

# BILATÉRAL

Deutsch-marokkanisches Wirtschaftsmagazin



## INHALTSVERZEICHNIS :

### INTRO

### DACHSER: EIN INTERVIEW IM HERZEN DER LOGISTIKBRANCHE

### ERFAHRENER LOGISTIK- KOMPLETTANBIETER IN MAROKKO

### VORSTELLUNG DER TANGER MED-GROUP

## TRANSPORT UND LOGISTIK

TAUCHEN SIE MIT UNSERER SONDERAUSGABE VON „BILATÉRAL“ IN DIE DYNAMISCHE WELT DES TRANSPORTS UND DER LOGISTIK EIN. ERFAHREN SIE IN DER EINLEITUNG MEHR ÜBER DIE ENTSCHIEDENDE BEDEUTUNG DIESES SEKTORS FÜR DIE WELTWIRTSCHAFT, IN DER AUCH SEINE ZENTRALE ROLLE IN DER MODERNEN LIEFERKETTE BELEUCHTET WIRD. VERPASSEN SIE NICHT UNSER EXKLUSIVES INTERVIEW MIT DACHSER, DAS SIE MITTEN IN DIE HERAUSFORDERUNGEN UND INNOVATIONEN DER LOGISTIKBRANCHE FÜHRT UND EINZIGARTIGE EINBLICKE IN DIE WICHTIGSTEN TRENDS UND STRATEGIEN BIETET. LERNEN SIE ZUDEM DIE TANGER MED GROUP KENNEN, EINEM WICHTIGEN LOGISTIK-HUB IN AFRIKA, DAS EINE ZENTRALE ROLLE BEI DER REGIONALEN UND INTERNATIONALEN VERNETZUNG SPIELT UND SO DIE ZUKUNFT VON HANDEL UND LOGISTIK MITGESTALTET. ERKUNDEN SIE DIESE SPANNENDEN BERICHTE UND VIELES MEHR IN DIESER SONDERAUSGABE.

# INTRO

De Joost Zickler, AHK Maroc

Der Atlantik im Westen, das Mittelmeer im Osten, im Süden Afrika und im Norden Europa – Durch seine geographische Lage ist Marokko prädestiniert als Drehkreuz internationalen Handels und als internationaler Transport- und Logistikstandort. Das Königreich hat ein enormes Potential in den beiden Wirtschaftssektoren. Wie ist es also um die Branche bestellt? Transport und Logistik erwirtschaften zusammen über 10 % der marokkanischen Wirtschaftsleistung und beschäftigen ca. 182.000 Menschen (2019). Kein Sektor ist enger mit allen anderen Wirtschaftssektoren verwoben, Transport und Logistik werden in jeder Branche benötigt und wirken im Idealfall wie ein Schmiermittel für eine wettbewerbsfähige, effiziente Wirtschaft. Der Sektor steht also im Kern der marokkanischen Wirtschaft – entsprechend groß ist das Interesse der Regierung an ihm, die Marokkos logistisches Potential längst erkannt und 2010 eine nationale Logistikstrategie ins Leben gerufen hat. Das erklärte Ziel der Strategie war es, die Effizienz der marokkanischen Logistik so weit zu erhöhen, dass die logistischen Gesamtkosten bis 2015 von 20 auf 15 % des BIP reduziert werden. 2012 wurde eigens ein nationales Logistikkbüro eingerichtet, die Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL). Dennoch wurde das Ziel klar verfehlt, und die Strategie wurde bis 2030 verlängert. Die logistischen Gesamtkosten belaufen sich nach wie vor auf etwa 20 % des BIP.

Im internationalen Vergleich befindet sich Marokko mit Blick auf die Leistungsfähigkeit des Logistiksektors im oberen Mittelfeld. So ordnet der Agility Emerging Markets Logistics Index Marokko 2022 auf Platz 20 der 50 bestbewerteten Schwellenländer ein.



Auf dem afrikanischen Kontinent schneidet Marokko am besten ab. Allerdings lag das Land im Vorjahr noch auf dem 17. Rang und ist zudem innerhalb der MENA-Region von 2021 auf 2022 von Platz 6 auf Platz 9 abgerutscht. Dabei sind die Bemühungen der Regierung vielfältig. Die nationale Strategie beruht auf 5 Säulen: Die Governance soll angepasst, der Warenfluss optimiert werden. Kleine Unternehmen werden in ihrer Entwicklung hin zu professionellen und leistungsstarken Akteuren unterstützt. Durch eine verbesserte und an einheitliche und internationalisierte Standards angepasste Ausbildungspolitik soll logistisches Know-How im Königreich gefördert werden. Zuletzt sollen mit einem gigantischen Investitionsvolumen im ganzen Land und schwerpunktmäßig in der Region um Casablanca, dem wirtschaftlichen Herzen des Landes, auf insgesamt 3.300 Hektar im gesamten Land sogenannte Multi-Flux-Logistikzonen (ZLMF) geschaffen werden, in denen verschiedene logistische Plattformen konzentriert und aufeinander abgestimmt zusammengeführt werden sollen.

Das ist noch nicht alles; es bestehen weitere Programme wie die Attestation de Vocation Non-Agricole (AVNA), mit der die Verfügbarkeit von preislich und strukturell attraktiven Grundstücken für logistische Zwecke erhöht werden soll. Der Mangel an solchen ist bislang ein entscheidender Bremsfaktor in der Entwicklung des Sektors

All diese Maßnahmen zielen zum einen darauf ab, reibungslose und effiziente logistische Abläufe zu gewährleisten, um so die nationale Ökonomie zu stärken, die Kaufkraft zu erhöhen und die heimischen Güter international wettbewerbsfähig zu machen. Zum anderen soll die marokkanische Logistik so entwickelt werden, dass sie internationalen Standards entspricht und ausländisches Kapital anlockt. Zuletzt erlebte nämlich der marokkanische Logistiksektor eine erhöhte Nachfrage ausländischer Unternehmen, die Teile ihrer Logistikaktivitäten nach Marokko verlagern wollen. Der kleine Teil der marokkanischen Logistikparks, die schon jetzt den internationalen Anforderungen genügen, sind voll ausgelastet. Was den Transportsektor betrifft, so hat Marokko im afrikanischen Vergleich eines der dichtesten Land-, Schienen- und Luftnetze. Dennoch sind bislang weite Teile Marokkos nicht gut an das Verkehrsnetz angebunden. Der weitaus größte Teil des Waren- und Personentransports läuft über die Straße, doch werden die Alternativen immer attraktiver, nicht zuletzt, weil der nationale Fuhrpark mit einem KFZ-Durchschnittsalter von 13 Jahren kaum den technologischen und quantitativen Anforderungen eines modernen Transportnetzes gerecht werden kann. Der Hafen Tanger Med und die restlichen 12 internationalen Handelshäfen bringen Marokko in die Top 20 der besten Länder im Bereich der maritimen Anbindung. Tanger Med wurde für 2021 als der sechsteffizienteste Containerhafen der Welt eingestuft. Die 60.000 km Straßennetz, von denen rund 1800 km gebührenpflichtige Autobahnen und 1000 km Schnellstraßen sind, werden ergänzt durch ein Schienennetz von 2.200 km, das gut zur Hälfte elektrifiziert ist und eine Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen den Wirtschaftszentren Casablanca und Tanger einschließt. Diese soll bis 2035 über Marrakech bis nach Agadir verlängert und eine weitere Trasse von Rabat über Fes nach Oujda gebaut werden. Das bestehende Schienennetz soll zudem modernisiert und doppelgleisig ausgebaut werden. Auch die 18 internationalen Flughäfen befinden sich auf Modernisierungskurs und haben sich in den letzten Jahren modernisiert, ihre Infrastruktur erneuert und ihre Kapazitäten und Einsatzbereiche erweitert.



Es ist also viel in Bewegung in Marokko. Auch wenn das Land bislang noch deutlich unter seinen Möglichkeiten bleibt, ist doch absehbar, dass in den nächsten Jahren eine starke Entwicklung zu erwarten ist. Allerdings hat die Coronapandemie auch hier ihre Spuren hinterlassen. Da Transport und Logistik so eng mit dem gesamten Wirtschaftsgeschehen verwoben sind, erlitt der Sektor einen starken Nachfrageschock, als aufgrund der Gesundheitsmaßnahmen das Land lahmgelegt wurde. Insbesondere der Straßenverkehrssektor, der von etlichen Klein- und Kleinstunternehmen dominiert wird und zu einem bedeutenden Teil im informellen Sektor agiert, konnte nur schwer von staatlichen Hilfsmaßnahmen erreicht werden. Viele Unternehmen sind in die Insolvenz gerutscht. Es besteht die Hoffnung, dass die Krise deshalb zu einem Umdenken führt und Unternehmen in den formellen Sektor eintreten. Die Krise könnte Marokko langfristig sogar zugutekommen. So profitiert das Land von dem Trend in Europa, sich von langen Lieferketten aus Asien zu verabschieden und nähergelegene Alternativen zu suchen. Marokko gerät immer mehr ins Blickfeld europäischer Akteure. Auch hat sich der Sektor während der Krise als äußerst robust erwiesen – alle Handelspunkte konnten auch während der Beschränkungen hinreichend beliefert werden. Die Vorzeichen stehen also gut für den marokkanischen Transport- und Logistiksektor

## DACHSER: EIN INTERVIEW IM HERZEN DER LOGISTIK BRANCHE

Von M'hamed Chraibi, Landesleiter, Dachser Marokko

**DACHSER**  
Intelligent Logistics

**Können Sie uns bitte das Unternehmen Dachser, seine Tätigkeitsbereiche und seine Marktpräsenz vorstellen?**

Dachser, ein deutscher Familienkonzern, ist einer der führenden Anbieter von Transport- und Logistiklösungen auf internationaler Ebene. Mit einer fast 40-jährigen Firmengeschichte in Marokko bietet Dachser nationale und internationale Luft-, See- und Straßentransporte, Lagerhaltung und Zollabfertigung an, um die Logistikbilanz unserer Partner durch eine reibungslose Logistikkette (Supply Chain) signifikant und nachhaltig zu optimieren

**Wie positioniert sich das Unternehmen auf dem wettbewerbsorientierten Markt für Transport und Logistik?**

Dachser ist seit 1984 in Marokko ansässig und positioniert sich als Transport- und Logistikdienstleister, der dem Markt integrierte und individuelle Lösungen entlang der gesamten Supply Chain anbietet. Dadurch können wir unsere internationalen Kunden bei ihren Beschaffungs- und/ oder Exportgeschäften begleiten.

Wir stellen dank unseres europäischen Netzwerks und täglicher Hin- und Rückfahrten eine perfekte Verbindung zu Europa her.

W Dies ermöglicht eine hohe Flexibilität für unsere Kunden.

**Wie hat sich die Transport- und Logistikbranche in den letzten Jahren entwickelt, und welche Anforderungen werden Ihrer Meinung nach durch diese Entwicklung erfüllt?**

Der Sektor hat sich seit der Einführung der staatlichen Wachstumsstrategie für die Logistik-Wettbewerbsfähigkeit weiterentwickelt. Ab 2019 hat die AMDL ihre Maßnahmen verstärkt, um die Entwicklung mehrerer Projekte zu realisieren: die Festlegung von Logistikzonen, die Sicherung von Grundstücken und die Beschleunigung der Digitalisierung

Die 13. Auflage des Emerging Markets Logistics Index 2022, der die Länder nach ihrer globalen Wettbewerbsfähigkeit, ihren logistischen Stärken, ihrem Handelsumfeld und zum ersten Mal auch nach ihrer Vorbereitung auf die Digitalisierung einstuft, zeigt, dass Marokko in Afrika vor Ägypten, Südafrika und Kenia platziert ist. In der MENA-Region belegt das Land den neunten Platz.



Marokko investiert weiterhin in den Sektor. So beläuft sich das voraussichtliche Investitionsbudget des Ministeriums für Transport und Logistik für das Jahr 2022 auf 1,279 Milliarden Dirham (MMDH). Zudem haben die Fortschritte im Logistiksektor zu einer wahren Investitionsdynamik geführt, die dazu beigetragen hat, Marokkos Platz in der Rangliste „doing business 2020“ zu verbessern

## Was unterscheidet Dachser von anderen Akteuren im Logistiksegment?

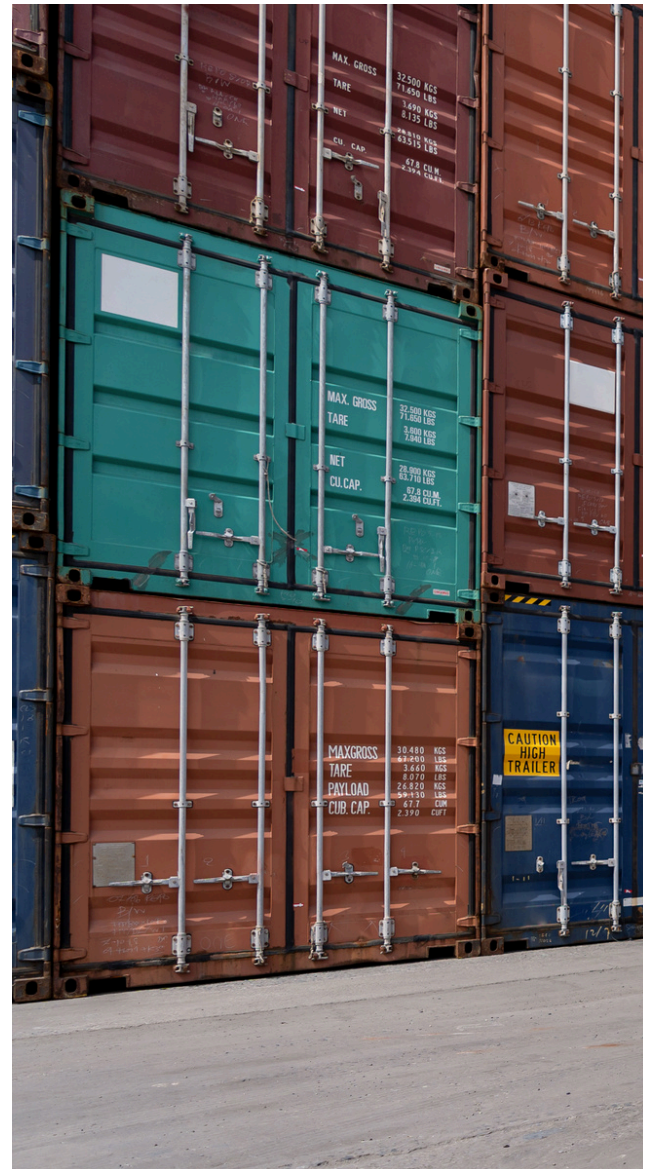
Dachser bietet Lösungen für die gesamte Supply Chain. Wir kombinieren die Stärke eines internationalen Konzerns mit den Werten eines Familienunternehmens. Durch die Kombination unseres integrierten internationalen Transportnetzwerks mit Lagerlogistik, maßgeschneiderten Dienstleistungen und perfekt vereinheitlichten IT-Lösungen optimieren wir die Logistikkilanz unserer Partner im In- und Ausland. Wir bieten einen End-to-End-Service, der alle Bereiche der Supply Chain (internationaler Transport, Distribution, Lagerhaltung) integriert, mit dem Ziel, dass sich unsere Partner auf ihr eigentliches Geschäft konzentrieren können.

## Wie hat sich Covid-19 auf Ihre Arbeit ausgewirkt?

Der Logistik- und Transportsektor war stark von der Gesundheitskrise betroffen. Diese führte zu einer Zunahme der Anzahl von Initiativen, um eine schnelle Anpassung zu ermöglichen, eine positive Dynamik aufrechtzuerhalten und Veränderungen vorwegzunehmen.

Die Pandemie und die Beschränkungsmaßnahmen hatten starke Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit. Diese Zeit war für eine große Veränderung mit sehr starken wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen. Dennoch haben wir alle unsere Aktivitäten und unser Personal aufrechterhalten und vor allem unsere Teams darauf vorbereitet, ihre bisherige Arbeitsweise zu ändern.

Wir arbeiten mit verschiedenen Branchen zusammen, insbesondere mit der Textil- und Automobilindustrie, aber auch mit der Lebensmittel- und Medizinbranche, die es uns ermöglicht hat, unsere Geschäfte zu unterstützen.



W Zu den Auswirkungen der Gesundheitskrise zählen wir auch die Digitalisierung von Logistikprozessen, hauptsächlich die Zollverwaltung. In der Tat sind die bemerkenswerten Leistungen in diesem Bereich zu würdigen. Die Beschleunigung der Digitalisierung der Zollverfahren hat es uns ermöglicht, unsere Servicequalität zu verbessern. Vor dieser Digitalisierung musste ein Kunde unter Umständen mehrmals anreisen, um seine Transportdokumente abzuholen. Diese Initiative führte zu einer Zeitersparnis für den Kunden und einer Optimierung unserer internen Prozesse.

## Wie hat sich die Ausweitung des Schiffsverkehrs ausgewirkt?

Für unsere Kunden kaufen wir bei Reedereien Transportkontingente ein. Die Preise für diese Kontingente sind jedoch in einigen Fällen um das Zehnfache gestiegen. Diese Preiserhöhung hat einige Organisationen in Schwierigkeiten gebracht, so dass der Markt schrumpfte. Eine weitere Auswirkung dieses Anstiegs war, dass wir die logistische Agilität regelrecht definiert haben, d.h. dass wir individuelle Lösungen für unsere Kunden gefunden haben. Beispielsweise sind wir heute in der Lage, Straßen- und Schienentransporte zwischen China und Marokko mit einer angemessenen Lieferzeit durchzuführen. Per Schiff braucht ein Container über 60 Tage, um von China nach Marokko zu gelangen, während ein LKW oder ein Zug 25 bis 30 Tage benötigt.

## Sind Sie von den Folgen des Krieges in der Ukraine betroffen?

Während sich der internationale Handel nach der Pandemie langsam wieder normalisiert, werden die Karten durch den Krieg in der Ukraine neu gemischt. Der Sektor ist von einer Neuverteilung der Transportwege für einen Großteil der logistischen Abläufe betroffen.

Der Preisanstieg betrifft nicht nur Weizen, sondern auch Kraftstoffe. Seit Beginn des Konflikts sind die Kraftstoffpreise für alle Importländer gestiegen.

Trotz der traurigen Nachrichtenlage beobachten wir, dass die Krise in der Ukraine die Ankunft neuer Akteure im Automobilbau in Marokko begünstigt hat, was die Anmeldungen neuer Niederlassungen oder Verlagerungen von Automobilzulieferern nach Marokko belegen.

## Es ist klar, dass das Transport- und Logistiksegment ein Vektor für die Entwicklung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit des Königreichs ist. Wie sehen Ihre Entwicklungsperspektiven in Marokko und Afrika aus?

Mit den Investitionen, die das Königreich in den letzten zwei Jahrzehnten getätigt hat, positioniert sich Marokko als Portal vom Mittelmeer nach Westafrika. Die hochwertige Infrastruktur (Hafen von Tanger Med, Autobahnen etc.) ermöglichen einen anhaltenden Zustrom von industriellen Investoren in verschiedenen Tätigkeitsbereichen. Diese Attraktivität und das Qualitätsniveau des Transport- und Logistiksegments haben es Marokko ermöglicht, die notwendige Agilität aufzubringen, um die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Pandemie und den derzeitigen Unsicherheiten zu meistern. Es ist jedoch notwendig, weiterhin an der Wettbewerbsfähigkeit unserer Logistik zu arbeiten, um unseren Wettbewerbsvorteil zu erhalten, der es uns ermöglicht, unsere strategische geografische Positionierung zu behaupten.



# UN PRESTATAIRE LOGISTIQUE COMPLET ET EXPÉRIMENTÉ AU MAROC

Meyer & Meyer propose des solutions logistiques intégrées sur place



Logistique des vêtements suspendues sur le site de Peine, Allemagne. | Hängewarenlogistik am Standort in Peine, Deutschland.

Osnabrück, 28. Juni 2022 – Als Spezialist für Transport, Warehousing und integrierte Value Added Services bietet Meyer & Meyer Logistiklösungen für individuelle Anforderungen. Mit mehr als 1.400 Mitarbeitenden zählt das Familienunternehmen zu den führenden Fashionlogistik-Experten und ist Wachstumspartner für Automotive und Consumer Goods in Europa, Nordafrika und Westasien. Die Kunden profitieren vom ganzheitlichen Blick auf ihr Geschäftsmodell mit wirtschaftlichen Prozessen und zuverlässiger Abwicklung.

Im Bereich Fashion hat sich das 1902 gegründete Unternehmen als Logistikpartner entlang der gesamten textilen Wertschöpfungskette etabliert. Die Leistungen reichen von der Rohwaren- und Produktionslogistik über Zolldienstleistungen, Lagerung, Aufbereitung und Qualitätssicherung bis zur verkaufsfertigen Distribution an den Handel oder Endkunden und datengetriebenes Online-Fulfillment inkl. Retourenbearbeitung.



Un camion de Meyer & Meyer dans la zone franche de Tanger Tanger Free Zone, ouverte en 1999. | Ein LKW von Meyer & Meyer in der 1999 eröffneten allgemeinen Freizone Tanger Free Zone.

Meyer & Meyer steuert und verknüpft Wertschöpfungsketten auch im Bereich Consumer Goods mithilfe prozessoptimierter IT-Technologien und bietet gemeinsam mit Partnern intelligente Omnichannel-Lösungen. Automotive-Kunden vertrauen auf die sichere und wirtschaftliche Supply-Chain mit durchgängigem Track & Trace.

Mit festen Ansprechpartnern und Niederlassungen in Tanger und Casablanca bietet Meyer & Meyer umfangreiches Know-how vor Ort. Die Geschäftspartner schätzen die 40-jährige Markterfahrung in Marokko und die effektiven Transportlösungen, die ihre Waren wirtschaftlich und sicher zum Ziel bringen. Darüber hinaus bietet das Unternehmen integrierte Lager- und Zolldienstleistungen in der Region

## Kontakt / Ansprechpartner

Semmar Sara  
Sales Manager

Phone: +212 539 32 11 80

Mobile Phone: +212 661 107 209

E-Mail: [ssemmar@meyermeyer.com](mailto:ssemmar@meyermeyer.com)

Meyer & Meyer Mediam S.A.R.L.

Zone Industrielle Mghougha

Route de Tétouan Allée 2 Lot N° 58 Tanger MA – 90.000 Tanger

## VORSTELLUNG DER TANGER MED-GROUP

Die Tanger Med-Group betreibt und entwickelt Hafen-, Logistik- und Industriepattformen. Sie betreibt den Hafekomplex Tanger Med, den ersten Hafen im Mittelmeer und in Afrika. Über ihre Mehrheitsbeteiligung an „Marsa Maroc“ ist sie auch in den Betrieb von neun weiteren Häfen des Königreichs involviert. Das Gesamtvolumen des Konzerns beläuft sich auf 138 Millionen Tonnen Güter und 8,1 Millionen TEU-Container. Die Gruppe hat außerdem über 2000 ha Gewerbegebiete erschlossen, mit denen mehr als 1100 Unternehmen und fast 95.000 Arbeitsplätze in den Bereichen Automobilindustrie, Luftfahrt, Textilien, Lebensmittel und Logistik einhergehen.

### Präsenz deutscher Unternehmen in Tanger Med

Im Industrie- und Hafekomplex Tanger Med haben sich heute rund 20 deutsche Unternehmen angesiedelt. Diese verschiedenen internationalen Unternehmen sind in unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen aufgestellt. Im Hafenbereich sind die beiden Weltmarktführer Euromgate und Hapag Lloyd im Betrieb von Containerterminals bzw. im Seeverkehr tätig und tragen dazu bei, Tanger Med mit über 180 Häfen weltweit zu verbinden. Im Bereich Logistik haben sich international renommierte Logistikunternehmen und Händler wie DHL, Dachser und DB Schenker in der Logistikzone Tanger Med niedergelassen und unterstützen die Industrie mit umfassenden Dienstleistungen in den Bereichen Mehrwertlogistik, Sammelgutverkehr und Weiterverteilung. Im industriellen Bereich haben sich deutsche Unternehmen in den Gewerbegebieten von Tanger Med niedergelassen, die verschiedene Sektoren wie Energie (SIEMENS GAMESA), Automobil (KNAUF, CONTITECH, PRETTL, KOSTAL und STAHLSCHMIDT) oder Elektronik (ABL SURSUM) vertreten. Sie tätigten bereits Investitionen von insgesamt 230 Mio. Euro und schufen mehr als 7.800 Arbeitsplätze.

### Tanger Med: Ein globaler Logistikknotenpunkt

Der Hafekomplex Tanger Med befindet sich in einer strategisch wichtigen Lage. Er liegt an der Straße von Gibraltar, dem zweitwichtigsten Umschlagplatz für den Welthandel, an dem sich die Seewege Ost/West und Nord/ Süd kreuzen. Mehr als 100.000 Schiffe pro Jahr und 200 Frachtschiffe passieren die Straße von Gibraltar täglich im Rahmen der Schifffahrtsdienste der weltweit größten Reedereien, die Asien, Europa, Nord- und Südamerika und Afrika miteinander verbinden.



Tanger Med ist ein natürlicher Umschlagplatz für die globalen Logistikströme. Er ist offen für den Welthandel und mit über 180 Welthäfen und 77 Ländern verbunden. Er bietet Kapazitäten für die Abfertigung von 9 Millionen Containern, den Transit von 7 Millionen Passagieren und 700.000 TIR-LKWs sowie den Export von 1 Million Fahrzeugen. Tanger Med ist eine Seebrücke, die Europa mit dem 14 km entfernten Afrika verbindet aufgrund des speziellen Hafens für den Ro-Ro-Verkehr sowie für den Import und Export. Mehr noch als ein Hafen ist Tanger Med eine integrierte Plattform, die an ein multimodales Transportnetz (Eisenbahnverbindungen, Autobahnen und Schnellstraßen) angeschlossen ist, um Container-, RoRo- und Eisenbahnströme für den Güter- und Personentransport zu verarbeiten.

### Tanger Med: Eine Industriepattform für Wettbewerbsfähigkeit

Die Industriepattform Tanger Med umfasst 6 Zonen für industrielle und logistische Aktivitäten auf einer entwickelten Fläche von 2000 HA. Als Tochterunternehmen der Tanger Med Gruppe ist „Tanger Med Zones“ der Planer, Entwickler und Betreiber der Gewerbegebiete.

Die Industriepattform Tanger Med hat sich in den letzten Jahren um fest verankerte Industriezweige herum entwickelt, insbesondere in den Bereichen Automobil, Luftfahrt, Textilien, Lebensmittel und Logistik.



Multinationale Unternehmen wählen die Industriepattform aufgrund ihrer infrastrukturellen Qualitäten nach internationalen Standards, ihrer Wettbewerbsvorteile und ihrer Nähe zu den Zielmärkten, wodurch sie ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern und in die Weltmärkte exportieren können. Im Jahr 2021 wurden 28 neue Industrieprojekte in allen Gewerbegebieten von Tanger Med, acht neue Industrienerweiterungen und acht neue Betreiber in der Logistikzone des Hafens angesiedelt. Das von allen Gewerbegebieten in Tanger Med generierte Geschäftsvolumen beläuft sich auf 8600 MEUR aus 14 Ländern, darunter Belgien, Spanien, Großbritannien, Frankreich, USA, Deutschland, Italien, Irland, China, Portugal, Japan etc.

## **Die Automobilindustrie in Tanger Med: Ein Wachstumssektor**

Mit der Präsenz eines Ökosystems von fast 110 Industrieunternehmen der Ränge 1, 2 und 3, die sich der Automobilindustrie widmen, ist „Tanger Med Zones“ zur ersten Automobilplattform der Welt geworden (FT-Ranking). Heute zählt die Industriepattform als Weltmarktführer im Automobilsektor aus Europa, Amerika und Asien. 11 der 20 größten Automobilunternehmen der Welt sind in Tanger Med in der Kabel-, Metall-, Stanz-, Fahrzeuginnenausstattungs- und Sitzindustrie sowie im Kunststoffspritzguss tätig. Diese Industrieunternehmen bedienen die in Marokko ansässigen Automobilzulieferer, insbesondere die Hersteller Renault und PSA-Stellantis, aber auch die in Europa Ansässigen (PSA Vigo, Ford, Renault, Volkswagen usw.).

## **Die Autoteile-Logistik in Tanger Med: Im Dienste der Automobilindustrie**

Um den Bedürfnissen der Automobilindustrie gerecht zu werden, haben sich in den Gewerbegebieten von Tanger Med fortschrittliche Zuliefererlager entwickelt.

Diese Lagerbereiche werden von weltweit renommierten Logistikunternehmen wie DHL, Ceva Logistics, Gefco, Nippon Express usw. betrieben, die Logistik mit Mehrwert betreiben und nach Afrika, Europa und Amerika weiterverteilen. Bis heute hat Tanger Med eine Logistikfläche von fast 200.000 m<sup>2</sup> entwickelt, die der Logistik von Autoteilen gewidmet ist. Mehr als 30 Automobilzulieferer, die in Tanger Med ansässig sind, beziehen ihre Waren aus diesen erweiterten Lieferantenlagern, um ihre Logistikoperationen im Dienste der Automobilindustrie zu optimieren, darunter Valeo, Yazaki, SUMITOMI, GMD und viele andere. Neun der weltweit Top 25 3PLs sind in den Gewerbegebieten von Tanger Med angesiedelt.

## **Eine auf die Bedürfnisse der Investoren zugeschnittene Begleitung**

„Tanger Med Zones“ bietet ein Wertangebot, das den Erwartungen der globalen Akteure entspricht, insbesondere eine strategische Positionierung am Schnittpunkt der wichtigsten Schifffahrtsströme und in der Nähe der Zielmärkte, ein integriertes Ganzes aus einem erstklassigen Infrastrukturangebot und einer großen Grundstücksreserve, eine integrierte Verwaltung der verschiedenen Gewerbegebiete durch einen einzigen Betreiber und schließlich eine fest etablierte Industriestruktur. So bietet „Tanger Med Zones“, der Planer\*innen, Entwickler\*innen und Betreiber\*innen der Industriepattform Tanger Med, seinen Kund\*innen 360°-Dienstleistungen sowie integrierte Dienstleistungen an (vor, während und nach der Investition). „Tanger Med Zones“ bringt auch die verschiedenen Industrieunternehmen miteinander in Kontakt, um ihre Geschäftsaktivitäten zu entwickeln. Sie stellt ihnen ein mehrsprachiges Team von Business Development-Manager\*innen und technisch-kommerziellen Teams zur Verfügung, die den Betreibenden vor, während und nach seiner Ansiedlung eng begleiten.