

Branchenbericht | Marokko | Bau, übergreifend

Geschäfte mit Marokkos Eisenbahnsektor sind eingefahren

Dennoch könnten sich Newcomer mehr Chancen erarbeiten / Von Michael Sauermost

Casablanca (GTAI) - Das Geschäft mit den Eisenbahnen in Marokko wird weiterhin Fahrt aufnehmen. Für Newcomer führt der Weg über die französischen Platzhirsche oder über lukrative Nischensegmente.

29.10.2019

Was Geschäftschancen in Marokkos Eisenbahnsektor angeht, so warteten bislang zahlreiche Unternehmen an der Haltestelle. Denn der Markt ist relativ fest in französischer Hand. Außerdem traten bisweilen Projektverzögerungen auf, die von außen nur schlecht eingeschätzt werden konnten. Allerdings bieten die sich vollziehenden Ausbaupläne bei Hochgeschwindigkeitszügen, allgemein im Bahnnetz sowie bei Ausrüstungen und Wartung ausreichend Spielraum, den Markt zumindest als Zulieferer in Augenschein zu nehmen.

Die vor Ort engagierten Branchenunternehmen wissen, dass sie sich auf einem Wachstumsmarkt befinden: Der französische Bahntechnikspezialist Alstom will seine Präsenz in Marokko weiter festigen. In Marokko beschäftigt Alstom derzeit 350 Mitarbeiter im Eisenbahnsektor. Die französische Gruppe ist seit mehr als 40 Jahren in jeder ihrer Aktivitäten (Fahrzeuge, Signaltechnik, Infrastruktur und Instandhaltung) präsent.

Alstom weitet Präsenz weiter aus

Im April 2019 stellte das Branchenunternehmen seinen Strategieplan für 2019 bis 2023 vor. Durch innovative Lösungen sollen Fortschritte im Bereich der Umweltverträglichkeit sowie Effizienzsteigerungen durch eine zunehmende Digitalisierung erreicht werden. Sowohl an der Hochgeschwindigkeitsstrecke (LGV; Ligne à Grande Vitesse) als auch an den Straßenbahnprojekten in Casablanca und Rabat ist Alstom beteiligt. Ein lukrativer Geschäftsbereich des Unternehmens ist ebenfalls die Wartung der Elektrolokomotiven der nationalen Eisenbahngesellschaft ONCF (Office National des Chemins de Fer).

ONCF beschäftigt mittlerweile über 7.500 Mitarbeiter. Um auf dem neuesten Stand zu bleiben, verfügt die Gesellschaft über zwei Ausbildungszentren und ein Eisenbahnausbildungsinstitut (IFF; Institut de Formation Ferroviaire) in Rabat. Dies ist aus der Kooperation mit der französischen SNCF entstanden. Im Jahr 2010 wurde die vertragliche Grundlage für die ONCF-SNCF-Zusammenarbeit geschaffen.

Aufträge für Elektrifizierung, Wartung

Beteiligt an den draus resultierenden Folgegeschäften für die Hochgeschwindigkeitslinien waren bislang hauptsächlich Alstom für das rollende Material, die Unternehmen Colas Rail Maroc und Egis Rail (Gleisbau zwischen Tanger und Kenitra), ein Konsortium von Thales, Huawei und Imet (Installation von Telekommunikationsnetzen) sowie die Firmen Engie Ineo sowie Ansaldo (Signaltechnik).

Vinci Energies Morocco erhielt den Zuschlag für die Elektrifizierung der Strecke - darüber hinaus für den Ausbau verschiedener Bahnhöfe (unter anderem Elektrik, Klimatechnik). Das Unternehmen beschäftigt mittlerweile 150 lokale Mitarbeiter vor Ort und sieht Kundens Schulungen als elementare Voraussetzung für erfolgreiche Geschäftsanbahnungen.

Das Wartungsgeschäft der neuen Linien wird ebenfalls als "kleine Goldgrube" bezeichnet. Dabei hat ONCF Verträge mit der Organisation SNCF International unterzeichnet, die generell im Projektmanagement der Hochgeschwindigkeitszüge involviert ist. Ein großes Geschäftsterrain ist der Bereich Sicherheit. Hier konnten offiziellen Angaben zufolge in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte erzielt werden. Das Thema geriet im Zusammenhang mit der Zugentgleisung im

GESCHÄFTE MIT MAROKKOS EISENBAHNSEKTOR SIND EINGEFAHREN

Jahr 2018 auf der Strecke von Rabat nach Kénitra, bei der es zu sieben Tote und zahlreichen Verletzten kam, besonders in den Fokus.

Auch das Unternehmen Bombardier will neben der Luftfahrtindustrie stärker in den marokkanischen Eisenbahnsektor einsteigen. Etwa 60 Millionen Euro sollen im Industriegelände in Kenitra, nördlich von Rabat, investiert werden. Im Jahr 2020 soll die Anlage in Betrieb gehen. Rund 2.000 Arbeitsplätze könnten dadurch direkt und indirekt geschaffen werden. Von Marokko aus will das Unternehmen auch andere afrikanische Märkte mit Eisenbahnausrüstungen beliefern. Etwa 60 Prozent der Produktion in Kenitra sollen für den Export bestimmt sein.

Auch Interesse aus China

Interessenten kommen jedoch auch aus Asien: So empfing das Transportministerium im April 2019 Vertreter der China Railway Signal & Communication Co., einem führenden chinesischen Eisenbahnunternehmen, das auch auf Hochgeschwindigkeitsstrecken spezialisiert ist. Mit Vertretern von ONCF wurde dem Unternehmen nach über mögliche Partnerschaftsformen diskutiert.

Ausgewählte Importe von Marokkos Eisenbahnsektor (Schienenfahrzeuge und ortsfestes Gleismaterial, Teile davon; Signalgeräte für Verkehrswege; in Mio. US\$)

HS-Code / Kategorie / Lieferland	2016	2017	2018
86/Schienenfahrzeuge, Gleismaterial	275	66	102
. Frankreich	255	43	81
. Spanien	4	5	9
darunter			
. 8603/Triebwagen und Schienenbusse	216	18	72
. Frankreich	216	18	72
. 8604/Schienenfahrzeuge zur Gleisunterhaltung	2	8	12
. Österreich	0	0	6
. Frankreich	1	0	4
. Schweiz	0	8	0
. 8605/Personen-, Gepäck- und Postwagen	8	6	0
. China	7	6	0
. Rumänien	1	0	0
. 8607/Teile von Schienenfahrzeugen	18	7	6
. Frankreich	11	5	3
. 8608/Gleismaterial	31	24	11
. Spanien	3	4	8
. Frankreich	27	11	2

GESCHÄFTE MIT MAROKKOS EISENBAHNSEKTOR SIND EINGEFAHREN

Quelle: ITC

Lukratives Tram-Geschäft wächst

Was auch in den letzten Jahren rapide gestiegen ist und auch in Zukunft für Investitionsschübe sorgen wird, ist der Ausbau von Bahnhofsgebäuden und die Konstruktion neuer Stationen. Für die Hochgeschwindigkeitsstrecke wurden im Jahr 2018 fünf neue Stationen gebaut. Diese sollen ihr Potenzial als Prestigeprojekte mit lukrativen Geschäftsverknüpfungen ausschöpfen. Die Station Rabat Agdal beispielsweise bekam innerhalb von 20 Monaten ein hochkarätiges "Facelifting" im Wert von 74 Millionen Euro.

Die Konstruktion von Stadtbahnen ist ein weiteres Geschäftsfeld, das in Bewegung ist. In der Wirtschaftsmetropole Casablanca sollen bis zum Jahr 2022 zu den zwei bestehenden Strecken zwei neue Straßenbahnlinien gebaut werden (13 beziehungsweise 14 Kilometer lang); zusätzlich zu zwei Schnellbuslinien, die ebenfalls die wachsenden Rush-Hour-Verkehrsprobleme der Stadt lindern sollen. Insgesamt sollen die vier Projekte rund 1,6 Milliarden US\$ (US\$) beanspruchen.

Auch in Rabat soll der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden. Das Straßenbahnsystem, das durch das Zentrum führt und auch die Nachbarstadt Salé erreicht, soll mit Investitionen in Höhe von 540 Millionen US\$ ausgebaut werden und dadurch seine Streckenlänge bis 2022 um rund 20 Kilometer erweitern. Auch andere marokkanische Städte streben nach Straßenbahnsystemen oder vergleichbaren Lösungen für den öffentlichen Transport: Agadir, Fez, Marrakesch und Tanger stehen auf der Liste.

Weiterführende Informationen zu Marokko unter <http://www.gtai.de/marokko>

Dieser Inhalt ist relevant für:

Marokko
Bau, übergreifend / Tiefbau, Infrastrukturbau / Schienenverkehr
Branchen

Kontakt

Michael Monnerjahn

Wirtschaftsexperte

 +49 228 24 993 215

 [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2020 Germany Trade & Invest

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