

Marokkanische Flugzeugteile-Industrie zeigt sich dynamisch 18.07.2016

Mittlerweile viertstärkste Exportbranche / Zahlreiche Investitionsanreize / Von Sherif Rohayem

Tunis (GTAI) - Bis zur Jahrtausendwende existierten in Marokko noch keine Flugzeugteilebauer. Erst kurz danach gründeten erste ausländische Unternehmen marokkanische Produktionsstätten. Mittlerweile summiert sich ihre Zahl auf rund 110, darunter die Schwergewichte der Branche wie Airbus, Boeing und Bombardier. Auf die Großen folgen die Mittleren und Kleinen. Und so sind auch zahlreiche KMU's der Branche in Marokko gelandet, um ihre Kunden aus kürzester Distanz beliefern zu können.

Der Bau eines Flugzeugs ist ebenso komplex wie kleinteilig, folglich prägt die Branche eine rege Beteiligung von Zulieferern. Eben hier bringt sich Marokko seit über einem Jahrzehnt immer mehr als Standort für den Bau von Flugzeugteilen ins Spiel. Was Mexiko für Nord- und Südamerika ist, gilt immer mehr für Marokko bezüglich Europa und Afrika. Mit einer Entfernung von gerade mal 15 km befindet sich Europa in unmittelbarer Griffweite - Afrika sowieso. Marokkanische Löhne sind vergleichsweise niedrig und die politische Lage ist stabil. Mit gezielten Förderprogrammen und Steueranreizen spielt auch die Wirtschaftspolitik eine entscheidende Rolle, sodass sich immer mehr ausländische Flugzeugteilebauer für Marokko als Standort entscheiden.

Auch in diesem Jahr hält die Dynamik der Branche an: Zahlreiche Unternehmen, wie Hexcel, Tecalemit und Alcoa, haben sich dieses Jahr in Marokko niedergelassen beziehungsweise den ersten Grundstein dafür gelegt. In den Jahren 2008 bis 2015 betrug das jährliche Wachstum der Branche zwischen 15 und 20%. Mit rund 11.000 Beschäftigten erzielte sie im letzten Jahr einen Umsatz von 1 Mrd. US\$ (rund 0,9 Mio. Euro) und gehört mittlerweile zu den exportstärksten Branchen (Platz 4 hinter der Automobil-, Phosphatindustrie und der Landwirtschaft). Flugzeugteile standen im Jahr 2014 für 5% der marokkanischen Ausfuhren.

Im Bereich des technischen Personals fehlt der Mittelbau

Um das Land von einer Agrarwirtschaft in eine moderne Industrie- und Dienstleistungswirtschaft zu überführen, legte die Politik in der Vergangenheit zahlreiche Förderprogramme auf. Dazu zählt vor allem der Pacte Nationale pour l'Emergence Industrielle (PNEI) und dessen Nachfolgeprogramm, der Plan de l'Accélération Industrielle (PAI). Letzterer läuft im Jahr 2020 aus. Die Programme identifizieren strategische Industriezweige und stellen Fördermittel bereit. Zu diesen strategischen Industrien zählt auch der Flugzeug(teile)bau.

Unter anderem wurden aus Mitteln des PNEI im Jahr 2011 das Institut des métiers de l'aéronautique (IMA) gegründet, wo Elektrotechniker, Mechatroniker und Ingenieure für den Flugzeug(teile)bau ausgebildet werden. Gleichwohl produziert Marokko eher schlichte Teile. Mit anderen Worten hat der Standort Marokko im Bereich des Flugzeugteilebaus (noch) den Charakter einer Werkbank. Um aber im internationalen Wettbewerb gegen die Konkurrenz aus China, Brasilien, Indien oder Mexiko bestehen zu können, muss das Land mittelfristig in der Lage sein, auch komplexe und ganzheitliche Systeme zu produzieren. Hierfür bedarf es vor allem qualifizierter Fachkräfte. Zwar gibt es in Marokko zahlreiche Ingenieure - auch mit Spezialisierung im Flugzeug(teile)bau - es fehlt jedoch an Fachkräften auf mittlerer Qualifikationsebene. Spätestens dann, wenn der Flugzeugteilebau in Marokko eine bestimmte Fertigungstiefe erreicht hat, wird das deutsche Spezialisten auf den Plan rufen.

Steuerliche Vorteile für exportierende Unternehmen

Um seinem chronischen Außenhandelsdefizit zu begegnen, fördert das Königreich in besonderem Maße die Exportwirtschaft. Hierzu wurden Export-Freizonen gegründet. Dabei handelt es sich um Industrie- und Gewerbegebiete, die jeweils eine bestimmte Branche bündeln. Midparc ist die Export-Freizone für den Bau von Flugzeugteilen. Diese liegt in der Nähe des Flughafens Mohamed V bei Casablanca. Als Export-Freizone unterstehen die Firmen in Midparc dem Regime der Zone Franche d'Exportation. Das Regime wartet mit zahlreichen Investitionsanreizen auf:

- Unternehmen, die sich dort niederlassen, sind für die ersten fünf Jahre von der Körperschaftsteuer befreit.
- Anschließend gilt für sie für die nächsten 20 Jahre ein reduzierter Steuersatz von 8,75%.
- Für Umsätze fallen keine Mehrwertsteuern an.
- Einfuhren sind frei von Zöllen.
- Schließlich sind Freizonen-Unternehmen freier darin, ihre Gewinne zu repatriieren.

Sämtliche der genannten fiskalischen Erleichterungen gelten nur für die Einkünfte aus dem Export. Einkünfte, die im marokkanischen Markt erwirtschaftet wurden, unterliegen dem allgemeinen Recht. Zum Vergleich: Der regelmäßige Körperschaftsteuersatz beträgt 31%.

Export-Freizone Midparc bringt weitere Dynamik in die Branche

Das Kalkül ist aufgegangen: Die im Jahr 2013 gegründete Export-Freizone Midparc avancierte zum Wachstumsmotor des Flugzeugteilebaus in Marokko und erfreut sich mittlerweile einer Auslastung von rund 50% seiner Fläche. Neben den erwähnten Steuererleichterungen trägt auch die gute Lage in Flughafennähe den Erfolg von Midparc.

Den Auftakt in der Freizone machte Bombardier. Hier hat der kanadische Flugzeugbauer mehrere Flächen von insgesamt 55.000 qm gekauft, auf denen er zunächst Komponenten produziert. Später soll noch eine Montage für Rumpfteile hinzukommen. Auf acht Jahre verteilt, beträgt die Investition umgerechnet rund 198 Mio. Euro.

Bombardier folgte im Jahr 2015 Eaton. In seiner neuen Produktionsstätte fasst der Hersteller von elektronischen Komponenten und Systemen zur Energieverteilung einige seiner kleineren Fabriken zusammen, die bisher im Umkreis von Casablanca verteilt lagen. In Midparc stellt das Unternehmen elektronisches Zubehör her, ebenfalls auf der Agenda steht die Entwicklung einer neuen Modulreihe zur Verteilung von Energie. Laut den Angaben von Midparc beläuft sich Eatons Investition vorerst auf umgerechnet knapp 11 Mio. Euro.

Mittlerweile hat die Branche eine Eigendynamik entwickelt. Um so wenig wie möglich nach Marokko importieren zu müssen und dadurch die Kosten innerhalb der Lieferkette zu reduzieren, werben die großen Unternehmen des Flugzeugteilebaus bei ihren Lieferanten dafür, eine Niederlassung in Marokko zu gründen. Zu diesem Zweck lud etwa Boeing im vergangenen Jahr einige seiner Lieferanten nach Marokko ein.

MAROKKANISCHE FLUGZEUGTEILE-INDUSTRIE ZEIGT SICH DYNAMISCH

Flugzeugteilebauer in Marokko (Auswahl)

Firma	Produkt / Leistung	Investition	Ausbau der Investition	Produktionsbeginn und -ort	Anmerkungen
Alcoa Fastening Systems & Rings	Zubehör für Airbus und Safran	10 Mio US\$, Werkgelände 6.300 qm	nein	2016 in Midparc	
Ateliers de la Haute Garonne	Nieten für Flugzeugbau	2.000 qm Werkgelände	Ausbau der Werkgelände auf insgesamt 6.000 qm	2015 in Midparc	weitere Werke bereits in Tanger Zone Franche und Ain Sebaa
Cetim	Materiallabor für Flugzeugteile	circa 6 Mio. Euro	nein	2014 in Technopole de Nouasseur bei Casablanca	
Hexcel	Produktion von Wabenkernen für Rotorblätter und Wandpaneele für Boeing, Airbus und Bombardier	20 Mio. US\$, 11.000 qm Werkgelände	k.A.	ab 2017 in Midparc	
Latécoère	Innenausstattung für Airbus A350 und A320	10 Mio. Euro über fünf Jahre	nein	2015 in Midparc	
Nexans	Flugzeugkabel für Airbus	circa 10 Mio. Euro	nein	2010 in Mohammedia	
NSE	Reparatur von elektronischem Zubehör	1.100 qm Werkgelände	nein	2014 in Midparc	
Ratier-Figeac	Montage von Kabinen- und Cockpitzubehör für Airbus	9 Mio. Euro, 4.300 qm Werkgelände	Ausbau des Werks auf 8.000 qm für Vertrag mit Boeing	2012 Zone Aeropole bei Casablanca	ab 2019 Herstellung von Steuerungssystemen für Boeing
Stelia Aerospace (Tochter von Airbus)	Produktion von Passagier- und Pilotensitzen	40 Mio. Euro, circa 15.000 qm Werkgelände	keine Angabe	2016 in Midparc	weiteres Werk auf dem Gelände des Flughafens Mohammed V
Telcamit	Rohrleitungen für Flugzeuge	2 Mio. Euro (Maschinen), 2.000 qm Werkfläche	keine Angabe	2016 in Midparc	

MAROKKANISCHE FLUGZEUGTEILE-INDUSTRIE ZEIGT SICH DYNAMISCH

Thales	Produktion von Metall-Additiven für den Einsatz in der Luft- und Raumfahrt	1.000 qm Werkgelände	nein	ab 2018 in Midparc
--------	--	----------------------	------	--------------------

Quelle: GIMAS (Groupement des Industries Marocaines Aéronautiques et Spatiales), Recherchen von Germany Trade & Invest

(SRO)

KONTAKT

Samira Akrach

☎ +49 228 24 993 238

✉ [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2019 Germany Trade & Invest

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