

Marokko setzt bei Kfz-Ansiedlung auf räumliche Konzentration 20.11.2017

Unterstützung bei Investitionen und Ausbildung / Trotz Erfolgen bleibt Industrieentwicklung insgesamt schwach / Von Fausi Najjar

Casablanca (GTAI) - Die marokkanische Politik zur Ansiedlung der Kfz-Industrie weist im Rahmen des "Plan d'Accélération industriel 2014 bis 2020" sichtbare Erfolge auf. Um die heimische Industrie mit den erfolgreichen Exportunternehmen zu verbinden, setzt die Regierung auf die Entwicklung sogenannter "écosystems industriel" (industrielle Ökosysteme). Das Königreich unterstützt die Industrieansiedlung mit steuerlichen Anreizen, dem Ausbau der Infrastruktur und der Förderung von Berufsbildung.

Ende Juni 2017 haben die marokkanische Regierung und Kfz-Unternehmen 17 Vereinbarungen über Investitionen in Werke beschlossen. Der Investitionsumfang liegt bei mehr als 200 Millionen Euro und ist Regierungsangaben zufolge mit der Schaffung von 14.230 Arbeitsplätzen verknüpft. Treibend für die starke Entwicklung des Kfz-Sektors war zunächst im Jahr 2012 die Eröffnung eines Dacia-Werkes von Renault in Tanger. Hinzu kommt der gegenwärtige Bau einer Pkw-Fabrik von PSA Peugeot in Kenitra. Beide Ansiedlungen haben eine Dynamik losgetreten, die weiterhin anhält.

Der für 2020 erwartete Umsatz der marokkanischen Kfz-Industrie von rund 9,5 Milliarden Euro erscheint realistisch. Im Jahr 2016 lag dieser noch bei rund 5,2 Milliarden Euro. Mittlerweile dürfte es mehr als 200 Kfz-Produktionsstätten geben; im Jahr 2017 waren es noch 170 mit 90.000 Beschäftigten.

Neben der Stärkung des Standortes mittels einer besseren logistischen Anbindung (Bau von Straßenverbindungen), einer breiten Förderung bei der Industrieansiedlung sowie der politischen Stabilität des Landes profitiert Marokko in hohem Maße von der Auslagerung aus Frankreich und vor allem aus Spanien, wo die Volkswirtschaft unter einem zu starken Euro leidet.

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

Kategorie	2015	2016	Veränderung (in %) 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

"Industrielle Ökosysteme" für die Kfz-Industrie

Die marokkanische Regierung setzt auf die Entwicklung sogenannter "industrieller Ökosysteme". Ein "écosystem industriel" beschreibt im Falle der marokkanischen Industriepolitik eine räumliche Konzentration, in der größere vor allem exportorientierte Produzenten mit kleineren und mittleren Unternehmen als Lieferanten und Serviceunternehmen in Verbindung stehen. Ziel ist, in Partnerschaft mit führenden, oftmals ausländischen Unternehmen, die heimische Wertschöpfung zu stärken, indem die Wettbewerbsfähigkeit nationaler Unternehmen gefördert wird und diese in den Exportsektor integriert werden. Dabei sollen kleinere und mittlere sowie selbst kleinste Unternehmen über Lieferungen und Dienstleistungen an der Industrie beteiligt werden. Von steigenden

MAROKKO SETZT BEI KFZ-ANSIEDLUNG AUF RÄUMLICHE KONZENTRATION

inländischen Anteilen können auch die ausländischen Unternehmen wegen geringerer Kosten profitieren, so das Konzept. Es sind mittlerweile acht "Ökosysteme" für den Kfz-Sektor ausgewiesen.

„Ökosysteme“ für die Kfz-Industrie

Renault in Tanger und Casablanca	Für die Weiterentwicklung der Kfz-Branche hat Marokko zunächst auf die Ansiedlung großer Automobilbauer gesetzt. 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-Kompaktvan 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. Für 2017 ist mit 380.000 Fahrzeugen zu rechnen.
Peugeot PSA in Kenitra	Für 2019 ist der Start einer Peugeot-Fabrik bei der Küstenstadt Kenitra (rund 45 km 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. Vorgesehen ist Integrationsgrad von zunächst 60 Prozent. Danach sollen es 80 Prozent werden.
Kabellage	Die Herstellung von Kabelbäumen für die Kfz-Industrie zählt zu den ältesten Kfz-Zulieferindustrien in Marokko. Ziel bis 2020 ist ein Umsatz von 26,7 Milliarden marokkanische Dirham (DH; etwa 2,4 Milliarden Euro; 1 DH = 0,089 Euro, Stand 10.11.2017), 70.000 Beschäftigte und eine inländische Umsatzbeteiligung an der Gesamtproduktion von 66 Prozent. Wichtigste Akteure sind Acome, Coficab, Lear, Fuikura, Leoni und Delphi. Letzterer hat bis 2020 versprochen, in sieben Produktionsstätten 23.000 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Der deutsche Zulieferer Leoni hat im Mai 2017 das Werk in Bouznika wieder eröffnet. Infolgedessen beschäftigt das Unternehmen nun 17.400 Menschen in Marokko.
Sitze und Innenausstattung	Erklärtes Ziel für den Industriezweig ist bis 2020 ein Umsatz von 10,6 Milliarden DH und 30.000 Beschäftigten. In der Entwicklung sind Anlagen für den Spritzguss und der Verchromung. Im Juli 2017 haben der spanische Kfz-Ausrüster Jobelsa und die marokkanische Gruppe Palmeraie Industries & Services ein Joint Venture für die Produktion von Innenverkleidung, Kopfstützen und Autositzen gegründet.
Metallverarbeitung und Karosserien	Führende Unternehmen in diesem Industriezweig, der rund 5.000 Menschen beschäftigt sind: SNOP, ADF Technologie Marokko und jüngst die Gruppe GalvanoPlast.
Kfz-Batterien	Afrique Cable produziert Batterien für Renault in Tanger und weitere mit Namen Elektra für den Ersatzteilmarkt. Regierungsziel bis 2020 ist es, 1.500 zusätzliche Mitarbeiter zu rekrutieren.
Lkw und Karosserien hierfür	Der Karosseriebau und die Montage von Lkw hat in Marokko lange Tradition. Vertreten sind unter anderem Volvo, Tata und Ford. 2014 gab es 6.000 Beschäftigte, andere Stellen sprechen von 4.000. Bis 2020 sollen rund 21.000 produziert werden. Ein Teil der Lkw sind für den Export in die afrikanischen Länder vorgesehen. Vor allem niedrige Einfuhrzölle bereiten einer Montage und Produktion Schwierigkeiten.
Motoren Antriebssysteme	Dieser Industriezweig umfasst Gießerei und Druckguss für Stahl und Aluminium sowie Fräs- und Veredelungsanlagen. Ausbaupotenzial besteht vor allem im Hinblick auf die Pläne von PSA Peugeot rund 200.000 Motoren in Marokko zu fertigen.

Quelle: Recherche von Germany Trade and Invest 2017

Breite Unterstützung des Kfz-Sektors

Das marokkanische Königreich fördert Investitionen in die Industrie, indem Investoren für die ersten fünf Jahre von einer Entlastung bei der Körperschaftssteuer profitieren und darauffolgend dauerhaft in den Genuss eines reduzierten pauschalen Steuersatzes kommen.

Weitere Anreize, wie die Befreiung von der Mehrwertsteuer, von Einfuhrzöllen und sonstigen Abgaben werden gewährt im Rahmen von Investitionen in den Exportfreihandelszonen (zones franches d'exportation), bei großen Investitionen in Höhe von 200 Millionen DH oder solche die dauerhaft mindestens 250 Arbeitsplätze schaffen, bei Investitionen in bestimmten Regionen sowie solchen, die einen relevanten Technologietransfer umfassen oder dem Schutz der Umwelt dienen.

Der Fonds Hassan II unterstützt Investitionsprojekte im Bereich der Autozulieferindustrie, Elektroindustrie, Luftfahrzeugindustrie, Umweltschutztechnologie, Textilindustrie und Biotechnologie, während der Fonds de Développement Industriel et de l'Investissement auf die Entwicklung der bereits erwähnten Eco-Systeme ausgerichtet ist. Unter den Fördermaßnahmen der beiden Fonds fallen Zuschüsse bei der Ausbildung von Arbeitskräften, Baukosten und dem Grundstückserwerb.

Marokko verfügt über mehrere Industriezonen und Freihandelszonen für den Export. Für Kfz-Unternehmen sind zwei Freihandelszonen unweit des Tiefseehafens Tanger Med eingerichtet worden. Zum einen auf 500 Hektar südwestlich der gleichnamigen Hafenstadt: die Tanger Free Zone (TFZ); und zum anderen auf rund 300 Hektar und in der Nähe des Renaultwerkes die Tanger Automotive City (TAC). Eine dritte für den Kfz-Sektor wichtige Industriezone ist die Atlantic Free Zone in Kenitra (rund 40 Kilometer nördlich von Rabat), die vor allem die neue Peugeot-Fabrik und ihre Zulieferer beherbergen wird. Weitere wichtige Industriezonen im Königreich sind im Großraum Casablanca (Had Soualem, Berrechid, Settat) und bei Fès gelegen.

Mit den sogenannten Instituts de Formation aux Métiers de l'Industrie Automobile (IFMIA) Zentren für die praktische Berufsausbildung im Kfz-Sektor versucht das marokkanische Königreich, genügend ausgebildete Fachkräfte für Investoren zu rekrutieren. IFMIA sind in Casablanca, Kenitra und zwei bei Tanger angesiedelt. Eines der Institute bei Tanger ist eigens den Bedürfnissen des Renaultwerkes zugeschnitten. Die IFMIA arbeiten mit den marokkanischen Universitäten und Berufsbildungszentren OFPPT (Office de formation professionnelle et de promotion du travail) zusammen.

Wichtigster Partner des marokkanischen Staates bei den Planungen und Vorgaben zur Entwicklung des Kfz-Sektors im Allgemeinen und der Ökosysteme im speziellen ist der Automobilverband AMICA (Association Marocaine des Industriels et Constructeurs Automobiles).

Marokkos Industrieentwicklung stagniert dennoch

Seit 2011 wächst die Produktion im Kfz-Sektor im Jahresschnitt mit 35 Prozent. Damit hat der Sektor rund 40 Prozent zum Industriewachstum beigetragen. Stärker als die Branche selbst sind ihre Exporte gewachsen. Diese lagen im Jahresschnitt bei 55 Prozent. Seit 2013 weist der Außenhandel Marokkos bei den Pkw einen Überschuss auf. Dennoch fällt die Integration der Kfz-Branche mit der nationalen Wirtschaft weiterhin gering aus. Das marokkanische Statistikbehörde Haut-Commisariat au Plan stellt einen Integrationsgrad von 23 Prozent fest und für 2014 einen Importanteil an der Produktion von 67 Prozent. Der Anteil an der Mehrwertschöpfung im Kfz-Sektor wird steigen, die hohe Importabhängigkeit bei Anlagen und Maschinen jedoch kaum fallen.

Auch die Gesamtentwicklung der Industrie bleibt deutlich weiter hinter den Erwartungen zurück. In den Jahren 2007 bis 2016 ist das verarbeitende Gewerbe jährlich um 1,9 Prozent gewachsen und fiel damit schwächer aus als das Wachstum der Sektoren Landwirtschaft (4,1 Prozent) und den Dienstleistungen mit Erwerbscharakter

MAROKKO SETZT BEI KFZ-ANSIEDLUNG AUF RÄUMLICHE KONZENTRATION

(4,2 Prozent) und solchen ohne Erwerbscharakter (3,5 Prozent). Zudem hat das verarbeitende Gewerbe 2011 bis 2016 lediglich um 0,4 Prozent zugelegt. Hauptursache für das schwache Wachstum ist die komplette Einstellung der Erdölverarbeitung. Ohne dies und ohne den positiven Ausreißer im Kfz-Sektor waren es immerhin noch 1,3 Prozent.

Dramatischer als das schwache Industriewachstum fällt die Entwicklung der Arbeitsstellen in dem Sektor aus. Denn der Industriesektor ist von hohen Arbeitsplatzverlusten vor allem im Textilsektor geprägt. Im Jahr 2011 entfielen noch 21,8 Prozent der formal Beschäftigten auf den Industriesektor; 2014 waren es, nach Angaben der Weltbank, nur noch 17,7 Prozent. Damit wird das Ziel der marokkanischen Industriestrategie Plan d'Accélération industriell zunehmend unrealistisch. Diese sieht vor, bis 2020 den BIP-Anteil der marokkanischen Industrie von 14 Prozent (2014) auf 23 Prozent 2020 zu erhöhen und eine halbe Million neuer industrieller Arbeitsplätze zu schaffen.

(F.N.)

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.