

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT MAROKKO

AUTOMOBILINDUSTRIE

DIE MAROKKANISCHE AUTOMOBILINDUSTRIE
WACHSTUMSMÖGLICHKEITEN DER MAROKKANISCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE
AUTOMOTIVE OUTSOURCING – NEARSHORE MAROKKO
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER CASABLANCA
MÄRZ 2021

go international
= Bundesministerium
Digitalisierung und
Wirtschaftsstandort 



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Automotive** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter wko.at/aussenwirtschaft/automotive

Eine Information des
AußenwirtschaftsCenters Casablanca
 T +212 522 223282
 F +212 522 221083
 E casablanca@wko.at
 W wko.at/aussenwirtschaft/marokko

 fb.com/aussenwirtschaft

 twitter.com/wko_aw

 linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

 youtube.com/aussenwirtschaft

 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

blog www.austria-ist-ueberall.at

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer Förderinitiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist. Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ
 Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
 WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
 Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
 Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER CASABLANCA T +212 522 223282
 E casablanca@wko.at , W wko.at/aussenwirtschaft/marokko

INHALT

EXECUTIVE SUMMARY	5
1. EINLEITUNG	6
1.1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZU MAROKKO	6
1.2. WIRTSCHAFTSKENNZAHLEN MAROKKO	6
1.3. WIRTSCHAFTSBEZIEHUNGEN MIT ÖSTERREICH	7
1.4. AKTUELLE WIRTSCHAFTSSITUATION MAROKKO	7
2. DIE MAROKKANISCHE AUTOMOBILINDUSTRIE	8
2.1. BRANCHE UND MARKTSITUATION	8
2.2. MAROKKOS POSITIONIERUNG ALS GLOBALE AUTOMOBILPLATTFORM	11
2.3. AUSLÄNDISCHE DIREKTINVESTITIONEN IM AUTOMOTIVE-BEREICH	13
2.4. ENTWICKLUNG DER SEGMENTE "ENTRY", "SMALL CARS" UND "ELECTRIFIED VEHICLES "	14
3. WACHSTUMSMÖGLICHKEITEN DER MAROKKANISCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE	15
3.1. GEOGRAFISCHE KOMPLEXITÄT.....	16
3.2. GESCHÄFTSKOMPLEXITÄT	18
3.3. KOMPLEXITÄT DER PLAYER.....	21
4. AUTOMOTIVE OUTSOURCING – NEARSHORE MAROKKO.....	23
4.1. VORTEILE EINER OFFSHORE PRODUKTION IN MAROKKO	23
4.2. CASABLANCA: ZUKÜNFTIGER REGIONALER HUB FÜR AUTOMOTIVE-R&D ?	25
4.3. NEUE CHANCEN DURCH ÄNDERUNGEN DER EXTERNEN NACHFRAGE	25
4.4. INVESTITION IN AUSBILDUNG UND INNOVATION.....	26
4.5. TECHNISCHE ZENTREN UND AUSBILDUNGSINSTITUTE	27
4.6. AMICA – DIE ANLAUFSTELLE FÜR INVESTOREN	32
4.7. AUTOMOTIVE-FREIHANDELSZONEN.....	33
4.8. REFERENZEN DER MAROKKANISCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE.....	34
5. CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN	35
5.1. MAROKKO SUCHT HERSTELLER FÜR MOTORKOMPONENTEN/BREMSSYSTEME	35
5.2. MAROKKO SUCHT INVESTOREN FÜR FAHRZEUGHERSTELLUNG UND TEILE	36
5.3. GESCHÄFTSKLIMA, STÄRKEN UND SCHWÄCHEN MAROKKOS	46
5.4. KONTAKTDATEN.....	47
WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN UND INTERNETLINKS	52

EXECUTIVE SUMMARY

Der vorliegende Branchenreport „Marokko - Automobilindustrie“ gibt einen **Überblick über die marokkanische Automobilindustrie sowie die Positionierung Marokkos im globalen Kontext** und hebt die **Möglichkeiten für österreichische Lieferungen und Investitionen in der Automobilindustrie** hervor. Der Report richtet sich an Fahrzeugbauer, Lieferanten von Maschinen, Werkzeugen, Geräten, Vorprodukten, Industrieprozessen, IT-Lösungen und Digitalisierung, Hersteller von Komponenten und Fahrzeugteilen, Ausstatter und Investoren die eine Produktionsauslagerung in Europa-Nähe suchen, an Unternehmen und Institutionen, die an Partnerschaften in der Entwicklung und Forschung, sowie im Bereich Schulung und Ausbildung Interesse haben.

Bestimmte **Industriesektoren wie die Automobilindustrie sind stark globalisiert**. Unter den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie erfahren diese Sektoren eine **Umstrukturierung ihrer Wertschöpfungsketten**. Die Notwendigkeit, die **Versorgungskreise zu verkürzen**, wird als **Voraussetzung für die Sicherung der Versorgung der großen Hersteller** angesehen. In diesem Zusammenhang sind regionale Umsiedlungen von Asien nach Europa absehbar. Die Strukturierungsbewegungen und die Wirtschaftskrise der Automobilindustrie bieten Gelegenheit zur Reflexion über „technisch-produktive Räume“ und „Bewertungsräume“ dieses strategischen Sektors der marokkanischen Wirtschaft. Es gilt, die **Position der marokkanischen Automobilindustrie** in diesem Übergang zu ermitteln und im Weiteren zu erheben, welche **Wertschöpfungselemente der Kette in Marokko** gegeben sind und welche fehlen, sowie darum, regionale Umsiedlungsmöglichkeiten für Marokko zu prüfen.

Die **marokkanische Automobilindustrie ist ein strategischer Sektor der nationalen Industriepolitik** und hat es in den letzten zehn Jahren auf ein anhaltendes Wachstum gebracht. Die Leistung war besonders bemerkenswert für den Export und für die Schaffung von Arbeitsplätzen, Indikatoren, für die das Segment ein jährliches zweistelliges Wachstum erzielte. Durch den industriellen Beschleunigungsplan 2014-2020 und seiner Automotive-Ökosysteme wurden die Voraussetzungen für eine nachhaltige und dauerhafte Entwicklung der Unternehmen in diesem Sektor geschaffen. Die Automobilindustrie steht an **erster Stelle bei den Exporten des Landes** (vor den Phosphaten) und Marokko ist **1. Autohersteller auf dem afrikanischen Kontinent**. Der Sektor verbindet über **250 nationale und internationale Akteure**, sein **Exportumsatz** beläuft sich auf **+7,54 Milliarden Euro** und hat zwischen 2014 und 2019 rund **148.000 Arbeitsplätze** geschaffen. Der Strategieplan 2030 sieht ab 2025 eine Produktion von 700.000 Fahrzeugen pro Jahr vor und soll bis 2030 1.000.000 erreichen.

Covid-19 Pandemie: 2020 war eines der schwierigsten Jahre für die globale Automobilindustrie. Die Pandemie trat erstmals in einer Region Chinas auf, die für ihren entwickelten Automobilsektor bekannt ist. Zunächst waren es die südasiatischen Hersteller, die die Auswirkungen der Schließung in China zum ersten Mal spürten, bevor sich die Pandemie nach Europa und in die USA verlagerte und die Störung der Wertschöpfungsketten eine globale Dimension annahm. Marokko blieb nicht verschont: **die Exportleistung des marokkanischen Automobilsektors verzeichnete im ersten Halbjahr 2020 einen Umsatzrückgang von fast 40%. Der Sektor ist stark abhängig von importierten Gütern und die Nachfrage nach Zwischenprodukten fiel stark zurück**, ebenso die Rückführung der Gewinne ausländischen Kapitals.

Post-Covid-Strategie: Marokko will die Situation für die Zukunft nutzen und **die Spillover-Effekte des Automobilsektors und des globalen Handels über die inländische Wertschöpfung bei Exporten hinaus erweitern**. Die Verteilung der Wertschöpfung zwischen den Produktionsfaktoren soll in Zukunft besser berücksichtigt werden. Zur Förderung der Attraktivität Marokkos - eine Politik, die für den Technologietransfer und die Integration in globale Wertschöpfungsketten von entscheidender Bedeutung ist - soll die **Präsenz des nationalen Kapitals im industriellen Ökosystem gefestigt und in den Mittelpunkt der Industriepolitik gestellt werden**, um die Industrie auf einen neuen Entwicklungsweg zu führen.

Die hier enthaltenen Angaben wurden sorgfältig recherchiert und zusammengetragen, sind aber – wie alle Ausführungen – ohne Gewähr. Das **AußenwirtschaftsCenter Casablanca** steht für alle Fragen zum Markteintritt und Thema Offshore-Produktion in Marokko zur Verfügung.

1. EINLEITUNG

1.1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZU MAROKKO

Königreich Marokko (Royaume du Maroc)

Staatsform:	Konstitutionelle Monarchie mit einem gewählten Parlament
Fläche:	446.550 km ² + Westsahara 250.000 km ²
Bevölkerung:	36,2 Mio. Einwohner (2020) ¹ 81,06 Einwohner/km ²
Sprache:	Amtssprache: Arabisch Geschäftssprache: Französisch und im Norden (Tanger-Tetouan) sowie der Westsahara Spanisch
Währung:	Marokkanischer Dirham (MAD) Wechselkurs MAD-EUR: 10,84 (2020) Der Dirham ist zu 40% an den USD und zu 60% an den EUR gekoppelt



Quelle: 1 Economist Intelligence Unit

1.2. WIRTSCHAFTSKENNZAHLEN MAROKKO

	2018	2019	2020	2021 (Prognose)
Nominales Bruttoinlandsprodukt in Mrd. USD ¹	118,1	119,7	118,1	131,0
Bruttoinlandsprodukt/Kopf zu Kaufkraftparität in US-Dollar ¹	7.748	7.779	7.495	7.808
Bevölkerung in Mio. ²	35,7	36,2	36,2	36,3
Reales Wirtschaftswachstum in % ³	+3,1	+2,5	-6,6	+4,5 ⁴
Inflationsrate in % ¹	1,6	0,2	0,6	1,1
Arbeitslosenrate in % ²	9,9	9,8	11,9	11,8 ¹
Wechselkurs der Landeswährung (DH) zu Euro; 100 DH =in Euro ¹	11,09	10,77	10,84	10,96
Warenexporte des Landes in Mrd. US-Dollar ¹	24,620	24,662	23,059	24,673
Warenimporte des Landes in Mrd. US-Dollar ¹	44,872	44,666	38,647	40,688

Wirtschaftsleistung des Landes, Weltwertung:⁵ Rang 59 (Stand: 2019)

1.3. WIRTSCHAFTSBEZIEHUNGEN MIT ÖSTERREICH

	2018	2019	%	2020	%
Österreichische Warenexporte nach Marokko in Mio. Euro ⁶	161,7	163,6	+1,1%	130,7	-20,1%
Österreichische Warenimporte von Marokko in Mio. Euro ⁶	189,7	179,7	-5,3%	175,6	-2,3%
Österreichische Dienstleistungsexporte in Mio. Euro ⁷	24,0	25,0	+6,1%	15,0 (Q1-Q3)	
Österreichische Dienstleistungsimporte in Mio. Euro ⁷	26,0	39,0	+7,1%	38,0 (Q1-Q3)	

Österreichische Direktinvestitionen³, Stand 2018: 156 Mio. EUR

Wichtigster Warenexportmarkt für Österreich: Rang 65

¹ Quelle: Economist Intelligence Unit

² Quelle: Nationale Planungskommission Marokko (HCP)

³ Quelle: Marokkanische Nationalbank - Bank Al-Maghrib

⁴ Quelle: Afrikanische Entwicklungsbank (AfDB)

⁵ Quelle: Weltbank

⁶ Quelle: Statistik Austria

⁷ Quelle: Österreichische Nationalbank

1.4. AKTUELLE WIRTSCHAFTSSITUATION MAROKKO

Die Covid-19-Gesundheitskrise hatte schwerwiegende Auswirkungen auf die marokkanische Wirtschaft und führte zu einer beispiellosen Rezession. Das Haushaltsdefizit belief sich 2020 auf 7,8% des BIP, was zusammen mit der Rezession zu einem Anstieg des Verhältnisses der öffentlichen Verschuldung zum BIP von 64,9 auf 77,8% führte. Extern hat sich die Leistungsbilanz mit einem Defizit von 3% des BIP im Jahr 2020 besser als ursprünglich erwartet gehalten, gegenüber 4,1% im Vorjahr. Bisher ist es der marokkanischen Wirtschaft gelungen, ihren Zugang zu externer Finanzierung aufrechtzuerhalten, indem sie von großen Auszahlungen multilateraler Akteure und von relativ stabilen Nettozuflüssen ausländischer Direktinvestitionen profitiert hat. Das Königreich hat im September und Dezember 2020 zwei Anleiheemissionen auf den internationalen Märkten erfolgreich aufgelegt (in Höhe von 1 bzw. 3 Milliarden Euro). Die Devisenreserven stiegen 2020 um 26,6% und erreichten fast 30% des BIP (das entspricht mehr als sieben Monate Import).

Nach dem starken Rückgang im Jahr 2020 wird erwartet, dass sich das BIP-Wachstum im Jahr 2021 wieder auf über 4% erholt. In diesem Referenzszenario kehrt die landwirtschaftliche Produktion dank günstigerer Wetterbedingungen vor dem Hintergrund einer stimulierten Geld- und Fiskalpolitik zu ihren historischen Trends zurück, wobei die Impfkampagne wie zügig verläuft. In der verarbeitenden Industrie und im Dienstleistungssektor wird eine allmählichere Erholung erwartet, die durch die wirtschaftliche Abkühlung der Handelspartner des Landes und die langsame Erholung der Tourismuseinnahmen gebremst wird. In den kommenden Jahren wird erwartet, dass das reale BIP auf einem Niveau bleibt, das leicht über dem Trend vor der Pandemie liegt. Die marokkanische Wirtschaft schließt allmählich ihre Produktionslücke, während die von den Behörden eingeleiteten Reformen erste Früchte tragen werden. Das Leistungsbilanzdefizit dürfte sich unter die Marke von 4% des BIP stabilisieren, was durch den Anstieg der Exporte und Importe gestützt wird. Das Haushaltsdefizit wird voraussichtlich nur langsam zurückgehen, da die Regierung beschlossen hat, auf die Bestätigung der Erholung zu warten, bevor Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung eingeleitet werden.

2. DIE MAROKKANISCHE AUTOMOBILINDUSTRIE

Die Positionierung Marokkos als Plattform für die Produktion und den Export von Ausrüstungen und Kraftfahrzeugen ist durch die Gründung renommierter ausländischer Konzerne wie RENAULT, SNOB, GMD, BAMESA, DELPHI, YAZAKI, SEWS, SAINT-GOBAIN und in jüngerer Zeit PSA Peugeot/Citroën und BYD gefestigt. Mit der Inbetriebnahme des Renault-Werks im Jahr 2012 hat sich **Marokko als Plattform für die Automobilindustrie auf der Weltbühne** etabliert.

Die jährliche **Produktionskapazität** für Autos hat einen deutlichen Sprung auf **530.000 Einheiten**, gegenüber den Produktionsjahren 2012, markiert. Seitdem hat sich die Struktur der Exporte zugunsten von Fertigprodukten und insbesondere Personenkraftwagen weiterentwickelt, die 2019 mehr als **42,5% der Gesamtexporte des Sektors** - gegenüber 12% im Jahr 2011, ausmachten

Diese Neupositionierung der Branche an der Spitze der Wertschöpfungskette hat eine Umverteilung der Satellitenaktivitäten um die großen Betreiber, zunächst Renault und dann PSA, und schließlich die **Entwicklung eines realen Ökosystems** ermöglicht, das sich um diese dreht. Die von Marokko angestrebten Integrationsraten liegen bei Renault bei rund 65% und bei der PSA-Gruppe bei 80%.

Die **Abhängigkeit des marokkanischen Automobilsektors von importierten Vorleistungen** ist nach wie vor erheblich und belastet die Importe. Analysen der marokkanischen Exporte in Bezug auf die Wertschöpfung zeigen sehr deutlich den signifikanten Importgehalt. Der Sektor steht auch an der Spitze der Exportsektoren, die am stärksten von importierten Vorleistungen abhängig sind, da mehr als 58% des Exportwerts des Automobilsektors tatsächlich eine enthaltene ausländische Wertschöpfung aufweisen, d.h. mehr als das Doppelte der in anderen Sektoren beobachteten Anteile der Wirtschaft. Mit anderen Worten, mehr als 58% der Exporte des Automobilsektors sind tatsächlich nur Produkte, die ursprünglich importiert wurden. Darüber hinaus werden 93% der für den Automobilsektor bestimmten Zwischenprodukte automatisch wieder exportiert, und nur 7% beliefern eine auf den Inlandsmarkt ausgerichtete Produktion.

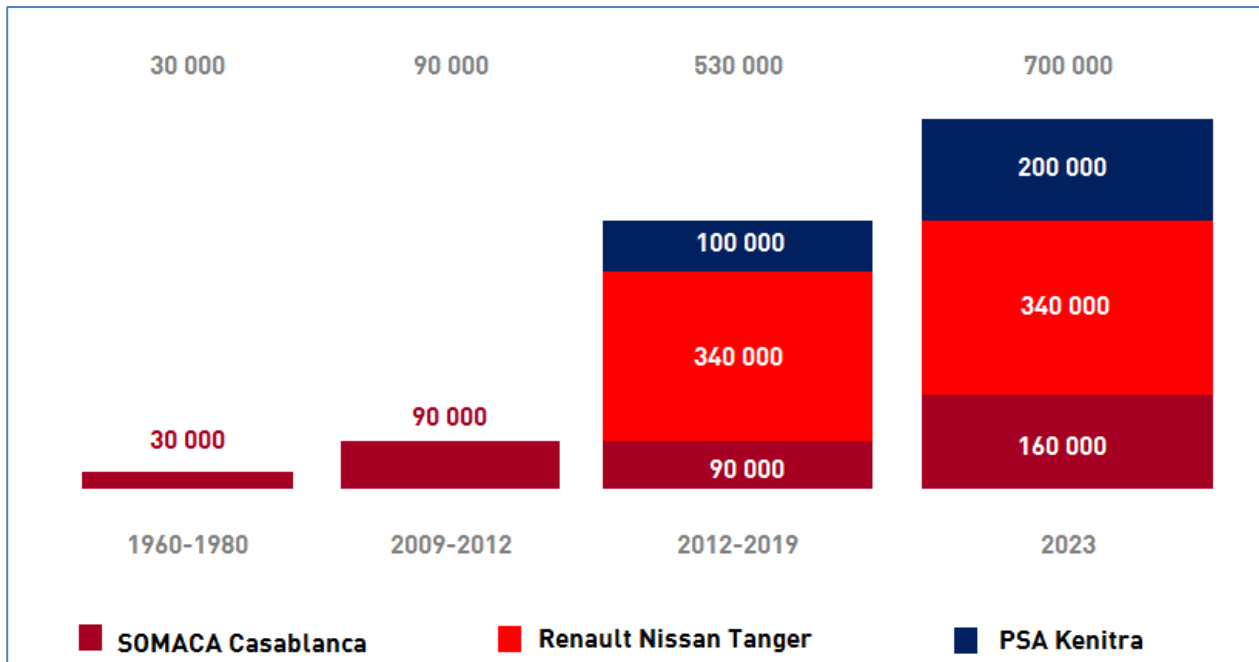
2.1. BRANCHE UND MARKTSITUATION

Die marokkanische Automobilindustrie hat sich seit den frühen 1960er Jahren mit der Gründung des ersten Automobilmontage- und Herstellerunternehmens SOMACA positiv entwickelt. Zu Beginn war die Haupttätigkeit die Montage von Fahrzeugen, die mit importierten Autoteilen gefertigt wurden. Mitte der neunziger Jahre wurde die Branche neben der Montage um die Herstellung von Automobilkomponenten erweitert. Dieses neue Segment entwickelte sich weiter und es wurden staatlicher Vereinbarungen mit ausländischen Investoren unterzeichnet, in welchen eine minimale lokale Integration zwischen 25% und 50% festgelegt wurde. Zu diesem Zeitpunkt betrug das Produktionsvolumen rund 30.000 Fahrzeuge pro Jahr.

Seit der Inbetriebnahme des Renault-Werks in Tanger im Jahr 2012 hat der Sektor jedoch eine neue Dynamik erfahren, was sich in der erheblichen Steigerung der Produktionskapazität des Sektors zeigt, die 2018 insgesamt 430.000 Einheiten mit den zwei Standorten in Tanger (340.000 Einheiten) und Casablanca (90.000 Einheiten) erreichte.

Diese Leistung hat es Marokko ermöglicht, seine Position als Industriepattform zu stärken und immer mehr international renommierte Automobilinvestoren in verschiedenen Sektoren anzuziehen, wie Peugeot-Citroën für den Bau von Fahrzeugen und Motoren, BYD für den Bau von Elektrofahrzeugen (noch in Planung), Magneti Marelli für die Produktion von Stoßdämpfer, Hands für Aluminiumfelgen, Nexteer Automotive für Servolenkungssysteme und Getriebesysteme, Ficosa für Sicherheitssysteme, Faurecia für Leder- und Textilbezüge für Autositze, Leoni und Hirschmann Automotive für Kabel und Verkabelungssysteme ...

Jährliche Produktionskapazität (in Stückzahl Fahrzeuge):



Quelle: Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique

Die Inbetriebnahme des Peugeot-Werks in Kenitra im Juni 2019 hat die Produktionskapazität Marokkos gestärkt und zu einer Steigerung von +100.000 Fahrzeugen im Jahr 2019 geführt. Weitere 100.000 Fahrzeuge pro Jahr sollen bis 2023 vom Band rollen, auch die Kapazität des marokkanischen SOMACA-Werks soll um +70.000 Einheiten gesteigert werden. Die gesamte Produktionskapazität Marokkos wird somit bis 2023 auf 700.000 Einheiten pro Jahr erhöht.

Entwicklungsphasen der Automobilindustrie in Marokko

<p>1960-1970</p> <p>Ersatz für Importe</p>	<ul style="list-style-type: none"> Gründung der ersten Automobil-Bau- und Montagefirma im Jahr 1959, Vereinbarung zwischen dem marokkanischen Staat, Fiat, Simca und Renault. Produktionskapazität: 30.000 Einheiten
<p>1980-1990</p> <p>Exportförderung</p>	<ul style="list-style-type: none"> Projekt mit Fiat für ein wirtschaftliches Auto: Fiat Uno Made in Marokko Wirtschaftliches Projekt für leichte Nutzfahrzeuge zwischen Renault und Sopriam (PSA)
<p>2005-2013</p> <p>Spezialisierungspolitik Marokkos in globale strategische Sektoren</p>	<ul style="list-style-type: none"> Economy-Auto-Projekt mit Renault: Dacia Logan, 50% für den lokalen Markt bestimmt Rückkauf der Anteile von Fiat und des marokkanischen Staates an der Firma SOMACA durch Renault mit einer Produktionskapazität von 90.000 Einheiten bedeutende Steuererleichterungen zugunsten von Renault Inbetriebnahme des neuen Renault-Werks in Tanger Produktionskapazität: 340.000 Einheiten 90% der Produktion für den Export

2014-2020 Industrieller Beschleunigungsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung des PSA-Werks in Kenitra mit einer Kapazität von 200.000 Fahrzeugen und 200.000 Motoren vor 2023. • Niederlassung mehrerer renommierter Maschinenhersteller und -lieferanten • Memorandum of Understanding mit BYD für den Bau von 4 Fabriken für Elektrofahrzeuge in Marokko (Elektroautos, Elektrobatterien, Elektrobusse und Laster, Elektrozüge) • Der Automobilsektor ist Marokkos führender Exportsektor • Schaffung von 7 Automobilökosystemen
Ab 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Installation einer zusätzlichen Produktionskapazität von 70.000 Einheiten im SOMACA-Werk in Casablanca

Diese positive Entwicklung der nationalen Automobilindustrie wurde durch die Mobilisierung einer Reihe öffentlicher Unterstützungshebel im Rahmen der verschiedenen aufeinanderfolgenden Industriestrategien gestützt, insbesondere der ab 2005 umgesetzten Strategien „Plans d’Emergence 1 + 2“ und „Industrieller Beschleunigungsplan 2014-2020“.

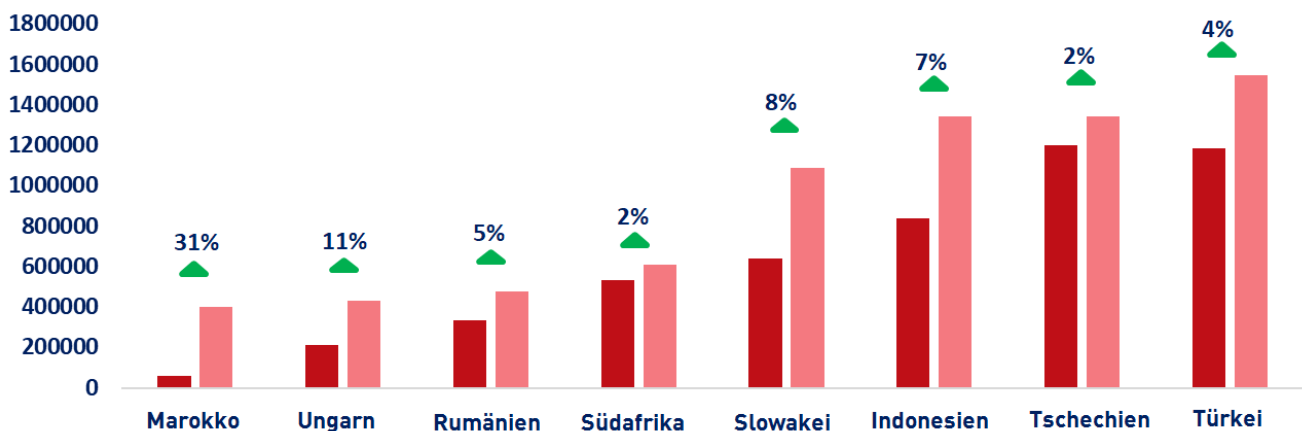
- Mobilisierung von Industriegrundstücken für Industrieunternehmen:
 - > Grundstücksmietangebot von 1.000 Hektar
 - > Parks mit Freizonenstatus, darunter zwei Automotive-Technopoles in Tanger und Kenitra in der Nähe großer Logistikinfrastrukturen: der Hafen Tanger Med und der Hafen von Kenitra (derzeit im Bau).
 - > Partnerschaftsprojekt mit der Millenium Challenge Corporation zur Verbesserung der Produktivität von Industriegebieten
- Finanzielle Unterstützung nach der Einrichtung des FDII-Fonds für die Entwicklung industrieller Investitionen im Jahr 2015 mit einem Budget von 1,886 Milliarden Euro für die Unterstützung von bis zu 20% des Gesamtinvestitionsbetrags.
- Einrichtung eines Anreizsystems für gezielte Schulungen, um die Bedürfnisse des Automobilsektors in Bezug auf Kompetenz und qualifiziertem Personal zu erfüllen. Dieses System umfasst unter anderem die Gewährung einer direkten Schulungshilfe von bis zu 6.000 Euro pro Mitarbeiter.
- Spezifisches Angebot für Joint Ventures und KMU: Einrichtung von Investitionsunterstützungsprogrammen für Kleinstunternehmer und KMU für Expansions- oder Diversifizierungsprojekte mit hohem Mehrwert, die die Ökosysteme der Produktionskapazität stärken können, oder für Unternehmensakquisitionsprojekte im Rahmen eines Joint Ventures.

2.2. MAROKKOS POSITIONIERUNG ALS GLOBALE AUTOMOBILPLATTFORM

Im Jahr 2018 erreichte die Zahl der in Marokko produzierten Kraftfahrzeuge einen neuen Rekordwert von rund 402.085 Fahrzeugen gegenüber 59.477 Fahrzeugen im Jahr 2011. Dieses Produktionsniveau hat es dem Königreich ermöglicht, seine kontinentale Position als afrikanischer Marktführer in diesem Sektor zu etablieren seine internationale Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Ländern Mittel- und Westeuropas zu bestätigen. Die Wachstumsrate der nationalen Produktion zwischen 2011 und 2018, die im Durchschnitt bei 31% lag, war im Vergleich zu den in der Benchmark ausgewählten Ländern am schnellsten (siehe Abbildung unten).

Marokkos Anteil an der afrikanischen Automobilproduktion hat sich deutlich verbessert, von 11% im Jahr 2011 auf 36% im Jahr 2018, wodurch es den 1. Platz im Pkw-Segment und den 2. Platz in allen Segmenten nach Südafrika belegt. International ist der Anteil Marokkos von 0,07% auf 0,42% angestiegen und das Land steht auf Platz 27 (vor 7 Jahren war Marokko auf Platz 39).

Wachstumsrate Produktion Anzahl Fahrzeuge pro Land zwischen 2011 und 2018



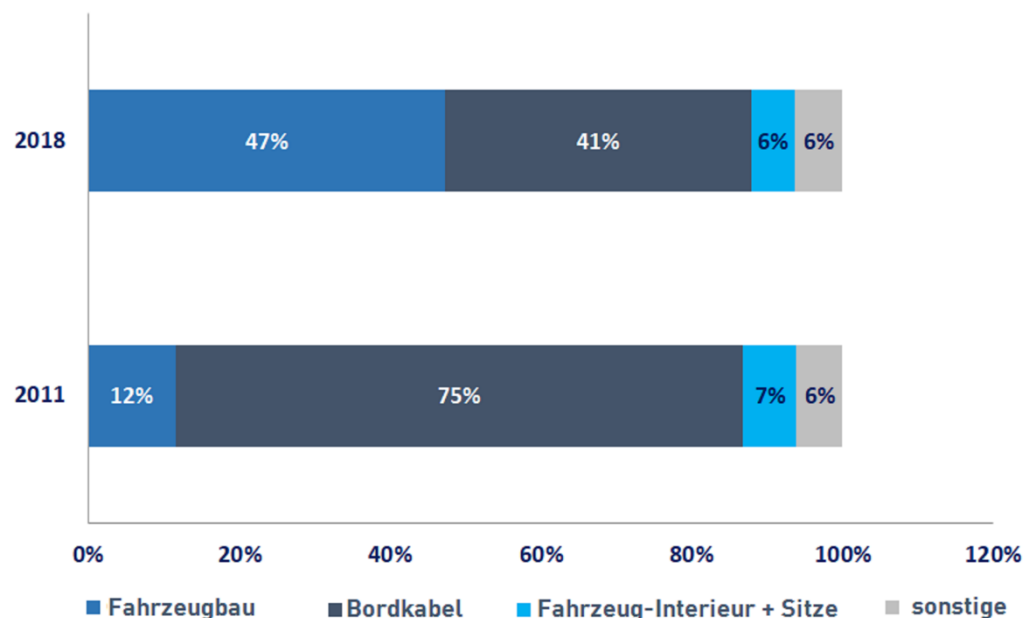
Quelle: OICA

Fast 90% der Produktion montierter Fahrzeuge (91% davon sind Pkws) werden international exportiert. In Bezug auf die geografische Verteilung sind **80% für europäische Märkte** bestimmt, hauptsächlich nach Frankreich (31%), Spanien (11%), Deutschland (9%) und Italien (9%). Der Rest wird in die Türkei (8%) und in arabische Länder (5%) exportiert. In Bezug auf die Dynamik ist das deutliche Wachstum der französischen Märkte (+ 22%), Polens (+ 36%), der Tschechischen Republik (+ 24%), Italiens (+ 27%) und Deutschlands (+ 22%) hervorzuheben. Die Märkte in Ägypten und der Türkei verzeichneten einen Rückgang von -38% bzw. -22%.

Zwischen 2005 und 2013 haben sich die **Einnahmen aus Exporten der Automobilindustrie** von 688,6 Millionen Euro auf 2,981 Milliarden Euro mehr als vervierfacht, was einer Wachstumsrate von 20% entspricht. Im Zeitraum 2014-2018 stiegen die Exporte nach der Umwandlung des Sektors in ein Automobilökosystem von 4,02 Milliarden Euro auf 6,82 Milliarden Euro, was einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 14% entspricht.

Damit ist der Sektor zum fünften Mal in Folge der erste Exportsektor vor dem Phosphatsektor mit einem **Anteil an den nationalen Exporten von 26%**.

Entwicklung der Struktur der Automobilexporte 2011-2018 (in%)



Quelle: Office des Changes / DEPF

Bis 2011 beruhten die **Automotiveexporte** zu 75% auf der Produktion von Bordkabeln. Mit der Gründung des Renault-Werks in Tanger stieg der Anteil der Montagetätigkeiten im Zeitraum 2011-2018 deutlich an (von 12% auf 47%). Diese Strukturänderung auf der Ebene der Exporte hat die Deckungsrate für den Handel mit Automobilgütern positiv bestätigt: 72% im Jahr 2018 gegenüber 16% im Jahr 2011. Diese starke Steigerung erklärt sich aus einer Deckungsrate von rund 100% für Automobilbauprodukte gegenüber 16% im Jahr 2011. Andererseits belastet das Gewicht der Importe von Karosserien und Zubehör den Automobilhandel weiterhin mit Deckungs-raten von rund 8% bzw. 26%.

In Bezug auf 2016 ist der beobachtete Rückgang der Deckungsrate auf einen deutlichen Anstieg der importier-ten Fahrzeuge zurückzuführen, der gegenüber 2015 um 31% zunahm, während die Exporte lediglich +21% ver-zeichneten.

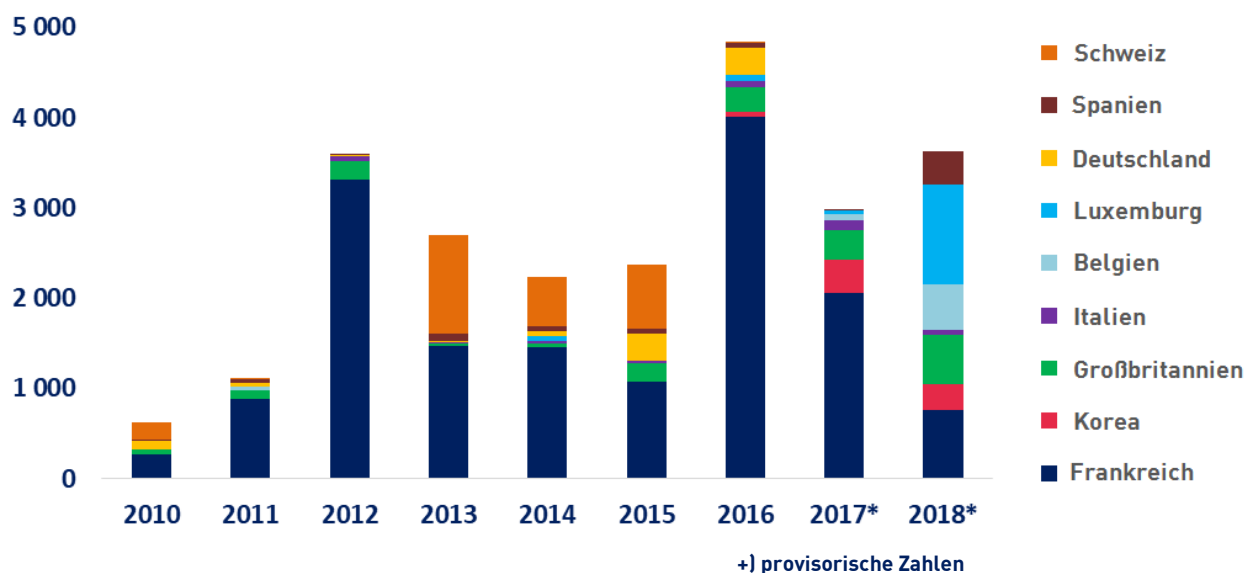
Die auf Sektorebene eingeleitete Dynamik konzentriert sich auf die Industriegebiete in den Städten **Tanger, Kenitra und Casablanca**. Andere Städte ziehen jedoch, wenn auch in geringeren Anteilen, Tier 1- und Tier 2-Austatter und Lieferanten an, wie Faurecia in Rabat, Inotecha in Agadir, Yazaki in Meknès, Batifer in Mohammedia, Floquet Monopole in Fes und Mecalp in El Jadida.

In Bezug auf die Arbeitsplätze hat der Sektor **zwischen 2014 und 2018 85.000 Arbeitsplätze** geschaffen, was 27% der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Industrie entspricht. Damit wurden **163.000 qualifizierte und hochqualifizierte Arbeitsplätze** in diesem Sektor geschaffen (2017 wurden 39.554 Arbeitsplätze geschaffen, ein Anstieg um 68% gegenüber dem Vorjahr).

2.3. AUSLÄNDISCHE DIREKTINVESTITIONEN IM AUTOMOTIVE-BEREICH

Die Ankunft der beiden großen französischen Automobilhersteller in Marokko hat das Interesse renommierter Zulieferer des Sektors geweckt, sich in Marokko zu etablieren. Ausländische Direktinvestitionen in Marokko verzeichneten zwischen 2010 und 2018 einen starken Anstieg und erreichten im gleichen Zeitraum 2,37 Milliarden Euro. Angesichts dieser Dynamik stieg der Anteil ausländischer Automotive-Direktinvestitionen im Industrieresektor von 14% im Jahr 2010 auf 72% im Jahr 2018.

Entwicklung der ausländischen Direktinvestitionen in der Automobilindustrie in Marokko nach Hauptursprungsländern 2007-2018 (in Millionen Dirham)



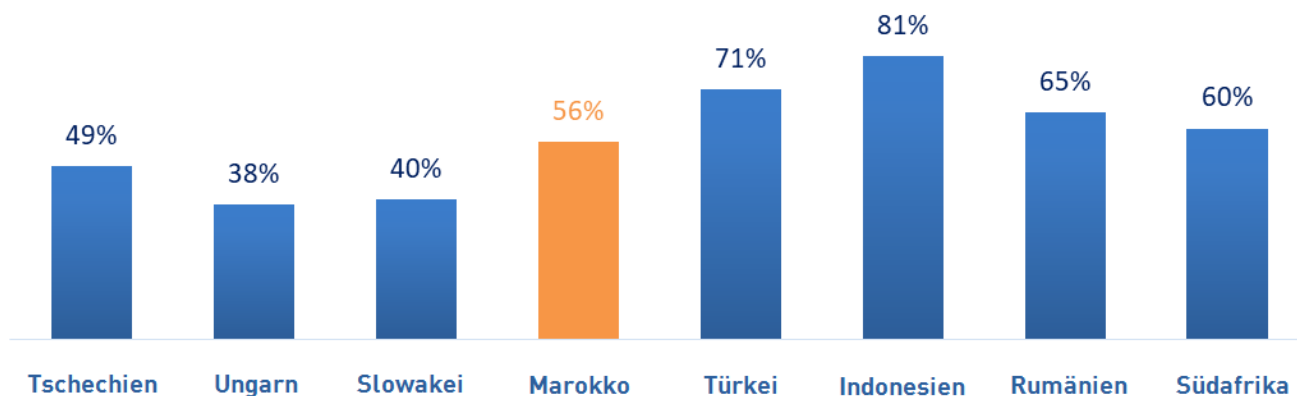
Quelle: Office des Changes / DEPF

Die **ausländischen Direktinvestitionen kommen hauptsächlich aus Europa**, vor allem Frankreich, das mit einem durchschnittlichen Anteil von 69% zwischen 2012 und 2017 an der Spitze steht und erst weit dahinter folgen die Schweiz (12%) und Deutschland (4%). Im Jahr 2018 waren die ausländischen Direktinvestitionen diversifizierter, sie kamen zu 13% aus Asien und 2% aus der MENA-Region. 2019 verzeichnete die marokkanische Automobilindustrie ausländische Direktinvestitionen von insgesamt 498,28 Mio. Euro, diese fielen im Covid-Krisenjahr 2020 mit 234,15 Mio. Euro um die Hälfte.

Während sich **Marokko als globale Plattform für die Vergabe von Subaufträgen für die Automobilindustrie etabliert**, haben die Behörden die Entscheidung getroffen, die lokale Integrationsrate zu erhöhen, indem sie für den Betreiber Renault einen Mindestschwellenwert von 65% der lokalen Integration aushandelten (diese Rate liegt derzeit bei fast 50%) und eine Mindeststartschwelle von 60% für die PSA-Gruppe, die langfristig auf 80% erhöht werden soll. Der Gesamtbetrag der lokalen Zulieferungen für die beiden etablierten Automobilhersteller in Marokko wird auf 3 Milliarden Euro geschätzt. Entsprechende Verträge wurden unterzeichnet: 2 Milliarden Euro mit der Renault-Gruppe und 1 Milliarde Euro mit der PSA-Gruppe.

Ein sehr starker **Anstieg der lokalen Wertschöpfung** erfolgte nach 2010, der von 111,86 Millionen Dollar auf 656,5 Millionen Dollar im Jahr 2014 stieg, das entspricht einem **durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 53%** gegenüber 19% im Zeitraum von 2005-2009. Diese Wachstumsrate dürfte es Marokko ermöglichen, in den kommenden Jahren die Referenzländer einzuholen.

Anteil der durchschnittlichen lokalen Wertschöpfung an den Automobilexporten im Zeitraum 2012-2016



Quelle: DEPF / OCDE

Der Anteil der lokalen Wertschöpfung an den Automobilexporten (56% im Zeitraum 2012-2016) zeigt, dass sich **Marokko auf internationaler Ebene auf halbem Weg zwischen den Ländern befindet, die für Automotive-Sourcing und Zulieferungen renommiert sind** wie Tschechien (49%) und die Slowakei (40%), **und den Ländern, die bereits eine entwickelte lokale Industrie für Automotive-Komponenten und Teile haben** wie Südafrika (60%), Rumänien (65%) und die Türkei (71%).

2.4. ENTWICKLUNG DER SEGMENTE "ENTRY", "SMALL CARS" UND "ELECTRIFIED VEHICLES "

Entgegen allen bisherigen Erfahrungen Marokkos in der Automobilmontage, hat die Installation des Renault-Werks in Tanger mit der Montage von Billigautos oder Familienfahrzeuge unter der Marke Dacia, Marokko erlaubt, sich in einem bereits sehr erfolgreichen strategischen Segment auf dem europäischen Markt zu positionieren. Als das Renault Economy-Auto-Projekt Ende 2003 im SOMACA-Werk in Casablanca gestartet wurde, verzeichnete diese Fahrzeugreihe zwischen 2002 und 2003 ein außergewöhnliches Umsatzwachstum von rund 19% weltweit, während die anderen Baureihen der Renault-Gruppe einen Rückgang von 1,14% einbüßten.

Dieses Projekt hat es dem marokkanischen Automobilsektor ermöglicht, sich auf drei Ebenen abzuheben:

1. Die in Marokko unter der Marke Dacia montierten Autos mit **70% der Exporte sind hauptsächlich für Westeuropa** bestimmt, was die **Einhaltung hoher Qualitätsnormen** und -standards sowie die Kundenzufriedenheit impliziert, insgesamt ein hohes Maß an Anforderungen.
2. Die Anzahl der produzierten Einheiten in Marokko platziert das Königreich unter den **führenden Produktionsländern von Renault**. Mit 23% der insgesamt produzierten Fahrzeuge (Marke Dacia, als auch Marke Renault) konkurriert Marokko somit mit Rumänien, dem Heimatland der Marke, das eine starken industrielle Vergangenheit (Zeit des kommunistischen Regimes) hat.
3. Die auf 65% festgelegte lokale Mindestintegration mit der Renault-Gruppe hat die Gruppe und andere Tier 1- und Tier 2-Hersteller dazu veranlasst, mit lokalen Unternehmen zusammenzuarbeiten, um **qualifiziertere Arbeitsplätze** in der Branche zu schaffen und den **Technologietransfer** zu fördern.

Während die marokkanischen Automobilexporte weiterhin Rekorde brechen, konsolidiert die Ankunft der PSA-Gruppe die Errungenschaften des Sektors und bietet Marokko die Möglichkeit, sich in einem neuen Segment von Autos zu positionieren, die ein bemerkenswertes Wachstum verzeichnen. Dies ist der **Kleinwagen**, der mehr als **30% des weltweiten Automobilabsatzes** ausmacht und zwischen 5% und 6% pro Jahr wächst.

Der Bau des PSA-Werks in Kenitra hat auch den Aufstieg der marokkanischen Automobilindustrie und die Entwicklung neuer Sektoren mit hohem Mehrwert und technologischer Intensität gefördert. Dank der Montage von Motoren sollte der Anteil von „Made in Morocco“ an Produkten, die das Werk verlassen, auf 80% steigen. Die Installation von 27 Lieferanten im PSA-Ökosystem verstärkt dieses Engagement, den lokalen Inhalt in seiner Produktion in Marokko zu steigern. Der Bau anderer Modelle der Limousinen- und SUV-Kategorie wird vom Hersteller nicht ausgeschlossen, da dies auf Basis der CMP "Common Modular Platform" in seinem Werk in Kenitra möglich ist.

Auf der anderen Seite werden **Investitionen in Forschung und Entwicklung**, sowie die Schaffung eines **Kompetenzzentrums in Casablanca mit 2.300 Mitarbeitern und 85% Ingenieuren**, die High-Tech-Positionierung des Sektors in der MENA-Region stärken.

Marokkos strategische Ambitionen gehen über diese Erfolge hinaus. Die Unterzeichnung des Abkommens mit BYD und die bereits laufenden Verhandlungen mit anderen Herstellern werden den Sektor diversifizieren. Diese Schritte werden insbesondere die Entwicklung des **Elektroverkehrssektors** fördern, der als eine der wichtigsten Verbindungen in der Zukunft des Automobils angesehen wird.

3. WACHSTUMSMÖGLICHKEITEN DER MAROKKANISCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE

In einem zyklischen Kontext, der durch eine schwache Nachfrage und wachsende wirtschaftliche Risiken gekennzeichnet ist, hat die globale Automobilindustrie in jüngster Zeit unter anderen Einschränkungen gelitten: Spannungen, die das multilaterale Handelssystem belasten (chinesisch-amerikanischer Handelskrieg), Beseitigung von Steuervorteilen in China und die Einführung neuer Kohlenstoffemissionstests in Europa. Infolgedessen schrumpfte die Branche 2018 zum ersten Mal seit der globalen Finanzkrise und verzeichnete ein negatives Wachstum der Autoverkäufe von -1%. Die kurzfristigen Aussichten für den Sektor sind weiterhin schlecht. Einige Automobilmärkte vermerkten im Jahr 2019 einen Umsatzrückgang, darunter China und Europa, wo die Verkäufe im ersten Halbjahr 2019 um rund 3% zurückgingen.

Abgesehen von den wirtschaftlichen Entwicklungen, werden verschiedene strukturelle Trends diese Branche auf globaler Ebene charakterisieren. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation, die durch den Umsatzrückgang gekennzeichnet ist (der bis Ende 2021 zwischen -2 und -2,5% liegen wird), gehen die meisten Prognosen von einem Wachstum von rund 2% und 2,5% für den Zeitraum 2025-2030 aus.

Auf struktureller Ebene macht es die Komplexität, die die globale Wertschöpfungskette der Automobilindustrie zunehmend kennzeichnet, den wichtigsten globalen Betreibern schwer, die Zukunft dieser Branche vorherzusagen. In dieser Hinsicht können drei Arten von Komplexität identifiziert werden:

- **Eine geografische Komplexität**, die den erheblichen Aufschwung der Schwellenländer in bestimmten Verbindungen kennzeichnet, die ausschließlich Industrieländern vorbehalten waren. Das doppelte Streben nach besserer Wettbewerbsfähigkeit in Bezug auf Preis und Qualität sowie nach Nähe zu den Märkten verstärkt die Umsiedlungsbewegungen in mehreren Regionen der Welt, verstärkt die Fragmentierung der Wertschöpfungskette und vervielfacht die Möglichkeiten für neue Marktteilnehmer, bestimmte Glieder zu integrieren und sogar anzustreben, um ihre Positionierung zu verbessern.
- **Eine Geschäftskomplexität**, verstärkt durch die zunehmende Digitalisierung von Fahrzeugen, die die Wahrnehmung der Grenze zwischen Automobilproduktion (Hardware) und Produktion digitaler Dienste (Software) erschwert und zu einer Verlagerung der Kontrollmacht von Herstellern und Zulieferfirmen in der Automobilindustrie führen kann.
- **Eine Komplexität der Akteure**, ausgelöst durch Ungleichgewichte im Kräfteverhältnis zwischen Herstellern, Geräteherstellern und Sublieferanten in Bezug auf Kostensenkung, Erzielung von Gewinnmargen und Erfassung der Endnachfrage.

3.1. GEOGRAFISCHE KOMPLEXITÄT

Seit der Wirtschaftskrise 2008 hat der Schwerpunkt der globalen Autoindustrie den Weg nach China und in die Schwellenländer, vor allem in Bezug auf Produktion bzw. Umsatz und Gewinn, zunehmend markiert. Das Wachstum des Sektors ist hauptsächlich dem Wachstum in China zu verdanken (mehr als die Hälfte des Weltwachstums), sowie dem in den Schwellenländern, und übertrifft das von Europa, Nordamerika und Japan.

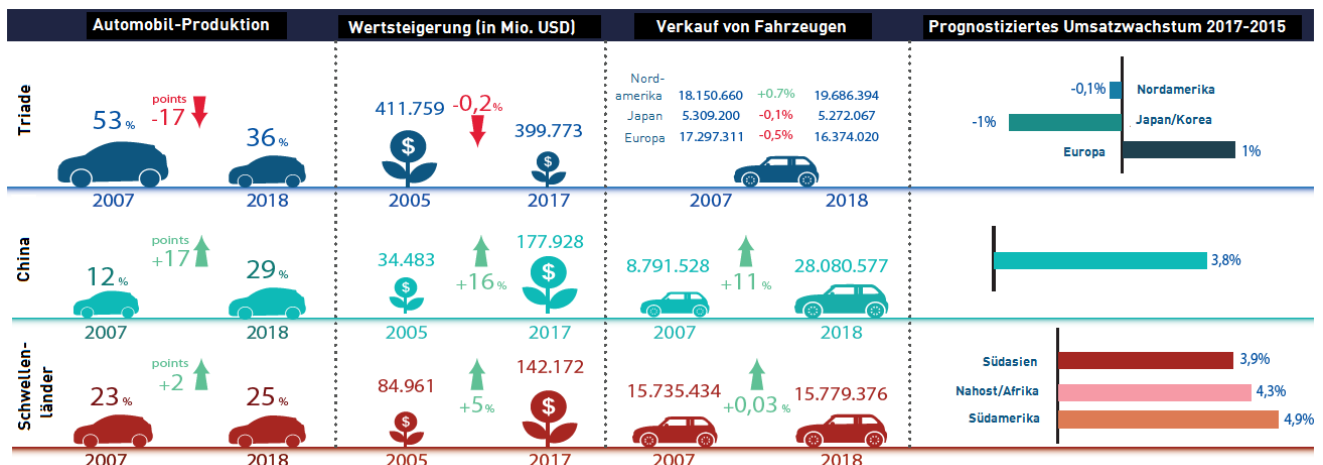
Der Anteil der Triade-Länder (Nordamerika, EU und Japan), ging im Zeitraum 2007-2017 um 17 Punkte von 53% auf 36% zurück, während der Anteil Chinas und der Schwellenländer (Russland, Türkei, Südkorea, Thailand, Mexiko, Brasilien, Indien, Indonesien und Iran) um 19 Punkte, von 36% auf 55%, anstieg. In dieser neuen Konfiguration übernimmt China die Rolle des weltweit führenden Automobilherstellers und verzeichnet eine außergewöhnliche durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 13%. In Bezug auf die Schwellenländer sind einige von ihnen, wie Indien, Südkorea, Mexiko und Brasilien, nun in der Lage, hinsichtlich Produktion und Wertschöpfung mit Ländern der Triade wie Frankreich, Spanien, den USA und Großbritannien zu konkurrieren.

Drei Hauptgründe erklären diese Produktionsverschiebung. Der erste Grund ist das bedeutende Wirtschaftswachstum einiger Schwellenländer in Verbindung mit der Expansion der Mittelschicht, was ihre Binnenmärkte für Automobilhersteller, die in der Nähe ansässig sind, sehr attraktiv macht. Der zweite Grund ist das Niveau der industriellen und logistischen Entwicklung, das die Schwellenländer erreichen, verbunden mit der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte und wettbewerbsfähigen Kosten, die die Automobilhersteller dazu zwingen, einen Teil ihrer Produktionseinheiten in diese Länder zu verlagern und ihre Wettbewerbsvorteile zu nutzen. Der dritte Grund ist das Aufkommen nationaler Automobilhersteller in einigen Ländern, die Autos herstellen, die an die lokale Nachfrage angepasst sind, in diesem Fall sehr kleine Autos zu erschwinglichen Preisen, und die größtenteils nicht für den Export bestimmt sind.

In Bezug auf die Wertschöpfung des Sektors verzeichneten China und die Schwellenländer zwischen 2005 und 2017 signifikante durchschnittliche jährliche Wachstumsraten von rund 16% bzw. 6%, während die Länder der Triade nur ein Wachstum von 1% erreichten. Während auf Seiten Chinas die Entwicklung der Wertschöpfung proportional zum Anstieg des Produktionsvolumens ist, konnten die Schwellenländer ihrerseits ein Wachstum von 6% erzielen, obwohl sich ihr Produktionsvolumen nur um 2 Punkte erhöhte. Diese Situation deutet auf eine deutliche Aufwärtsbewegung in ihrer Produktion zu Segmenten mit hoher Wertschöpfung hin.

Die geografische Verschiebung der Produktion ist nicht der einzige weltweit beobachtete Trend, da sie mit einer Verschiebung der Märkte einhergeht. Angesichts der Sättigung der Industrieländer wurde die Nachfrage zwischen 2007 und 2018 vom chinesischen Markt um 11% monopolisiert. Die Prognosen für 2025 basieren jedoch auf einem Rückgang der chinesischen Nachfrage und einen steigenden Bedarf in Südasien, im Nahen Osten und in Südamerika.

Hauptindikatoren der weltweiten Automobilindustrie

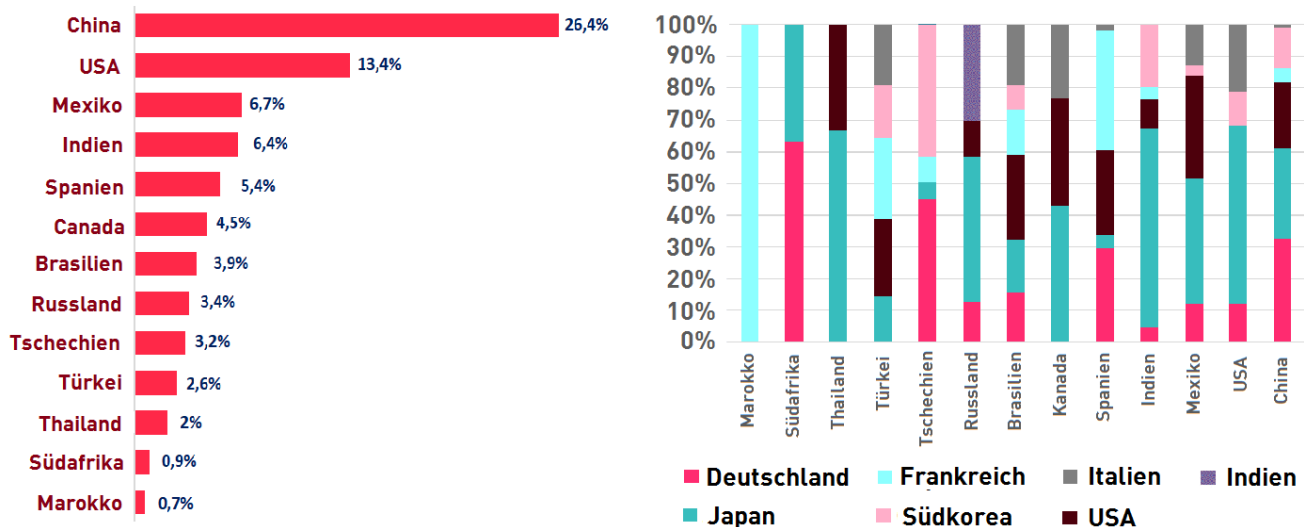


Quelle: DEPF

Die **geografische Komplexität der globalen Wertschöpfungskette für Kraftfahrzeuge** hat dazu geführt, dass **56% der Automobilproduktion heute weltweit ausgelagert** werden. Allein auf China entfallen 27% der Offshore Produktion, gefolgt von Nordamerika (18%) und Lateinamerika (12%). Westeuropa sowie Mittel- und Osteuropa machen jeweils 9% der offshore-Produktion aus, gefolgt von Indien mit 6%.

Der gesamte afrikanische Kontinent zieht nicht mehr als 2% der gesamten ausgelagerten Produktion an, die hauptsächlich zwischen Südafrika und Marokko verteilt ist, die Türkei allein zieht 3% an.

Auslagerung der Automobilproduktion weltweit (in%) und nach Land^(*) der Hersteller 2016



(*) Das Land der angegebenen Hersteller bezieht sich auf den dominantesten Betreiber. Deutschland betrifft die Konzerne BMW, Volkswagen und Daimler. Japan betrifft die Gruppen Toyota, Honda, Suzuki, Fuji, Isuzu, Mazda, Mitsubishi und Nissan. USA entspricht den Gruppen Ford, General Motors, Navistar und Paccar. Frankreich betrifft die Gruppen PSA und Renault. Südkorea steht für die Hyundai-Kia-Gruppe. Italien bezieht sich auf die Fiat-Chrysler-Alfa Romeo-Gruppe. Indien steht für die Tata-Gruppe mit den Marken Jaguar und Land Rover.

Quelle: DEPF/Zahlen OICA

Hauptfaktoren der Umsiedlungsstrategie der großen Automobilhersteller

Im Allgemeinen reagieren die Umzugsstrategien der Automobilhersteller auf die Notwendigkeit, den Umsatz zu steigern und die Produktionskosten zu senken.

Hauptfaktoren für die Entscheidung, Automobilhersteller in Schwellenländer zu verlagern:

- 1 Qualifizierte Arbeitskräfte mit fortgeschrittenen technischen und technologischen Fähigkeiten, zu wettbewerbsfähigen Kosten.
- 2 Geografische Positionierung für den Zugang zu einem großen lokalen oder regionalen Markt.
- 3 Bestehende Freihandelsabkommen, um einen privilegierten Zugang zu den Märkten zu ermöglichen und den Handel zu erleichtern.
- 4 Großer Pool lokaler und multinationaler Zulieferer, die integrierte Ökosysteme bilden, eine wichtige Komponente in Forschung und Entwicklung und Innovation darstellen und den Aufstieg im Industrialisierungsprozess ermöglichen.

Offshore-Aktivitäten des Produktionsprozesses in Schwellenländer gehören zu Verbindungen mit geringem oder mittlerem Mehrwert, wie z. B. Montage, während Design und Konzeption verbunden mit hohem Mehrwert weitgehend auf der Ebene der Herkunftsländer bleiben. Zur Veranschaulichung: In Mexiko, dem Land mit den meisten ausländischen Direktinvestitionen im Automobilbereich, machen wissensintensive Projekte (R&D und Design) nur 4% der erhaltenen Investitionen aus.

Offshore-Strategien der Automobilhersteller lassen sich in zwei Typen einteilen: die „globale, spezialisierte Strategie“ und die „dezentrale Integrationsstrategie“.

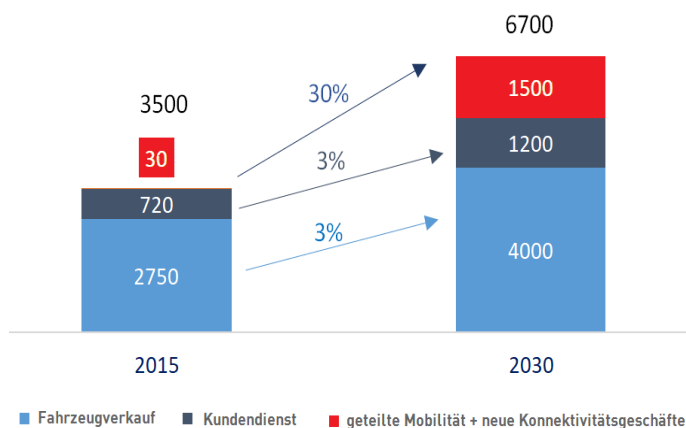
Die erste Strategie basiert auf den inländischen Basen des Herstellers, in denen alle Modelle der Gruppe entworfen und anschließend in Schwellenländern hergestellt und verkauft werden, mit heruntergesetzter Technologie und Qualität, zu einem niedrigeren Preis. Die Organisation von Produktion und Arbeit ist dieselbe wie im Herkunftsland des Konzerns. Dies ist der Fall bei den beiden Konzernen Volkswagen und Toyota: hier erfolgt die **Verwaltung der ausgelagerten Produktionsstätten zentral am Hauptsitz, von der Industrialisierung der Produkte, über die Montage, bis hin zum Personalmanagement**. Die Stärkung von Entwicklungszentren in Schwellenländern bleibt auf Funktionen mit geringerer Wertschöpfung beschränkt, wohingegen Aktivitäten hinsichtlich Entwurf von Modellen und Plattformen, sowie die Haupt-Industrialisierung, in Deutschland und Japan zentralisiert bleiben.

Die zweite Strategie besteht darin, die **Autonomie und Entscheidungsbefugnis in ausgelagerten Strukturen zu stärken**. Sie stützt sich auf die menschlichen und technischen Fähigkeiten und die Technik des Gastlandes, um Autos zu entwickeln, die den landesspezifischen Bedürfnissen entsprechen. Somit ist der Innovationsprozess vollständig umgekehrt, beginnend mit potenziellen Verbrauchern im Gastland, um ein Modell für Schwellenländer zu entwerfen. Zu den Herstellern, die die dezentrale Integrationsstrategie verfolgen, gehört die Renault-Gruppe, die das Kwid-Auto in Indien produziert, ein sehr kostengünstiges Modell, das speziell für den indischen Markt entwickelt wurde, und der Hersteller Suzuki, der durch seine Allianz mit Murati, 11 spezifische Modelle produziert, die 50% des indischen Marktes ausmachen.

3.2. GESCHÄFTSKOMPLEXITÄT

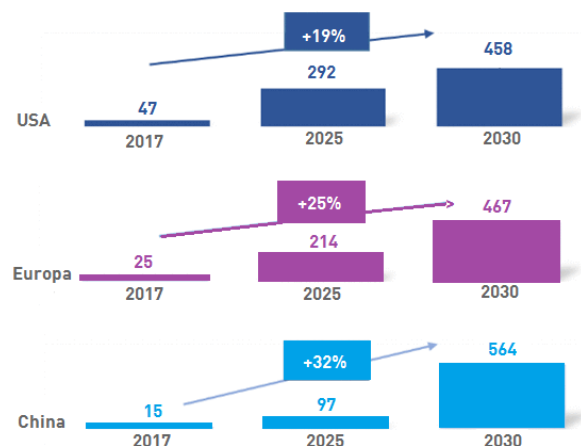
Die Entwicklung der Automobilindustrie hängt stark von **neuen Trends in Bezug auf Mobilität und Transportmittel** ab. In mehreren Industrieländern hat die Verdichtung von Metropolen zur **Entstehung neuer Arten von Mobilität** geführt, die den Fahrzeugnutzern mehr Komfort bieten. Carsharing, Fahrgemeinschaften und Autos mit Chauffeur sind beliebte Alternativen für Menschen geworden, die Staus, Parkprobleme und behördliche Beschränkungen im Zusammenhang mit der städtischen Umweltverschmutzung vermeiden möchten. Der Umsatz von gemeinsamen Mobilitätsdiensten in Europa, den USA und China stellt zwischen 2017 und 2030 ein Wachstumspotenzial von 25%, 19% bzw. 32% dar.

Einnahmen aus der Automobilindustrie (in Mrd. USD)



Quelle: DEPF/Zahlen McKinsey, PwC

Marktgröße von Mobilitätsdiensten (in Mrd. USD)

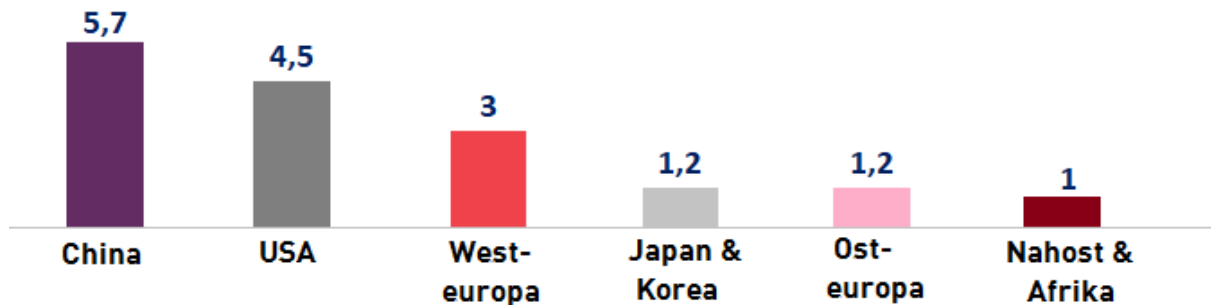


Elektrische, vernetzte und autonome Fahrzeuge: zukünftige Nischen der Automobilindustrie

Auch wenn sich gemeinsamen Mobilitätslösungen in allen Teilen der Welt (hauptsächlich in einkommensstarken Städten in Europa, Nordamerika sowie in China und Schwellenländern) nicht auf die gleiche Weise entwickeln und nicht alle Mobilitätsbedürfnisse erfüllen, bleibt der private Pkw ein wesentliches Mittel für bestimmte Fahrten mit mehreren Stopps. Die Gefahr eines Ersatzes für den Erwerb von Pkws besteht. Das **starke Wachstum der Nachfrage nach geteilter Mobilität, das zwischen 2015 und 2030 auf 30% geschätzt wird** und dessen Anteil am Umsatz des Sektors mit einer Steigerung im selben Zeitraum von 1% auf 22%, veranlasst die Automobilhersteller, sich dafür diesen neuen Markt zu interessieren. Als Autoherstellern sind sie nämlich gleichzeitig zu bedeutenden Akteuren der gemeinsamen Mobilität geworden: zum einen, um die Konkurrenz durch neue Marktteilnehmer in der Autoindustrie zu umgehen und zum andern, um mögliche Verluste der Pkw-Verkäufe auszugleichen.

In diesem Sinne haben Renault und PSA jeweils einen eigenen Carsharing-Service unter dem Namen Moov in Paris und Free2Move gestartet. BMW und Daimler haben ihre jeweiligen Carsharing-Services DriveNow und Car2Go zusammengelegt, und Volvo und Toyota sind Uber-Partner geworden.

Prognose Anzahl der im Jahr 2035 verkauften selbstfahrenden Autos (in Millionen Einheiten)



Quelle: Statistica

Während die geteilte Mobilität derzeit weniger als 1% der gesamten Mobilität ausmacht, wird sie parallel zur Entwicklung autonomer und elektrischer Autos bis 2030 ihr volles Potenzial von rund 35% erreichen. Diese werden nicht nur die Entwicklung der gemeinsamen Mobilität bestimmen, sondern auch die Zukunft der Automobilindustrie völlig neugestalten und einen Umbruch aller Glieder in der Wertschöpfungskette des Sektors auslösen.

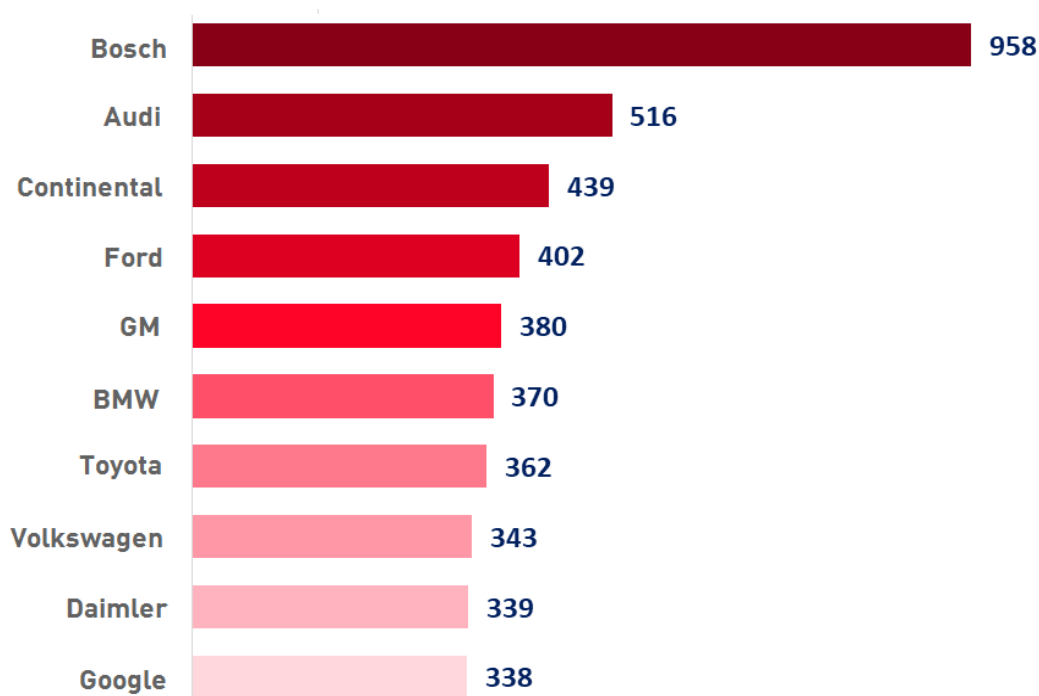
Vollautonome Autos bis 2025 erwartet!

Auf der dritten Ebene der Autonomie angekommen, sollte **ab 2025 die neue Welle vollautonomer Autos**, die ferngesteuert werden und ohne Fahrer an Bord fahren, durch Fahrassistenzdienste von großen Automobilherstellern wie Daimler und Volvo angeboten werden. Die großflächige Verbreitung dieses neuen Fahrzeugtyps wird von mehreren Parametern abhängen, die insbesondere mit dem Tempo der technologischen Erfindungen in diesem Bereich, der Entwicklung entsprechender Vorschriften und der Entwicklung der Straßeninfrastruktur im Zusammenhang mit Fahrzeugen „vehicle to infrastructure“ zusammenhängen und der Stärkung der Sicherheit dieses Autotyps auf der Straße.

Natürlich wird die Wirtschaft insgesamt von neuen Wellen der Ermächtigung und Konnektivität hart getroffen. **Technologieunternehmen**, die insbesondere auf dem Gebiet der **künstlichen Intelligenz** und des Internets der Dinge tätig sind, interessieren sich jetzt auch für den **Automobil- und Mobilitätssektor**, da die Nachfrage der Fahrzeugnutzer nach Fahrzeugen erheblich ist. Lösungen und Anwendungen, die sowohl mit Fahrzeugen als auch mit Fahrzeugen verbunden sind das Personalisierungspotential von Automobilrüstungen.

Diese neuen Marktteilnehmer geben sich nicht länger damit zufrieden, den Automobilherstellern technologische Dienstleistungen anzubieten, sondern **positionieren sich an der Spitze der Wertschöpfungskette** und konkurrieren mit den Automobilherstellern bei der Herstellung selbstfahrender Autos. Zur Veranschaulichung: 2018 zählten zu den 10 Pionieren autonomer Autobetreiber in Kalifornien bereits **4 Technologieunternehmen, die mehr als 30% der Flotte repräsentieren**, nämlich Apple, Drive.ai, Nvidia und Google. Google hat zwischen 2010 und 2017 **338 Patente im Zusammenhang mit autonomem Fahren** erworben.

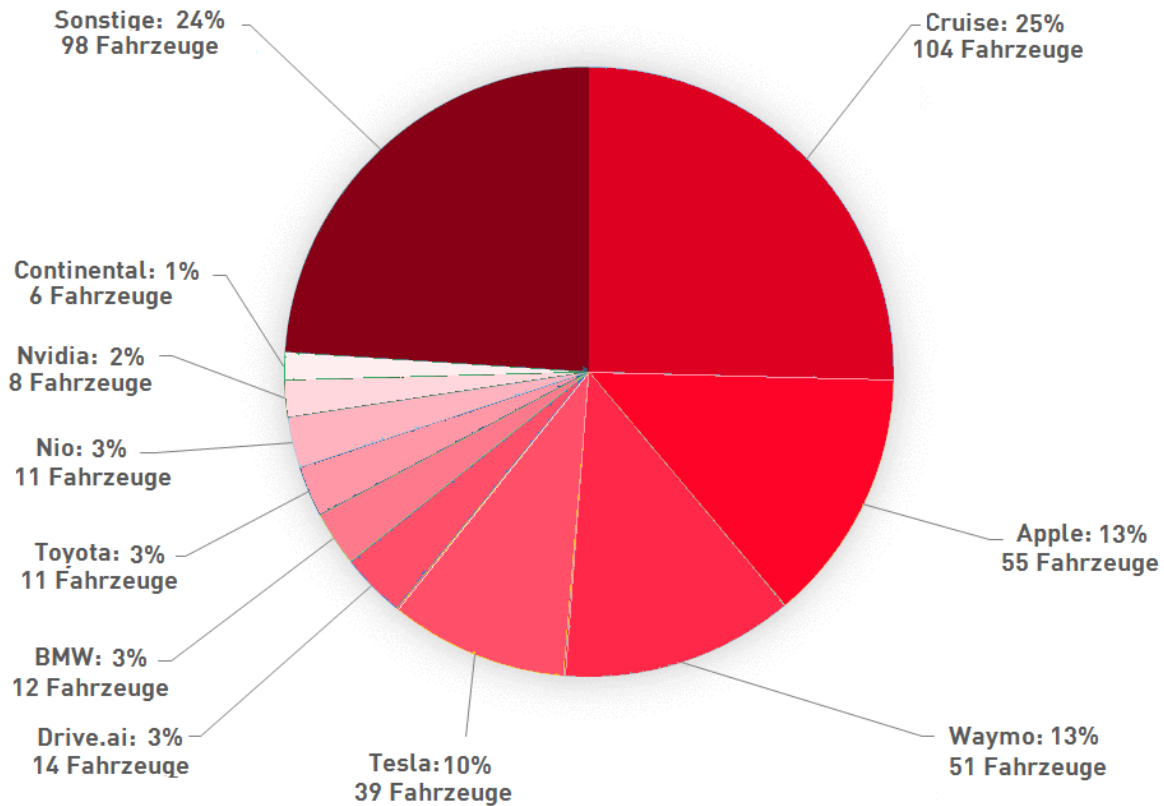
Anzahl der angemeldeten Patente im Zusammenhang mit autonomem Fahren zwischen 2010 und 2017



Quelle: Statistica

Angesichts des Risikos eines Rollentauschs haben die **Autohersteller bereits Allianzstrategien und technologische Investitionen in Angriff genommen**. Dies ist insbesondere bei BMW der Fall, das im Silicon Valley einen Risikokapitalfonds namens BMW i Ventures gegründet hat. Toyota hat Toyota Connected in Zusammenarbeit mit Microsoft gegründet. Im gleichen Zusammenhang haben Toyota, Intel, Ericson und NTT DOMO ein Konsortium zu gebildet. Bei der Entwicklung von Computerservern arbeiten Daimler und Bosh zusammen, um Software und Algorithmen für autonomes Fahren zu entwickeln. Fiat-Chrysler-Alfa Romeo hat sich der Allianz zwischen BMW, Intel, Mobileye, Delphi Automotive und Continental angeschlossen.

In Kalifornien im Umlauf befindliche autonome Autos (in %) 2018



Quelle: Statistica

3.3. KOMPLEXITÄT DER PLAYER

Während die Zukunft der Automobilindustrie für die Betreiber weiterhin zweideutig ist, versuchen viele von ihnen, vorausschauend zu handeln, um neue Wachstumschancen zu nutzen und ihre Position zu festigen. Es wird für sie sogar unerlässlich, neue Partnerschaften aufzubauen, die es ihnen ermöglichen, neue Fähigkeiten und Qualifikationen in neuen Technologiefeldern zu entwickeln und zu erwerben, die sich auf Innovation und technologische Lösungen konzentrieren.

In der Tat werfen die Turbulenzen und Umwälzungen, die die Wertschöpfungskette des Sektors charakterisieren, **drei große Herausforderungen** auf:

1. **Straffung der Gewinnmargen** aufgrund der zusätzlichen Kosten, die durch den Erwerb neuer Technologien und Investitionen in Forschung und Entwicklung entstehen
2. **Harter Wettbewerb durch Nicht-Automobilunternehmen** als neue Marktteilnehmer, die sich auf neue Technologien und Carsharing spezialisieren.
3. **Aufstieg von neuen Zulieferern, die mit der Entwicklung von technologischen Geräten beginnen**, die dem Endkunden und dessen Erwartungen näherstehen und diesen somit beeinflussen.

Auf dieser Ebene wurde nach zwei logischen Gesichtspunkten eine erhebliche Anzahl von **Fusionen und Übernahmen** durchgeführt. Das erste ist die Suche nach kritischer Größe und Skaleneffekten, die intra- und interregionale horizontale Integrationsoperationen zwischen Herstellern, zwischen Geräteherstellern und zwischen Lieferanten derselben Ebene rechtfertigen. Die zweite Logik besteht darin, die **Abhängigkeit der Hersteller** einerseits von den Geräteherstellern und andererseits der Gerätehersteller gegenüber den Lieferanten zu verringern, was zu **vertikalen Integrationsvorgängen zwischen Herstellern und Geräteherstellern sowie zwischen Geräteherstellern und Lieferanten** führt.

Fusionen und Übernahmen, die in den letzten Jahren stattgefunden haben, sind beispielsweise: PSA und Opel (2017), Fiat und Chrysler (2014), Toyota und Daihatsu (2016), Yokohama Rubber und Alliance Tire Group (2016), Yinyi Group und Punch PowerTrain (2016), Ningbo Joyson Electronic und Key Safety Systems (2016), Bosch und Nikola Motor Company (2017), Faurecia und Mahle (2017).

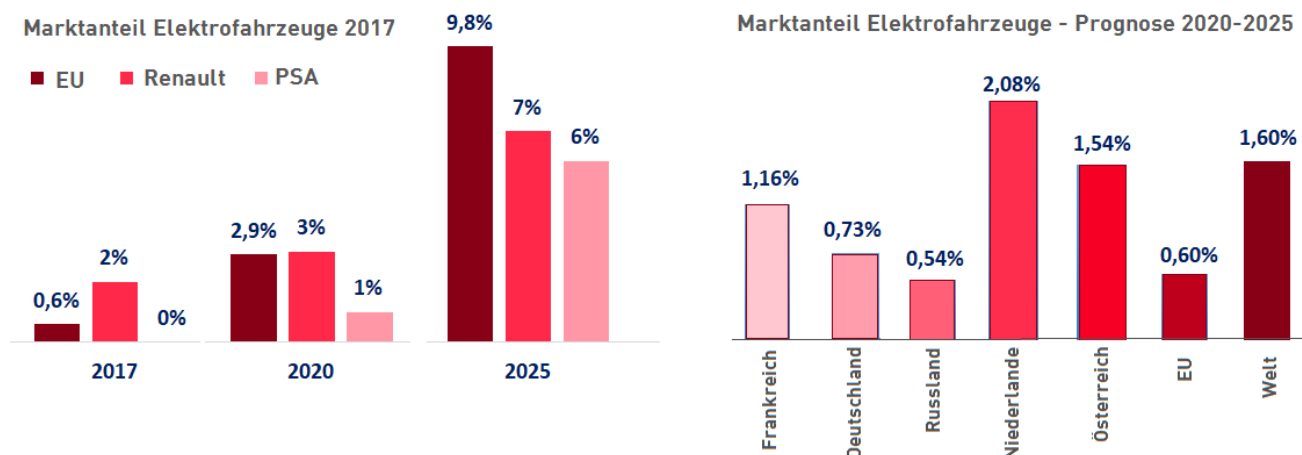
Darüber hinaus entscheiden sich einige Hersteller aus Gründen der Reduzierung der Produktionskosten für die **gemeinsame Nutzung von Kfz-Aufbauplattformen**. Diese Art von Allianz gilt in diesem Fall für Fahrwerk und Antriebsstrang und ermöglicht Einsparungen bei den Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie bei der Materialbeschaffung. Zum Beispiel haben Nissan und Daimler gemeinsam die AMF-Plattform entwickelt, die sowohl im Infiniti QX30-Modell von Nissan als auch in den CLA- und GLA-Modellen von Mercedes verwendet wird. Ein weiteres Beispiel betrifft die Vereinbarung zwischen GM und Ford, gemeinsam ein neues 10-Gang-Getriebe zu entwickeln.

Regulierungsbeschränkungen für CO₂-Emissionen beschleunigen ihrerseits die Migration der Automobilindustrie zu Elektromotoren. Der **Marktanteil von Elektroautos in Europa** wird von 1% im Jahr 2020 auf **9,8% im Jahr 2025** steigen. Im Jahr 2017 machten Elektroautos 1,6% des Automobilabsatzes in der Europäischen Union, den USA und China aus. Für das Jahr 2025 wird geschätzt, dass dieser Anteil 19% erreichen und **2030 die Schwelle von 50%** überschreiten wird.

Der Schritt in Richtung **Fahrzeugelektrifizierung erfordert fortschrittliche Technologien** hinsichtlich Robustheit, Verbrauch und Zuverlässigkeit der Motoren, Batterien und Antriebssysteme. Um eine sich ständig weiterentwickelnde Nachfrage zu befriedigen, die hauptsächlich Industrieländer betrifft, haben die Automobilhersteller einen sich weiterentwickelnden Elektrifizierungsprozess eingeleitet, der zu 100% zu Elektrofahrzeugen führen sollte.

Dieser Prozess hat die Hersteller dazu veranlasst, strategische Allianzen mit anderen Herstellern und Ausrüstungslieferanten zu bilden, um Anstrengungen und Investitionen zu bündeln. Darüber hinaus sind im letzten Jahrzehnt **neue Autohersteller** entstanden, die sich **auf die Herstellung von Elektrofahrzeugen spezialisiert haben, wie BYD in China und Tesla in den USA**.

Marktanteil von Elektrofahrzeugen 2017 und Prognosen 2020-2025



4. AUTOMOTIVE OUTSOURCING – NEARSHORE MAROKKO

Die marokkanische Automobilindustrie verfügt über ein echtes Potenzial für die wirtschaftliche und technologische Entwicklung, das zu einem Anstieg anderer Industriesektoren führen kann, mit dem Rückkopplungseffekt, das Tempo des Wirtschaftswachstums und dessen Konsolidierung anzukurbeln. Dieses System ist eine dauerhafte Anpassung dieses Sektors an die technologischen Veränderungen bei der Produktion und die damit verbundene Steigerung seiner Wettbewerbsfähigkeit, um dem Druck eines immer intensiver werdenden Wettbewerbs besser gerecht zu werden.

4.1. VORTEILE EINER OFFSHORE PRODUKTION IN MAROKKO

Nähe zu Europe

Die geografische Lage Marokkos, **14 km trennen Spanien von Marokko**, und seine Erfahrung mit den Renault- und PSA-Konzernen und ihren Zulieferern verschaffen Marokko einen erheblichen Vorteil beim Aufbau strategischer Partnerschaften und beim **Ausbau seines Netzwerks lokaler und internationaler Automobilzulieferer**. Der Fall der Marke Dacia, die in Marokko hergestellt und in Westeuropa verkauft wird, spiegelt die hohe Qualität und Technik der menschlichen und technischen Ressourcen wider.

Die marokkanische Automobilindustrie kann durch eine Stärkung seines Wettbewerbssystems das Angebot der **mittel- und osteuropäischen Länder konkurrieren und neue Hersteller an Land ziehen**, die ursprünglich einen Teil ihrer Produktion in diese Region auslagern möchten, um der Nachfrage aus den europäischen Märkten gerecht zu werden.

Schlüsselstatus zum Eintritt in den afrikanischen Markt

Der afrikanische Markt, der **bis 2022 das zweitgrößte Wachstum der weltweiten Autoverkäufe (4,3%)** verzeichnen soll, ist ein wahrer Segen für Autohersteller, die ihre Märkte diversifizieren möchten.

In einigen afrikanischen Ländern sind bereits mehrere Automobilhersteller vertreten, obwohl ihre installierten Fabriken sehr klein sind (zwischen 500 und 5.000 Einheiten) und Interesse an einer Expansion in andere Länder des Kontinents zeigen.

Beispiele:

1. BMW ist in Südafrika präsent und möchte nach Subsahara-Afrika expandieren
2. Nissan ist in Südafrika, Nigeria, Ghana und Ägypten präsent und möchte sich in Tunesien, Kenia und Algerien niederlassen
3. Toyota, ist in Ägypten und Südafrika präsent und will sich in Nigeria und Nordafrika etablieren
4. Volkswagen plant eine Produktion in Ghana

Damit Marokko diese Art von Automobilherstellern anziehen kann, muss das Land auf dieser Ebene seine Handelspartnerschaft mit afrikanischen Ländern mit hohem Potenzial für den Automobilabsatz stärken, indem es sich an der **Entwicklung einer industriellen, logistischen und technologischen Infrastruktur beteiligt**. Marokko könnte auch die Rolle eines Stimulators in der Region spielen und den Autoherstellern Zugang zu einem attraktiven afrikanischen Markt verschaffen. Darüber hinaus hat der Hersteller PSA zum Ausdruck gebracht, sein Werk in Marokko zu einer regionalen Industriepattform zu machen um die andere Montageeinheiten in anderen afrikanischen Ländern zu beliefern.

Marokko kann dank seiner industriellen Infrastruktur auch als **Automobilproduktionsplattform für Hersteller dienen, die Niederlassungsstrategien mit lokaler Integration verfolgen** und bereit sind, Modelle von Autos zu entwerfen, die auf die Bedingungen und den Lebensstandard des afrikanischen Marktes zugeschnitten sind und so dem Beispiel Kwid- und Suzuki-Modelle in Indien folgen.

Ländervergleich: Hauptkriterien für Automotive-Outsourcing

Türkei

- qualifizierte Arbeitskräfte mit technischen Talenten und höheren Diplomen, die wettbewerbsfähiger sind als in einigen osteuropäischen Ländern
- weniger restriktives Arbeitsgesetzbuch (45 Stunden pro Woche im Vergleich zu 37,2 Stunden in Europa)
- Wettbewerbsfähige Energiekosten zusätzlich zum einfachen Zugang zu den notwendigen Rohstoffen
- Zollunion mit der EU
- strategische geografische Lage der Türkei in der Nähe mehrerer Industrieländer (Europa) und Entwicklungsländer (Nahe Osten)
- Nähe eines großen internationalen Verkehrsnetzes
- großer Binnenmarkt für Fahrzeuge
- enge Zusammenarbeit zwischen Industrie und Bildung
- Anreize und Ermutigung für R&D
- Entwicklung des Ersatzteil- und Zubehörsektors

Tschechien

- Arbeitskosten gehören zu den wettbewerbsfähigsten in Europa
- hohes technisches Niveau der Belegschaft (5.338 Forscher pro Million Einwohner, davon 38% in Ingenieurwesen und Technologie und 40% in privaten Unternehmen)
- Zugang zum EU-Markt
- historisches lokales industrielles Know-how
- große Anzahl von R&D-Zentren
- qualitativ hochwertiges Straßen- und Autobahnnetz das mit den europäischen Märkten verbunden ist
- Investitionssubventionen, Steueranreize, Subventionen für die Schaffung von Arbeitsplätze und Schulung des Personals

Rumänien

- Zugang zum EU-Markt
- niedrige Arbeitskosten im Vergleich zu anderen europäischen Ländern
- hohes technisches Niveau der Belegschaft (1.371 Forscher pro Million Einwohner, davon 47% in Ingenieurwesen und Technologie)
- Strategische Positionierung als Niedriglohn-, Low-Cost-Hightech- und R&D-Destination
- vorhandenes Netzwerk von Lieferanten, die im Rahmen von Joint Ventures mit ausländischen Unternehmen arbeiten

Südafrika

- starke lokale (40% der Produktion) und regionalen Nachfrage an Fahrzeugen
- Entwicklung des Komponentensektors
- Entwicklung des Industriesektors
- Projekt zum Aufbau einer gemeinsamen Logistik nach Nigeria, Kongo und Kenia, um die Lieferkosten zu senken

Mexiko

- niedrigere Arbeitskosten
- Unterzeichnung mehrerer Freihandelsabkommen (44 Abkommen mit 12 Ländern)
- Unterzeichnung von Abkommen mit vier Mercosur-Ländern (Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay)
- einfacher und billigerer Zugang zum amerikanischen Markt
- lange industrielle Tradition
- hohes Maß an Qualität und Produktivität

4.2. CASABLANCA: ZUKÜNFTIGER REGIONALER HUB FÜR AUTOMOTIVE-R&D ?

Marokkos Ziel ist es, **ausländische Direktinvestitionen für Forschung, Entwicklung und Innovationen zu gewinnen, die den technologischen Wandel der marokkanischen Automobilindustrie unterstützen** können, insbesondere die Digitalisierung von Fahrzeugen und den Einsatz des 3D-Drucks zur Herstellung komplexer Teile und Komponenten.

Die Wirtschaftsmetropole **Casablanca belegt weltweit den 12. Platz in Bezug auf wissensintensive ausländische Direktinvestitionen im Automobilbereich** und steht somit auf dem Niveau der spanischen Stadt Barcelona. In Bezug auf Innovation nimmt Marokko den 3. Platz in Afrika ein und könnte in Zukunft hinsichtlich technologischer Dienstleistungen eine führende Rolle in der Region einnehmen. Durch die Beteiligung an der Installation technologischer Infrastrukturen in afrikanischen Ländern und an der Schaffung von Forschungs- und Innovationsnetzwerken, möchte das Königreich Räume für die Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch mit diesen Ländern schaffen und seine technologische Führungsrolle in der Region zugunsten der Automobilindustrie ausbauen.

Stiftung MAScIR, Moroccan Foundation for Advanced Science, Innovation and Research: Forschung und Entwicklung in den Bereichen Nanotechnologie, Biotechnologie und Elektronik.

Marokko hat 5 Innovationsstädte, 11 industrielle Innovationscluster und mehrere technische und industrielle CTI-Zentren in verschiedenen Regionen des Landes.

4.3. NEUE CHANCEN DURCH ÄNDERUNGEN DER EXTERNEN NACHFRAGE

Das **Aufkommen neuer Fahrzeugtypen wie Carsharing, Elektroautos und selbstfahrende Autos** wird die Nachfrage nach Personenkraftwagen in entwickelten Märkten verändern. Die Vorbereitung auf diese neue Nachfrage veranlasst die Hersteller, gewaltige Investitionen in Innovation und fortschrittliche Technologie zu tätigen und Fusionen und Übernahmen auf der Suche nach Skaleneffekten und Marktanteilen einzuleiten. In diesem globalen Kontext muss Marokko, dessen Automobilindustrie im Entstehen ist, die neuen Parameter vorwegnehmen, die die Automobilnachfrage charakterisieren werden, insbesondere in den Ländern Westeuropas, die den wichtigsten Exportmarkt für Automobile darstellen. Das **Engagement in die neuen Automobilbereiche von morgen ist eine wesentliche Voraussetzung** für das Überleben der marokkanischen Industrie angesichts der erwarteten Verschärfung der Gewinnmargen der Hersteller und der Wahrung der Wettbewerbsvorteile gegenüber den Konkurrenten.

ELEKTRIFIZIERUNG VON FAHRZEUGEN

Der marokkanische Automobilsektor hat bereits einen Weltmarktführer der Herstellung von Elektrofahrzeugen angezogen: die chinesische BYD-Gruppe. Diese Investition (4 Fabriken sind geplant) wird es Marokko ermöglichen, neue Fähigkeiten und Know-how in diesem Bereich zu entwickeln und stärkt die Attraktivität für Investoren auf diesem Bereich. Der Bau von Elektrofahrzeugen wird die Wettbewerbsfähigkeit von Neueinsteigern stärken und Marokko den Vorteil verschaffen, an Veränderungen in der Wertschöpfungskette teilzunehmen, anstatt sie zu durchlaufen.

AUTONOMISIERUNG VON FAHRZEUGEN

Der Trend, zu dem sich die Automobilindustrie bewegt, begünstigt die Ankunft neuer Marktteilnehmer und neuer Unternehmen, die beginnen, mit traditionellen Herstellern zu konkurrieren. Fast einstimmig sind sich die Weltexperten einig, dass derjenige, der digitalen Service anbietet, künftig Vorrang vor demjenigen hat, der das Produkt herstellt. Angesichts des harten Wettbewerbs zwischen Automobilbetreibern und digitalen Unternehmen, ergeben sich **neue und interessante Möglichkeiten für Start-ups, die digitale Lösungen exportieren**, da sie in einem Bereich tätig sind, in dem der Begriff der räumlichen und geografischen Grenzen fast nicht vorhanden ist. Die Unterstützung des Unternehmertums bei der Entwicklung technologischer und digitaler Lösungen für die Automobilindustrie erweist sich daher als ein entscheidendes und vielversprechendes Projekt.

GETEILTE MOBILITÄT

Mit dem Ziel, die Zeit zu optimieren und die Fahrzeuge an die Nutzung anzupassen, nimmt die **Nachfrage nach Carsharing und Fahrgemeinschaften** Gestalt an. Die von diesen Verkehrsträgern angebotenen Dienstleistungen können den Kauf von Privatfahrzeugen ersetzen und gemeinsame Mobilitätslösungen für Bevölkerungsgruppen in Regionen mit hohen Motorisierungsraten anbieten. Prognosen für 2030 zufolge könnte der Anteil der gemeinsamen Mobilitätsnutzung je nach Region der Welt zwischen 36% und 47% liegen.

Die marokkanische Automobilindustrie muss sich, um ihre Marktanteile in europäischen Ballungsräumen zu halten, an die besonderen Fähigkeiten anpassen, die für diese neue Art des Transports erforderlich sind: Kunden mit anderen Bedürfnissen und Erwartungen als normale Käufer von Pkws.

4.4. INVESTITION IN AUSBILDUNG UND INNOVATION

Die Antizipation von **Talenttraining und Innovation ist entscheidend für die Entwicklung des marokkanischen Automobilsektors**. Die Orientierung junger Menschen an innovativen Berufen und die Ausbildung von Personal in den technologischen Fähigkeiten der Zukunft kann das marokkanische Angebot festigen und seine Positionierung in Bezug auf Glieder mit hohem Mehrwert in der Wertschöpfungskette des Automobils verbessern. Unternehmen sind aufgefordert, sich am **Qualifizierungstraining** zu beteiligen und am Erfolg des alternativen Trainings teilzunehmen, indem sie Auszubildende aufnehmen und ihnen bessere Lernbedingungen bieten.

High-tech-Profile ausbilden

Marokko muss **High-Tech-Profile nach internationalen Standards ausbilden**, um den Anforderungen der lokalen Industrie gerecht zu werden, aber auch derjenigen ausländischer Investoren, die nach spezifischen und hochmodernen Profilen suchen, um ihre Kapazitäten für geeignete Technologien der Automobilindustrie zu stärken.

In diesem Sinne muss Marokko die erfolgreichen Erfahrungen der vier lokalen IFMIA-Ausbildungsinstitute nutzen und dieses Modell **in den neuen Automobilberufen der Zukunft mit einer starken Integration neuer Technologien** vervielfachen. Diese Institute haben die Besonderheit, von den Fachleuten selbst verwaltet zu werden, um eine bessere Reaktion auf die spezifischen und anspruchsvollen Anforderungen der Automobilindustrie zu gewährleisten.

Die 4 Institute sind in unmittelbarer Nähe der Automotive-Industriegebiete angesiedelt: **IFMIA Casablanca, IFMIA Kenitra, IFMIA Tanger und IFMIA Renault**.

Berufswelt und akademischen Welt verbinden

Innovation, Forschung und Entwicklung ist Marokkos schwache Seite. Die Beschleunigung des technologischen Fortschritts impliziert die Vernetzung zwischen Forschern und Herstellern. Zu diesem Zweck muss das marokkanische Angebot an akademischen Ausbildungen für die Automobilindustrie unbedingt an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse des Sektors angepasst werden. Die Schaffung von Brücken zwischen Automobilbetreibern und Universitäten sowie wissenschaftlichen Forschungszentren auf nationaler und internationaler Ebene innerhalb der derzeitigen Automobilökosysteme ist eine Voraussetzung, um die Attraktivität Marokkos zu steigern.

Vorreiter ist die PSA-Gruppe, die ein Forschungs- und Entwicklungszentrum, „Marokko Technical Center“, eingerichtet und mit 9 marokkanischen Universitäten und Schulen eine Vereinbarung über fortgeschrittene Forschung getroffen hat.

4.5. TECHNISCHE ZENTREN UND AUSBILDUNGSINSTITUTE

CETIEV – TECHNISCHES ZENTRUM FÜR FAHRZEUGAUSRÜSTUNGSINDUSTRIE

Das technische Zentrum für die Fahrzeugausrüstungsindustrie wurde 2005 mit Unterstützung der EU im Rahmen des MEDA2-Programms und einer Gesamtinvestition von 8,7 Mio. Euro vom marokkanischen Industrieministerium in Zusammenarbeit mit dem Fachverband für Automobilindustrie (AMICA) ins Leben gerufen.

CETIEV ist eine öffentliche Einrichtung unter der Leitung von AMICA, mit der Hauptmission:

1. Die lokalen Hersteller in ihrer technologischen Entwicklung begleiten und somit zur internationalen Anerkennung der marokkanischen Automobilindustrie beitragen.
2. Schutz des marokkanischen Verbrauchers durch die behördliche Kontrolle von Produkten, die auf dem Inlandsmarkt angeboten werden.

und einem Testzentrum: OEM Tests, Dynamic Tests, Passive Security Tests, Electric Tests

Zentrum CETIEV 2.0 - ein neuer Baustein für die marokkanische Automobilindustrie

Ende 2019 hat CETIEV eine Partnerschaft mit STELLANTIS (ex PSA) für ein R&D Lenkungscentrums der Gruppe in Marokko unterzeichnet. **Ab April 2021 werden erstmals in Marokko physikalische Tests im Zusammenhang mit der Entwicklung und Validierung von Kraftfahrzeugen durchgeführt, die zuvor im Ausland stattfanden:** Elektrische/elektronische, mechatronische, akustische Prüfungen, Vibrationstests sowie Fahrzeugsyntheseanalysen. CEITEV 2.0 ist im Komplex der industriellen technischen Zentren in Casablanca, auf einem 3.700 m² große Gelände angesiedelt.

CETIEV 2.0", bestehend aus Labors, Werkstätten, Büros sowie Veranstaltungs- und Schulungsräumen, beschäftigt 100 Ingenieure und verfügt über technische Hightech-Plattformen und -Installationen. Dieser neue Standort trägt erheblich zur Entwicklung der Forschung und Entwicklung im Automobilsektor im Königreich bei und stärkt den Kompetenzzuwachs des Zentrums. Mehr als 80 Ingenieure und Techniker sind Teil der Gruppe. CETIEV bietet seinen Ingenieuren und Technikern im Jahr 2021 40.000 Stunden Schulung an, um ihre Fähigkeiten zu verbessern. Insgesamt 36 Millionen Fahrzeuge beinhalten Komponenten, die in Marokko getestet wurden. Die Gesamtkosten zur Umsetzung von "CETIEV 2.0" belaufen sich auf 8,9 Mio. Euro. Das marokkanische Industrieministerium hat 3,1 Mio. Euro für den Bau des Gebäudes und die Anschaffung der Ausrüstung beigesteuert, STELLANTIS hat 5,66 Mio. Euro für die Anschaffung spezifischer technischer Geräte und Anlagen bereitgestellt.

CEED – TEST UND ENTWICKLUNGSZENTRUM TANGER

CEED Morocco hat sich mit USAID zusammengeschlossen, um die Erkenntnisse und Unterstützung bereitzustellen, die erforderlich sind, damit sich das Unternehmertum in Marokko weiterentwickelt. Dies beinhaltet die Zusammenarbeit mit wichtigen Stakeholdern des Privatsektors und die Durchführung von Pitch-Wettbewerben und Jobmessen, um sie mit jungen Unternehmern und Start-ups zu verbinden. Das Zentrum hatte 2019 34 aktive Mitglieder, weitere 315 Unternehmen und Unternehmer, die sich das ganze Jahr über mit der Programmierung von Zentren befassten.

Im Jahr 2019 wurde CEED Maroc von der CCG als Unterstützungsstruktur für Projektleiter und innovative Startups ausgezeichnet, die es ihr ermöglicht, ihr Unterstützungsangebot zu erweitern und Startups Zugang zu Innov Idea (Zuschuss) und Innov Start-Finanzierung (Ehrenkredit) zu verschaffen.

CEED Test- und Entwicklungszentrum in Tanger: Berufungstests, Studien und Entwicklung zur Unterstützung von Unternehmen, die in der Automobilindustrie in Projektentwicklungsphasen arbeiten.

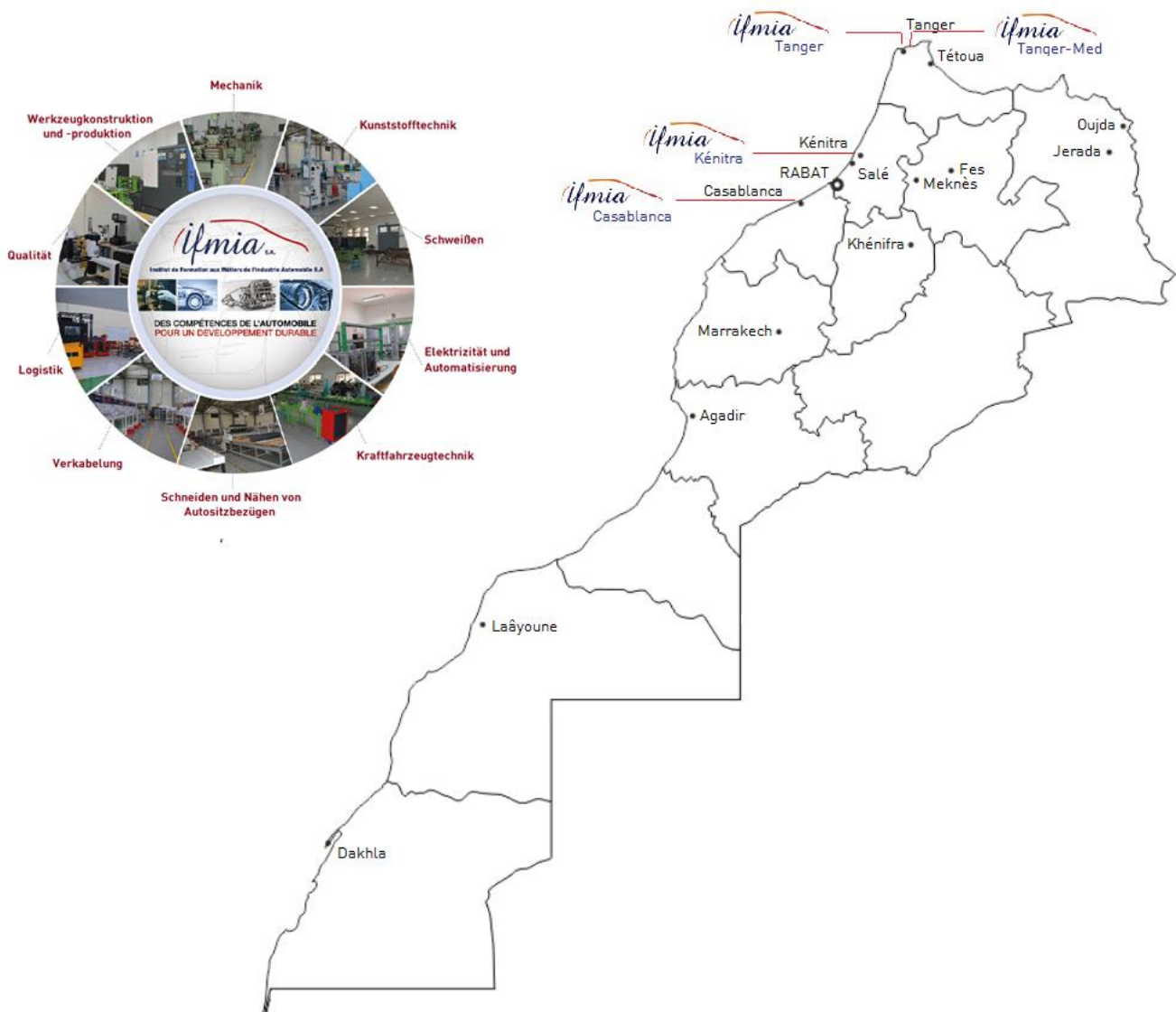
IFMIA – AUSBILDUNGSINSTITUT FÜR BERUFE DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Die Schaffung von Ausbildungsinstituten für das Handwerk der Automobilindustrie, ist Teil der Nationalen Industrialisierungsstrategie Marokkos und wurde unter der effektiven Präsidentschaft von König Mohammed VI am 13.02.2009 unterzeichnet, um den Anforderungen hinsichtlich Einstellung und Qualifikationsbedarf von Unternehmen im Sektor der Automobilindustrie gerecht zu werden.

IFMIA - INSTITUT DE FORMATION AUX METIERS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Die Institute IFMIA Casablanca, Kenitra AFZ und Tanger TFZ werden im Rahmen der zwischen dem Staat und dem von AMICA gegründeten Unternehmen IFMIA SA unterzeichneten Vereinbarung über die delegierte Verwaltung verwaltet. Durch diese Vereinbarung gewährt der Staat der IFMIA SA die Ausrüstung, Verwaltung und Wartung staatlicher IFMIA-Institute.

Derzeit gibt es in Marokko **vier IFMIA-Ausbildungsinstitute**, von denen eines direkt von Renault gemanagt wird. Die anderen drei Institute werden von Experten und Fachleuten der Branche geleitet. Die Vergabe des Managements unterliegt dem Verband der marokkanischen Automobilindustrie (AMICA).



Quelle: IFMIA S.A

IFMIA CASABLANCA (IFMIAC)

Casablanca Automotive Industry Trades Training Institute (IFMIAC)	
Infrastruktur: 2,5 ha Gelände	
Kosten für die Einrichtung des IFMIAC (Bau und Ausrüstung): 9,9 Mrd. Euro	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Business-Workshops auf einer Fläche von 3.820 m² ▪ Schulungsräume mit einer Gesamtfläche von 1.960 m² ▪ Verwaltungsräume und Nebengebäude von 2.180 m² ▪ Restaurant und Internat mit einer Fläche von 1.560 m² ▪ Sportplätze, zwei Minibusse, Krankenstation 	
Automotive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 ausgestattete Werkstätten ▪ 8 Fahrzeuge für das Training ▪ 5 Brücken ▪ 16 Motoren verschiedener Typen ▪ 6 Geschwindigkeitsboxen ▪ 14 Simulatoren mit unterschiedlichen Funktionen im Auto ▪ 3 Mehrmarken-Diagnosegeräte ▪ E-Learning-Plattform ▪ Motorradwerkstatt ▪ 4 Schulungsräume, 4 Trainer ▪ Lager
Mechanik	<p>3 Werkstätten, Trainer mit umfassender Berufserfahrung und aus der Industrie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CAD/CAM-Raum (CATIA V5-, SolidWorks- + Autocad-Software, 3D-Drucker, Plotter) ▪ Werkstatt mit konventionellen mechanischen Fertigungsmaschinen: Fräsmaschinen, Drehmaschinen, Schleifmaschinen, Bohrmaschinen, Wärmebehandlungsöfen usw. ▪ Werkstatt mit 2 CNC-Maschinen (Drehmaschine und Bearbeitungszentrum) ▪ Schweißwerkstatt: 3 Lichtbogenschweißstationen, 4 Punktschweißstationen, 2 halbautomatischen MIG-MAG-Schweißstationen, 3 WIG-Schweißstationen, 1 Schweißsimulator ▪ Lager
Abteilung für automatisierte Systeme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mechatronik-Werkstatt mit programmierbaren Steuerungen SCHNEIDER und MITSUBISHI mit SPS-Steuerungen (Input and Output) und Roboterarmen ▪ elektrotechnische Werkstatt mit Synchron- und Asynchronmotoren mit Motortestbändern und Drehzahlvariator-Testbändern, 1 elektrischen Freigabeschrank und 1 Cos φ-Regelschrank ▪ Elektrizitäts- / Elektronikwerkstatt ▪ pneumatische und hydraulische Werkstatt, ausgestattet mit hydraulischen Testbändern (alles oder nichts und proportional) und pneumatischen Testbändern ▪ E-Learning-Plattform ▪ Lager
Abteilung für Berufsausbildung: Verkabelung, Verkleidungen, Logistik, Wartung, Qualität und Kunststoffe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkabelungswerkstatt ▪ Schneid- und Vorbereitungsbereich: KOMAX K355- und K332-Schneid- und Crimpmaschinen, BT288-Zwirnmaschine, Ultra Son Minic II-Spleißmaschine, 5 halbautomatische Crimppressen und Kontrolltechnik (TSK, Lab. Micrograph, Mikrometer K341). ▪ Montagebereich: 20 Montagetechnik für Lehrbalken und 10 Geschicklichkeitstabellen ▪ Schneiderei mit Doppel- / Dreifachvorschub, Ein- oder Doppelnadelnähmaschinen und Fußmaschinen (Adler Durkopp, PFFAF usw.)

- Logistikwerkstatt: elektrischer Wagen, Stapler, Palettenhubwagen, Lagerraum und Gabelstaplersimulator (moderne Ausrüstung zum Erlernen des virtuellen Fahrens von Wagen und Staplern, ermöglicht die Simulation der extremsten Realität der Industriewelt, was in einer realen Lehrwerkstätte nicht möglich wäre)
- Kunststoffwerkstatt mit 3 Spritzpressen ARBURG, SUMITOMO DEMAG, ENGEL
- Mechanische Werkstatt mit 1 CNC-Drehmaschine, 1 Drahterodierschneidemaschine
- Kesselwerkstatt mit Guillotine, Faltmaschine und Biegevorrichtung/Bender
- Qualitätslabor mit messtechnischen Mitteln zur Kontrolle von Abmessungen, Oberflächen, Rauheit und Härte (KMG, Profilprojektor, Messsäule, Palmer, Teleskopmessgerät, Bremsattel usw.)

IFMIA KENITRA (IFMIAK)

KENITRA Automotive Industry Trades Training Institute

Infrastruktur: 2,5 ha Gelände

Einrichtungen:

- Professionelle Werkstätten auf einer Fläche von 620 m²
- Business-Workshops zur Schulung von PSA-Teams auf einer Fläche von 2700 m²
- Schulungsräume mit einer Gesamtfläche von 1.960 m²
- Verwaltungsräume und Nebengebäude von 1.180 m²
- Restaurant und Internat mit einer Fläche von 1.560 m²

Ausbildungsangebot:

- Fahrzeugverkabelung
- Sitzbezüge
- Logistik
- Wartung und automatisierte Systeme
- Mechanik
- Management (Qualität, Produktion usw.)

Berufe in Entwicklung:

- Baugewerbe: Blechbearbeitung, Lackiermontage usw.
- Berufsbranche: Glas

Ateliers

Verkabelungswerkstatt	Schneid- und Vorbereitungsbereich: zwei KOMAX K355- und K332-Schneid- und Crimppressen, eine BT288-Zwirnmaschine, eine Ultra Son Minic II-Spleißmaschine, 5 halbautomatische Crimppressen und Kontrolltechnik (TSK, Lab. Micrograph, Mikrometer K341). Montagebereich: 20 Montageteische für Lehrbalken und 10 Geschicklichkeitstabellen.
Schneiderei	Doppel- / Dreifachvorschub, Ein- oder Doppelnadelnähmaschinen und Fußmaschinen (Adler Durkopp, PFFAF usw.)
Logistikwerkstatt	1 elektrischer Wagen, 1 Stapler, 1 Palettenhubwagen, 1 Lagerraum und 1 Gabelstaplersimulator (moderne Ausrüstung zum Erlernen des Fahrens virtueller LKWs und Stapler, um die extremste Realität der industriellen Welt zu simulieren, die in einer realen Schulungswerkstatt nicht möglich ist).
Wartungswerkstatt	elektrischer Freigabeschränk, EMV-System, Motorprüfstand und Motorstarterbank ...
Automatisierungswerkstatt	pneumatische, hydraulische und SPS-Systembänke und Bänke unter dem Simulator einer automatisierten Linie

Mechanische Werkstatt mit unterschiedlichen Mitteln für Herstellungsprozesse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Metallkonstruktion: 3 Pressen, 4Tn-Schere, Krümmungsmaschine, Schleifmaschine ▪ Mechanische Fertigung: Handdrehmaschinen, CNC-Drehmaschinen, Hand- und CNC-Fräsmaschinen ... ▪ Montage durch Schweißen: Alle Arten von Schweißnähten mit virtuellen und physischen Mitteln
--	--

IFMIA TANGER (IFMIAT)

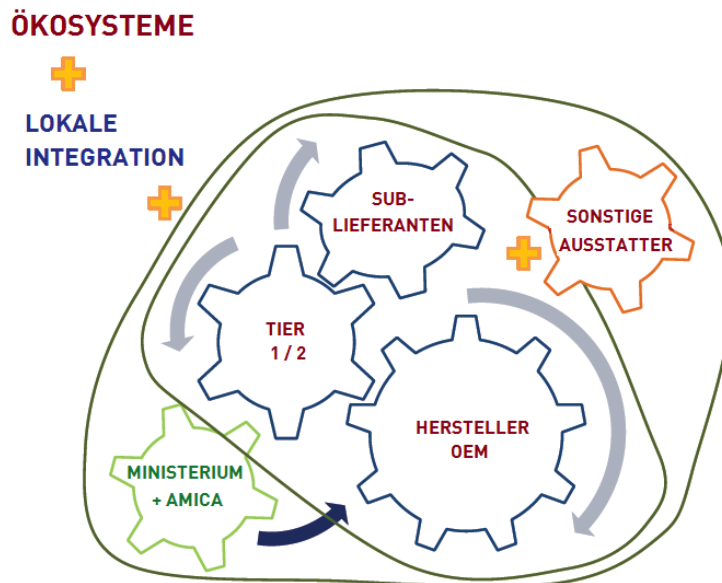
Tangier Automotive Industry Trades Training Institute	
Infrastruktur: 1,2 ha Gelände in der TFZ (Tangier Free Zone)	
Einrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Professionelle Werkstätten auf einer Fläche von 1700 m²; ▪ Schulungsräume mit einer Gesamtfläche von 1.900 m²; ▪ Verwaltungsräume und Nebengebäude von 1180 m²; 	
Berufsangebot: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrzeugverkabelung ▪ Kunststoffinjektion ▪ Logistik ▪ Wartung und automatisierte Systeme 	Berufe in Entwicklung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sitzbezüge ▪ Mechanik ▪ Management (Qualität, Produktion usw.)
Fabrikschule bestehend aus mehreren Produktionsbereichen:	
Verkabelungswerkstatt im Schneid- und Vorbereitungsbereich sowie im Montagebereich	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schneid- und Vorbereitungsbereich: 2 SCHLEUNIGER Schneid- und Crimpressen, BT288-Zwirnmaschine, Ultra Son Minic II-Spleißmaschine, 5 halbautomatische Crimpressen und Kontrolltechnik (TSK, Lab. Micrographic, K341 Mikrometer). ▪ Montagebereich: 10 Lehrbalken-Montagetische und 20 Geschicklichkeitstabellen
Kunststoffwerkstatt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 Spritzpressen ARBURG, SUMITOMO DEMAG, ENGEL

4.6. AMICA – DIE ANLAUFSTELLE FÜR INVESTOREN

Der Verband der marokkanischen Automobilindustrie und Fahrzeughersteller AMICA arbeitet eng mit dem AussenwirtschaftsCenter Casablanca zusammen.

Ein Abkommen zwischen AMICA und dem AussenwirtschaftsCenter Casablanca und den Automobilclustern in Österreich ist in Vorbereitung.

AMICA ist das **Bindeglied zwischen Industrie und Staat**, tritt im Ausland auf und ist die Anlaufstelle für alle Player auf dem Sektor. Seine Aufgabe ist es, den Automobilsektor zu entwickeln und alles unter ein Fach zu bringen, Investoren an Land zu ziehen und etablierten und zukünftigen Automobilherstellern alle notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen: Gewerbeflächen, Industrie-/Freihandelszonen, Infrastruktur, Sublieferanten, Fachpersonal.



Dieses **Umfeld ermöglicht die Leistung eines Ökosystems zu verbessern**, indem mehr Akteure dazu gebracht werden, die Wertschöpfungskette zu vervollständigen und damit den Mehrwert und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Bestimmte Ökosysteme sind an die Besonderheiten von OEMs mit ihren Tier1-Lieferanten angepasst, sei es für **Beschaffungs- oder Fahrzeugmontagezwecke**. Die Hauptaufgabe des Ökosystems besteht darin, die lokale Integration zu verbessern.

4.7. AUTOMOTIVE-FREIHANDELSZONEN

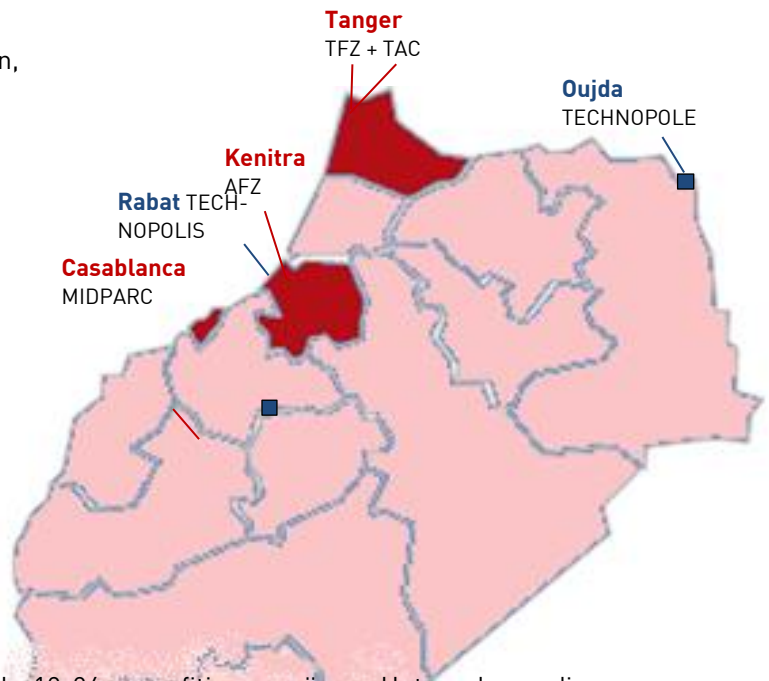
Marokkos Automotive-Freizone sind spezifische Gebiete, die **exklusiv industriellen Exportaktivitäten und damit verbundenen Dienstleistungsaktivitäten** gewidmet sind.

Jede Freizone wird per Dekret geschaffen, welches gesetzlich die Form und Aktivitäten der Unternehmen, die sich dort niederlassen können, reguliert.

Der Antrag läuft über die AMDIE, die marokkanische Investitionsagentur und wird von einem Ausschuss validiert.

Aktive Automotive-Freizone:

Tanger	TFZ Tanger Free Zone
	TAC Tanger Automotive City
Kenitra	AFZ Atlantic Free Zone
Casablanca	Midparc
Rabat	Technopolis
Oujda	Technopole d'Oujda



Um vom Status der Freihandelszone gemäß Gesetz Nr. 19-94 zu profitieren, müssen Unternehmen die Genehmigung der örtlichen Kommission für Freihandelszonen unter dem Vorsitz des Walis oder des Gouverneurs der Region erhalten haben und mindestens **70% ihres Umsatzes im Export erzielen**.

Der Freizonenstatus ermöglicht die **Befreiung von Außenhandels- und Devisenkontrollen** sowie den Zugang zu folgenden staatlichen Vorteilen:

- | | |
|-------------------------|---|
| STEUERVORTEILE | <ul style="list-style-type: none"> • Vollständige Befreiung von der Einkommensteuer (IR) für die ersten 5 Jahre, dann eine 80%ige Reduzierung des steuerpflichtigen Bruttoeinkommens für die nächsten 20 Jahre • Vollständige Befreiung von der Körperschaftsteuer (IS) für die ersten 5 Jahre, dann die Anwendung eines Satzes von 8,75% für die nächsten 20 Jahre • Vollständige Befreiung von der Gewerbesteuer für 15 Jahre • Befreiung von der Stadtsteuer für 15 Jahre • Befreiung von der Teilnahme an der nationalen Solidarität • Befreiung von der Steuer auf Produkte von Aktien, Dividenden und ähnlichen Einkünften für Gebietsfremde und die Senkung dieser Steuer auf 7,5% für Gebietsfremde |
| ZOLLVORTEILE | <ul style="list-style-type: none"> • vollständige Befreiung von Einfuhrzöllen und vereinfachte Zollverfahren • Unbegrenzte Befreiung von der Mehrwertsteuer für gelieferte Produkte und Dienstleistungen, die zur Ausfuhr von Freizonen erbracht werden und aus dem betreffenden Gebiet stammen |
| ADMINISTRATIVE VORTEILE | <ul style="list-style-type: none"> • Befreiung von Registrierungs- und Stempelgebühren für Gründungsurkunden oder Kapitalerhöhungen sowie für Grundstückserwerbe • One-Stop-Shop: alle Behördengänge über einen Schalter |

4.8. REFERENZEN DER MAROKKANISCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE



PARTNERSCHAFTSVERBÄNDE



5. CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

Beste Chancen für Maschinen und Ausstattung aus Österreich und hohes Interesse seitens Marokko an österreichischen Herstellern und OEM'S/Tier1/Tier2

Im Zuge der **Integration lokaler Zulieferer für die marokkanische Automobilindustrie**, bestehen Möglichkeiten in vielen Bereichen: Textil, Kunststoff, Draht & Kabel, Elektro & Elektronik, Automatisierung, Wartung & Kontrolle, Dienstleister, Logistik, Metallindustrie, Industrieausstatter, Kupferproduzenten, Werkzeugmacher...

Bei **Innovation, Forschung & Entwicklung** öffnen sich die Tore für österreichische Kooperationen und Partnerschaften in allen Bereichen, die die Automotive-Industrie und Entwicklung betrifft.

Im Rahmen der **Implementierung neuer Ökosysteme, insbesondere Kfz-Ersatzteile mit Exportfokus auf Afrika** ergeben sich Chancen für Hersteller und Investoren. Gesucht werden Hersteller von Elektrofahrzeugen (Autobusse, Dreiräder), Windschutz-/Heckscheiben, Kabinenausstattung, Wasserpumpen, Keilriemen, Stoßdämpfer, Schläuche, Silent Blocks (Kautschuk/PE) ...

Die **AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA** unterstützt österreichische Firmen mit einem weltweiten Netz. Das AußenwirtschaftsCenter Casablanca begleitet österreichische Unternehmen Schritt für Schritt in neue Märkte und unterstützt Sie bei der Suche nach Subunternehmen oder Vertretungspartnern, bei der Niederlassung in Marokko, bei der Erhebung von Geschäftspartnern und Marktinformationen.

5.1. MAROKKO SUCHT HERSTELLER FÜR MOTORKOMPONENTEN/BREMSSYSTEME


Der Motor stellt 25-30% des Fahrzeugs da. Folgende **Komponenten werden noch nicht lokal produziert. Marokko sucht Zulieferer und Erzeuger, die sich in Marokko ansiedeln möchten** und/oder an Joint-Ventures mit lokalen Unternehmen interessiert sind:

MOTORKOMPONENTEN Renault ist Abnehmer für die Beschaffung PSA ist 100% Käufer	BREMSSYSTEME Renault und PSA sind Käufer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Motorblöcke ▪ Zylinderköpfe ▪ Nockenwellen ▪ Verbindungsstangen ▪ Kurbelwellen ▪ Motorsegmente ▪ Motorlager ▪ Starter ▪ Lichtmaschinen ▪ Wasserpumpen ▪ Ölpumpen ▪ Motorgehäuse ▪ Ventile ▪ Auspuffkrümmer ▪ Injektoren ▪ Zündkerzen ▪ Einspritzpumpen ▪ Ventile ▪ Becher ▪ Servolenkungen ▪ Motorhalterungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servobremsen ▪ Hauptzylinder ▪ Radzylinder ▪ Bremsscheiben ▪ Bremsstrommeln ▪ Hinterachsen ▪ Sensor-Bremssattel ▪ ABS ▪ ESP ▪ Keramikbremsbeläge

5.2. MAROKKO SUCHT INVESTOREN FÜR FAHRZEUGHERSTELLUNG UND TEILE

Das marokkanische Industrieministerium hat folgende Investitions-Projektangebote veröffentlicht:

Projekt Nr. 59 - Herstellung von Elektrorollern motorisierte Dreiräder mit Elektromotorantrieb für den Transport von Gütern / Personen Investitionsvolumen (geschätzt): 0,47 – 0,94 Mio. EUR für 500 Einheiten/Jahr (inkl. Kühleinheit)

ROYAUME DU MAROC
Ministère de l'Industrie, du Commerce
et de l'Économie Numérique



Projet #59: Fabrication de triporteurs électriques

Contact: M. Lakhloufi Mohammed
Division: Manufacturing

06 82 04 02 73 | **mlakhloufi@mcinet.gov.ma**

Filière: Mobilité et transports
Sous-filière: Automobile

Description du projet



Fabrication de triporteurs motorisés alimentés par un moteur électrique.

Le triporteur est une variante du triporteur motorisé permettant le transport de marchandise ou de personnes grâce au corps en tôle rattaché au véhicule

Code HS: 871160

Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel: ~5 – 10 Mn MAD pour 500 unités par an (incl. unité frigorifique)

Chiffre d'affaire potentiel: ~10 – 15 Mn MAD pour 500 unités par an (incl. unité frigorifique)

Faits marquants

- Marché local du triporteur croissant à 7,5% p.a. sur les 5 dernières années ;
- Produit innovant offrant une opportunité de développer le transport vert dans le segment des triporteurs ;
- Débouchés dans plusieurs secteurs sur la marché national: alimentaire, pharmaceutique, atelier ambulants, collecte de déchets ;
- Potential d'extension du marché vers l'Afrique.

Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity
-3.33 ■ ■ ■ 2.56

0.505

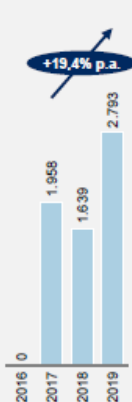

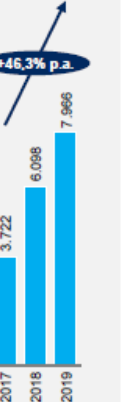
Principaux intrants requis

- ✓ Carrosserie
- ✓ Moteur
- ✓ Roues

Principaux avantages d'investissement

Subventions <ul style="list-style-type: none"> ▶ Fonds de Dév. Industriel et d'Investissements (FDII) ▶ Programme ISTITMAR PME ou TPE, selon le CA Foncier potentiel <ul style="list-style-type: none"> ▶ Atlantian free zone ▶ ZAI Fès Meknès ▶ PI Had Soualem 	Aide à la formation <ul style="list-style-type: none"> ▶ Programme « IDMAJ » ▶ Programme « TAEHIL » Financement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mezzanine PME ▶ Green Invest
--	---

Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, K)	Exports Maroc (USD, K)	Echanges mondiaux (USD, Mn)
		

¹ Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)


² HS code : Economic complexity: 8711 / Trademap (World export values): 871160 ; (Morocco): 871160

³ Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie


Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, Trademap, Recherche Presse

Projet Nr. 60 – Herstellung von Autobussen
Fahrgestell, Karosserie und Ausstattung: Verkabelung, Verlegung der Bodenplatte, Cockpitausrüstung, Klimaanlage, Fixierung Innenverkleidungen, Haltestangen, Sitze usw.


Investitionsvolumen (geschätzt): 28,3 – 37,73 Mio EUR




Projet #60: Fabrication de bus




Contact: M. Lakhloufi Mohammed
Division: Manufacturing Poids lourds

 06 62 04 02 73

 mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Description du projet



Fabrication de bus intégré » consistant en la fabrication de châssis, carrosserie et aménagement extérieur (e.g. câblage, pose du tapis de sol, équipement du poste de conduite, climatisation, fixation des voussours et des panneaux intérieurs, des colonnes et des sièges, etc.)

Code HS: 8702

Filière
Mobilité et transports

Sous-filière
Automobile


Faits marquants

- Potentiel intéressant porté par la demande des collectivités locales pour le remplacement des bus dans les villes du Royaume.
- Ecosystème de fournisseurs à mettre en place.

Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel	~300 – 400 Mn DH
Chiffre d'affaire potentiel	~300 – 500 Mn DH

Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity
-3.33  2.56

0.329

Principaux intrants requis

- ✓ Pièces de châssis
- ✓ Tôlerie
- ✓ Peinture
- ✓ Aluminium
- ✓ Pièces extérieures/intérieures

Principaux avantages d'investissement

Subventions <ul style="list-style-type: none"> ▶ Fonds de Développement Industriel et d'investissement (FDII) Foncier potentiel <ul style="list-style-type: none"> ▶ Atlantic free zone ▶ ZAI Fès Meknès ▶ PI Had Soualem 	Aide à la formation <ul style="list-style-type: none"> ▶ Programme « IDMAJ » ▶ Programme « TAEHIL » ▶ Dispositif d'aides directes à la formation Financement <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mezzanine PME ▶ Green Invest
---	---

Croissance et taille du marché²

Année	Imports Maroc (USD, Mn)	Exports Maroc (USD, Mn)	Echanges mondiaux (USD, Mn)
2016	56,5	11,85	15.435
2017	47,0	12,60	16.369
2018	84,5	25,28	17.553
2019	100,5	29,73	18.092

+21,2% p.a.
+35,9% p.a.
+5,4% p.a.

1 Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)

2. HS code: 8702

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, TradeMap, MICEVN; Recherche Presse

Projekt Nr. 61 – Herstellung von Windschutzscheiben und Fenster für Lkws aus Verbundglas oder gehärtetem Glas, transparent

Investitionsvolumen (geschätzt): 7,5 – 11,32 Mio EUR

ROYAUME DU MAROC
Ministère de l'Industrie, du Commerce
et de l'Économie
المملكة المغربية
وزارة الصناعة والتجارة
والتسيير الاقتصادي

Projet #61: Fabrication de pare-brise et vitres pour poids lourds



Contact: M. Lakhloufi Mohammed

Division: Manufacturing Poids lourds



06 62 04 02 73



mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Description du projet



Fabrication de pare-brise pour poids lourds à partir de verres feuilletés ou trempés. Ces verres sont transparents, permettant une bonne visibilité, et évitent de produire des éclats coupants en cas de débris, protégeant ainsi l'intégrité physique du conducteur.

Code HS: 7007

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel

~80 - 120 Mn MAD



Faits marquants

- Potentiel intéressant porté par la demande d'équipement au niveau local pour le remplacement des bus dans les villes du Royaume ;
- Opportunité d'améliorer la compétitivité dans le cadre de l'intégration de l'ensemble de la chaîne de valeur de production ;
- Opportunité de couvrir les besoins d'autres poids lourds que les bus par exemple autocars.



Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.58

0.77



Principaux avantages d'investissement

Subventions

- ▶ Fonds de Développement Industriel et d'Investissements (FDII)
- ▶ Programme ISTITMAR PME ou TPE, selon le CA

Foncier potentiel

- ▶ Atlantic Free Zone
- ▶ ZAI Fès-Meknès
- ▶ Tanger Automotive City



Principaux intrants requis

- ✓ Verre
- ✓ Film plastique
- ✓ Colle

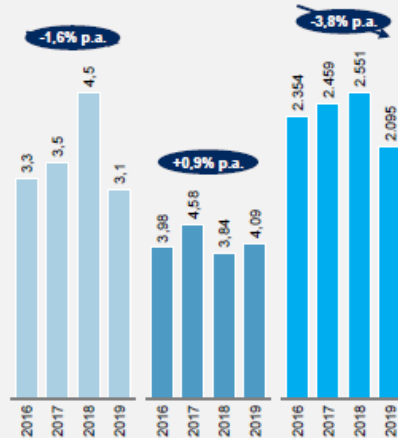


Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn)

Exports Maroc (USD, Mn)

Echanges mondiaux (USD, Mn)



1. Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles).

2. HS code: Economic complexity: 7007/ Trademap (World export values): 700711

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie.

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, TradeMap, Recherche Presse

Projekt Nr. 62 – Herstellung von Fussmatten für Lkw-Kabinausstattung
zugeschnitten auf Größe und Eigenschaften der LKW-Kabine, je nach verwendetem Material : rutschfest,
wasserdicht, nicht brennbar, abriebfest

Investitionsvolumen (geschätzt): 0,95 – 1,42 Mio EUR

Projet #62: Fabrication de tapis pour poids lourds



Contact: M. Lakhlouf Mohammed

Division: Manufacturing Poids lourds



06 62 04 02 73



mlakhlouf@mcinet.gov.ma

Description du projet



Fabrication de tapis pour poids lourds qui sont des tapis de sol découpés en fonction de la taille et des caractéristiques de la cabine du camion. Ils habitent la cabine et protègent le sol du véhicule de la saleté ou de l'humidité. Selon le matériel utilisé, ils peuvent être antidérapants, étanches, ininflammables ou résistants à l'abrasion.

Code HS: 5705



Faits marquants

- Potentiel porté par la demande d'équipements au niveau local pour le remplacement des bus dans les villes du Royaume ;
- Opportunité d'améliorer la compétitivité dans le cadre de l'intégration de l'ensemble de la chaîne de valeur ;
- Opportunité de couvrir les besoins d'autres poids lourds que les bus par exemple autocars.



Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.56

-0.78



Principaux intrants requis

- ✓ Matière textile (cuir, simili cuir...)
- ✓ Teinture



Principaux avantages d'investissement

- | | |
|--|----------------------------|
| Subventions | Aide à la formation |
| ▶ Fonds de Dév. Industriel et d'Investissements (FDII) | ▶ Programme « IDMAJ » |
| ▶ Programme ISTITMAR PME ou TPE, en fonction du CA | ▶ Programme « TAEHIL » |
| Foncier potentiel | Financement |
| ▶ Atlantic Free Zone | ▶ Mezzanine PME |
| ▶ ZAI Fès-Meknès | ▶ Green Invest |
| ▶ Tanger Automotive City | |

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

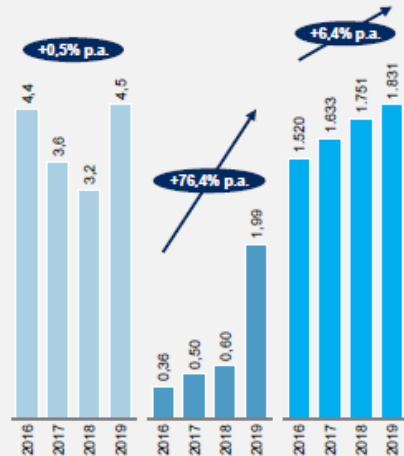
Investissement potentiel

~10 - 15 Mn MAD



Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn) Exports Maroc (USD, Mn) Echanges mondiaux (USD, Mn)



¹ Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)

² HS code: 5707

³ Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les Indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, TradeMap, Recherche Presse

Projekt Nr. 101 - Production von Wasserpumpen für den Kfz-Ersatzteilmarkt einfache mechanische Teile aus Aluminium und Kunststoff

Investitionsvolumen (geschätzt): 0,95 – 14,15 Mio. EUR

Projet #101: Production de Pompes à eau pour la recharge automobile



Contact: M. Lakhloufi Mohammed
Division: Manufacturing



06 62 04 02 73



mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Description du projet



Fabrication de pompes à eau pour la recharge automobile – pièce mécanique simple en aluminium et plastique et devant être changée pour les véhicules en fin de 1^{ère} vie

Code HS: 8413300090



Faits marquants

- Parc automobile en croissance de 6% par an à l'horizon 2025 avec une corrélation directe avec la croissance du besoin en pièces de rechange malgré le rajeunissement du parc
- Produit dominé par les acteurs internationaux avec un positionnement possible du fait de l'accessibilité technologique des pièces et du faible impact des marques
- Potentiel export notamment vers l'Afrique de l'Ouest



Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.56

1.31



Principaux intrants requis

- ✓ Aluminium en injection
- ✓ Plastique
- ✓ ...



Principaux avantages d'investissement

Subventions

Fonds de Développement Industriel et d'investissement (FPI)

Programme ISTITMAR

PME ou TPE, selon le CA

Foncier potentiel

ZAI Souss-Massa

Tanger Automotive City

Atlantic Free Zone

Aide à la formation

Programme « IDMAJ »

Programme « TAEHIL »

Dispositif d'aides directes à la formation

Financement

Mezzanine PME

Green Invest

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel

~100 – 150 Mn MAD

Chiffre d'affaire potentiel

~200 – 300 Mn MAD

EBIT potentiel à 7 ans (% du CA)

~5 – 10%

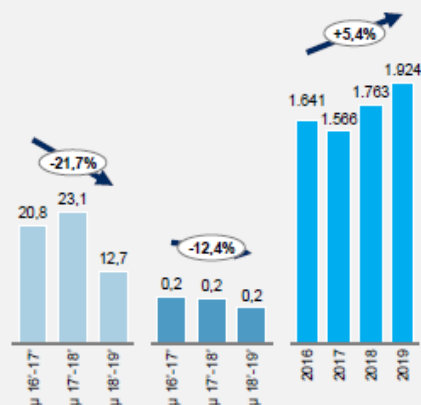


Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn)

Exports Maroc (USD, Mn)

Echanges mondiaux (USD, Mn)



1. Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)

2. HS code: Economic complexity: 8413/ Trade values (UnComTrade, Office des Changes Maroc): 8413300090

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, UnComTrade, Office des Changes Maroc, TradeMap, Recherche Presse

Projekt Nr. 102 - Herstellung von Keilriemen für den Kfz-Ersatzteilmarkt mechanische Spezialgetriebeteile aus Gummi

Investitionsvolumen (geschätzt): 0,95 – 11,32 Mio. EUR

Projet #102: Production de Courroies pour la rechange automobile



Contact: M. Lakhloufi Mohammed



06 62 04 02 73



mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Division: Manufacturing

Description du projet



Fabrication de courroies – pièces de transmission mécanique en caoutchouc à usage spécial devant être changée à une fréquence définie

Code HS: 4010350091



Faits marquants

- Parc automobile en croissance de 6% par an à l'horizon 2025 avec un taux de remplacement (tous les 150 000 km) devant s'accroître du fait d'une plus forte sensibilisation à la sécurité routière
- Produit dominé par l'informel avec néanmoins un positionnement possible pour un acteur structuré



Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.56

0.897



Principaux intrants requis

- ✓ Caoutchouc à usages spéciaux



Principaux avantages d'investissement

Subventions

- Fonds de Développement Industriel et d'investissement (FPI)
- Programme ISTITMAR PME ou TPE, selon le CA
- Foncier potentiel
- ZAI Souss-Massa
- Tanger Automotive City
- Atlantic Free Zone

Aide à la formation

- Programme « IDMAJ »
- Programme « TAEHIL »
- Dispositif d'aides directes à la formation

Financement

- Mezzanine PME
- Green Invest

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel

~100 – 120 Mn MAD

Chiffre d'affaire potentiel

~200 – 250 Mn MAD

EBIT potentiel à 7 ans (% du CA)

~10 – 20%

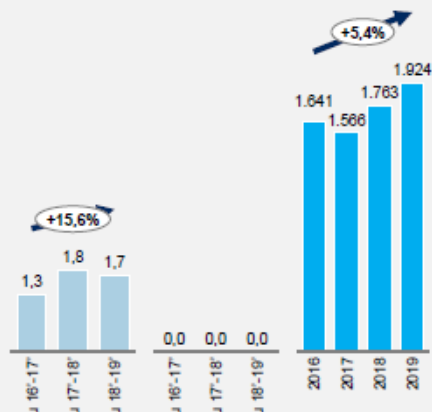


Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn)

Exports Maroc (USD, Mn)

Echanges mondiaux (USD, Mn)



1. Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)

2. HS code: Economic complexity: 4010 Trade values (UnComTrade, Office des Changes Maroc): 4010350091

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, UnComTrade, Office des Changes Maroc, TradeMap, Recherche Presse

Projekt Nr. 103 - Herstellung von Schläuchen für den Kfz-Ersatzteilmarkt inkl. für Heizung und Kühlung

Investitionsvolumen (geschätzt): 0,95 – 11,32 Mio. EUR

ROYAUME DU MAROC
Morocco / المغرب, Kingdom
of Morocco / المملكة
المغربية

Projet #103: Production de Durites pour la rechange automobile



Contact: M. Lakhloufi Mohammed

Division: Manufacturing



06 62 04 02 73



mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Description du projet



Fabrication de durites (y.c pour radiateurs / refroidissement), considérés comme des pièces de réparation pour la rechange automobile

Code HS: 4009110000

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel

~100 – 120 Mn MAD

Chiffre d'affaire potentiel

~200 – 250 Mn MAD

EBIT potentiel à 7 ans (% du CA)

~10 – 20%



Faits marquants

- Parc automobile en croissance de 6% par an à horizon 2025, en lien avec l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages du Royaume ;
- Taux de remplacement devant s'accroître du fait d'une plus forte sensibilisation à la sécurité routière.



Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.58

0.816



Principaux intrants requis

- ✓ Caoutchouc
- ✓ Toile
- ✓ Acier Inoxydable



Principaux avantages d'investissement

- | | |
|--|--|
| Subventions <ul style="list-style-type: none"> Fonds de Développement Industriel et d'investissement (FPI) Programme ISTITMAR PME ou TPE, selon le CA | Aide à la formation <ul style="list-style-type: none"> Programme « IDMAJ » Programme « TAEHIL » Dispositif d'aides directes à la formation |
| Foncier potentiel <ul style="list-style-type: none"> ZAI Souss-Massa Tanger Automotive City Atlantic Free Zone | Financement <ul style="list-style-type: none"> Mezzanine PME Green Invest |

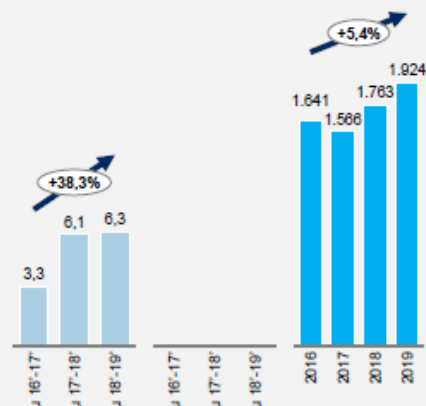


Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn)

Exports Maroc (USD, Mn)

Echanges mondiaux (USD, Mn)



1. Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles).

2. HS code: Economic complexity: 4009 Trade values (UnComTrade, Office des Changes Maroc): 4009110000

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, UnComTrade, Office des Changes Maroc, TradeMap, Recherche Presse

**Projekt Nr. 104 - Production von Stoßdämpfern für den Kfz-Ersatzteilmarkt
Mechanisches Teil der Aufhängung (Durchschnittsalter Autopark Marokko 13-14 Jahre)**

Investitionsvolumen (geschätzt): 18,86 – 37,73 Mio. EUR

Projet #104: Production d'amortisseurs pour la rechange automobile



Contact: M. Lakhloufi Mohammed

Division: Manufacturing



06 62 04 02 73



mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Description du projet



Fabrication d'amortisseurs – pièce mécanique associée à la suspension considérée comme pièce de sécurité devant être changée en fin de 1^{ère} vie du véhicule (parc marocain âgé de 13-14 ans)

Code HS: 8708800011

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel

~200 – 400 Mn MAD

Chiffre d'affaire potentiel

~300 – 500 Mn MAD

EBIT potentiel à 7 ans (% du CA)

~10 – 15%



Faits marquants

- Opportunité de substitution aux imports notamment depuis les pays à bas coût et substitution aux pièces vendus en ferraille
- Parc automobile en croissance de 6% par an à horizon 2025 avec un taux de remplacement devant s'accroître du fait d'une plus forte sensibilisation à la sécurité routière
- Potentiel export notamment vers l'Afrique de l'Ouest et Centrale ainsi qu'en Europe du Sud



Complexité du produit¹

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.56

1.2



Principaux intrants requis

- ✓ Tôle & tubes en acier
- ✓ Caoutchouc
- ✓ Liquide hydraulique
- ✓ Joints



Principaux avantages d'investissement

Subventions

- ▶ Fonds de Développement Industriel et d'investissement (FPI)
- ▶ Programme ISTITMAR PME ou TPE, selon le CA

Foncier potentiel

- ▶ ZAI Souss-Massa
- ▶ Tanger Automotive City
- ▶ Atlantic Free Zone

Aide à la formation

- ▶ Programme « IDMAJ »
 - ▶ Programme « TAEHIL »
 - ▶ Dispositif d'aides directes à la formation
- #### Financement
- ▶ Mezzanine PME
 - ▶ Green Invest



Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn)

12,5 12,5 19,4

+24,5%

16-17 17-18 18-19

Exports Maroc (USD, Mn)

0,0 0,0 2,6

+1.181,9%

16-17 17-18 18-19

Echanges mondiaux (USD, Mn)

1.641 1.566 1.783 1.924

+5,4%

2016 2017 2018 2019

1. Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)

2. HS code: Economic complexity: 8708 Trade values (UnComTrade, Office des Changes Maroc): 8708810011

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, UnComTrade, Office des Changes Maroc, TradeMap, Recherche Presse

**Projekt Nr. 105 - Production von Silent Bloc-Teilen für den Kfz-Ersatzteilmarkt
kleine Gummi- oder Polyurethan-Teilen / Silent Block**

Investitionsvolumen (geschätzt): 0,95 – 11,32 Mio. EUR

Projet #105: Production de pièces Silent Bloc pour la rechange automobile



Contact: M. Lakhloufi Mohammed



06 62 04 02 73



mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Division: Manufacturing

Description du projet



Fabrication de petites pièces en caoutchouc ou polyuréthane / Silent bloc pour le marché de la rechange automobile

Code HS: 401699800

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel

~100 – 120 Mn MAD

Chiffre d'affaire potentiel

~200 – 250 Mn MAD

EBIT potentiel à 7 ans (% du CA)

~10 – 20%



Faits marquants

- Parc automobile en croissance de 6% par an à horizon 2025, en lien avec l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages du Royaume ;
- Taux de remplacement devant s'accroître du fait d'une plus forte sensibilisation à la sécurité routière.



Complexité du produit²

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.58

0.675



Principaux intrants requis

- ✓ Caoutchouc ou Polyuréthane
- ✓ Acier



Principaux avantages d'investissement

Subventions

- ▶ Fonds de Développement Industriel et d'investissement (FPI)
- ▶ Programme ISTITMAR PME ou TPE, selon le CA

Foncier potentiel

- ▶ ZAI Souss-Massa
- ▶ Tanger Automotive City
- ▶ Atlantic Free Zone

Aide à la formation

- ▶ Programme « IDMAJ »
- ▶ Programme « TAEHIL »

Dispositif d'aides directes à la formation

- ▶ Financement
- ▶ Mezzanine PME
- ▶ Green Invest

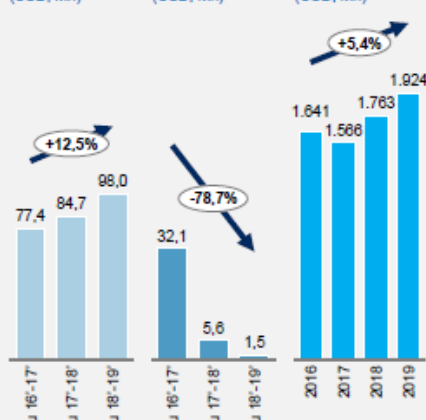


Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn)

Exports Maroc (USD, Mn)

Echanges mondiaux (USD, Mn)



1. Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)

2. HS code: Economic complexity: 4016 Trade values (UnComTrade, Office des Changes Maroc): 401699800

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie.

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, UnComTrade, Office des Changes Maroc, TradeMap, Recherche Presse

Projekt Nr. 106 - Herstellung von Windschutzscheiben und anderen Fenstern für Kfz-Ersatzteilmarkt einschließlich Seitenscheiben und Heckscheiben, die als Ersatzteile gelten (insbesondere bei Bruch)

Investitionsvolumen (geschätzt): 0,95 – 11,32 Mio. EUR

Projet #106: Production de pare-brise et autres vitrages pour la rechange automobile



Contact: M. Lakhloufi Mohammed

Division: Manufacturing



06 62 04 02 73



mlakhloufi@mcinet.gov.ma

Description du projet



Fabrication de pare-brise et autres vitrages (y.c vitres latérales et vitre arrière), considérés comme des pièces de réparations (notamment en cas de bris) pour la rechange automobile

Code HS: 8708100010 -
8708100000 - 8708100090



Faits marquants

- Opportunité de compléter les gammes existantes en adéquation avec les modèles les plus populaires du parc automobile marocain
- Opportunité de se positionner sur du moyen / haut de gamme
- Taux de remplacement devant croître du fait de l'émergence de l'assurance bris de glace
- Parc automobile en croissance de 6% par an à horizon 2025



Complexité du produit¹

Indice de complexité (PCI)¹
Harvard Economic Complexity

-3.33 2.58

1.2



Principaux intrants requis

- ✓ Float de verre
- ✓ Joints d'étanchéité



Principaux avantages d'investissement

Subventions

- ▶ Fonds de Développement Industriel et d'investissement (FPI)
- ▶ Programme ISTITMAR PME ou TPE, selon le CA
- ▶ Foncier potentiel
- ▶ ZAI Souss-Massa
- ▶ Tanger Automotive City
- ▶ Atlantic Free Zone

Aide à la formation

- ▶ Programme « IDMAJ »
- ▶ Programme « TAEHIL »
- ▶ Dispositif d'aides directes à la formation
- ▶ Financement
- ▶ Mezzanine PME
- ▶ Green Invest

Filière

Mobilité et transports

Sous-filière

Automobile



Indicateurs financiers (estimatif³)

Investissement potentiel

~100 – 120 Mn MAD

Chiffre d'affaire potentiel

~200 – 250 Mn MAD

EBIT potentiel à 7 ans (% du CA)

~10 – 20%

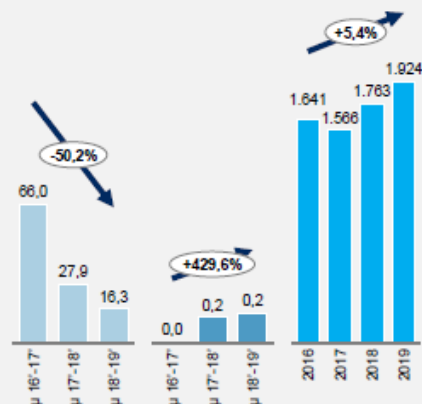


Croissance et taille du marché²

Imports Maroc (USD, Mn)

Exports Maroc (USD, Mn)

Echanges mondiaux (USD, Mn)



1. Product Complexity Index: Diversité et sophistication du savoir-faire requis pour produire un produit. Le PCI est calculé selon le nombre de pays qui produisent ce produit et la complexité économique de ces pays. Les produits les plus complexes, ceux que seuls quelques pays peuvent produire, ont le PCI le plus élevé (e.g. électronique, chimie) vs. les produits les moins complexes (e.g. matières premières, produits agricoles)

2. HS code: Economic complexity: 8708 Trade values (UnComTrade, Office des Changes Maroc): 8708100010 - 8708100000 - 8708100090

3. Chiffres estimatifs issus de perspectives d'experts et d'industriels marocains au sein de ces filières. Les indicateurs financiers sont fournis à titre purement directionnel et informatif et ne constituent pas une forme d'engagement ou de garantie

Sources: Entretiens experts, Harvard Economic Complexity, UnComTrade, Office des Changes Maroc, TradeMap, Recherche Presse

5.3. GESCHÄFTSKLIMA, STÄRKEN UND SCHWÄCHEN MAROKKOS

Marokko ist attraktiv und wirtschaftlich stabil, seine Nähe zu Europa ist ein Plus

Marokko gilt mittlerweile neben Südafrika als **attraktivster Investitionsstandort des afrikanischen Kontinents** und konnte im neuesten **Ease of Doing Business Index 2020** der Weltbank um 7 Plätze auf **Rang 53** nach vorne rücken. Der französische Rat der **Investoren in Afrika** listet **Marokko auf Platz 1** im **CIAN-Brometer 2020**, zusammen mit Mauritius, gefolgt von Südafrika, Ägypten, Tunesien, Mauretanien und Algerien. Das Königreich hebt sich an die Spitze durch seine Infrastruktur, sein Stromnetz und die Sicherheit. Neben dem Tourismus sind Agrarlebensmittel, **Automobilindustrie**, Luftfahrt und Chemie die wichtigsten Sektoren.

Die **Wirtschaft ist offen** für neue Technologien und Innovationen in allen Bereichen, vielfältig strukturiert und stark ausgerichtet nach Europa und Afrika. Marokko hat **solide makroökonomische Bilanzen und ein hohes Entwicklungspotenzial**, insbesondere **Exportpotenziale mit afrikanischen Ländern** wie Algerien, Südafrika, Tansania, Sambia, Botswana, Uganda, Simbabwe, Ruanda und Kenia, die zusammen mehr als 30% des afrikanischen BIP ausmachen. Das Land hat **bilaterale und regionale Freihandelsabkommen** mit über 55 Ländern.

Die Infrastruktur Marokkos zählt zu den besten in Nordafrika

Der **Hafen Tanger Med gilt als größter Containerhafen in ganz Afrika**, mit einem Umschlag von 9 Millionen Containern pro Jahr, das entspricht dem Hafenumschlag von Hamburg. Tanger Med liegt im Delta von Gibraltar unweit der Automotive-Zonen und wurde 2019 erweitert. **Bis 2030 sind 6 neue Häfen geplant**: Ausbau des Hafens von Jebha, Bau des neuen Hafens Dakhla Atlantique mit einem Investitionsumfang von 900 Mio. Euro, und Erweiterung von vier existierende Häfen). Im Bau sind derzeit die Häfen Kénitra Atlantic (Investitionsvolumen 720 Mio. Euro) und Nador West-Med (zwei Phasen mit einer Investition von 2 x 950 Mio. Euro).

Ein **gut ausgebautes Straßen- und Schienennetzwerk**: Marokko investiert fortlaufend in den Ausbau von Logistik hubs in der Region und die Erweiterung seiner Infrastruktur. Der Ausbau der **Hochgeschwindigkeitslinie** Tanger-Kénitra-Rabat-Casablanca bis Marrakech ist in der Ausschreibungsphase, die Erweiterung bis Agadir in Planung. Die **Verdreifachung der Flughafenkapazitäten** (derzeit ca. 100 Destinationen) steht an, ebenso der Bau von **Hauptlogistikparks** und **Trockenhäfen**, sowie der Ausbau von **Logistikzonen** in 28 Städten.

Marokkos Antwort und Schritt zum **Abbau der bürokratischen Hürden**, für mehr **Transparenz** und den **Kampf gegen Korruption** liegt in der **innovativen Digitalisierungsstrategie Maroc Digital 2033**, die u.a. darauf abzielt, die Wirtschaft und infrastrukturellen Prozesse durch Digitalisierung zu erleichtern: Einführung von E-Payments im Zahlungsbereich von Hafengebühren, digitale Zollabfertigungen, Baugenehmigungen, vereinfachte Prozesse in der Firmengründung, generell administrativer Abbau der Bürokratie...

Automotive:

- Marokkos Automobilindustrie wächst weiter: **Yazaki und Sumitomo** haben im Jänner 2021 Investitionsabkommen über 86 Mio. Euro für die Errichtung von insgesamt 4 neuen Fabriken in Marokko unterzeichnet.
- **Renault und PSA** haben bereits **funktionierende Lieferketten** vor Ort aufgebaut, was den Start für neue Autobauer leichter macht.
- Die **Fusion von PSA und Fiat Chrysler Automobiles (FCA)** bietet **zusätzliches Aufwärtspotenzial** für die nordafrikanische Automobilherstellung. Beide OEMs haben standardisierte Fahrzeugplattformen, die für neue Modelle eingesetzt werden können.
- Der marokkanische **Mindestlohn in Industriebetrieben liegt bei 1,30 Euro pro Stunde**, weit niedriger als in Osteuropa.
- Marokko setzt seine strategischen Ziele fort, prioritär sind die **Verstärkung der Ökosysteme** mit Steigerung der lokalen Integration und die **kohlestofffreie industrielle Produktion**.

Zu den **schwachen Seiten** gehören der informelle Sektor, die Justizreform die auf sich warten lässt, der Westsaharakonflikt und die Probleme mit Algerien. Auf dem Automotive-Bereich gilt es, den schwachen Binnenmarkt zu entwickeln. Es besteht ein hoher Mangel an High-Tech Profilen und Fachkräften, die Forschung & Entwicklung steckt in den Kinderschuhen und braucht internationale Unterstützung. Marokko ist noch zu stark von industriellen Importen abhängig.

5.4. KONTAKTDATEN

STAATLICHE ANLAUFSTELLEN

INDUSTRIEMINISTERIUM	<p>MCINET Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Economie Verte et Numérique Direction des Industries de l'Automobile T +212 537 764518 F +212 537 739319 W www.mcinet.gov.ma</p>
INVESTITIONSAGENTUR	<p>AMDIE Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations Avenue Allal El Fassi, Madinat Al Irfane, Hay Riad 10000 Rabat T +212 537 226400, +212 537 673421 E info@invest.gov.ma W http://invest.gov.ma</p>
ARBEITGEBERVERBAND	<p>CGEM Confédération Générale des Entreprises du Maroc Direction Automotive 23, Boulevard Mohamed Abdou, Quartier Palmier 20340 Casablanca T +212 522 9977000 E cgem@cgem.ma W http://www.cgem.ma</p>
AUTOMOBILINDUSTRIE-VERBAND	<p>AMICA Association Marocaine pour l'Industrie et le Commerce de l'Automobile 652, Bd Mohamed V , 5 éme étage , 44/45 20000 Casablanca, Maroc T + 212 522 242 882 E amica@amica.org.ma W http://amica.org.ma/</p>

FREIHANDELSZONEN / INDUSTRIEZONEN

TANGER MED	TMSA GROUPE TANGER MED W https://www.tangermed.ma/en/
LOGISTIK HUB HAFENKOMPLEX INDUSTRIEPLATTFORM	TMPA – Tanger Med Port Authority T +212 539 337154 E https://www.tmpa.ma/contact-page/ W https://www.tmpa.ma/
FREIHANDELSZONEN TANGER	TFZ Tanger Free Zone Zone Franche d’Accélération Industrielle, Centre Tertiaire TFZ Lot 107 N° 2, Route de Rabat 90000 Tanger T +212 539 393405 E https://www.tangerfreezone.com/contact/ W http://www.tangerfreezone.com
	TAC Tanger Automotive City – Groupe Tanger Med TMSA La Ville Nouvelle Charafate 90000 Tanger T +212 539 396214 E contacts@tangermedzones.com W https://www.tac.ma/
	Zone Franche Melloussa RENAULT Commune Rurale Melloussa, Province Fahs Ajjra 94053 Tanger https://www.renaultgroup.com/en/our-company/locations/tangier-plant/
FREIHANDELSZONE KENITRA	MED Z – Groupe CDG Atlantic Free Zone P2I Kenitra Espace les Oudayas, Angle Av. Annakhil et Mehdi Ben Barka, Hay Riad 10000 Rabat T +212 53 576100 E medz@medz.ma W https://www.medz.ma/
FEIHANDELSZONE CASAB- LANCA	MIDPARC Casablanca-Settat Zone Franche de Nouaceur, Bâtiment d’Acceuil Aéroport Mohamed V Nouaceur 20200 Casablanca T +212 520 481261 E https://www.midparc.com/contact.php W https://www.midparc.com
INDUSTRIEZONEN MAROKKO	ZONES INDUSTRIELLES MAROC W http://www.zonesindustrielles.ma

FORSCHUNGSINSTITUTE & AUTOMOTIVE AUSBILDUNGSZENTREN

<p>MASCIR Stiftung für fortgeschrittene Wissenschaft, Innovation und Forschung</p>	<p>MASCIR Moroccan Foundation for Advanced Science, Innovation and Research Rabat Design Center Rue Mohamed Al Jazouli – Madinat Al Irfane 10100 Rabat T +212 530 279875 E contact@mascir.com W https://www.mascir.com</p>
<p>CETIEV Technisches Zentrum Fahrzeugausrüstungsindustrie</p>	<p>CETIEV Centre Technique des Industries des Equipements pour Véhicules Complexe des Centres Techniques Industriels Route B050 Sidi Maârouf, Ouled Haddou 20090 Casablanca T +212 522 583958 E info@cetiev.ma W https://cetiev.ma/</p>
<p>CEED MOROCCO Test und Entwicklungszentrum Tanger</p>	<p>CEED Morocco 49 Avenue 2 Mars, 3eme étage, Bureau N° 14 20000 Casablanca T +212 220645 E info@ceed-morocco.org W https://ceed-global.org/morocco Fb https://www.facebook.com/pages/CEED-Morocco/123191117871888</p>
<p>IFMIA Automotive Ausbildungsinstitute</p>	<p>INSTITUTS DE FORMATION AUX METIERS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE</p> <p>IFMIA Casablanca Voie EC 03-Nouvelle Zone industrielle-Ahl Loughlam 20180 Sidi Bernoussi, Casablanca T +212 522 734003E ifmiac@ifmia-sa.ma</p> <p>IFMIA Kénitra Atlantique Free Zone –RN 4 Commune Amer Saflia BP 362 Sidi Yahya du Gharb 14000 Kenitra T +212 530-109020 E ifmiak@ifmia-sa.ma</p> <p>IFMIA Tanger IFMIA TFZ 1 Rue TFZ Ilot 107 -BP365- Gzenaya 90000 Tanger T +212 539-401662 E ifmiat@ifmia-sa.ma</p>

FACHVERBÄNDE

<p>AMICA Verband für Automobilindustrie und Handel</p>	<p>AMICA Association Marocaine pour l'Industrie et le Commerce de l'Automobile 652, Bd Mohamed V , 5 éme étage , 44/45 20000 Casablanca, Maroc T + 212 522 242 882 E amica@amica.org.ma W http://amica.org.ma/</p>	
<p>AMTIH Verband der Textilindustrie</p>	<p>AMITH Association Marocaine des Industries Textiles et du Habillement 92, BoulevardMoulay Rachid 20050 Casablanca T +212 522 942084/85/86 E amith@amith.org.ma W https://www.amith.ma</p>	
<p>APEBI Fachverband IT Technologien und Offshoring</p>	<p>APEBI Fédération des Technologies de l'Information, des Télécommunication et de l'Offshoring Technopark de Casablanca, Route de Nouasseur Route secondaire 114 Angle CT1029 Bureau 284, 2ème étage 20180 Casablanca T +212 522 874612 E apebi@apebi.org.ma W https://apebi.org.ma</p>	
<p>AVIAM Verband der Fahrzeugimporteure</p>	<p>AVIAM Association des Importateurs de Véhicules au Maroc 355, Boulevard Mohammed V Espace Yousra, 7°ét., Quartier Belvédère 20300 Casablanca T +212 522 249396 E contact@aviam.ma W https://www.aviam.ma</p>	
<p>FENELEC Fachverband Elektrizität, Elektronik und Erneuerbare Energien</p>	<p>FENELEC Fédération Nationale de l'Electricité, de l'Electronique et des Energies Renouvelables Bd Mohammed V, Résidence Belfakir, Imm. 20, 2ème étage, N°7, Casablanca Mediounna T +212 522 519429 E fenelec@fenelec.com W https://www.fenelec.com</p>	

<p>FIMME Fachverband der Industrien Metallurgie, Mechanik & Elektromechanik</p>	<p>FIMME Fédération des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Electromécaniques 2 Lot. Hadika, 3° étage, N° 46 Centre Commercial Al Hadika, Ain Sebaa 20250 Casablanca T +212 522 351303 E contact@fimme.ma W https://fimme.org/</p>	
<p>FMP Verband der Kunststoffindustrie</p>	<p>FMP Fédération Marocaine de Plasturgie Angle Bd Mimosas et Rue Tamaris Ain Sebaa 20250 Casablanca T +212 522 662458 E federationdeplasturgie@gmail.com W https://fr-fr.facebook.com/Federation.Marocaine.Plasturgie</p>	
<p>GIPAM Interprofessionnelle Automobil- Vereinigung</p>	<p>GIPAM Groupement Interprofessionnel de l'Automobile au Maroc Km 18 - Route d'El Jadida - BP 118 Had Soualem 26100 Berrechid T +212 522 964336 E gipam@gipam.ma W https://www.gipam-maroc.ma</p>	
<p>GPLC Vereinigung Lastwagen und Karosserie</p>	<p>GPLC Groupement du Poid Lourd et de la Carrosserie 32, rue Abou Ishak Chirazi-ex Mont Perdu, Maârif 20100 Casablanca T +212 522 326555 F +212 522 236385</p>	

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN UND INTERNETLINKS

FACHMESSEN

	<p>E-SISTEP 2021 / 12. Int. Industriegütermesse Die Industrie im Zentrum der wirtschaftlichen Entwicklung 18-19-20 MAI 2021, digital SITEP Salon International de la Sous-Traitance, d'Approvisionnement et de Partenariat www.esistep.com Organisator: FIMME</p>
	<p>HIGH-LEVEL EVENT AUTOMOTIVE INDUSTRY MOROCCO International Digital Forum for the Investment 26-27-28 MAI 2021, digital Das AussenwirtschaftsCenter Casablanca plant ein Austria Showcase für österreichische Unternehmen AUTOMOTIVE OUTSOURCING-NEARSHORE MOROCCO</p>

INTERNETLINKS / INFORMATIONEN PRESSE

Marokko Portal	http://maroc.ma
e-Government Program Morocco	http://www.egov.ma/en
Ausschreibungsportal	https://www.marchespublics.gov.ma/
Industriesektoren Marokko	http://www.mcinet.gov.ma/fr/content/les-secteurs-industriels
Statistiken	https://www.oc.gov.ma/fr/e-services/plateforme-des-enquetes-statistiques
Industriezonen	http://www.zonesindustrielles.ma
Presse	https://aujourd'hui.ma https://leseco.ma https://industries.ma/ http://www.rechange-maroc.com/ https://www.dw.com/de/marokko/t-18467656
Afrikanische Union	https://afcfta.au.int

ABKÜRZUNGEN

ACEA	European Automobile Manufacturers Association
AfCFTA	African Continental Free Trade Agreement
AMICA	Verband der Marokkanischen Automobilindustrie
AMITH	Textilfachverband Marokko
APEBI	Verband IT Technologien und Offshoring
AVIAM	Verband der Fahrzeugimporteure Marokko
CEED	Global Entrepreneur Network
CETIEV	Complexe des Centres Techniques Industriels
CIAN	Conseil Français des Investisseurs en Afrique
DEPF	Direction des Etudes et des Prévisions Financières
FENELEC	Fachverband Elektrizität, Elektronik und Erneuerbare Energien
FIEV	Verband der französischen Fahrzeugausstatter-Industrien
FIMME	Fachverband der Industrien Metallurgie, Mechanik & Elektromechanik
FMP	Fachverband Kunststoffindustrie
GIPAM	Interprofessionelle Automobil-Gruppierung
IFMIA	Institut de Formation aux Métiers de l'Industrie Automobile
MAD	Marokkanischer Dirham
MAScIR	Moroccan Foundation for Advanced Science, Innovation and Research
MENA	Middle East-North Africa
MINCET	Ministerium für Industrie, Grüne Wirtschaft und Digitalisierung Marokko
OEM	Original Equipment Manufacturer
OICA	International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

REFERENZEN

AMICA, (2019) The Moroccan Automotive Industry -general presentation Morocco

AlixPartners (2017), Automotive-Electrification Index.

Deloitte (2016), The Future of Mobility.

DEPF (2020), L'industrie automobile au Maroc: Vers de nouveaux gisements de croissance, (2015), Le secteur automobile au Maroc : vers un meilleur positionnement dans la chaîne de valeur mondiale.

Engineering News (2020), An African automotive industry is starting to emerge

Flanders Investment & Trade (2015), Le secteur de l'Automobile au Maroc : Un secteur en pleine expansion.

François FOURCADE (2004), Modularisation du produit automobile et stratégies des équipementiers, L'Association des Amis de l'École de Paris du management.

GTAI, 2020 Automobilmarkt Afrika, kleine Produktion mit großem Potenzial

IESF (2013), Crise automobile, Stratégies des constructeurs et équipementiers et régulations publiques., CAHIER N° 12 par le Comité Transport.

IHS Markit (2018), Automotive Global production Forecast outlook : Global Auto sales Growth to slow in 2018, yet remain at record levels.

Jahresberichte Groupe Renault

KPMG International (2009), Global Location Strategy For Automotive Suppliers, UK.

Lazard & Roland Berger (2017), Global Automotive Supplier Study 2018 : Transformation in light of automotive disruption.

McKinsey & Company (2013), The road to 2020 and beyond: What's driving the global automotive industry? Advanced Industries.

McKinsey & Company (2016), Automotive revolution –perspective towards 2030 : How the convergence of disruptive technology-driven trends could transform the auto industry, Advanced industries.

OECD (2011), Recent developments in the automobile industry, OECD Economics Department Policy Notes, No. 7.

OCDE (2013), Industrie automobile : ajustements à moyen terme des capacités de production, Notes de politique économique du Département des affaires économiques, No. 21.

OCDE (2016), Upgrading pathways in the automotive value chain, session 3: round table on the future of the automotive industry background document, oecd initiative for policy dialogue on global value chains, production transformation and development, Mexico.

PwC (2017-2018), Five trends transforming the Automotive Industry.

PwC (2017), Automotive Industry Trends : The future depends on improving returns on capital.

PwC (2017), The 2017 strategy & Digital auto report, fast and Furious : Why making money in the « roboconomy » is getting harder.

Rudolf Traub-Merz (ed.), (2017), The Automotive Sector in Emerging Economies: Industrial Policies, Market Dynamics and Trade Unions, Trends & Perspectives in Brazil, China, India, Mexico and Russia, Friedrich Ebert Stiftung.

WORLD ECONOMIC OUTLOOK: Global Manufacturing Downturn, Rising Trade Barriers, Fonds Monétaire International, Octobre 2019.

Statistiken : Office des Changes / OCDE-TiVA / Statista / UNIDO

Tommaso Pardi, L'avenir du travail dans le secteur automobile, les enjeux de la (de)globalisation, GIS Gerpisa

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER CASABLANCA

45 Avenue Hassan II, 20130 Casablanca, Marokko

T +212 522 223282

E casablanca@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/marokko

