

Branche kompakt: Immer mehr Kfz-Zulieferfirmen drängen auf den marokkanischen Markt

31.08.2017

Inhalt

- ▶ Marktchancen
 - ▶ Rekordzahlen bei den deutschen Ausfuhren
 - ▶ Renault mit Dacia führend
 - ▶ Mittelfristig Marktsättigung in Sicht
 - ▶ Gebrauchtmotor dominiert
- ▶ Lokale Branchenstruktur
 - ▶ Hohe Dynamik bei den Kfz-Zulieferern
 - ▶ Neues Peugeot-Werk in Kenitra
- ▶ Außenhandel
 - ▶ Frankreich vor Spanien wichtigstes Lieferland für Kfz-Teile
- ▶ Geschäftspraxis
- ▶ Kontaktadressen

Peugeot siedelt sich als zweiter Pkw-Produzent an / Zulieferer investieren kräftig / Von Fausi Najjar (August 2017)

Tunis (GTAI) - Die Kfz-Industrie in Marokko setzt auf die logistisch günstige Lage des Landes und niedrige Arbeitskosten. Bei den deutschen Pkw-Ausfuhren nach Marokko bleiben die Aussichten für 2017 und 2018 positiv. Das Exportwachstum wird sich 2017 aber im Vergleich zu 2016 (+37,7 Prozent) verlangsamen und 2018 womöglich zurückgehen. Das Königreich unterstützt die Industrieansiedlung mit steuerlichen Anreizen, dem Ausbau der Infrastruktur und der Förderung der Berufsbildung.

Marktchancen

REKORDZAHLEN BEI DEN DEUTSCHEN AUSFUHREN

Die deutschen Pkw-Exporte nach Marokko sind 2012 bis 2016 im Jahresschnitt um 16,4 Prozent und 2015 und 2016 im Schnitt um 30,9 Prozent gewachsen. Mit 495 Millionen Euro lagen sie 2016 weit über den Ausfuhren in die anderen Maghreb-Staaten Tunesien und Algerien mit jeweils 142 Millionen und 137 Millionen Euro. In den ersten fünf Monaten 2017 sind die Pkw-Exporte gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres nochmals um 17,7 Prozent gestiegen. Spätestens 2018 werden sich die Rekordausfuhren kaum noch steigern lassen. Die deutschen Automobilbauer profitieren vor allem von der kaufkräftigen marokkanischen Oberschicht, die Pkw aus

BRANCHE KOMPAKT: IMMER MEHR KFZ-ZULIEFERFIRMEN DRÄNGEN AUF DEN MAROKKANISCHEN MARKT

dem Premiumsegment (führend BMW 7er, gefolgt von Mercedes S-Klasse) und der oberen Mittelklasse (Volkswagen CC, Mercedes E-Klasse und BMW 5er) nachfragt.

Neuzulassungen von Kfz in Marokko (Stückzahl, Veränderung in Prozent)

Kategorie	2015	2016	Veränderung 2016/2015
Pkw	109.180	139.897	28,1
Lkw	34.278	42.022	22,6
Busse	708	745	5,2

Quelle: Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau, Juli 2017

RENAULT MIT DACIA FÜHREND

Auch bei den kleineren Pkw floriert der Absatz. Hier dominiert mit den Modellen Duster, Dokker, Logan und Sandero weiterhin und zunehmend die Renault-Marke Dacia, die im Land hergestellt wird. Günstige Finanzierungsangebote stützen den Absatz der Marke. Bei den Kleinwagen weist auch Ford mit dem Modell Siesta gute Verkaufszahlen auf. Neue und gebrauchte PKW, die keinen EU-Ursprung haben, werden im Durchschnitt mit einem Zollsatz von 17,5 Prozent belastet. Der 25-prozentige Zollsatz fällt auf Fahrzeuggestelle mit einer Kabine und/oder einem Motor an.

Wie im Pkw-Markt dominieren bei den Nutzfahrzeugen (Vehicule Utilitaires) Fabrikate französischer Unternehmen. Führend sind wiederum die Marken Dacia und Renault. Die Vehicule Utilitaires umfassen sowohl Lkw als auch Kleinst-Lieferwagen, Pick-ups und Transporter. Eine Unterscheidung erfolgt in den veröffentlichten Zulassungsstatistiken nicht. Deutschland ist im Segment der schweren Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 20 Tonnen vor Italien, Schweden und Frankreich wichtigstes Lieferland. Nachdem gegenüber dem Rekordjahr 2015 die Verkaufszahlen 2016 rückläufig waren, ziehen die Ausfuhren 2017 wieder kräftig an.

Neuzulassungen von Pkw in Marokko nach Marken (Stückzahl; Marktanteil und Veränderung in Prozent)

Automarke	Neuzulassungen 2016	Veränderung 2016/15	Marktanteil 2016
Dacia	31.160	26,7	25,2
Ford	14.802	55,7	12,0
Renault	10.625	49,3	8,6
Peugeot	9.743	24,3	7,9
Hyundai	9.272	19,2	7,5
Volkswagen	7.441	58,1	6,0
Nissan	6.034	70,9	4,9

Quelle: Ministère du Transport, Juli 2017

BRANCHE KOMPAKT: IMMER MEHR KFZ-ZULIEFERFIRMEN DRÄNGEN AUF DEN MAROKKANISCHEN MARKT

Neuzulassungen von weiteren deutschen Pkw in Marokko nach Marken (Stückzahl; Marktanteil und Veränderung in Prozent)

Automarke	Neuzulassungen 2016	Veränderung 2016/2015	Marktanteil 2016
BMW	2.890	42,0	2,3
Mercedes	2.682	35,5	2,2
Audi	2.163	22,5	1,8
Porsche	196	19,5	0,2

Quelle: Ministère du Transport, Juli 2017

MITTELFRISTIG MARKTSÄTTIGUNG IN SICHT

Der Hauptgrund für die hohe Nachfrage bei hochpreisigen sowie kleineren Pkw dürfte vor allem in den weitaus niedrigeren Abgaben und Steuern beim Pkw-Kauf in Marokko liegen, als dies in Entwicklungs- und Schwellenländern in der Regel der Fall ist. Zudem werden die Pkw von Dacia äußerst günstig angeboten. Die marokkanische Presse weist demgegenüber oftmals auf den geringen Motorisierungsgrad Marokkos als wichtigste Triebfeder für den starken Absatz hin. Tatsächlich sind in Marokko 76 Pkw pro 1.000 Einwohner zu verzeichnen, während die Pkw-Dichte in den anderen Maghreb-Ländern Tunesien und Algerien 89 beziehungsweise 92 pro 1.000 Einwohner beträgt. Allerdings fällt das Jahres-Pro-Kopf-Einkommen in Marokko mit 3.003 US-Dollar (US\$) im Jahr 2015 geringer aus als in den genannten Ländern (Tunesien: 3.884 US\$; Algerien: 4.123 US\$). Das geringere Pro-Kopf-Einkommen sowie eine schwächer entwickelte Mittelschicht als in den Vergleichsländern dürften mittelfristig die Expansion bremsen.

GEBRAUCHTMARKT DOMINIERT

Angesichts geringer Einkommen dominiert in Marokko der Gebrauchtwagenmarkt. Dieser repräsentiert rund 70 Prozent der Transaktionen im Kfz-Bereich. Marokkanische Rentner, die im Ausland gelebt haben, dürfen bis zu zehn Jahre alte Gebrauchtwagen einführen. Ansonsten ist der Import von Gebrauchtwagen, die älter als fünf Jahre sind, nicht erlaubt. Rund 70 Prozent der Kfz-Flotte besteht aus Dieselfahrzeugen. Die jährlichen Kosten für eine Autovignette belaufen sich je nach Leistung des Fahrzeuges von umgerechnet rund 30 bis 687 Euro bei Benzin-, Hybrid- oder Elektrofahrzeugen sowie von 60 bis 1.716 Euro bei Dieselfahrzeugen. Die anfallende Umsatzsteuer beträgt 20 Prozent. Ab einem Verkaufspreis von 400.000 Dirham (DH; rund 36.000 Euro; 1 Euro = 11,104 DH; Stand: Ende Juli 2017) unterliegen Pkw einer Luxussteuer, die von fünf stufenweise auf 20 Prozent steigt. Der Höchstsatz gilt ab einem Kaufpreis von mehr als einer Million DH (circa 90.000 Euro).

Lokale Branchenstruktur

HOHE DYNAMIK BEI DEN KFZ-ZULIEFERERN

Allene 2016 haben Zulieferer wie Leoni, Valeo, Simoldes, Alfacomma, Kansai und Delphi neue Produktionswerke oder Erweiterungsinvestitionen angekündigt. Mittlerweile dürfte es mehr als 200 Kfz-Produktionsstätten geben. Im Jahr 2015 waren es mit 90.000 Beschäftigten noch 170. Auch 2017 hält der positive Trend bei der Ansiedlung von Kfz-Zulieferern an. Der Kabelhersteller Leoni will kurzfristig 2.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Der Vizepräsident von Leoni, Ralf Maus, begründet dies gegenüber der Zeitschrift Jeune Afrique mit Geschäftsmöglichkeiten sowohl bei der inländischen Zulieferung als auch beim Export. Der deutsche Kfz-Zulieferer betreibt drei Werke in Marokko und plant die Anzahl der Beschäftigten von gegenwärtig 6.500 auf 11.000 zu erhöhen.

BRANCHE KOMPAKT: IMMER MEHR KFZ-ZULIEFERFIRMEN DRÄNGEN AUF DEN MAROKKANISCHEN MARKT

Ende Juni 2017 haben zudem die marokkanische Regierung und Kfz-Unternehmen 17 Vereinbarungen über Investitionen in Kfz-Werke beschlossen. Der Investitionsumfang liegt bei mehr als 200 Millionen Euro und ist Regierungsangaben zufolge mit der Schaffung von 14.230 Arbeitsplätzen verknüpft. Die Vorhaben umfassen unter anderem die Herstellung von Pkw-Klimaanlagen, im Rahmen einer spanisch-marokkanischen Partnerschaft die Produktion von Automobilsitzen und Gurtsystemen sowie eine Produktion von Kunststoffteilen der zur deutschen Knauf-Gruppe gehörende Knauf-Industries. .

Angesichts der skizzierten Dynamik erscheint der für 2020 erwartete Umsatz der marokkanischen Kfz-Industrie von rund 110 Milliarden DH (9,9 Milliarden Euro) realistisch. Im Jahr 2016 waren es noch circa 60 Milliarden DH (5,4 Milliarden Euro).

Trotz der positiven Entwicklung ist allerdings die Kfz-Zulieferung noch stark auf die Herstellung von Kabeln und Kabelbäumen und weiteren Bereichen ausgerichtet, die tendenziell eine geringe heimische Wertschöpfung aufweisen. Zudem bleibt die Gesamtentwicklung der Industrie hinter den Werten zurück, die aus den Ergebnissen im Kfz-Sektor abgeleitet werden könnten. Es bestehen kaum Aussichten, dass Marokko die hohe Importabhängigkeit bei Anlagen und Maschinen wird mindern können. Der Industriesektor bleibt von hohen Arbeitsplatzverlusten, vor allem im Textilektor, geprägt. Im Jahr 2011 entfielen noch 21,8 Prozent der formal Beschäftigten auf den Industriesektor. Nach Angaben der Weltbank waren es 2014 nur noch 17,7 Prozent.

NEUES PEUGEOT-WERK IN KENITRA

Für die Weiterentwicklung der Kfz-Branche hat Marokko zunächst auf die Ansiedlung großer Automobilbauer gesetzt. Das Ziel war, weitere Kfz-Zulieferer anzulocken. Renault hat 2012 zum bestehenden Werk in Casablanca (Somaca) eine weitere Autofabrik für die Herstellung von Pkw der Marke Dacia in Tanger eröffnet. In Tanger werden der Dacia-Kompakt-Van Lodgy, der Kombi Dokker und die Kompaktklasse Sandero produziert. Hinzukommen soll in Kürze der ebenso zur Kompaktklasse zählende Logan MCV. Die Werke in Tanger und Casablanca sind mit einem Anteil von 93 beziehungsweise 71 Prozent stark auf den Export orientiert. Hauptabnehmer sind Frankreich, die Türkei und Spanien. Im Jahr 2017 sollen 380.000 Fahrzeuge exportiert werden.

Für 2019 ist der Start einer Peugeot-Fabrik bei der Küstenstadt Kenitra (rund 45 Kilometer nördlich von Rabat) geplant. PSA Peugeot hat sich zunächst das Produktionsziel von 90.000 Fahrzeugen pro Jahr gesetzt. Später sollen es 200.000 werden. Das Investitionsvolumen für den Bau des Autowerks liegt bei 557 Millionen Euro. Zielmarkt der Pkw-Produktion ist vor allem Afrika. Peugeot wird laut eigener Aussage mit einer Fertigungstiefe von 60 Prozent einsteigen und diese dann auf 80 Prozent erhöhen. Mit den beiden französischen Produzenten wird ein Jahresausstoß von rund 650.000 Fahrzeugen erwartet. Mit einem dritten Autobauer als weitere Etappe sollen es dann 1 Million Fahrzeuge werden. Die marokkanischen Kfz-Exporte betragen 2016 über 24,4 Prozent der Gesamtausfuhren, im Jahr 2011 waren es noch 1,5 Prozent. Nicht zuletzt haben Ford und Seat Marokko als Standort für das lokale Sourcing ausgewählt.

Kfz-Produktion in Marokko (Stückzahl, Veränderung in Prozent)

Kategorie	2015	2016	Veränderung 2016/2015
Pkw	260.129	313.868	20,7
Lkw/Nutzfahrzeuge	28.208	31.238	10,7
Insgesamt	288.337	345.106	19,7

Quelle: Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles, 2017

Außenhandel

BRANCHE KOMPAKT: IMMER MEHR KFZ-ZULIEFERFIRMEN DRÄNGEN AUF DEN MAROKKANISCHEN MARKT

FRANKREICH VOR SPANIEN WICHTIGSTES LIEFERLAND FÜR KFZ-TEILE

Die Kfz-Teile-Lieferung aus Deutschland profitiert nur wenig vom Aufbau einer Automobilindustrie in Marokko. Trotzdem lag die Steigerungsrate bei den Exporten in diesem Segment 2012 bis 2016 im Jahresdurchschnitt bei 11,5 Prozent. Mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 32,5 beziehungsweise 49,8 Prozent haben sich im gleichen Zeitraum die Ausfuhren aus Frankreich und Spanien besonders gut entwickelt. Frankreich ist vor Spanien wichtigstes Lieferland für Kfz-Teile nach Marokko.

Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Marokko (in US-Dollar)

HS	Warenbezeichnung	2015	2016	davon aus Deutschland (2016)
8407.31 bis . 34	Hubkolbenmotoren mit Fremdzündung	75,3	231,4	0,2
8408.20	Diesel- oder Halbdieselmotoren	121,1	373,1	0,6
8413.30	Kraftstoff-, Öl- und Kühlmittelpumpen für Kolbenverbrennungsmotoren	16,9	18,8	1,8
8544.30	Kabelsätze	323,1	324,3	124,1
8511	Zündanlagen, Anlasser, Lichtmaschinen etc.	10,7	11,1	0,9
8512	Beleuchtungs- und Signalgeräte (ohne 85.39), Scheibenwischer etc.	28,7	27,7	1,5
8706	Fahrgestelle	15,5	10,7	0,6
8707	Karosserien (einschließlich Fahrerhäuser)	274,7	1.074,3	51,4
8708	Andere Kfz-Teile (Stoßstangen, Bremsen, Schaltgetriebe, Achsen etc.)	454,9	602,3	22,1

Quelle: United Nations Statistics Division, Juli 2017

Geschäftspraxis

Zuständig für Normen ist das Institut Marocain de Normalisation (IMANOR) im Ministerium für Industrie, Handel, Investitionen und neue Technologien. Mit Zollfragen und Einfuhrverfahren ist die Administration des Douanes et Impôts Indirects befasst.

BRANCHE KOMPAKT: IMMER MEHR KFZ-ZULIEFERFIRMEN DRÄNGEN AUF DEN MAROKKANISCHEN MARKT

Kontaktadressen

Bezeichnung	Internetadresse	Anmerkungen
Germany Trade & Invest	http://www.gtai.de/marokko ▶	Außenhandelsinformationen für die deutsche Exportwirtschaft
AHK Marokko	http://marokko.ahk.de ▶	Anlaufstelle für deutsche Unternehmen
Ministère du Transport	http://www.equipement.gov.ma ▶	Ministerium für Transport
Ministère de l'Industrie, du Commerce et des Nouvelles Technologies	http://www.mcinet.gov.ma ▶	Ministerium für Industrie, Handel und neue Technologien
Association Marocaine pour l'Industrie et le Commerce de l'Automobile	http://www.amica.org.ma ▶	Verband für Automobilhandel und -Industrie
Association des Importateurs de Véhicules Automobiles au Maroc (AIVAM)	http://www.aivam.ma ▶	Verband marokkanischer Fahrzeugimporteure
Administration des Douanes et Impôts Indirects	http://www.douane.gov.ma ▶	Für Zollfragen zuständig

Die Reihe "Branche kompakt" liefert Analysen zu wichtigen Schlüsselbranchen der deutschen Exportwirtschaft. Weitere Länderberichte zum Automobilsektor und zu weiteren Branchen sind unter <http://www.gtai.de/branche-kompakt> ▶ zu finden.

Ansprechpartnerin für die Kfz-Industrie: Eva-Maria Korfanty-Schiller; E-Mail: eva-maria.korfanty-schiller@gtai.de ▶

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

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