

Aufschwung bei Hafenprojekten in Marokko 17.06.2016

Tanger Med mit weiteren Terminals / Bau von Häfen bei Nador und in Kenitra sicher / Kohlehäfen für Safi und Jorf Lasfar / Von Fausi Najjar

Tunis (GTAI) - Marokko baut seine Hafeninfrasturktur aus. Der Tiefseehafen Tanger Med bekommt zwei weitere Containerterminals. Für Nador und Kenitra sind Tiefseehäfen geplant. Die genannten Vorhaben sind Teil des Plans Stratégie portuaire 2030. In dem Entwicklungsplan sind fünf neue Häfen und der Ausbau von vier weiteren avisiert. Hierfür sollen im marokkanischen Haushalt jährlich mindestens rund 275 Mio. Euro aufgebracht werden. Aus den Projekten ergeben sich Liefermöglichkeiten für die Hafentechnik.

In Marokko ist Bewegung im Hafenbau zu verzeichnen. Der an der Straße von Gibraltar liegende Hafen Tanger Med bekommt zwei weitere Containerterminals. Nachdem im März 2016 der niederländische Hafenbetreiber APM Terminals eine Betriebskonzession für den Terminal TC4 für 30 Jahre zu 758 Mio. US\$ unterzeichnet hat, gilt der Ausbau des Tiefseehafens als gesichert. Der Terminal TC4 wird eine Kapazität von 4,2 Mio. TEU fassen. Vertraglich ist die Inbetriebnahme des TC4 für Januar 2019 avisiert. APM Terminals hat auch eine Option erhalten, die Containerkapazität auf 5,2 TEU auszubauen. Hierfür sind Flächen für den Hafenbetreiber reserviert. Für den jetzt kleiner ausgelegten Terminal TC3 liegt die Frachtkapazität bei 1,3 TEU. Diesen wird der marokkanischen Staatsbetrieb Marsa Maroc für so genannte Common User bewirtschaften. Die Baggerarbeiten für das Erweiterungsprojekt Tanger Med II seien, so Pressemeldungen, praktisch schon seit einem Jahr abgeschlossen. Die Ausschreibung für die Kaianlagen seien für Oktober 2016 vorgesehen.

APM ist eine Tochter der weltweit größten Reederei Maersk und betreibt schon in Tanger Med 1 einen Containerterminal. Die dänische APM Terminals ist auch auf der anderen Seite der Straße von Gibraltar in Algeiras vertreten. APM Terminals hat angekündigt, einen vollautomatischen Terminal nach Vorbild des ebenso von dem Unternehmen betriebenen Terminals Maasylakte 2 in Rotterdam zu errichten. Den zweiten Containerterminal in Tanger Med 1 bewirtschaftet ein Konsortium aus Eurogate-Contship / MSC / CMA-CGM.

Der Ausbau von Tanger Med erfolgt vor dem Hintergrund einer Konsolidierung des afrikanischen Seefrachtmarktes. Die Global Carriers Maersk und CMA CGM profitieren von der schwachen Entwicklung im Afrikageschäft, weil konkurrierende Großreeder ausgeschieden sind. Im August und September 2015 haben die Reedereien MOL (Mitsui OSK Lines, Japan) und Evergreen (Taiwan) ihre Afrika-Linien beziehungsweise Beteiligungen an solchen eingestellt. MOL war nach der dänischen Maersk, der französischen VMA CGM und der italo-schweizerischen MSC die viertgrößte in Afrika tätige Reederei. Heute kontrollieren Maersk und CMA CGM - so Schätzungen - rund 2/3 des afrikanischen Schifffrachtmarktes.

Der Hafen Tanger Med gilt als eines der wichtigsten Großprojekte Marokkos. Tanger Med 1 ist 2007 in Betrieb gegangen und weist heute beim Containerumschlag eine Kapazität von 3 Mio. TEU auf. Tanger Med wird nach kompletter Fertigstellung vom derzeit viertgrößten voraussichtlich zum zweitwichtigsten Tiefseehafen am Mittelmeer avancieren - nach Port Suez in Ägypten. An den Hafen angeschlossen sind mehrere Industriezonen, darunter auch eine Pkw-Fabrik von Renault. Mit dem Bau von Tanger Med ist die Aktivität des historischen Hafens von Tanger schrittweise zurückgefahren worden. Der Hafen wird zum einen in einen Fischereihafen und zum anderen in einen Jachthafen umgebaut sowie mit neuen Anlegestellen für Fähr- und Kreuzfahrtschiffe versehen.

Neue Tiefseehäfen bei Nador und in Kenitra

Eine Ausschreibung läuft für den Tiefseehafen Kénitra Atlantique (rund 130 km nordöstlich von Casablanca). Konzipiert ist der Hafen für den Import von Erdöl und Flüssiggas und den Export von Massenstückgütern, hier vor allem für die Kfz-Ausfuhr. Grund dafür ist der Mitte 2015 zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der PSA Gruppe (Peugeot und Citroen) und dem marokkanischen Industrieminister vereinbarte Bau eines Pkw-Werkes in Kenitra. Ab 2020 ist eine Produktion von 90.000 Pkw im Jahr und später eine Steigerung auf 200.000 Pkw vorgesehen.

Im Mai 2016 hat ein Konsortium aus der STFA Holding Co, der Société Générale des Travaux du Maroc und Jan de Nul den Zuschlag für den Tiefseehafen Nador West erhalten. Eine starke Komponente für den Hafen werden die Löschung von Öl und - zur Belieferung eines in der Region im Bau befindlichen Kraftwerkes - Kohle einnehmen. Der Hafen ist für eine Jahreskapazität von 25 Mio.t Öl, 7 Mio.t Kohle, 3 Mio. TEU und 3 Mio. t für weitere Güter dimensioniert. Dem Konzept Tanger Med folgend ist für Nador West eine an den Hafen angeschlossene Industrie- und Freihandelszone geplant. Diese würde sich auf 1.500 ha erstrecken. Fertigstellung ist für 2021 vorgesehen. Nador West liegt am Mittelmeer im Nordosten des Königreiches.

Häfen für die Phosphatindustrie und den Kohleimport

Weitere Hafenprojekte sind für den Kohleimport und Chemieexport geplant. Entgegen der weitverbreiteten Vorstellung, das Königreich Marokko würde insbesondere die Erneuerbaren Energien stärken, besteht aufgrund neu errichteter Kohlekraftwerke wachsender Bedarf an Hafenkapazitäten für den Kohleimport (siehe auch Nador West). Außerdem baut der marokkanische Phosphatkonzern Office Chérifien de Phosphate (OCP) in Partnerschaft mit ausländischen Unternehmen die Herstellung von Düngemitteln auf der Basis von Phosphat aus.

Vier Jahre nach Baustart ist die Erweiterung des Hafens Jorf Lasfar (rund 120 km südwestlich von Casablanca) weit fortgeschritten. Hierbei handelt es sich um die Erweiterung und Modernisierung von Kaianlagen für den Export von Düngemittel und Phosphatgesteinen und für den Import von Kohle und festem Schwefel. An den Hafen schließen eine expandierende Auf- und Weiterverarbeitung des im Lande abgebauten Phosphats sowie ein Mitte 2014 erweitertes Kohlekraft- und ein Stahlwerk an. Im Bau ist ein weiterer Kohlehafen bei Safi (235 km südlich von Casablanca); dieser ist zur Belieferung eines in der Nähe liegenden Kraftwerkes (Fertigstellung 2018) gedacht. Safi ist neben Jorf Lasfar weiteres Zentrum für die Phosphatverarbeitung.

Erweiterungen und Modernisierungen im Großraum Casablanca

Pressemeldungen zufolge wird der neue Containerhafen von Casablanca im Oktober 2016 in Betrieb gehen. Der von der staatlichen Reederei Marsa Maroc betriebene Terminal wird 675.000 TEU umfassen und damit die Kapazität des landesweit zweitgrößten Hafens auf 1,65 Mio. TEU erhöhen. Neben dem neuen Terminal ist ebenso im Großraum Casablanca die Sanierung des Hafens von Mohammedia geplant. Auf Halt gesetzt ist ein weiterer Terminal in Casablanca, mit einem Projektwert von 100 Mio. \$.

AUFSCHWUNG BEI HAFENPROJEKTEN IN MAROKKO

Hafenbauprojekte in Marokko

Entwickler/ Projektbezeichnung	Investition (in Mio. US\$)	Projektstand	Anmerkung
TMSA 1) / Tanger Med 2	1.400	im Bau	Fertigstellung: 2. Quartal 2019
Transportministerium/ Hafen Nador West Med	986	im Bau	Fertigstellung: 2. Quartal 2021
ANP 2) Hafen Kenitra Atlantic	800	Ausschreibung	Hauptauftragsvergabe: 4. Quartal 2016
SAPT 3) / Entwicklung Hafen von Tanger	740	im Bau	Fertigstellung: 4. Quartal 2020
ANP 2) Hafen Dakhla Atlantic	660	Vorstudie	Hauptauftragsvergabe: 4. Quartal 2017
ONEE 4) / Hafen Safi	486	im Bau	Fertigstellung: 3. Quartal 2017
OCP 5) und ONEE 4) / Erweiterung und Sanierung Jorf Lasfar	340	im Bau	Kapazität: 40 Mio. t bis 2020
ANP 2) / Erweiterung Hafen Casablanca	200	im Bau	Fertigstellung: 4. Quartal 2016
ANP 2) / Sanierung von Hafen Mohammedia	100	Vorstudie	Hauptauftragsvergabe: 1. Quartal 2018
SAPT 3) / neuer Fischereihafen in Tanger	100	im Bau	
ANP 2) / Erweiterung Fischereihafen Essaouira	13	im Bau	Fertigstellung: 1. Quartal 2018

1) Tangier Mediterranean Special Agency; 2) Agence Nationale des Ports; 3) La Société d'Aménagement pour la Reconversion de la Zone Portuaire de Tanger; 4) Office National de l'Electricité et de l'Eau; 5) Office Chérifien de Phosphate

Quelle: Meed Projects, GTAI-Recherche, Juni 2016

(FN)

KONTAKT

Samira Akrach

☎ +49 228 24 993 238

✉ [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2019 Germany Trade & Invest

AUFSCHWUNG BEI HAFENPROJEKTEN IN MAROKKO

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