	1,683,677	202,989	1,886,646	-13.8%
Thailand	742,678	1,137,329	1,880,007	-23.5%
France	1,495,000	322,000	1,817,000	4.4%
UK	1,528,148	70,731	1,598,879	0.1%
Indonesia	1,011,260	287,263	1,298,523	7.6%
Czech Rep.	1,248,506	4,714	1,251,220	10.4%
Turkey	733,439	437,006	1,170,445	4.0%
Iran	925,975	164,871	1,090,846	46.7%

3. ábra: Az autógyártás világelsői 2014-ben (forrás: OICA)

Mexikó harmadik legfontosabb exporttermékeit a teljes kivitel 20 százalékát adó autó- és autóalkatrész-gyártás során előállított cikkek jelentik, amelyek az ipar által előállított GDP közel 20, a teljes mexikói GDP több mint 3 százalékát adják. A foglalkoztatást illetően is komoly szerepe van: több mint 675 ezer embernek⁶ nyújt megélhetési lehetőséget. Ahogyan a teljes feldolgozóiparra, úgy az autógyártásra is igaz az, hogy versenyképes költségterhei jelentik az egyik legnagyobb előnyét: például Latin-Amerikában Mexikó gyártja a legolcsóbban az autóalkatrészeket, míg világszinten a harmadik helyezést éri el. A kedvező költségszint nem csupán a munkaerő tekintetében⁷ érvényes, hanem a földbérlet és a közművekhez kapcsolódó kiadások terén is [JP Morgan, 2014; LADB, 2015, ProMéxico, 2012].

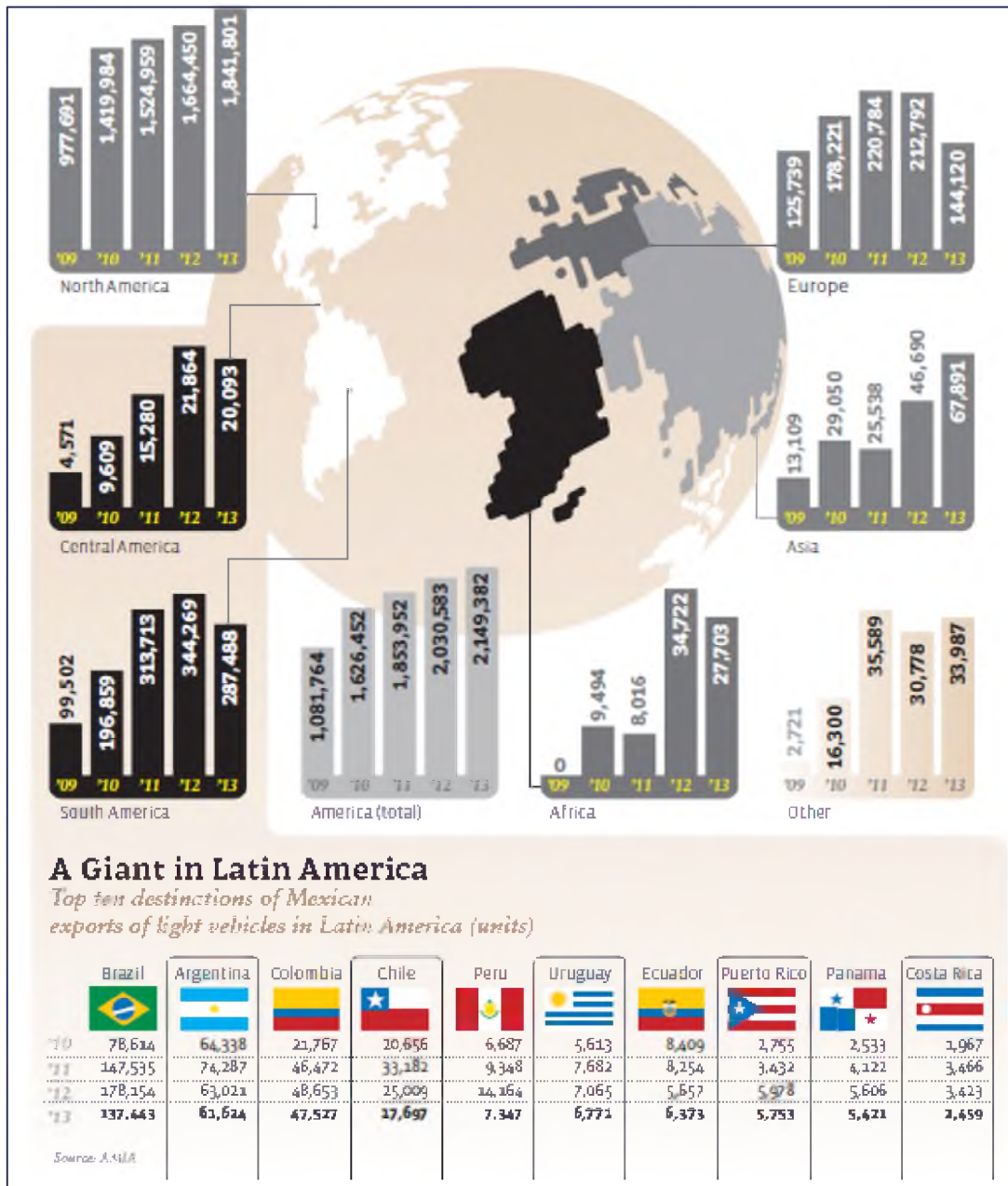
2013 és 2014 között 10,7 százalékos növekedést ért el a mexikói autógyártó ágazat, tavaly Braziliát megelőzve a 7. legnagyobb autógyártó nemzet lett a

világon. A gyártás 2010-13 között évente átlagosan 17 százalékkal nőtt. A teljes termelés több mint 82 százaléka kerül külkereskedelembé, és az autóexport közel 90 százalékának az USA a célpiaca [JP Morgan, 2014]. A BMI elemzői az idei évre 12,2 százalékos növekedést prognosztizálnak az ágazat eladásait illetően, míg maga a termelés 6,3 százalékkal emelkedhet [BMI, 2015, p7], amelyet az is ösztönözhet, hogy a regionális versenytársaknál (Argentína és Brazília) a termelés visszaesett, így az új befektetések Mexikót célozhatják meg.

Az elmúlt évtizedben az ágazat egyik gyengesége volt, hogy a termelést nem tudták a hazai piacra is koncentrálni, ugyanis jelentősen megnőtt az Egyesült Államokból való használtgépkocsi-import volumene, valamint a GDP 20 százalékát el nem érő hitelezési arány. Előbbi ellen a kormány kezdetben ÁFA-emeléssel lépett fel [JP Morgan, 2014], majd megtiltotta a behozatalt bizonyos modellek és gyártási évek tekintetében, környezetvédelmi szempontokra (is) hivatkozva [BMI, 2015]. Mindezek hatására 2014-ben több mint 29 százalékkal csökkent a használtautó-import, 2015 első két hónapjában pedig az előző év azonos időszakához képest 73 százalékkal esett vissza, ezzel párhuzamosan viszont növekedett az új autók eladása.

⁶ 2008 és 2014 között 38 százalékkal nőtt a foglalkoztatás a mexikói autóparrban, elérve a 675 ezer fős szintet. Ugyanezen időszakban az Egyesült Államokban 15 százalékkal bővült az iparág foglalkoztatotti létszáma, meghaladva a 900 ezer főt [LADB, 2015].

⁷ Juttatásokkal együtt óránként 8 dollárt kap egy mexikói autógyári munkás, míg például a GM által az USA-ban foglalkoztatott munkás 58 dolláros órabérért dolgozik, de a legolcsóbb amerikai bér is 38 dollár, amit a Volkswagen fizet az egyik Tennessee állambeli gyárában. Elemzők szerint „Mexikó első világbeli színvonalat garantál harmadik világbeli árakon” [LADB, 2015].



4. ábra: 2013-ban a kivitelle szánt gépkocsik száma meghaladta a 2,4 millió darabot, míg a teljes gyártás a 2,9 milliót. Az elsődleges célpiac az amerikai kontinens, ahol a növekedés várhatóan tartós lesz a következő években. A recesszió sújtotta Európában viszont az elmúlt években csökkentek a mexikói eladások. Az Afrikába exportált gépkocsik mennyisége 2011 és 2012 között nőtt meg ugrásszerűen, és az ázsiai piac is stabilnak mondható. (Forrás: ProMéxico, 2014)

Mexikó az autóalkatrész-gyártás terén is előrelépett: világszinten ötödik a rangsorban, és jelenleg az Egyesült Államokban piacra kerülő alkatrészek körülbelül 33 százaléka mexikói gyárból származik [LADB, 2015]. Az utóbbi években számos alkatrészgyártó döntött úgy, hogy áthelyezi termelését Kanadából és az Egyesült Államokból Mexikóba: **2006-12 között közel 9,7 milliárd dollár értékű külföldi befektetés áramlott a latin-amerikai ország autóalkatrész-gyártásába.** 2012-ben az ágazat által termelt mennyiség 74,8 milliárd darab volt (a világtermelés 5,3%-a), amelyet közel 584 ezer foglalkoztatott állított elő. 2012-ben Mexikó 51,9 milliárd alkatrészt exportált 51,8 milliárd dollár értékben, ezzel **az ötödik legnagyobb autóalkatrész-exportőrre** vált. Bár a behozatal is jelentős, Mexikó továbbra is őrzi nettó exportőr pozícióját [ProMéxico, 2013]. Az ágazati kivitel 90 százalékának célállomása az Egyesült Államok, 3 százalékának Kanada, illetve 1-1 százalékának Brazília és Németország. Az import 56 százaléka érkezik az USA-ból, míg Kínából 11, Japánból 7, Németországból pedig 5 százalék. **A Kínával való nemzetközi verseny mérlegét is az autóalkatrész-gyártás billentheti át Mexikó javára.** Az ázsiai ország az elmúlt évtizedben autóiparának nemzetköziesítésén dolgozott: olyan cégek, mint a Geely, a Chery, a JAC vagy a BYD a latin-amerikai piacon is megjelentek,

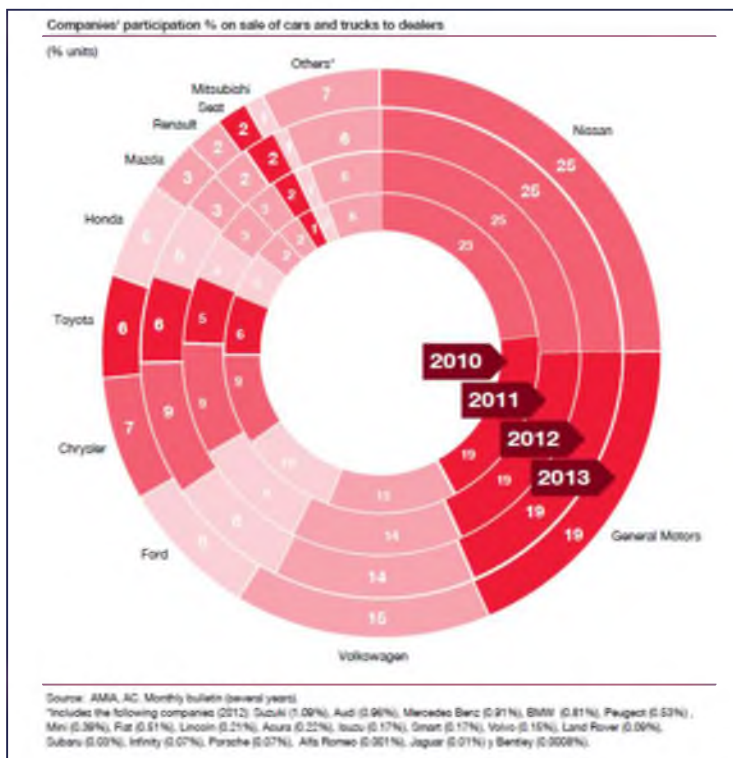
eleinte az alacsony költségű szegmensekben, majd új piaci részeket keresve. Azonban Mexikó mellett szól hosszú évtizedes tapasztalata nem csupán a gépkocsik, hanem az alkatrészek gyártása, valamint az ezekhez kapcsolódó szolgáltatások terén is, amelyet Kína egyelőre nem tudott megközelíteni. Az elmúlt néhány évben fokozottabbá vált a kínai autóipari vállalatok érdeklődése Mexikó iránt, amelynek egyik oka, hogy Argentína és Brazília a gazdasági recesszió hatására ismét protekcionista irányba mozdult el [ProMéxico, 2012].

5. ábra: A mexikói autóipar GYELV-elemzése (forrás: BMI, 2015; Muller, 2014, PwC, 2014)

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> erős amerikai kereslet fiatal és olcsó munkaerő a 44 szabadkereskedelmi egyezmény jelentette kereskedelmi előnyök az export közel negyedét, a munkaerő-kereslet ötödét adja az ágazat gazdasági reformok jelentette stabilitás, mind a növekedés, mind az adózás terén magas műszaki színvonalú és rugalmas termelési kapacitás mérnöki és tervező központok, autóipari klaszterek alacsony logisztikai költségek viszonylag magas színvonalú képzések erős jogi keretszabályozás adókedvezmények és egyéb pénzügyi ösztönzők a kereskedelem terén 	<ul style="list-style-type: none"> USA-val szembeni erős exportfüggőség NAFTA rendszeréhez kapcsolódó bürokratikus akadályok munkaerőpiaci feszültségek az ezer főre jutó új autóvásárlások szintje régiós viszonylatban továbbra is alacsony a Brazíliával és Argentínával való kereskedelmi feszültségek hátráltatják a térségbeli expanziót⁸ alacsony kormányzati elkötelezettség a hibrid és az elektromos járművek gyártását illetően
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> a használtautó-importot érintő korlátozások növelhetik az új autók eladását az új zöldmezős beruházások a szállítóknak is új lehetőségeket kínálnak (az FDI várhatóan a következő tíz év során is jelentősen bővülni fog) export területi diverzifikációja (elsősorban Közép- és Dél-Amerikában) a helyi beszállítók növelik a nem-hagyományos piacokon való kitétségüket, és a külföldi szállítókkal való kapcsolataikat, amely megerősíti a helyi klasztereket 	<ul style="list-style-type: none"> a feldolgozóipar kapacitásnövekedése növeli a keresletet a szakképzett munkaerő iránt, a munkaerő-kínálat azonban nem elégséges a szükségletek fedezésére a növekvő kamatlábak miatt egyre drágább a hitelhez jutás, ami visszavetheti az új autóvásárlásokat a kábítószerek-kartellek sokszor az autóipari exportszállítmányokat használják fel csempészetre

⁸ Mexikó az utóbbi években Brazília kárára növelte térségbeli szerepét az autóiparban. A két ország termelésének alapvető különbségét az adja, hogy a mexikói gyártás jelentős része exportpiacra készül, míg a Brazíliában gyártott gépkocsik 85 százalékát hazai piacon értékesítik. Mivel a brazil gazdaság az elmúlt években visszaesést szenvedett el, a dél-amerikai ország továbbra is a kvótarendszer fenntartása, és a szabadkereskedelem hatályba lépésének kitolása mellett döntött. Argentínával hasonló megállapodásra jutott Mexikó, így 2019-ig egyik ország tekintetében sem lesz azonnali, csupán fokozatos előrelépés [LADB, 2015].

2.2. Stakeholder-térkép

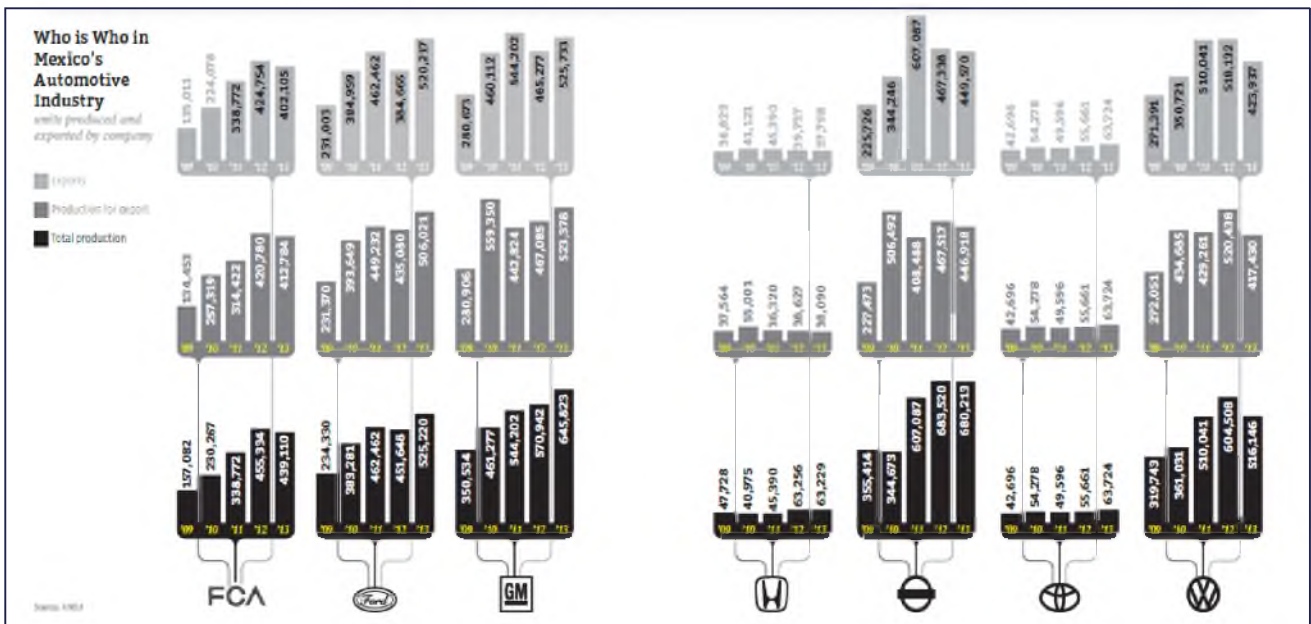


Mexikó első autógyárát Henry Ford létesítette 1925-ben T-modellek gyártására, majd példáját néhány éven belül követte a **General Motors (GM)**, a **Chrysler** (akkoriban Automex) és a **Renault**, a gyártás azonban alacsony szintű maradt. 1962-ben a mexikói kormány rendeletet adott ki az autógyártási ágazat szabályozására, amellyel a hazai termelés megerősítését tűzte ki célul. Ennek hatására gyárat alapított az észak-amerikai országban a **Volkswagen** és a **Nissan** is, gyáraikat azonban régi gépekkel és berendezésekkel szerelték fel, így a mexikói autóipar nem tudott komoly nemzetközi szerepre szert tenni. A kormányzat csak az 1982. évi adósságválságot követően mozdult el új irányba, amikor az exportorientáció mellett kötelezte el magát, amelynek köszönhetően a GM és a Ford új gyárat

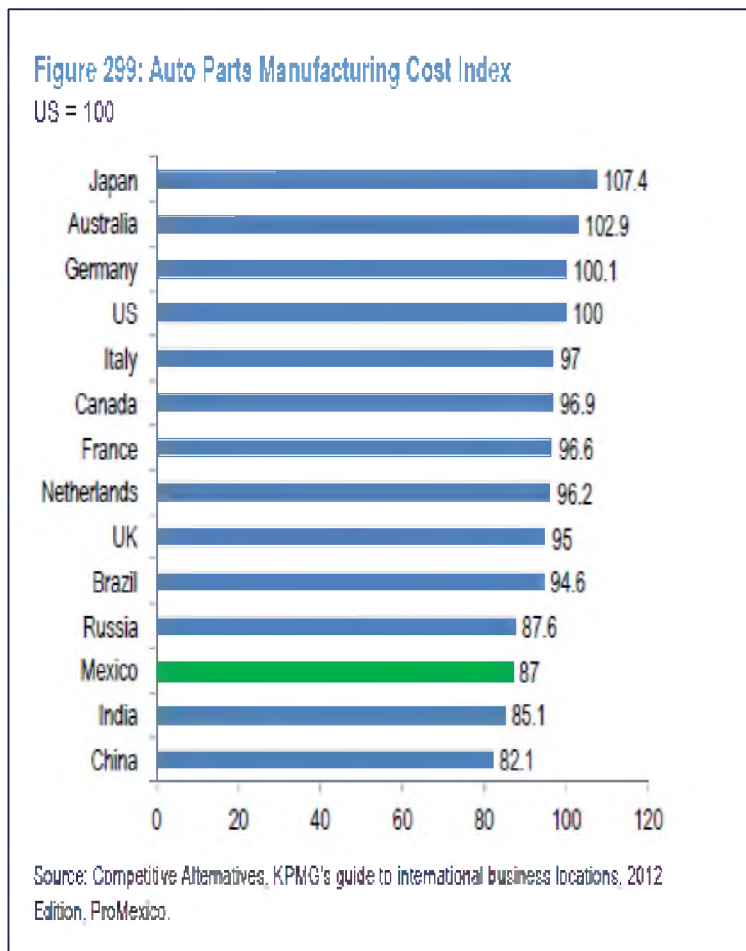
létesített az országban, immár modern felszereltséggel és közel az amerikai határhoz. A NAFTA 1994. évi aláírása pedig újabb lendületet adott az ágazatba érkező külföldi befektetéseknek és a technológia-transzfernek. Mexikó az új adottságait kihasználva megkezdte szabadkereskedelmi hálójának bővítését, például Japán és az Európai Unió irányába [Muller, 2014].

Mára a globális szinten legjelentősebb 19 autópári vállalat rendelkezik mexikói összeszerelő üzemmel, és a 300 legnagyobb első szintű (Tier1-es) autópári beszállító jelen van az észak-amerikai országban a dinamikus és versenyképes klaszterekre épülő, jól strukturált értékláncban [ProMéxico, 2012].

Napjainkban a növekedést a beruházások bővülése ösztönzi: az elmúlt négy évben a külföldi autógyártó cégek (például a Mazda, Honda, Toyota, Kia Motors, Volkswagen, Audi, Nissan-Daimler, BMW, Ford és a GM) körülbelül 12 milliárd dollárt fektettek be új műveletekbe, és becslések szerint **a következő hat évben további 70 százalékkal nőhet a külföldi befektetések értéke**, amelynek révén 2020-ra 4 millió egység/év mennyiségre nőhet az export a jelenlegi 2,64 milliőről. Elemzők szerint a mexikói pesóhoz képest erős amerikai dollár ösztönözte arra az észak-amerikai befektetőket, hogy Mexikóban eszközöljenek befektetéseket, mivel a működési költségek alacsonyak voltak, miközben az exportjuk értéke megnőtt. A mexikói jegybank (Banxico) szerint az ország autóexportjának értéke 11 százalékkal nőtt 2014-ben [LADB, 2015]. Az FDI beáramlását ösztönzi továbbá, hogy versenytársaihoz viszonyítva Mexikóban a viszonylag alacsony gyáralapítási költségekhez magas iparfejlesztési minőség társul [ProMéxico, 2012].



6. ábra: 2014-ben az eladások alapján a három legjelentősebb autópári cég a Nissan, a GM és a Volkswagen voltak, együttes piaci részesedésüket 2013-14 között 67,6-ról 68,1 százalékra növelték a tömeggyártás felé elmozdulásnak köszönhetően [BMI, 2013].



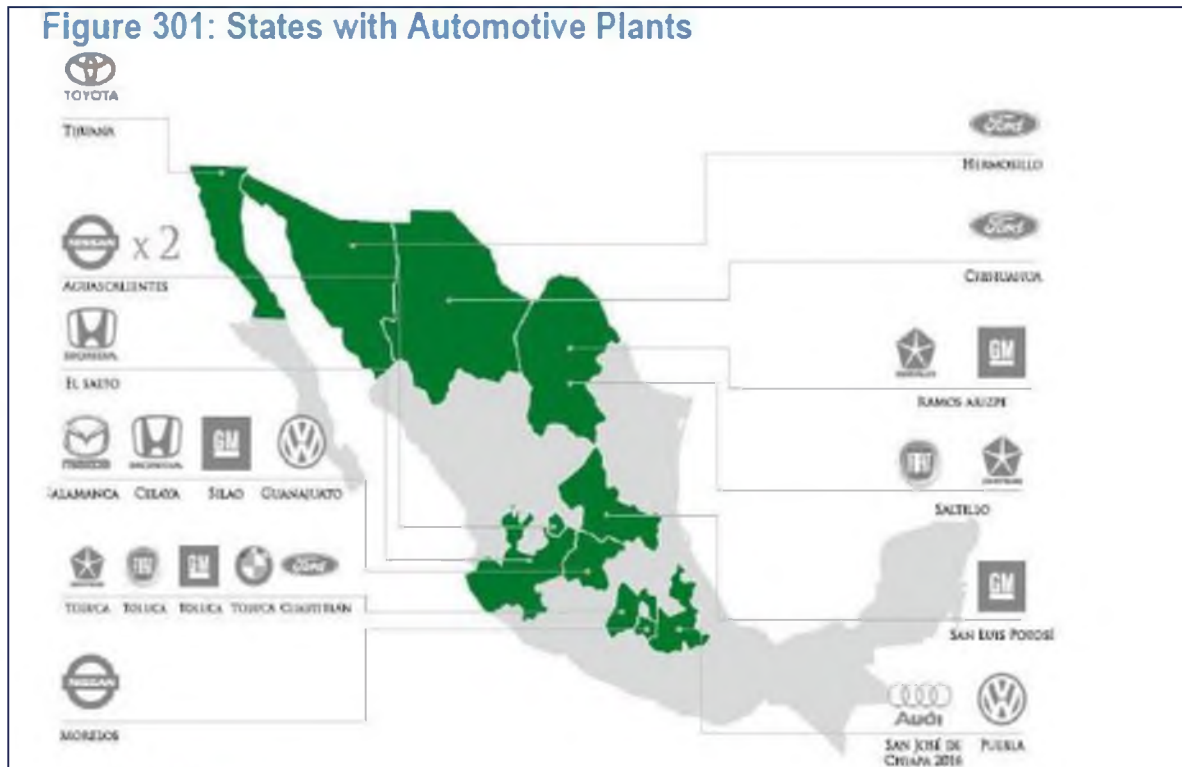
Az autóalkatrész-gyártás terén is az jellemző, hogy a világ vezető autópári országainak multinacionális nagyvállalatai vannak jelen: az amerikai cégek 29, a japán vállalatok 27, míg a német gyártók 18 százalékos piaci részesedéssel bírnak Mexikóban, 4-4 százalékkal képviselteti magát Franciaország és Dél-Korea [ProMéxico, 2013]. 2006 és 2012 között 155 cég 165 új befektetési projektet hirdetett meg, amelyek együttesen több mint 62 ezer új munkahelyet hoztak létre. A legnagyobb befektető a német Bosch volt ebben az időszakban. A beruházások eredményeként erős beszállítói rendszer jött létre a mexikói autóalkatrész-gyártás terén, valamint növelte az ágazat termelési kapacitását az is, hogy tervezési és mérnöki központokat állítottak fel a minőség és az innováció fejlesztése céljából, illetve több helyen magánkezdeménnyezésre klaszterek jöttek létre [ProMéxico, 2013]. A beszállítói értéklánc fejlett és nemzetközileg is versenyképes.



7. ábra: A világ 100 legjelentősebb autóalkatrész-gyártó vállalata közül 89 jelen van a mexikói piacon.

1999 és 2013 között az autó- és autóalkatrész-gyártásba együttesen 32,21 milliárd dollár értékű befektetés áramlott. 2012-ben a két ágazat együttesen a külföldi közvetlen befektetések 20,8 százalékát kapta, az év legjelentősebb befektetői akkor Japán (60,1%) és az USA (19,8%) voltak.

Az alábbi ábra összefoglalja a 2012-13 folyamán bejelentett új beruházásokat, amelyeket 2014-15-ben újabbak követtek: 2014 nyarán a Kia (Hyundai Motor – 1 milliárd dollár), a Renault-Nissan Alliance (1,36 milliárd dollár), a BMW (1 milliárd dollár), a Toyota (1 milliárd dollár) és a Daimler is bejelentette, hogy új projekteket terveznek, amelynek köszönhetően tovább bővül az ágazatban a foglalkoztatottság (a hivatalos statisztikák szerint 2014-ben 33 százalékkal bővült az ágazatban dolgozók létszáma [Villavicencio, 2014]). 2014 decemberében a GM által nyilvánosságra hozott adatok szerint a cég mexikói beruházásait újabb 3,6 milliárd dollárral fogja növelni 2018-ig annak érdekében, hogy bővítse négy gyárát. 2015 nyarán az Audi jelentette be, hogy újabb modell gyártását tervezi 2016-tól Mexikóban, áthelyezve a SUV-ok gyártását Németországból. Mindezeket figyelembe véve valószínűsíthető, hogy az első és második szintű beszállítók is növelni fogják beruházásaikat, erre jó példa, hogy a Hyundai Mobis és a Hyundai Wia 2015 januárjában beruházási megállapodást kötött 789 millió dollár értékben a Hyundai Motor Company-vel és a Kia Motors-szal [BMI, 2013].



Source: ProMexico.

Table 76: FDI in Automotive Sector

	Announced Date	US\$, mn	State
Nissan	1Q12	1,900	Aguascalientes
Mercedes Benz	1Q12	10	Nuevo León
Ford	2Q12	1,300	Sonora
Audi	2Q12	2,000	Puebla
Hyundai	2Q12	130	Baja California
General Motors	3Q12	420	S.L. Potosi & Gto.
Nissan	3Q12	650	Morelos & Aguascalientes
Nissan	4Q12	90	S. L. Potosi
Ford	4Q12	59	Chihuahua
Mazda	1Q13	650	Guanajuato
Nissan	1Q13	220	Aguascalientes
Mercedes Benz	1Q13	15	Nuevo León
Daimler	1Q13	20	Nuevo León
Honda	2Q13	470	Guanajuato
Audi	2Q13	1,300	Puebla
General Motors	2Q13	691	Gto., S.L Potosi & Edo.de México
Chrysler	3Q13	160	Coahuila
Nissan	3Q13	57	Aguascalientes
Mazda	3Q13	120	Guanajuato
Total	--	10,262	--

Source: ProMexico.

8. ábra: Autópári beruházások 2012-13 (forrás: JP Morgan, 2013)

Az iparág dinamikus fejlődésének köszönhetően a mexikói kormány stratégiai jelentőséget tulajdonít az autópárnak. A prioritások között szerepel a termékminőség javítása, a szabadkereskedelmi háló további bővítése, valamint a befektetőkkel való stratégiai szövetség kialakítása [Ballá, 2013]. A 2013-18. közötti nemzeti fejlesztési terv öt pillérre épül, ennek egyike a „México Próspero” („Virágzó Mexikó”), amely az ország stratégiai ágazatainak fejlesztését fedi le azzal a céllal, hogy növelje a dinamikus és hagyományos szektorok termelékenységét és versenyképességét az **innováción keresztül**. Ennek egyik eszköze a **klaszterek és értékláncok megerősítése**, az állami, a tudományos és az üzleti szféra közötti együttműködés javításán keresztül.

Az autópár is egyike a dinamikus szektoroknak a légi ipar, az elektronikai és a vegyipar mellett. Ezen ágazatok kapcsán a kormányzat célul tűzte ki a **beszállítói lánc technológiai és termelési kapacitásainak növelését**. Az autópár tekintetében a kormány elsődleges célja, hogy **biztosítsa a beruházások mértékének fenntarthatóságát**. Az ágazatot érintő kihívásként azonosították a használtautó-import újraszabályozását – amely a bevezetett intézkedéseknek köszönhetően egyelőre sikeresnek tekinthető –, az új autóvásárlások kapcsán felmerülő finanszírozási hiányosságokat, a beszállítói kör szélesítését lehetővé tevő alap létrehozását (a ProAuto nevű programnak például kiemelt jelentősége van a beszállítói lánc fejlesztésében, és elsősorban második szintű, azaz Tier2-es beszállítóknak nyújt anyagi és szakmai támogatást), a befektetések ösztönzését a mérnöki tevékenység kapcsán, valamint a versenyképesség növelését lehetővé tevő technológiai és humánerőforrás-infrastruktúra kialakítását.

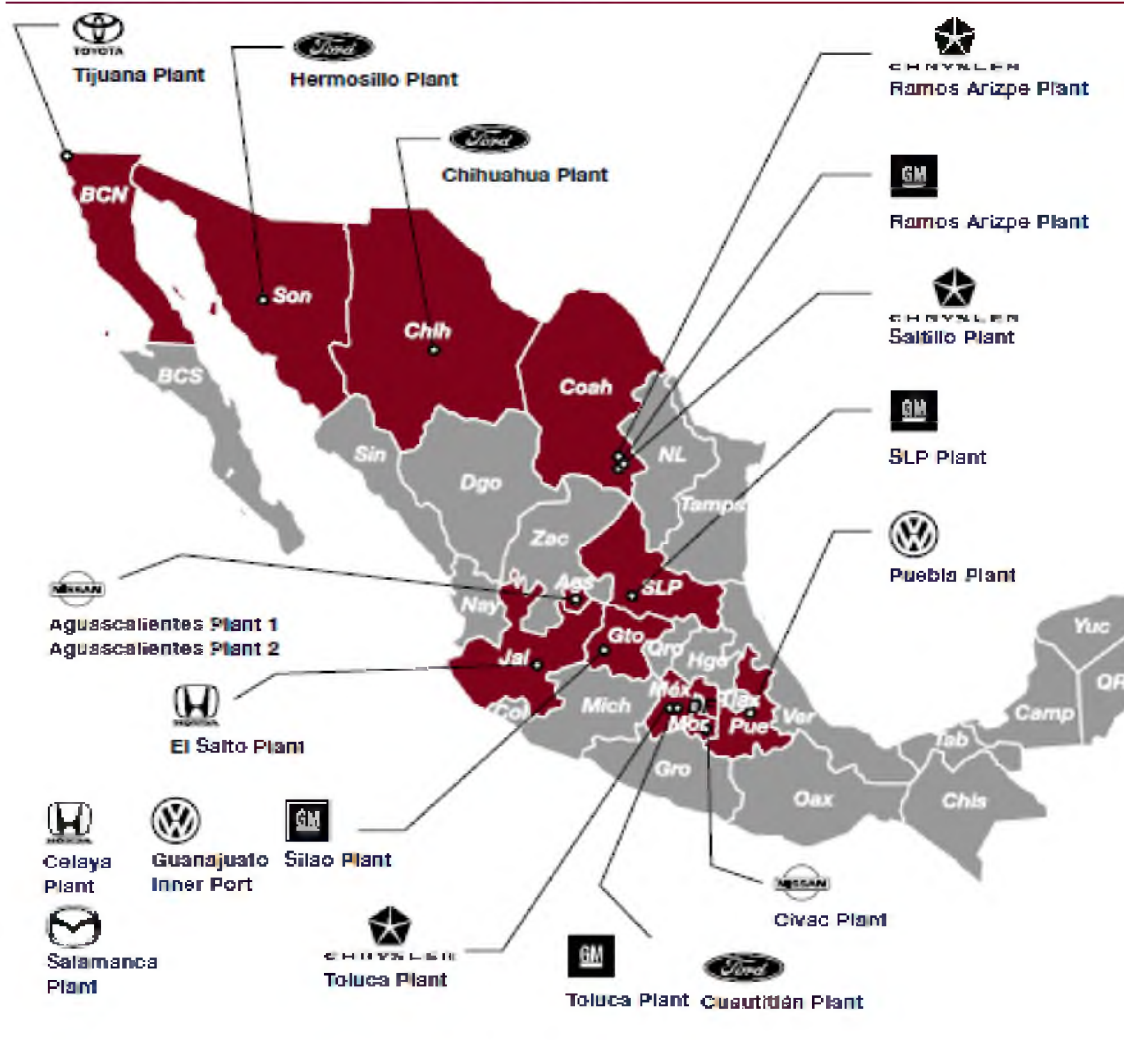
Felhasznált irodalom

- Andor László (2008):** Összehasonlító gazdaságtan – globális szemléletben (L'Harmattan, ZSKF, Budapest)
- Balla Zsuzsa (2013):** Az autópártól vár további növekedést Mexikó. Kitekintő.hu 2013.01.21.
<http://kitekinto.hu/latin-amerika/2013/01/21/az-autoipartol-var-tovabbi-novekedest-mexiko/>
- BMI (2015):** Mexico Autos Report Q3 2015
- CeALCI (2008):** El desarrollo de nuevos sectores de exportación en América Latina: Lecciones de 10 casos exitosos (Fundación Carolina) <http://www.fundacioncarolina.es/es-ES/publicaciones/avancesinvestigacion/Documents/americalatina10casosexitosos.pdf>
- Kim, Chong-Sup (2008):** Intermediate Inputs Industry and Industrial Restructuring: the Case of Mexico. In: International Area Review, Vol.11, No.2, Fall 2008
- GCG (2012):** Entrepreneurial Clusters in China and Mexico --implications for Competitiveness (GCG: Revista de Globalización, Competitividad & Gobernabilidad; 2012, Vol. 6 Issue 1, p55-90, 36p, Hernández-Rodríguez, Montalvo-Corzo, Raúl Francisco) <http://web.ebscohost.com/bsi/pdfviewer/pdfviewer?sid=d178e347-dc20-44bc-9964-c8d6ae409688%40sessionmgr11&vid=6&hid=9>
- JP Morgan (2014):** Mexico 101. The 2014 Country Handbook (10 April 2014)
- LADB (2015):** Mexican Automobile Industry Experiencing Strong Growth. SourceMex, May 06, 2015
- Moreno-Brid, Juan Carlos (2013):** Industrial Policy: A Missing Link in Mexico's Quest for Export-led Growth. In: Latin American Policy—Volume 4, Number 2—Pages 216–237
http://www.networkideas.org/featart/nov2013/pdf/Industrial_Policy.pdf
- Muller, Joann (2014):** MEXICO'S CARMARKING BOOM. Forbes, 00156914, 9/8/2014, Vol. 194, Issue 3
- OECD (2009):** OECD Reviews of Regional Innovation: 15 Mexican States 2009 http://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/oecd-reviews-of-regional-innovation-15-mexican-states-2009_9789264060135-en
- OICA:** <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- Palacios, Juan J. (2005):** Economic Agglomeration and Industrial Clustering in Developing Countries: the Case of the Mexican Silicon Valley http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Jrp/pdf/137_3.pdf
- ProMéxico (2011):** Negocios - Electronic Industry. Plug & Succeed (October 2011)
http://www.promexico.gob.mx/archivos/promx_Magazine/14/pdfFile_14_NE0911_WEB.pdf
- ProMéxico (2012):** Negocios – Automotive Industry in Mexico – Ready to Overtake
- ProMéxico (2012):** The Auto Parts Industry <http://www.oesa.org/Doc-Vault/Knowledge-Center/Intl-Markets-and-Trade-Content/ProMexico-Auto-Parts.pdf>
- ProMéxico (2014):** Negocios – Mexico's Automotive Industry Speeding in the Fast Lane
- PwC (2014):** Doing Business in Mexico – Automotive Industry, September 2014
<http://www.pwc.de/de/internationale-maerkte/assets/doing-business-mexico-automotive.pdf>
- Rodrik, Dani (2011):** Harvardi professzor: Vissza az ipari forradalomhoz a válság ellen! (Világgazdaság.hu, 2011.08.23.) <http://www.vg.hu/velemenya/kozgazdasok/harvardi-professzor-vissza-az-ipari-forradalomhoz-a-valsag-ellen-356149>
- Secretaría de Economía (éé):** Política de Fomento Industrial 2013-2018
http://www.economia.gob.mx/files/4politica_de_fomento_industrial.pdf
- Szentes Tamás és munkaközössége (2006):** Fejlődés, versenyképesség, globalizáció II. (Akadémiai Kiadó, Budapest)
- Villavicencio, Alexandra (2014):** Sector automotriz será pilar económico: EPN. Excelsior 2014.12.12.
<http://www.excelsior.com.mx/nacional/2014/12/12/997178>

Függelék

1. A mexikói autógyártás földrajzi vetülete

Geographical distribution of plants of light vehicles



Forrás: PwC, 2014

Geographical distribution of plants and heavy trucks



Forrás: PwC, 2014

Geographical center of engineering and design



Forrás: PwC, 2014

2. A mexikói autóalkatrész-gyártás földrajzi vetülete

FIGURE 2. LOCALIZATION AND SPECIALIZATION OF AUTO PARTS PRODUCTION IN MEXICO



Forrás: ProMéxico, 2013

FIGURE 3. LOCALIZATION AND SPECIALIZATION OF AUTO PARTS PRODUCTION IN MEXICO



Forrás: ProMéxico, 2013