

Zielmarktanalyse Marokko

Automobilindustrie für die Mobilität der Zukunft



Durchführer



IMPRESSUM

Herausgeber

Commit Project Partners GmbH
Kastanienallee 71
10435 Berlin
www.commit-group.com
Tel.: +49 (0)30 206 1648-0

Text und Redaktion

Jessica Bednarski

Stand

13.02.2025

Gestaltung und Produktion

Commit Project Partners GmbH

Bildnachweis

Titelbild: vecstock,
Bilder in der Studie: s. Quellenangaben

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen
des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/
Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für
kleine und mittlere Unternehmen ist ein
Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIEßUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des BMWK-Markterschließungsprogramms für das Verbundprojekt Marokko zum Thema Automobilindustrie für die Mobilität der Zukunft erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1. Abstract	7
2. Wirtschaftsstandort Marokko	8
2.1 Allgemeine Länderinformationen	8
2.2 Politische Situation	9
2.3 Wirtschaftsdaten kompakt	11
2.4 Aktuelle Wirtschaftslage	17
2.5 Wirtschaftsbeziehungen Marokkos zu Deutschland	20
3. Die Automobilindustrie in Marokko	21
3.1 Automobilbranche im Überblick	21
3.2 Aktuelle Projekte	22
3.3 Fahrzeugproduktion	23
3.4 Zulieferindustrie	24
3.5 Arbeitskräfte und -bedingungen	26
3.6 Investitionen	26
3.7 Außenhandel	27
3.8 Marktpotenziale und -trends	27
3.9 Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie	29
4. Rechtliche Rahmenbedingungen	31
4.1 Rechtssystem	31
4.2 Arbeitsrecht und arbeitsrechtliche Bestimmungen	31
4.3 Steuerrecht	32
4.4 Zollabwicklung	32
4.5 Standards und Zertifizierung	35
4.6 Vorgaben zum Umweltschutz und zur Nachhaltigkeit	36
4.7 Freihandelszonen und industrielle Entwicklungszonen	36
4.8 Freihandelsabkommen	37
4.9 Herausforderungen und regulatorische Risiken	37
5. Markteinstieg und Geschäftspraxis	38
5.1 Markteintritt und -hindernisse	38
5.2 Vertrieb und Marketing	38
5.3 Finanzierungsmöglichkeiten und Förderprogramme	39
5.4 Geschäftsverhalten	42
5.5 Geschäftschancen für deutsche Unternehmen	42
6. Wichtige Adressen	44
6.1 Deutsche Behörden und Institutionen	44
6.2 Marokkanische Ministerien, Behörden und Institutionen	45
6.3 Fachverbände	46

6.4	Automobilwerke, Industrie- und Wirtschaftszonen	47
6.5	Fachmessen in Marokko	49
6.6	Fachmedien / Portale	49
7.	Quellenverzeichnis.....	50

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kurzprofil Marokko	8
Tabelle 2: Körperschaftssteuer in Marokko	32

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des marokkanischen BIP (real, in %)	17
Abbildung 2: Einfuhren Marokkos in Mrd. USD	19
Abbildung 3: Ausfuhren Marokkos in Mrd. USD	20
Abbildung 4: SWOT-Analyse Marokko	20
Abbildung 5: Tanger Automotive City	28
Abbildung 6: Prozedere für die Überprüfung der Konformitätsbescheinigung	34
Abbildung 7: SWOT-Analyse - Automobilindustrie Marokko.....	43

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	=	Abbildung
AfDB	=	African Development Bank Group, Afrikanische Entwicklungsbank
AHK	=	Auslandshandelskammer
arab.	=	Arabisch
BAFA	=	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BIP	=	Bruttoinlandsprodukt
BMWK	=	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
bspw.	=	beispielsweise
bzw.	=	beziehungsweise
ca.	=	circa
DEG	=	Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft
EBRD	=	Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung
ECE	=	Economic Commission for Europe
EIB	=	Europäische Investitionsbank
EU	=	Europäische Union
EUR	=	Euro
EV	=	Electronic Vehicles, elektronische Fahrzeuge
F&E	=	Forschung und Entwicklung
FDI	=	Foreign Direct Investment, Ausländische Direktinvestitionen
ggf.	=	gegebenenfalls
GTAI	=	Germany Trade and Invest GmbH
ha	=	Hektar
IWF	=	Internationaler Währungsfonds
inkl.	=	inklusive
KfW	=	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Kfz	=	Kraftfahrzeug
km	=	Kilometer
KMU	=	Kleine und mittlere Unternehmen
LKW	=	Lastkraftwagen
MAD	=	Marokkanischer Dirham
Mio.	=	Millionen
Mrd.	=	Milliarden
MwSt.	=	Mehrwertsteuer
NCAP	=	New Car Assessment Program
PKW	=	Personenkraftwagen
sog.	=	sogenannt
TAC	=	Tanger Automotive City
u.a.	=	unter anderem
UN	=	United Nations, Vereinte Nationen
USA	=	United States of America, Vereinigte Staaten von Amerika
USD	=	US-Dollar
usw.	=	und so weiter
v.a.	=	vor allem
z.B.	=	zum Beispiel
ZMA	=	Zielmarktanalyse

1. Abstract

Die marokkanische Automobilbranche hat sich in den letzten Jahren als einer der bedeutendsten Wirtschaftszweige des Landes etabliert und zählt heute zu den führenden Industrien Afrikas. Dank seiner strategischen geografischen Lage, einer modernen Infrastruktur und der unterstützenden Regierungsinitiativen ist Marokko ein attraktiver Standort für internationale Automobilhersteller wie Renault und Stellantis geworden. Mit einer starken Exportorientierung werden Fahrzeuge und Fahrzeugteile in über 70 Länder geliefert – meistens nach Europa und in weitere afrikanische Länder.

Die Branche profitiert von wettbewerbsfähigen Produktionskosten, einer wachsenden qualifizierten und jungen Arbeitskräftepotential sowie dem Zugang zu Freihandelsabkommen, z.B. mit anderen arabischen Staaten und der Europäischen Union (EU). Das Europa-Mittelmeer-Assoziationsabkommen mit der EU bildet die Grundlage für den bilateralen Warenhandel und ermöglicht eine zollfreie Einfuhr von Industrieprodukten. Nachhaltigkeit und Innovationen, insbesondere im Bereich der Elektroautos, spielen eine zunehmend größere Rolle. Allerdings steht die Industrie vor Herausforderungen wie der Abhängigkeit von ausländischen Investoren und der begrenzten lokalen Zulieferkette.

Das Königreich Marokko hat sich mittlerweile als bedeutender Produktionsstandort für Fahrzeuge sowie als Automobilexporteur etabliert und gilt als ernstzunehmender Handelspartner mit viel Geschäftspotenzial. Mit über 220 Unternehmen, über 230.000 direkt geschaffenen Arbeitsplätzen und einem Exportwert von um die 138 Mrd. MAD (ca. 14,2 Mrd. USD) hat sich Marokko neben Südafrika zum Automobilland Nummer 1 in Afrika entwickelt. Zu den Hauptakteuren zählen internationale bekannte Unternehmen wie Dacia, Ford, Nissan, Peugeot, Renault, Toyota und Volkswagen.

Für Marokko sprechen zudem die politische Stabilität, die geografische Nähe zu Europa, günstige wirtschaftliche Bedingungen, ausländische Direktinvestitionen (FDI) in die Automobilindustrie sowie qualifizierte Fachkräfte. Dank der aktiven Unterstützung der marokkanischen Regierung und geplanten Investitionen sowie weiteren Großprojekten in der Automobilindustrie ist der Sektor wirtschaftlich gut aufgestellt und bietet auch für die nahe Zukunft stabile Prognosen für ein kontinuierliches Wachstum.

Eine verstärkte Nachfrage nach leistungsstarken Maschinen und Anlagen sowie nach Wissenstransfer bieten deutschen Unternehmen, vor allem kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), attraktive Geschäftsmöglichkeiten und vielversprechende Absatzchancen. In den Bereichen Kfz-Teile, Elektrotechnik, Aus- und Weiterbildung sowie nachhaltige Technologien bietet der Sektor ein erhebliches Ausbau- und Geschäftspotenzial.

Die vorliegende Zielmarktanalyse (ZMA) wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) erstellt, um einen Überblick über den Wirtschaftsstandort Marokko und seine Automobilindustrie sowie sein Geschäftspotenzial zu präsentieren. Ziel der ZMA ist eine analytische Betrachtung des aktuellen und künftigen Bedarfs Marokkos an Produkten und Dienstleistungen im Automobilsektor. Die ZMA soll einen umfangreichen aktuellen Marktüberblick liefern und marktspezifisches Wissen vermitteln. Die ZMA umfasst außerdem Hinweise zu den Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen sowie die landesspezifischen Markteintrittshürden. Des Weiteren werden die Geschäftspraxis in Marokko und relevante rechtliche Bedingungen erläutert. Abschließend sind wichtige Anlaufstellen und Kontakte in Marokko und Deutschland sowie Informationen zu relevanten Fachmessen und Fachmedien aufgelistet.

Für die Erstellung der ZMA wurden sowohl eigenständig beschaffte Informationen als auch Sekundärquellen genutzt. Als Sekundärquellen dienten Publikationen, Fachbeiträge und weitere Informationen von Germany Trade and Invest (GTAI) über die marokkanische Wirtschaft, Berichte regionaler und überregionaler Zeitungen in deutscher, englischer und französischer Sprache sowie weitere Printmedien und Fachinformationen aus Internet-Quellen. Dazu zählen auch nationale, regionale und internationale Statistiken sowie Veröffentlichungen der Regierung Marokkos und Deutschlands. Alle Angaben wurden auf Aktualität geprüft.

2. Wirtschaftsstandort Marokko

2.1 Allgemeine Länderinformationen

Das Königreich Marokko (arab. Al-Mamlaka al-maghribiya; المملكة المغربية) liegt im Nordwesten Afrikas und gehört den sogenannten Maghreb-Staaten an. Auf internationaler Ebene fallen die Territorien von Tunesien, Algerien, Marokko und der Westsahara unter diesen Begriff, dabei handelt es sich v.a. um ihre kulturellen Gemeinsamkeiten. Im Westen grenzt Marokko an den Atlantischen Ozean und im Norden an das Mittelmeer, wo das Land durch die Straße von Gibraltar vom europäischen Kontinent getrennt wird. Das Königreich liegt damit nur etwa 14 km von Europa entfernt. Hinzu kommt eine Grenze zu Algerien im Osten des Landes. Im Süden liegt das völkerrechtlich umstrittene Gebiet der Westsahara.

Dem Auswärtigen Amt zufolge leben aktuell ca. 38 Mio. Menschen in Marokko, von denen ca. 2 Mio. in der Hauptstadt Rabat leben. Die größte Stadt ist die Wirtschaftsmetropole Casablanca mit fast 4 Mio. Einwohnern. Weitere bedeutende große Städte sind Tanger (1,3 Mio. Einwohner), Fès (1,3 Mio. Einwohner) und Marrakesch (1,1 Mio. Einwohner).¹

Die Landesfläche umfasst laut GTAI-Angaben ungefähr 446.550 km².² In offiziellen marokkanischen Quellen wird allerdings eine Fläche von 712.550 km² angegeben, da auch das Gebiet der Westsahara mit zum Territorium gezählt wird.³

Topografisch lässt Marokko sich in vier Räume einteilen: Küstenregion (Norden und Westen), atlantische Region (Süden und Osten), gebirgige und transmontane Region (Osten). Bedingt durch die zahlreichen Berge verfügt Marokko zwar über ausreichend Wasser, jedoch führen Mängel bei der Verteilung dazu, dass der Eigenbedarf nicht gleichmäßig abgedeckt wird.

Die marokkanische Währung ist der Marokkanische Dirham (MAD). Der Wechselkurs liegt aktuell bei 1 EUR = 10,36 MAD⁴. Da in den meisten Fällen der Umrechnungskurs in Marokko besser ist, ist das Abheben oder der Umtausch von Euro in Dirham vor Ort zu empfehlen. In vielen Orten ist die Bezahlung per Karte möglich. Aber es gibt weiterhin zahlreiche Situationen, in denen ausschließlich bar gezahlt wird.

Die Einreise für deutsche Staatsangehörige nach Marokko ist problemlos möglich, sofern ein gültiger Reisepass (mind. sechs Monate gültig) vorhanden ist. Ohne Visum können Deutsche bis zu 90 Tage im Land verweilen. Eine längere Arbeits- und Aufenthaltserlaubnis wird auf Antrag des marokkanischen Arbeitgebers erteilt. Für ein Geschäftsvisum ist u.a. ein Einladungsschreiben des marokkanischen Geschäftspartners vorzulegen. Von Reisen in das Gebiet der Westsahara sowie in die Grenzregion mit Algerien wird abgeraten.

Tabelle 1: Kurzprofil Marokko

Kurzprofil Marokko	
Offizieller Name	Königreich Marokko (arabisch: Al-Mamlaka al-maghribiya)
Hauptstadt	Rabat
Staats- / Regierungsform	Monarchie mit Elementen einer parlamentarischen Demokratie und zentralen Vorrechten des Königs
Staatsoberhaupt	König Mohammed VI. von Marokko (seit 1999)
Fläche	446.550 km ²
Einwohnerzahl	38,1 Mio.
Staatsprache	Arabisch und Tamazight / Dialekt: Darija
Geschäftssprachen	Arabisch, Französisch (im Norden ist auch Spanisch verbreitet)
Staatsreligion	Islam
Zeitzone	Mitteleuropäische Zeit: +1 Stunde
Währung/ Kurs	Marokkanischer Dirham (MAD); 1 EUR = 10,3649 MAD (Stand: Dezember 2024, Quelle: www.oanda.com)

Quelle: Auswärtiges Amt: Marokko (2024), GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt (2024),

¹ World Population Review : Morocco Population 2024
² GTAI: Wirtschaftsdaten kompakt Marokko, 2024
³ Laenderdaten.info: Marokko, letzte Änderung: Dezember 2024
⁴ Oanda, Stand: 06.12.2024

Weiterführende Informationen zum Land und zur Einreise

Das Auswärtige Amt vermittelt auf seiner Webseite ausführliche Informationen zum Land, zu den (Ein-) Reisebestimmungen sowie zu wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Aspekten.

Webseite: www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/marokko-node

2.2 Politische Situation

Die marokkanische Verfassung von 1972 legt fest, dass das Königreich eine konstitutionelle Monarchie ist, dessen Staatsreligion der Islam ist. Seit 1999 ist Mohammed der VI. das Staatsoberhaupt Marokkos. Neben dieser Funktion wird ihm auch die Rolle als geistiger Führer zugewiesen. Dieser ist bekannt als Verfechter der Modernisierung seines Staates und engagiert sich intensiv für die wirtschaftliche Öffnung Marokkos insbesondere in Richtung Europa. Ihm ist die Veranlassung der Förderung des Tourismus, die Einführung von verbesserten Frauenrechten sowie eines Systems für ein liberales Familienrecht zu verdanken. In der marokkanischen Verfassung sind außerdem die Gewaltenteilung, Meinungsfreiheit, Gleichheit der Geschlechter sowie das Streikrecht und das Recht auf Eigentum und Bildung verankert.

2.2.1 Innenpolitik

Wie in vielen arabischen Ländern gab es auch in Marokko in den Jahren 2010 und 2011 Protestbewegungen und Rufe nach neuen politischen und sozialen Reformen. Dies bewegte Mohammed VI. dazu, die Modernisierung des Staates in die Wege zu leiten. Infolgedessen trat im Jahr 2011 eine neue Verfassung in Kraft. Mit deren Verabschiedung wurde zum ersten Mal ein Grundrechtekatalog eingeführt.⁵ Dennoch bestehen auch heute noch Defizite in der Rechtsstaatlichkeit, bei den Menschenrechten und in der Transparenz. Nichtregierungsorganisationen betonen immer wieder die Einschränkungen der Meinungs-, Versammlungs- und Pressefreiheit.

Das marokkanische Parlament besteht seit der Verfassung von 1996 aus zwei Kammern: Der Nationalversammlung (frz. Chambre des Représentants) und dem Senat (frz. Chambre des Conseillers). In Marokko finden alle fünf Jahre Parlamentswahlen statt, allerdings bleiben zentrale politische Vorrechte sowie die Führung des Landes weiter in den Händen des Königs. Die letzten Parlamentswahlen fanden am 08.09.2021 statt. Während dieser Wahlen erlitt die seit nun über zehn Jahren regierende, islamisch orientierte Partei für Gerechtigkeit und Entwicklung (Parti de la Justice et du Développement – PJD) eine geschichtlich schwerwiegende Niederlage. Die Wahlbeteiligung lag mit 50 % höher als während der Wahl von 2016. Die Wahlgewinner waren liberal-konservative Parteien, dazu zählten auch die Nationale Sammlung der Unabhängigen (Rassemblement National des Indépendants – RNI). Die liberal-konservativen Parteien stehen dem Königshaus nah.

2.2.2 Außenpolitik

Marokko ist Mitglied in zahlreichen internationalen Organisationen, u.a. den Vereinten Nationen (United Nations, UN), der Liga der Arabischen Staaten (LAS, auch Arabische Liga genannt), der Union für das Mittelmeer (UfM), der Union des Arabischen Maghreb (UAM), der Welthandelsorganisation (World Trade Organisation, WTO) sowie der Organisation für Islamische Zusammenarbeit (OIC). Seit Januar 2017 ist Marokko außerdem wieder Mitglied der Afrikanischen Union (AU).

Marokko nimmt aufgrund seiner geopolitischen Lage eine besondere Rolle ein und gilt als Vorreiter und Stabilisator in der MENA-Region (Nahost und Nordafrika). Die allgemeine sicherheitspolitische Lage in Nordafrika fördert die Bedeutung Marokkos als Stabilisator der Region. Eine zentrale Voraussetzung, um diese Position langfristig beizubehalten, ist allerdings eine möglichst schnelle Lösung des Konflikts um das Gebiet der Westsahara. Marokko kontrolliert derzeit einen Großteil des Gebiets. Eine politische Lösung in Form eines Referendums über den Status der Westsahara, durchgeführt durch die UN, ist bisher nicht in Sicht. Gegenwärtig ist das Gebiet der Westsahara von den UN als sog. Hoheitsgebiet ohne Selbstregierung anerkannt und somit völkerrechtlich ein eigenständiges Hoheitsgebiet. Allerdings ist die Westsahara weltweit das einzige Gebiet mit diesem Status für das bei der UN kein anderer Staat als verwaltende Macht gelistet ist. Marokko ist zwar präsent und verwaltet auch de facto das Gebiet, versteht sich aber nicht als verwaltende Macht im Sinne der UN-Charta, u.a. weil Marokko keine Unabhängigkeit für die Westsahara anstrebt. Die politischen wie auch wirtschaftlichen Beziehungen bleiben sehr angespannt.

Die Beziehung zum Nachbarland Algerien bleibt kompliziert, da das Nachbarland Marokkos die Unabhängigkeitsbewegung Frente Polisario in der Westsahara unterstützt. Die Grenzen zwischen den Ländern sind weiterhin geschlossen und beeinflussen dementsprechend auch die wirtschaftliche Entwicklung. Eine Annäherung der Nachbarn scheint derzeit nicht möglich zu sein. Im August 2021 brach Algerien die diplomatischen Beziehungen zu Marokko aufgrund der Unterstützung Marokkos der Unabhängigkeitsbewegung Kabylei in Algerien ab. Im Jahr 2024 hatte sich die Situation der beiden Nachbarländer sogar verschärft. Europäische Länder, wie Frankreich und Spanien positionierten sich auf Marokkos Seite hinsichtlich des

⁵ BMZ: Monarchie auf Reformkurs, 10.03.2023

Westsahara-Konflikts.⁶ Algerien zog daraufhin den Botschafter aus Paris ab. Im September 2024 hob Algerien die Visafreiheit für marokkanische Staatsbürger auf. Das Verhältnis basiert auf Skepsis und gegenseitigen Provokationen.⁷

Ein wichtiger Partner des Königreichs Marokko sind die USA. Besonders in sicherheitspolitischen Fragen ist Marokko auf die transatlantische Unterstützung angewiesen, nicht zuletzt als Lieferant von Rüstungsgütern. Die USA vertreten derzeit eine abgeschwächte Position wegen der Westsahara, wodurch Marokko sich in seiner Politik bestätigt fühlt. Das Königreich ist der einzige zuverlässige Partner der USA in Nordafrika und stellt einen Gegenpol zu der Kooperation des Nachbarlands Algerien mit Russland dar.⁸ Die amerikanisch-marokkanischen Beziehungen sind allein aus historischen Gründen eng, jedoch könnte der Regierungswechsel in den USA Veränderungen in der Handelspolitik mit sich bringen. Trumps Regierung plant die Einführung von Zöllen von bis zu 20 % auf Waren, was in vielen Ländern, die in die USA exportieren für Unmut sorgt. Inwieweit diese Pläne Marokko betreffen, ist derzeit noch nicht klar. Doch selbst wenn Marokko nicht direkt betroffen ist, könnte dies für Anspannungen sorgen, da viele Handelspartner Marokkos betroffen sein könnten, u.a. die EU und China. Demgegenüber ist China zwar einer der sechs wichtigsten Handelspartner für Marokko, der chinesische Fokus liegt wirtschaftlich allerdings eher auf Algerien. Das marokkanische Königshaus strebt eine Intensivierung der Beziehungen zu China an, nicht zuletzt, um die eigene Position im Westsahara-Konflikt zu stärken.⁹

2.2.3 Beziehungen zu Deutschland und der EU

Marokko pflegt enge Beziehungen sowohl zu Deutschland als auch zur Europäischen Union (EU). Das Land bildet politisch, wirtschaftlich und kulturell eine wichtige Verbindung zwischen dem afrikanischen und europäischen Kontinent.

Die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Marokko unterhalten seit 1956 diplomatische Beziehungen. Zudem wurde im August 2022 von beiden Staaten eine erweiterte, zukunftsweisende Partnerschaft in Form einer gemeinsamen Erklärung vereinbart. Zwischen den beiden Ländern bestehen signifikante Wirtschafts- und Handelsbeziehungen. Dies spiegelt sich auch in der Handelsbilanz wider. Im Jahr 2023 belegte Deutschland den 8. Platz in der marokkanischen Handelsbilanz. Außerdem importierte Deutschland im selben Jahr Waren im Wert von 2,8 Mrd. EUR aus Marokko¹⁰. In Marokko sind rund 300 Firmen mit deutscher Kapitalbeteiligung niedergelassen. Ca. 30 % der Unternehmen sind Produktionsstätten. Die deutschen Direktinvestitionen nahmen seit 2010 kontinuierlich zu. Dieser Trend soll sich weiter fortsetzen.

Marokko entwickelt sich weiterhin dynamisch und engagiert sich insbesondere für Zukunftsthemen wie dem Klimaschutz und die Energiewende. Dieses Engagement führt zu neuen Kooperationen beider Länder. Deutschland unterstützt nicht nur die Aktivitäten Marokkos in Hinsicht auf Zukunfts- und Umweltthemen, sondern auch weitere Modernisierungs- und Entwicklungsmaßnahmen des Landes und seiner Wirtschaft. Im Rahmen von Regierungsverhandlungen, die im Dezember 2023 stattfanden, wurden Marokko 529 Mio. EUR¹¹ zugesichert, die als Darlehen der KfW-Entwicklungsbank zurückzuzahlen sind. Die bilaterale Zusammenarbeit Deutschlands und Marokkos fokussiert sich insbesondere auf Themen wie die Wirtschaftsentwicklung, die Aus- und Weiterbildung von Fachkräften sowie auf Klima und Energie.

Seit den 1960er Jahren pflegt Marokko auch intensive Beziehungen zur EU und präsentiert sich als Bindeglied zwischen Europa und Subsahara-Afrika. Die EU ist einer der wichtigsten Handelspartner für Marokko und kooperiert in der sicherheitspolitischen Zusammenarbeit im Rahmen der EU-Nachbarschaftspolitik (Union für den Mittelmeerraum).¹²

Im Vergleich zu anderen europäischen Partnern im Süden sind die Beziehungen zwischen der EU und Marokko am weitesten entwickelt. Im Jahr 2000 trat das Europa-Mittelmeer-Assoziationsabkommen der EU mit Marokko in Kraft, das eine Freihandelszone zwischen beiden Regionen mit sich brachte. Marokko erhielt im Jahr 2008 den Status „fortgeschritten“ in der europäischen Nachbarschaftspolitik und eine Mobilitätspartnerschaft wurde im Jahr 2013 ins Leben gerufen. Darüber hinaus zeigte Marokko intensive Bemühungen, die EU bei der Kontrolle der Migrationsströme im Mittelmeer zu unterstützen.

⁶ Le Monde (2024): Emmanuel Macron en visite d'Etat au Maroc : des retrouvailles qui irritent l'Algérie, 28.10.2024

⁷ Deutsche Gesellschaft für die Vereinten Nationen e.V. (DGVN), 2021: Algerien bricht die diplomatischen Beziehungen zu Marokko ab., 30.09.2021

⁸ Maghreb-Post: Marokko – Unabhängigkeit der Westsahara für USA keine Option 2019

⁹ Martina Sabra: Marokko 2019

¹⁰ Auswärtiges Amt (2024): Deutschland und Marokko: bilaterale Beziehungen

¹¹ Ebenda.

¹² Martina Sabra (2019): Marokko

2.3 Wirtschaftsdaten kompakt

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT

Marokko

Dezember 2024

GTAI

GERMANY
TRADE & INVEST

Bevölkerung und Ressourcen

Fläche (km²)	446.550
Einwohner (Mio.)	2024: 38,1*; 2029: 39,7*; 2034: 41,0*
Bevölkerungswachstum (%)	2024: 0,9*; 2029: 0,7*; 2034: 0,6*
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)	2024: 2,2*
Altersstruktur	2024: 0-14 Jahre: 25,6%; 15-24 Jahre: 16,1%; 25-64 Jahre: 50,2%; 65 Jahre und darüber: 8,1%*
Analphabetenquote (%)	2021: 24,1
Geschäftssprache(n)	Arabisch, Französisch
Rohstoffe	Phosphate, Eisenerz, Mangan, Blei, Zink und Salz

Wirtschaftslage

Währung	Bezeichnung	Dirham (DH); 1 DH = 100 Centimes
	Kurs (August 2024)	1 Euro = 10,774 DH; 1 US\$ = 9,726 DH
	Jahresdurchschnitt	2023: 1 Euro = 10,957 DH; 1 US\$ = 10,136 DH
		2022: 1 Euro = 10,685 DH; 1 US\$ = 10,165 DH
		2021: 1 Euro = 10,633 DH; 1 US\$ = 8,992 DH
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)		
- Mrd. US\$		2023: 144,4; 2024: 157,1*; 2025: 168,6*
- Mrd. DH		2023: 1.463; 2024: 1.560*; 2025: 1.654*
BIP/Kopf (nominal)		
- US\$		2023: 3.901; 2024: 4.204*; 2025: 4.471*
- DH		2023: 39.527; 2024: 41.749*; 2025: 43.868*
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)		2022: Bergbau/Industrie 22,2; Handel/Gaststätten/Hotels 16,1; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 11,4; Bau 6,1; Transport/Logistik/Kommunikation 5,8; Sonstige 38,5
BIP-Verwendung (Anteil am BIP in %)		2022: Privatverbrauch 62,0; Bruttoanlageinvestitionen 27,3; Staatsverbrauch 19,2; Bestandsveränderungen 3,0; Außenbeitrag -11,5

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-1-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real



Inflationsrate (%)	2023: 6,1; 2024: 1,7*; 2025: 2,3*
Arbeitslosenquote (%)	2023: 13,0; 2024: 13,4*; 2025: 12,6*
Haushaltssaldo (% des BIP)	2023: -4,4; 2024: -4,3*; 2025: -3,8*
Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)	2023: -0,6; 2024: -2,0*; 2025: -2,3*
Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)	2023: 28,7; 2024: 27,8*; 2025: 27,9*
Ausgaben für F&E (% des BIP)	2003: 0,6; 2006: 0,5; 2010: 0,7
Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)	2023: 69,5; 2024: 68,7*; 2025: 68,0*
Ausländische Direktinvestitionen	
- Nettotransaktionen (Mio. US\$)	2021: 2.266; 2022: 2.260; 2023: 1.095
- Bestand (Mio. US\$)	2021: 72.994; 2022: 63.278; 2023: 69.297
Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.)	2021: 32,1; 2022: 28,9; 2023: 32,7
Auslandsverschuldung (Mrd. US\$, zum 31.12.)	2020: 65,7; 2021: 65,4; 2022: 64,7

Außenwirtschaft

Warenhandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Ausfuhr	36,6	32,1	42,2	15,3	42,5	0,7
Einfuhr	58,7	31,8	72,6	23,7	70,6	-2,7
Saldo	-22,1		-30,4		-28,2	

Exportquote (Exporte/BIP in %)

2021: 25,8; 2022: 32,2; 2023: 29,4

Exportgüter nach SITC (% der Gesamtexporte)

2023: Kfz und -Teile 18,8; Nahrungsmittel 17,6; Chem. Erzeugnisse 17,3; Elektrotechnik 15,2; Textilien/Bekleidung 10,4; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 4,5; Elektronik 3,0; Sonstige Fahrzeuge 3,0; Metallwaren 1,2; Maschinen 1,2; Sonstige 7,8

Importgüter nach SITC (% der Gesamtimporte)

2023: Nahrungsmittel 11,9; Petrochemie 10,8; Chem. Erzeugnisse 10,1; Kfz und -Teile 9,2; Maschinen 8,3; Elektrotechnik 6,6; Textilien/Bekleidung 6,4; Elektronik 4,5; Gas 3,3; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 3,2; Sonstige 25,7

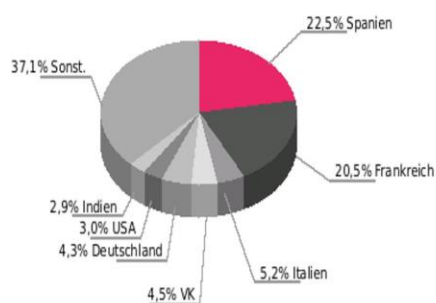
* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-2-

Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer

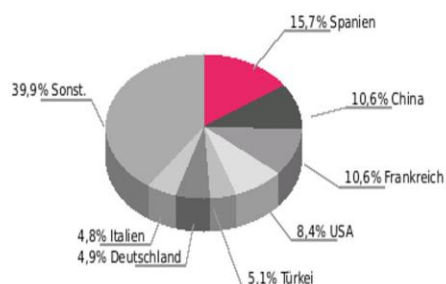
2023; Anteil in %



Hauptlieferländer

Hauptlieferländer

2023; Anteil in %



Dienstleistungshandel (Mrd. US\$,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023*	%
DL-Exporte	15,4	11,2	22,0	42,6	25,4	15,7
DL-Importe	8,6	20,1	10,7	25,3	12,3	14,7
Saldo	6,8		11,2		13,1	

Freihandelsabkommen mit
Ländergruppen (ohne EU)

AfCFTA; Agadir-Abkommen, EFTA; PAFTA; Zu bilateralen
Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade
Agreements, RTA Database, By country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion

Nein

Außenhandel Deutschlands mit Marokko

Warenhandel (Mrd. Euro, Veränderung
zum Vorjahr in %, Abweichungen durch
Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
dt. Exporte	2,2	14,6	2,8	30,0	3,2	14,1
dt. Importe	1,6	14,0	2,1	33,8	2,8	33,6
Saldo	0,6		0,7		0,4	

Halbjahreswert (Mrd. Euro)

- deutsche Exporte

H1/2024: 1,7 (+3,6%)

- deutsche Importe

H1/2024: 1,7 (+15,2%)

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

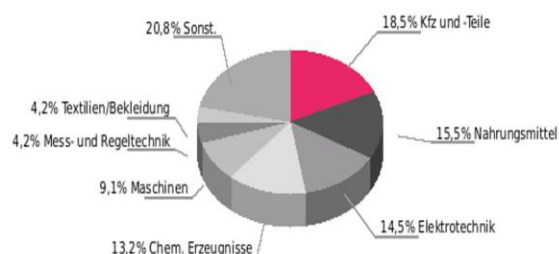
-3-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Deutsche Exportgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC

2023; % der Gesamtexporte

Deutsche Importgüter nach SITC
(% der Gesamtimporte)

2023: Nahrungsmittel 24,3; Textilien/Bekleidung 21,4; Elektrotechnik 18,7; Kfz und -Teile 11,2; Elektronik 9,0; Schuhe 5,0; Chem. Erzeugnisse 3,8; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 2,6; Kautschukwaren 1,1; Maschinen 0,7; Sonstige 2,2

Rangstelle bei deutschen Exporten

2023: 52 von 239 Handelspartnern

Rangstelle bei deutschen Importen

2023: 53 von 239 Handelspartnern

Dienstleistungshandel (ohne Reiseverkehr) (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einnahmen	227,9	6,4	255,1	11,9	265,6	4,1
Ausgaben	159,8	14,9	189,8	18,8	208,2	9,7
Saldo	68,1		65,3		57,4	

Deutsche Direktinvestitionen
(Mio. Euro)

- Bestand

2020: X; 2021: 1.459; 2022: 1.475

- Nettotransaktionen

2021: +8; 2022: +29; 2023: -14*

(X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben)

Direktinvestitionen Marokkos in Deutschland (Mio. Euro)

- Bestand

2020: -54; 2021: -15; 2022: -16

- Nettotransaktionen

2021: -9; 2022: +14; 2023: -15*

Doppelbesteuerungsabkommen

Abkommen vom 07.06.1972; in Kraft seit 08.10.1974

Investitionsschutzabkommen

Abkommen vom 06.08.2001; in Kraft seit 12.04.2008

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit (Mio. Euro)

2020: 303,7; 2021: 213,7; 2022: 262,6

Auslandshandelskammer

Casablanca, www.marokko.ahk.de

Deutsche Auslandsvertretung

Rabat, www.rabat.diplo.de

Auslandsvertretung Marokkos in Deutschland

Berlin, www.botschaft-marokko.de

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-4-

Außenhandel der EU mit Marokko

Warenhandel EU-27 (Mrd. Euro,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Exporte der EU	25,1	25,4	31,6	25,9	33,1	4,8
Importe der EU	18,0	18,9	21,7	20,7	23,5	8,1
Saldo	7,1		9,9		9,6	

Halbjahreswert EU-27 (Mrd. Euro)

- Exporte der EU

H1/2024: 17,9 (+6,4%)

- Importe der EU

H1/2024: 12,9 (+5,1%)

Dienstleistungshandel EU-27 (Mrd.
Euro, Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2020	%	2021	%	2022	%
DL-Exporte der EU	3,1	-25,3	3,4	9,0	5,0	46,9
DL-Importe der EU	4,0	-28,8	4,6	15,0	6,4	39,6
Saldo	-0,9		-1,2		-1,4	

Freihandelsabkommen mit der EU

Europa-Mittelmeer-Assoziierungsabkommen

Einseitige EU-Zollpräferenzen

Pan-Europa-Mittelmeer-Präferenzursprungsregeln

Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Treibhausgasemissionen
(tCO₂ eq. pro Kopf)

2011: 2,3; 2021: 2,5

Treibhausgasemissionen
(Anteil weltweit in %)

2011: 0,2; 2021: 0,2

Emissionsintensität
(tCO₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)

2011: 674,6; 2021: 655,7

Erneuerbare Energien
(Anteil am Primärenergieangebot in %)

2010: 10,5; 2020: 9,4

Emissionsstärkste Sektoren
(2021, nur national, Anteil in %)

Elektrizität/Wärme: 32,0; Transport: 20,0; Landwirtschaft: 16,5

Stromverbrauch/Kopf (kWh)

2021: 947

Sustainable Development Goals Index
2024

69 von 167 Ländern

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-5-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien	3 (0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste)
Corruption Perceptions Index 2023 (Rang)	97 von 180 Ländern
Logistics-Performance-Index 2018 (Rang)	109 von 160 Ländern; 2023 nicht gerankt
Internetqualität 2023 (Rang)	94 von 121 Ländern

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/marokko abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Energyinstitute, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die **kursiv gedruckten Daten** stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihr Ansprechpartner
bei Germany Trade & Invest:

Samira Akrach
T +49 (0) 228 249 93-238
samira.akrach@gtai.de

**Germany Trade & Invest
Standort Bonn**

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de/de/trade

**Germany Trade & Invest
Hauptsitz**

Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.de
www.gtai.de/en/invest

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-6-

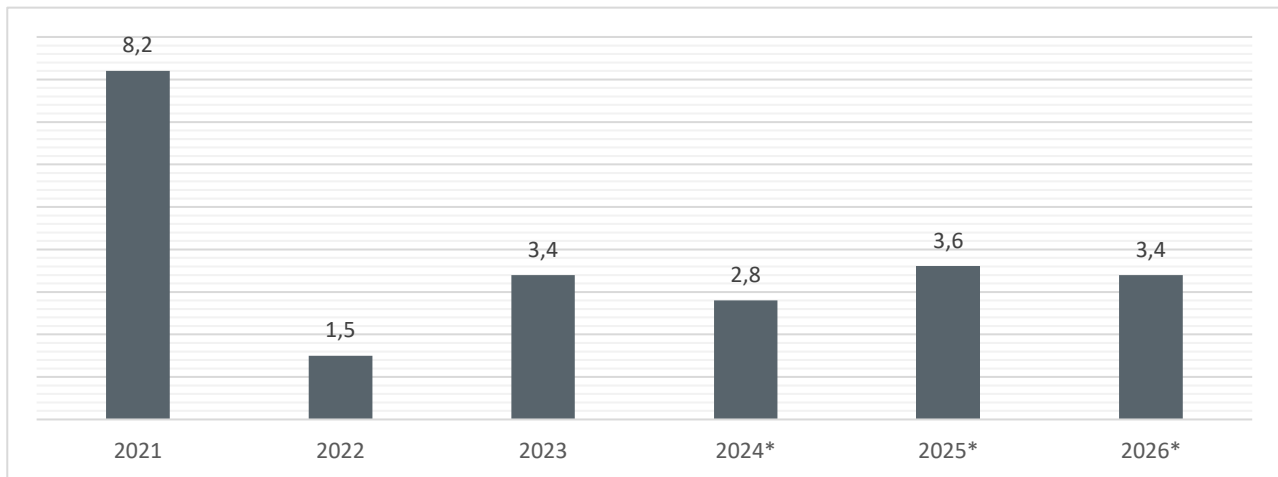
© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

2.4 Aktuelle Wirtschaftslage

Der nordafrikanische Staat zählt zu den Topreformern unter den afrikanischen Ländern und ist eines der wirtschaftlich und politisch stabilsten Länder des Kontinents. Auch für das Jahr 2025 bleiben die Aussichten positiv, weswegen Marokko als solider Partner für deutsche Unternehmen und Investoren gilt. Trotz diverser globaler Herausforderungen und des Al-Haouz-Erdbebens im September 2023 wuchs Marokkos Wirtschaft in 2023 um 3,4 %.¹³ Steigender Tourismus, hohe Exportzahlen im verarbeitenden Gewerbe sowie ein höherer privater Konsum gelten als wesentliche Faktoren für das wirtschaftliche Wachstum. Auch die Politik unterstützte mit soliden Initiativen und Maßnahmen diese Entwicklung.

Für das Jahr 2025 setzt die marokkanische Regierung verstärkt auf Investitionen, steuerliche Anreize, Bürokratieabbau, Public-Private-Partnerships, Technologietransfers aus dem Ausland und stabile makroökonomische Rahmenbedingungen. Damit soll die marokkanische Wirtschaft stabil bleiben, neue Anreize für ausländische Investoren geschaffen und eine niedrige Inflationsrate erreicht werden.

Abbildung 1: Entwicklung des marokkanischen BIP (real, in %)



Quelle: GTAI – Wirtschaftsdaten Kompakt Marokko, * Prognose

Nachdem auch Marokko aufgrund der COVID-19 Pandemie einen starken Wirtschaftseinbruch (2021/2022) erlebte, wächst die Wirtschaft seit 2023 wieder. Nach Angaben der GTAI und des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird auch für die Folgejahre ein weitestgehend stabiles Wachstum prognostiziert (s. Abb. 2). Die Weltbank spricht von einer durchschnittlichen Jahreswachstumsrate von etwa 3,2 %. Das Königreich befindet sich im Vergleich mit den anderen afrikanischen Ländern im Mittelfeld, wenn um das Wirtschaftswachstum geht. Länder wie Niger, Senegal, Libyen und Ruanda haben in den letzten Jahren höhere Wachstumsraten erzielt, teilweise über 7 % pro Jahr. Für 2024 hat der IWF ursprünglich mit einem höheren Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) gerechnet, und zwar mit 3,1 %. Allerdings korrigierte der IWF seine Angabe auf 2,6 %, da v.a. der Agrarsektor, der für Marokko einer der bedeutendsten Sektoren ist, in diesem Jahr stark schwächelte.

Durch den Ansiedlungs- und Industrialisierungskurs, den das Land einschlägt, befindet sich die marokkanische Wirtschaft auf Wachstumskurs. Der Ausbau der Infrastruktur und die Anreize, insbesondere auch für die Zulieferindustrie, sind wesentliche Kernpunkte für die florierende Wirtschaft. Zusätzlich baut Marokko verstärkt die Zukunftsmärkte Energie, Klimaschutz und Wasserstoff sowie die Digitalisierung aus. Diese Vorgehensweise könnte Marokkos Wirtschaft stärken und die Attraktivität des Landes weiter steigern.

2.4.1 Investitionsklima

Als Wirtschaftsstandort verfügt Marokko über viele Entwicklungs- und Investitionsmöglichkeiten. Die geografische Lage des Landes im Norden des afrikanischen Kontinents und die Nähe zum europäischen Markt bieten strategische Vorteile und geben Marokko zurecht die Bezeichnung „das Tor zum afrikanischen Kontinent“.

Das Investitionsklima in Marokko wird als attraktiv und stabil bewertet, insbesondere aufgrund der politischen Stabilität und einer gut ausgebauten Infrastruktur. Das Land hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht, um Investitionen zu fördern, darunter Reformen im Rechtssystem, Einführung von Freihandelszonen und attraktive Anreize für ausländische Unternehmen. Für ausländische Investoren stellt Marokko ein vergleichbar liberales Umfeld dar. Gemeinsam mit Südafrika gilt das Königreich als attraktivster und sehr moderner Investitionsstandort in Afrika. Die Freihandelszonen ermöglichen ausländischen Unternehmen zollfreie Produktions- und Exportmöglichkeiten. Das Land profitiert von internationalen Investitionen, u.a. aus Deutschland und der EU, die Projekte in den Bereichen Digitalisierung, grüner Wandel und Infrastruktur unterstützen.

¹³ Groupe de la Banque Mondiale (17.07.2024) : Mise à jour économique du Maroc – été 2024

Marokko verfügt über eine der besten Infrastrukturen Afrikas. Ein besonderes Beispiel ist der Hafen Tanger Med, der als einer der größten und modernsten auf dem Kontinent gilt. Das Land verfügt zudem über eine gut entwickelte Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur. Wichtige Sektoren, die aufgrund ihrer Potenziale und Wichtigkeit für das Land viele Investitionen anziehen, sind die Automobilindustrie, der Energiesektor und zuletzt auch die Luftfahrt. Durch eine Vielzahl an Projekten für den Ausbau und die Modernisierung, die die Regierung in den nächsten Jahren vorsieht, und diverse Förderungsprogramme haben sich das allgemeine Geschäftsklima und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen deutlich verbessert.

Im Ranking der Weltbank hat sich Marokko deutlich verbessert und belegt einen Platz, der vor einigen EU-Ländern liegt. Dies zeigt die Fortschritte bei der Vereinfachung von Unternehmensgründungen und im Steuerwesen. Nach Angaben der Weltbank und Statista erreichte das Land im Jahr 2020 in der Kategorie Erleichterung der Geschäftstätigkeit mit 73 Punkten Rang 34. Das Land gehört zu den Ländern mit den günstigsten Geschäftsbedingungen in Afrika. Die Attraktivität Marokkos ist insbesondere in Bezug auf die Gründung eines Unternehmens, die Zahlung von Steuern, die Versorgung mit Strom und den grenzüberschreitenden Handel hoch.

Trotz der positiven Entwicklungen gibt es Herausforderungen, allen voran die Bürokratie, die in einigen Bereichen nach wie vor als ineffizient wahrgenommen wird. Außerdem ist die Abhängigkeit von europäischen Märkten und der globale Wettbewerbsdruck ein Risiko, das dem Investitionsklima gefährlich werden könnte. Des Weiteren ist Marokko immer noch stark von der Agrarwirtschaft abhängig und diese schwächelt derzeit stark. Ein weiterer Faktor, der das Geschäftsklima beeinträchtigen kann, ist der Mangel an Beschäftigungsperspektiven und die hohe Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosenquote lag im Jahr 2023 bei 12 %¹⁴

2.4.2 Ausländische Direktinvestitionen

Die marokkanische Regierung verfolgt eine Strategie, die die Beschäftigung ankurbeln und die ausländische Direktinvestitionen (Foreign Direct Investment - FDI) anziehen soll. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den für Marokko wichtigen und einkommensstarken Sektoren wie z.B. erneuerbaren Energien, Automotive, Luft- und Raumfahrt, Agrarwirtschaft, Textil, Outsourcing und Pharmazie. Des Weiteren verfügt Marokko über ambitionierte Upscaling-Pläne zur Diversifizierung der Industrie, die es dem Land ermöglichen, High-End-Märkte zu erschließen. Steuerliche Anreize und niedrige Produktionskosten sind weitere Vorteile Marokkos. Für Marokko sprechen auch das hohe Wachstumspotenzial des Landes und moderne (Telekommunikations-)Infrastrukturen.

Marokko hat in der Vergangenheit bewiesen, dass es Krisen standhalten kann. Das Land hat die Folgen der weltweiten Pandemie und die für die eigene Wirtschaft bedrohlichen Extremwetterereignisse (Regenfälle, Hitzewelle, Erdbeben, usw.) relativ gut überstanden. Auch die Standhaftigkeit gegenüber der Konkurrenz auf dem eigenen Kontinent (Südafrika und Ägypten) zeigt, dass Marokko mithalten kann.

Ein gewisses Risiko bergen soziale Ungleichheiten und die hohe Jugendarbeitslosigkeit. Außerdem ist das Königreich stark abhängig von den Exporten in die EU sowie den Einflüssen des Klimawandels. Zusätzlich stellen diplomatische Spannungen zwischen Marokko und seinem Nachbarland Algerien sowie zu Spanien und Deutschland erschwerte Verhältnisse dar. Im Jahr 2021 kam es zu diplomatischen Spannungen, die dazu führten, dass Marokko seinen Botschafter aus Berlin zurückrief. Auslöser für die politischen Unstimmigkeiten waren zu einem der West-Sahara-Konflikt, bei dem die deutsche Haltung kritisiert wurde. Zum anderen lud Deutschland den früheren Anführer der Unabhängigkeitsbewegung der West-Sahara ein. Dies stufte die marokkanische Regierung als Affront ein. Zwar hat sich mit dem Wechsel der deutschen Regierung die politische Lage seitdem entspannt, ein Restrisiko über weitere politische Unstimmigkeiten bleibt bestehen, zumal aktuell in Deutschland die politischen Gegebenheiten vor den Neuwahlen unklar sind.

Bis Mai 2024 erreichten die FDI einen Bruttowert von 16,1 Mrd. MAD (ca. 1,51 Mrd. EUR), was einem Anstieg von 20 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht. Netto verblieb ein Zufluss von 10,1 Mrd. MAD, da 6,1 Mrd. MAD ins Ausland abgezogen wurden¹⁵. Dies ist der zweithöchste historische Wert, v.a. bedingt durch Reformen wie die neue Investitionscharta und ein verbessertes Geschäftsklima.

Nach einem Bericht des nationalen Devisenamtes (Office de Changes) stiegen in den ersten neun Monaten des Jahres 2024 die Zuflüsse der FDI um 50,7 % und erreichten einen Wert von 16,34 Mrd. MAD (ca. 1,6 Mrd. USD)¹⁶. Bei den Zuflüssen (Inflow) handelt es sich um die Direktinvestitionen ausländischer Investoren in Marokkos Automobilproduktion. Die Direktinvestitionen Marokkos in Drittländer, also die Ausgaben (Outflows) wiederum nahmen um 12,4 % ab und verbesserte die Investitionsbilanz des Königreichs. Im Jahr 2023 wurde noch ein Rückgang verzeichnet. Der jüngste Aufschwung der FDI signalisiert ein starkes Vertrauen der Investoren gegenüber Marokko und verdeutlicht die strategische Bedeutung des Landes als Wirtschaftsstandort. Marokko zieht im Automobilbereich jährlich neue Investoren an und macht somit die wirtschaftliche Attraktivität und den Standortvorteil des Landes deutlich.

¹⁴ BMZ: Geschäftsklima verbessert, Arbeitsplätze fehlen, März 2023

¹⁵ Maghreb-Post: Marokko – Ausländische Direktinvestitionen erreichten bisher brutto 16,1 Mrd. MAD, 10.07.2024

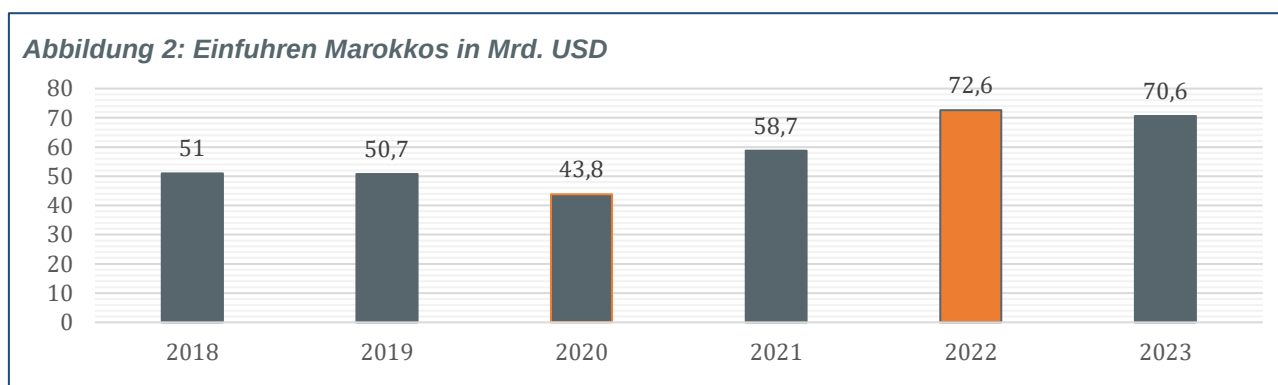
¹⁶ Morocco World News: Morocco sees Foreign Direct Investment rise by over 50 % in 2024, 02.11.2024

Frankreich war 2023 mit 6,8 Mrd. MAD netto der größte ausländische Investor, gefolgt von den Vereinigten Arabischen Emiraten (2,3 Mrd. MAD), Großbritannien, Spanien und Deutschland (je 1,5 Mrd. MAD). Der Anteil Frankreichs lag bei über 61 % der Nettoinvestitionen.

2.4.3 Außenhandel

Marokkos Außenwirtschaft bleibt 2025 auf Erfolgskurs. Die gute Bilanz zeichnet sich durch ehrgeizige Infrastrukturpläne und eine unternehmerfreundliche Industrialisierungspolitik aus. Zudem zieht das nordafrikanische Land verstärkt FDI an. Zum Wachstumsbeitrag wirken sich auch die Investitionen hinsichtlich der Fußballweltmeisterschaft 2030, die u.a. in Marokko stattfinden wird, positiv aus.

Neben Nahrungsmitteln, Petrochemie und chemischen Erzeugnissen importiert Marokko v.a. Kfz und -teile, Maschinen, Eisen und Stahl sowie Elektrotechnik. Weitere bedeutende Importgüter sind Textilien und Bekleidung, Elektronik, Gas und Rohstoffe. Marokko ist auf Importe angewiesen, insbesondere auf Nahrungsmittel, Kraftstoffe und elektrische Geräte. Aber auch Energieimporte spielen eine große Rolle, sind jedoch kostspielig. Daher baut das Land die erneuerbaren Energien verstärkt aus. Die folgende Abbildung 3 zeigt die Einfuhren Marokkos von 2018 – 2023. In der Vor-Corona-Zeit waren die Importe stabil bei einem Gesamtwert von ca. 50 Mrd. USD. Durch die Pandemie sind die Importe deutlich eingebrochen und lagen nur bei einem Importwert von 43,8 Mrd. EUR. Es wird jedoch deutlich, dass Marokko die Folgen der Pandemie recht gut überwunden hat, da die Importe bereits im Jahr 2021 wieder stark zunahmen und sogar den Importwert vor der Pandemie mit 58,7 Mrd. USD überholte. In den Jahren 2022 und 2023 wuchsen die Importe weiter und überstiegen die 70 Mrd. USD-Marke.

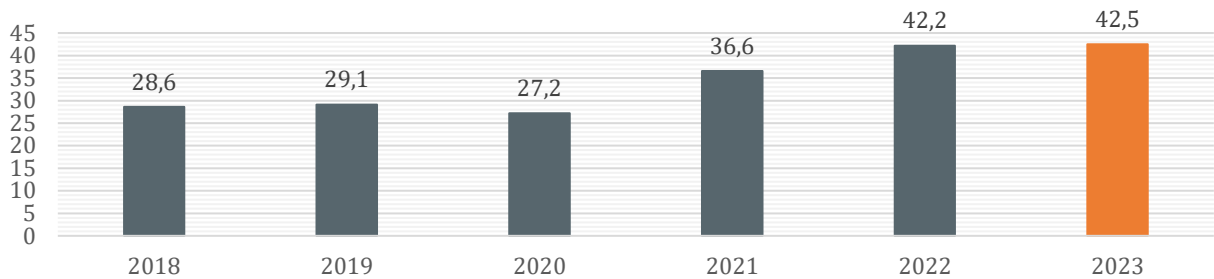


Quelle: GTAI (2021, 2024) – Wirtschaftsdaten Kompakt Marokko

Marokkos wichtigste Lieferländer im Jahr 2023 waren Spanien, China und Frankreich, gefolgt von den USA, der Türkei und Deutschland an sechster Stelle mit einem Anteil von 4,9 % der Gesamtexporte. Zu den wichtigsten Importgütern Marokkos zählen Nahrungsmittel, Petrochemie, chemische Erzeugnisse, Kfz und -Teile, Maschinen, Elektrotechnik, Textilien/Bekleidung, Elektronik, Gas und Rohstoffe (ohne Brennstoffe).

Marokkos wichtigsten Abnehmerländer mit dem größten Exportanteil im Jahr 2023 waren Spanien und Frankreich, die eine kulturelle oder geschichtliche Vergangenheit mit dem Königreich haben. Italien folgt an dritter, Großbritannien an vierter und Deutschland an fünfter Stelle. Weitere Länder, die viel aus Marokko importieren, sind die USA und Indien. Es fällt jedoch auf, dass die EU-Länder einen sehr starken Anteil bei den Importen für sich beanspruchen. Zu den wichtigsten Exportgütern Marokkos zählen Fahrzeuge, Kabelstränge und Fahrzeuginnenausstattungen, Phosphate, Düngemittel, Elektronik und Elektrik. Zunehmend werden auch Teile für die Luft- und Raumfahrt und Chemikalien ausgeführt.

Die Abbildung 4 stellt die Entwicklung der gesamten Ausfuhren Marokkos zwischen den Jahren 2018 und 2023 dar. Ähnlich wie bei den Einfuhren steigt der Wert bis 2019 und bricht im Jahr 2020, v.a. aufgrund der Corona-Krise ein. Die Exporte steigen ab 2021 jedoch und erreichen im Jahr 2023 einen Höchstwert von 42,5 Mrd. USD.

Abbildung 3: Ausfuhren Marokkos in Mrd. USD

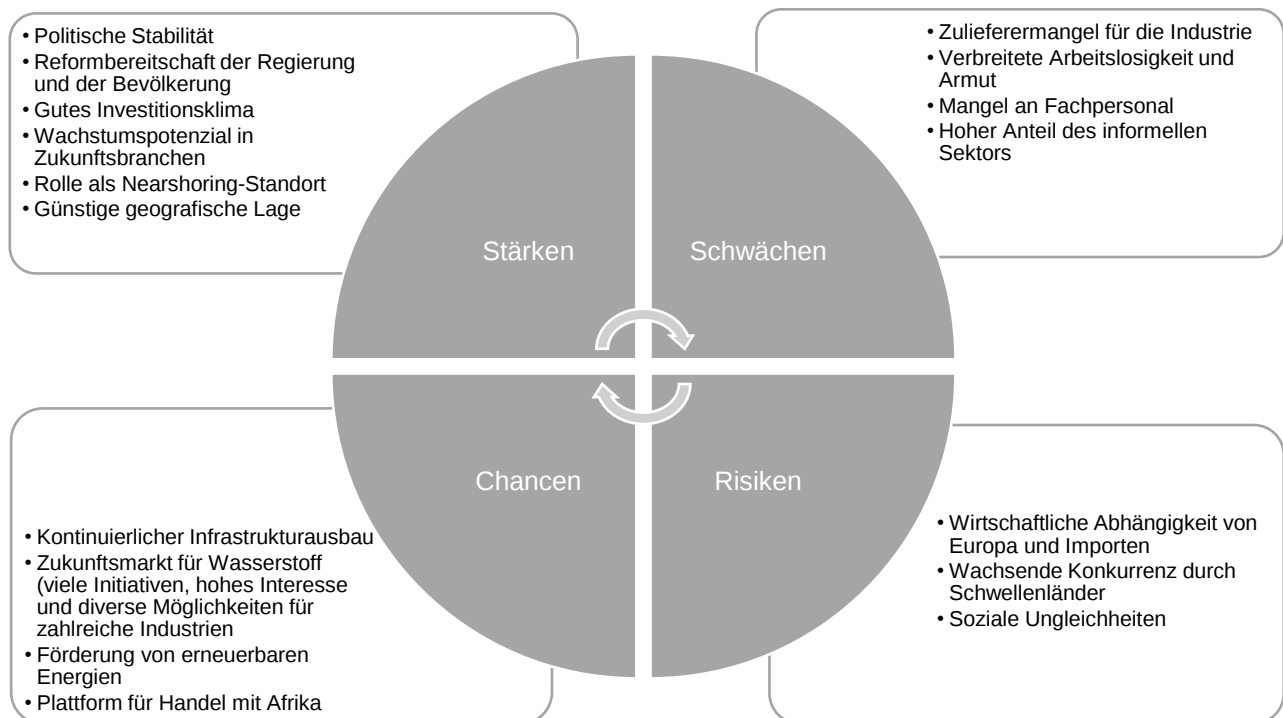
Quelle: GTAI (2021, 2024) – Wirtschaftsdaten Kompakt Marokko

2.5 Wirtschaftsbeziehungen Marokkos zu Deutschland

Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Marokko zeichnen sich durch eine wachsende Partnerschaft aus, insbesondere in den Bereichen Handel, erneuerbare Energien und Industrie. Der Handel zwischen beiden Ländern floriert, mit einem Wachstum der marokkanischen Exporte nach Deutschland um etwa 28,6 % im Jahr 2022. Im gleichen Zeitraum stiegen deutsche Exporte nach Marokko um 30,4 %, mit einem Handelsüberschuss zugunsten Deutschlands. Hauptprodukte im Handel sind Maschinen, Chemikalien und Fahrzeuge. Gleichzeitig profitiert Deutschland von Marokkos Position als Logistikkreuz für Europa und Afrika, insbesondere durch den Hafen Tanger Med und die Freihandelszonen, die den Transport erleichtern.

Das bilaterale Handelsvolumen lag im Jahr 2023 bei knapp 6 Mrd. EUR. Die deutschen Exporte nach Marokko stiegen wertmäßig um 14,1 % und die deutschen Importe legten um 32,6 % zu¹⁷.

Die Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien ist ein zentraler Bestandteil der bilateralen Beziehungen. Eine neue Allianz für Klima und Energie zielt darauf ab, grünen Wasserstoff in Marokko zu fördern. Deutschland unterstützt den Bau der ersten Referenzanlage zur Wasserstoffproduktion, die auch für die Stahlproduktion genutzt werden soll. Diese Partnerschaft soll den Export von grünem Wasserstoff nach Europa ermöglichen und gleichzeitig Marokkos Energiewende vorantreiben.

Abbildung 4: SWOT-Analyse Marokko

Quelle: eigene Darstellung nach Angaben von Morocco Now und der GTAI (2024)

¹⁷ BDEx: Länder- und Marktinformationen 7/2024

3. Die Automobilindustrie in Marokko

3.1 Automobilbranche im Überblick

Die marokkanische Automobilindustrie hat sich in den letzten Jahren zu einem dynamischen und wirtschaftstreibenden Sektor im Königreich entwickelt und trägt mit geschätzten 16 % stark zum BIP bei. Die Automobilindustrie ist die größte und führende Exportbranche des Landes und das noch vor der traditionellen Phosphatindustrie. Ein Großteil der produzierten Fahrzeuge wird exportiert. Die Ausfuhr von Fahrzeugen macht ca. 22 % der gesamten Exporterlöse des Landes aus. Die EU ist eines der wichtigsten Zielregionen für PKWs aus Marokko. Im Bereich des Automobilexports hat Marokko sogar Länder wie Südafrika und China überholt.

Seit zwei Jahrzehnten verzeichnet die Branche bemerkenswerte Wachstumszahlen. Dabei stechen insbesondere die herausragenden Exportleistungen und die Schaffung von Arbeitsplätzen hervor. Aktuell arbeiten über 220.000 Menschen in der marokkanischen Automobilindustrie und im Jahr 2024 liefen über 700.000 Fahrzeuge vom Band¹⁸, was einem Anstieg von 20 %¹⁹ zum Vorjahr entspricht.

Die Positionierung Marokkos als Produktions- und Exportplattform für Kfz-Ausrüstung und -Fahrzeuge wird durch die Niederlassungen renommierter globaler Akteure wie Renault, Snop Groupe, GMD Group, Bamesa, Delphi Technologies, Yazaki, Sumitomo Electric Wiring System (SEWS), Saint-Gobain und seit 2019 auch Stellantis (Zusammenschluss aus Fiat Chrysler Automobiles und PSA Peugeot Citroën) untermauert. Die lokale Automobilindustrie umfasst mehr als 250 Unternehmen. Sonderwirtschaftszonen, z.B. die Tanger Automotive City (TAC) und Freihandelszonen ermöglichen günstige Produktionsbedingungen und erhebliche Steuervergünstigungen. Außerdem bietet die Branche niedrige Lohnkosten vergleichsweise zu Europa und hochqualifizierte Arbeitskräfte, die zunehmend in Kooperation mit den Automobilherstellern aus- und weitergebildet werden.

Die Präsenz von bedeutenden großen Automobilherstellern und das Engagement der lokalen Politik haben Marokko dazu verholfen, dass der Automobilstandort an Bedeutung und international an Aufmerksamkeit gewinnt. Auch die geschaffenen Exportfreihandelszonen und der Bau moderner Produktionsstätten, wie z.B. von Renault und Stellantis, haben zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. Mit der vorteilhaften Lage zwischen Europa und Afrika stellt Marokko einen idealen Standort für Investitionen sowie für den Export von Fahrzeugen und Autoteilen dar und vereinfacht den Zugang zum Markt und die Kommunikation zwischen den beiden Kontinenten.

Die marokkanische Regierung unterstützt zahlreiche Maßnahmen und bietet lokalen Herstellern und ausländischen Investoren Förderungen, die diesen Trend beibehalten sollen und stellt neue Anreize für ausländische Investitionen. Zudem verfolgt das Land das Ziel, die Produktion dauerhaft auf mehrere 100.000 Fahrzeuge pro Jahr (ca. 800.000 Fahrzeuge) auszulegen. Das Ziel ist es, bis 2025 sogar eine Produktionskapazität von 1 Mio. Fahrzeugen jährlich zu erreichen. Damit ist gleichzeitig auch vorgesehen, die Schaffung von Arbeitsplätzen fortzuführen und die eigene Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

In der Automobilbranche setzt Marokko zunehmend auf erneuerbaren Energien, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Bis 2030 sollen 52 % des Strombedarfs in der Produktion aus erneuerbaren Quellen abgedeckt werden. Neben der Produktion sollen die Fahrzeuge selbst auch nachhaltiger sein und den Klimaschutzzielen entsprechen. Die E-Mobilität gehört zu den Trends, die insbesondere durch die großen Hersteller verfolgt wird. Das Renault-Werk in Tanger nutzt zu 100 % erneuerbaren Energien für die Autoproduktion und Stellantis bspw. produziert bereits Elektrofahrzeuge in Kénitra. Auch die dazugehörige Infrastruktur, z.B. Ladestationen, sind in Marokko in Planung und bieten viel Potenzial.

Zusätzlich zur grünen Technologie und den Elektroautos investiert das Land in den Auf- und Ausbau eines umfangreichen Zulieferernetzwerks. Die Teilefertigung (Karosserieteile, Kabelbäume, Sitze, Motorenkomponenten, Elektronik) und Batterietechnologien (Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge) sind dabei von besonderer Bedeutung.

Marokko strebt neben der Rolle als Produktionsstandort auch die Funktion als Innovationszentrum an. Die Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern soll neue Investitionen in Technologiezentren und in Hubs für Forschung und Entwicklung (F&E) ermöglichen. Dazu werden neue Partnerschaften mit Universitäten, Bildungseinrichtungen und Forschungsinstitutionen geknüpft, die eine effiziente Ausbildung von Ingenieuren und Fachkräften gewährleistet. Im Bereich der Produktion wird außerdem die Forschung und Entwicklung von smarten Technologien und elektronischen Komponenten vorangetrieben. Dazu zählen auch die Automatisierung und Robotisierung in den Automobilwerken, digitale Prozesse, Softwarelösungen für die Steuerung der Produktion und der Logistik.

Marokkos Automobilindustrie hängt jedoch erheblich von importierten Vorleistungen ab. Mehr als 58 % des Exportwertes im Automobilsektor beinhalten eine ausländische Wertschöpfung²⁰. Viele der importierten Produkte werden in einer verarbeiteten Form erneut exportiert. Nach Recherchen der Wirtschaftskammer Österreich wurden im Jahr 2021 nur 7 % der importierten Automobilprodukte für den lokalen Markt verwendet, gegenüber 93 % der Zwischenprodukte, die wieder ausgeführt wurden.

¹⁸ AHK Marokko: Bilatéral – Der Automobilsektor

¹⁹ Marokko.com: Automobilindustrie: Marokko die Nummer 1 in Afrika

²⁰ Aussenwirtschaft Austria: Branchenreport Marokko – Automobilindustrie, 2021

Des Weiteren bleibt die Konkurrenz auf dem eigenen Kontinent durch Ägypten und Südafrika sowie durch den Automobilmarkt in Osteuropa groß. Bei diesen Ländern handelt es sich ebenfalls um etablierte Produktionsstandorte für Automobile, die ähnliche Anreize für Investitionen bieten und die über vergleichsweise niedrige Produktionskosten verfügen.

Marokko setzt auf eine ganzheitliche Entwicklung der Automobilindustrie mit Schwerpunkten auf Produktion, Elektrofahrzeuge, Zuliefernetzwerke, nachhaltige Technologien und Digitalisierung. Durch Investitionen in Infrastruktur, Fachkräfte und Innovation möchte Marokko nicht nur die Fahrzeugproduktion steigern, sondern auch seine globale Wettbewerbsfähigkeit stärken und sich als führendes Zentrum für nachhaltige Mobilität in Afrika etablieren.

3.2 Aktuelle Projekte

Marokkos Regierung legt ein besonderes Augenmerk auf die lokale Automobilindustrie und engagiert sich für das Wohlbefinden und eine bleibende Wettbewerbsfähigkeit, die dem Land und der Bevölkerung zugutekommen soll. Dementsprechend sieht das Land in den kommenden Jahren mehrere Projekte zum Ausbau und zur Modernisierung der Industrie vor mit dem Ziel den Wachstumstrend fortzuführen und die Industrie weiter zu stärken. Marokko unterzeichnete mehrere Abkommen mit diversen internationalen Unternehmen und Investoren, die mehr als 25 Projekte in der Automobilindustrie und im Wert von 1,5 Mrd. USD vorsehen, die dem Land helfen sollen, sich als internationale Drehscheibe für die Automobilproduktion zu positionieren²¹. Diese Abkommen wurden u.a. mit französischen, chinesischen, spanischen und amerikanischen Unternehmen unterzeichnet. Diese Abkommen beinhalten nicht nur Investitionen in Fertigungsanlagen, sondern auch in Forschung und Entwicklung, mit dem Ziel, die lokale Automobilindustrie zu stärken und Arbeitsplätze zu schaffen.

3.2.1 Produktion des Modells Renault Kardian

Renault verfolgt im Werk SOMACA in Casablanca ehrgeizige Ziele und kündigte 2023 den Produktionsstart der Marke Renault Kardian an. Der offizielle Produktionsstart fand am 08. November 2024 statt. Dieses neue Modell markiert einen wichtigen Schritt im internationalen Strategieplan von Renault (Renault International Game plan 2027) und zeigt Marokkos Rolle als Schlüsselakteur in der globalen Automobilproduktion²². Dieses Projekt verdeutlicht die Wettbewerbsfähigkeit der marokkanischen Industriepattform. Der neue Kardian ist das erste von acht Serienmodellen, die bei der Ankündigung des „International game plan 2027“ der Marke Renault im Oktober 2023 enthüllt wurden und deren Fertigung in der SOMACA begann. Der Renault Kardian ist das erste Modell der neuen modularen und ultra-vielseitigen Plattform der Renault Group, die die Entwicklung einer großen Modellvielfalt für zahlreiche Märkte außerhalb Europas ermöglicht. Die ultraflexible Plattform ermöglicht es, den Kunden sehr unterschiedliche Karosserien und Silhouetten anzubieten.

3.2.2 Ausbau des Stellantis-Werks

Stellantis (ehemals PSA Peugeot Citroën) baut sein Werk in Kénitra aus und plant, die Produktionskapazität auf 450.000 Fahrzeuge pro Jahr zu erhöhen²³. Im Rahmen der Entwicklungspläne der marokkanischen Regierung kündigte Stellantis selbst Investitionen von über 300 Mio. EUR an, die dem Ausbau des Werks in Kénitra dienen²⁴. Das Werk sieht eine Verdopplung seiner Produktionskapazität vor und strebt die Einführung einer „smart car“-Plattform an. Bis 2030 rechnet Stellantis mit einem Marktanteil von 22 %²⁵. Das Werk in Kénitra wird zu dem regionalen Bestreben beitragen, bis 2030 eine Produktionskapazität von einer Million Fahrzeugen pro Jahr zu erreichen, wobei die regionale Produktionsautonomie über 70 % betragen soll.²⁶

3.2.3 Produktion von Elektroautos und der Infrastruktur

Darüber hinaus konzentriert sich Marokko zunehmend auf die Elektromobilität. Die Regierung und Unternehmen wie Renault bereiten sich darauf vor, Elektrofahrzeuge und deren Komponenten zu produzieren. Marokko versucht, sich als ein Zentrum für die Herstellung von Elektroautos zu positionieren, was durch Investitionen in Infrastruktur und Ausbildung von Fachkräften unterstützt wird. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Produktion von Elektroautos und EV-Batterien.

3.2.4 Produktionsstätte für Kathoden

Das Königreich sieht den Bau einer Batteriezellenfabrik in Marokko vor. Ein Investitionsvertrag in Höhe von rund 1,3 Mrd. USD wurde von der marokkanischen Regierung und dem chinesischen Batteriezellenhersteller und VW-Partner Gotion High-Tech im Jahr 2023 unterschrieben. Die endgültige Investitionssumme könnte 6,5 Mrd. USD betragen. Die Produktionskapazität soll sich zu Beginn auf 20 GWh pro Jahr belaufen²⁷. Laufen die Geschäfte wie vorgesehen, sollen die Kapazitäten erhöht werden. Das chinesische Unternehmen rechnet mit einem Anstieg auf 100 GWh. Der Baustart der Fabrik sowie die Art der produzierten

²¹ Ghorfa : Marokkos Automobilbranche im Vormarsch

²² MCINET: La SOMACA démarre la fabrication de Renault Kardian destiné au marché national et à l'export

²³ L'Usine Nouvelle : Boostée par 300 millions d'euros d'investissements, l'usine marocaine de Stellantis double sa capacité de production, 17.03.2024

²⁴ Stellantis: Une nouvelle étape pour le site de Kénitra afin de soutenir les plans de croissance de la région Afrique et Moyen-Orient

²⁵ Ebenda.

²⁶ Ebenda.

²⁷ Electrive: Pläne für Gotion-Batteriefabrik in Marokko werden konkret, 10.06.2024

Batteriezellen bleiben offen. Der Bau dieser Fabrik in Marokko hat strategische Gründe. Die Nähe zu Europa sowie die Handelsabkommen mit der EU und den USA sollen den Vertrieb der Batteriezellen vereinfachen und mehr Kunden anlocken. Zudem sind mit Stellantis und Renault wichtige Abnehmer in direkter Nähe vorhanden. Der geplante Bau der Fabrik führte zu einer vermehrten Ansiedlung chinesischer Batterieunternehmen. Die Firmen Hailang und Shinzoom planen Werke für Kupferfolien und Batterie-Anoden und BTR New Material möchte eine Kathodenmaterialfabrik in der Nähe von Casablanca eröffnen.

3.2.5 Kontinuierlicher Ausbau von Ingenieur- und Forschungsleistungen

In 2023 ging das erste Entwicklungs- und Testzentrum Afrikas in Marokko in Betrieb, das den Unternehmen FEV mit seinem Joint Venture-Partner UTAC gehört. Dieses befindet sich etwa 150 km südöstlich von Casablanca in der Stadt Oued Zem. Dieses Zentrum dient v.a. der Fahrzeugentwicklung und -erprobung und liegt auf 850 m Höhe im marokkanischen Atlas-Vorgebirge. Das Gelände mit insgesamt 500 ha Fläche umfasst ein weitläufiges, komplett neu gebautes Testgelände für PKW und Nutzfahrzeuge und bietet 14 Teil- und Einzelstrecken für Erprobungsfahrten²⁸. Sie verfügt über eine auf 4 km angelegte Ausrollstrecke (entsprechend EU- und japanischen Vorgaben nach ISO 1702507.22). Testabschnitte für Hochgeschwindigkeitsfahrten, Bremsprüfungen und Akustiktests sowie Steigungshügel und Schlechtwegstrecken, eine ISO 10844 Akustikstrecke, Stadtumgebung und weitere Teststrecken ergänzen das Portfolio. Im angeschlossenen, ebenfalls neu errichteten Testzentrum finden Kunden ein komplettes Angebot an Prüfständen für die Antriebsstrangentwicklung (Elektro-, Hybrid- und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren), RDE-Zyklen, Dauer- und Zuverlässigkeitserprobungen, Dynamik-, Akustik- und Klimatests.

Diese neue Einrichtung soll neue Projekte im F&E-Bereich ermöglichen, insbesondere was Elektro- und hybride Fahrzeuge betrifft. Die Ausstattung soll kontinuierlich für den Bedarf und neue Trends erweitert werden unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeits- und Digitalisierungsstrategie. Weitere Forschungs- und Testzentren in Marokko werden derzeit besprochen.

3.3 Fahrzeugproduktion

Marokko hat sich als Produktionsstandort im Bereich der Automobilindustrie etabliert und ist führender PKW-Hersteller in Afrika. Diese Entwicklung hat das Land dank einer hochwertigen Infrastruktur und der Gewährung von Steuervorteilen erreicht. Moderne und nachhaltige Werke mit einer strategischen Lage wurden errichtet und internationale Einflüsse unterstützen das kontinuierliche Wachstum der Branche.

Im Jahr 2023 produzierte Marokko ca. 613.000 Fahrzeuge. Die jährliche Produktionskapazität von 700.000 PKW waren allerdings schon erreicht, auch wenn erst 2024 tatsächlich diese Kapazität genutzt wurde. Um die 90 % der Produktion werden exportiert. Die meisten hergestellten Autos werden in die EU geliefert. Die wichtigsten Zielmärkte für die produzierten Autos sind Länder, wie Frankreich, Spanien, Deutschland und Italien. Mit einem Anteil von rund 30 % an den Gesamtexporten Marokkos trug die Automobilindustrie im Jahr 2023 über 10 Mrd. USD zu den Exporterlösen bei.

Aktuell stellt Marokko insgesamt 700.000 Fahrzeuge im Jahr her was einem Anstieg von 6 % zum Vorjahr entspricht.²⁹ Die Produktionskapazitäten sollen bis 2025 auf 1 Mio. Fahrzeuge pro Jahr gesteigert werden, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Bei den elektrischen Fahrzeugen (EV) weist Marokko eine jährliche Produktionskapazität von 40.000 Elektroautos auf³⁰. Bis 2025 soll diese auf ca. 100.000 E-Autos angehoben werden. Über 250 Zulieferunternehmen haben sich in Marokko angesiedelt und produzieren Teile wie Kabelbäume, Elektronikkomponenten und Sitzsysteme.

Wichtige Produktionsstandorte

- **Renault-Nissan-Werk Tanger:** Dieses Werk wurde 2012 eröffnet und ist eines der größten in Afrika. Es hat eine Kapazität von rund 400.000 Fahrzeugen pro Jahr. Es ist bekannt für seine CO2-neutrale Produktion, die durch den Einsatz erneuerbarer Energien erreicht wird. Das Renault-Werk fertigt hauptsächlich Kleinwagen und SUV-Modelle, darunter die Modelle Dacia Logan, Dacia Sandero und Renault Koleos. Das Werk in Casablanca kann bis zu 100.000 Fahrzeuge jährlich herstellen. Zusammen produzieren die Werke insgesamt 500.000 Autos pro Jahr. Die Inbetriebnahme dieses Werks war Mitauslöser für eine noch stärkere Dynamik im Sektor.
- **Stellantis-Werk Kénitra:** Mit einer Produktionskapazität von aktuell 200.000 Fahrzeugen pro Jahr und Plänen zur Erweiterung auf 300.000 Fahrzeuge, produziert Stellantis hauptsächlich Fahrzeuge für die europäischen Märkte. Das Werk von Peugeot in Kénitra konzentriert sich auf die Produktion von Kompaktwagen und mittleren Fahrzeugen. Peugeot ist seit 2019 in Marokko tätig und hat seine Produktionskapazitäten erheblich ausgeweitet. Zu den Produktionsschwerpunkten gehören Motoren und Fahrzeuge. Das Werk stützt sich auf das marokkanische Zuliefernetz, was zu einer lokalen Integrationsquote von 60 % führt.

²⁸ FEV : FEV und UTAC nehmen erstes Entwicklungs- und Testzentrum Afrikas in Marokko in Betrieb, 30.05.2023

²⁹ AHK Marokko: Der Automobilsektor in Marokko, 2024

³⁰ Perspective Monde: Maroc: production automobile à grande vitesse, 26.11.2024

- **Volkswagen:** VW hat eine Fertigungsstätte in Tanger (gemeinsam mit Renault), die auf die Produktion von Fahrzeugmodellen wie dem Volkswagen Golf ausgerichtet ist.

Mit der Gründung des ersten Automobilmontage- und Herstellerunternehmens SOMACA hat Marokko die ersten Schritte in der Montage- und Fertigungsindustrie getätigt und sich seitdem zu den weltweit am schnellsten wachsenden Automobil-Hubs entwickelt. Diese bemerkenswerte Entwicklung ist auch dank der industriellen Diversifizierung und der Bemühungen der Politik, aber auch durch das internationale Engagement im Land möglich. Das Land ist ein attraktiver Produktionsstandort für Fahrzeuge geworden und bietet neben guten Rahmenbedingungen und herausragenden, jungen Fachkräften auch moderne Produktionsstätten. In den letzten Jahren haben sich vermehrt große internationale Automobilhersteller in Marokko niedergelassen, die die Wirtschaft ankurbeln und neue Arbeitsplätze schaffen.

Marokko plant die jährliche Leistung von 700.000 Fahrzeugen jährlich auf 800.000 Fahrzeuge pro Jahr anzuheben. Die Tendenz ist jährlich die Produktionskapazitäten zu erweitern. Um das Ziel eines kontinuierlichen Ausbaus der Automobilindustrie zu ermöglichen, setzt das Land auf eine langfristige Strategie. Dazu zählen die Förderung der ausländischen Direktinvestitionen und die Unterstützung der lokalen Unternehmen, die sich auf die Herstellung von Fahrzeugteilen und -komponenten spezialisieren. Zudem rücken Aspekte wie Nachhaltigkeit und Innovationen in den Fokus der Regierung. Daher nimmt Marokko auch die Entwicklung der Elektromobilität im eigenen Land in Angriff. Zukünftig sollen Investitionen vermehrt in die Fertigung von batteriebetriebenen Autos fließen. Hersteller wie Renault und BYD haben solche Investitionen bereits angekündigt und fokussieren sich auf eine Herstellung von elektrischen und hybriden Fahrzeugen. Marokko visiert eine führende Rolle im wachsenden Markt für Elektrofahrzeuge an.

3.4 Zulieferindustrie

Marokko hat sich zu einem wichtigen Knotenpunkt für die Automobilzulieferindustrie entwickelt, da viele internationale Automobilhersteller ihre Produktionskapazitäten ins Land verlagert bzw. ausgeweitet haben. Diese binden die lokalen Zulieferer eng in ihre Wertschöpfungsketten mit ein.

3.4.1 Die Zulieferindustrie im Überblick

Die Zulieferindustrie in Marokko umfasst eine Vielzahl an Sektoren, darunter:

- **Elektronik und Fahrzeugtechnologie:** Hersteller von elektronischen Komponenten wie Steuergeräten, Sensoren, Batteriesystemen und Telematiklösungen,
- **Karosserieteile und Mechanik:** Zulieferer, die Teile wie Türen, Motorhauben, Stoßstangen, Achsen und Fahrgestelle produzieren,
- **Innenausstattung:** Unternehmen, die Sitze, Armaturenbretter, Türverkleidungen und andere Innenraumteile herstellen,
- **Fahrwerkskomponenten:** Hersteller von Fahrwerksteilen wie Stoßdämpfern, Aufhängungen und Rädern,
- **Fahrzeugbeleuchtung und -sicherheitssysteme:** Zulieferer von Beleuchtungseinrichtungen, Airbags und Sicherheitsmechanismen.

Diese Zulieferer unterstützen nicht nur die lokale Automobilproduktion, sondern exportieren auch eine Vielzahl von Komponenten in andere Märkte, auch in diesem Bereich geht ein Großteil der Exporte nach Europa.

Die Zulieferindustrie hat wie die Automobilindustrie im Allgemeinen ein starkes Wachstum erfahren. Marokko hat sich als wichtiger Produktionsstandort für internationale Automobilhersteller etabliert, was zu einem Anstieg der Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Automobilkomponenten geführt hat.

Mehrere große internationale Zulieferunternehmen, darunter Valeo, Faurecia, Magna, Lear Corporation und Delphi Technologies haben auf die hohe Nachfrage und das Geschäftspotenzial reagiert und Produktionsstätten in Marokko eröffnet. Diese Unternehmen stellen Teile und Komponenten her, die für internationale Automobilhersteller wie Renault, Stellantis, Volkswagen und BMW von entscheidender Bedeutung sind.

Marokko hat ein gut entwickeltes und nachhaltiges Netzwerk von Zulieferern aufgebaut, das zunehmend in den globalen Automobilmarkt integriert wird. Dies ermöglicht es Marokko, als „Automobil-Hub“ für Europa und Afrika zu fungieren. Die marokkanische Zulieferindustrie konzentriert sich hauptsächlich auf bestimmte geografische Regionen des Landes, die als „Automobilcluster“ fungieren:

Tanger: Diese Region ist bekannt für ihre Automobilproduktion und -zulieferindustrie, da sie nahe dem großen Hafen Tanger-Med liegt. Der Hafen ist ein wichtiger Exportpunkt für die marokkanische Automobilindustrie und erleichtert den internationalen Handel mit Fahrzeugen und Komponenten.

Casablanca: Auch Casablanca ist ein bedeutender Standort für Zulieferer, v.a. im Bereich der Fertigung von mechanischen und elektronischen Komponenten. Die Stadt hat sich als Zentrum für Automobilzulieferer etabliert.

Kénitra: Diese Region entwickelt sich zunehmend zum Zentrum für Automobilzulieferer, da hier das PSA-Werk (jetzt Stellantis) ansässig ist. Zulieferer für dieses Werk und andere Automobilhersteller haben die vorteilhafte Lage genutzt und Produktionsstätten errichtet.

Marokko bietet zahlreiche Industriezonen und wirtschaftliche Anreize für Zuliefererunternehmen, was die Ansiedlung von internationalen Zulieferern begünstigt. Die Tanger-Med-Industriezone ist eine der bekanntesten und größten Industriezonen, die exzellente Rahmenbedingungen für die dort ansässigen Unternehmen bietet und über ausgezeichnete Anbindungen zu den Knotenpunkten liefert (Flughafen, Hafen, Bahn, Autobahnen). Für die Zulieferindustrie im Automobilbereich ist Tanger-Med besonders attraktiv. Diese Zonen bieten steuerliche Vorteile, Zollvergünstigungen und eine verbesserte logistische Infrastruktur.

Die marokkanische Regierung bietet Steuererleichterungen und Subventionen für Unternehmen, die in den Automobilsektor investieren, insbesondere in den Bereichen Produktion und F&E. Die marokkanische Zulieferindustrie wird zunehmend durch Technologie und Innovation geprägt. Zulieferer investieren in automatisierte Fertigungsprozesse, F&E und neue Materialien, um mit den globalen Anforderungen an Qualität und Effizienz Schritt zu halten.

Unternehmen in Marokko entwickeln zunehmend fortschrittliche Automobiltechnologien, insbesondere im Bereich Elektromobilität und grüne Technologien. Marokko hat ein wachsendes Interesse an der Entwicklung von Batterien für Elektrofahrzeuge und anderen umweltfreundlichen Komponenten. Die marokkanischen Zuliefererunternehmen setzen auf automatisierte Produktionslinien und Robotik, um ihre Produktionsprozesse effizienter zu gestalten und die Qualitätsanforderungen internationaler Automobilhersteller zu erfüllen.

Ein wichtiger Faktor für den Erfolg der marokkanischen Zulieferindustrie ist außerdem der Zugang zu qualifizierten Arbeitskräften. Marokko hat in die Bildung und Fachkräfteausbildung investiert, um über geeignetes Fachpersonal zu verfügen. Zur Umsetzung einer effizienten Bildungsstruktur kooperieren diverse Einrichtungen, Industrien und Unternehmen zusammen. Außerdem werden Bildungseinrichtungen in Nähe der Automobilwerke bzw. in Wirtschaftszonen geschaffen. Hinzu kommen eine Vielzahl von Werbe- und Ausbildungsprogrammen, die darauf abzielen, qualifizierte Arbeitskräfte im Bereich der Automobilproduktion und -zulieferung anzuwerben.

Die marokkanische Zulieferindustrie hat eine vielversprechende Zukunft, da die globale Nachfrage nach Automobilteilen und -komponenten weiterwächst. Die Elektromobilität stellen besonders gute Geschäftschancen dar, da es einen zunehmenden Bedarf an Elektrofahrzeugen und erhöhte Nachfrage nach Batterien und Ladeinfrastruktur gibt. In diesem Bereich bestehen für die marokkanische Zulieferindustrie weitere Wachstumschancen. Marokko könnte sich als Produktionsstandort für die Herstellung von Komponenten für Elektrofahrzeuge und deren Batterien etablieren.

3.4.2 Wichtige Knotenpunkte

Die Industriezone Tanger-Med ist nicht nur für die Fahrzeugproduktion von Bedeutung, auch die Zulieferindustrie siedelt sich dort an und profitiert von den strategischen Vorteilen und der hervorragenden logistischen Anbindungen. Diese Region ist ein globaler Drehkreuzpunkt für die Automobilproduktion als Gesamtpaket und für den marokkanischen Außenhandel.

Casablanca ist ein wichtiges Zentrum für Automobilzulieferer, insbesondere im Bereich der elektronischen Komponenten. Der inländische Markt für Kfz-Teile ist in Marokko im Vergleich zu den großen Exportmärkten noch kleiner, aber auch in Marokko wächst die Nachfrage nach Fahrzeugen und Kfz-Teilen aufgrund der zunehmenden Urbanisierung und der wachsenden Zahl von Fahrzeugen im Land.

3.4.3 Herausforderungen und Chancen für die Zulieferindustrie

Die Automobilhersteller stellen hohe Anforderungen an die Qualität der Teile, was für Zulieferer in Marokko eine Herausforderung darstellen kann, insbesondere für kleinere Unternehmen, die noch nicht über die nötigen Kapazitäten und Technologien verfügen.

Marokko konkurriert mit anderen Automobilproduktionsstandorten wie der Türkei und China. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen marokkanische Zulieferer kontinuierlich in Technologie und Produktionsprozesse investieren. Die steigende Nachfrage nach Elektrofahrzeugen (EVs) bietet neue Chancen in der Produktion von Batterien, Ladeinfrastruktur und anderen EV-Komponenten. Marokko hat bereits begonnen, in die Entwicklung von Elektrofahrzeugteilen zu investieren. Diese Entwicklung kann für deutsche Unternehmen mit technologischem Know-How vielversprechend sein, sich rechtzeitig in einem stabilen und konkurrenzfähigen Automobilmarkt zu positionieren.

Zudem ist der Markt für Neuwagen in Marokko wachsend. Immer mehr Marokkaner ziehen den Kauf von Neuwagen in Betracht. Dies steigert die Nachfrage nach Originalersatzteilen und Zubehör. Gebrauchtfahrzeuge bleiben in Marokko weiterhin gefragt. Viele Fahrzeuge, insbesondere Gebrauchtwagen, benötigen regelmäßig Ersatzteile, was den Markt für Aftermarket-Teile begünstigt. Autoteilehändler und Werkstätten sind auf die Lieferung von Ersatzteilen angewiesen.

3.5 Arbeitskräfte und -bedingungen

Die Automobilindustrie in Marokko beschäftigt Hunderttausende von Arbeitskräften. Der Sektor umfasst sowohl die direkte Fertigung von Fahrzeugen als auch die Herstellung von Zulieferteilen und Komponenten. Aktuell sind über 220.000 Angestellte in Marokkos Automobilindustrie beschäftigt.

Die Arbeitskräfte in der Automobilindustrie Marokkos sind in der Regel gut ausgebildet, aber es gibt einen stetigen Bedarf an Fachkräften. Technische Ausbildungen und spezielle Schulungsprogramme spielen eine große Rolle, da viele Arbeitskräfte in der Fertigung, Montage und Wartung von Fahrzeugen und Komponenten tätig sind.

Marokko hat eine Reihe von technischen Hochschulen und Ausbildungszentren, die Programme im Bereich Maschinenbau, Elektronik, Automatisierungstechnik und anderen relevanten Disziplinen anbieten. Es gibt auch eine zunehmende Zusammenarbeit zwischen der Industrie und Bildungseinrichtungen, um die Qualifikationen der Arbeitskräfte weiter zu verbessern.

Die Löhne in der marokkanischen Automobilindustrie variieren nach Qualifikation, Tätigkeitsbereich und Unternehmensgröße. Im Allgemeinen sind die Löhne in der Automobilproduktion im Vergleich zu anderen Sektoren in Marokko wettbewerbsfähig, jedoch liegen sie oft unter den Löhnen der europäischen Länder.

Die Arbeitsbedingungen in der Automobilindustrie werden zunehmend modernisiert, insbesondere in den großen Werken der internationalen Automobilhersteller mit entsprechenden Arbeitsstandards. Die Arbeitsbedingungen können jedoch in den kleineren Zulieferbetrieben und bei weniger qualifizierten Tätigkeiten herausfordernder ausfallen.

Neue Beschäftigungsmöglichkeiten und Qualifikationsanforderungen finden sich im Bereich der Elektromobilität wieder. Neue Technologien und Produktionsmethoden in diesem Bereich erfordern neue Verfahren und erweitertes Wissen. Zusätzlich dazu gibt es eine zunehmende Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften in den Bereichen F&E sowie in der fortgeschrittenen Fertigungstechnologie, was den Arbeitsmarkt weiter verändern könnte.

3.6 Investitionen

Marokko hat nicht nur Investitionen in die Fahrzeugproduktion angezogen, sondern auch in die Automobilzulieferindustrie, wie im vorherigen Kapitel erwähnt.

Im Jahr 2017 kündigte zudem der chinesische Automobilhersteller BYD an, in Marokko zu investieren und ein Werk für die Herstellung von Elektrofahrzeugen und Batterien zu bauen. Diese Investitionen in grüne Technologien könnten Marokko helfen, eine Vorreiterrolle in der Produktion von umweltfreundlichen Fahrzeugen in Afrika zu übernehmen. Derzeit bietet BYD in Marokko eine Reihe von 100 % elektrischen und hybriden Fahrzeugen an, darunter Limousinen und SUVs. Die Marke wird in Marokko von der Firma Auto Nejma Maroc vertreten, die ihren Sitz in Casablanca hat. BYD hat seine Präsenz in Marokko durch Partnerschaften und die Einführung einer Palette von Elektro- und Hybridfahrzeugen gestärkt, was das Engagement des Unternehmens für nachhaltige Mobilität im Land unterstreicht.

Die EU hat im Oktober 2024 Ausgleichszölle auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge (BEV) aus China eingeführt, um auf die als unfair betrachteten Subventionen der chinesischen Regierung zu reagieren. Diese Zölle betragen je nach Hersteller zwischen 17 und 35,3 %³¹ und gelten für einen Zeitraum von fünf Jahren. Für Fahrzeuge, die in Marokko hergestellt werden, gelten diese Zölle jedoch nicht, da Marokko und die EU ein Assoziierungsabkommen haben, das den zollfreien Zugang für Industrieprodukte, einschließlich Autos, zum europäischen Markt ermöglicht. Die EU-Zölle auf chinesische Elektroautos haben keine direkten Auswirkungen auf Fahrzeuge, die in Marokko hergestellt und in die EU exportiert werden, solange die Produktionsprozesse den geltenden Regeln entsprechen und keine Umgehung der Zölle vermutet wird.

Die Aussichten für den marokkanischen Automobilsektor sind positiv, da das Land weiterhin Investitionen in fortschrittliche Fertigungstechnologien, Forschung und Entwicklung sowie in umweltfreundliche Fahrzeugtechnologien erwartet. Der zunehmende Fokus auf Elektromobilität, grüne Produktionsmethoden und die Verbesserung der Infrastruktur (inkl. Ausbau der Ladeinfrastruktur) könnten Marokko in den kommenden Jahren zu einem wichtigen Zentrum für die Produktion von Elektrofahrzeugen und deren Komponenten machen.

Zusätzlich zur Automobilproduktion sind auch Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen (F&E) in Marokko ein wachsender Bereich. Das Land hat sich als attraktiver Standort für Technologie- und Innovationszentren positioniert, insbesondere in Zusammenarbeit mit internationalen Unternehmen, die dort neue Modelle und innovative Technologien entwickeln wollen.

Die Investitionen im Automobilsektor in Marokko haben das Land zu einem führenden Automobilproduzenten in Afrika gemacht. Internationale Automobilhersteller und Zulieferer haben erheblich in Produktionsstätten und Infrastruktur investiert, und die marokkanische Regierung hat durch steuerliche Anreize und Freihandelsabkommen ein günstiges Umfeld für weitere Investitionen geschaffen. In den kommenden Jahren wird erwartet, dass der Sektor weiterwächst, insbesondere durch die Entwicklung von Elektrofahrzeugen und grünen Technologien.

³¹ Tagesschau: Welche Folgen die Zusatzzölle auf Chinas E-Autos haben, Stand: 04.10.2024

3.7 Außenhandel

Das Land spielt eine zentrale Rolle als Produktions- und Exportzentrum für Fahrzeuge und Automobilkomponenten, sowohl für die europäischen Märkte als auch für andere internationale Märkte, einschließlich Afrikas, des Nahen Ostens und sogar Amerikas.

Die Automobilindustrie ist einer der größten Exporteure in Marokko. Im Jahr 2023 machten die Exporte des Sektors mehr als 10 Mrd. EUR aus und trugen etwa 30 % der gesamten marokkanischen Exporte bei. Die wichtigsten exportierten Produkte umfassen sowohl komplette Fahrzeuge als auch Autoteile und -komponenten. Zu den wichtigsten Exportzielen gehören die EU, der afrikanische Markt und Nahost.

Marokko exportiert eine Vielzahl von Fahrzeugen, darunter Kleinwagen, Limousinen und Nutzfahrzeuge. Die größten Exportmärkte sind in erster Linie europäische Länder, insbesondere Frankreich, Spanien, Deutschland und Großbritannien. Marokko hat sich zu einem bevorzugten Fertigungsstandort für europäische Automobilhersteller wie Renault, Peugeot und Volkswagen entwickelt. Das trägt dazu bei, dass die Exporte nach Europa intensiviert wurden und die Exportzahlen ansteigen.

Neben Fertigfahrzeugen sind Autoteile und -komponenten ein wichtiger Exportbereich. Marokko ist ein bedeutender Lieferant von Fahrzeugkomponenten wie Elektronik, Karosserieteilen, Motoren und Getrieben. Diese Teile werden in erster Linie an europäische Automobilhersteller und Zulieferer exportiert, die die Teile für ihre Endmontage verwenden.

Marokko importiert ebenfalls eine Reihe von Automobilprodukten, v.a. spezialisierte Fahrzeugkomponenten, High-Tech-Teile und bestimmte Rohmaterialien, die im Inland nicht ausreichend produziert werden können. Marokko importiert Luxusfahrzeuge, Elektrofahrzeuge und spezialisierte Maschinen für die Fahrzeugproduktion, die fortgeschrittener sind. Bestimmte spezialisierte Autoteile, die für eine fortschrittliche Automobilproduktion notwendig sind, z.B. Elektronik, Batterien für EVs und bestimmte Motoren, werden ebenfalls eingeführt, um den heimischen Bedarf in der Automobilfertigung zu decken.

Marokko hat eine Reihe von Freihandelsabkommen geschlossen, die den Außenhandel in der Automobilindustrie begünstigen und erleichtern. Diese Abkommen bieten den marokkanischen Unternehmen und Exporteuren den Zugang zu großen Märkten und zu vorteilhaften Bedingungen. Davon profitieren auch die Handelspartner, die zu guten Konditionen die Produkte liefern können ohne großen zeitlichen oder preislichen Aufwand.

Das Europa-Mittelmeer-Assoziierungsabkommen zwischen der EU und Marokko von 2000 erleichtert den Außenhandel. Durch dieses Abkommen kann Marokko Fahrzeuge und Komponenten ohne Zölle oder mit reduzierten Zöllen in den EU-Markt exportieren. Seit 2013 laufen bilaterale Verhandlungen zu einem umfassende Assoziierungsabkommen, dem Deep and Comprehensive Free Trade Agreement (DCFTA). Dieses Abkommen soll den Warenhandel weiter fördern, indem Industriebereiche abgedeckt werden, die das vorherige Abkommen ergänzen. Damit soll auch eine Harmonisierung der Industrienormen und technischen Vorschriften erreicht werden. Bisher sind keine weiteren Entscheidungen hinsichtlich dieses Abkommens gefallen.

Marokko hat auch ein Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten, das es ermöglicht, Automobilprodukte ohne Zölle auf den amerikanischen Markt zu exportieren. Diese Vereinbarung hat die Attraktivität Marokkos als Produktionsstandort für den Export in die USA erhöht. Marokko hat außerdem Freihandelsabkommen mit anderen afrikanischen Ländern und den Golfstaaten.

3.8 Marktpotenziale und -trends

Durch die dynamische und wettbewerbsfähige Entwicklung von Marokkos Automobilindustrie in den letzten zwei Jahrzehnten hat sich der Fahrzeugbau zu einem lokal wichtigen Wirtschaftszweig sowie zu einem weltweit führenden Standort und Automobilplattform entwickelt. Neben Südafrika ist Marokko der bedeutendste Exporteur von Fahrzeugen auf dem afrikanischen Kontinent und trägt maßgeblich zum BIP des Landes bei. Aufgrund einer stabilen Politik und einer offenen Haltung zum weltweiten Handel, insbesondere Europa gegenüber, sind auch starke internationale Handelsbeziehungen entstanden. Dies führt zu verstärkten ausländischen Investitionen, aber auch zu engen globalen Partnerschaften, die auf internationaler Ebene Anerkennung finden.

Diese wirtschaftliche Entwicklung der Automobilbranche führt auch zu einer wachsenden Mittelschicht sowie zu einem verbesserten Wohlstand, einhergehend mit einer höheren Kaufkraft. Diese Faktoren sind gute Voraussetzungen für einen Markteinstieg in den Automobilmarkt Marokkos.

Von Vorteil ist die geografische Lage Marokkos zwischen Europa und Afrika, denn damit profitiert das Land von der Nähe zu wichtigen und großen europäischen Märkten. Das führt auch zu kurzen und vereinfachten Wegen im internationalen Handel. Zusätzlich zur strategischen Lage vereinfachen auch die bestehenden Freihandelsabkommen mit der EU, den USA und afrikanischen Ländern die Handelsbeziehungen und fördern den marokkanischen Export.

Marokko ist als größter Automobilproduzent in Afrika nach Südafrika ein bedeutender und vielversprechender Markt. Jährlich wachsende Produktionskapazitäten und bedeutende Automobilwerke, u.a. Renault (Tanger und Casablanca) und PSA Peugeot Citroën (Kénitra), tragen dazu bei, dass die Produktionskapazität kontinuierlich ansteigt. Geplante Expansionen könnten Marokkos Position als Automobilproduktionszentrum weiter stärken.

Wettbewerbsfähige Arbeitskosten und eine stark wachsende industrielle Infrastruktur ziehen auch weiterhin internationale Investoren an. Die positive Entwicklung der Automobilindustrie in Marokko zieht die Aufmerksamkeit der Investoren und Unternehmen auf sich und liefert die Bestätigung, dass die marokkanische Automobilindustrie stabil ist.

Spezielle Wirtschaftszonen, wie die Tanger Automotive City (TAC), bieten steuerliche Vorteile und logistische Unterstützung. Tanger Automotive City erstreckt sich auf einer Fläche von 800 ha, die dem Automobilsektor gewidmet ist.³² Es beherbergt verschiedene Akteure, von Ausrüstungsherstellern und Logistikunternehmen bis hin zu Zulieferern und anderen Dienstleistern. In unmittelbarer Nähe befindet sich auch das Renault-Nissan-Werk. TAC ist ein Wachstumskatalysator für die Automobilindustrie in Nordmarokko. Sie ermöglicht es Automobilzulieferern, sich auf einem wettbewerbsfähigen Markt zu entwickeln, der von ständiger technologischer Innovation abhängig ist. Heute beherbergt das Tanger Med Automotive Ökosystem mehr als 150 Tier-1-, Tier-2- und Tier-3-Unternehmen, die mehr als 40.000 direkte Arbeitsplätze schaffen und ein Investitionsvolumen von über 4 Mrd. USD repräsentieren.

Die Inbetriebnahme des Renault-Werks in Tanger im Jahr 2012 führte zu einer höheren Produktionskapazität und damit auch zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Ein zweiter Standort in Casablanca kommt der hohen Nachfrage und den höheren Produktionszahlen entgegen.

Marktpotenzial liefert auch der verstärkte Fokus auf Elektromobilität und auf grüne Energie. Über 40 % des nationalen Energieverbrauchs stammen aus erneuerbaren Quellen, was die Produktion von Elektrofahrzeugen (EVs) attraktiv macht. In diesem Kontext sind auch schon die ersten Partnerschaften für die Entwicklung von Batterietechnologien und Ladeinfrastruktur entstanden.

Abbildung 5: Tanger Automotive City



Quelle: Tanger Automotive City

Die Perspektiven für Marokkos Automobilindustrie bleiben positiv. Nach Angaben von Statista soll sich der Umsatz im Jahr 2024 in der Branche auf 4,6 Mrd. EUR belaufen. In Folge der marokkanischen Industriestrategie, dem Plan d'Accélération Industrielle du Maroc 2014-2020 haben sich zahlreiche internationale Unternehmen in Marokko niedergelassen, die die Branche boomen lassen³³. Während es zu Beginn überwiegend renommierte Autohersteller waren, kommen nun auch zunehmend Komponenten- und Teilehersteller ins Königreich.

In seinem industriellen Entwicklungsplan 2021-2023, dem sog. Plan de Relance Industriel, steht auch der Automobilsektor im Fokus. Darin sieht die marokkanische Regierung die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, aber auch eine Förderung der Eigenproduktion vor. Das heißt, dass auch die lokale Integrationsrate angehoben werden soll. Der Anteil der lokalen Fertigung soll dem Entwicklungsplan zufolge von 60 % auf 80 % steigen³⁴.

Marokko verfolgt in seinen neuesten Strategien für die Automobilindustrie im Zeitraum 2024 bis 2030 weitere ehrgeizige Entwicklungsziele. Die Regierung plant, die jährliche Fahrzeugproduktion bis 2030 auf zwei Millionen Einheiten zu steigern. Dieses Wachstum soll durch die Ansiedlung weiterer internationaler Automobilhersteller und Zulieferer sowie durch den Ausbau bestehender Produktionsstätten erreicht werden.

Eines der Kernanliegen ist auch die Förderung der Elektromobilität. Marokko investiert in die Produktion von Elektrofahrzeugen und den Aufbau entsprechender Infrastrukturen. So haben bspw. chinesische Unternehmen wie GOTION High-Tech und CNGR Advanced Materials Investitionen in marokkanische Produktionsstätten für Batterien und Komponenten für Elektroautos angekündigt.

Zudem setzt Marokko auf die Entwicklung spezialisierter Industrieparks, wie die "Automotive City" in der Nähe des Hafens Tanger Med. Diese Einrichtungen bieten moderne Infrastruktur und logistische Vorteile, um die Effizienz der Produktion und den Export von Fahrzeugen zu steigern.

In den kommenden Jahren soll das Marktvolumen weiter steigen. Um die 90 % der in Marokko produzierten Fahrzeuge werden exportiert, insbesondere nach Europa. Die Produktion von Automobilteilen wie Kabelbäumen, Elektronik und Sitzen spielt dabei eine zentrale Rolle. Der Inlandsmarkt wächst, insbesondere durch die steigende Nachfrage nach erschwinglichen Fahrzeugen und gebrauchten Autos. Staatliche Subventionen und Kredite fördern zudem den Kauf von Fahrzeugen. Dementsprechend bieten sich viele Kooperationsfelder.

³² Tanger Med Cities: Tanger Automotive City

³³ GTAI: Markttrends Marokko, 07.12.2022

³⁴ Ebenda.

Initiativen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität, wie Steuervergünstigungen für Elektro- und Hybridfahrzeuge, gewinnen an Bedeutung. Marokko ist ein Vorreiter bei der Implementierung von Umweltstandards in Afrika. Digitale Transformation und Industrie 4.0 beeinflussen die Automobilfertigung. Automatisierung und KI-basierte Lösungen werden eingeführt. Forschungs- und Entwicklungszentren entstehen, um innovative Fahrzeugtechnologien zu fördern.

Die Abhängigkeit von Exportmärkten wie der EU macht Marokko anfällig für wirtschaftliche Schwankungen. Die lokale Nachfrage ist noch relativ gering im Vergleich zur Exportproduktion. Die Qualifizierung und Weiterbildung der Arbeitskräfte sind erforderlich, um die steigenden technologischen Anforderungen zu erfüllen. Dafür müssen die Möglichkeiten und die Kapazitäten geschaffen werden. Zwar ist Marokko auf einem guten Weg, dennoch bleibt es ausbaufähig.

3.9 Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie

Die Wettbewerbssituation der marokkanischen Automobilindustrie ist durch eine dynamische und wachsende Marktlandschaft geprägt, die sowohl von internen als auch von externen Faktoren beeinflusst wird. Marokko hat sich in den letzten Jahren als wichtiger Produktionsstandort für internationale Automobilhersteller etabliert und zieht eine Vielzahl von globalen Unternehmen an. Gleichzeitig steht die marokkanische Automobilindustrie vor diversen Herausforderungen, insbesondere durch den internationalen Wettbewerb und den schnellen technologischen Wandel.

Marokko hat sich durch eine Kombination aus günstigen Produktionskosten, geografischer Lage und Freihandelsabkommen als attraktiver Produktionsstandort für Automobilhersteller etabliert. Es profitiert von der strategischen Lage zwischen Europa und Afrika, was den Export von Fahrzeugen und Kfz-Teilen erleichtert, insbesondere in den europäischen Markt. Der Zugang zum Tanger-Med-Hafen – einer der größten und wichtigsten Containerhäfen im Mittelmeer – spielt dabei eine zentrale Rolle.

Die zahlreiche Freihandelsabkommen, insbesondere mit der EU, verhelfen Marokko zur Festigung seiner wirtschaftlichen Position als Handelspartner und bietet günstige Geschäftsmöglichkeiten und -bedingungen, die die Wettbewerbsfähigkeit stärken. Im Vergleich zu vielen europäischen Ländern und anderen aufstrebenden Märkten bietet Marokko günstigere Arbeitskosten. Dies macht das Land für internationale Automobilhersteller und Zulieferer zu einem attraktiven Standort.

Die Entwicklung von Industriezonen, wie der Tanger-Med-Industriezone, und Investitionen in logistische Infrastrukturen erhöhen das Interesse für den Handel mit dem Königreich.

Marokko steht jedoch in direkter Konkurrenz zu anderen Produktionsländern in der Automobilindustrie, die ebenfalls große Produktionskapazitäten aufzeigen und mit vorteilhaften Handelsbedingungen locken. Die größten Wettbewerber sind:

- **Türkei:** Die Türkei ist ein bedeutender Automobilproduzent in Europa und konkurriert mit Marokko, insbesondere im Bereich der Klein- und Mittelklassewagen. Die Türkei bietet ebenfalls vergleichbare Produktionskosten und gute Zugangsmöglichkeiten zu europäischen Märkten. Darüber hinaus ist die Türkei ein wichtiger Standort für Zulieferer und hat eine gut etablierte Automobilindustrie.
- **China:** Als weltweit größter Automobilmarkt bietet China nicht nur große Absatzmärkte, sondern auch starke Produktionskapazitäten und technologische Innovationen. Eine starke Konkurrenz ist China im Bereich der Elektromobilität. Marokko muss sich zunehmend mit Chinas Vorreiterrolle im Bereich der Elektrofahrzeugproduktion messen.
- **Südafrika:** Südafrika ist ein weiterer wichtiger Akteur auf dem afrikanischen Automobilmarkt und ein Wettbewerber für Marokko in Bezug auf die Fahrzeugproduktion und Zulieferindustrie. Südafrika profitiert von einer starken Automobiltradition und Investitionen in die lokale Fertigung.

Die marokkanische Automobilindustrie wird nicht nur durch ausländische Hersteller und Zulieferer beeinflusst, sondern auch durch die zunehmende Zahl lokaler Hersteller und Zulieferer. Die wichtigsten Wettbewerber und Akteure in der marokkanischen Automobilbranche sind:

- **Renault:** Der französische Automobilhersteller ist einer der größten Akteure in Marokko, sowohl in der Fahrzeugproduktion als auch in der Kfz-Teilefertigung. Das Renault-Werk in Tanger produziert Fahrzeuge, die in zahlreiche Märkte exportiert werden, darunter Europa und Afrika.
- **Peugeot (Stellantis):** Auch Peugeot hat sich in Marokko etabliert und betreibt das Werk in Kénitra, das hauptsächlich Peugeot-Modelle produziert. Stellantis (die Muttergesellschaft von Peugeot) ist ein wichtiger Mitbewerber für Renault und andere Hersteller.
- **Volkswagen:** Volkswagen hat seine Fertigungsstätten in Tanger und produziert dort Fahrzeuge für den Exportmarkt, insbesondere in Europa. Der Wettbewerb mit anderen globalen Marken wie Renault und Peugeot ist stark.

Ein zunehmend wichtiger Wettbewerbsfaktor für Marokko ist der technologische Wandel in der Automobilindustrie, insbesondere in den Bereichen Elektromobilität und automatisierte Fertigung. Marokko steht vor mehreren Herausforderungen:

- **Elektromobilität:** Der weltweite Trend hin zu Elektrofahrzeugen stellt eine große Herausforderung für die marokkanische

Automobilindustrie dar, da das Land in diesem Bereich noch nicht auf dem gleichen Niveau wie führende Länder wie China oder Deutschland ist. Marokko muss daher in Batterietechnologien und Ladeinfrastruktur investieren, um im Wettbewerb mit anderen Ländern und Regionen, die den Übergang zur Elektromobilität bereits vorangetrieben haben, Schritt zu halten.

- **Fertigungstechnologie:** Die steigende Nachfrage nach automatisierten Fertigungsprozessen, Robotik und additiver Fertigung erfordert von marokkanischen Herstellern und Zulieferern, ihre Produktionstechnologien ständig zu aktualisieren, um mit den globalen Wettbewerbern mithalten zu können.
- **Nachhaltigkeit und grüne Technologien:** Die Industrie steht unter zunehmendem Druck, umweltfreundlichere Technologien zu entwickeln und die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Unternehmen, die in grüne Technologien und Nachhaltigkeit investieren, können sich einen Wettbewerbsvorteil verschaffen.

Die Wettbewerbslandschaft der marokkanischen Automobilindustrie ist durch starke lokale und internationale Konkurrenz, technologische Veränderungen und den Bedarf an Innovation geprägt. Marokko hat sich als bedeutender Produktionsstandort etabliert und profitiert von günstigen Produktionskosten, einer strategischen geografischen Lage und Freihandelsabkommen. Allerdings muss das Land angesichts des technologischen Wandels, insbesondere in Bezug auf Elektromobilität und automatisierte Fertigung, kontinuierlich in Innovation und Forschung investieren, um seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern.

4. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie in Marokko haben sich in den letzten Jahren erheblich verbessert, was das Land zu einem der attraktivsten Produktionsstandorte in Nordafrika für die Automobilbranche gemacht hat. Diese Bedingungen beinhalten eine Reihe von politischen Maßnahmen, gesetzlichen Regelungen und wirtschaftlichen Initiativen, die darauf abzielen, Investitionen anzuziehen und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu fördern. Marokko gilt als ein politisch stabiles Land im Vergleich zu vielen anderen Ländern in der Region. Die Verfassung von 2011 stärkt die politische und institutionelle Stabilität und fördert gleichzeitig die demokratischen Prozesse. Eine stabile Regierung und klare politische Ausrichtungen haben das Vertrauen von internationalen Investoren gestärkt, insbesondere im Automobilsektor. Die marokkanische Regierung hat die Automobilindustrie als strategischen Sektor für wirtschaftliches Wachstum identifiziert und kontinuierlich unterstützt.

Der Plan zur „Industriellen Entwicklung 2020“, der ambitionierte Ziele zur Förderung des industriellen Sektors, inkl. der Automobilproduktion, festlegt, ist ein Beispiel für langfristige politische Strategien. Die marokkanische Regierung hat mehrfach betont, dass sie den Fahrzeugbau und die Automobilzulieferindustrie als Schlüsselbereiche für wirtschaftliches Wachstum und Arbeitsplatzschaffung betrachtet. Dies zeigt sich in verschiedenen politischen Maßnahmen und Initiativen, wie der Forderung nach ausländischen Investitionen. Marokko hat in den letzten Jahren internationale Automobilhersteller wie Renault, Peugeot und Volkswagen erfolgreich angezogen. Diese Investitionen wurden durch steuerliche Anreize, Zollvergünstigungen und die Bereitstellung von industriespezifischen Wirtschafts- und Technologieparks unterstützt.

4.1 Rechtssystem

Das Königreich Marokko veröffentlicht Gesetze und Vorschriften in arabischer Sprache. In der Regel gibt es auch eine französische Übersetzung. Ob Export, Import oder Firmengründung, es gelten stets die lokalen Gesetze. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind für einen Markteinstieg vorteilhaft ausgelegt.

Gemäß der marokkanischen Verfassung ist das Königreich ein Rechtsstaat mit Gewaltenteilung. Der König verfügt jedoch über umfassende Kontrollrechte über die Legislative und Judikative. An erster Stelle stehen vom König erlassene und vom Parlament verabschiedete Gesetze (frz. lois). Diese werden als Verkündigungsgesetze bekanntgegeben. Darunter findet man vom Premierminister auf Basis der Gesetze erlassene Verordnungen (frz. décrets). Darüber hinaus können auch die jeweiligen Fachminister sogenannte Erlasse (frz. arrêtés) einführen.³⁵

Das marokkanische Rechtswesen sowie das Wirtschaftsrecht orientieren sich sehr stark am französischen Recht und beinhaltet Elemente aus dem islamischen Recht. Das marokkanische Handelsgesetz von 1913 beruht im Wesentlichen auf dem französischen Code de Commerce von 1807³⁶. Die Transparenz und die Rechenschaftspflicht der Justiz hat sich in den letzten Jahren stark verbessert, stellt die Einmischung der Exekutiven und Legislativen in die Justiz nach wie vor ein erhebliches Problem dar. Dies kritisieren auch viele Unternehmen und äußern ein zunehmendes Misstrauen gegenüber dem Justizsystem.

Weiterführende Informationen

Weitere Informationen zu rechtlichen Aspekten der Unternehmen erhalten Sie unter:

<https://www.gtai.de/de/trade/marokko-wirtschaft/recht-kompakt>

4.2 Arbeitsrecht und arbeitsrechtliche Bestimmungen

Die wöchentliche Arbeitszeit liegt in Marokko bei 44 Stunden. Probezeiten sind in Marokko genauso üblich wie in Deutschland und unterscheiden sich bei unbefristeten Verträgen (nicht mehr als drei Monate) und bei Angestellten (nicht mehr als sechs Wochen). Die Arbeitsverträge können in unbefristeter und befristeter Form geschlossen werden oder für die Dauer eines Projekts. Eine Schriftform ist nach Art. 15 Abs. 2 des Arbeitsgerichts (ArbG) nicht obligatorisch³⁷. Bei der Wahl eines schriftlichen Arbeitsvertrags sind zwei Exemplare auszuhändigen.

Marokko hat ein Arbeitsrechtssystem, das sich sowohl auf den Schutz der Arbeitnehmenden als auch auf die Förderung von Investitionen konzentriert. Ein wichtiger Aspekt ist die Arbeitsmarktflexibilität. Das Arbeitsrecht in Marokko legt Standardarbeitszeiten fest und ermöglicht flexible Arbeitszeiten, was für Automobilhersteller von Vorteil ist, die in Schichtarbeit produzieren.

³⁵ GTAI: Recht Kompakt Marokko 2019

³⁶ Africa Business Guide: Marktzugang Marokko – Rechtlicher Rahmen, Gründen, Investieren, aktualisiert im August 2024

³⁷ GTAI: Arbeitsrecht in Marokko, 05.05.2022

Die marokkanischen Arbeitsgesetzgebungen regeln die Arbeitssicherheit und den Schutz der Arbeiterrechte. Internationale Unternehmen müssen diese Vorschriften einhalten, was zu einer sicheren Arbeitsumgebung in den marokkanischen Automobilwerken beiträgt. Es gibt Programme zur Berufsausbildung und Qualifikation von Fachkräften, insbesondere in der Automobilbranche, die Unternehmen in Marokko zugutekommen.

Zwischen Marokko und Deutschland besteht ein Sozialversicherungsabkommen (BGBl. 1986 II S. 550 ff).³⁸

Weiterführende Informationen

Weitere Informationen zu rechtlichen Aspekten der Unternehmen erhalten Sie unter:
<https://www.gtai.de/de/trade/marokko/recht/arbeitsrecht-in-marokko-835374>

4.3 Steuerrecht

Die Rechtsgrundlage für das marokkanische Steuerrecht ist der Code Général des Impôts (CGI).³⁹

- Körperschaftssteuer: bis 300.000 MAD – 10 % | bis 1.000.000 MAD – 20 % | über 1.000.000 MAD – 31 %
- Für Banken, Leasing- und Versicherungsgesellschaften: 37 %
- Gewinne für Unternehmen in der Tourismusbranche: komplette Befreiung für 5 Jahre, dann 20 %
- Ausländische Ingenieur- oder Bauunternehmen, die Projekte in Marokko durchführen: statt 30 % ist eine Pauschalbesteuerung in Höhe von 8 % möglich
- Einkommenssteuer: Zwischen 10 und 38 %, je nach Einkommen
- Mehrwertsteuer (MwSt.): 20 %
- reduziert 7 % für u.a. Medikamente, Treibstoff, Wasser, Elektrizität; 10 % u.a. für Leistungen der Gastronomie und Tourismusbranche; 14 % für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen und Waren

Tabelle 2: Körperschaftssteuer in Marokko

Nettogewinn in MAD	Steuersatz in %
bis 300.000	10
300.001 – 1.000.000	20
über 1.000.000	31

Quelle: GTAI Recht kompakt, 05.05.2022

4.4 Zollabwicklung

Der Export von Automobilen und Kfz-Teilen nach Marokko unterliegt spezifischen Zollbestimmungen und Verfahren, die sowohl von nationalen Gesetzen als auch von internationalen Freihandelsabkommen beeinflusst werden.

4.4.1 Freihandelsabkommen und Zollpräferenzen

Marokko profitiert von mehreren Freihandelsabkommen, die Zollvergünstigungen oder Zollfreiheit für den Import und Export von Automobilprodukten bieten. Durch das Abkommen mit der EU besteht Zollfreiheit. Produkte, die in der EU hergestellt wurden, können gemäß dem Assoziierungsabkommen zwischen der EU und Marokko zollfrei nach Marokko importiert werden, sofern sie den Ursprungsregeln des Abkommens nachkommen. Für zollfreie Importe ist ein EUR.1-Zertifikat erforderlich, das den Ursprung der Waren bestätigt.

Für bestimmte Automobilprodukte aus den USA gilt eine schrittweise Zollsenkung oder Zollfreiheit gemäß dem US-Marokko-Freihandelsabkommen.

³⁸ GTAI: Arbeitsrecht in Marokko, 05.05.2022

³⁹ Africa Business Guide: Welche Steuern fallen in Marokko an?

Marokko ist Teil des Agadir-Abkommens, das den zollfreien Handel zwischen Marokko, Ägypten, Jordanien und Tunesien fördert. Zudem bietet die Mitgliedschaft in der Afrikanischen Freihandelszone (AfCFTA) Perspektiven für zollreduzierte Handelsmöglichkeiten mit afrikanischen Ländern.

4.4.2 Zollsätze und Einfuhrsteuern

Für Importe, die nicht unter Freihandelsabkommen fallen, gelten allgemeine Zollregelungen. Der Zollsatz für Fahrzeuge und Fahrzeugteile liegt je nach Produkttyp und Tarifcode bei mindestens 10 % bis maximal 40 %. Fahrzeuge wie PKWs und LKWs unterliegen häufig mit ca. 25 % bis 40 % den höheren Zollsätzen, während spezifische Kfz-Teile und Komponenten geringeren Sätzen unterliegen, ca. 2,5 % bis 10 %.

Mehrwertsteuer, MwSt. (Taxe sur la Valeur Ajoutée, TVA)

Auf importierte Fahrzeuge und Kfz-Teile wird eine MwSt. (TVA) von 20 % erhoben. Diese Steuer wird auf den Gesamtwert der Waren inkl. Zoll angewendet. Für umweltfreundliche Fahrzeuge wie Elektroautos oder Hybridfahrzeuge gibt es Steuererleichterungen.

Sonderabgaben

Marokko erhebt für bestimmte Fahrzeugtypen zusätzliche Abgaben wie die Verbrauchssteuer (Taxe Intérieure de Consommation, TIC), die sich nach Fahrzeugtyp, Motorgröße und Umwelteigenschaften richten kann. Für Luxusfahrzeuge und Fahrzeuge mit großen Hubräumen können höhere Abgaben gelten.

Zollklassifikation und Tarifcodes

Marokko verwendet das internationale Harmonized System (HS) zur Klassifizierung von Waren. Die häufigsten HS-Codes für Fahrzeugteile fallen in die Kategorien 8708 - Teile und Zubehör von Kraftfahrzeugen. Fahrzeuge selbst werden unter der Kategorie 8703 – PKWs und 8704 - LKWs und verwandten Kategorien klassifiziert. Es ist wichtig, die richtigen HS-Codes zu verwenden, da sie die Berechnung von Zöllen und Steuern beeinflussen.

4.4.3 Voraussetzungen für den Import

Zollanmeldung

Der Importeur muss eine Handelslizenz besitzen und beim marokkanischen Zoll registriert sein. Die Zollanmeldung erfolgt über das elektronische [BADR-System](#) der marokkanischen Zollbehörde (frz. Base Automatisée des Douanes Réseau), das den gesamten Prozess digitalisiert.

Dokumente

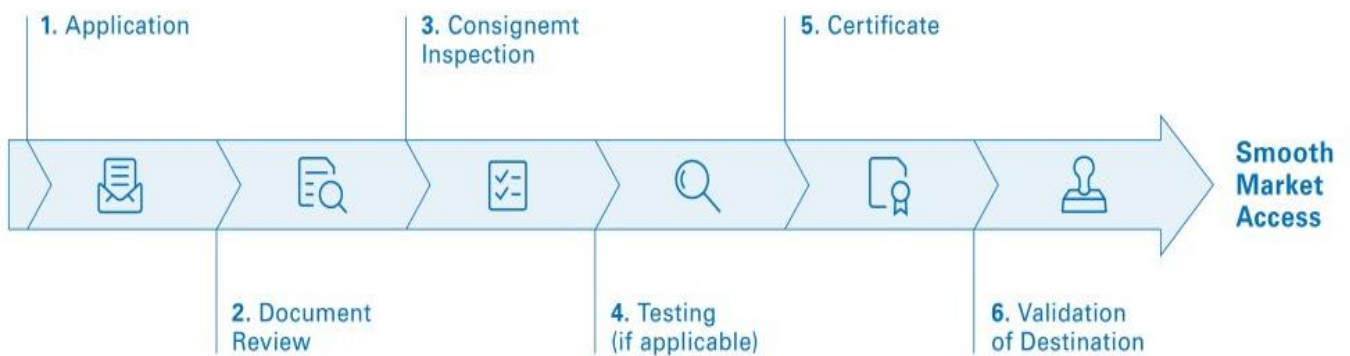
Für den Import von Fahrzeugen und Kfz-Teilen nach Marokko sind folgende Dokumente erforderlich:

- Handelsrechnung mit detaillierter Beschreibung der Waren,
- Packliste,
- Ursprungsnachweis (z.B. EUR.1-Zertifikat für Waren aus der EU),
- Zollwertklärung: Diese gibt den tatsächlichen Transaktionswert der Waren an,
- Transportdokumente (z.B. Frachtbrief oder Konnossement).

Technische Standards und Zulassungsanforderungen

- Fahrzeuge und Kfz-Teile müssen den marokkanischen Vorschriften entsprechen, die stark an die europäischen Standards (ECE) angelehnt sind.
- Für Fahrzeuge ist eine Konformitätsbescheinigung / Zulassungsbescheinigung (Certificate of Conformity - COC) erforderlich, die sicherstellt, dass die technischen Anforderungen eingehalten werden.

Abbildung 6: Prozedere für die Überprüfung der Konformitätsbescheinigung



Quelle: TÜV Rheinland



Zollabwicklung und Importverfahren

Die Zollabwicklung in Marokko ist in den letzten Jahren effizienter geworden:

- Die elektronische Zollabfertigung läuft über das BADR-System. Somit verläuft das Prozedere vollständig digital. Ausnahmen können jedoch gewährt werden. Für Waren ohne Einfuhrbeschränkungen muss ein sog. „[Engagement d'importation](#)“ eingereicht werden.
- Der Zollwert basiert auf dem CIF-Wert (Kosten, Versicherung, Fracht), zu dem Zölle und MwSt. hinzugerechnet werden.
- Die marokkanische Zollbehörde führt stichprobenartige Kontrollen der Waren durch, insbesondere bei Produkten, die als kritisch eingestuft werden.

Besondere Regelungen für Elektromobilität

Marokko fördert den Import von umweltfreundlichen Technologien. Für EVs und Hybridfahrzeuge gibt es ermäßigte Zollsätze oder Zollbefreiung. Steuerliche Vorteile wie reduzierte Mehrwertsteuer oder Befreiung von der Verbrauchssteuer.

Herausforderungen und Tipps

Trotz der Digitalisierung kann die Zollabwicklung in einigen Fällen zeitaufwendig sein, insbesondere bei komplexen Lieferungen. Fahrzeuge, die nicht den europäischen Standards entsprechen, müssen vor dem Import angepasst werden, was zusätzliche Kosten verursachen kann. Die Zusammenarbeit mit einem marokkanischen Importeur oder Zollagenten erleichtert die Einhaltung der Vorschriften. Sorgfältig ausgefüllte Dokumente und die richtige Klassifizierung der Waren vermeiden Verzögerungen.

Marokko bietet für den Automobilsektor einen klar strukturierten und digitalisierten Zollprozess. Durch die Freihandelsabkommen, die elektronische Zollabwicklung und die strategische Ausrichtung auf umweltfreundliche Technologien sind die Importbedingungen attraktiv. Unternehmen, die Fahrzeuge oder Kfz-Teile nach Marokko exportieren

möchten, sollten jedoch die spezifischen Zollsätze, die technischen Standards und die erforderlichen Dokumente sorgfältig prüfen, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

4.5 Standards und Zertifizierung

In Marokkos Automobilbranche sind die Standards und Zertifizierungen von zentraler Bedeutung, um die Qualität der Produktion sicherzustellen, internationale Marktanforderungen zu erfüllen und den Wettbewerbsvorteil des Landes in der globalen Automobilindustrie zu stärken. Diese Standards umfassen sowohl internationale Normen als auch landesspezifische Vorschriften, die den Sektor regulieren.

Die marokkanische Automobilindustrie orientiert sich in vielen Bereichen an internationalen Qualitätsstandards und Zertifizierungen, die von den wichtigsten Automobilherstellern und Zulieferern weltweit verlangt werden.

4.5.1 ISO 9001 (Qualitätsmanagement)

Die ISO 9001 ist einer der am weitesten verbreiteten Qualitätsmanagementstandards weltweit. Viele marokkanische Automobilzulieferer und Produktionsstätten sind nach ISO 9001 zertifiziert, um sicherzustellen, dass sie effiziente Prozesse und hohe Qualitätsstandards in der Produktion von Fahrzeugen und Autoteilen einhalten. Diese Zertifizierung ist für Unternehmen von entscheidender Bedeutung, um den Zugang zu internationalen Märkten, insbesondere in Europa und Nordamerika, zu gewährleisten. Insbesondere Zulieferer von Kfz-Teilen und Komponenten müssen diese Zertifizierung erwerben, um mit großen Automobilherstellern wie Renault, Peugeot, Volkswagen und anderen zusammenzuarbeiten.

4.5.2 ISO/TS 16949 (Automobilindustrie – Qualitätsmanagementsysteme)

Die ISO/TS 16949 ist ein spezifischer Standard für die Automobilindustrie, der in der gesamten Lieferkette für die Fahrzeugproduktion angewendet wird. Diese Zertifizierung wird von diversen Automobilzulieferern und Herstellern gefordert, um sicherzustellen, dass alle Produkte den spezifischen Anforderungen der Automobilindustrie in Bezug auf Sicherheit, Leistung und Zuverlässigkeit entsprechen. Marokkanische Zulieferer, die Kfz-Teile wie Motoren, Baugruppen, Elektronikkomponenten oder Bau- und Fahrwerkskomponenten liefern, müssen häufig nach diesem Standard zertifiziert werden.

4.5.3 ISO 14001 (Umweltmanagement)

Die ISO 14001 für Umweltmanagement ist ein weiterer relevanter Standard, der von Automobilunternehmen in Marokko häufig angewendet wird. Diese Zertifizierung stellt sicher, dass Unternehmen ihre Umweltauswirkungen minimieren und die nachhaltige Produktion fördern, was im Einklang mit den globalen Erwartungen an die Automobilindustrie steht, die zunehmend auf umweltfreundliche Praktiken setzt. Besonders im Hinblick auf die Nachhaltigkeit der marokkanischen Automobilindustrie gewinnt dieser Standard an Bedeutung, da der Fokus auf grüne Technologien und die Produktion von umweltfreundlichen Fahrzeugen kontinuierlich wächst.

4.5.4 IATF 16949

Die IATF 16949 ersetzt die ISO/TS 16949 und stellt eine noch genauere Anforderung an die Qualität und Effizienz in der Automobilproduktion. Sie berücksichtigt Aspekte der Lieferantenbewertung, Produktentwicklung und Fehlervermeidung, die entscheidend sind, um die strengen Anforderungen der globalen Automobilhersteller zu erfüllen. Viele marokkanische Automobilzulieferer, insbesondere solche, die direkt an der Fahrzeugproduktion beteiligt sind, sind nach dieser Norm zertifiziert.

4.5.5 Fahrzeug- und Sicherheitsstandards

Die marokkanische Automobilindustrie ist stark exportorientiert. Besonders viel exportiert das Land nach Europa. Daher müssen alle in Marokko produzierten Fahrzeuge und Kfz-Teile den europäischen Fahrzeug- und Sicherheitsstandards entsprechen.

ECE-Regelungen (Economic Commission for Europe)

Die ECE-Regelungen beinhalten zahlreiche technische Vorschriften zur Sicherheit und Umweltfreundlichkeit von Fahrzeugen, die in Europa verkauft werden. Sie betreffen Aspekte wie Lichtsysteme, Bremsen, Abgase und Fahrzeugkonstruktion.

Euro-Normen für Emissionen

Um den europäischen Markt zu bedienen, müssen Fahrzeuge aus Marokko die Euro-Emissionsnormen erfüllen, die strenge Anforderungen an die Abgasemissionen stellen. Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge, die nach Europa exportiert werden.

Sicherheits- und Crashnormen

Das Königreich muss sicherstellen, dass alle Fahrzeuge, die für den Export produziert werden, auch den internationalen Sicherheitsstandards entsprechen.

NCAP (New Car Assessment Program)

Fahrzeuge aus Marokko, die auf den europäischen oder nordamerikanischen Markt exportiert werden, müssen den Stresstest und die Sicherheitsbewertungen von Programmen wie Euro NCAP und US NCAP bestehen. Dies umfasst u.a. die Anforderungen an Airbags, Sicherheitsgurte, Stabilitätskontrollen und Fahrassistenzsysteme.

4.5.6 Zertifizierungen für Elektromobilität und neue Technologien

Mit dem weltweiten Trend zur Elektromobilität und grünen Fahrzeugtechnologien wird Marokko zunehmend in neue Zertifizierungen und Standards investieren, um den Übergang zu umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Produktionsmethoden zu fördern:

Zertifizierungen für Elektrofahrzeuge (EVs)

Für die Produktion von EVs müssen marokkanische Hersteller und Zulieferer bestimmte technologische und sicherheitsrelevante Normen einhalten, wie etwa:

- **UL-Zertifizierung:** Um sicherzustellen, dass Batterien und Ladesysteme in Elektrofahrzeugen sicher und zuverlässig sind, müssen viele Komponenten in den Fahrzeugen UL-zertifiziert werden, insbesondere die Batterien.
- **ISO 15118 (Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ladeinfrastruktur):** Diese Norm regelt die Kommunikation zwischen Elektrofahrzeugen und Ladesäulen.

Ladetechnologien und Infrastrukturzertifikate

Die Entwicklung einer Elektrofahrzeug-Infrastruktur, inkl. Ladestationen und der Batterietechnologie, ist ein wichtiger Bestandteil der marokkanischen Automobilstrategie. Entsprechende Zertifizierungen für Ladestationen und Ladeinfrastrukturen müssen ebenfalls beachtet werden, um internationale Standards zu erfüllen.

Zertifizierung von Zulieferern

Marokkos Zuliefererindustrie, die sich schnell entwickelt, spielt eine wichtige Rolle in der globalen Lieferkette. Automobilzulieferer müssen hohe Anforderungen erfüllen, um mit internationalen Automobilherstellern zusammenzuarbeiten. Zu den häufigsten Zertifizierungen gehören:

- **ISO 9001:** Für allgemeines Qualitätsmanagement,
- **ISO/TS 16949:** Für die Automobilzuliefererindustrie,
- **ISO 14001:** Für Umweltmanagement in der Produktion,
- **OHSAS 18001:** Für Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Die Standards und Zertifizierungen in Marokkos Automobilindustrie spielen eine zentrale Rolle, um sicherzustellen, dass die Produktion von Fahrzeugen und Kfz-Teilen den internationalen Anforderungen entspricht. Dies umfasst sowohl Qualitätsmanagement, Umweltschutz als auch Sicherheitsstandards, die insbesondere für den Export in Märkte wie Europa und Nordamerika von entscheidender Bedeutung sind. Marokko hat sich in den letzten Jahren erfolgreich als wichtiger Automobilproduzent etabliert, indem es globale Standards anwendet, die es dem Land ermöglichen, sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten.

4.6 Vorgaben zum Umweltschutz und zur Nachhaltigkeit

Die marokkanische Regierung setzt zunehmend auf Nachhaltigkeit und Umweltschutz, um die Automobilindustrie zukunftsfähig zu machen. Marokko hat sich verpflichtet, die Umweltauflagen der EU zu erfüllen, was bedeutet, dass die Herstellung von Fahrzeugen und Kfz-Teilen unter strengen Emissionsvorgaben und Umweltschutzstandards erfolgt.

Die marokkanische Regierung hat das Ziel formuliert, die Entwicklung von EVs und umweltfreundlicher Automobiltechnologie zu unterstützen. Dies umfasst Investitionen in die Ladeinfrastruktur und Subventionen für die Produktion von Elektroautos.

4.7 Freihandelszonen und industrielle Entwicklungszonen

Unternehmen, die in Freihandelszonen bspw. der Casablanca Finance City (CFC) investieren, genießen Steuerbefreiungen auf die Körperschaftsteuer für bis zu fünf Jahre. Danach wird der Steuersatz für CFC-Unternehmen auf einen reduzierten Satz von 15 % festgesetzt.

Die marokkanische Regierung hat Industrieparks und Produktionszonen eingerichtet, um die Automobilindustrie zu unterstützen. Diese Zonen bieten Steuervergünstigungen und Infrastrukturvorteile, aber auch Vorzugsbedingungen für Investoren, einschließlich der Bereitstellung von Land, logistischen Einrichtungen und Zugang zu Fachkräften.

Ein Beispiel für eine solche Zone ist die Tanger Med-Industriezone, die als einer der wichtigsten Knotenpunkte für die Automobilproduktion und den Export von Fahrzeugen und Kfz-Teilen dient.

4.8 Freihandelsabkommen

Marokko hat zahlreiche Freihandelsabkommen, die speziell auf die Automobilindustrie ausgerichtet sind und den Handel sowie Investitionen in diesem Sektor erleichtern:

- **Freihandelsabkommen mit der EU:** Marokko hat mit der EU ein Assoziierungsabkommen abgeschlossen, das weitreichende Zollvorteile für den Export von Fahrzeugen und Kfz-Teilen in die EU gewährt. Dies ermöglicht marokkanischen Herstellern den Zugang zu einem der größten Märkte für Fahrzeuge.
- **Abkommen mit den USA:** Das Freihandelsabkommen mit den USA bietet den marokkanischen Herstellern und Zulieferern ebenfalls Vorteile, v.a. für die Automobil- und Kfz-Teileproduktion, die nach Nordamerika exportiert werden.
- **Panarabisches Freihandelsabkommen:** Marokko ist Teil des arabischen Freihandelsabkommens, was den Export von Fahrzeugen und Autoteilen in andere afrikanische und arabische Märkte erleichtert.

4.9 Herausforderungen und regulatorische Risiken

Trotz der positiven Rahmenbedingungen gibt es auch einige Herausforderungen:

- **Bürokratie und administrative Hürden:** In einigen Fällen können langwierige Genehmigungsverfahren und Bürokratie die Effizienz von Investitionen behindern. Internationale Unternehmen müssen sich mit lokalen Vorschriften und Behördengängen auseinandersetzen.
- **Korruption:** Korruption in einigen staatlichen Institutionen kann die Geschäftstätigkeit und Investitionen erschweren. Dies wird jedoch von der marokkanischen Regierung zunehmend angegangen.
- **Arbeitsmarktforderungen:** Obwohl das Land eine junge, gut ausgebildete Arbeitskraft hat, gibt es teilweise Fachkräftemangel in spezifischen Bereichen der Automobilproduktion, was Unternehmen dazu zwingt, in Ausbildungsprogramme zu investieren.

Weiterführende Informationen

Weitere Informationen zum Zollverfahren in Marokko erhalten Sie unter:

- GTAI: Zoll und Einfuhr kompakt - www.gtai.de/de/trade/marokko-wirtschaft/zoll-einfuhr-kompakt
- Africa Business Guide - www.africa-business-guide.de/de/praxis/fragen/was-ist-bei-der-zollanmeldung-in-marokko-zu-beachten--817474

5. Markteinstieg und Geschäftspraxis

5.1 Markteintritt und -hindernisse

Der marokkanische Markt bietet in der Automobilindustrie zahlreiche Geschäftsmöglichkeiten für ausländische Unternehmen, gerade weil die Regierung die Wichtigkeit der Automobilindustrie erkannt hat und aktive Unterstützung leistet. Sie ist bemüht neue Investitionen anzulocken und ein vorteilhaftes Geschäftsumfeld für lokale sowie internationale Unternehmen zu schaffen. Bisher wurde der Markt hauptsächlich von französischen und spanischen Unternehmen dominiert. Allerdings strebt das Land eine Diversifizierung der Wirtschaft an, die auch weitere ausländische Unternehmen in den Fokus rücken lässt.

Das Königreich Marokko steht ausländischen Unternehmen und einer internationalen Kooperation offen gegenüber. Dennoch sind länder- und branchenspezifische Vorgehensweisen, die Geschäftspraxis und die rechtlichen Rahmenbedingungen stets zu überprüfen. Darunter fallen Aspekte wie der Markteintritt und seine Hindernisse, Einfuhrverfahren und Vertriebsstrukturen. Bevor man in den marokkanischen Markt eintreten kann, ist es entscheidend, eine umfassende Marktforschung und Zielmarktanalyse durchzuführen:

Seit der Liberalisierung des Wirtschaftssystems setzt die Regierung viel daran, ausländische Unternehmen ins Land zu locken. Ein erfolgreicher Markteintritt ist daher realistisch. Ausländische Unternehmen können 100-prozentige Niederlassungen und Repräsentanzen in Marokko eröffnen, ohne, dass ein Joint-Venture notwendig ist. Hinzukommen die Investitionsgarantien des Bundes, die das Risiko eines Markteintritts abschwächen.

Sektoren mit einem besonders hohen Geschäftspotenzial sind erneuerbare Energien, Automobilindustrie, Landwirtschaft Textilien, Tourismus, Technologie und Infrastruktur. In der Automobilbranche haben besonders deutsche Unternehmen einen guten Ruf. Die Marke „Made in Germany“ genießt im nordafrikanischen Land weiterhin ein hohes Ansehen, auch wenn zunehmend die lokale Produktion in den Vordergrund rückt. Das deutsche Know-How im Bereich Automotive ist allgemein bekannt. Auch die deutsche Disziplin sowie die Fähigkeit, Projekte schnell und ordnungsgemäß voranzutreiben, werden sehr geschätzt.

Für einen gelungenen Markteintritt sollten Unternehmen sich grundsätzlich gut informieren und vorbereiten. Dazu zählen Adressrecherchen in Marokko, Marktstudien und -erkundungen sowie die Identifizierung möglicher Kooperationspartner. Auch der Kontakt zu wesentlichen Anlaufstellen, die das Unternehmen beim Markteintritt unterstützen, kann hilfreich sein. Dazu zählen Banken, Wirtschaftsförderagenturen, Rechtsanwaltskanzleien, usw. Außerdem sollte der Bedarf an Technologien und Dienstleistungen sowie internationale Ausschreibungen geprüft werden. Hierzu können insbesondere die AHK Marokko in Casablanca sowie der marokkanische Automobilverband AIVAM informieren und unterstützen.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten für den Markteintritt in Marokko, abhängig von der Branche und den Zielen des Unternehmens. Hier sind einige solcher Möglichkeiten:

- **Exporte:** Unternehmen müssen keine direkte Präsenz in Marokko aufbauen, sondern können ihre Produkte exportieren. Der Export kann über Tochtergesellschaften, über eine Handelsvertretung im Land oder über den eigenen Sitz laufen.
- **Direktinvestitionen:** Mit der Gründung einer Tochtergesellschaft oder einer Niederlassung vor Ort wird ein direkter Zugang zum Markt geschaffen. Dies bietet langfristige Kontrolle und Potenzial für Markentreue.
- **Partnerschaften und Joint Ventures:** Die Strategie einer Partnerschaft mit lokalen Partnergesellschaften oder Unternehmen wird oft angewandt. Lokale Partner bieten Marktkenntnis, Zugang zu Netzwerken und erleichtern den Umgang mit rechtlichen und administrativen Anforderungen.

5.2 Vertrieb und Marketing

Der Vertrieb und das Marketing sind wichtige Aspekte beim Eintritt in den marokkanischen Markt. Internationale Automobilhersteller arbeiten eng mit marokkanischen Händlern zusammen, was u.a. an der hohen Qualifizierung der Fachleute liegt. Das Netzwerk der lokalen Händler ist nicht zu unterschätzen, denn zumeist ermöglichen genau diese Kooperationen einen besseren Markteintritt sowie einen direkten Zugang zu den Verbrauchern.

Die Automobilunternehmen segmentieren den Markt nach Einkommensklassen, aber auch nach geografischer Lage, insbesondere ob es ländlich oder städtisch ist. Auch das Nutzungsverhalten sollte auf dem Markt überprüft werden. Die Nutzung und die Akzeptanz von neuen Technologien, Premiumprodukten und der Gebrauch (Privatfahrzeug, gewerbliches Fahrzeug, nachhaltige Komponenten, usw.) sollten im Voraus analysiert werden. Unternehmen können anschließend eine individuelle maßgeschneiderte Lösung anbieten.

Attraktive Finanzierungs- und Leasingoptionen werden angeboten, um Fahrzeuge für ein breiteres Publikum zugänglich zu machen. Banken und Finanzdienstleister sind hierbei wichtige Partner. Ein starker Fokus auf Kundendienst und Wartung bindet Kunden langfristig. Hersteller investieren in Schulungen von Technikern und Ausbau von Werkstätten. Beim Export von

Fahrzeugen und Teilen sollte darauf geachtet werden, dass bei Bedarf eine Schulung oder mindestens eine Demonstration der Anlagen oder Lösungen umgesetzt wird. Denn der Standard von Produkten und das Know-How können sehr unterschiedlich ausfallen.

Der Aufbau eines zuverlässigen Vertriebsnetzwerks ist wichtig. Dies kann durch die Auswahl von Distributoren oder durch die Etablierung eigener Vertriebskanäle erfolgen. Es ist ratsam, sich für lokale Partner zu entscheiden, die den Markt gut kennen, die Sprache sprechen und mindestens etwas die Kultur kennen.

Neben der Vertriebsstrategie spielt das Marketing eine wichtige Rolle. Eine Online-Präsenz ist heute auch in der Automobilindustrie von großem Wert. E-Commerce wächst in Marokko schnell, insbesondere in städtischen Gebieten. Der Aufbau einer lokalen Webseite und die Präsenz auf sozialen Medien sind entscheidend, um potenzielle Kunden, aber auch Partner anzusprechen. Das digitale Marketing wird auch heute noch unterschätzt. Die zunehmende Digitalisierung schreitet auch in Marokko voran und wird von Automobilunternehmen aktiv genutzt, um ihre Produkte online zu bewerben. Plattformen wie Facebook, Instagram und YouTube spielen eine zentrale Rolle in der Markenkommunikation. Einige Hersteller bieten Online-Konfiguratoren oder direkte Fahrzeugbestellungen an.

Traditionelle Werbung (TV, Print) sowie digitale Werbung sind in Marokko weit verbreitet. Lokale Werbeagenturen können helfen, maßgeschneiderte Marketingstrategien zu entwickeln. Deutsche Unternehmen sollten ihr Marketing und Werbung auf die lokalen Bedürfnisse und Trends anpassen. Dies gilt insbesondere für die Werbung. Lokale Vorlieben sollten abgestimmt sein. Werbekampagnen berücksichtigen in der Regel die marokkanischen Werte und Traditionen. So wird bspw. die Familie oft als zentraler Wert hervorgehoben, um den Kauf von Familienfahrzeugen zu fördern. Ein weiterer Punkt ist das Sponsoring. Automobilunternehmen engagieren sich oft in Bildungsprogrammen, Verkehrssicherheitskampagnen oder nachhaltigen Entwicklungsprojekten, um die Markenbekanntheit zu steigern und das Vertrauen der Bevölkerung zu gewinnen. Gerade beim Geschäftsaufbau können solche Initiativen helfen.

Um neue Geschäftsmodelle und neue Produkte und Dienstleistungen in den Markt zu bringen, sollten Unternehmen auf die allgemeinen Trends achten. Dazu zählen grüne Mobilität und Nachhaltigkeit. Umweltfreundliche Fahrzeuge, nachhaltige und umweltschonende Produktion und kosten- sowie energiesparende Automobilteile und -zubehör sowie Fahrzeuge geraten immer mehr in den Fokus sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung. Es ist daher von Vorteil diese Trends miteinzubeziehen.

Bei Exportaktivitäten im Automobilbereich bieten die Freihandelsabkommen Marokkos mit der EU komfortable Rahmenbedingungen für den bilateralen Handel. Diese sollten daher berücksichtigt werden. Mit dieser Vereinbarung können deutsche Unternehmen kostengünstig und auf schnellem Wege ihre Produkte exportieren.

Marokko hebt sich durch die Einhaltung internationaler Qualitätsstandards hervor. Dies wird in Marketingkampagnen betont, um ausländische Kunden von der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge zu überzeugen.

5.3 Finanzierungsmöglichkeiten und Förderprogramme

In Marokko gibt es verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten für Unternehmen, Investoren und Privatpersonen. Diese können von staatlichen sowie internationalen Organisationen bereitgestellt werden oder aber auch von kommerziellen Banken. Es gibt zahlreiche Finanzierungsquellen, die sowohl staatliche, internationale als auch private Finanzierungsmöglichkeiten umfassen. Unternehmen und Investoren können auf eine Vielzahl von Kreditmöglichkeiten, Förderungen und Investitionsprogrammen zugreifen. Die Wahl der besten Finanzierung hängt von der Art des Projekts, der Unternehmensgröße und der Branche ab.

5.3.1 Banken und Finanzinstitute

Es gibt eine Vielzahl an marokkanischen Banken, die im Handelsgeschäft beraten, Finanzierungsmöglichkeiten aufweisen und Kredite ausstellen. Dies übernehmen beispielsweise Banken, wie die Al Maghrib, Attijariwafa Bank, Banque Populaire und BMCE Bank. Der Service reicht von Konsumkrediten bis hin zu Unternehmenskrediten. Zusätzlich bieten sie auch Exportfinanzierungen für den internationalen Handel an. In der Regel beinhalten diese auch eine Währungsabsicherung.

5.3.2 Förderprogramme und Finanzierung durch internationale Organisationen

Es gibt eine Vielzahl an Förderprogrammen und Finanzierungsmöglichkeiten in Marokko, die sowohl von lokalen als auch von internationalen Organisationen zur Verfügung gestellt werden. Diese Hilfen betreffen unterschiedliche Bereiche der Wirtschaft, wie die Unterstützung des Geschäftsaufbaus, die Integration von Umweltschutzmaßnahmen, Exportfinanzierung.

So wie es zahlreiche Förderprogramme und Finanzierungen gibt, so viele staatliche und Finanzinstitutionen gibt es. Mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Bankengruppe können Unternehmen staatliche Entwicklungshilfe aus Deutschland erhalten oder Unterstützung für die Unternehmens- bzw. Exportfinanzierung beantragen. Dabei kann z.B. die KfW IPEX-Bank beraten.

Tochtergesellschaften europäischer und damit auch deutscher Unternehmen, die bereits in Afrika tätig sind oder einen Markteintritt planen, haben die Möglichkeit, Investitionen und Betriebsmittel finanzieren zu lassen. Diese können z.B. bei der Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG) in Form von Darlehen beantragt werden. Die genutzten Instrumente ist der AfricaConnect Entwicklungsinvestitionsfonds (EIF).

Deutsche und marokkanische Investoren können Darlehen für gezielte Projekte beantragen. Die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) bietet solche Darlehen an. Folgende Kriterien werden von der EBRD im Voraus geprüft: Wirtschaftlichkeit, technische und ökologische Tragfähigkeit sowie die finanzielle Leistung.

Internationale Organisationen, darunter die Weltbank und die Afrikanische Entwicklungsbank (AfDB) bieten zudem Finanzierungsmöglichkeiten in Form von Darlehen oder Zuschüssen an, die sich auf Entwicklungsprojekte und große Infrastrukturinvestitionen konzentrieren.

Die EU stellt im Rahmen ihrer Entwicklungszusammenarbeit oft Mittel für Projekte in Marokko bereit, insbesondere im Bereich der nachhaltigen Entwicklung, Landwirtschaft und sozialen Infrastruktur.

5.3.3 Mikrofinanzierung

Mikrofinanzierungen sind in Marokko möglich. Mikrofinanzinstitute bieten Kleinkredite an einkommensschwache Bevölkerungsschichten oder kleine Unternehmen, die keinen Zugang zu traditionellen Bankkrediten haben. Bekannte Institutionen in Marokko sind [Al Amana](#) und [Fondep](#). Des Weiteren bieten die Europäische Investitionsbank (EIB) und die Finanzierungsgesellschaft für Mikrofinanzinstitute [JAÏDA](#) Unterstützung für Mikrokreditaktivitäten an. Bereits im Januar 2021 unterzeichneten die beiden Institutionen einen Finanzierungsvertrag in Höhe von 10 Mio. EUR (ca. 108 Mio. MAD), um einkommenschaffende Tätigkeiten in Marokko zu fördern⁴⁰. Mit diesen Geldern sollen Tätigkeiten in den Bereichen finanzielle Teilhabe und soziale Entwicklung gefördert und die Mikrofinanzinstitute mit besseren Mitteln ausgestattet werden. Das Darlehen dient deswegen ausschließlich zur Finanzierung von Mikrokrediten von weniger als 25.000 EUR (etwa 270.000 MAD).⁴¹

Die EIB ist ein wichtiger Partner Marokkos. Im Jahr 2020 finanzierte sie mit 617 Mio. EUR Projekte in Schlüsselsektoren der marokkanischen Wirtschaft mit. Diese finanzielle Spritze unterstützte Unternehmen und Projekte in den Bereichen Landwirtschaft, Wasser- und Abwasserwirtschaft, Verkehrssektor und erneuerbare Energien. Im September 2023 bewilligte die EIB zudem ein Darlehen von 1 Mrd. EUR.

JAÏDA ist eine zugelassene marokkanische Finanzierungsgesellschaft der Mikrofinanzinstitute. Zu ihren Aufgaben zählen die Entwicklung von Mikrofinanzinstituten und von Entwicklungsprogrammen für Mikrokredite. Seit der Gründung 2007 investierte JAÏDA um die 3,3 Mrd. MAD (ca. 300 Mio. EUR) in den marokkanischen Mikrofinanzsektor und ist mit Marktanteil von fast 20 % der größte Geldgeber im Bereich der Mikrofinanzierung in Marokko.

5.3.4 Steuerliche Anreize und Subventionen

Marokko bietet eine Vielzahl an steuerlichen Anreizen und Subventionen. Deren Ziel ist es, Investitionen zu fördern, Unternehmen zu unterstützen und die wirtschaftliche Entwicklung zu stärken. Da die Automobilbranche einer der Wirtschaftsmotoren ist, betreffen solche Maßnahmen insbesondere diese Branche.

Marokko hat z.B. Steuererleichterungen für Investoren eingeführt, die die Attraktivität des Landes für FDI steigern soll. Neue Unternehmen profitieren in diversen Sektoren von einer Befreiung der Körperschaftssteuern bei Investitionen. Diese Befreiung gilt bis zu fünf Jahren und in Ausnahmefällen bis zu zehn Jahre. Reduzierte Körperschaftsteuersätze sind je nach Art des Unternehmens und seinem Standort möglich. Auch in diesem Fall werden Wirtschaftssektoren und geografische Gebiete der Niederlassung überprüft. Es gibt Zuschüsse und Subventionen, die besonders umweltfreundliche oder sozial orientierte Projekte fördern:

- **Subventionen für erneuerbare Energien:** Marokko hat große Anstrengungen unternommen, um die Nutzung erneuerbarer Energien zu fördern, insbesondere Solar- und Windkraft. Unternehmen, die in diese Sektoren investieren, können Zugang zu speziellen Subventionen und Steuererleichterungen erhalten.
- **Förderung der Industrie:** In den letzten Jahren hat Marokko Anreize für die industrielle Entwicklung geschaffen, darunter Subventionen für Unternehmen, die in Industriezweigen, v.a. wie der Automobilproduktion, Luftfahrt, Textilien und Chemie investieren.
- **Subventionen für Exportunternehmen:** Marokko gewährt Subventionen und Steuererleichterungen für Unternehmen, die in Exportmärkte expandieren, einschließlich der Rückerstattung der MwSt. und sonstigen Exportanreizen.
- **Technologie und Innovation:** Unternehmen im Technologiebereich, insbesondere Start-ups und Unternehmen, die sich mit Innovationen und digitalen Lösungen befassen, erhalten Steuererleichterungen und Zugang zu speziellen Fördermitteln, um die Entwicklung des Sektors zu unterstützen.

⁴⁰ Europäische Investitionsbank: Marokko: EIB und JAÏDA unterstützen Mikrokreditaktivität der Mikrofinanzinstitute, 26.01.2021

⁴¹ Ebenda.

- **Transport und Infrastruktur:** Investitionen in den Verkehrssektor, inkl. der Entwicklung von Infrastrukturprojekten, genießen steuerliche Anreize und können Zugang zu speziellen Subventionen erhalten.
- **Subventionen für Forschung und Entwicklung (F&E):** Unternehmen, die in Forschung und Entwicklung investieren, können Steuererleichterungen und Subventionen erhalten, die die Forschungsaktivitäten unterstützen.

5.3.5 Beratungsgutscheine Afrika und Experten vor Ort

Das BMWK unterstützt mit Hilfe seiner Initiative, dem Wirtschaftsnetzwerk Afrika, deutsche KMU beim Markteinstieg in afrikanische Länder und bietet eine passgenaue Beratung an.

Seit dem 1. Dezember 2021 ist das Förderprogramm „Beratungsgutscheine Afrika“ eingeführt worden. Diese dienen der Unterstützung deutscher Unternehmen, insbesondere KMU, die sich für afrikanische Märkte interessieren und dort wirtschaftlich aktiv werden wollen. Das Ziel dieser Gutscheine ist es, einen erleichterten Markteintritt zu ermöglichen und mögliche Risiken beim Markteinstieg sowie in der Geschäftsabwicklung zu minimieren.

Die Zuwendung beträgt 85 Prozent der Kosten für die vertiefte Beratung zu Vorhaben an maximal 15 Beratungstagen. Für einen Beratertag sind je nach Beratungsanliegen Ausgaben bis zu maximal insgesamt 1.296 Euro netto förderfähig.

Die Beratungsgutscheine sind branchenunabhängig und gelten für jedes afrikanische Land. Unternehmen können sich zu folgenden Anliegen beraten lassen:

- Business-Case-Berechnungen
- Vermittlung von Gesprächspartnern und Kontakten vor Ort
- Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen
- Zoll- und Einfuhrbestimmungen
- Finanzierung und Finanzierungsverhandlungen
- Gründung einer Niederlassung
- Marktanalysen und -recherchen
- Aufbau von Vertriebsstrukturen
- Logistik und Transport
- Zertifizierungen und Normen

Die Beratung erfolgt durch inländische und ausländische Beratungsunternehmen und -organisationen, die umfassende Erfahrung bei der Vorbereitung und Begleitung von Unternehmen beim Eintritt in afrikanische Märkte haben und beim BAFA gelistet sind. Interessierte Unternehmen wählen ein [Beratungsunternehmen oder eine Beratungsorganisation von dieser Liste](#) aus und können selbst Kontakt aufnehmen. Ein Beratungsvertrag darf erst nach Bewilligung des Beratungsgutscheins durch das BAFA abgeschlossen werden.

Zusätzlich zu den Beratungsgutscheinen sind Branchenexperten des Wirtschaftsnetzwerks Afrika in vielen afrikanischen Ländern präsent. Diese Branchenexperten unterstützen mit fundierten Marktkenntnissen und einem umfassenden Netzwerk vor Ort, aber auch international, deutsche Unternehmen bei ihrem Markteintritt, indem sie konkrete Geschäftsmöglichkeiten identifizieren. Sie arbeiten an und mit den deutschen Auslandshandelskammern der deutschen Wirtschaft in den jeweiligen Zielländern.

Weiterführende Informationen zu den Beratungsgutscheinen Afrika

Im Afrika Business Guide des Wirtschaftsnetzwerks Afrikas finden Sie weitere Informationen zum Beratungsgutschein, seiner Beantragung und den Leistungen.

- Africa Business Guide: [Förderprogramm Beratungsgutscheine Afrika](#)
- BAFA: [Wirtschaftsnetzwerk Afrika: Beratungsgutscheine Afrika](#)
- BAFA: [Liste Beratungsunternehmen und Beratungsorganisationen](#)
- BMWK: [Flyer – Beratungsgutscheine Afrika](#)

Der Branchenexperte für die Automobilwirtschaft in Afrika ist [Redouane Qachachi](#) mit Sitz an der AHK Marokko.

Weiterführende Information zu den Branchenexperten

Im Afrika Business Guide des Wirtschaftsnetzwerks Afrikas finden Sie weitere Informationen zu den Branchenexperten und ihrer Funktion.

- Africa Business Guide: [Branchenexperten des Wirtschaftsnetzwerks Afrika](#)
- BMWK und Wirtschaftsnetzwerk Afrika: [Flyer – Branchenexperten Afrika](#)

5.4 Geschäftsverhalten

Marokkos Unternehmenskultur ist von arabischen und mediterranen Einflüssen geprägt. Persönliche Beziehungen vereinfachen nicht nur die Geschäfte, sondern spielen generell eine wichtige Rolle. Daher ist es ratsam, ein Vertrauensverhältnis mit dem (potenziellen) Geschäftspartner aufzubauen. Dies bedeutet allerdings auch, dass Zeit und Geduld einen hohen Stellenwert haben. Vereinbarungen und Termine sollten kurz im Voraus bestätigt werden. Das Besprechen von Geschäften geschieht in der Regel im Büro, weniger während des Mittag- oder Abendessens.

Marokkaner sind bekannt für ihre Gastfreundschaft. Es ist nicht unüblich, dass ein Geschäftspartner seine Kunden nach Hause einlädt. Eine Ablehnung gilt in der marokkanischen Kultur eher als unhöflich.

Kommunikation / Sprache: Marokkaner bevorzugen eine respektvolle und formelle Kommunikation. Geschäftsverhandlungen sind häufig indirekt und können Zeit in Anspruch nehmen. Französisch ist die meistverbreitete Geschäftssprache. Natürlich können Geschäfte auch jederzeit in arabischer Sprache abgewickelt werden. Englisch wird von der jüngeren Generation zwar zunehmend praktiziert, wird für Vertragsabschlüsse jedoch kaum angewandt. Um Missverständnisse zu vermeiden, ist es empfehlenswert, Dolmetscherleistungen in Anspruch zu nehmen. Idealerweise verfügt das Unternehmen über Angestellte, die Arabisch oder Französisch fließend und verhandlungssicher beherrschen und ggf. die Kultur verstehen. Es ist ebenfalls von Vorteil bei Geschäftsterminen im Land Visitenkarten in französischer oder arabischer Sprache parat zu haben. Anfragen auf Englisch werden sehr oft ignoriert.

Zeit und Reisezeit: Pünktlichkeit ist wichtig, aber es ist auch zu erwarten, dass es zu Verzögerungen kommen kann. Flexibilität und Geduld sind in diesem Fall hilfreich. Um Geschäfte abzuwickeln oder Unternehmensbesuche vorzunehmen, sollte der Ramadan und weitere wichtige Nationalfeiertage gemieden werden.

Bekleidung: Männliche Geschäftsleute tragen bei offiziellen Veranstaltungen meist einen Anzug mit Krawatte, während Frauen eine lange Business-Hose oder einen Rock tragen. Kopftücher sind in Marokko keine Pflicht. Ist die Veranstaltung nicht offiziell oder nicht in einer Behörde, neigen Vertreterinnen und Vertreter von kleineren Unternehmen dazu, sich weniger formell zu kleiden.

Geschenkpoltik: Es ist nicht ungewöhnlich, dass bei geschäftlichen Treffen kleine Geschenke überreicht werden. Diese sollten jedoch nicht extravagant sein, um keine Missverständnisse zu erzeugen. Diese Geste kann zudem helfen, eine gute Vertrauensbasis für die Geschäfte aufzubauen. Mögliche Gastgeschenke können Schokolade oder typisch deutsche Souvenirs sein. Alkoholische Getränke sind für Marokko keine geeigneten Geschenke und sollten nicht angeboten werden. Marokkanische Geschäftsleute öffnen Gastgeschenke in der Regel nicht in Gegenwart der Kunden und Partner.

Religion und Feiertage: Der Ramadan und andere islamische Feiertage können den Geschäftsbetrieb beeinflussen, da während des Ramadans die Arbeitszeiten verkürzt und viele Geschäfte geschlossen sind. Die Religion bzw. Feiertage sind ernst zu nehmen und zu respektieren. Während des Ramadans ist es eine gern gesehene Geste, wenn auf das Rauchen, Essen und Trinken in Gegenwart der marokkanischen Vertreterinnen und Vertreter verzichtet wird.

5.5 Geschäftschancen für deutsche Unternehmen

Als einer der stärksten wachsenden Wirtschaftszweige in Marokko bietet der Automobilsektor zahlreiche Chancen für deutsche Unternehmen. Das starke Wachstum seit dem Ende der Pandemie lässt positiv in die Zukunft blicken.

Besonders gute Geschäftsmöglichkeiten bieten die Bereiche Elektrofahrzeuge, Komponentenfertigung und Zulieferung. Die starke Exportorientierung, die Unterstützung durch die Regierung und die strategische Lage machen das Land zu einem aufstrebenden Zentrum für die globale Automobilproduktion, die sowohl dem Königreich als auch Deutschland diverse Kooperationsfelder ermöglicht und wirtschaftliche Stabilität liefern kann. Durch die fortlaufende Entwicklung der Infrastruktur und Investitionen in Innovationen wird Marokko seine Position als Schlüsselakteur auch weiterhin stärken können.

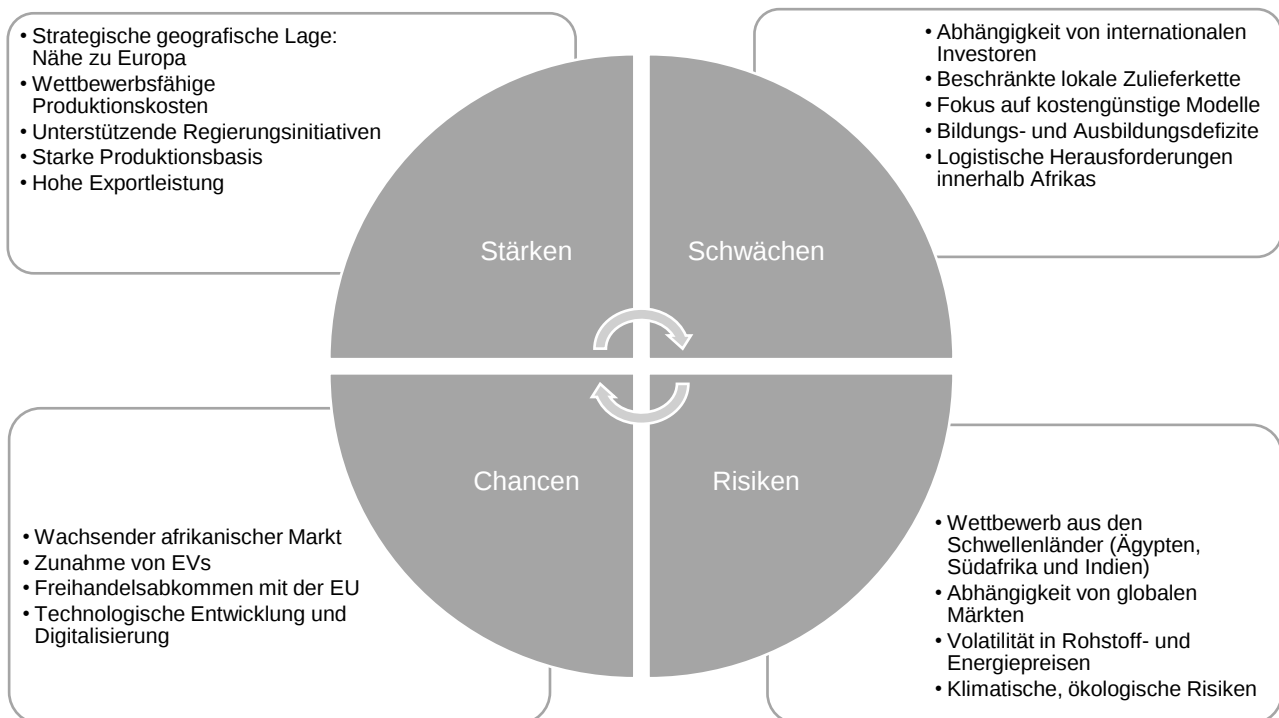
Von Vorteil ist auch der intensive Auf- und Ausbau der erneuerbaren Energien in Marokko, die der Automobilindustrie für die Entwicklung einer nachhaltigen Produktion und den Bau moderner und umweltschonender Fahrzeuge ermöglicht. Der Anteil an Solar- und Windenergie trägt zu den globalen Klimazielen Marokkos und Deutschlands bei.

Deutschland kann zudem vom Wachstum der marokkanischen Zulieferindustrie profitieren. Eine hohe Nachfrage an Kabelbäumen, Kunststoffteilen und Elektronik sind weitere Geschäftsfelder, die ein herausragendes Geschäftspotenzial darstellen.

Trotz all der Geschäftschancen ist das Risiko einer Abhängigkeit Marokkos von großen internationalen Herstellern groß und auch die Konkurrenz in Afrika, wie Ägypten und Südafrika, die ebenfalls sehr fortschrittlich sind und deutschen Unternehmen Anreize bieten, könnten v.a. in dem Punkt ausländische Direktinvestitionen zum Hindernis werden.

Die marokkanische Automobilindustrie ist eine Erfolgsgeschichte mit großem Potenzial, sowohl regional als auch global. Um jedoch langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, sollte das Land die lokale Wertschöpfung stärken, in High-Tech-Entwicklung investieren und die Ausbildung hochqualifizierter Arbeitskräfte vorantreiben. Gleichzeitig muss es sich gegen externe Risiken wie geopolitische Unsicherheiten und steigenden internationalen Wettbewerb wappnen.

Abbildung 7: SWOT-Analyse - Automobilindustrie Marokko



Quelle: eigene Angaben und Darstellung anhand der vorherigen Recherchen

6. Wichtige Adressen

6.1 Deutsche Behörden und Institutionen

Organisation	Beschreibung
Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft e.V. Friedrichstraße 206, 10969 Berlin, Deutschland +49 30 206 071-90 www.afrikaverein.de	Der Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft e.V. (AV) unterstützt seit 90 Jahren Unternehmen, die sich auf dem afrikanischen Kontinent engagieren. Der AV hat über 450 Mitglieder, die aus deutschen, europäischen und afrikanischen Unternehmen bestehen. Der AV vertritt die Interessen seiner Mitglieder und unterstützt bei wirtschaftspolitischen und geschäftlichen Anliegen.
Agentur für Wirtschaft & Entwicklung (AWE) Reichpietschufer 20, 10785 Berlin, Deutschland +49 30 726 143-80 https://wirtschaft-entwicklung.de	Die AWE ist die zentrale Anlaufstelle der Entwicklungszusammenarbeit für die deutsche und europäische Wirtschaft. Sie unterstützt Unternehmen bei nachhaltigen Projekten und Investitionen und trägt zu einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Wirtschaft bei.
Botschaft der Republik Deutschland Rabat <i>Ambassade de la République fédérale d'Allemagne Rabat</i> 7, Zankat Madnine, 10001 Rabat, Marokko +212 537 635 400 www.rabat.diplo.de/ma-de	Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Rabat ist die diplomatische Vertretung Deutschlands in Marokko. Sie vertritt die Interessen der Bundesrepublik und fördert die bilateralen Beziehungen.
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH – Büro Marokko 29, rue d'Alger, 10001 Rabat, Marokko +212 537 204 517 www.giz.de	Die GIZ ist seit 1975 in Marokko tätig und agiert im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ). Seit 1999 ist sie mit einem Büro in Rabat vertreten und engagiert sich in der internationalen Zusammenarbeit für nachhaltige Entwicklung und internationale Bildungsarbeit.
Deutsche Industrie- und Handelskammer in Marokko (AHK Marokko) <i>Chambre Allemande de Commerce et d'Industrie au Maroc</i> Lot. El Manar, Villa 18, Rue Ahmed Ben Taher El Menjra, 20160 Casablanca, Marokko +212 522 429 406 www.marokko.ahk.de	Die Deutsch-Marokkanische Industrie- und Handelskammer (AHK Marokko) ist Partner für die deutsch-marokkanischen Wirtschaftsbeziehungen. Die AHK Marokko ist Ansprechpartner für jegliche Fragen im Zusammenhang mit dem deutschen oder marokkanischen Handel. Mit über 700 Mitgliedsunternehmen verfügt sie seit 1997 über ein leistungsfähiges Netzwerk, das auf gegenseitiger Unterstützung basiert.
EMA Euro-Mediterran-Arabischer Länderverein e.V. Stresemannstraße 21, 10963 Berlin, Deutschland +49 30 253 592-72 https://ema-germany.org/	Die EMA ist ein Länderverein der deutschen Wirtschaft und setzt sich für den Ausbau der Kooperation und Völkerverständigung zwischen Deutschland, Europa und der Mittelmeer- und Nahostregion ein. Als länder- und branchenübergreifende Organisation verknüpft die EMA Wirtschaft, Politik und Wissenschaft und unterstützt den wechselseitigen Austausch.
Germany Trade and Invest GmbH (GTAI) Friedrichstraße 60, 10117 Berlin, Deutschland +49 30 200 099-0 www.gtai.de	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

KfW Entwicklungsbank – Büro Rabat
KfW Banque de Développement – Bureau Rabat

9, rue Khénifra, 10010 Rabat, Marokko
 +212 537 709 893
www.kfw-entwicklungsbank.de

Die KfW Entwicklungsbank unterstützt im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) die Entwicklung und Umsetzung von Reformen, Demokratieprozesse und das wirtschaftliche Wachstum.

Wirtschaftsnetzwerk Afrika
Réseau Entreprises Afrique

Friedrichstraße 60, 10117 Berlin, Deutschland
 +49 228 249 933-49
www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/wirtschaftsnetzwerk-afrika.html;
wirtschaftsnetzwerkafrika@gtai.de;
www.africa-business-guide.de

Das Wirtschaftsnetzwerk Afrika des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz stellt ein umfassendes Informations-, Beratungs- und Unterstützungsangebot für deutsche Unternehmen bereit, die auf dem afrikanischen Kontinent wirtschaftlich aktiv werden wollen. In einem starken Partnernetz vereint es über 50 etablierte Akteure der deutschen Außenwirtschaftsförderung und Entwicklungszusammenarbeit. Mit gebündeltem Know-how unterstützen sie deutsche Unternehmen bei ihrem Engagement auf dem afrikanischen Kontinent. Nähere Informationen zu den Angeboten des Wirtschaftsnetzwerks Afrika werden auf dem Africa Business Guide bereitgestellt. Die digitale Plattform enthält zudem ausführliche Informationen zu allen afrikanischen Ländern und aussichtsreichen Branchen sowie Erfahrungsberichte und Veranstaltungshinweise.

6.2 Marokkanische Ministerien, Behörden und Institutionen

Organisation	Beschreibung
Afrikanische Entwicklungsbank <i>Banque Africaine de Développement</i> Avenue Joseph Anoma, 01 BP 1387 Abidjan 01, Côte d'Ivoire +225 2720263900 www.afdb.org	Die Afrikanische Entwicklungsbank (African Development Bank, AfDB) ist eine regionale Entwicklungsfinanzierungsinstitution. Sie hat das Ziel, die wirtschaftliche Entwicklung und den sozialen Fortschritt in Afrika zu fördern. Zur AfDB-Bankengruppe gehören neben der Afrikanischen Entwicklungsbank auch der Afrikanische Entwicklungsfonds und der Nigeria Trust Fund.
Agentur für Digitale Entwicklung (ADD) <i>Agence de Développement du Digital (ADD)</i> Espace Les Lauriers, aile B, angles des Avenues Annakhil et Mehdi Ben Barka, Hay Riad, Rabat, Marokko +212 537 569 300 www.add.gov.ma	Die ADD ist eine strategische öffentliche Einrichtung mit eigener Rechtspersönlichkeit und finanzieller Autonomie. Sie untersteht dem Ministerium für den digitalen Übergang und die Verwaltungsreform und soll die Strategie des Staates im Bereich der digitalen Entwicklung umsetzen.
Botschaft des Königreichs Marokko in Deutschland <i>Ambassade du Royaume du Maroc en Allemagne</i> Niederwallstraße 39, 10117 Berlin, Deutschland +49 30 206 124-0 www.botschaft-marokko.de	Die Botschaft des Königreich Marokkos in Berlin ist die diplomatische Vertretung Marokkos in Deutschland. Sie vertritt die Interessen des Königreichs und fördert die bilateralen Beziehungen.
Handels-, Industrie- und Dienstleistungskammer <i>Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services (CCISCS)</i> 98 Bd Mohammed V, 20250 Casablanca, Marokko +212 522 293 181 www.cciscs.ma	Die CCISCS ist eine öffentliche Einrichtung mit Verwaltungscharakter. Sie vertritt die Interessen aller Wirtschaftsakteure und dient als Kontaktvermittlerin, Informationsplattform und Beraterin, insbesondere für KMU.
Marokkanische Behörde für Investitions- und Exportentwicklung <i>Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations (AMDIE)</i> Avenue Allal El Fassi, Madinat Al Irfane, Hay Riad, 10000 Rabat, Marokko +212 537 226 400 www.amdie.gov.ma	Die marokkanische Agentur für Investitionen und Exportentwicklung (AMDIE) ist für die Förderung nationaler und internationaler Investitionen sowie für den Export von Waren und Dienstleistungen zuständig.

Marokkanische Zoll- und Steuerverwaltung
Administration des Douanes et Impôts Indirects

Avenue Annakhil, Hay Riad, Rabat, Marokko
 +212 537 579 000
www.douane.gov.ma

Die marokkanische Zoll- und Steuerverwaltung ist für die ordnungskonforme Abwicklung von Zöllen und Zollabgaben zuständig. Sie bekämpft illegalen Handel und kontrolliert die Warenein- und -ausfuhr.

Ministerium für Ausrüstung, Transport und Logistik sowie Wasserwirtschaft
Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau

Avenue Mae Al Ainaine, Quartier Administratif, Agdal, Rabat, Marokko
 +212 537 679 436
www.transport.gov.ma

Das Ministerium ist für die Ausarbeitung und Umsetzung der Regierungspolitik in den Bereichen Straßen-, Schienen- und Seeverkehr zuständig. Darunter fallen auch die Aspekte, wie die Verkehrssicherheit, Logistikaktivitäten und die Einführung und Umsetzung neuer Kooperationsstrategien auf nationaler und internationaler Ebene.

Ministerium für Industrie, Handel, grüne und digitale Wirtschaft
Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie Verte et Numérique (MCINET)

Quartier Administratif, 90020 Tanger, Marokko
 +212 537 764 518
www.mcinet.gov.ma

Das Ministerium ist für die Gestaltung und Umsetzung der Politik der marokkanischen Regierung in den Bereichen Industrie, Handel und neue Technologien verantwortlich. Insbesondere hat es die strategischen Achsen für Sektoren mit hohem Exportpotenzial und Zwischensektoren definiert.

6.3 Fachverbände

Verband / Verein	Beschreibung
Afrikanischer Verband der Automobilhersteller <i>Association Africaine des Constructeurs Automobiles (AAAM)</i> 152 Western Service Road, Woodmead, Sandton, Südafrika +27 828 010 300 www.aaamafrica.com	AAAM ist ein auf Afrika ausgerichteter Automobilverband, der im November 2015 gegründet wurde. Zu den Gründungsmitgliedern gehören globale Automobilunternehmen und Erstausrüster (OEMs). Die AAAM setzt sich für den Wachstum der Automobilbranche in Afrika ein und fördert die nachhaltige Entwicklung und den Aufbau eines effizienten Netzwerks ein, um Innovationen und Kooperationen voranzutreiben.
Agentur für die Förderung und Entwicklung des Nordens <i>Agence pour la Promotion et le Développement du Nord (APDN)</i> 3, angle rues Sijilmassa et Abou Jarir Tabari, B.P. 1196, Quartier Administratif, 90020 Tanger, Marokko +212 539 943 288 www.apdn.ma	Die Agentur für die Förderung und Entwicklung des Nordens (APDN) ist eine öffentliche Einrichtung mit finanzieller Autonomie, die die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Regionen Tanger-Tétouan und Taza-Al Hoceima-Taounate im Norden Marokkos fördert.
Allgemeiner Verband der marokkanischen Unternehmen <i>Confédération Générale des Entreprises du Maroc (CGEM)</i> 23, Bd Mohamed Abdou Quartier, Palmiers, 20340 Casablanca, Marokko +212 522 997 000 www.cgem.ma	Der CGEM hat die Aufgabe, die Interessen des Privatsektors gegenüber den öffentlichen Behörden, den Sozialpartnern und den Institutionen zu vertreten und zu verteidigen. Er fördert die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Marokkos, unterstützt Investitionen, fördert Innovationen, trägt zur Wettbewerbsfähigkeit des Landes und zur nachhaltigen Entwicklung bei.
Marokkanische Föderation für Informationstechnologie, Telekommunikation und Offshoring <i>Fédération Marocaine des Technologies de l'Information, es Télécommunication et de l'Offshoring (APEBI)</i> Technopark de Casablanca, Bureau 284, 2ème étage, Casablanca, Marokko +212 522 874 612 www.apebi.org.ma	APEBI ist ein zentraler Ansprechpartner für den marokkanischen IT-Sektor und fördert Innovationen, die die digitale Wirtschaft wettbewerbsfähig gestalten soll.
Marokkanischer Verband für die Automobilindustrie und den Automobilhandel <i>Association Marocaine pour l'Industrie et le Commerce de l'Automobile (AMICA)</i>	AMICA wurde 1974 gegründet und fungiert als Schnittstelle zwischen ihren Mitgliedern und den für den Sektor zuständigen Ministerien sowie weiteren wirtschaftlichen und institutionellen

652, Bd Mohamed V, 5^{ème} étage, 44/45, 20000 Casablanca, Marokko
+212 522 242 882
www.amica.org.ma

Akteuren. AMICA setzt sich aktiv für die Entwicklung der Automobilindustrie in Marokko ein und begleitet und unterstützt Investoren im Automobilsektor, die an Marokko interessiert sind. Sie fördert Exporte des Sektors und geht gegen den informellen Sektor sowie Fälschungen vor. Des Weiteren unterstützt AMICA die Mitglieder bei ihren Wachstums- und Entwicklungsprojekten sowie Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für den Automobilsektor.

Verband der Automobilimporteure in Marokko
Association des Importateurs de Véhicules Automobiles au Maroc (AIVAM)

Die aus 20 Mitgliedern bestehende AIVAM vereint die Importeure von Fahrzeugen in Marokko und vertritt 34 Automarken.

355 Boulevard Mohammed V espace Yousra, 355 Boulevard Mohammed 5, 7^{ème} étage 20250, Casablanca, Marokko
+212 522 249 396
www.aivam.ma

6.4 Automobilwerke, Industrie- und Wirtschaftszonen

Name / Bezeichnung	Beschreibung
Fnideq Economic Activity Zone (ZAEF) Zone d'activité économique, 93102 Fnideq, Marokko www.tangermedzones.com/en/zones/fnideq-economic-activity-zone/	Im Februar 2022 entstand die neue Wirtschaftszone ZAEF mit 53 ausgewählten Großhändlern. Diese sind ausschließlich für Vertriebs- und Handelsaktivitäten vorgesehen. Die Zone soll in zwei Phasen entwickelt werden und über 80 Lagerhäuser für Logistik- und Handelsaktivitäten umfassen. Das mit über 20 Mio. EUR ausgestattete ZAEF ist das Ergebnis einer Partnerschaft zwischen Tanger Med, der Agentur für die Förderung und Entwicklung des Nordens (APDN), dem Regionalrat von Tanger Tétouan Al Hoceima und der Präfektur M'diq Fnideq, der Wilaya, dem Finanzministerium und dem Innenministerium. Das gesamte Projekt umfasst eine Fläche von 95 ha und soll ca. 1.000 neue direkte Arbeitsplätze schaffen. Die erste Phase, die derzeit in Betrieb ist, umfasst eine Fläche von 10 ha und beherbergt 53 Einzelhändler, 76 Lagerhäuser und Gemeinschaftseinrichtungen.
Renault Nissan (Automobilwerk) Route de Rabat, Tangier, Marokko +212 539 349 298 www.tangermedzones.com/en/zones/renault-nissan/	Dieses Werk erstreckt sich auf über einer Fläche von 300 ha und befindet sich auf der Industriepattform Tanger Med. Es wurde 2012 eingeweiht und ist der Renault-Nissan-Allianz für die Entwicklung des ersten Produktionszentrums in Nordmarokko gewidmet. Das Werk ist für die Produktion der Modelle Lodgy und Dokker, Dokker Van, Sandero und Sandero Stepway bestimmt. Vom Stanzen bis zur Montage, einschließlich Blechbearbeitung und Lackierung, deckt das Werk die lokale und internationale Nachfrage nach Mittelklassewagen ab. Ca. 2.150.000 Fahrzeuge werden hier produziert. Die vor Ort rekrutierten Mitarbeitende werden im 2012 eröffneten Institut de Formation des Métiers de l'Industrie Automobile (IFMIA) ausgebildet, wo bereits 6.500 Mitarbeitende geschult wurden.
TAC - Tanger Automotive City (Groupe Tanger Med TMSA) Route de Rabat, Tangier, Marokko +212 539 349 298 www.tac.ma	TAC ist industrielle Beschleunigungszone, die als Freizone auf der Jouamâa Automotive Integrated Industrial Platform (ZIP) eingerichtet wurde. Sie wurde 2013 von der Tanger Med Special Agency errichtet. TAC verfügt über eine Fläche von über 800 ha und umfasst mehr als 150 Unternehmen. Insgesamt werden über 20.000 Personen hier beschäftigt. Die umliegende gut ausgebaute Infrastruktur (in Nähe des Flughafens, des Hafens und den Autobahnen) sowie die Nähe zu Europa ermöglichen schnelle

Lieferungen per Lkw und sonstigen Transporten. Das Industriegebiet umfasst 676 Grundstücke, davon sind fast 64 % in Betrieb. 50 % werden für die Automobilindustrie genutzt und etwa 5 % für die Kabelindustrie.

Tanger Free Zone (TFZ)

Route de Rabat, Tangier, Marokko
+212 539 349 298
www.tangerfreezone.com

Die TFZ wurde 1999 in Betrieb genommen und verzeichnete in den letzten zehn Jahren ein exponentielles Wachstum. Die Zone erstreckt sich auf 440 ha und bildet ein hocheffizientes und leistungsfähiges Ökosystem für verschiedene Branchen. Über 400 Unternehmen sind in der TFZ niedergelassen. Mehr als 45.000 Arbeitsplätze wurden durch die TFZ geschaffen. Vorteile der TFZ sind die geografische Lage im größten Ballungsgebiet der Region, ein geeignetes Geschäftsmodell (mehrere Kauf- und Mietoptionen) und eine Reihe von Dienstleistungen (Abfallwirtschaft, Kundenhotline für Beschwerden usw.). Weltweit führende Unternehmen aus den Bereichen Automobil, Luftfahrt, Elektronik, Textilien, Logistik und tertiäre Dienstleistungen sind hier ansässig.

TANGER MED Zones

(Logistik Hub, Hafenkomplex, Industriepattform)

Route de Rabat, Tangier, Marokko
+212 539 349 298
www.tmpa.ma

Tanger Med Zones entwickelt, betreibt und verwaltet die Industriepattform Tanger Med, ein industriell erschlossenes Gebiet von etwa 3.000 ha, das so strukturiert ist, dass es Industrien aus allen Sektoren über globale Wertschöpfungsketten hinweg aufnehmen kann. Tanger Med Zones bedient derzeit 1.300 Unternehmen, die mehr als 115.000 Angestellte hat.

Tétouan Park

Parc Industriel et Logistique, N2, Tétouan, Marokko
+212 539 396 280
www.tangermedzones.com/en/zones/tetouan-park/

Tetouan Park wird auf einem 156 ha großen Grundstück mit einer Gesamtinvestition von 38 Mio. EUR betrieben. Diese Zone ist hauptsächlich für Mikro- sowie kleine und mittlere Unternehmen sowie alle Arten von Unternehmen bestimmt, die in der Leichtindustrie, im Handel, im Dienstleistungssektor und in der Logistik tätig sind und sich an den marokkanischen Markt als Hauptabnehmer wenden. Bis heute wurden in der Zone 126 Projekte mit privaten Investitionen in Höhe von 90 Mio. EUR durchgeführt und bisher 4.000 Arbeitsplätze geschaffen.

Tétouan Shore

Parc Tétouan Shore. Commune de Martil, 93150 Tétouan, Marokko
+212 539 396 200
www.tangermedzones.com/en/zones/tetouan-shore/

Bei Tétouan Shore handelt es sich um eine 20 ha große Zone für Outsourcing, Offshoring, Einzelhandel und Dienstleistungen. Sie befindet sich in Tétouan und bietet Büroflächen für Unternehmen in den Bereichen Information Technology Outsourcing, Business Processing Outsourcing und Knowledge Process Outsourcing. Auf einer Fläche von 90 ha umfasste die erste Phase des Parks 22.000 m² Büro- und Dienstleistungsflächen und schuf 2.000 neue, hochqualifizierte Arbeitsplätze. Im Jahr 2021 wurde die Oberschule Méditerranéen gegründet, die auf Natur- und Ingenieurwissenschaften spezialisiert ist.

6.5 Fachmessen in Marokko

Name der Messe / Veranstaltungsort	Datum / Edition	Webseite / Zusätzliche Informationen
Automobilzulieferermesse <i>Salon de Sous-traitance Automobile</i> Ort : Tanger, Marokko	Letzte Ausgabe: 29.11.2023 – 01.12.2023 (7. Ausgabe)	über 200 OEMs und Zulieferer, B2B-Treffen, thematische Rundtischgespräche
Internationale Messe für Elektromobilität und Aftermarket <i>Salon international de la mobilité électrique et l'after market (MAEM)</i> Ort : Casablanca, Marokko	Nächste Ausgabe: 16. – 18.09.2025	https://moroccan-automotive.com/ 100 internationale Aussteller aus über 10 Ländern, Themen: E-Autos, Ersatzteile, B2B-Treffen und Innovationen
Moroccan Automotive Technologies (MAT) Ort: Casablanca, Marokko	Letzte Ausgabe: 14. – 17.11.2024 (3. Ausgabe)	https://mat-expo.org/en/ Verkäufer, Hersteller und Importeure von Kraftfahrzeugteilen

6.6 Fachmedien / Portale

Medium	Name	Webseite
Marokkanisches Portal	Industries.ma	www.industries.ma
Französisches Portal	Le Journal de l'Automobile	www.journalauto.com

7. Quellenverzeichnis

Africa Business Guide: Wirtschaft in Marokko

<https://www.africa-business-guide.de/de/maerkte/marokko>

africanews.fr, von Ali Bamba (13.08.2024): Maroc: l'industrie automobile passe au vert

<https://fr.africanews.com/2024/05/15/maroc-lindustrie-automobile-passe-au-vert/>

Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft (02.09.2021): Automobil: Marokko auf dem Weg zu einer Jahresproduktion von einer Million Autos

<https://www.afrikaverein.de/insight-africa/news/automobil-marokko-auf-dem-weg-zu-einer-jahresproduktion-von-einer-million-autos/>

Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft (05.11.2020): Automobil: Marokko überdenkt Finanzierung von Elektroautobatterie von Rachid Yazami

<https://www.afrikaverein.de/insight-africa/news/automobil-marokko-ueberdenkt-finanzierung-von-elektroautobatterie-von-rachid-yazami/>

AGC Glass Europe (15.03.2017): AGC Automotive Induver Morocco legt den Grundstein für sein Automobilglaswerk in Kénitra (Marokko)

<https://www.agc-glass.eu/de/news/press-release/agc-automotive-induver-morocco-legt-den-grundstein-fuer-sein-automobilglaswerk>

AHK Marokko: Le secteur automobile au Maroc

<https://marokko.ahk.de/fr/donnees-sectorielles/le-secteur-automobile-au-maroc>

AIVAM: Marché automobile au Maroc

<https://www.aivam.ma/fr/marche-automobile-au-maroc>

Arab-German Chamber of Commerce and Industry e.V.: Marokko etabliert sich als großer Automobilstandort

<https://www.ghorfa.de/de/marokko-etabliert-sich-als-grosser-automobilstandort/>

Arab-German Chamber of Commerce and Industry e.V. (2023): Marokkos Automobilindustrie auf dem Vormarsch

<https://www.ghorfa.de/de/marokkos-automobilindustrie-auf-dem-vormarsch/>

Atalayar: L'industrie automobile consolide sa position de leader à l'export au Maroc

<https://www.atalayar.com/fr/articulo/economie-et-entreprises/lindustrie-automobile-consolide-sa-position-leader-llexport-au-maroc/20240903162558204789.html>

Automobil Produktion, von Thomas Geiger (07.03.2023): Warum Marokko für die Autoindustrie immer wichtiger wird

<https://www.automobil-produktion.de/management/warum-marokko-fuer-die-autoindustrie-so-wichtig-ist-481.html>

Banque Mondiale: Mise à jour économique du Maroc – été 2024 : l'économie marocaine fait preuve de résilience mais le secteur privé est confronté à des défis

<https://www.banquemondiale.org/fr/country/morocco/publication/morocco-economic-monitor-summer-2024-morocco-s-economy-proves-resilient-but-private-sector-faces-challenges>

BMZ (10.03.2023): Geschäftsklima verbessert, Arbeitsplätze fehlen

<https://www.bmz.de/de/laender/marokko/wirtschaftliche-situation-9790>

Business Diplomacy (17.07.2024) : Morocco : The Emerging Global Hub of the Automotive Industry

<https://businessdiplomacy.net/morocco-the-emerging-global-hub-of-the-automotive-industry/>

Business France: Le marché de l'automobile au Maroc

<https://www.teamfrance-export.fr/fiche-marche/mobilite-et-logistique/automobile/MA>

CEIC: Morocco Motor Vehicle Production

<https://www.ceicdata.com/en/indicator/morocco/motor-vehicle-production>

Coface: Maroc, Afrique

<https://www.coface.com/fr/actualites-economie-conseils-d-experts/tableau-de-bord-des-risques-economiques/fiches-risques-pays/maroc>

DVV Media Group GmbH (19.07.2016): Marokko: Valeo baut Zuliefererfabrik in der Tanger Automotive City

<https://www.dvz.de/unternehmen/logistik/detail/news/marokko-valeo-baut-zuliefererfabrik-in-der-tanger-automotive-city.html>

EOS Intelligence (27.04.2022): Morocco's Auto Industry is in full gear

<https://www.eos-intelligence.com/perspectives/automotive/moroccos-auto-industry-is-in-full-gear/>

Europäische Investitionsbank (08.12.2017): Marokko: Ökosystem Automobil – Die EIB fördert Beschäftigung in Marokko durch ein Darlehen von 56 Millionen Euro für den Bau eines neuen Automobilglaswerks

<https://www.eib.org/de/press/all/2017-360-ecosysteme-automobile-la-bei-soutien-emploi-local-et-finance-la-construction-dune-nouvelle-usine-de-production-de-verre-a-hauteur-de-56-millions-deuros-au-maroc>

Finances News (26.07.2024): Industrie automobile: un booster pour l'économie nationale

<https://fnh.ma/article/actualite-economique/Industrie-automobile-economie-nationale>

Frankfurter Rundschau, von Lars-Eric Nievelstein (31.05.2024): Marokko positioniert sich als Autonation – zwischen den Fronten im Handelskrieg

<https://www.fr.de/wirtschaft/autoindustrie-autonation-strafzoelle-handelskrieg-usa-china-marokko-zr-93095537.html>

Friedrich Naumann Stiftung (16.11.2022): Globale Wirtschaftskrise in Marokko: hart, aber anders

<https://www.freiheit.org/de/deutschland/globale-wirtschaftskrise-marokko-hart-aber-anders>

Fuchsbriefe (19.10.2023): Autobauer zieht es nach Marokko

<https://www.fuchsbriefe.de/autobauer-zieht-es-nach-marokko>

GTAI: Wirtschaft in Marokko

<https://www.gtai.de/de/trade/marokko-wirtschaft>

GTAI (17.09.2024): Marokkaner schätzen deutsche Kfz-Technik

<https://www.gtai.de/de/trade/marokko/branchen/marokkaner-schaetzen-deutsche-kfz-technik-1819540>

GTAI (31.05.2024): Marokko importiert 2024 mehr Technologiegüter

<https://www.gtai.de/de/trade/marokko-wirtschaft/wirtschaftsausblick>

GTAI (07.12.2022): Markttrends

<https://www.gtai.de/de/trade/marokko/branchen/markttrends-624766>

Haut-Commissariat au Plan: Conjoncture et prévision économique

https://www.hcp.ma/Conjoncture-et-prevision-economique_r328.html

Hespress, von Zaina Jnina (05.05.2024): Industrie automobile : Le Maroc roule vers l'avenir

<https://fr.hespress.com/365825-industrie-automobile-le-maroc-roule-vers-lavenir.html>

La Nouvelle Tribune, von Francis Noudé (09.05.2024): Maghreb : 13,7 milliards \$ pour ce pays grâce au secteur automobile

<https://lanouvelletribune.info/2024/05/maghreb-137-milliards-pour-ce-pays-grace-au-secteur-automobile/>

Le 360 (01.12.2024): Industrie automobile: 2024, l'année de tous les succès

https://fr.le360.ma/economie/industrie-automobile-2024-lannee-de-tous-les-succes_H6I2FXH6E5GYTFDTYJWDRJICO4/

L'Opinion (07.05.2024) : Industrie automobile : Le Maroc devient le principal exportateur de voitures vers l'Union Européenne

https://www.lopinion.ma/Industrie-automobile-Le-Maroc-devient-le-principal-exportateur-de-voitures-vers-l-Union-Europeen_a53790.html

Maghreb Post (17.11.2023): Marokko – Marokkanischer Autobauer Neo-Motors will Elektroautos bauen

https://maghreb-post.de/marokko-marokkanischer-autobauer-neo-motors-will-elektroautos-bauen/#google_vignette

Maghreb Post (23.11.2022): Marokko – Minister kündigt 1. eigene Automarke des Königreichs an

<https://maghreb-post.de/marokko-minister-kuendigt-1-eigene-automarke-des-koenigreiches/>

Maroc Diplomatique, von Yassine Chraïbi (28.05.2024): Automobile : Mezzour annonce de belles perspectives pour le secteur en 2025

<https://maroc-diplomatique.net/automobile-mezzour-annonce-de-belles-perspectives-pour-le-secteur-en-2025/>

marokko.com (22.03.2024): Automobilindustrie: Marokko die Nummer 1 in Afrika

<https://marokko.com/aktuelles/infos/automobilindustrie-marokko-die-nummer-1-in-afrika>

marokko.com (06.08.2024): Chancen und Herausforderungen der aufstrebenden Automobilindustrie

<https://www.marokko.com/aktuelles/wissen/chancen-und-herausforderungen-der-aufstrebenden-automobilindustrie>

Ministère de l'Industrie et du Commerce : Automobile

<https://www.mcinet.gov.ma/fr/content/industrie/secteurs-industriels/automobile>

Ministère de l'Industrie et du Commerce : 4^e RDV de l'industrie, édition automobile : Le Maroc passe à la vitesse supérieure à travers des projets structurants en perspective
<https://www.mcinet.gov.ma/fr/actualites/4e-rdv-de-lindustrie-edition-automobile-le-maroc-passe-la-vitesse-superieure-travers-des>

Morocco Now: Automotive – Join the world's fastest growing automotive hub
<https://www.morocconow.com/automotives/>

Morocco Now (Februar 2022): Automotive Industry
<https://www.morocconow.com/wp-content/uploads/2021/10/Pitch-Automotive-AMDIE.pdf>

Morocco World News, von Asmae Daoudi (25.07.2024): Morocco overtakes South Africa to become Africa's Top Car Producer
<https://www.moroccoworldnews.com/2024/07/364141/morocco-overtakes-south-africa-to-become-africa-s-top-car-producer>

Morocco World News, von Jihane Rahhou (05.02.2024): Morocco's Car Industry Exports Surge by 27%, Hit \$13.9 Billion in 2023
<https://www.moroccoworldnews.com/2024/02/360591/moroccos-car-industry-exports-surge-by-27-hit-13-9-billion-in-2023>

OCDE: Étude économique de l'OCDE: Maroc 2024
<https://www.oecd.org/fr/blogs/2024/09/oecd-economic-survey-of-morocco-2024.html>

TechXplore, von Sam Metz (15.05.2024): Morocco's automotive industry shifts gears to prep for electric vehicle era
<https://techxplore.com/news/2024-05-morocco-automotive-industry-shifts-gears.html>

TRT Afrika (15.05.2024): L'industrie automobile marocaine se prépare à l'ère des véhicules électriques
<https://trtafrika.com/fr/business/lindustrie-automobile-marocaine-se-prepare-a-leres-des-vehicules-electriques-18162795>

WKO – Aussenwirtschaft Austria (07.10.2024): Marokko: Wirtschaftslage
<https://www.wko.at/aussenwirtschaft/marokko-wirtschaftslage>

WKO – Aussenwirtschaft Austria (März 2021): Branchenreport Marokko
<https://www.go-international.at/export-know-how/branchenreports/marokko-IO-automobilindustrie.pdf>

World Bank (Sommer 2024): Rapport de suivi de la situation économique
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099646407172428766/pdf/IDU1368cb79a160ae14ed01ba481846716dab978.pdf>

World Economic Magazine (04.03.2024): Morocco accelerates towards Automotive Excellence with ambitious Targets
<https://worldcomag.com/morocco-accelerates-towards-automotive-excellence-with-ambitious-targets/>

