



MAROKKO

Studie verwezenlijkt ter gelegenheid van de gezamenlijke economische zending
onder het Voorzitterschap van HKH Prinses Astrid, Vertegenwoordigster van ZM de Koning (25 > 30 november 2018)



VOORWOORD

België en Marokko hebben sterke familiale, sociale en economische banden. Het indrukwekkend aantal deelnemers aan de Belgische economische missie naar Marokko is daar een mooie illustratie van.

Maar ook wie geen voorgaande ervaring heeft in Marokko lijkt het land nu op zijn radar te krijgen. In tegenstelling tot veel burens in de MENA-regio is het land van Koning Mohammed VI immers een baken van stabiliteit. Niet alleen vanuit politiek oogpunt, maar ook macro-economisch. De Marokkaanse koopkracht groeit gestaag en risico's op een sterk oplopende inflatie of vallende wisselkoers zijn er nauwelijks.

Daar komt bij dat Marokko de vruchten aan het plukken is van haar ambitieuze lange-termijnplannen voor de landbouw en de

industriële sector. Nieuwe, beloftevolle (export)sectoren trekken bedrijven aan van over heel de wereld. Ook op logistiek en financieel vlak positioneert Marokko zich met steeds meer succes als een hub tussen Europa, Afrika en het Midden-Oosten.

Het is in deze context dat het Agentschap voor Buitenlandse Handel, in samenwerking met haar partners, de FOD Buitenlandse Zaken, Flanders Investment & Trade, Brussel Invest & Export by hub.brussels en l'Agence wallonne à l'exportation et aux Investissements étrangers, de gezamenlijke economische zending van 25 tot 30 november 2018 naar Marokko organiseert.

Namens het Agentschap en bovenvermelde partners wens ik u veel succes.



Fabienne L'Hoost

Directeur-generaal

EXECUTIVE SUMMARY

De Marokkaanse economie transformeerde de afgelopen twintig jaar dankzij een liberalisering van de markt, een herstructurering van het financieel systeem, een versterking van de rechtsstaat en een verbeterde publieke dienstverlening. Sterke investeringen en een anticyclisch beleid na de crisis in 2008 maken dat Marokko er vandaag sterker voorstaat dan tevoren. Het IMF verwacht voor de komende jaren een stabiele groei rond de 4%.

Dankzij een professionalisering is het belang van landbouw in het BBP van Marokko de laatste jaren vrij stabiel gebleven (14% in 2017). Ook het aandeel van de secundaire sector schommelt al decennia lang rond de 30%. Achter die schijnbare status quo ging echter een belangrijke verschuiving schuil. De ontginning van fosfaat blijft weliswaar een steunpilaar voor Marokko, maar de traditionele industrie zoals leder en textiel ruimt baan voor onder meer de automobiel- en lucht- en ruimtevaartsector. De dienstensector tot slot kwam eerder moeizaam op gang, maar kent ondertussen een rustige groei.

De macro-economische situatie in Marokko is gunstig. Marokko heeft een uitzonderlijk stabiele jaarlijkse inflatiegroei, hetgeen contrasteert met de MENA-regio waar het 15 jaar geleden is dat de inflatie onder 5% daalde. Als gevolg van een lager dan verwachte inflatie en om de groei te stimuleren staat de rentevoet sinds maart 2016 op een laagterecord van 2,25%. De gouverneur van de Centrale Bank bevestigde in maart 2018 dat deze rentevoet in de nabije toekomst onveranderd zal blijven.

Net als de inflatie en de rentevoet is ook de Marokkaanse dirham (MAD) stabiel. Deze is vastgekoppeld aan een muntkorf bestaande uit de euro

(60%) en de Amerikaanse dollar (40%). Internationale instellingen zoals het IMF dringen erop aan dat Marokko de koppeling met de muntkorf loslaat en zijn munt vrij laat zweven. Dit zou de Centrale Bank toelaten om een beleid te voeren dat meer op de Marokkaanse leest geschoeid is. Verwacht wordt dat een verdere versoepeling van de wisselkoers inderdaad zal plaatsvinden in de komende jaren.

Sinds de jaren negentig staat Marokko steeds meer open voor buitenlandse handel. Invoertarieven voor industriële producten liggen nu bijna nergens ter wereld lager. Ook de talrijke bilaterale en multilaterale handelsakkoorden getuigen van deze openheid. De associatieovereenkomst tussen de EU en Marokko definieert de handelsrelaties tussen beide partners sinds 2000. De laatste jaren zijn er ook enkele verdragen in de regio opgedoken, waarvan de Continentaal Afrikaanse Vrijhandelszone de recentste en meest veelbelovende is.

Marokko kampt traditioneel met een tekort op haar goederenhandelsbalans. Hoeveel dit tekort bedraagt, is voornamelijk afhankelijk van de wereldprijzen voor energie (import), fosfaat (export) en het succes van de oogsten. De dienstenbalans oogt wel positief, voornamelijk dankzij een sterke toeristische sector. Voertuigen, landbouw- en voedingsmiddelen en fosfaatproducten worden het meest uitgevoerd, terwijl kapitaalgoederen en consumptiegoederen het meest worden ingevoerd. In beide gevallen is de EU de belangrijkste partner en speelt België een prominente rol.

De Marokkaanse overheid positioneert zich al sinds de publicatie van het Investeringscharter in 1995 als aantrekkelijke bestemming voor buitenlands kapitaal. In het licht daarvan werden moderne indus-

triële zones ontwikkeld, belastingvoordelen en subsidies toegekend en goedkope financiering verleend. De afgelopen jaren zagen verschillende charters, investeringsplannen en wetten rond Publiek-Private Partnerschappen het levenslicht. Niet alleen de financiële stimulans maar ook de politieke en economische stabiliteit van het land trekt investeerders aan, evenals de mogelijkheid om Marokko als springplank te gebruiken voor een verdere expansie in Afrika of het Midden-Oosten. Bijgevolg is Marokko één van de voornaamste bestemmingen voor directe buitenlandse investeringen in Afrika. Tegelijkertijd investeert het zelf ook in toenemende mate, voornamelijk in het Afrikaans continent.

Volgens verschillende maatstaven, zoals het Global Competitiveness Report van het Wereld Economisch Forum en de Ease of Doing Business Index van de Wereldbank, is Marokko de afgelopen jaren een makkelijkere en stabielere bestemming geworden om zaken te doen. Innovatie en onderwijs blijven echter nog steeds knelpunten. Volgens Credendo, de Belgische openbare kredietverzekeraar, zijn ook de risico's om handel te drijven of investeringen te doen op het Marokkaanse grondgebied eerder beperkt.



INHOUDSTAFEL

VOORWOORD	3
EXECUTIVE SUMMARY	4
1. INLEIDING	6
Interview met de Ambassadeur van Marokko in België	10
2. ECONOMISCHE GEGEVENS	14
2.1 Sleutelindicatoren	16
2.1.1 BBP	16
2.1.2 Inflatie	22
2.1.3 Rentevoet	23
2.1.4 Wisselkoers	25
2.2 Buitenlandse handel	26
2.2.1 Handelsbalans	30
2.2.2 Export	32
2.2.3 Import	35
2.3 Directe buitenlandse investeringen	38
2.4 Risicowaardering	44
2.4.1 Risicowaardering volgens de Credendo Group	44
2.4.2 Andere risico-indicatoren	46
3. SECTORALE ANALYSE	48
3.1 De logistieke sector in Marokko	50
3.1.1 Logistieke multi-flow zones	51
3.1.2 Logistiek processen en opleidingen	53
3.1.3 Logistieke initiatieven	54
3.2 De transportsector in Marokko	45
3.2.1 Wegen	58
3.2.2 Spoorwegen	59
3.2.3 Havens	62
3.2.4 Luchthavens	65
3.3 De infrastructuursector in Marokko	68
3.3.1 Weginfrastructuur	69
3.3.2 Spoorwegeninfrastructuur	70
3.3.3 Havens	71
3.3.4 Luchthavens	74
3.4 De energiesector in Marokko	76
3.4.1 Windenergie	78
3.4.2 Zonne-energie	79
3.4.3 Gas	79
4. RECENTE SUCCESVERHALEN	82
5. BRONNEN	87



1

INLEIDING





INTERVIEW MET DE AMBASSADEUR VAN MAROKKO IN BELGIE: ZIJNE EXCELLENTIE MOHAMMED AMEUR

(19/10/2018)

Hoe zou u het huidige economische klimaat in Marokko beoordelen?

In een context van wereldwijde en regionale economische groeivertragingen bevindt het Koninkrijk Marokko zich in een voordeligere economische situatie dan de meeste andere landen in de regio. Dat heeft het te danken aan een gunstig economisch klimaat dat stoelt op een gezond macro-economisch kader en solide economische fundamenteën. Daarbij kan gewezen worden op de gecontroleerde inflatie, een bevredigende groei van het BBP, de duurzame schuldgraad, het gestabiliseerd begrotingstekort en de stijgende export.

Ik zou daaraan willen toevoegen dat Marokko is gestegen naar de 69^{ste} positie op de ranglijst "Doing Business 2018" van de Wereldbank, die onderzoekt in welke landen het voor bedrijven het eenvoudigst is om zich te vestigen of om zaken te doen. Daarmee bevestigt Marokko zijn leidende positie in Noord-Afrika.

Tot slot is het Koninkrijk ook uitgegroeid tot een echte Afrikaanse hub met directe buitenlandse investeringen van 2,7 miljard USD in 2017. Het was vorig jaar niet alleen de belangrijkste investeringsbestemming in Noord-Afrika, maar zelf was het ook de grootste investeerder in West-Afrika en de op een na grootste in het volledige continent. Meer dan de helft van de 1,7 miljard USD die de afgelopen vijf jaar in de regio is geïnvesteerd, kwam van Marokko.

Wat zijn volgens u de belangrijkste vorderingen van Marokko in het afgelopen decennium?

Er zijn de afgelopen jaren verschillende structurele projecten gelanceerd, waaronder de uitbouw van het Med I en II havencomplex in Tanger. De prestaties die hier geleverd worden hebben Marokko naar

de zestiende plaats gebracht op de wereldranglijst voor maritieme connectiviteit, opgesteld door UNCTAD. Het succes van dit geïntegreerde industriële havencomplex is het resultaat van de strategische visie van Zijne Majesteit Koning Mohammed VI, die aan de haven ook een logistieke, industriële en commerciële dimensie van internationale allure gaf.

Ik vermeld ook de hogesnelheidstrein Casablanca-Rabat-Tanger, «Al Borak» gedoopt door Zijne Majesteit Koning Mohammed VI. Wanneer deze in gebruik genomen wordt, zal het de eerste TGV op het Afrikaanse continent zijn die beantwoordt aan de Europese normen.

Een andere sector waaraan het Koninkrijk Marokko een bijzonder belang hecht is deze van hernieuwbare energie. Met een overvloed aan zonne-energiebronnen en een strategische positie in het hart van een energiehubs biedt Marokko heel wat investeringsmogelijkheden in de zonne-, thermische en fotovoltaïsche energiesector.

De COP 22, die in Marokko plaatsvond in november 2016, was een gelegenheid voor de landen die aanwezig waren op de Conventie om de investeringen van het Koninkrijk in de sector van hernieuwbare energiebronnen van nabij te bekijken. Deze bronnen vertegenwoordigen bijna 34% van het nationale elektriciteitssysteem. Op termijn moet dit evolueren naar 43% in 2020, vervolgens naar 47% in 2025 alvorens 52% te bereiken in 2030. Dit moet vooral gerealiseerd worden met behulp van de Noor zonne-energiecentrales, de pijler van de Marokkaanse energiestrategie. Deze zijn gericht op de ontwikkeling van een minimumcapaciteit van 2.000 MW in 2020 via grote zonneprojecten verspreid over het Koninkrijk, die samen het grootste zonne-energiepark ter wereld kunnen worden.

Een van de meest recente kolossale projecten gelanceerd door Zijne Majesteit is de bouw van een 'industriële stad'. De Mohammed VI Tanger Tech City zal worden gebouwd in de regio Tanger-Tetouan-Al Hoceïma. Bedrijven als Renault of Boeing hebben zich hier gevestigd. Ook het project van de gigantische gaspijpleiding tussen Marokko en Nigeria mag niet vergeten worden. Daarmee wordt een economische en energierevolutie in West-Afrika nagestreefd door steun te verlenen aan de oprichting van industriële clusters die buitenlandse investeringen kunnen aantrekken.

Wat de financiële kant betreft, is de oprichting van Casablanca Financial City cruciaal geweest. In de Global Financial Centre-index van 2016 staat het gerangschikt op de 33^{ste} plaats wereldwijd en zelfs als eerste Afrikaanse financiële centrum, vóór Johannesburg. Daarmee krijgt Marokko een belangrijke plaats in het financiële landschap, binnen Afrika en de hele wereld.

Kan u een beeld schetsen van de belangrijkste uitdagingen die Marokko in de komende jaren te wachten staan?

Ter gelegenheid van de 19^{de} verjaardag van zijn troonsbestijging gaf Koning Mohammed VI een duidelijke visie van het pad waarop hij Marokko wil leiden om stoornissen op sociaal en economisch gebied te overwinnen. Er zijn daarbij nog verschillende uitdagingen, zoals onderwijs, gezondheidszorg en opleiding.

Aan de ene kant is beroepsopleiding een essentieel thema. Daarom is een nieuwe vijfjarenstrategie uitgewerkt die bestaat uit vijf belangrijke "assen". Daarbij hoort, ten eerste, de "sociale en territoriale" begeleiding van 10 miljoen burgers naar opleidingen. Ook een drastische toename van bijscholing van



werknemers en het verbeteren van de kwaliteit van de beroepsopleiding staan centraal. De herwaardering van het imago van loopbaantrajecten en het effectieve beheer van de strategie zijn de laatste twee assen.

Het budget voor dit programma bedraagt 65 miljard dirham en wordt gefinancierd door de Staat, specifieke fondsen (speciaal voor werknemers), partnerbedrijven en internationale subsidies.

Aan de andere kant krijgt de onderwijssector niet enkel prioriteit binnen het overheidsbeleid maar ook binnen de private sector. Al decennia lang probeert Marokko zijn onderwijssector te hervormen. In 2013 heeft Marokko de Hoge Raad voor onderwijs, opleiding en wetenschappelijk onderzoek (CSEFRS) opgericht. Na twee jaar werk ontwikkelde de raad een toekomstvisie voor de periode 2015-2050, die het Marokkaanse onderwijs zou moeten transformeren. Op 4 januari 2018 keurde de Marokkaanse Regeringsraad de eerste kaderwet in zijn geschiedenis goed die specifiek de Marokkaanse onderwijssector reguleert.

Een fundamentele herziening van het nationale gezondheidssysteem is een andere cruciale uitdaging

waarmee Marokko wordt geconfronteerd. Ondanks eerdere successen belemmeren sommige beperkingen nog steeds de ontwikkeling van deze vitale sector.

Daarom heeft Marokko het 'Gezondheidsplan 2025' ontworpen, een participatieve aanpak op basis van drie referentieniveaus: de Hoge Koninklijke Richtlijnen, de huidige wereldwijde gezondheidstrends en de 'gezondheids'-verplichtingen in het overheidsprogramma 2016-2021.

Het Gezondheidsplan 2025 is gebaseerd op drie pijlers onderverdeeld in 25 geïntegreerde assen die op hun beurt samen ongeveer 125 acties bevatten. De eerste pijler is de organisatie en ontwikkeling van de gezondheidszorg om de toegang tot gezondheidsdiensten te verbeteren. De tweede pijler werkt rond de versterking van nationale gezondheids- en ziektebestrijdingsprogramma's. Ten slotte focust de derde pijler op het verbeteren van het bestuur en het optimaliseren van de toewijzing en het gebruik van middelen.

Waarom zouden Belgische bedrijven moeten overwegen om in Marokko te investeren?

Het Koninkrijk Marokko blijft zowel regionaal als internationaal veel buitenlandse kapitaal aantrekken dankzij heel wat onbetwistbare pluspunten.

Om te beginnen zou ik willen wijzen op de ideale geostrategische positionering. Daar het Koninkrijk gelegen is in het uiterste noordwesten van Afrika heeft het een bevoorrechte toegang tot Europa, Amerika en Afrika. Dit maakt van Marokko een veelbelovend centrum van productie en handel in de regio.

Daarnaast geniet het Koninkrijk Marokko ook van een politieke stabiliteit met een dynamiek van insti-

tutionele en sociale hervormingen, en een gunstig ondernemingsklimaat.

Ten derde beschikt het Koninkrijk over infrastructuur die voldoet aan internationale normen en standaarden. Zo heeft het Koninkrijk een uitgebreid snelwegennetwerk, meer dan 15 internationale luchthavens, de haven van Tanger en telecommunicatie-infrastructuur volgens internationale normen.

Om te zorgen voor sterke, duurzame en welvaart creërende economische groei werkt de overheid ook ambitieuze sectorale strategieën uit met lange-termijnplanning.

Als vijfde reden haal ik graag de verschillende bilaterale en multilaterale vrijhandelsovereenkomsten aan die zijn ondertekend door Marokko. Deze bieden Belgische bedrijven toegang tot een potentiële markt van meer dan één miljard consumenten in meer dan 55 landen. Marokko kan daarbij dienen als startpunt met een competitief kostenconcurrentievermogen dankzij performant en gekwalificeerd menselijk kapitaal.

Tot slot wil ik nog de ontwikkeling van het nieuw Afrikaans beleid uitlichten, onder het verlichte leiderschap van Zijne Majesteit Koning Mohammed VI. Marokko hecht cruciaal belang aan het onderhouden van zijn banden met de Afrikaanse staten en vervult op dit moment een voorbeeldfunctie op het vlak van multidimensionale Zuid-Zuid-samenwerking. Zo heeft ons land een bewezen deskundigheid opgebouwd op het gebied van financiële diensten, verzekeringen, telecommunicatie, infrastructuur, mijnbouw, farmacie, kunstmest... Marokko kan deze expertise en kennis naar het hele continent exporteren en de brug vormen tussen Europa en Afrika om zo een vruchtbare driehoekssamenwerking te bevorderen binnen verschillende domeinen.

Denkt u dat de associatieovereenkomst met de EU belangrijk blijft voor de betrekkingen tussen Marokko en België, economisch en in andere opzichten?

Marokko heeft sinds 2008 de “geavanceerde status” en daarmee het meest uitgebreide partnerschap dat bestaat tussen de Europese Unie en een derde land. Ik wijs er bovendien graag op dat Marokko een historische en strategische partner van de EU is, gezien zijn belangrijke bijdrage aan het behoud van vrede en ontwikkeling in de regio, maar ook op economisch en commercieel vlak. Binnen dit kader wordt het partnerschap tussen Marokko en de EU versterkt door talrijke politieke en economische overeenkomsten die een gunstig klimaat scheppen voor hun economische, handels- en investeringsbetrekkingen. Bijgevolg kan een dergelijke overeenkomst alleen maar voordelig zijn voor de onderlinge economische relaties tussen Marokko en België.

Wat zijn volgens u de belangrijkste economische sectoren in Marokko?

Marokko is al lang bezig met de modernisering van zijn economie. Om zijn zwakke punten te verbeteren, vooral in de industriële sector, ondernam het in 2009 een Nationaal Plan voor de Industriële opstanding (Pacte National pour l’Emergence Industrielle). Dit plan beschrijft de engagementen die de Staat en de privésector aangaan in de industriële sector. Daarbij wordt gefocust op verschillende veelbelovende niches, die de Wereldberoepen van Marokko (Métiers Mondiaux du Maroc) worden genoemd. Denk daarbij onder meer aan de automobielsector, de lucht- en ruimtevaartindustrie, energie en offshoring.

Heeft u nog een boodschap of goede raad voor de deelnemers aan de handelsmissie?

De relaties tussen Marokko en België worden gedreven door de gedeelde ambitie om de economische uitwisselingen te verbeteren. Er is een enorm potentieel dat nog aangeboord kan worden om de bilaterale economische betrekkingen tussen beide landen naar een even hoog niveau te stuwen als de samenwerking die nu al bestaat inzake politiek en veiligheid.

De economische missie, voorgezeten door HKH Prinses Astrid, vertrekt vanuit dezelfde wederzijdse wens om de economische betrekkingen naar een nieuw niveau te tillen, en zal de gelegenheid geven aan Belgische investeerders om de mogelijkheden in Marokko te ontdekken, te verkennen en te benutten.

Marokko is tegenwoordig een oase van vrede en stabiliteit in een regionale omgeving die door elkaar wordt geschud door grote omwentelingen. Onder meer daarom is het Koninkrijk volgens heel wat waarnemers en gespecialiseerde instellingen het land dat de meeste kansen en mogelijkheden biedt voor bedrijfsontwikkeling. Ook de Marokkaanse aanwezigheid in Afrika opent nieuwe perspectieven voor de bouw van een tripartiete samenwerking.

Tot slot maak ik graag van de gelegenheid gebruik om de economische actoren, zowel publieke als private, van beide landen uit te nodigen om een sterke betrokkenheid te hebben bij de wederopleving van de economische en handelsbetrekkingen tussen België en Marokko, en om te voorzien in een bredere kaderovereenkomst tussen de instellingen die belast zijn met de bevordering van export. Dit kan de twee landen helpen om de synergiën tussen hun instellingen te versterken waardoor ze onderling meer informatie uitwisselen en bedrijven uit beide landen makkelijker aan elkaar gekoppeld kunnen worden.

2

ECONOMISCHE GEGEVENS





2.1 SLEUTELINDICATOREN

2.1.1 BBP

Het Bruto Binnenlands Product (BBP) van een land wordt bepaald door de productie van rijkdom van haar economische actoren (huishoudens, bedrijven en overheid). Het wordt vaak beschouwd als de belangrijkste indicator om de gezondheid van een economie te beoordelen.

NOMINAAL BBP

Volgens schattingen van het Internationaal Monetair Fonds (IMF) bedroeg het nominaal BBP (tegen lopende prijzen) van Marokko 109,8 miljard USD in 2017. Daarmee had Marokko de 61^{ste} grootste economie van de wereld, na Koeweit, maar voor Oekraïne.

Het BBP per hoofd van de bevolking bedroeg 3.151 USD in 2017, gecorrigeerd naar koopkrachtpariteit kwam dit neer op 8.566 USD per capita.

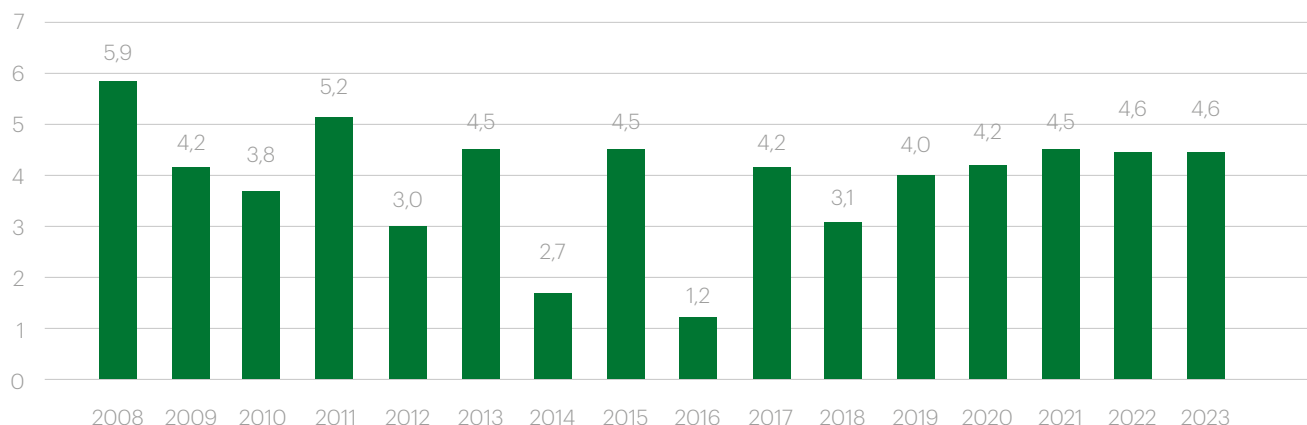
GROEI

Na de Marokkaanse onafhankelijkheid in 1956 werd met behulp van ontwikkelingsplannen sterk ingezet op de uitbouw van een performante agrarische sector en verwerkende industrie. Daarnaast ging veel aandacht naar de ontginning van fosfaat, een grondstof waarvan Marokko de grootste reserves ter wereld bezit. Tegelijk verschuilde Marokko zich achter hoge importtarieven en andere maatregelen die de eigen industrie afschermden. In 1973 werd ook de zogenoemde 'Marokkanisatie' van kracht, die beperkingen oplegde aan buitenlandse aandeelhouders of investeerders in tal van sectoren.

Toen de macro-economische omstandigheden eind jaren zeventig ongunstiger werden als gevolg van de oliecrisis en dalende fosfaattarieven bouwde Marokko in sneltempo schulden op. Om sociale onrust te voorkomen moest het de socia-

GROEI VAN HET MAROKKAANSE BBP, 2008- 2023 (IN %)

BRON: INTERNATIONAAL MONETAIR FONDS (IMF), SCHATTINGEN VANAF 2017.



” Koning Mohammed VI besteeg de troon in 1999 en zorgde voor een verdere liberalisering van de markt door de privatisering van een aantal overheidsbedrijven, een herstructurering van het financieel systeem, een versterking van de rechtsstaat en een verbeterde publieke dienstverlening.

le programma's opgezet in de jaren zestig, zoals studiebeurzen en gegarandeerde minimumlonen, immers in stand proberen te houden. De expansieve politiek bracht fiscale onevenwichten met zich mee en de buitenlandse reserves smolten als sneeuw voor de zon. Als gevolg daarvan werden importbeperkingen opgelegd.

Om aan de negatieve spiraal te ontsnappen zocht Marokko steun bij het IMF en de Wereldbank. Onder druk van deze instellingen ging het land vanaf 1983 over tot herstructureringsprogramma's die de markt liberaliseerden, de importtarieven afbouwden en de export stimuleerden. In de jaren '90 voerde Koning Hassan II onder meer een nieuwe juridische regelgeving, een nieuw belastingstelsel en een privatiseringsprogramma in om zijn land te moderniseren. Tussen 1980 en 2000 groeide de Marokkaanse economie gemiddeld met ongeveer 2% per jaar. Daarmee deed Marokko ongeveer even goed als Westerse landen, maar presteerde het veel minder sterk dan andere opkomende economieën.

Pas bij de start van het nieuwe millennium kwam er meer vaart in de Marokkaanse groei. Koning Mohammed VI besteeg de troon in 1999 en zorgde voor een verdere liberalisering van de markt door de privatisering van een aantal overheidsbedrijven,

een herstructurering van het financieel systeem, een versterking van de rechtsstaat en een verbeterde publieke dienstverlening. Steunend op deze hervormingen profiteerde Marokko optimaal van de wereldwijde groei tussen 2000 en 2008. Het tekende een jaarlijkse stijging van het BBP op die schommelde tussen 3,1% en 7,6%.

Bovendien kwam Marokko de economische crisis in 2008 snel te boven. Enerzijds omdat de Marokkaanse economie niet zo sterk verworpen was met de internationale markten en anderzijds omdat de regering een anticyclisch beleid voerde en de sectoren te hulp schoot die het zwaarst leden onder de crisis. Tussen 2005 en 2015 wist Marokko zo haar BBP per capita ongeveer te verdubbelen.

Meer dan op bijkomende productiviteit of arbeid stoelde de groei van het BBP sinds de hervormingen in de jaren negentig voornamelijk op toegenomen kapitaalsinvesteringen. In de jaren negentig bedroegen deze ongeveer 25% van het BBP, tussen 2000 en 2010 zelfs 31% van het BBP. Volgens een publicatie van de Wereldbank waren soortgelijke investeringscijfers genoeg voor landen als Singapore of Zuid-Korea, en recenter nog enkele Oost-Europese landen, om een inhaalbeweging te maken op Westerse landen.

Een sprong naar de West-Europese levensstandaard bleef achterwege in Marokko, maar de toenemende groei stelde het land wel in staat om een grotere middenklasse te creëren (25% in 2016 ten opzichte van 16% in 2011), het aantal mensen onder de nationale armoedegrens te doen afnemen (4,8% in 2014 ten opzichte van 15,3% in 2001) en toegang tot basisvoorzieningen zoals proper water (94,5% van de bevolking in 2014 ten opzichte van 61% in 2004) of het aantal mobiele telefoongebruikers (122% in 2013 ten opzichte van 73% in 2008) te laten doorbreken.

Een rechtstreeks gevolg van de aanhoudende investeringen en het anticyclisch beleid was de oplopende staatsschuld. Deze steeg van 18% van het BBP in 2008 naar 64% van het BBP in 2014. Sindsdien probeert Marokko met succes deze situatie om te buigen. De subsidies op onder meer olie, elektriciteit en voedingsmiddelen, voornamelijk tarwe, worden stelselmatig afgebouwd. Sinds 2012 is het fiscale tekort met meer dan 3 procentpunt afgenomen tot 3,5% van het BBP in 2017. De overheidsschuld klokte eind 2017 af op 64,4% van het BBP.

De Marokkaanse economie groeide in 2017 volgens de laatste schattingen van het IMF en de Marokkaanse statistische dienst - het Hoog-Commissariaat voor Planning (HCP) - met respectievelijk 4,2% en 4,0%. Deze groei werd gestuwd door de sterke prestatie van de landbouwsector (+16,1% volgens het IMF, +15,1% volgens HCP). Dankzij uitstekende weersomstandigheden werd onder meer één van de beste graanproducties in jaren opgetekend, terwijl in 2016 het land net door droogte werd geteisterd. De niet-landbouw gerelateerde sectoren gingen er met 3,1% op vooruit, voornamelijk dankzij de dienstensector en het gestegen volume uitgevoerde fosfaat en daarvan afgeleide producten.

Het IMF verwacht voor de komende jaren een stabiele groei rond de 4%, al blijft het land afhankelijk van externe factoren zoals geopolitieke spanningen bij buurlanden of in Europa, de prijs van energieproducten en het welslagen van de oogsten. Het HCP verwacht voor 2018 een afgezwakte groei van 2,8%, voornamelijk veroorzaakt door een beperkte groei van de landbouwsector (+1,3%).

In juli 2017 kwam een nieuwe regering onder leiding van Saad-Eddine El Otmani aan de macht. Zijn "Partij voor Gerechtigheid en Ontwikkeling" vormt samen met vijf andere partijen een coalitie die sterk inzet op een liberaal economisch programma. Belangrijke beleidspunten zijn een focus op begrotingsconsolidatie, belastinghervormingen, fiscale decentralisatie, performantere publieke dienstverlening, een strijd tegen corruptie en verbeteringen in het ondernemingsklimaat.

Koning Mohammed VI en de Marokkaanse regering hebben in 2017 meermaals aangehaald dat Marokko structurele verbeteringen nodig heeft om een sterkere groei te bewerkstelligen in de komende jaren. De arbeidsbevolking moet onder meer geleid worden naar productievere sectoren. Momenteel werkt 40% van de beroepsbevolking in de landbouw. Ook had men de ambitie om de werkloosheid terug te dringen tot 8,5% tegen eind 2017. Daarnaast wordt veel aandacht geschonken aan de gezondheidszorg en onderwijs. Beide sectoren krijgen extra financiële middelen toegewezen en krijgen versterking van respectievelijk 4.000 en 20.000 nieuwe collega's.

VERDELING PER SECTOR

De **primaire sector** (categorie A en B) groepeerde alle activiteiten voor de exploitatie van natuurlijke rijkdommen zoals de landbouw, de bosbouw, de visserij en de jacht. Deze sector creëerde in 2017 14% van de toegevoegde waarde in Marokko. Het leeuwendeel daarvan was afkomstig van de

landbouw. Die ging er met 15,1% op vooruit, onder meer dankzij uitstekende klimatologische omstandigheden. Naar verwachting zal de primaire sector er in 2018 met 3,1% op vooruitgaan dankzij de toegenomen visserij alvorens licht af te nemen in 2019.

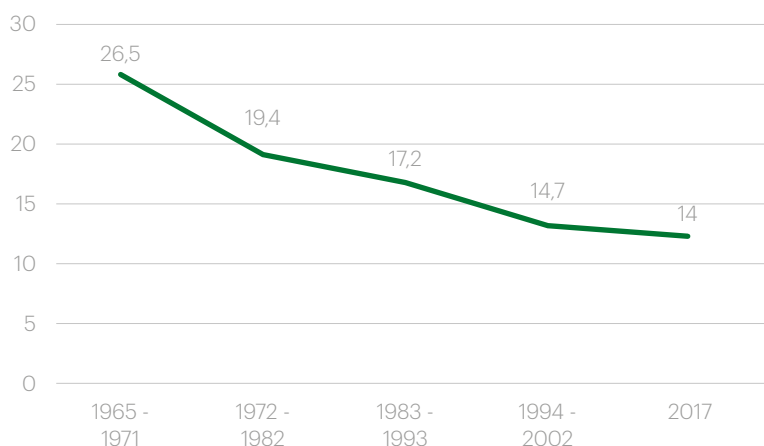
VERDELING VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE AAN HET BBP PER SECTOR, IN 2017 (IN %)

BRON: HOOG-COMMISSARIAAT VOOR PLANNING - VOORLOPIGE NATIONALE REKENINGEN 2017

Categorie	Activiteit	%
A	Landbouw, veeteelt, jacht en bosbouw	12,8
B	Visserij	1,2
	Totaal primaire sector	14,0
C	Winning van delfstoffen	2,6
D	Maakindustrie	17,7
E	Productie en distributie van elektriciteit, gas en water	2,9
F	Bouwnijverheid	6,3
	Totaal secundaire sector	29,5
G	Handel	9,0
H	Hotels en restaurants	2,8
I	Vervoer, opslag en communicatie	6,6
J	Financiële instellingen	5,1
K	Onroerende goederen, verhuur en diensten aan bedrijven	12,3
L	Openbare administratie, defensie en sociale zekerheid	10,4
MNO	Onderwijs, gezondheidszorg en sociaal-culturele diensten	8,8
OP	Andere niet-financiële diensten	1,5
	Totaal tertiaire sector	56,5
	TOTAAL	100,0

AANDEEL VAN DE PRIMAIRE SECTOR, 1965 – 2017 (IN % VAN HET BBP)

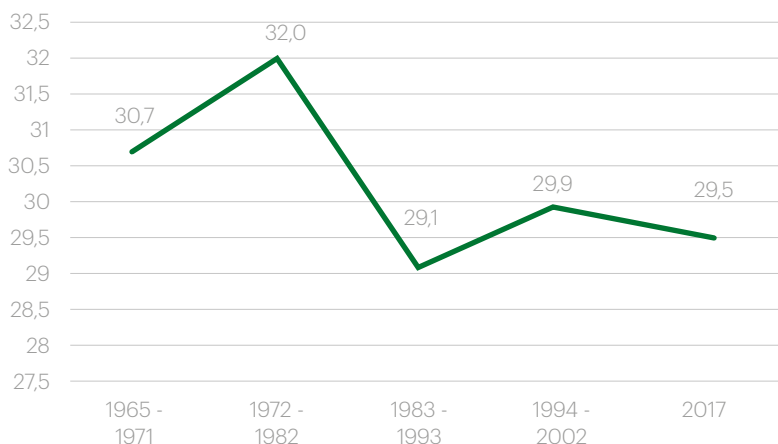
BRON: HOOG-COMMISSARIAAT VOOR PLANNING



Het belang van landbouw in het BBP van Marokko is de laatste jaren vrij stabiel gebleven. Dit kan verklaard worden door de sterke professionalisering van de sector. Volgens de Afrikaanse Ontwikkelingsbank worden significant meer aangepaste landbouwgronden en gecertificeerde zaden gebruikt dan tien jaar geleden. In dezelfde periode breidde het geïrrigeerde gebied ook uit met meer dan 25% en verhoogde de productie van groenten en fruit met 70%. Bijgevolg steeg ook de uitvoer van landbouwgoederen. Bovenstaande evolutie kan grotendeels verklaard worden door het in 2008 gelanceerde “Groen Marokko” plan en de investeringen die daarmee gepaard gingen.

AANDEEL VAN DE SECUNDAIRE SECTOR, 1965 – 2017 (IN % VAN HET BBP)

BRON: HOOG-COMMISSARIAAT VOOR PLANNING



De **secundaire sector** (categorie c tot en met F) omvat alle activiteiten die als doel hebben om een natuurlijke grondstof tot een afgewerkt product om te vormen. Deze sector is met een belang van 29,5% van het BBP ongeveer twee keer zo groot als de primaire sector. De bouwnijverheid is één van de motoren van de Marokkaanse economie. De winning van delfstoffen, voornamelijk fosfaat, blijft vrij stabiel (2,6% in 2015, 2,3% in 2016 en 2,6% in 2017). Marokko is de tweede belangrijkste producent van fosfaat ter wereld, na China, en bezit 75% van de wereldreserves. Marokko is ook de belangrijkste zilverproducent van Afrika.

Binnen de industrie (categorie D) is de voedings- en tabaksindustrie met een aandeel van 6,7% de belangrijkste subsector. Daarna volgt de mechanische, metallurgische en elektrische industrie (4,1%). De textiel en ledersector, traditioneel één van de sterkhouders van de Marokkaanse industrie, heeft nog steeds een aandeel van 1,9% van de toegevoegde waarde aan het BBP en is de grootste industriële werkgever van het land met meer dan 160.000 loontrekkenden. Jaarlijks worden ongeveer 1,1 miljard kleding- en lederstukken gemaakt in Marokko.

Gesterkt door een aanhoudende vraag, zowel in binnen- als buitenland, wordt een groei van de secundaire sector met 3,1% in het vooruitzicht gesteld tegen eind 2018.

Wat het “Groen Marokko” plan was voor de primaire sector, waren het “Plan émergence” uit 2005 en het “Pacte National pour l’Emergence Industrielle - 2009-2015” voor de secundaire sector. Beide plannen hadden als doel alternatieven te vinden voor de industriële sectoren die tot het einde van de jaren negentig de kern van de Marokkaanse productie vormden. Voormalige sterkhouders zoals textiel en leder begonnen immers te slabakken qua verkoop en werkgelegenheid.

Marokko besliste om sterk in te zetten op sectoren zoals de automobiellindustrie, lucht- en ruimtevaart, voedselverwerking, farma en elektronica. Deze politiek werd onderbouwd met allerhande belastingvoordelen, subsidies en industriële zones. De automobiellindustrie is sinds 2014 de belangrijkste exportsector van het land.

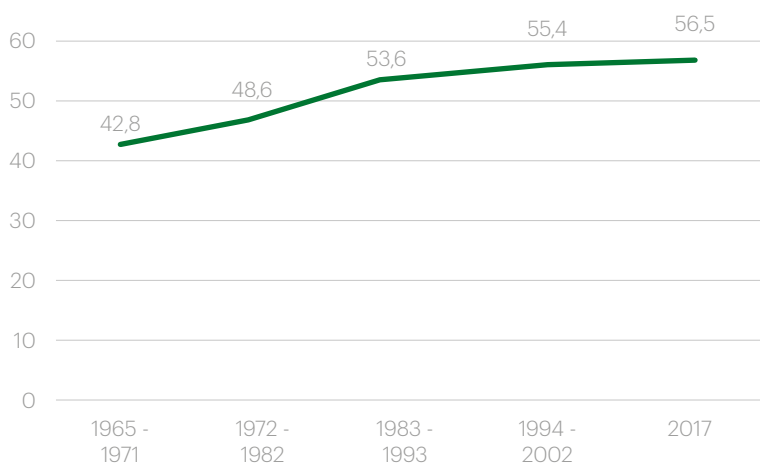
In 2014 werd deze manier van werken herhaald via het “Plan d’Accélération Industrielle 2014-2020”. Het aandeel van de industrie zou tegen het einde van de looptijd 23% moeten bedragen (momenteel 17,7%) en deze sector zou tegen dan ook een half miljoen mensen meer tewerk moeten stellen.

Het Plan d’Accélération werkt sterk rond ecosystemen waar medewerkers goed opgeleid worden en waar synergiën mogelijk zijn tussen KMO’s en grote bedrijven. Daarnaast is er een belangrijke focus op het integreren en regulariseren van de informele economie. Om bedrijven aan te trekken liggen bovendien opnieuw subsidies en incentives op tafel.

De **tertiaire sector**, (categorie G tot en met P), de sector van de diensten, heeft een belang van

AANDEEL VAN DE TERTIAIRE SECTOR, 1965 – 2017 (IN % VAN HET BBP)

BRON: HOOG-COMMISSARIAAT VOOR PLANNING



56,5% in het Marokkaanse BBP. Voornamelijk de categorie onroerende goederen, verhuur en diensten aan bedrijven presteert sterk, met een aandeel van 12,3%. De toenemende aandacht voor sociale zekerheid en performante publieke diensten uit zich ook in het feit dat de overheidsdiensten ongeveer 1/5^{de} van de toegevoegde waarde aan het BBP voor zich nemen. De dienstensector zou in 2018 nog aan belang moeten toenemen, voornamelijk door een heropleving van het toerisme.

Traditioneel ontstaat een uitgebreide diensten-sector pas van zodra de industrie bepaalde taken zoals boekhouding, onderhoud, marketing... uitbesteedt aan derden. Marokko heeft de sprong naar diensten echter moeten maken zonder te kunnen steunen op een sterke industrie. Dit was een rem op de ontwikkeling van de tertiaire sector. Ook persoonsgebonden diensten kwamen moeilijk van de grond door de relatief beperkte koopkracht van de inwoners. De Wereldbank stipt

aan dat 40% van het budget van de Marokkaanse huishoudens vandaag nog naar voeding gaat.

Toch zijn er enkele duidelijke lichtpunten voor de Marokkaanse dienstensector. Offshore diensten, waaronder callcenters en outsourcing trekken in toenemende mate buitenlandse bedrijven aan. Ook de financiële en verzekeringssector hebben heel wat potentieel, terwijl Marokko veel inkomsten uit het toerisme haalt. Daarnaast wordt sterk gefocust op de logistiek. Meer informatie over de logistieke sector in Marokko kan gevonden worden in de sectorale analyse verderop in deze studie.

2.1.2 INFLATIE

Inflatie duidt op een algemene verhoging van de prijzen van goederen en diensten over een gegeven periode. Men spreekt ook wel over een stijging van de levenskost of een daling van de koopkracht.

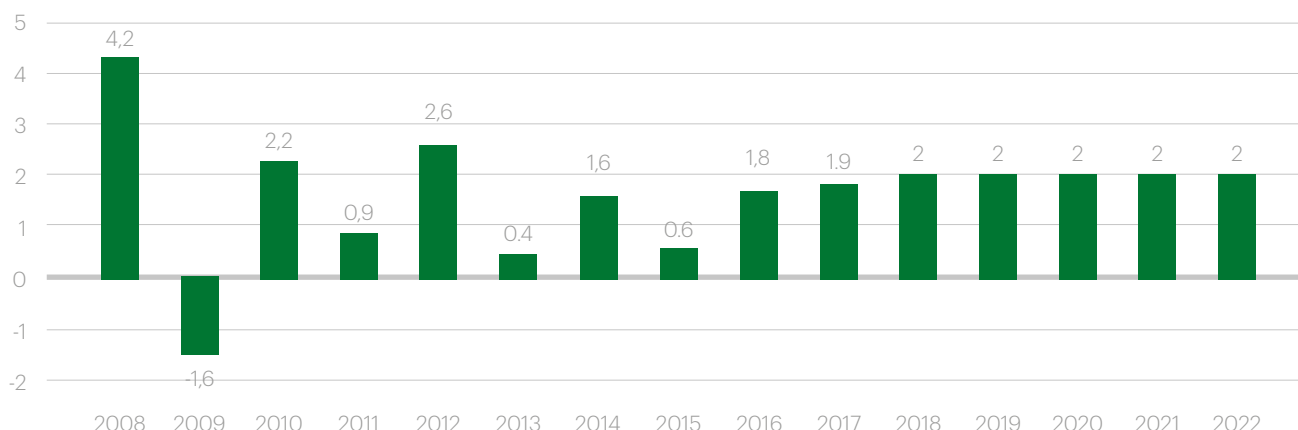
De consumptieprijsindex is net als in België de meest gebruikte maatstaf. Hij weerspiegelt de prijs-evolutie van een geheel aan basisproducten en -diensten die gezinnen kopen voor hun consumptie. Om de inflatie te bepalen, meet men de evolutie van de index over een bepaalde periode.

Sinds 2006 is de Centrale Bank van Marokko (Bank al-Maghrib, BAM) de enige verantwoordelijke voor het beheer van de inflatie. Eerder werd deze taak gedeeld met het Ministerie van Economie en Financiën.

Marokko heeft een uitzonderlijk stabiele jaarlijkse inflatiegroei. In de afgelopen twintig jaar liep ze

INFLATIE, 2008- 2023 (IN %)

BRON: INTERNATIONAAL MONETAIR FONDS (IMF), SCHATTINGEN VANAF 2017



2.1.3 RENTEVOET

slechts twee keer hoger op dan 3% (3,3% in 2006 en 4,2% in 2008) en was er één jaar sprake van een negatieve inflatie (-1,6% in 2009). Het is van 1983 geleden dat de inflatie nog in de dubbele cijfers eindigde. Daarmee vormt Marokko een contrast met de Midden-Oosten en de Noord-Afrika groep (MENA), waarvan het 15 jaar geleden is dat de gemiddelde inflatie daalde onder de 5%.

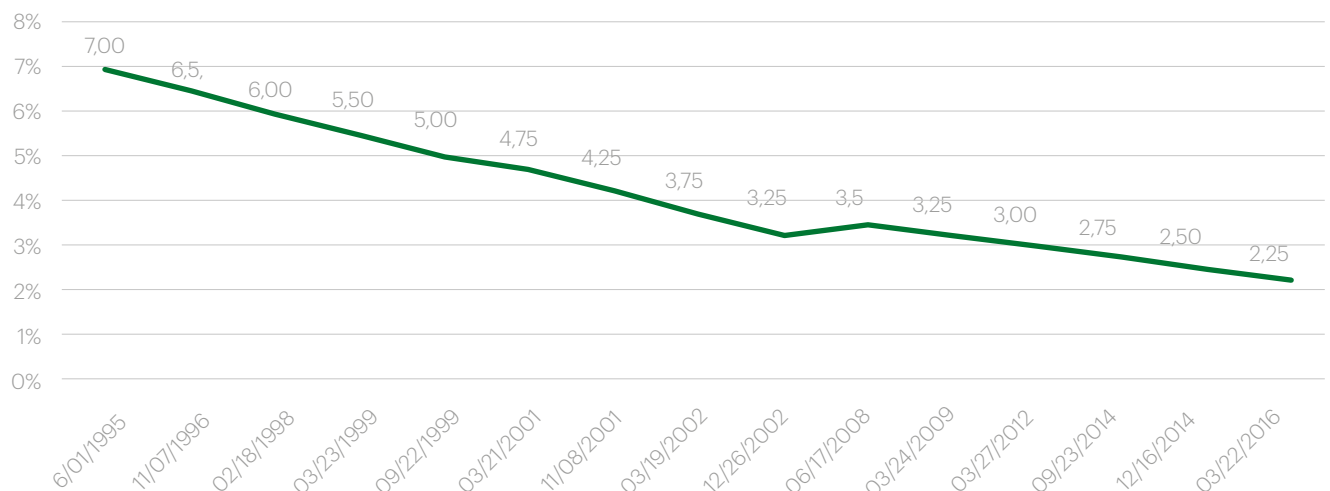
In 2018 wordt een inflatie van 2% verwacht. Volgens schattingen van het IMF zou de inflatie tot en met 2023 ook op 2% blijven afkloppen.

De Centrale Bank van Marokko (BAM) is bevoegd voor de monetaire politiek van het land. Eén van de rollen van de BAM bestaat er in om de stabiliteit van het financiële systeem te garanderen. Ze kan enerzijds de tarieven verlagen om uitgaven en investeringen aan te moedigen met als doel de economische activiteit te stimuleren, maar anderzijds kunnen de tarieven ook verhoogd worden om de economische activiteit te vertragen en zo inflatie te vermijden.

Een stijging of een daling van de basisrente ontlokt een brede waaier aan reacties, die niet enkel de andere banktarieven op korte en lange termijn (hypotheek, leningen, spaarrentes,...) beïnvloeden, maar eveneens de wisselkoersen alsook meerdere macro-economische indicatoren zoals de werkgelegenheidsgraad en de consumptieprijs.

RENTEVOET, 1995 – 2018 (IN %)

BRON: COUNTRYECONOMY.COM



Twintig jaar geleden lag de rentevoet nog rond 7%, maar tegen 2003 was deze stapsgewijs afgebouwd naar 3,25%. Deze voet werd vervolgens jaren aangehouden, tot in 2008 de hoogste inflatiecijfers van de afgelopen twintig jaar werden opgetekend. De BAM reageerde onmiddellijk door de rentevoet licht te verhogen naar 3,5%. De inflatie ging snel liggen en niet veel daarna daalde de basisrente weer naar de vertrouwde 3,25%.

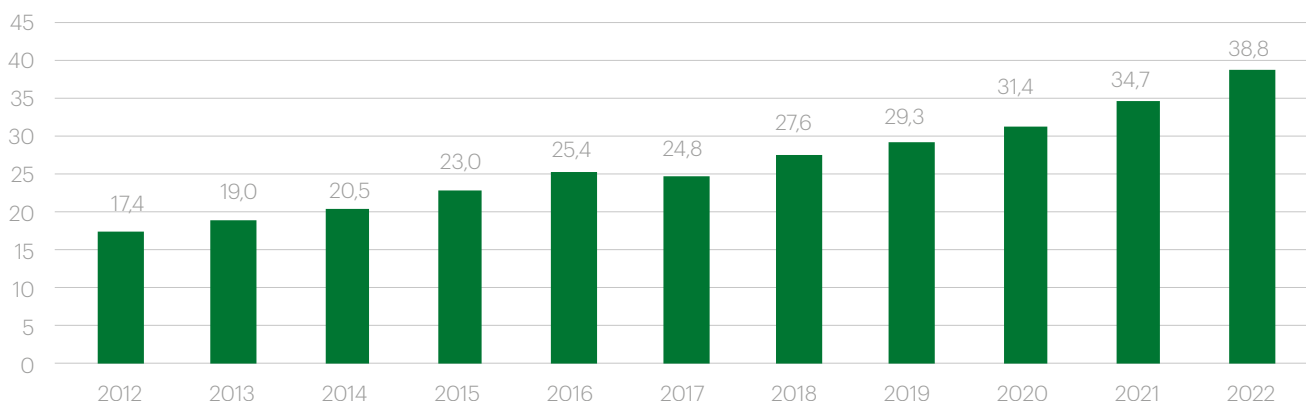
Deze rentevoet bleef gelden tot er verdere dalingen kwamen in 2012 (naar 3%) en 2014 (eerst naar 2,75% en niet veel later naar 2,5%). De laatste aanpassing, in december 2014, zorgde voor een unicum: nooit eerder had het land een dergelijk lage basisrente. In maart 2016 besliste de BAM om nog-

maals 25 basispunten van de rentevoet af te doen. Dit als antwoord op een lager dan verwachte inflatie en om de groei te stimuleren na een uitzonderlijk moeilijk jaar voor de landbouw als gevolg van droogte.

Sindsdien staat de rentevoet onveranderd op 2,25%. De gouverneur van de BAM bevestigde in maart 2018 dat de rentevoet in de nabije toekomst onveranderd zal blijven. Hiervoor baseert hij zich op de verwachte inflatie in de komende acht semesters.

BUITENLANDSE RESERVES, 2012 – 2022 (IN MILJARD USD)

BRON: INTERNATIONAAL MONETAIR FONDS (IMF), SCHATTINGEN VANAF 2017



” Verwacht wordt dat een verdere versoepeling van de wisselkoers inderdaad zal plaatsvinden in de komende jaren.

2.1.4 WISSELKOERS

Net als de inflatie en de rentevoet is ook de Marokkaanse dirham (MAD) stabiel. Deze is vastgekoppeld aan een muntkorf bestaande uit de euro (EUR) en de Amerikaanse dollar (USD). Gedurende een decennium bestond de korf voor 80% uit de EUR en voor 20% uit de USD. In 2017 veranderde de verhouding naar 60-40, als gevolg van een dalend belang van Europa in de Marokkaanse handelsbalans en een stijgende invloed van de Verenigde Staten, China en Afrika.

Traditioneel mocht de MAD met 0,3% fluctueren ten opzichte van de referentiekorf. In januari 2018 werd overgegaan tot een grotere flexibiliteit. De MAD blijft weliswaar vastgepind aan de EUR en de USD, toch is er meer speelruimte voorzien. Nu mag de Marokkaanse dirham immers 2,5% afwijken.

In de aanloop naar deze beslissing kwam de MAD wel onder druk te staan, waarop de Centrale Bank moest interveniëren. Dit ging ten koste van de buitenlandse reserves, die met 3,8 miljard USD slonken tot een dieptepunt van 21,6 miljard USD.

Deze reserves namen naderhand snel weer toe en zijn ondertussen opnieuw comfortabel.

Internationale instellingen zoals het IMF dringen erop aan dat Marokko de koppeling met de muntkorf loslaat en zijn munt vrij laat fluctueren. Dit zou de Bank Al-Maghrib toelaten om een beleid te voeren dat meer op maat van het land is. Bovendien zou Marokko op deze manier externe schokken beter kunnen opvangen en de competitiviteit van de industrie kunnen verhogen. Deze kan immers onder druk komen te staan door een beperkte productiviteitsgroei en een nominale appreciatie van de munt ten opzichte van die van concurrerende economieën.

Het IMF en Marokko werken al jaren samen rond dit thema en verwacht wordt dat een verdere versoepeling van de wisselkoers inderdaad zal plaatsvinden in de komende jaren. De BAM weigert voorlopig echter om hier concrete data op te plakken.

2.2 BUITENLANDSE HANDEL

DE MAROKKAANSE BUITENLANDSE HANDEL

Marokko vaardigde in de eerste decennia na de onafhankelijkheid maatregelen uit die een vlotte en evenwichtige internationale handel verhinderden. Onder druk van onder meer het IMF en de Wereldbank gooide Marokko haar werkwijze om. De Wet op Buitenlandse Handel werd doorgevoerd in 1993 en maakte een einde aan de politiek van kwantitatieve importbeperkingen en het opzetten van douanetarieven om de lokale productie te beschermen.

Sindsdien liberaliseerde het land haar economie steeds verder. In 1995 trad Marokko toe tot de pas opgerichte Wereldhandelsorganisatie. Daarbij ging het, net als de andere aangesloten landen, akkoord met het verlagen van de tarieven. In de nasleep daarvan tekende Marokko talrijke bilaterale en multilaterale handelsakkoorden, waarvan de in 1996 onderhandelde associatieovereenkomst met de Europese Unie veruit de belangrijkste was.

Tussen 1993 en 1997 vielen de gemiddelde douanerechten terug van 64% naar 20%. Daarna stegen deze opnieuw lichtjes als gevolg van de WTO Uruguay ronde, die invoerquota beperkte. In 2003 begonnen de douanekosten weer te dalen, een proces dat is blijven duren. Invoertarieven voor industriële producten liggen nu gemiddeld onder de 5%. De Afrikaanse Ontwikkelingsbank stipt aan dat op de Europese Unie, Chili en Turkije na nergens lagere tarieven te vinden waren in 2012. Voor landbouwgoederen blijven de tarieven wel nog hoger liggen (19% in 2012).

Geografisch was Marokko zeer afhankelijk van de handel met Europa. Dit werd nog versterkt door de associatieovereenkomst. De lagere importtarieven op Europese producten werden eerst ingesteld op

kapitaalgoederen en intermediaire goederen. Het idee hierachter was dat Marokko met deze input goedkoper zelf meer kwaliteitsvolle eindproducten zou kunnen produceren en deze vervolgens kon uitvoeren. Toch bleef de export van Marokko in de jaren negentig en in de eerste jaren van de nieuwe eeuw grotendeels beperkt tot traditionele sectoren zoals textiel. Deze producten kwamen bovendien onder druk te staan door competitie van opkomende economieën.

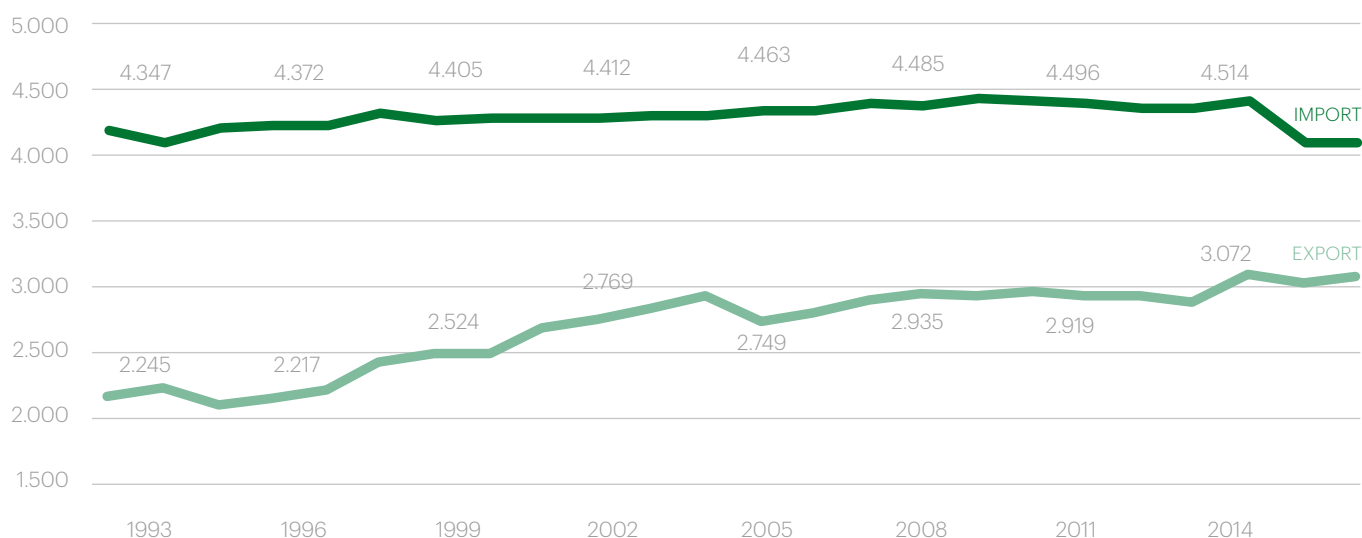
In het afgelopen decennium werd de kar gekeerd. Marokko ging op zoek naar nieuwe afzetmarkten en nieuwe exportproducten.

Het land zocht en vond toenadering bij de Samenwerkingsraad van de Arabische Golfstaten (Gulf Cooperation Council). Deze staten engageerden zich tot investeringen en ontwikkelingshulp. Bovendien steunen deze Golfstaten Marokko in haar claim dat de Westelijke Sahara toebehoort aan Marokko. Een dispuut over deze kwestie was lange tijd een struikelblok voor een goede samenwerking tussen de Afrikaanse Unie en Marokko. De Afrikaanse Unie erkende in de jaren tachtig immers de onafhankelijkheid van de Westelijke Sahara, waarop Marokko de organisatie de rug toekeerde.

In januari 2017 werd Marokko opnieuw lid van de Afrikaanse Unie. Dit is een rechtstreeks gevolg van de Marokkaanse ambitie om te fungeren als hub tussen het Midden-Oosten, Europa en Afrika. Het land heeft immers een strategische ligging, die het nu zowel logistiek als financieel wil uitspelen. Onder meer de oprichting van Casablanca Finance City (CFC) moet dit helpen realiseren. De eerste resultaten mogen er alvast zijn. Sinds 2004 is de handel tussen Marokko en de rest van Afrika meer dan verviervoudigd.

VERHANDELDE PRODUCTEN MET HET BUITENLAND, 1993 – 2016 (IN SOORTEN PRODUCT)

BRON: WERELDBANK



” In het afgelopen decennium werd de kar gekeerd. Marokko ging op zoek naar nieuwe afzetmarkten en nieuwe exportproducten.

VRIJHANDELSOVEREENKOMSTEN

Vanaf midden jaren negentig sloot Marokko op grote schaal bilaterale en multilaterale handelsovereenkomsten. Het werd lid van de Wereldhandelsorganisatie in 1995, sloot een vrijhandelsakkoord met onder meer de Europese Unie in 1996, met de Europese Vrijhandelsassociatie in 2000, met Turkije in 2004 en met de Verenigde Staten in 2005.

Daarnaast werd het ook lid van de Grote Arabische Vrijhandelszone (Grande zone arabe de libre-échange) in 1998 en van de Agadir Overeenkomst, die in 2001 werd gesloten met Egypte, Jordanië en Tunesië. In maart 2018 werd ook de Continentaal Afrikaanse Vrijhandelszone (Continental Free Trade Area) opgericht. Deze geeft Marokko nog meer munitie in handen om als hub te fungeren tussen Afrika en Europa.

Associatieovereenkomst met de EU

De Europese Unie is met voorsprong de belangrijkste handelspartner van Marokko. Volgens het Marokkaanse Office des Changes, dat onder het Ministerie van Economie en Financiën valt, vond 60,4% van de Marokkaanse handel in 2017 plaats met de EU. Deze 28 landen stonden in voor 66,5% van de Marokkaanse export en 56,9% van de import. Voor de Europese Unie is Marokko dan weer de 22^{ste} partner, goed voor 1% van de totale handel die de EU drijft met de wereld. Traditioneel heeft de EU een handelsoverschot met Marokko. In 2017 bedroeg de Marokkaanse dekkingsgraad 66,4%.

De associatieovereenkomst tussen de EU en Marokko, onderhandeld in 1996 en van kracht sinds maart 2000, speelt een belangrijke rol in de sterke onderlinge handel. De vrijhandelsovereenkomst die oorspronkelijk werd getekend focuste op goederen. In de loop der jaren werden ook

overeenkomsten rond diensten en landbouw van kracht. Bovendien werd een geschillenbeslechtsingsmechanisme goedgekeurd.

Volgens de Europese Commissie zorgt de overeenkomst voor:

- Tariefvrij tweerichtingsverkeer van industrieproducten en een selectieve liberalisering van de handel in landbouw, visserij en voedingsmiddelen.
- Regels rond non-tarifaire handelsmaatregelen
- Een algemeen recht om bedrijven te vestigen en diensten te verlenen op het andere grondgebied
- Lopende betalingen en kapitaalbewegingen
- Gemeenschappelijke regels voor concurrentie en intellectuele eigendom

Volgend op het toenaderingsproces dat begon met de associatieovereenkomst kreeg Marokko in 2008 als eerste land het statuut van "Gevorderde status" van de Europese Unie. Volgens een persbericht van de Europese Commissie zal een geïmplementeerde Gevorderde status leiden tot "een convergentie met de Europese regelgeving, die essentieel is om op economisch en sociaal gebied toenadering tot stand te brengen. Het programma zal onder meer activiteiten financieren op het gebied van industriële normen, vervoer, visserij, hoger onderwijs, werkgelegenheid, water en consumentenbescherming."

Belgische bedrijven kunnen via de Market Access Database van de Europese Commissie kijken of hun product onderhevig is aan tarieven bij het exporteren naar Marokko: <http://madb.europa.eu>.

Grote Arabische Vrijhandelszone

De Grote Arabische Vrijhandelszone (GAFTA) werd opgericht in de schoot van de Arabische Liga in 1998 en bestaat momenteel uit 18 landen. Zij hebben onder meer afspraken rond onderlinge douanetarieven en originebepaling.

Agadir Overeenkomst

De Agadir Overeenkomst, genoemd naar de Marokkaanse stad waar het plan werd gelanceerd in 2001, is een vrijhandelsovereenkomst tussen Marokko, Egypte, Jordanië en Tunesië. Deze werd actief in 2006.

Naast een vrijhandelszone zijn objectieven van de Agadir Overeenkomst ook het zoeken naar een industriële en economische complementariteit tussen de vier deelnemende landen, een toenemende export naar de Europese Unie en het aantrekken van Europese investeringen. De landen binnen de Agadir Overeenkomst maken hiervoor deel uit van het “Euromed Partnerschap”, ook wel het Barcelona-proces genoemd.

In 2016 werden Libanon en het Palestijns gebied in het toetredingsproces gebracht.

Continentaal Afrikaanse Vrijhandelszone (Continental Free Trade Area - AfCFTA)

De Continentaal Afrikaanse Vrijhandelszone (AfCFTA) is een nieuw gelanceerd project in de schoot van de Afrikaanse Unie. Op 21 maart 2018 plaatsten meer dan 40 Afrikaanse staatshoofden hun handtekening onder dit initiatief dat de weg opent naar een vrijhandelszone die 1,2 miljard mensen en meer dan 3 biljoen USD zou kunnen omvatten.

Na onderhandelingen die aanvang namen begin 2012 werd een akkoord bereikt dat betrekking heeft op zowel goederen als diensten. Bovendien moet AfCFTA, eens op volle kracht gekomen, uitmonden in een douane-unie met vrij verkeer van kapitaal en zakenreizigers. Deelnemende landen zouden tarieven op 90% van hun goederen laten vallen. In dit scenario zou de inter-Afrikaanse handel volgens de Verenigde Naties kunnen toenemen met meer dan 50%. Ook de maakindustrie zou volgens waarnemers heel wat performanter kunnen worden door het akkoord.

” AfCFTA: meer dan 40 Afrikaanse staatshoofden plaatsen hun handtekening onder dit initiatief dat de weg opent naar een vrijhandelszone die 1,2 miljard mensen en meer dan 3 biljoen USD zou kunnen omvatten.

2.2.1 HANDELSBALANS

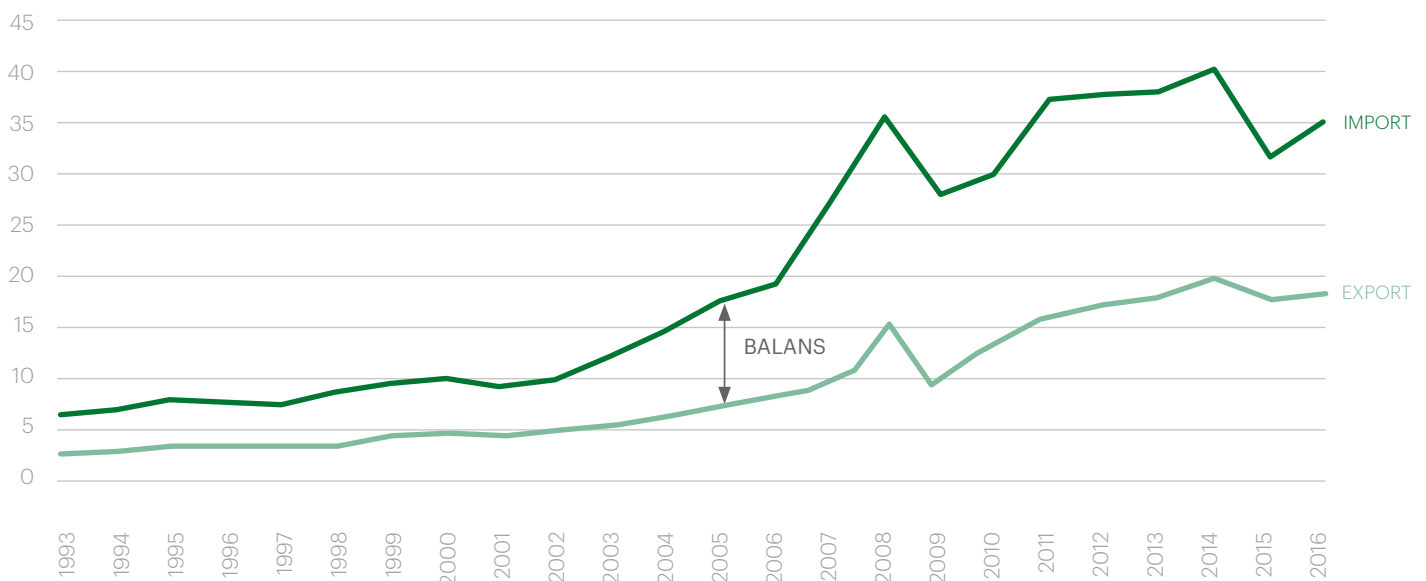
GOEDEREN

Marokko heeft traditioneel een handelstekort op zijn goederenbalans. De afgelopen decennia groeide de import stevast sneller dan de export aangezien de Marokkaanse economie voornamelijk groeide door een stijgende binnenlandse vraag. Ondertussen is het tekort al opgelopen tot 20% van het BBP.

Een belangrijk element in het Marokkaanse handelstekort is de kostprijs van energie. Marokko moet al haar brandstoffen invoeren en is bijgevolg gevoelig voor schommelingen in de wereldprijs. Toen de energieprijzen in 2015 daalden, wist het land haar tekort op de lopende balans bijvoorbeeld terug te schroeven tot 2% van het BBP. Een jaar eerder was dit nog 6%. Zelf profiteert Marokko dan weer van hogere fosfaatprijzen. Ook de kwaliteit van de oogsten is een essentieel element aan exportzijde.

HANDELSBALANS VOOR GOEDEREN, 1993 – 2016 (IN MILJARD USD)

BRON: WERELDBANK



DIENTEN

Het tekort op de goederenbalans wordt echter in belangrijke mate gecompenseerd door afdrachten (remittances) ter waarde van 7 miljard USD en de dienstenbalans die 6,7 miljard USD netto binnenbracht.

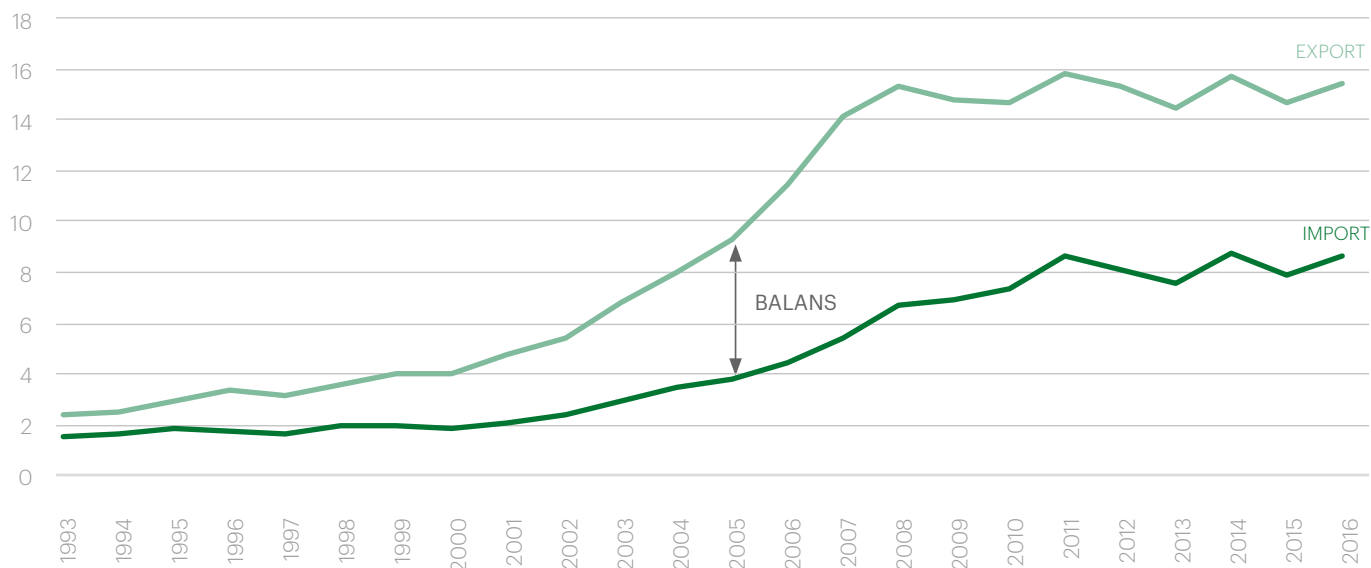
De dienstenbalans vertoont al 25 jaar onafgebroken een surplus, sinds 2006 zweeft het overschot tussen 6,5 miljard USD en 8,5 miljard USD. Dat heeft het land voornamelijk te danken aan een ijzersterke toeristische sector. Deze stond in voor ongeveer de helft van de totale dienstenexport in 2017.

AFDRACHTEN

De afgelopen zeven jaar schommelden de afdrachten van de 5 miljoen Marokkanen in het buitenland rond de 7 miljard USD, goed voor het equivalent van ongeveer 7% van het BBP. In 2017 kwamen de meeste overschrijvingen uit Frankrijk, Italië en Spanje. De afdrachten uit België bedroegen in dat jaar ongeveer 360 miljoen USD volgens de Marokkaanse betalingsbalans. Daarmee staat ons land op een zevende plaats.

HANDELSBALANS VOOR DIENSTEN, 1993 – 2016 (IN MILJARD USD IN HUIDIGE WISSELKOERS)

BRON: WERELDBANK



2.2.2 EXPORT

Volgens het Office des Changes bedroeg de goederenexport 248,5 miljard MAD in 2017 (of 25,6 miljard USD omgerekend naar de gemiddelde wisselkoers USD-MAD in 2017). Dit is een stijging met meer dan 10% ten opzichte van het voorgaande jaar. De vier belangrijkste productcategorieën stonden samen in voor meer dan drie kwart van de volledige uitvoer.

PRODUCTEN

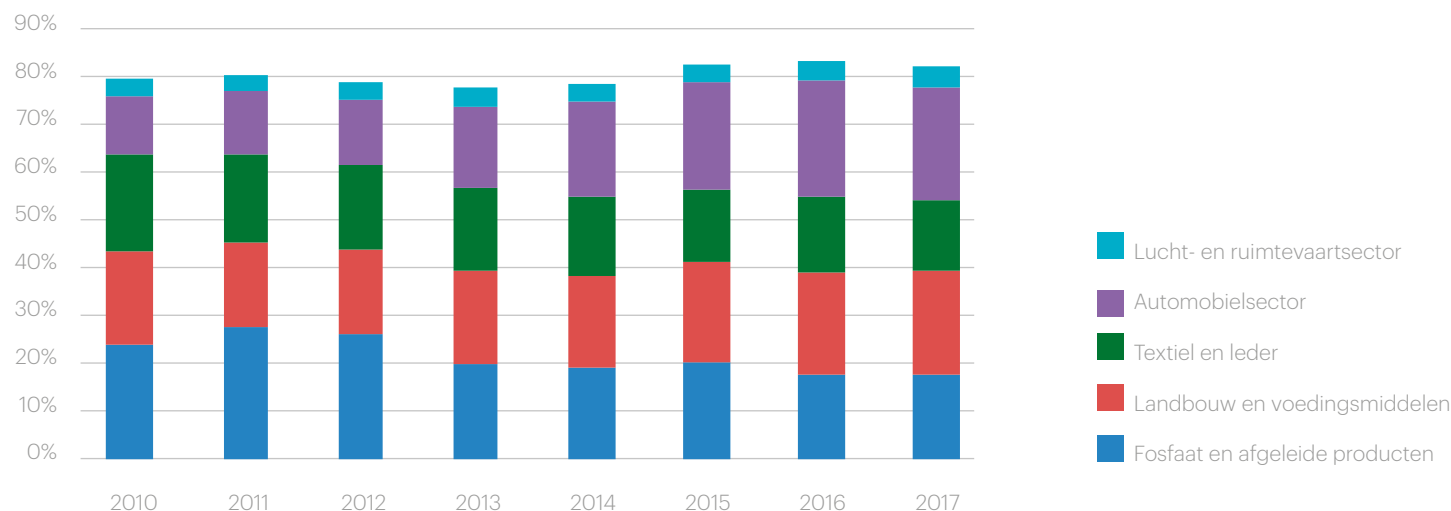
De **automobielsector** spande in 2017 de kroon, met een exportwaarde van 58,8 miljard Marokkaanse Dirham, of 6,0 miljard USD. Dat is een stijging met 7,6% ten opzichte van 2016. Daarmee staat de autosector in voor een kwart van alle inkomsten die Marokko vergaart uit uitvoer. Ook al is Renault sinds 1928 aanwezig in Marokko, het is pas dit decennium dat de productie van auto's een

versnelling hoger schakelde. Ter illustratie: in 2010 lag de exportwaarde van de automobielsector slechts op een derde van het huidige niveau.

De afgelopen jaren was er niet enkel een stevige verandering in het volume en de waarde binnen de Marokkaanse automobielsector, maar ook in de productie. In 2010 was bekabeling nog goed voor het leeuwendeel van de export (80%) terwijl ondertussen constructie de hoofdzaak is geworden (54%). Constructie zal de komende jaren overigens alleen maar aan belang toenemen. Renault investeerde meer dan een miljard USD in 2016, Peugeot bouwt een fabriek van 560 miljoen EUR en ook het Indiase Tata en het Chinese Yangtse hebben zich de afgelopen jaren in Marokko gevestigd. Verschillende producenten van onderdelen volgen in hun kielzog.

MAROKKAANSE UITVOER PER PRODUCTCATEGORIE, 2010 – 2017 (IN %)

BRON: OFFICE DES CHANGES



De tweede belangrijkste exportsector is de **landbouw en voedingsmiddelenindustrie**. Deze was 54,2 miljard MAD waard in 2017 (ongeveer 5,6 miljard USD). De voedingsindustrie is hierbij ongeveer 50% groter dan de landbouw, visvangst en jacht. Door gunstige weersomstandigheden was het voor zowel de landbouw als de voedingsindustrie een goed jaar (+15,9% en +7,6% ten opzichte van 2016). Marokko blijft voornamelijk schaaldieren, vis en tomaten exporteren.

De derde exportcategorie is de verkoop van **fosfaat en daarvan afgeleide producten**. Tot en met 2013 was fosfaat het belangrijkste uitvoerproduct van Marokko. In 2014 werd dat echter de automobielenindustrie. Toch blijft fosfaat een essentieel element in de Marokkaanse exportmix. In 2017 had ze een waarde van 44,2 miljard MAD (ongeveer 4,6 miljard USD), goed voor bijna 18% van de totale uitvoer. De groei was vooral te danken aan een sterke verkoop van natuurlijke en chemische meststoffen, die een recordhoogte van 2,7 miljard USD bereikten in 2017. De exportwaarde van het fosforzuur daalde. Meststoffen en fosforzuur blijven respectievelijk de derde en vijfde meest verkochte producten van Marokko.

De vierde exportcategorie met een aandeel van meer dan 10% is tot slot **textiel en leder**. Deze categorie was goed voor 37 miljard MAD, of ongeveer 3,8 miljard USD in 2017. Dat betekent een stijging van 4,9% ten opzichte van het voorgaande jaar. Van de vier grootste categorieën kent het daarmee, in lijn met de voorbije jaren, de traagste groei. Kleding blijft wel het vierde meest verkochte exportproduct.

De sterkste groei is weggelegd voor de **lucht- en ruimtevaartsector**. Deze wist in 2017 te groeien met 20,1% en kwam zo uit op een waarde van 1,1 miljard USD. Vliegtuig- of ruimtevaartonderdelen

zijn het twaalfde meest verkochte product van het land. Andere sectoren waar de regering op mikt in haar industriële plannen zijn de opkomende **elektronica en farmacie**, met een waarde van respectievelijk 940 miljoen USD en 120 miljoen USD. Dat laatste wordt voornamelijk gevoed door het staatsbedrijf OCP.

Ook 2018 belooft een goed exportjaar te worden. Op basis van voorlopige cijfers van de eerste zes maanden ging de automobielenindustrie er tussen januari en juni 2018 met 19,1% op vooruit ten opzichte van dezelfde periode in 2017. Ook de verkoop van fosfaat en daarvan afgeleide producten boert goed (+16,5%). Toch is de grootste groei opnieuw weggelegd voor de lucht- en ruimtevaartindustrie met een stijging van 23,9%.

HANDELSPARTNERS

De Europese Unie was in 2017 verantwoordelijk voor 66,5% van de volledige uitvoerwaarde van Marokko. Bijna 90% van al de in Marokko afgewerkte producten gaat naar de EU. Van de grondstoffen en half-afgewerkte producten ligt dit percentage een heel stuk lager (38% en 29%).

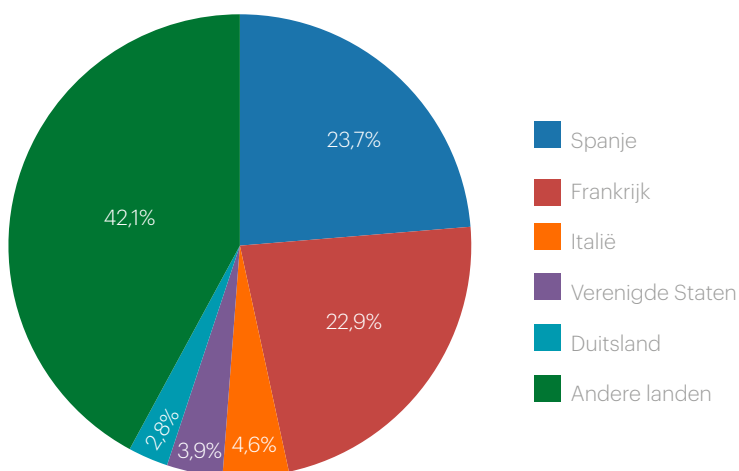
Spanje en Frankrijk blijven met voorsprong de belangrijkste bestemmingen voor de Marokkaanse uitvoer. Met een extra afzet van respectievelijk 11,2% en 17,9% ten opzichte van het voorgaande jaar waren ze in 2017 goed voor respectievelijk 23,7% en 22,9% van de totale export. Op plaats drie volgt Italië.

BELGIË

Cijfers van het Agentschap voor Buitenlandse Handel tonen aan dat Marokko in 2017 de 61^{ste} leverancier was van België. Het voerde het voorbije jaar producten uit naar ons land ter waarde van

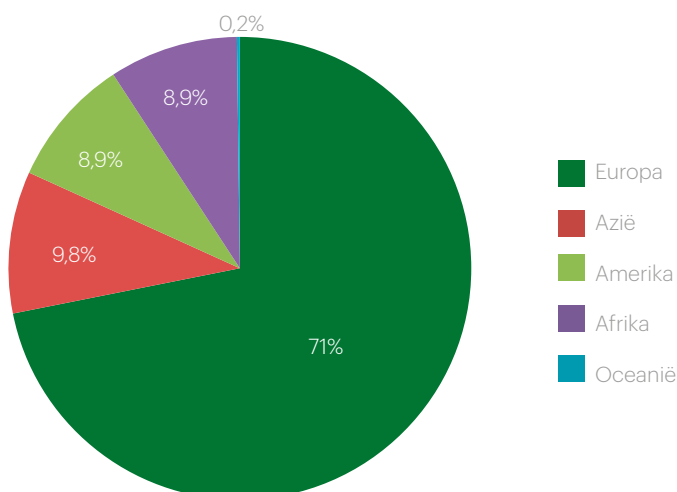
MAROKKAANSE UITVOER PER LAND, 2017 (IN %)

BRON: OFFICE DES CHANGES



MAROKKAANSE UITVOER PER CONTINENT, 2017 (IN %)

BRON: OFFICE DES CHANGES



332,8 miljoen EUR. De Marokkaanse export naar de EU groeide tijdens deze periode met 9,5%. De Belgische invoer van Marokkaanse producten ging er met 9% op vooruit. België is nog steeds de zevende importeur van Marokkaanse goederen binnen de EU.

Voor meer details over de handel van België met Marokko kan de bilaterale nota "De handelsrelaties van België met Marokko" geraadpleegd worden, die werd opgesteld door de Dienst Statistiek van het Agentschap voor Buitenlandse Handel (www.abh-ace.be).

DIENSTEN

Afgaande op de handelsbalans vrijgegeven door het Office des Changes exporteerde Marokko in 2017 ter waarde van 16,3 miljard USD aan diensten. De categorie reisverkeer steekt er bovenuit. In 2017 ontving Marokko voor 7 miljard USD aan inkomsten uit toerisme, goed voor 43% van het totaal. Het land mocht het voorbije jaar dan ook 11,35 miljoen bezoekers verwelkomen. Dat waren er 10% meer dan in 2016. Marokko is nu al de belangrijkste toeristische markt van Afrika.

De categorie transport is de tweede belangrijkste exportdienst van Marokko, met een waarde van 2,9 miljard USD. Daarna volgen andere diensten aan bedrijven (1,7 miljard USD) en communicatie & ICT diensten (1,4 miljard USD).

2.2.3 IMPORT

De Marokkaanse goederenimport bedroeg in 2017 volgens het Office des Changes 437,3 miljard MAD, of 46,6 miljard USD omgerekend naar de gemiddelde wisselkoers USD-MAD in 2017.

PRODUCTEN

Marokko importeerde volgens het Office des Changes in 2017 ongeveer 6,5% meer dan het jaar voordien. De voornaamste invoer bestond uit **kapitaalgoederen**, ter waarde van 108,6 miljard MAD of 11,2 miljard USD. Denk daarbij onder meer aan draden en kabels voor elektriciteit, machines en apparaten en vliegtuigonderdelen.

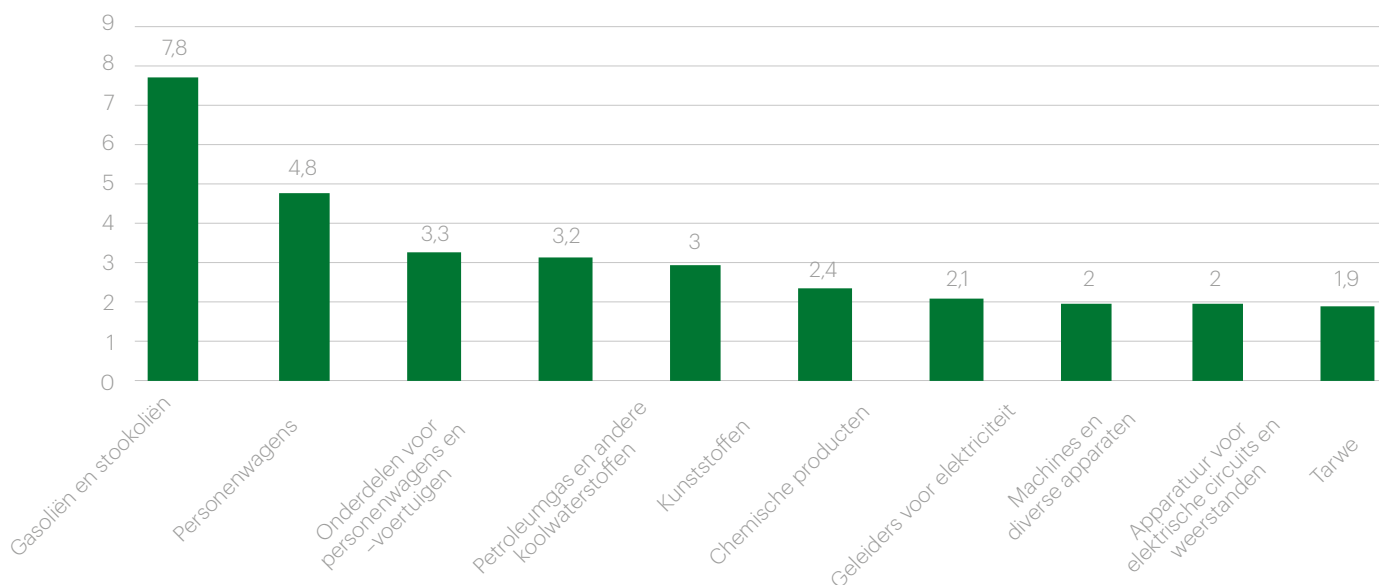
Er werd in 2017 voor 2,0% meer aan **consumptiegoederen** gekocht, tot een bedrag van 100,3 miljard MAD of 10,3 miljard USD. Opvallend is onder meer een stijging van cosmetica met 13,2%.

De derde belangrijkste importgroep is die van de **halfafgewerkte producten**, met een waarde van 96,6 miljard MAD of 10 miljard USD. Kunststoffen en chemische producten zijn verantwoordelijk voor een kwart van de aangekochte halfafgewerkte producten.

Daarnaast kocht Marokko ook nog **energieproducten** aan ter waarde van 69,5 miljard MAD (7,2 miljard USD). Aangezien het amper olie, gas of pe-

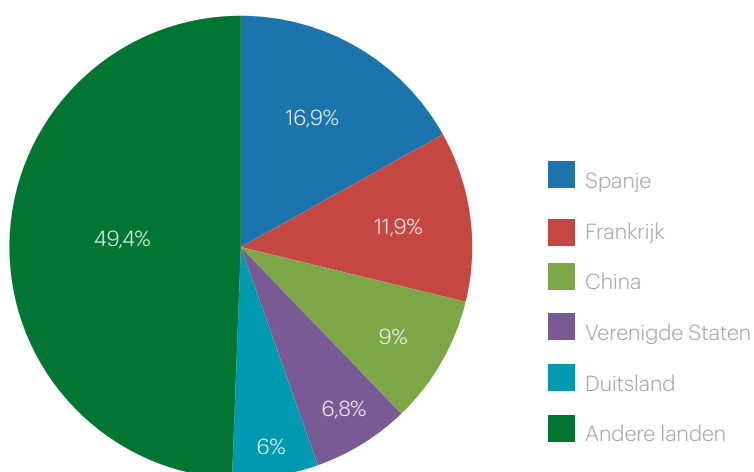
MAROKKAANSE INVOER PER PRODUCT, 2017 (IN % VAN DE TOTALE IMPORT)

BRON: OFFICE DES CHANGES



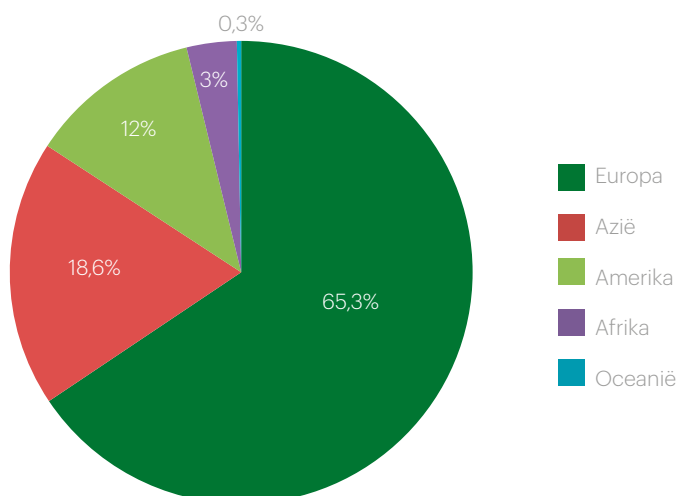
MAROKKAANSE INVOER PER LAND, 2017 (IN %)

BRON: OFFICE DES CHANGES



MAROKKAANSE INVOER PER CONTINENT, 2017 (IN %)

BRON: OFFICE DES CHANGES



troleum uitvoert, wordt op deze groep goederen het grootste handelstekort geboekt. De prijs voor energieproducten viel in 2017 volgens de berekeningen van het Office des Changes gemiddeld 27,4% duurder uit vergeleken met een jaar eerder.

Op productniveau waren gasoliën en stookoliën in 2017 goed voor 7,8% van de totale Marokkaanse importwaarde. Dit is het gevolg van een prijsstijging van niet minder dan 31,2% op deze producten. In 2016 stonden Spanje, de Verenigde Staten en Saoedi-Arabië in voor 60% van de totale verkopen van gasoliën en stookoliën aan Marokko. Gas haalt Marokko dan weer voornamelijk in Algerije.

De tweede en derde belangrijkste importproducten zijn personenauto's (4,8%) en onderdelen voor personenwagens en -voertuigen (3,3%). Personenauto's waren in 2013 slechts 1,3 miljard USD waard, in 2017 was dit al gestegen tot 2,3 miljard USD. De meeste auto's zijn afkomstig uit Duitsland, gevolgd door Spanje en Frankrijk. De import van onderdelen voor personenwagens en -voertuigen kromp in 2017 met 10,8% tot 1,5 miljard USD.

In de eerste helft van 2018 was er een importstijging van al de productgroepen ten opzichte van de eerste zes maanden van 2017. De totale importwaarde lag 9,9%, of 2,3 miljard USD hoger. Dit is in de eerste plaats het gevolg van duurdere energieproducten (+15,7%). Een aantal producten ging er opmerkelijk op vooruit. De grootste stijging stond op naam van zwavel, dat een aankoopwaarde had van 400 miljoen USD, 76% meer dan tussen januari en juni 2017, grotendeels dankzij een hogere prijs op de wereldmarkt. De import van vliegtuigonderdelen steeg met 61,1%.

PARTNERS

Ook wat import betreft, is de Europese Unie nog steeds de belangrijkste partner van Marokko, al neemt het aandeel wel gestaag af. Europa staat nog in voor ongeveer 2/3de van de totale buitenlandse aankopen van Marokko, de Europese Unie voor 56,9%.

Ook hier zijn Spanje en Frankrijk de belangrijkste handelspartners, al is hun relatief belang met 16,9% en 11,9% van de Marokkaanse invoer bescheidener dan hun aandeel in de Marokkaanse uitvoer. Een opvallende derde is China, dat slechts 1% van de export uit Marokko voor zijn rekening neemt maar voor 9% in de Marokkaanse import voorziet. Met China heeft Marokko dan ook een handelstekort van bijna 4 miljard USD.

BELGIË

Marokko is de 44^{ste} klant van België. Het importeert in 2017 Belgische producten ter waarde van 889,7 miljoen EUR.

Voor meer details over de handel van België met Marokko kan de bilaterale nota "De handelsrelaties van België met Marokko" geraadpleegd worden, die werd opgesteld door de Dienst Statistiek van het Agentschap voor Buitenlandse Handel (www.abh-ace.be).

DIENSTEN

De diensten die Marokko importeerde in 2017 hebben in belangrijke mate betrekking op transport (4,1 miljard USD). Voornamelijk maritiem transport wordt in het buitenland aangekocht.

Daarna volgt de categorie reizen, met een waarde van 1,8 miljard USD. Andere diensten die geïmporteerd worden zijn diensten aan bedrijven (1,4 miljard USD) en aan openbare instellingen (1,1 miljard USD), evenals diensten gelieerd aan de constructiesector (870 miljoen USD).

2.3 DIRECTE BUITENLANDSE INVESTERINGEN

Men spreekt van Directe Buitenlandse Investerings (DBI) wanneer een onderneming minstens 10% van het kapitaal van een buitenlandse onderneming verwerft met als doel er controle over uit te oefenen en het beheer ervan te beïnvloeden. Deze operaties worden meestal in twee grote groepen onderverdeeld: de zogenoemde “greenfield”-investerings, die als bedoeling hebben een nieuwe onderneming op te richten en de “brownfield”-investerings of overnames die ernaar streven de controle over een bestaande onderneming over te nemen.

INVESTERINGSKLIMAAT

De Marokkaanse overheid positioneert zich al sinds de publicatie van het Investeringscharter in 1995 als aantrekkelijke bestemming voor buitenlands kapitaal. Een sterke instroom aan DBI is geen overbodige luxe voor Marokko. Deze geldstromen moeten immers helpen om het tekort op de lopende handelsbalans te financieren.

Bovendien stimuleert de stroom aan investeringen ook de beschikbaarheid van nieuwe technologieën en know-how. Dit was nodig om de beleidslijnen uit het “Industrie moderniseringsplan” en “Opkomstplan” uit te voeren. Voorbeelden van sectoren die met hulp van buitenlandse investeringen tot bloei kwamen zijn offshoring, lucht- en ruimtevaart en de automobielsector. Ook het “Groen Marokko” plan, dat de landbouwsector moest moderniseren, voorzag een centrale rol voor buitenlandse investeringen.

Concreet kende Marokko belastingvoordelen en subsidies toe, verleende het goedkope financiering en ontwikkelde het moderne industriële zones. Bedrijven actief in lucht- en ruimtevaart, de landbouw- en voedingsmiddelensector, auto-

mobielsector, de chemie & farma, bouw, elektriciteit, elektronica, hernieuwbare energie, de mechanische of metallurgische sector, offshoring en textiel kunnen hun gading vinden in 26 specifieke industriële zones. Meer informatie hierover kan gevonden worden op www.zonesindustrielles.ma. Sommige van deze industriële zones zijn bovendien ook vrije zones.

In 2009 nam Marokko de OESO verklaring over die bepaalt dat voor buitenlandse investeerders dezelfde rechten en plichten gelden als voor lokale investeerders, behalve voor een beperkt aantal strategische sectoren zoals fosfaat, energie en financiële instellingen.

In 2014 werd het beleid om internationale investeringen aan te trekken verdergezet met het stimuleren van samenwerkingen tussen KMO's en grote conglomeraten en vooral een nieuw raamwerk voor subsidies binnen een aangepast Investeringscharter. Dit charter garandeert valuta convertibiliteit evenals gratis repatriëring van winsten en geïnvesteerd vermogen.

In 2015 werd een wet van kracht over Publiek-Private Partnerschappen. Deze wet, die contracten van vijf tot dertig jaar toestaat, laat private bedrijven toe om deel te nemen aan de planning, financiering, constructie, onderhoud en de exploitatie van projecten die nodig zijn voor de openbare dienstverlening.

In 2016 werd het Investeringshervormingsplan (Investment reform plan) gelanceerd. Dit plan voorziet belasting- en douanevoordelen ter ondersteuning van investeerders, nieuwe investeringsprojecten en vrijstellingen van invoerrechten en op btw. In 2017 en 2018 werden ook wetten van kracht die belastingvoordelen van

VRIJE EXPORT ZONES

Om buitenlandse directe investeringen aan te trekken ontwierp Marokko verschillende vrije zones. Dat zijn gebieden bestemd voor het exporteren van industriële of commerciële activiteiten met belangrijke (fiscale) voordelen voor de bedrijven die er zich vestigen.

Enkele belangrijke vrije zones zijn deze van Tanger, Dakhla en Laayoune, Kebdana en Nador en Kenitra.

Bedrijven die zich vestigen in vrije zones kunnen onder meer volgende voordelen verwachten:

Vennootschapsbelasting

- Een totale vrijstelling gedurende de eerste 5 opeenvolgende jaren vanaf de datum van het begin van de operaties
- Een verlaagd belastingtarief van 8,75% van toepassing gedurende de volgende 20 jaar

Roerende voorheffing op dividenden

Het dividend dat wordt uitgekeerd aan aandeelhouders die geen ingezetenen zijn en dat is afgeleid van activiteiten van de in Free Zones gevestigde bedrijven, is vrijgesteld van bronheffing op dividend

Belasting op toegevoegde waarde

- Goederen en diensten die worden geëxporteerd door de vrije zones zijn vrijgesteld van btw
- Goederen geleverd en diensten verleend aan bedrijven gevestigd in vrije zones zijn vrijgesteld van btw
- Transacties uitgevoerd binnen of tussen Vrije Zones zijn vrijgesteld van btw

Registratierechten

- Oprichting en kapitaalsverhoging van bedrijven gevestigd in vrije zones zijn vrijgesteld van registratierechten
- Verwerving door bedrijven gevestigd in vrije zones van grond die nodig is voor de uitvoering van hun investering

Bron: Wet n° 19-94 met betrekking tot de vrije export zones

20% geven op investeringen van meer dan 1 miljoen USD door buitenlandse filmbedrijven en een korting die kan oplopen tot 30% in bedrijfslasten voor kapitaalinvesteringen in startups in nieuwe technologieën en binnen de toeristische industrie.

Ongeacht de financiële incentives wekt Marokko ook interesse van buitenlandse investeerders dankzij de stabiliteit die het land biedt in een vaak onrustige regio. De nieuwe regering onder leiding van Eerste Minister Saad-Eddine El Otmani volgt het beleid van zijn voorganger in de geest van de nieuwe grondwet uit 2011. Deze voorziet in een beter evenwicht van de macht, al blijft de Marokkaanse Koning een zeer grote invloed uitoefenen op heel wat aspecten van het politieke, sociale en economische leven. Premier El Otmani heeft enkele specifieke punten naar voren geschoven die hij wenst te realiseren, zoals het voorzien in een performantere publieke dienstverlening en een significante afname van de corruptie.

Een derde element in de aantrekkingskracht van Marokko is de strategische ligging tussen Europa, Afrika en het Midden-Oosten. Marokko probeert dit feit in sneltempo te verzilveren. Zo worden specifieke incentives uitgewerkt voor grote ondernemingen die hun hoofdkwartier in Marokko vestigen en worden investeringen gedaan in onder meer de logistieke en financiële sector. Ook de heropname in de Afrikaanse Unie in januari 2017 en de deelname aan de Continentaal Afrikaanse Vrijhandelsregio (Continental Free Trade Area) kunnen in dit licht gezien worden.

Meer informatie over de logistieke sector in Marokko kan gevonden worden in de sectorale analyse verderop in deze studie.

Meer informatie over investeren in Marokko kan gevonden worden op www.invest.gov.ma.

EVOLUTIE INKOMENDE DBI

De directe buitenlandse investeringen in Marokko als percentage van het BBP zijn de afgelopen 2 decennia relatief constant rond de 3% gebleven. Vlak voor de economische crisis losbarstte, werden de hoogste percentages opgetekend (3,6% in zowel 2006 als 2007). Net na de economische crisis vielen de laagste percentages te noteren (2,1% en 1,3% in respectievelijk 2009 en 2010).

Vanaf 2012 zette het herstel zich weer in. Marokko was de voornaamste ontvanger van directe buitenlandse investeringen in de Maghreb in 2013, een jaar later tekende het land een absoluut record op met DBI ter waarde van 3,5 miljard USD. De stroom aan DBI binnen de MENA-regio in haar geheel bedroeg tussen 2011 en 2015 ongeveer 1,5% van het BBP, amper de helft van de ratio die Marokko in dezelfde periode liet optekenen.

Ook in 2016 presteerde Marokko bovengemiddeld sterk. Op het Afrikaanse continent ontving alleen Zuid-Afrika meer directe buitenlandse investeringen dan Marokko. Toch vielen volgens het IMF de DBI lager uit, tot een niveau van 1,8% van het BBP. Een gelijkaardige terugval werd volgens de OESO geobserveerd in heel de MENA-regio. In 2017 trok Marokko ongeveer 2,57 miljard USD aan, wat rond de 11% meer is dan het jaar voordien.

Het IMF verwacht dat de directe buitenlandse investeringen in de komende jaren weer zullen toenemen tot ongeveer 2,6% van het BBP. Het merendeel van de investeringen zou terecht komen bij groeisectoren als lucht- en ruimtevaart, de automobiellindustrie en de chemie.

De voorraden aan DBI (als % van het BBP) zijn volgens UNCTAD de afgelopen jaren gestegen tot 59,3% in 2017. In 2015 lag dit nog 10 procentpunt lager. In 1995 was dit slechts 13,1%.

De immobiliënsector trok in 2017 het meeste directe buitenlandse investeringen aan (34%). Op verre afstand volgde de maakindustrie (19,9%), waarin de automobiëlindustrie goed de helft voor zijn rekening nam. Ook de financiële sector (12,7%) trok opvallend veel buitenlandse investeringen aan.

Frankrijk is traditioneel de grootste investeerder in Marokko. Volgens voorlopige cijfers voor 2017, uitgegeven door het Office des Changes, was Frankrijk goed voor 31,4% van de directe buiten-

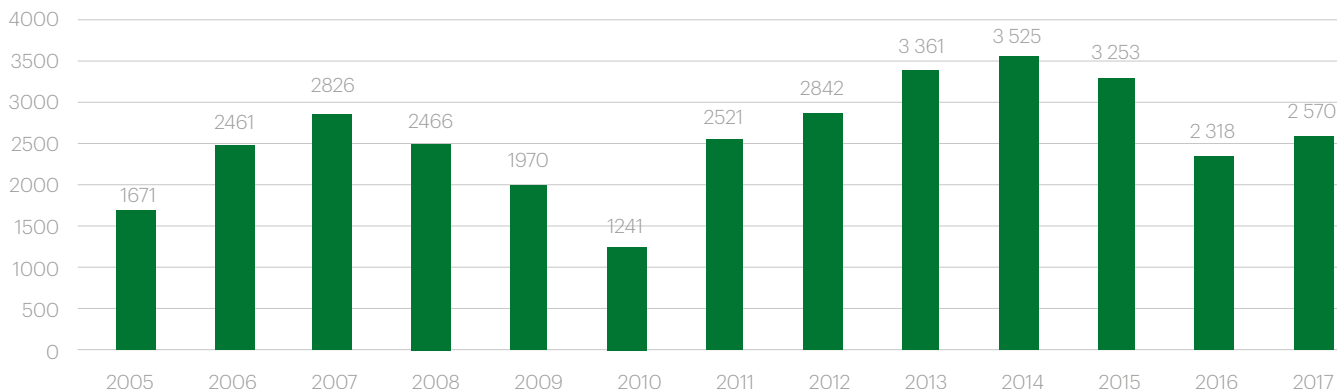
landse investeringen in Marokko. De Verenigde Staten en de Verenigde Arabische Emiraten vervolledigden de top 3. België stond op de tiende plaats, vlak voor Spanje.

UITGAANDE DBI

De uitgaande directe buitenlandse investeringen van Marokko zijn al jaren in stijgende lijn. In 2005 bedroegen deze investeringen 74 miljoen USD, in 2016 was dit volgens de OESO al opgelopen tot 636 miljoen USD. Voorlopige cijfers van het Office des Changes tonen aan dat de directe buitenlandse investeringen in 2017 stegen met 58,5% ten opzichte van het voorgaande jaar.

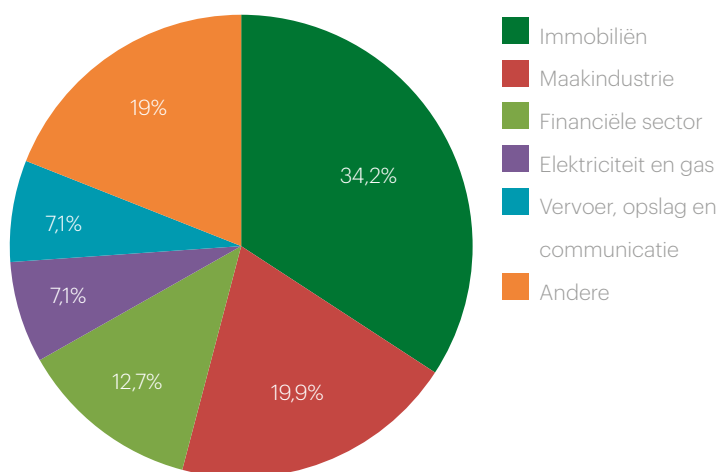
DIRECTE BUITENLANDSE INVESTERINGEN, 2005 – 2017 (IN MILJOEN USD)

BRON: ORGANISATIE VOOR ECONOMISCHE SAMENWERKING EN ONTWIKKELING (OESO)



DIRECTE BUITENLANDSE INVESTERINGEN PER SECTOR, 2017 (IN %)

BRON: OFFICE DES CHANGES (VOORLOPIGE CIJFERS)

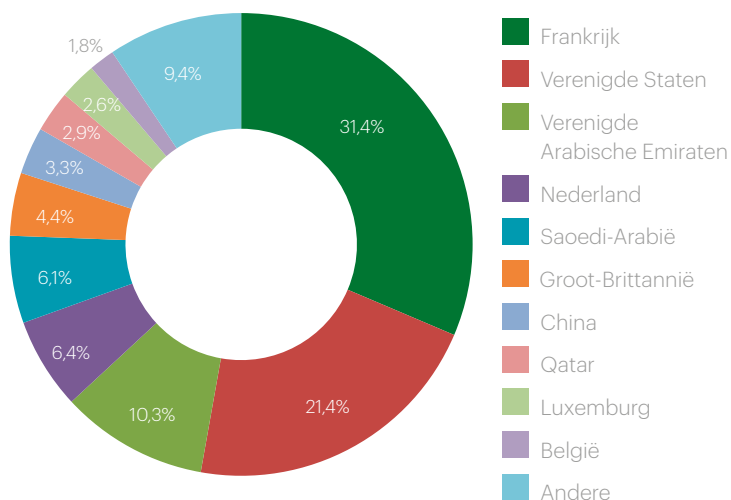


De belangrijkste ontvanger van Marokkaanse investeringen in 2017 was Egypte, dat bijna 60% van alle Marokkaanse investeringen in het buitenland voor zich nam. De aankoop van een Egyptische bank ter waarde van 500 miljoen USD speelt vanzelfsprekend een cruciale rol. Andere landen die in 2017 investeringen uit Marokko mochten verwelkomen waren Frankrijk (12,8%), Ivoorkust (12,2%), de Verenigde Arabische Emiraten (6,9%), Kameroen, Mauritius en de Centraal-Afrikaanse Republiek.

België staat op de 28^{ste} plaats wat DBI vanuit Marokko betreft, tussen China en Groot-Brittannië. Slechts vier EU-landen (Frankrijk, Spanje, Oostenrijk en Ierland) doen beter, terwijl 18 Afrikaanse landen meer investeringen uit Marokko aantrokken. Dit is een direct gevolg van de Marokkaanse ambitie om een hub te worden tussen Europa en Afrika. Sinds 2008 ging ongeveer 53% van de DBI richting Afrika en dit vooral naar de financiële sector, telecommunicatie en transport.

LANDEN MET DIRECTE BUITENLANDSE INVESTERINGEN IN MAROKKO, 2017 (IN % VAN HET TOTAAL)

BRON: OFFICE DES CHANGES (VOORLOPIGE CIJFERS)



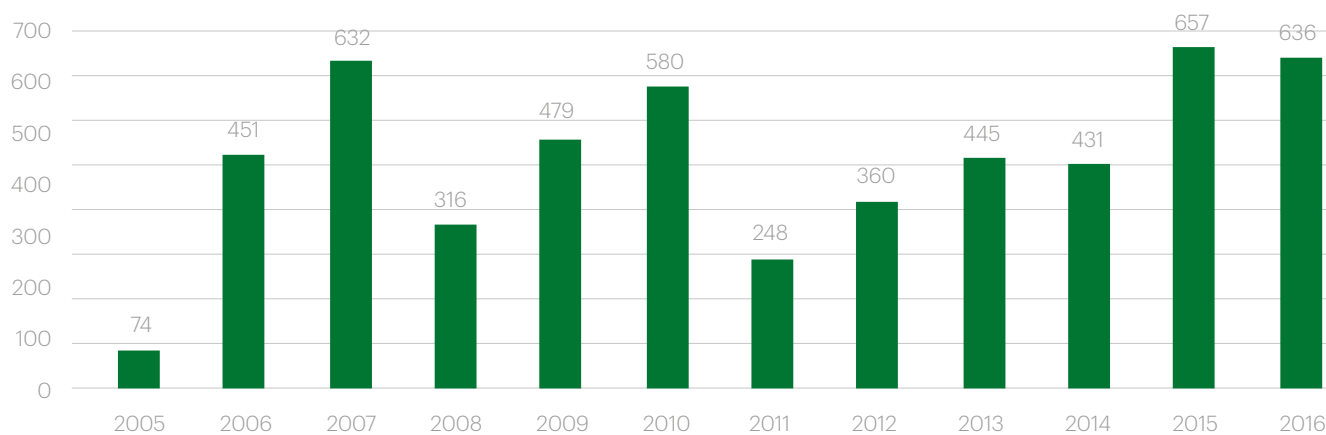
BELGIË

Een groep van minstens 100 Belgische bedrijven is actief in diverse Marokkaanse sectoren. Dat gaat van ondernemingen in de voedingsmiddelensector zoals Puratos of Pralinor, in de lucht- en ruimtevaartsector zoals SABCA via ASM Aéro tot de constructiesector met Cosimco, Aertssen en Willemen, etc.

De Marokkaanse investeringen in België zijn eerder beperkt en situeren zich voornamelijk binnen de bank- en fosfatensector.

UITGAANDE DIRECTE BUITENLANDSE INVESTERINGEN, 2005 - 2016 (IN MILJOEN USD)

BRON: ORGANISATIE VOOR ECONOMISCHE SAMENWERKING EN ONTWIKKELING (OESO)



2.4 RISICOWAARDERING

2.4.1 RISICOWAARDERING VOLGENS DE CREDENDO GROUP

De missie van Credendo - Export Credit Agency (voorheen Delcredere), de Belgische openbare kredietverzekeraar, is het ondersteunen van internationale handelsrelaties. Credendo beschermt bedrijven, banken en verzekeringsondernemingen tegen kredietrisico's en politieke risico's of vergemakkelijkt de financiering van dergelijke transacties. Credendo maakt een gespecialiseerde kredietanalyse en risicobeoordeling van afzetmarkten en bedrijven. Die beoordeling bestaat uit een inschatting van de politieke risico's en dit zowel op korte als op (middel)lange termijn waarbij rekening wordt gehouden met de kans op externe conflic-

ten, het risico op onteigeningen en politieke willekeur, de financiële gezondheid en de diversificatie van de economie van het land. Daarnaast worden ook de commerciële risico's beoordeeld en wordt er rekening gehouden met de kwaliteit van het juridische en institutionele kader van de beoogde landen.

EXPORTOPERATIES

De politieke risico's waaraan investeerders in Marokko worden blootgesteld zijn beperkt. Met politieke risico's bedoelt men alle gebeurtenissen die

RISICOWAARDERING VOLGENS DE CREDENDO GROUP

BRON: WWW.CREDENDO.COM/COUNTRY-RISK/MOROCCO, SITUATIE OP 01/10/2018

Handelstransacties

Beoordeling van politieke en aanverwante risico's (1 tot 7)

Korte termijn



Middellange/ lange termijn



(Speciale) contantzaken



OESO-premieclassificatie



Beoordeling van het commercieel risico (A tot C)



Buitenlandse investeringen

Beoordeling van het risico van politiek geweld (1 tot 7)



Beoordeling van het risico van onteigening



Beoordeling van het risico van muntinconvertibiliteit en transferbeperking



voor de verzekerde of debiteur overmacht vormen zoals oorlogen, revoluties, natuurrampen, deviezenschaarste en willekeurige overheidsmaatregelen. Dit zowel op korte termijn (2 op 7) als op middellange en lange termijn (3 op 7). Voor de speciale contantzaken, gebaseerd op politieke risico's bij krediettransacties, krijgt het land een klasse 2 op 7.

Het commerciële risico situeert zich in klasse B, d.w.z. een gemiddeld risico. Het gaat om het risico dat de privédebiteur in gebreke blijft, nl. dat hij niet aan zijn verplichtingen kan voldoen of dat hij er zich aan onttrekt zonder wettige reden. Het commerciële risico wordt niet alleen bepaald door de situatie van de debiteur zelf, maar ook door macro-economische of systeemgebonden factoren die de betalingscapaciteit van het geheel aan debiteuren in een land beïnvloeden.

DIRECTE INVESTERINGEN

Credendo verzekert bij directe investeringen in Marokko tegen het risico op oorlog, het risico op onteigening, willekeurige overheidsmaatregelen en het transferrisico i.v.m. de betaling van de dividenden of de repatriëring van kapitaal. Die risico's kunnen afzonderlijk worden verzekerd, maar ook in alle mogelijke combinaties. Alle aanvragen worden geval per geval behandeld op basis van een gedetailleerde analyse.

Het risico op politiek geweld omvat zowel het risico op een extern conflict als het risico op binnenlands politiek geweld. Het binnenlands politiek geweld omvat, op zijn beurt, het extreme geval van een burgeroorlog, maar ook de risico's op terrorisme, burgeroproer, sociaal-economische conflicten en

raciale en etnische spanningen. Marokko scoort op dit punt gemiddeld, met een inschatting van 3 op een schaal van 7.

Het risico op onteigening en willekeurige overheidsmaatregelen heeft niet enkel betrekking op de risico's op onteigening en het niet-nakomen van de contractuele verbintenissen door de overheid, maar ook op de risico's die verband houden met de (slechte) werking van het gerechtelijke apparaat en de potentiële negatieve gedragswijzigingen ten aanzien van buitenlandse investeerders. Ook hier krijgt Marokko een score van 3 op een schaal van 7.

Het transferrisico is het risico dat voortvloeit uit een gebeurtenis of een beslissing van buitenlandse overheden die de transfer van het kredietbedrag betaald door de debiteur verhindert. Met een score van 3 op 7 rangschikt het land zich in de categorie van gemiddelde risico's.

Meer informatie is beschikbaar op www.credendo.com

2.4.2 ANDERE RISICO-INDICATOREN

Tal van instellingen maken inschattingen van de risico's van zakendoen in een land. We geven hier slechts een selectie van de bekendste:

- Volgens het "Global Competitiveness Report 2017-2018" van het Wereld Economisch Forum (WEF) staat Marokko op een 71ste plaats op een totaal van 137 landen die gerangschikt worden op basis van hun concurrentiekracht. Ter vergelijking: België bezet de 20^{ste} plaats. Ten opzichte van de 70^{ste} plaats van vorig jaar zet Marokko wel een stapje achteruit.

Op het vlak van publieke en private instellingen (49^{ste}), marktgrootte (53^{ste}) en infrastructuur (54^{ste}) scoort Marokko het best. Ook de efficiëntie van de goederenmarkt krijgt een degelijke score (58^{ste}).

Daartegenover staat dat de arbeidsmarkt verre van efficiënt is (120^{ste}), dat er weinig sprake is van innovatie (94^{ste}) en dat het hoger onderwijs te wensen overlaat (101^{ste}).

Een enquête afgenomen door het WEF toont aan dat de grootst gepercipieerde hinderpaal om zaken te doen in Marokko de corruptie is. Daarna volgen een inefficiënte overheidsbureaucratie en de moeilijke toegang tot financiering.

- Volgens de indicator "Ease of Doing Business 2018" van de Wereldbank, die onderzoekt hoe eenvoudig handelsrelaties onderhouden kunnen worden, bezet Marokko de 69^{ste} plaats op 190 landen. Het is de ambitie van de Marokkaanse regering om in de top 50 terecht te komen. Ter informatie: amper 10 jaar geleden stond Marokko nog op de 129^{ste} plaats.

Voornameijk op het vlak van bouwvergunningen scoort Marokko sterk, met een 17^{de} plaats. Het betalen van belastingen en starten van een zaak verloopt relatief eenvoudig (respectievelijk 25^{ste} en 35^{ste} plaats).

Ter info: België staat op de 52^{ste} plaats in deze ranking.

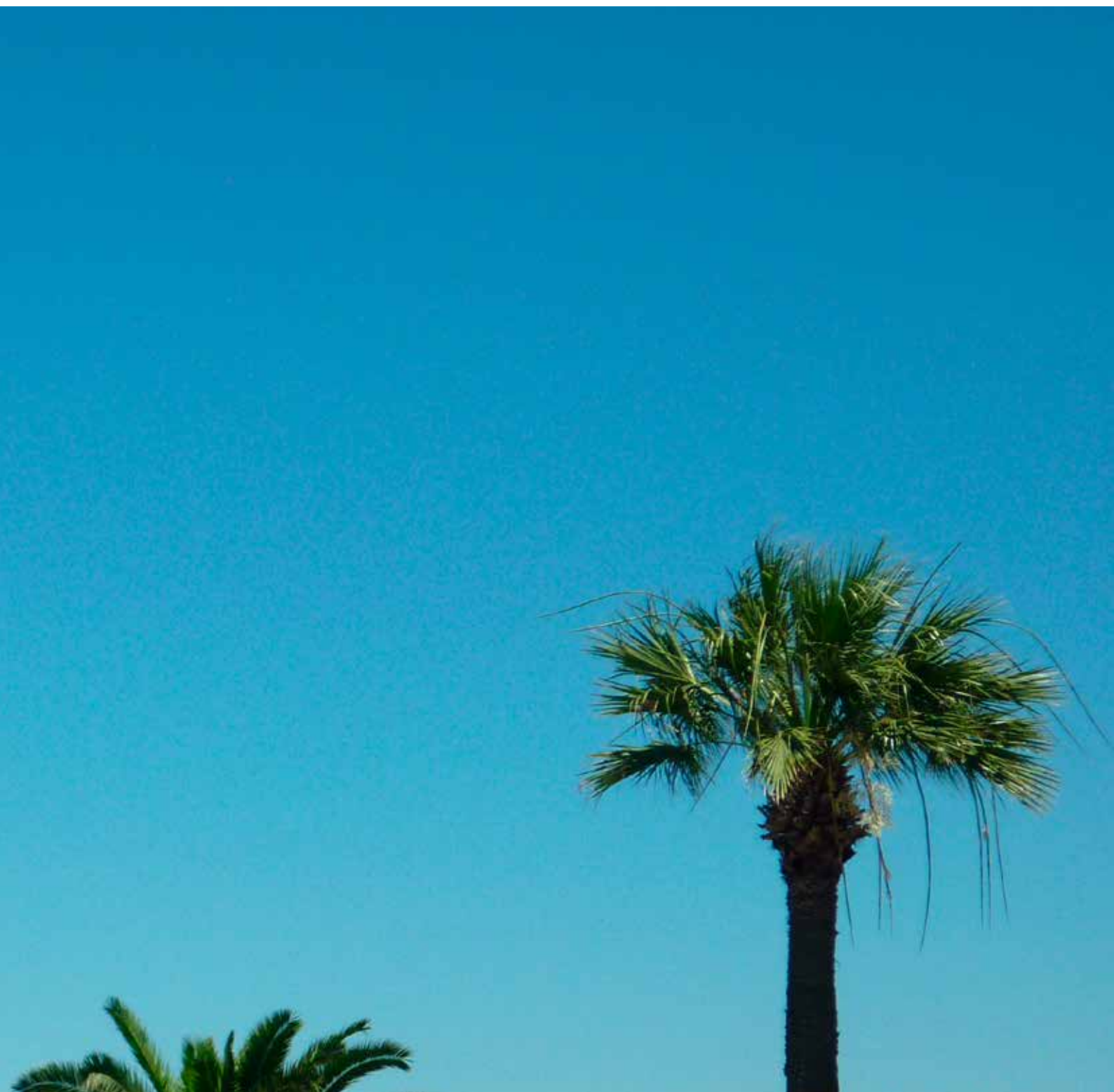
- Volgens de OESO bedraagt het landenrisico 3 op een schaal van 7, zijnde een gemiddeld risico. Het landenrisico van de OESO-premieclassificatie is samengesteld uit het transfer- en convertibiliteitsrisico (i.e. het risico dat een overheid kapitaal- of wisselkoerscontroles oplegt waardoor een entiteit de lokale valuta niet kan omzetten naar buitenlandse valuta en/of geen fondsen kan transfereren naar schuldeisers die buiten het land gevestigd zijn) en gevallen van overmacht (bv. oorlog, onteigening, revoluties, burgerlijke onlusten, overstromingen, aardbevingen).



3

SECTORALE ANALYSE





3.1 DE LOGISTIEKE SECTOR IN MAROKKO

INLEIDING

Marokko grenst aan de Straat van Gibraltar, één van de drukste scheepvaartroutes ter wereld en de doorgang tussen de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan. Daardoor heeft het sterke banden met zowel Afrika, het Midden-Oosten als Europa. Het meest noordelijk gelegen deel van Marokko is slechts 14 kilometer verwijderd van het Europese vasteland.

De verdere uitbouw van een performante logistieke- en transportsector is dan ook een kernelement van de Marokkaanse strategie om meer welvaart te creëren in het Koninkrijk. In 2016 droeg de logistieke- en transportsector 5% bij aan het BBP en de groei ervan is al jaren meer uitgesproken dan de gemiddelde groei van de Marokkaanse economie. Ondertussen stelt de sector, inclusief het informele circuit, al 445.000 personen tewerk.

Om deze uitbouw te verzekeren kijkt Marokko actief naar het buitenland voor investeerders en leveranciers. België wordt als een betrouwbare partner gezien, afgaande op de vier samenwerkingsovereenkomsten binnen de logistieke en transportsector die ons land met Marokko sloot in de periode 2012 – 2016. Enkel Frankrijk (10), Spanje (5) en Qatar (5) tekenden meer overeenkomsten met Marokko binnen de sector.

Een andere indicatie van de internationalisering die Marokko nastreeft is dat het Eurolog 2018 mocht organiseren. Het was de eerste keer in het 24-jarig bestaan dat het congres van de Europese Logistieke Associatie (ELA) buiten Europa plaatsvond. Bovendien organiseerde Marokko in dezelfde adem de LOGISMED conferentie, de Afrikaanse en Middellandse tegenhanger van Eurolog.

In internationale ranglijsten die de logistieke kwaliteit van een land beoordelen, zijn de resultaten gemengd te noemen voor Marokko.

Op de logistics performance index van de Wereldbank kreeg Marokko in de laatste editie (2018) een dreun te verwerken. Het moest vrede nemen met de 109^{de} plaats op 160 landen. Sinds 2012 is Marokko 59 plaatsen gezakt op de ranglijst. De beste score wordt gehaald op de kwaliteit van transportinfrastructuur (93^{ste} plaats) terwijl de efficiëntie aan de douane het meest te wensen overlaat (115^{de}).

In de « Agility Emerging Markets Logistics Index 2018 » bezet Marokko de 21^{ste} plaats op vijftig landen, dat is één plaats hoger dan in de vorige ranking. Van de Afrikaanse landen wist enkel Egypte beter te scoren. Opvallend is de hoge score binnen de subcategorie “Marktcompatibiliteit”, die onder meer de toegankelijkheid van de markt en regulering van het bedrijfsleven onderzoekt. Hier scoort Marokko de 8^{ste} plaats. In de algemene rangschikking van landen met een BBP onder 300 miljard USD bezet Marokko eveneens de 8^{ste} plaats.

Om in bovenstaande rankings op termijn beter te scoren heeft Marokko de afgelopen jaren verschillende langetermijnvisies uitgeschreven. Daarbij hoort de Nationale strategie voor de ontwikkeling van de logistieke competitiviteit – 2030.

Logistieke plannen kunnen niet zonder performant transport, dus ook rond wegen, spoorwegen, havens en luchthavens zijn plannen gemaakt. Meer informatie over deze plannen kan gevonden worden in de sectorale analyses “Transport” en “Infrastructuur”, verderop in deze studie.

NATIONALE STRATEGIE VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE LOGISTIEKE COMPETITIVITEIT

Marokko heeft vijf speerpunten geïdentificeerd om haar logistieke sector naar een hoger niveau te tillen binnen de Nationale strategie voor de ontwikkeling van de logistieke competitiviteit. Dit zijn de ontwikkeling van logistieke zones, het optimaliseren van de logistieke keten, het opleiden van logistiek personeel, het verbeteren van de logistieke vaardigheden en het zorgen voor een duidelijk overheidsbeleid.

Voor dat laatste moet het Marokkaanse Agentschap voor de Ontwikkeling van de Logistiek (Agence Marocaine de Développement de la Logistique – AMDL) zorgen. Sinds 2013 is dit Agentschap het centrale aanspreekpunt en documentatiecentrum

voor de logistiek in Marokko. Het AMDL ondersteunt eveneens het Marokkaanse Observatorium van de Logistieke competitiviteit (Observatoire Marocain de la Compétitivité Logistique – OMCL) dat voorgezeten wordt door de private sector.

3.1.1 LOGISTIEKE MULTI-FLOW ZONES

Centraal in de logistieke strategie van Marokko staan de logistieke “multi-flow” zones. Dit zijn logistieke knooppunten, dicht bij bedrijven en consumenten. Ze zijn multimodaal verbonden en gelegen in de nabijheid van steden, havens en andere afzetgebieden. Op deze terreinen kunnen bedrijven logistieke handelingen ondernemen en gebruik maken van gemeenschappelijke infrastructuur en algemene diensten.

LOGISTIEKE ZONES DIE DE KOMENDE JAREN ONTWIKKELD WORDEN (VERWACHTE OPPERVLAKTE)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER

Logistieke zone	Stad	Verwachte oppervlakte in hectare
Zenata	Casablanca	323
Ain Dalia (Tanger)	Tanger	208
Tamensourte	Marrakech	200
Ait Melloul	Agadir	172
Ameur	Rabat	100
Ras El Ma	Fes	90

De Marokkaanse overheid wil tegen 2030 over 3.300 hectare aan logistieke infrastructuur beschikken. Daarvan is, in samenspraak met lokale overheden, meer dan 80% (2.750 hectare) reeds geïdentificeerd. In 2016 was 550 hectare aan logistieke zones beschikbaar in Marokko. Ter vergelijking : in 2010 was dit nog maar 80 hectare.

Zenata, gelegen nabij Casablanca, moet de grootste logistieke zone worden met activiteiten rond containers, granen, distributie en logistieke onderaannemingen. De ontwikkeling hiervan is in handen van het nationale transportbedrijf SNTL, dat de eerste fase al afwerkte. Een studie uitgevoerd met steun van de Europese Investeringsbank moedigde de constructie van een tweede deel van de logistieke zone aan. Deze zou onder meer een multimodale terminal, een drooghaven, een vrachtenwagencentrum en depots moeten bevatten.

In de periode 2017 – 2021 worden volgende uitbreidingen verwacht:

- Regio Fès-Meknès:
37 ha in de zone van Ras El Ma
- Regio Rabat-Salé-Kenitra:
34 ha in de zone van Amer
- Regio Marrakech Asfi:
37 ha in de zone van Tamansourt
- Regio Sous Massa:
42 ha in de zone van Ait Meloul
- Oostelijke regio:
10 ha in de Technopolis zone van Oujda
- Regio Béni Mellal Khénifra:
10 ha in de zone van ouled Mbarek in Beni Mellal

- Regio van Casablanca-Settat:
100 ha in de zone van Zenata
en 15 ha in de zone van Ouled Saleh

Binnen iedere logistieke zone kunnen tot vijf types van logistieke parken gevestigd zijn. Specialisaties zijn containers, distributie, landbouw- en voedingsmiddelen, granen en bouwmaterialen.

Belgische bedrijven actief in de logistieke sector kunnen de komende jaren in een steeds toenemend aantal logistieke parken onder meer volgende diensten aanbieden (bron: website AMDL):

Containerpark:

- Groepeer- en sorteerbewerkingen
- Opslag en containerbehandeling
- Depot / vullingsdiensten en vacuümcircuit
- Procedures en administratieve diensten

Distributiepark georganiseerd rond vrachtwagens en paletten:

- Behandeling
- Opslagruimte
- Diensten met toegevoegde waarde (factureringscontrole, co-packing, ...)

Park voor de groepering en grootmarkt van **landbouw en voedingsmiddelen:**

- Laden / lossen
- Opslag en behandeling van paletten
- Gezondheidsstandaard controlediensten (cold chain, traceerbaarheid, etc.)
- Nevenwerkzaamheden: administratief, commercieel, schoonmaak, enz.
- Marktplaats

Graansilopark

- Transfer van graan van doorvoerhavensilo's naar opslagsilo's
- Opslag
- Overslag naar consumptiebekkens
- Aanvullende diensten

Bouwmaterialenpark (staal, cement, glas, zand...)

- Opslaghandelingen en behandeling van goederen
- Transformatie van basis- of halffabrikaten
- Verkoopgebied (marktplaats)
- Certificering en controle van kwaliteitsnormen

3.1.2 LOGISTIEK PROCESSEN EN OPLEIDINGEN

Ook Belgische bedrijven gefocust op consultancy, logistieke processen en logistiek management kunnen in Marokko gebruik maken van de vele opportuniteiten die er zich voordoen. Het AMDL en het Ministerie van Transport hebben immers als doelstelling om het logistieke niveau van Marokkaanse bedrijven naar de hoogste internationale standaarden te heffen en de kwaliteit van de logistieke operatoren te verbeteren.

De derde plaats die ons land bezet op de logistics performance index van de Wereldbank is een sterk visitekaartje om de Marokkaanse bedrijven bij te staan. Enkele concrete actiepunten waarin hulp geboden kan worden:

- het sensibiliseren van ondernemingen om hun logistieke activiteiten uit te besteden. Dit kan onder meer door het organiseren van evenementen en de promotie van "best practices"
- het ontwerp en de implementatie van een systeem voor classificatie en kwalificatie van geïntegreerde logistieke actoren (labeling)
- het opwaarderen van de logistieke functie in het bedrijf
- het herevalueren van de openbare aanbestedingsprocedures met betrekking tot de vraag naar logistieke diensten
- de implementatie van een personeelsplan afgestemd op de behoeften van de logistieke en transportsector
- een analyse en verbetering van de bedrijfsmodellen van de bedrijven actief in de logistieke sector
- betere criteria omschrijven om iemand toegang te verschaffen tot een beroep in de logistieke sector, inclusief de werkwijze en controle erop

- de rol van de informele sector inperken met een ontradingscampagne

Voor KMO's heeft de overheid via AMDL en in samenwerking met onder meer de Federatie van Transport & Logistiek van de Algemene Confederatie van Marokkaanse Bedrijven (CGEM) en GIAC Translog het programma "PME Logis" in het leven geroepen. Dit programma moet technische en financiële ondersteuning bieden bij projecten rond logistieke diagnostiek, informatiesystemen, certificeringen / etikettering en training.

Het programma zal lopen van 2017 tot 2021 en zit momenteel in een pilootfase. Concreet zal zowel technische als financiële steun ter beschikking van KMO's worden gesteld.

Daarnaast kunnen Belgische organisaties ook helpen bij de opleiding van logistiek personeel. In het schooljaar 2010 – 2011 kregen slechts 2.500 personen een logistieke vorming, in 2014 – 2015 waren dat er al 7.325. Er zijn momenteel ongeveer 120 bedrijven die een 200-tal opleidingen aanbieden en enkele "centres d'excellence" in logistiek.

Marokko kan voor haar opleidingen in de logistiek rekenen op het regionaal samenwerkingsprogramma binnen het Euromed Partnerschap. Deze worden "Logismed Training Activities" genoemd.

3.1.3 LOGISTIEKE INITIATIEVEN

A. LOGISTIEKE VRIJE ZONE VAN TANGER: TANGER MED LOGISTICS FREE ZONE

De Tanger Med Logistics Free Zone, gelegen in het havencomplex van Tanger Med, werd gelanceerd in november 2008. Als enige vrije zone is ze integraal gericht op logistiek. Het terrein is dan ook perfect gelegen aan de Straat van Gibraltar en gelinkt met multimodale transportmogelijkheden.

De vrije zone, ook wel Medhub genoemd naar de uitbater, is een opslagplaats voor distributie naar andere vrije zones in Marokko. Daarnaast worden ook bewerkingen uitgevoerd zoals ordervoorbereiding, opslag, verpakking, etikettering, montage en kwaliteitscontrole. De bedrijven gevestigd in deze zone zijn voornamelijk logistieke, multinationale distributeurs, internationale handelsbedrijven en aanbieders van havendiensten.

Naast de klassieke fiscale en douanevoordelen van vrije zones, zoals besproken in het aparte kader in het hoofdstuk "Directe Buitenlandse Investerings", schuift Medhub nog enkele andere troeven naar voor:

- Producten die geen transformatie hebben ondergaan kunnen vrijgegeven worden op de Marokkaanse markt
- Er geldt een onbeperkte opslagtermijn
- Bedrijven hebben de mogelijkheid om het certificaat van oorsprong EUR-MED of EUR 1 te splitsen door een oorsprongscertificaat EUR-MED te verstrekken of op de factuur EUR-MED te vermelden
- Er is geen douaneverklaring nodig tussen de haven Tanger Med en de logistieke vrije zone
- Bedrijven kunnen gebruik maken van een ver-

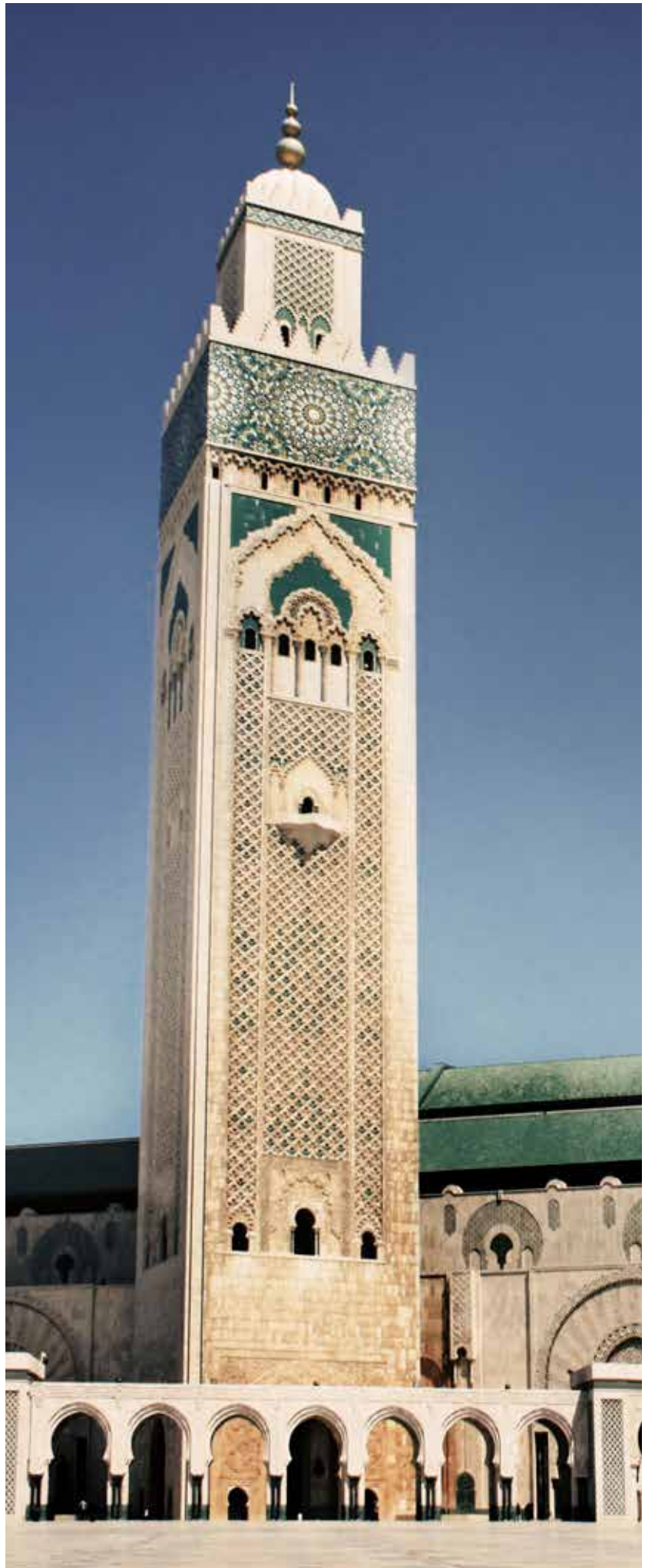
eenvoudigde aangifte met andere vrije zones en de douane

- Het is mogelijk om een definitieve ontheffing te verkrijgen voor de beveiliging van goederen tussen Medhub en alle douanekantoren.
- Bedrijven kunnen gebruik maken van een gedigitaliseerd beheer van de goederenstroom

Bedrijven die meer informatie wensen over opslagruimtes, land, kantoren of vestigingsprocedures in de Tanger Med Logistics Free Zone kunnen zich wenden tot Medhub (www.tmpa.ma/en/medhub).

Contactpersonen zijn :

- Ahmed HARBAZ - Operations manager
(a.harbaz@tmsa.ma)
- Imane ABJIOU - Sales manager
(i.abjiou@tmsa.ma)



B. DIGITALISERING EN VEREENVOUDIGING VAN ADMINISTRATIEVE PROCEDURES

Het paradepaardje van de administratieve vereenvoudiging voor buitenlandse bedrijven die handel drijven met Marokko is het elektronische venster PortNet.

PortNet is een effectieve manier om het buitenlandse handelscircuit te faciliteren en de kwaliteit van de dienstverlening aan logistieke operatoren en de internationale handel in het algemeen te verbeteren. Deze dienst maakt het mogelijk om de wachttijd van schepen, doorlooptijden en het laden en lossen van goederen zowel betreffende import als export te optimaliseren door een end-to-end integratie van de logistieke keten.

PortNet werd gelanceerd in 2012 en krijgt er steeds meer functionaliteiten bij. Ondertussen is het bijvoorbeeld ook al opengesteld voor goederen die binnenkomen via de luchthavens. Momenteel zijn er bijna 30.000 gebruikers van het systeem, waaronder meer dan 20.000 exporteurs en importeurs. Het project heeft al zes awards ontvangen en kreeg felicitaties van de Wereldhandelsorganisatie.

In het strategische plan voor de logistiek 2017 – 2022 worden naast de verdere uitwerking van PortNet ook onder meer de volgende digitale initiatieven aangekondigd:

- De verbetering van het geografische informatie-systeem van de wegen
- Het gebruik van elektronische tolheffingen (JAWAZ) op het wegennet uitbreiden
- De oprichting van een geografisch informa-

tiesysteem voor het beheer van het openbare maritieme domein

- De realisatie van een haven-cartografische atlas
- De ontwikkeling van talrijke applicaties voor informatie over de toestand van het wegennet, tollarieven, tickets, treinroosters...

C. GREEN LOGISTICS

In 2016 werd het plan "Moroccan Green Logistics" gelanceerd in de schoot van het AMDL. Dit plan, opgesteld in de marge van het Klimaatakkoord van Parijs, wil van Marokko een voorloper maken in groene logistiek.

Het Moroccan Green Logistics plan schuift zes doelstellingen naar voren. Om succesvol te zijn in de Marokkaanse logistieke sector houden Belgische bedrijven deze principes best in het achterhoofd.

1. Een bewustmakingscampagne om aan te tonen dat het belangrijk is dat ook de logistieke sector deelneemt aan de wereldwijde acties ter bestrijding van de klimaatverandering.
2. De Marokkaanse logistieke gemeenschap (institutionele actoren, bedrijven, logistieke operatoren, enz.) mobiliseren rond een proactieve, inclusieve en coherente benadering van duurzame ontwikkeling.
3. Het bevorderen van nationale inspanningen op het gebied van de "Best practices" binnen groene logistiek.

4. Het op gang trekken van een nieuwe dynamiek om samenwerkingsovereenkomsten te vinden.
5. De creatie van een kader voor de uitwisseling van ervaringen binnen groene logistiek en de ontwikkeling van een systeem voor het monitoren en benchmarken van milieupraktijken en trends in de internationale logistiek, met name in landen die op dit gebied al verder staan.
6. Anticiperen op de positionering van de logistieke sector in Marokko in verband met te verwachten samenwerking- en financieringsmogelijkheden in de context van de uitvoering van de Overeenkomst van Parijs.

Meer informatie en het charter rond de groene logistiek van Marokko kan gevonden worden op: www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2016/11/Charte-Log-verte-Fran%C3%A7ais-1.pdf

D. MAROCCAN LOGISTICS AWARDS

Om bovenstaande praktijken te promoten heeft het AMDL ook een resem awards in het leven geroepen, waaronder het 'Green Logistics'-project van het jaar. Deze award wordt uitgereikt aan een bedrijf of instelling die een project heeft uitgevoerd op een van de gebieden die zijn gedefinieerd in het Marokkaanse handvest voor groene logistiek, goedgekeurd tijdens COP 22. In 2018 werd de prijs toegekend aan het 'Green Market' project van de start up E-picerie Verte, de eerste online winkel voor biologische en natuurlijke producten.

Daarnaast is er ook het "Logistics Project van het jaar", dat een bedrijf of instelling bekroont die een innovatieve logistieke oplossing heeft geïntrodu-

” Het paradepaardje van de administratieve vereenvoudiging voor buitenlandse bedrijven die handel drijven met Marokko is het elektronische venster PortNet.

ceerd met een bewezen verbetering in de logistieke functies, de productie, het gebruik van logistieke informatiestromen of andere schakels in de supply chain. In 2018 ging de eer naar Danone, in 2016 sleepte PortNet deze award in de wacht.

De derde award is weggelegd voor de "professional van het jaar", een persoon die door zijn acties ten gunste van de Marokkaanse logistieke gemeenschap heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van de sector. In 2018 was het Jalal Benhayoun, de Directeur-generaal van PortNet die de prijs in de wacht sleepte.

Belgische bedrijven gevestigd in Marokko kunnen zeker hun kans wagen.

3.2 DE TRANSPORTSECTOR IN MAROKKO

Om de transportsector naar een hoger niveau te tillen, heeft de Marokkaanse overheid verschillende langetermijnplannen uitgewerkt. Deze worden in de meeste gevallen onderverdeeld in vijfjarenplannen. Een overzicht van de transportsector in Marokko begint dan ook aan de hand van onderstaande 4 plannen:

- Wegenplan – 2035
- Treinplan – 2040
- Nationale havenstrategie – 2030
- Masterplan voor luchthavenontwikkeling – 2035

Meer informatie over investeringen en toekomstige projecten in deze sectoren kan gevonden worden in de sectorale analyse “Infrastructuur”, verderop in deze studie.

3.2.1 WEGEN

Huidige stand van zaken:

- Autosnelwegen: 1.800 kilometer
- Wegennet: 57.334 kilometer, waarvan
- 1.080 kilometer expreswegen
- 15.782 kilometer nationale wegen
- 11.157 kilometer regionale wegen
- 30.395 kilometer provinciale wegen
- Wegconstructies : 9.400

Ongeveer 75% van de goederen, exclusief fosfaat, wordt in Marokko over de weg vervoerd. De wegtransportbedrijven hebben samen een jaaromzet van om en bij 15 miljard dirham (bijna 1,6 miljard USD).

In 2016 reden iets meer dan 90.000 voertuigen rond om goederen te transporteren. Amper 13 jaar eerder, in 2003, waren dat er slechts 15.000. Het aantal bedrijven dat goederen van derden vervoert is nog sterker gegroeid, van 2.800 in 2003 naar 54.155 in 2016.

De sterke versnippering in deze sector kwam de kwaliteit en de veiligheid echter niet ten goede. Daarom heeft Marokko een nieuw wegenplan aangenomen dat de sector grondig moet hervormen. Centraal staan de volgende zeven punten.

1. Een doorgedreven herstructurering van het goederenvervoer over de weg
2. Een verbetering van het juridisch kader voor transportbedrijven die namens anderen goederen bezorgen
3. Een verbetering van de concurrentiekracht van transportbedrijven die namens anderen goederen bezorgen
4. De ontwikkeling van internationaal vrachtvervoer over de weg
5. Update van de wegcontrole
6. Inzetten op verkeersveiligheid
7. Beschermen van het milieu

3.2.2 SPOORWEGEN

Huidige stand van zaken

- 2.109 kilometer spoorwegen
- 613 kilometer dubbelsporen
- Spoorwegconstructies: 819

Marokko beschikt over één van de beste spoorwegnetten van Afrika. Dat heeft het in grote mate te danken aan de zware investeringen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd via spoorwegbeheerder Office National des Chemins de Fer (ONCF). Deze kaderen in het Treinplan 2040.

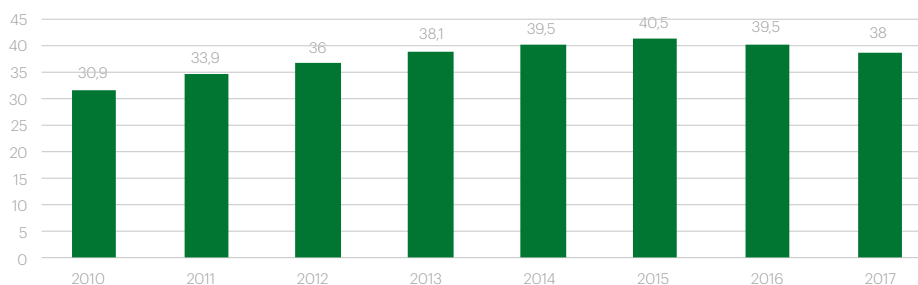
Bijgevolg is het aantal passagiers op het spoorwegennet sterk gestegen: van 33,9 miljoen per jaar in 2011 naar 40 miljoen per jaar in 2015. Ook de tevredenheidsscore schoot in dezelfde jaren omhoog van 62% naar 76%.

De meest prestigieuze vooruitgang is de uitbouw van een HST-net dat enkele van de belangrijkste steden en economische polen van het land met elkaar verbindt. De reistijd tussen Casablanca en Tanger halveert tot 2 uur en 10 minuten, tussen Rabat en Tanger en tussen Kenitra en Tanger bedraagt de benodigde spoortijd zelfs nog maar een derde ten opzichte van tevoren (respectievelijk 1 uur 20 minuten en 47 minuten).

In tegenstelling tot de sprong vooruit die het personenvervoer maakte, was er op het vlak van goederenvervoer een terugval merkbaar. Dit kan grotendeels geweten worden aan de sterke daling van het vervoerde fosfaat (21 miljoen ton in 2017 ten opzichte van 28 miljoen ton in 2012). Dit is het gevolg van de veranderde leveringspolitiek die OCP, het Marokkaanse staatsbedrijf voor fosfaat, hanteert op de as Khoribgha – Jorf Lasfer. Daar wordt nu een pijplijn ingezet.

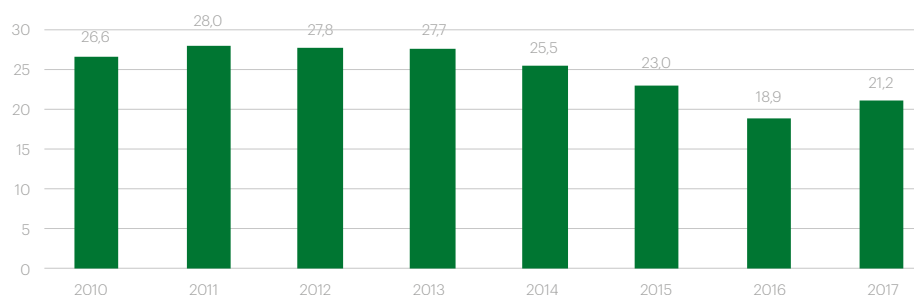
AANTAL TREINREIZIGERS IN MAROKKO, 2010 – 2017 (IN MILJOEN PASSAGIERS)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER



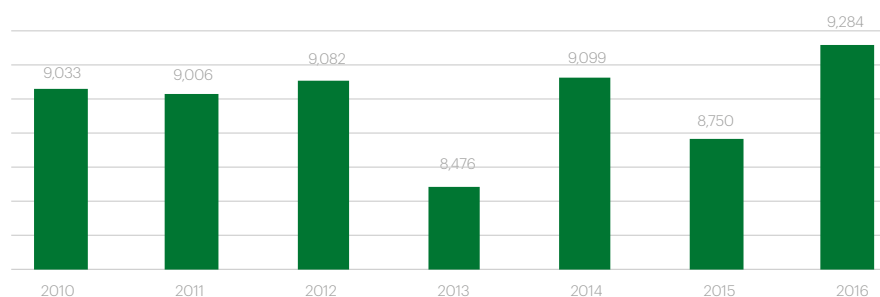
TRANSPORT VAN FOSFAAT VIA HET SPOOR, 2010 – 2017 (IN MILJOEN TON)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER & NATIONAAL BUREAU VAN DE MAROKKAANSE SPOORWEGEN



GOEDERENTRANSPORT VAN DIVERSE PRODUCTEN UITGEZONDERD FOSFAAT VIA HET SPOOR, 2010 – 2016 (IN MILJOEN TON)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER



In 2017 kwam ongeveer de helft van de volledige omzet die het ONCF boekte op het conto van het vervoer van fosfaat (1,59 miljard MAD). Nog eens 40% kwam van het personenvervoer (1,34 miljard MAD). Bijgevolg heeft het transport van overige goederen een beperkte impact voor de Marokkaanse spoorwegen. De belangrijkste producten die vervoerd worden via het spoor zijn energieproducten

(steenkol en benzine) en chemicaliën (voornamelijk zuren en zwavel).

Er werd in 2016 voor 9,3 miljoen ton aan niet fosfaat gerelateerde goederen vervoerd. Dit is het beste resultaat sinds 2010. ONCF heeft 185 grote klanten en transporteert in totaal 35 soorten producten.

De belangrijkste nieuwe klant voor de Marokkaanse spoorwegen zijn de autofabrieken, vaak gelegen in de vrije zone van Tanger.

De belangrijkste lijn voor containertransport loopt tussen Casablanca en Marrakech. De inkomsten die de spooroperator haalt uit deze activiteit zijn echter te verwaarlozen. Dit wil ONCF aanpakken door te vervellen tot een integrator voor logistieke oplossingen. Daarbij horen onder meer investeringen in warehousing en de verbindingen met havens.

Er zijn momenteel drie logistieke platformen verbonden aan het spoor:

- Casa Mita met een drooghaven van 8 hectare en een logistieke oppervlakte van 32 hectare
- Fès-Bensouda met een drooghaven van 7 hectare en een logistieke oppervlakte van 47 hectare

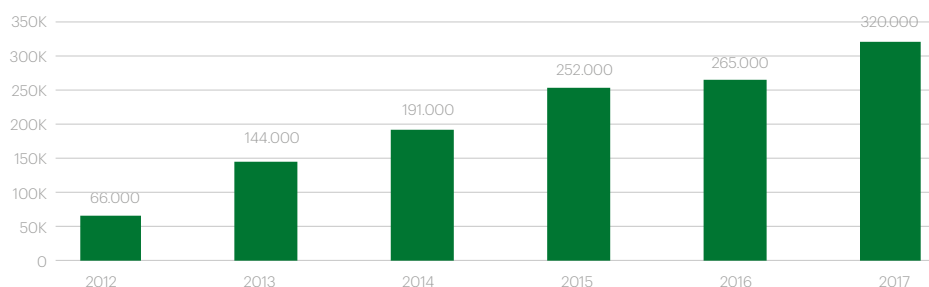
- Marrakech-Sidi-Ghanem met een drooghaven van 4 hectare en een logistieke oppervlakte van 6 hectare.

In deze drooghavens kunnen verschillende logistieke diensten worden uitgevoerd zoals de douane-inklaring van import- en exportcontainers, opslag, behandeling, laden en lossen, transitoperaties, enzomeer.

Op termijn moeten nog vier extra logistieke platformen uitgebouwd worden aan het spoor. Mohammedia-Zenata met een oppervlakte van 100 hectare, Tanger – Dalia met een oppervlakte van 50 hectare, Nador – Selouane met een oppervlakte van 26 hectare en Oujda-Beni Oukil met een oppervlakte van 36 hectare.

VOERTUIGEN VERVOERD VIA HET SPOOR, 2012 – 2017 (IN EENHEDEN)

BRON: NATIONAAL BUREAU VAN DE MAROKKAANSE SPOORWEGEN



3.2.3 HAVENS

Huidige stand van zaken

- Multifunctionele commerciële havens: 13
- Regionale vissershavens: 10
- Lokale vissershavens: 10
- Havens gewijd aan pleziervaart: 7

Op drie dagen staat een schip vanuit Marokko in België, op tien dagen in de Verenigde Staten en op 20 dagen in China. Bovendien zijn de Marokkaanse havens verbonden met 37 havens in 21 Afrikaanse landen. De Verenigde Naties houden via UNCTAD het “Maritiem Profiel” van ieder land bij. Daaruit blijkt dat Marokko in 2017 de 16^{de} plaats bekleedde. Ter informatie: België stond op de negende plaats, China voerde de ranking aan.

Bijna alle Marokkaanse commerciële havens zijn in handen van het Nationale Havenagentschap (Agence Nationale des Ports - ANP), met de haven Tanger Med als belangrijkste uitzondering. Deze is eigendom is van Tanger Med Special Agency. De drie grootste havens waren in 2016 samen goed voor ongeveer 80% van de totale haventrafiek in tonnage, inclusief containeroverslag. Tanger Med (37%) steekt volgens deze definitie boven Casablanca en Jorf Lasfar (respectievelijk 23% en 21%) uit. Bij uitsluiting van overslag is de haven van Casablanca het belangrijkste.

De haven van Tanger Med is gloednieuw en één van de grootste en meest moderne havenprojecten van Afrika. Tanger Med 1 opende in 2007 en nam meteen een belangrijk deel van de cargo voor zijn rekening. Met de verbinding tussen de haven en de autofabrieken van Tanger is de haven helemaal incontournable geworden. In de eerste

helft van 2017 passeerden volgens statistieken van ANP 206.412 voertuigen de haven. De werken aan Tanger Med 2 zouden in 2019 eindigen. Met een capaciteit van 5,2 miljoen TEU zou het de grootste containerterminal van Afrika worden. Het succes van de haven kan onder meer gelinkt worden aan de vrije zone die rond de haven is gebouwd, met zoals eerder vermeld onder meer ook een deel specifiek voor logistieke activiteiten.

Casablanca was in 2017 dan weer de belangrijkste haven voor de invoer van containers (5,6 miljoen ton) en granen (4,1 miljoen ton) terwijl het een essentiële uitvoerhaven is voor fosfaat (9,2 miljoen ton in 2017) en containers (3,1 miljoen ton).

De derde haven van het land, Jorf Lasfar bracht in 2017 voornamelijk steenkool en cokes (6,5 miljoen ton) en zwavel (3,8 miljoen ton) binnen in Marokko terwijl het bijna uitsluitend meststoffen (7,2 miljoen ton) en fosforzuur (1,8 miljoen ton) uitvoerde.

Om de maritieme handel verder te ondersteunen schreef Marokko het Havenplan 2030 uit. Gedurende de looptijd van het plan zouden investeringen ter waarde van bijna 8 miljard USD plaatsvinden. Daar staan ambitieuze doelstellingen tegenover. In 2016 werd in de Marokkaanse havens voor 121 miljoen ton aan cargo verwerkt, inclusief overslag. Tegen 2030 zou dit tussen de 290 miljoen ton en 370 miljoen ton moeten zijn.

Marokko probeert niet enkel de infrastructuur te verbeteren maar voert ook technische en praktische verbeteringen uit om klanten aan te trekken. Zo wordt er sinds januari 2016 de klok rond gewerkt in de haven van Casablanca (drie shiften van 8 uur) en werd er in dezelfde haven een reorganisatie van scanbewerkingen op de terminals doorgevoerd.

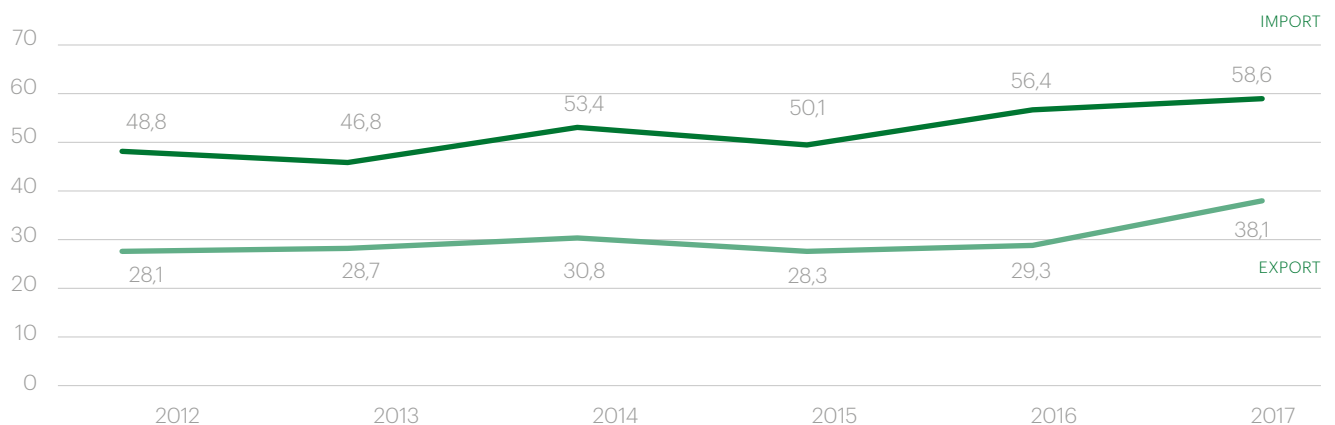
Ook de verdere uitbouw van wat de logistieke zone in Zenata moet worden, inclusief de constructie van een drooghaven, moet zorgen voor een betere logistieke afwikkeling, net als het pilootprogramma onder leiding van ANP dat de congestie aan havens moet aanpakken. De introductie van Portnet zorgt, zoals eerder besproken, voor een sterke vermindering van administratieve lasten die invoerders en uitvoerders moeten ondergaan.

Daarnaast neemt ook de cabotage toe, zijnde het vervoeren van goederen tussen twee punten in hetzelfde land, ook als dit gebeurt door een bedrijf van een ander land. Op dit moment neemt

cabotage ongeveer 5% van de totale cargo in beslag. De havens van Casablanca, Agadir, Tanger en Mohammedia hebben het grootste aandeel. Van de containers die aankomen in Casablanca wordt 16% op een andere Marokkaanse bestemming gebracht via cabotage, bijna al de rest via wegtransport.

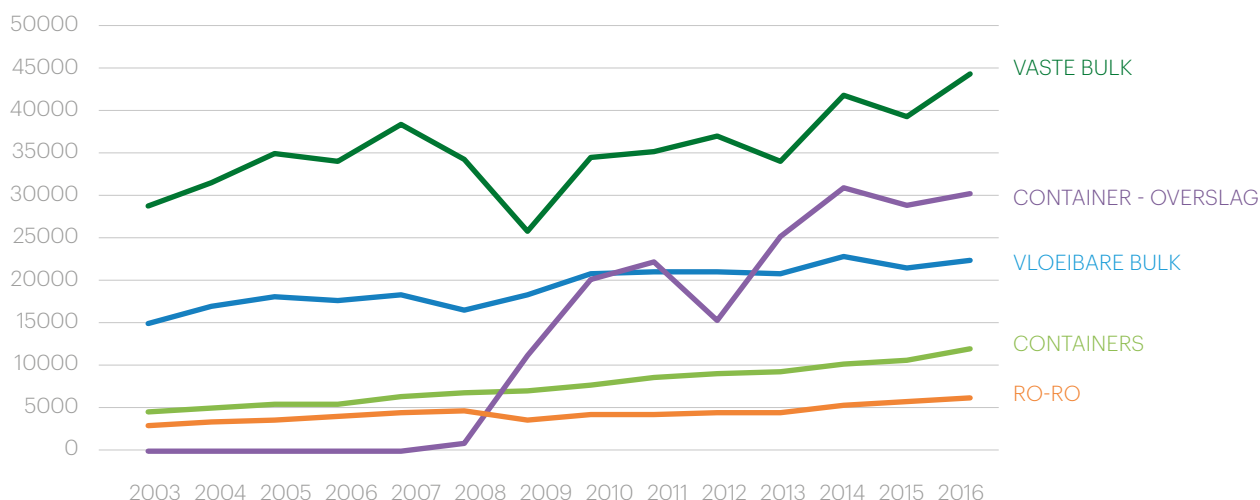
HANDEL VIA DE MAROKKAANSE HAVENS, 2012 – 2017 (IN MILJOEN TON)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER



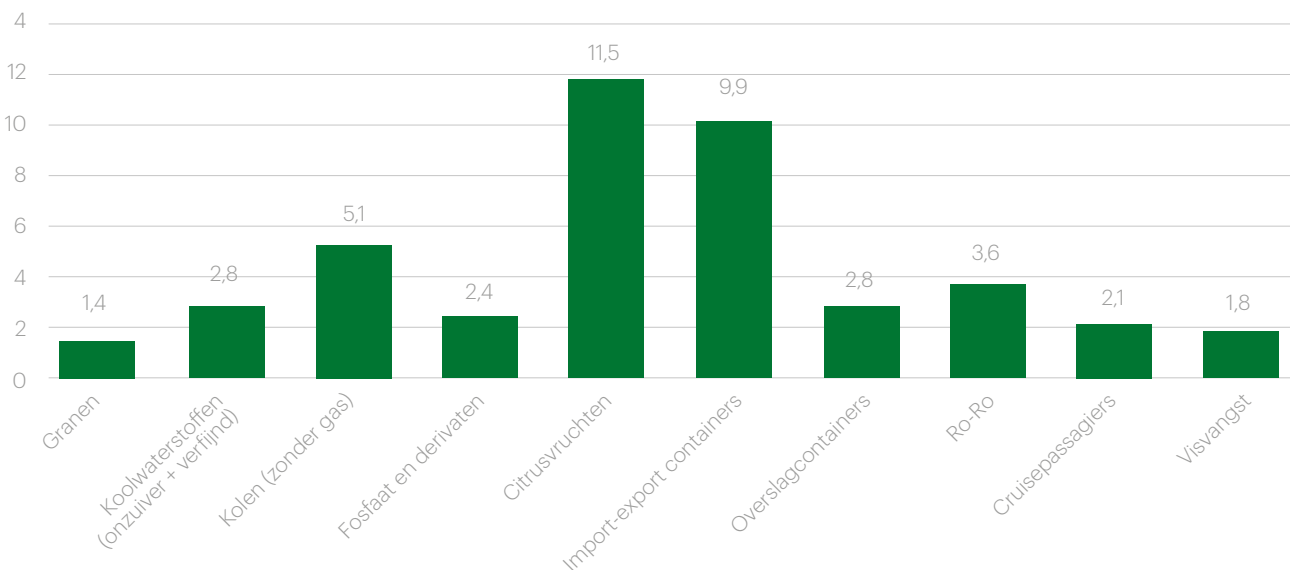
VERDELING VAN HET HAVENVERKEER IN MAROKKO, 2003 - 2016 (IN DUIZENDEN TON)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER



VERWACHTE EVOLUTIE VAN HANDEL PER GOEDERENCATEGORIE VIA DE HAVENS IN 2030 (IN AANTAL KEER DE TONNAGE IN 2010)

BRON: HAVENDIENST EN MARITIEM PUBLIEK DOMEIN



3.2.4 LUCHTHAVENS

Huidige stand van zaken

- Internationale luchthavens : 18
- Nationale luchthavens : 8

De luchtvaartsector van Marokko kwam in een stroomversnelling terecht met de liberalisering die van start ging in 2004. Het Open Sky akkoord met de Europese Unie, het eerste in zijn soort tussen de EU en een niet-Europees land, en soortgelijke overeenkomsten met andere landen zorgden voor een groei van het luchtverkeer en een toename van investeringen in de sector. Met de uitbouw van de luchtvaartmaatschappij Royal Air Maroc (RAM) en de ontwikkeling van de luchthaven Mohammed V is Marokko uitgegroeid tot één van de best geconnecteerde bestemmingen van Afrika.

Een dertigtal luchtvaartbedrijven bedienen de Mohammed V luchthaven van Casablanca, die zo verbonden is met niet minder dan 87 internationale luchthavens in 48 landen. In 2012 waren dat er nog maar respectievelijk 70 en 40. Bijgevolg steeg ook de vluchtfrequentie van 580 in 2012 naar meer dan 700 in 2016. Royal Air Maroc van zijn kant is op korte tijd uitgegroeid tot het tweede grootste luchtvaartbedrijf van Afrika. In de periode 2011 – 2016 sloten de staat en RAM een contract ter waarde van 9,3 miljard dirham.

Een vlotte en goedkope connectie met de rest van de wereld moet er mee voor zorgen dat het toerisme in Marokko op niveau blijft. Dit is immers één van de voornaamste inkomstenbronnen van het land. Niet toevallig werden heel wat prioriteiten betreffende de bouw van nieuwe luchthavens, het verhogen van het aantal connecties etc. vastgelegd in toeristische tienjaren-

PASSAGIERS IN MAROKKAANSE LUCHTHAVENS, 2012 – 2017 (IN MILJOEN PASSAGIERS)

BRON: NATIONAAL BUREAU VAN DE LUCHTHAVENS



plannen (Vision touristique 2010 en Vision touristique 2020).

In 2017 waren 77% van de passagiers die een landing maakten in Marokko afkomstig uit Europa. Dit is een stijging met 12,2% ten opzichte van het voorgaande jaar. Het aandeel vanuit Azië nam met ongeveer dezelfde grootorde toe tot 8,6%. De groei van passagiers uit Afrika en het Midden-Oosten viel wat terug, waardoor deze nu respectievelijk 7,2% en 3,7% voor hun rekening nemen. Noord-Amerika is met 2,6% van de reizigers van beperkt belang voor Marokko, evenals Latijns-Amerika, dat er wel met 106% op vooruit ging en nu een aandeel van 0,64% inneemt.

Het Masterplan voor luchthavenontwikkeling 2035 zet in op een betere connectie met Afrika, om de onafhankelijkheid van Europa te verminderen. De link met West- en Centraal-Afrika zal versterkt worden, terwijl ook nieuwe linken binnen Afrika gelegd zullen worden.

De luchthaven die het merendeel van de toeristen mag verwelkomen is die van Mohammed V

in Casablanca. Ze stond in 2017 in voor bijna de helft van alle passagiers (45%). Daarmee mag de Mohammed V luchthaven zich bij de tien drukste van Afrika rekenen. Op grote afstand volgden de luchthavens van Marrakech (23%) en Agadir (8%). Het resterende kwart van de passagiers kwam verspreid aan in 18 andere internationale of nationale luchthavens.

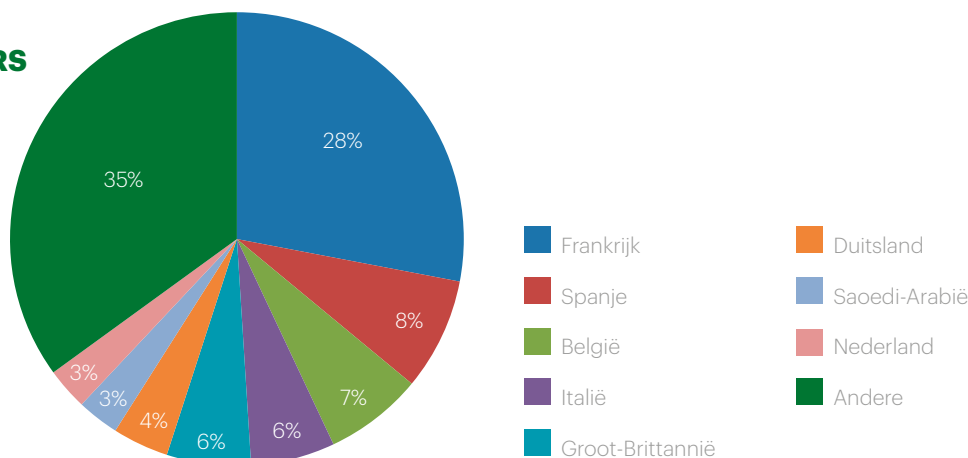
Om de langetermijnvisie uit te zetten houdt Marokko vast aan het Masterplan voor luchthavenontwikkeling 2035, onderschreven door onder meer het Ministerie voor Transport en het Nationaal Bureau van de Luchthavens (Office National Des Aéroports – ONDA).

De ambities zijn niet gering. Marokko verwacht vier keer zoveel passagiers in 2035 vergeleken met 2014 (70 miljoen per jaar ten opzichte van 17,3 miljoen) en 3,4 keer zoveel vrachtverkeer uitgedrukt in ton (182.000 ton versus 54.000 ton in 2014, met 100.000 ton als tussenstap in 2020).

Luchtvracht staat in Marokko momenteel slechts in voor 0,1% van het vrachtvervoer, ver onder het

HERKOMST VAN LUCHTVAARTPASSAGIERS IN MAROKKO, 2016 (IN %)

BRON: NATIONAAL BUREAU
VAN DE LUCHTHAVENS



wereldwijde gemiddelde van 2%. Bovendien kwam drie vierde van de vracht binnen via vliegtuigen die ook passagiers vervoerden, slechts een kwart werd in Marokko geleverd via vrachtvliegtuigen.

Uit een studie die het Ministerie van Uitrusting, Transport, Logistiek en Water liet uitvoeren om de ontwikkeling van het vrachtvervoer te bevorderen, kwamen 15 punten naar voren. In de periode 2016 – 2020 zullen deze uitgewerkt worden in samenspraak met onder meer het logistieke agentschap AMDL, Royal Air Maroc en de federatie van ondernemingen. Ook PortNet is betrokken om de administratieve invoer- en uitvoerlasten tot een minimum te beperken.

De toename van het vrachtvervoer via de lucht zou voornamelijk moeten gebeuren op de luchthaven van Casablanca. Deze zou 150.000 ton moeten kunnen verwerken tegen 2030. In Tanger wordt tegen 2020 de capaciteit van een bescheiden 4.000 ton verwacht, tien jaar laten moet dit met 16.000 ton al verviervoudigen. Een belangrijke rol zal weggelegd

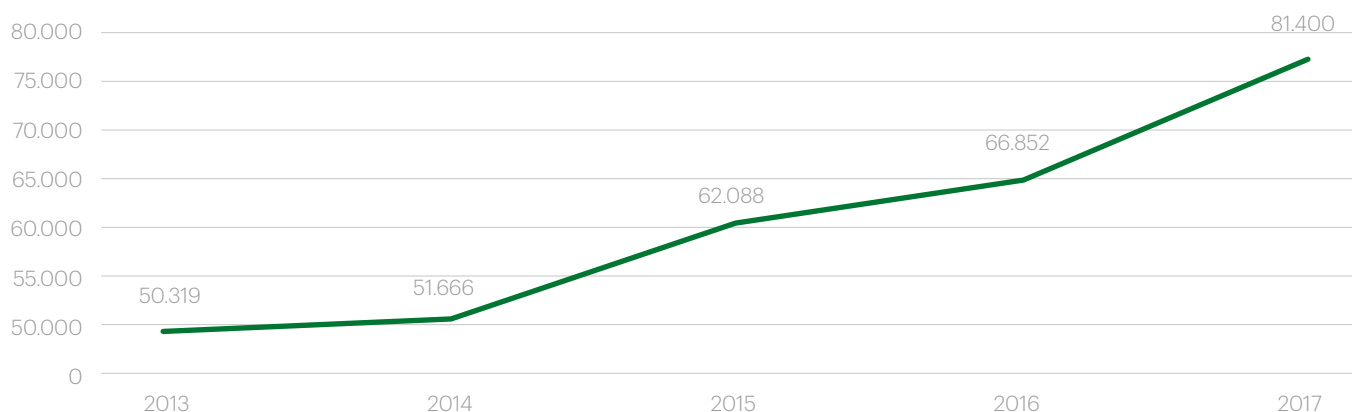
worden voor de ontwikkeling van vrachtplatformen. Ook de nationale luchtvaartmaatschappij RAM zal bijdragen om de ambitieuze doelstellingen te realiseren door te investeren in cargovliegtuigen.

Qua locatie heeft de Marokkaanse overheid vier zones gedefinieerd waarrond goederentransport via de lucht zich zou moeten positioneren.

De “centrale pool” wordt grotendeels bepaald door de luchthaven van Casablanca, die in 2017 nog 94% van het vrachtverkeer afhandelde. De luchthaven van Rabat kan deze aanvullen. De “Noordelijke pool” draait rond de luchthaven van Tanger. Naar verwachting zal deze de komende jaren sterk kunnen profiteren van haar strategische ligging aan Tanger Med. Het volume lag er met 2.170 ton in 2017 al 65% hoger dan in het voorgaande jaar. De “Zuidelijke pool” is voor de luchthaven van Agadir. Deze is vooral strategisch voor het transport van vis en andere voedingsmiddelen. De “Oostelijke pool” tot slot is voor de luchthaven van Oujda aan de Algerijnse grens.

VRACHTVERVOER IN MAROKKAANSE LUCHTHAVENS, 2013 – 2017 (IN TON)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER



3.3 DE INFRASTRUCTUURSECTOR IN MAROKKO

Grote infrastructuurwerken in Marokko kaderen in de meeste gevallen binnen strategische langetermijnplannen. Voorbeelden daarvan zijn het Wegenplan 2035, het Treinplan 2040, de Nationale havenstrategie 2030 en het Masterplan voor luchthavenontwikkeling 2035.

In de periode 2012 – 2016 werd voor 101,5 miljard dirham (ongeveer 11 miljard USD) geïnvesteerd in infrastructuurwerken door het Ministerie van Uitrusting. De meeste investeringen gingen naar autowegen (53%), gevolgd door spoorwegen (31%) en havens (14%).

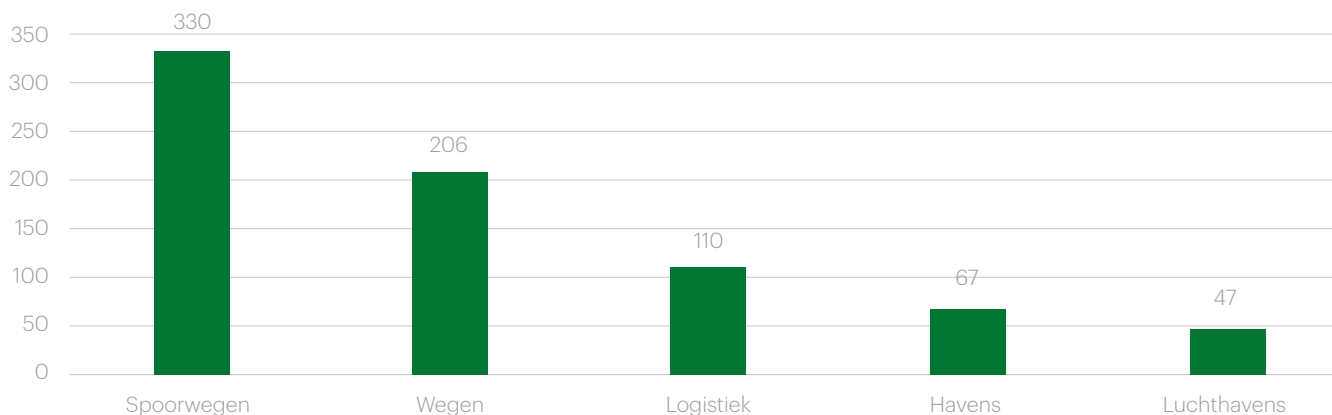
Momenteel loopt het plan voor de periode 2017 – 2021. De integrale strategische nota hiervan is beschikbaar op:

www.equipement.gov.ma/Gouvernance/Strategie/Documents/Plan-strategique-METLE-23-07-2018-Web.pdf

Tegen 2035 verwacht de Minister van Uitrusting, Transport, Logistiek en Water volgende investeringen:

GEPLANDE INVESTERINGEN TEGEN 2035 (IN MILJARD DIRHAM)

BRON: AFRIQUE.MEDIAS24.COM



3.3.1 WEGINFRASTRUCTUUR

Context en recente verwezenlijkingen

Het uitgestippelde Wegenplan moet het Marokkaanse wegennet tegen 2035 moderniseren en uitbreiden, maar ook verduurzamen en veiliger maken. De concrete uitwerking van het Wegenplan gebeurt grotendeels binnen strategische vijfjarenplannen.

Dankzij doorgedreven investeringen in het voorgaande strategische vijfjarenplan 2012 – 2016 is de kwaliteit van het wegennet er de afgelopen jaren sterk op vooruit gegaan. Het aantal kilometer autosnelwegen verhoogde van 1.437 eind 2011 naar meer dan 1.800 kilometer eind 2016. Al de steden

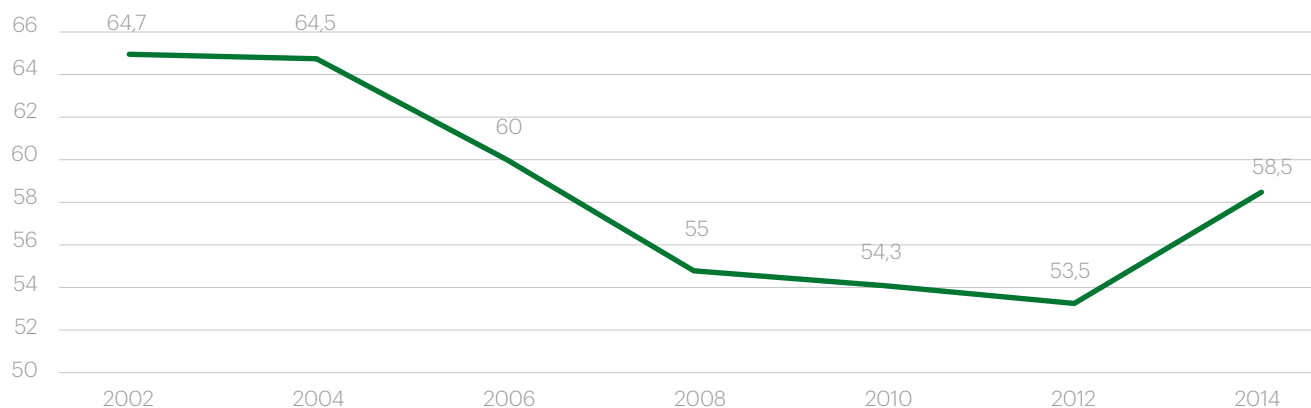
met meer dan 300.000 inwoners zijn nu verbonden met een autostrade.

Naast de bouw van nieuwe wegen lag in het voorbije plan eveneens een sterke nadruk op de herinrichting en verbetering van bestaande wegen. Het aantal wegen in goede of redelijk goede staat was sterk aan het dalen sinds 2004 maar kent vanaf 2012 opnieuw een stijging. Ondertussen zouden fors meer dan 60% van de wegen in goede of redelijk goede staat moeten zijn.

Ook de kwaliteit van de wegconstructies, zoals bruggen en tunnels, ging er op vooruit. Voor de periode 2012 – 2016 werd hiervoor 3,2 miljard dirham uitgetrokken, wat meer dan een verdubbeling is van het toegekende budget in de periode 2008 – 2011.

MAROKKAANSE WEGEN IN GOEDE OF REDELIJK GOEDE STAAT, 2002 – 2014 (IN %)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER



Plannen en opportuniteiten

Momenteel loopt het vijfjarenplan 2017 – 2021. Een eerste pijler van dat plan is de bouw van nieuwe wegen. Verschillende steden worden verder ontsloten via contracten tussen de Marokkaanse Staat en de Nationale Maatschappij voor Snelwegen van Marokko (Société Nationale des Autoroutes du Maroc – ADM). De snelweg Casablanca-Berrechid springt in het oog, maar ook het expreswegennetwerk zou fors uitbreiden en op het einde van de periode 1.571 kilometer lang zijn. Zoals besproken in de sectorale analyse “Transport” heeft dit netwerk momenteel een lengte van ongeveer 1.080 kilometer.

Naast de bouw van centrale snelwegen en expreswegen legt het wegenplan eveneens een sterke nadruk op de uitbouw van het rurale wegennet. Dit kadert in een breder initiatief, gelanceerd door Koning Mohammed VI, dat de ongelijkheid in het land moet wegwerken. Er zijn investeringen voorzien ter waarde van 28 miljard dirham gespreid over zeven jaar voor de aanleg van 22.787 kilometer wegen en landelijke routes en een extra 8 miljard dirham voor het oprissen van 9.600 kilometer aan rurale buurtwegen.

Dat laatste element illustreert Marokko's doelstelling om niet alleen in te zetten op het ontsluiten van nieuwe gebieden maar ook aandacht te besteden aan het herstellen en onderhouden van reeds bestaande wegen. Zonder rekening te houden met de autosnelwegen gaat 80% van het verkeer over de structurele noord-zuid en oost-west assen. In de periode 2017 – 2021 wordt hiervan 3.500 kilometer onder handen genomen. Daarbij zullen ook 100 wegconstructies aangepakt worden. Op de regionale en provinciale wegen waar gemiddeld meer dan 2.000 voertuigen per dag passeren zul-

len onderhoudswerken plaatsvinden aan een ritme van 500 kilometer per jaar.

Enkele objectieven zijn het verbreden van bijna 10.000 kilometer aan wegen zodat 75% van het net een breedte heeft van minstens 6 meter, het verbeteren van de trottoirs door deze in 80% van de gevallen te verharderen, het veralgemenen van een asfaltbehandeling op de snelwegen en het (verder) uitrusten van het wegennet met signalisatie- en veiligheidsapparatuur.

3.3.2 SPOORWEGENINFRASTRUCTUUR

Context en recente verwezenlijkingen

Het Treinplan 2040 moet bijdragen aan een duurzame mobiliteit in Marokko en van de trein een belangrijke mobiliteitsspeler maken. De uitbestedingen van contracten om deze doelstellingen te verwezenlijken lopen via spoorwegbeheerder Office National des Chemins de Fer (ONCF), dat contracten afsluit met de Marokkaanse staat.

Het strategische plan voor de periode 2012 – 2016 gaf een sterke financiële injectie aan de Marokkaanse spoorwegen. Er werden projecten uitgevoerd ter waarde van 30,8 miljard dirham, heel wat meer dan de 13,2 miljard dirham in de voorafgaande periode 2008 – 2011.

Met deze portefeuille werden onder meer acht stations gebouwd of gerenoveerd, acht andere zijn in constructiefase en nog eens negen andere stations zijn in de planningsfase. De capaciteit van het spoorwegennet maakte eveneens een sprong. Onder meer op de lijn Casablanca – Kenitra werd

sinds 2012 voor 4,5 miljard dirham geïnvesteerd. Voor de lijn Casablanca – Marakech werd 2,4 miljard dirham uitgetrokken. Beide projecten zijn nu grotendeels afgerond.

Bovendien steeg ook het aantal treinstellen, werd op de personentreinen massaal geïnvesteerd in airconditioning, geluidsdemping en sanitair, en werden nieuwe producten en tarieven aangeboden aan de reiziger.

Plannen en opportuniteiten

Concreet wil Marokko tegen 2040 niet minder dan 2.743 kilometer aan reguliere spoorwegen bouwen en 1.500 kilometer aanleggen voor hogesnelheidstreinen. Tussen 2018 en 2022 worden bovendien heel wat structurele werken voorzien om de spoorwegen veiliger te maken. Voorbeelden zijn de aanleg van 60 voetgangersbruggen en de uitrusting van 175 onbewaakte spoorwegovergangen met een informaticasysteem dat onder meer het automatisch sluiten van de slagbomen garandeert.

Andere infrastructuurwerken omvatten werken aan stations langs de HST-lijn, waaronder in Tanger-stad, Kenitra, Rabat-stad, Rabat-Agdal en Casablanca. Daarnaast zullen ook nieuwe logistieke platformen, werkplaatsen en onderhoudscentra gebouwd worden in cruciale steden zoals Casablanca, Fez, Marrakech en Kenitra. Er zijn overigens plannen voor de geleidelijke outsourcing van het onderhoud via joint ventures met buitenlandse bedrijven.

Veel sporen zijn recent gelegd, maar aanbestedingen voor (preventief) onderhoud gaan in de komende jaren uitgeschreven worden. Bedrijven die onderhoudsapparatuur verkopen of diensten rond monitoring, controle, onderhoudscycli... le-

veren kunnen met sterke interesse naar Marokko kijken. Het land zoekt immers expliciet naar partnerschappen tussen internationale en lokale bedrijven.

Daarnaast wensen de Marokkaanse spoorwegen hun rollend materieel te verbeteren en te verjongen. Daarvoor is het op zoek naar internationale expertise inzake milieu, energiebesparing, procesoptimalisatie, opleiding en training.

3.3.3 HAVENS

Context en recente verwezenlijkingen

Het Havenplan dat afloopt in 2030 moet onder meer een groter concurrentievermogen van de toeleveringsketen faciliteren, de in- en uitvoer van strategische benodigdheden garanderen en zorgen voor een economische en geostrategische vooruitgang van het land. Daarvoor wordt ingezet op enkele grote projecten zoals de bouw van nieuwe havens, maar er zijn evenzeer plannen voor infrastructuurwerken aan kleinere havens, uitbreidings- en onderhoudsprojecten.

Enkele grote constructiewerken zijn de afgelopen jaren van start gegaan. Zo is in Nador al gestart met de bouw van de nieuwe diepwaterhaven met belangrijke mogelijkheden voor containeroverslag. Ook de werken aan de eerste fase van de haven van Safi zijn ondertussen al goed op weg.

Met de uitbreiding in de haven van Tarfaya kan een model gevonden worden voor toekomstige projecten. Er werden onder meer dijken gebouwd, baggerwerken uitgevoerd en de beschermingswerken tegen ontziltiging voltooid. Ook de haven van

” Minstens zo belangrijk is het onderhoud van de havens.

GEPLANDE INVESTERINGEN IN MAROKKAANSE HAVENS, 2012 – 2030 (IN MILJOEN DIRHAM)

BRON: MINISTERIE VAN UITRUSTING, TRANSPORT, LOGISTIEK EN WATER

Nador Stad (optimalisatie en reconversie)	510
Nador West Med (energietriggers)	8.810 / 9.600
Tanger Stad (reconversie naar pleziervaart en cruise)	2.340
Kenitra Atlantique	5.930
Mohammedia (uitbreidings- en verbeteringswerken)	2.430
Casablanca (o.a. uitbreiding containers)	9.540
Jorf (uitbreiding van de huidige haven (ONE-OCP))	3.730
Jorf (nieuwe dijk)	14.094
Safi Stad	800
Safi (nieuwe bulkhaven)	10.800
Agadir	3.930
Tan Tan huidige haven (uitbreiding scheepswerf)	520
Tan Tan (kolenwerven)	1.390
Laâyoune	1210
Tarfaya	500
Boujdour	1.130
Dakhla Atlantique	6.540

Casablanca is verschillende veranderingen aan het ondergaan. De uitbreiding van de noordelijke haven was na afloop van het vorige vijfjarenplan bijna voltooid, de nieuwe vissershaven en cruisterminal waren voor twee derde klaar en de nieuwe scheepswerf ter waarde van 220 miljoen USD had een derde van de constructiewerken al achter de rug.

Een aantal kleinere projecten zoals de werken van de eerste fase aan de plezierhaven in Al-Hoceima, de uitbreiding van de noordkade in de commerciële haven van Agadir om de capaciteit op te krikken en de beveiligingswerken aan de haven van Cala Iris zijn volledig afgerond.

Plannen en opportuniteiten

Voor de periode 2017 – 2021 wordt volgens het Nationale Havenagentschap (Agence Nationale des Ports - ANP) ongeveer 5 miljard dirham uitgetrokken. Daarmee wordt verdergewerkt aan de grotere projecten zoals de bouw van nieuwe havens in Nador, Kenitra en Safi.

In de haven van Nador moet er een vrije zone ontstaan die, ondersteund door de haven, industriële, logistieke en tertiaire activiteiten zou herbergen. Eens de werken gedaan zijn, naar schatting eind 2021, zou de nieuwe haven moeten opbouwen naar een jaarlijkse overslag van meer dan 12 miljoen TEU's, 50 miljoen ton ruwe en geraffineerde aardolieproducten, 7 miljoen ton steenkool en 3 miljoen ton algemene handelsgoederen. Hierbij is een investering van 8,8 miljard dirham gemoeid, of 930 miljoen USD.

Aan de haven van Safi gaan de grote bouwwerken ook nog even verder, evenals aan de nieuwe haven in Jorf Lasfar, die voornamelijk op gas focust, de haven in Kenitra en de nieuwe haven Dakhla Atlantique

in de Westelijke Sahara. Deadline voor al deze projecten: 2030.

Bovendien moeten nog meer uitbreidingswerken plaatsvinden in de eerder besproken havens van Tarfaya en Casablanca, maar eveneens in Agadir, Jorf Lasfar en Mohammadia. Daarnaast is er het plan om de havens van Tanger, Casablanca, Safi en Kenitra beter te integreren in hun stad.

Minstens zo belangrijk is het onderhoud van de havens. Het Ministerie van Uitrusting, Transport, Logistiek en Water stipt aan dat een upgrade voor veel havens noodzakelijk is, ook omdat het onderhoud niet altijd goed is opgevolgd. Acht havens worden expliciet vermeld in het huidige strategische vijfjarenplan, meerbepaald die van Nador, Mohammedia, Safi, Agadir T2, Tantan, Kebdana, Al-Hoceima en Mehdia. In veel gevallen gaat het om beveiligings en verstevigingswerken.

Tot slot wenst Marokko ook te anticiperen op de gevolgen die de klimaatverandering kan hebben op de werking van haar havens. Daarvoor gaat het internationale samenwerkingen zoeken voor bijkomende expertise rond het beheer van haven- en zeewerken, het onderhoud van de kustlijn en maritiem onderzoek.

3.3.4 LUCHTHAVENS

Context en recente verwezenlijkingen

De langetermijnvisie voor de Marokkaanse luchthavens is beschreven in het Masterplan voor luchthavenontwikkeling 2035.

In de periode 2012 – 2016 werd voor 4,7 miljard dirham (500 miljoen USD) geïnvesteerd in luchthaveninfrastructuur. De belangrijkste investeringen vonden plaats in de luchthaven Mohammed V in Casablanca, waar Terminal 1 werd uitgebreid, en in de luchthaven van Marrakech, waar een derde terminal werd aangebouwd. In Beni Mellal werd in

2014 dan weer een luchthaven geopend, terwijl er werken plaatsvonden in onder meer Nador, Zagora en Errachidia.

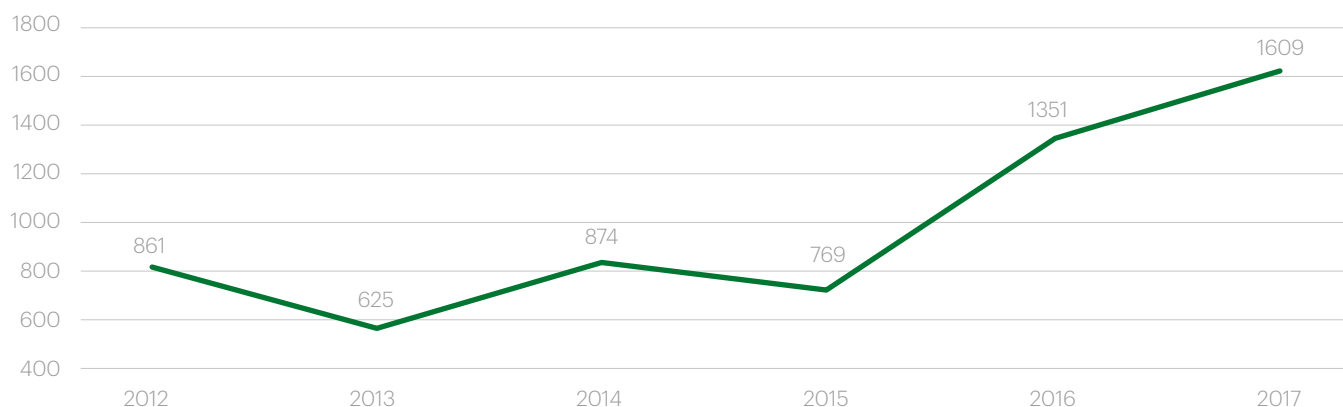
Ook de nationale luchtvaartmaatschappij Royal Air Maroc (RAM) heeft stevige investeringen achter de rug. Voor de periode 2012 – 2016 bedroegen deze 6,2 miljard dirham. Dat is de helft meer dan wat besteed werd tussen 2008 en 2011.

Plannen en opportuniteiten

De Marokkaanse ambities zijn niet gering. Het land verwacht vier keer meer passagiers in 2035 vergeleken met 2014 (70 miljoen per jaar versus 17,3

PUBLIEKE INVESTERINGEN IN LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR, 2012 – 2017 (IN MILJOEN DIRHAM)

BRON: RIJKSDIENST VOOR ONDERNEMEND NEDERLAND



miljoen per jaar) en 3,4 keer zoveel vrachtverkeer uitgedrukt in ton (182.000 ton versus 54.000 ton). Het aantal vliegbewegingen zou moeten stijgen van 150.000 in 2014 naar 515.000 in 2035. De vloot van RAM zou tegen 2035 uitgerust moeten worden met 103 nieuwe toestellen.

Om deze doelstellingen te realiseren voorziet Marokko investeringen ter waarde van 94 miljard dirham, bijna 10 miljard USD. Ongeveer drie vierde daarvan zal vloeien naar investeringen in luchthaveninfrastructuur en de aankoop van vliegtuigen. De rest van het budget dient voor diverse investeringen en opleidingen. Marokko is niet van plan om al dit geld zelf op tafel te leggen. Het zal voor bepaalde projecten op zoek gaan naar onder meer Publiek-Private Partnerschappen.

Voor de periode 2016 – 2020 werd een budget van bijna 10 miljard dirham uitgetrokken. Enkele van de op stapel staande plannen hebben betrekking op studies over de verdere uitbreiding van de Mohammed V luchthaven Terminal 2 en van de luchthaven in Marrakech Terminal 1.

De luchthaven van Casablanca wordt momenteel overspoeld door reizigers. Marokko wenst deze daarom uit te breiden zodat er 30 miljoen passagiers per jaar ontvangen kunnen worden aan de hoogste internationale standaarden. Tegen 2035 moet de capaciteit van al de Marokkaanse luchthavens samen 90 miljoen passagiers bedragen. In 2015 bedroeg deze capaciteit nog 24 miljoen passagiers. De komende jaren zal daarom niet alleen de luchthaven van Casablanca verder uitgebreid worden, maar eveneens die van Marrakech.

Ook op het vlak van goederenvervoer zijn grote infrastructuurwerken op til. Momenteel zijn zeven luchthavens in Marokko voorzien op vrachtvervoer.

Op termijn lijken vier strategische zones in aanmerking te komen voor een verdere uitbouw van de luchtcargo. De totale uitbouw hiervan zou investeringen vergen van ongeveer 870 miljoen dirham.

De “centrale pool” wordt grotendeels bepaald door de luchthaven van Casablanca, die in 2017 nog 94% van het vrachtverkeer afhandelde. De luchthaven van Rabat kan deze aanvullen. De “Noordelijke pool” draait rond de luchthaven van Tanger. Naar verwachting zal deze de komende jaren sterk kunnen profiteren van haar strategische ligging aan Tanger Med. Het volume lag er met 2.170 ton in 2017 al 65% hoger dan in het voorgaande jaar. De “Zuidelijke pool” is voor de luchthaven van Agadir. Deze is vooral strategisch voor het transport van vis en andere voedingsmiddelen. De “Oostelijke pool” tot slot is voor de luchthaven van Oujda.

Op de website van ONDA worden ieder jaar de te verwachten investeringen aangekondigd en de publieke aanbestedingen gepubliceerd. Consulteer daarvoor:

www.onda.ma/Je-suis-Professionnel/Appels-d'offres/Appels-d'offres-des-concessions-commerciales

www.onda.ma/Je-suis-Professionnel/Appels-d'offres/Programme-pr%C3%A9visionnel-des-Concessions-2018

3.4 DE ENERGIESECTOR IN MAROKKO

De energieconsumptie in Marokko gaat al geruime tijd in stijgende lijn. In 2017 werd voor 37,2 terrawattuur (TWh) geconsumeerd, tien jaar eerder was dat nog maar 22,6 TWh. Een groeiende bevolking en stijgende economische activiteit liggen aan de oorsprong. Om aan de vraag te voldoen koopt Marokko massaal energie op in het buitenland. Deze kost weegt alsmaar zwaarder op de handelsbalans.

In die context werd in 2009 onder impuls van Koning Mohammed VI een ambitieus energieplan gepresenteerd: de Nationale Energiestrategie (Stratégie Énergétique Nationale). Daarmee wil Marokko bevoorradingszekerheid (96% van de energie in Marokko werd geïmporteerd in 2015, tegen 2030 moet dit minderen naar 82%), toegang tot energie aan redelijke prijzen, werken aan een performant energiebeheer en de gevolgen voor het klimaat tot een minimum beperken.

In de initiële Nationale Energiestrategie verklaart Marokko dat 42% van de elektriciteit in het Koninkrijk opgewekt moet worden via hernieuwbare energiebronnen. In de marge van de vergaderingen over het Klimaatakkoord van Parijs werden de Marokkaanse ambities zelfs verder opgeschroefd. Het aandeel van 42% uit hernieuwbare energie zou in 2020 gehaald moeten worden, tegen 2030 wordt nu gestreefd naar een aandeel uit hernieuwbare energie van 52%.

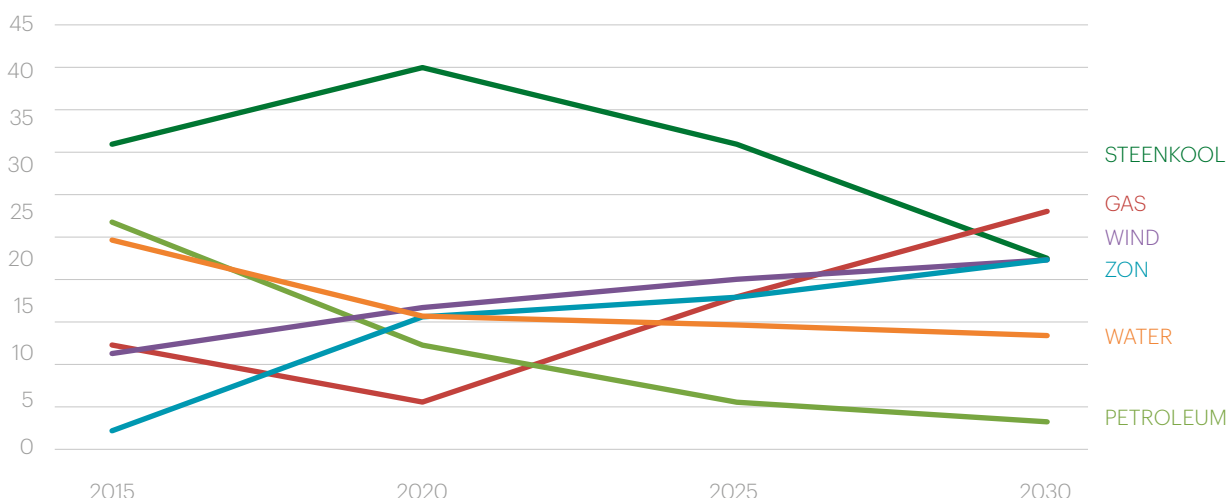
De integrale Marokkaanse Nationale Energiestrategie uit 2009 kan gevonden worden op:

www.orientalinvest.ma/telechargementfichiers/energies/strategie_energetique_nationale.pdf

In 2015 bedroeg de totale capaciteit van de elektriciteitsproductie in Marokko 8.154 MW. Daarvan was

GESCHATTE EVOLUTIE VAN DE ELEKTRICITEITSBRONNEN IN MAROKKO, 2015 – 2030 (IN %)

BRON: JOURNAL OF ENGINEERING SCIENCE AND TECHNOLOGY REVIEW



ongeveer een derde afkomstig uit groene energie, voornamelijk dankzij waterkrachtcentrales.

Voor de toekomst kijkt Marokko in toenemende mate naar windenergie, zonne-energie en gas. Het aandeel van deze drie bronnen in de elektriciteitsmix zou moeten toenemen van 23% in 2015 naar 57% in 2030. Om dit te bereiken moet het aandeel windenergie in de mix verdubbelen tegen 2030 vergeleken met 2015, het aandeel van zonne-energie zou zelfs moeten vertienvoudigen. Om de onvermijdelijke schommelingen die daarmee gepaard gaan op te vangen, zal ook gas een steeds belangrijkere rol gaan spelen. Dit aandeel moet meer dan verdubbelen.

De grote verliezer is petroleum, dat in 2015 nog een kwart van het land van elektriciteit voorzag. Tegen 2030 valt dit volgens schattingen terug tot 3%.

Het realiseren van deze ambitieuze energiedoelstellingen vereist de nodige fondsen. Begin 2018 bevestigde Aziz Rabbah, de Marokkaanse Minister van Energie, mijnen en duurzame ontwikkeling dat investeringen ter waarde van 40 miljard USD op stapel staan rond hernieuwbare energie. De overheid trekt er zelf fondsen voor uit, het heeft wetgeving geschreven om private investeerders aan te trekken en het ondertekende een samenwerkingsakkoord met onder meer de Europese Unie, de Afrikaanse Ontwikkelingsbank en de Wereldbank.

Ondertussen zijn de eerste resultaten al duidelijk merkbaar. Zo is het aandeel van wind- en zonne-energie in de Marokkaanse energiemix gestegen van 2% in 2009 naar 13% in 2016. Ook de afhankelijkheid van het buitenland neemt af. Dit is onder meer het gevolg van de ingebruikname van het windenergiepark nabij Tarfaya in 2014 en de



eerste fase van het “Nour” zonne-energieproject in Ouarzazate in 2016.

Deze realisaties stralen ook positief af op het Marokkaanse klimaatbeleid. De Duitse NGO Germanwatch houdt een prestatie-index voor klimaatverandering bij die onder meer meet in welke mate landen zich houden aan hun engagementen om de klimaatverandering in toom te houden. Van de 56 onderzochte landen heeft Marokko het derde beste resultaat. Op het vlak van klimaatbeleid staat Marokko zelfs op de eerste plaats.

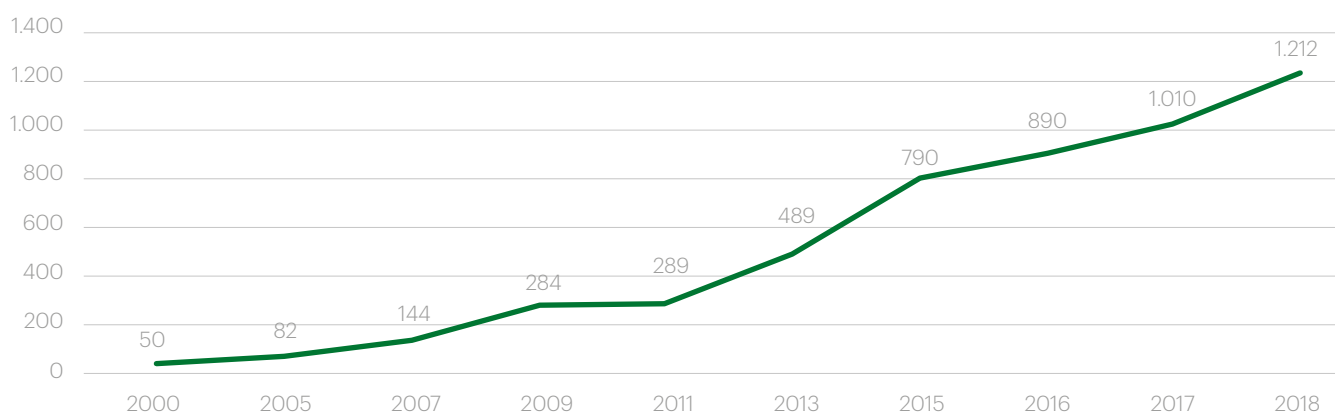
3.4.1 WINDENERGIE

Marokko telt lange kustlijnen, wat het land uitstekend geplaatst maakt voor windenergie. Bovendien worden er interessante windsnelheden gemeten tussen 6 en 11 meter per seconde. Om hier optimaal van te profiteren wil de Marokkaanse overheid 2.000 MW aan geïnstalleerde windenergiecapaciteit voorzien tegen 2020. Dit zou jaarlijks het equivalent van 1,5 miljoen ton petroleum moeten besparen en 5,6 miljoen ton uitstoot aan CO₂ per jaar vermijden.

In 2000 was Marokko begonnen met een eerste windenergiepark in Tetouan dat 50 MW kon leve-

EVOLUTIE VAN DE GEÏNSTALLEERDE CAPACITEIT AAN WINDENERGIE IN MAROKKO, 2000 – 2018 (IN MEGAWATT)

BRON: ENERGYPARTNERSHIP.MA



ren. Druppelsgewijs werden nieuwe projecten op het elektriciteitsnet aangesloten, waaronder een tweede project in Tetouan van 32 MW in 2005, een project in Essaouira met een capaciteit van 60 MW in 2007 en een park van 140 MW in Tanger in 2009.

In 2013 kwam er dankzij drie gerealiseerde projecten capaciteit ter waarde van 200 MW bij, het daaropvolgende jaar werd een enorm windpark in Tarfaya in werking gesteld. Dit park heeft een capaciteit van maar liefst 300 MW en is daarmee de grootste windfarm van Afrika. De installatie van het park, dat 131 turbines telt, kostte 700 miljoen USD. In 2017 werd een nieuwe sprong gemaakt met windparken in Tanger en Tantan met een capaciteit van respectievelijk 120 MW en 100 MW.

Tussen 2018 en 2020 staan maar liefst 10 projecten nog in de stijgers. Tegen 2030 zou er bovendien nog een extra capaciteit van niet minder dan 4.200 MW moeten bijkomen.

3.4.2 ZONNE-ENERGIE

Marokko is, met gemiddeld 330 zonnige dagen en een jaarlijkse instralingswaarde boven 2.200 kWh / m² in sommige gebieden, één van de referentielanden in projecten op zonne-energie. Tegen 2020 wil het land dan ook 2.000 megawatt aan zonne-energie produceren. Om deze doelstelling te bereiken trekt Marokko investeringen uit ter waarde van 9 miljard USD.

Het meest ambitieuze project tot nog toe is zonder twiifel het Noor complex in Ouarzazate, het grootste zonne-energiepark ter wereld. Dit project kostte ongeveer 4 miljard EUR en heeft een capaciteit van 580 MW. Daarmee kunnen meer dan 1 miljoen

mensen van elektriciteit voorzien worden. De opvolging van het project is in handen van MASEN, de organisatie verantwoordelijk voor de uitbouw van hernieuwbare energie in Marokko. Naast het complex in Ouarzazate zijn er ook al productiecentra in Laâyoune (80 MW), Boujdour (20 MW) en Aïn Beni Mathar (20 MW). Daarmee komt de totale productie van zonne-energie op dit moment uit op 700 MW.

Het volgende prestigieuze project is Noor Midelt. Fase 1 en 2 samen zouden op volle capaciteit maar liefst tussen de 600 MW en 800 MW aan stroom kunnen voorzien. Net als het Noor complex in Ouarzazate betreft het een project met geconcentreerde zonne-energie (CSP). Die techniek gebruikt lenzen of spiegels en traceersystemen om een groot zonlichtgebied te concentreren in een kleine straal. Het geconcentreerde licht wordt dan gebruikt als warmtebron voor een conventionele elektrische centrale. Parallel wordt ook gewerkt met de "klassieke" fotovoltaïsche energieopwekking.

Daarnaast zijn ook nog verschillende kleinere zonne-energieparken in het vooruitzicht gesteld, zoals Noor Tafilalet (100 MW), Noor Atlas (200 MW) en Noor Argana (200 MW).

3.4.3 GAS

Ondanks de gunstige weersomstandigheden waarvan Marokko kan profiteren, zijn wind- en zonne-energie niet perfect voorspelbaar. Om de schommelingen in vraag en aanbod op te vangen maar ook om de afhankelijkheid van petroleum en steenkool te verminderen ziet Marokko een belangrijke rol weggelegd voor gas.

In het verleden had Marokko al gascentrales geopend in Tahaddart in 2005 (385 MW) en Aïn Beni Mathar in 2010 (470 MW waarvan 20 MW zonne-energie). Deze worden gevoed met gas afkomstig uit Algerije via een contract dat afloopt in 2021. Om te anticiperen op het einde van dit contract en om op de toekomstige groei van gas te anticiperen voorziet Marokko in de bouw van bijkomende infrastructuur voor de import en verwerking van gas.

Deze inspanningen kaderen binnen het Nationaal Ontwikkelingsplan voor Vloeibaar Natuurlijk Gas (LNG), dat in 2014 het levenslicht zag. Het plan is opgebouwd uit twee fases: “Van gas naar stroom” en “Van gas naar industrie”. Beide fases moeten verzekeren dat aan de vraag in 2025 voldaan kan worden, zowel wat stroom (3,5 miljard kubieke meter gas per jaar) als de ontwikkeling van de Marokkaanse industrie (1,5 miljard kubieke meter gas per jaar) betreft.

De grootste investeringen voor de eerste fase zijn gepland in Jorf Lasfar. Daar moeten twee nieuwe gasturbinecentrales komen, elk met een capaciteit van 1.200 MW. Deze zullen grenzen aan een LNG-terminal en een onshore-hervergassingseenheid in de haven van Jorf Lasfar. Er zou ook een stockagecapaciteit komen en een hogedrukgaspijpleiding moeten lopen naar steden als Casablanca, Mohammedia, Kenitra en Dhar Doum over een lengte van ongeveer 400 kilometer. Voor dit alles wordt ongeveer 4,6 miljard USD uitgetrokken tussen 2015 en 2025.

De tweede fase van het Nationaal Ontwikkelingsplan voor Vloeibaar Natuurlijk Gas wil de ontwikkeling van een gasindustrie stimuleren en de stroomaanvoer van grote industriële klanten in Marokko zoals deze in de raffinage en fosfaatindustrie verzekeren. Daarbij wordt onder meer gedacht aan distributie-infrastructuur.

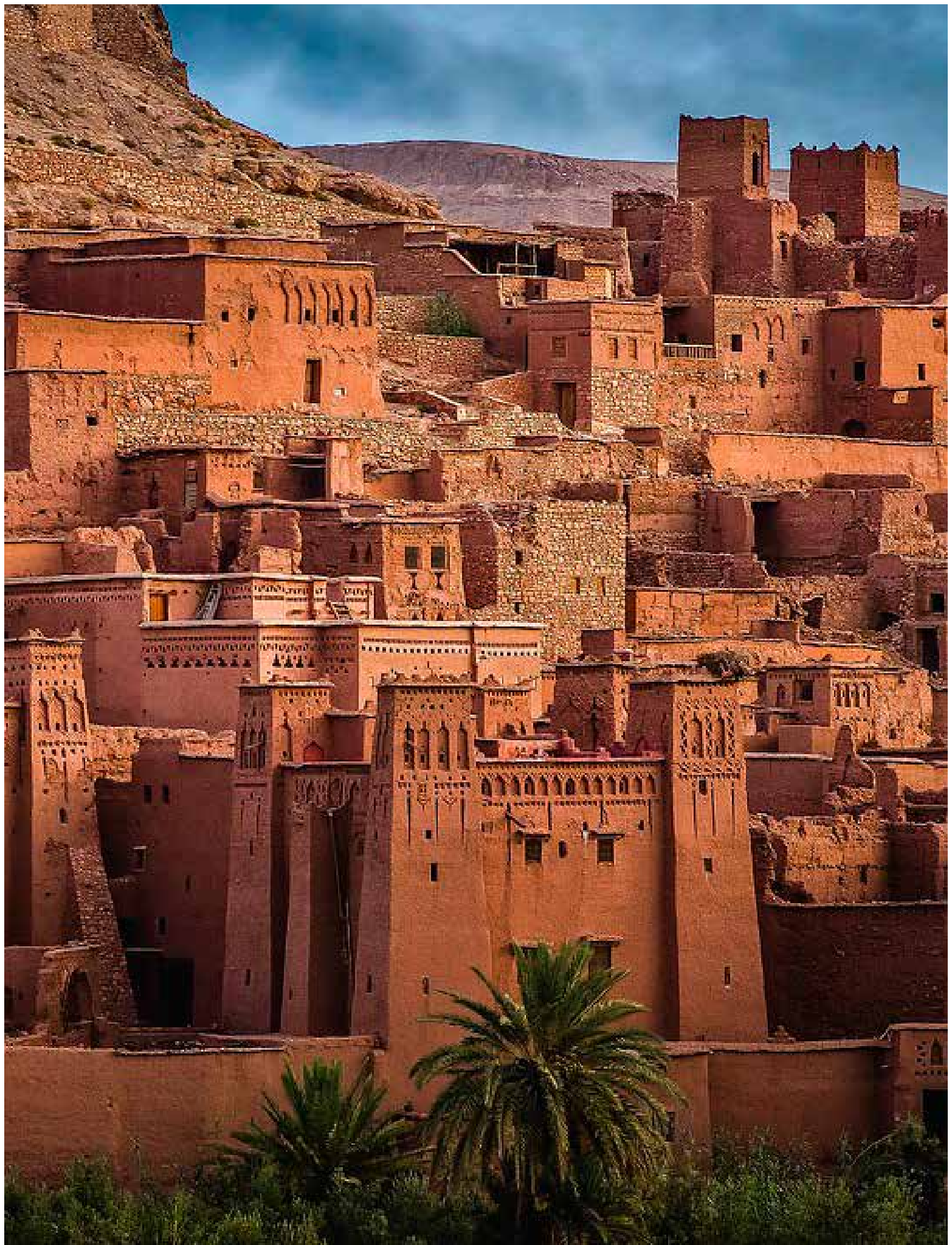
Het Nationaal Ontwikkelingsplan voor Vloeibaar Natuurlijk Gas kan teruggevonden worden op:

www.mem.gov.ma/SitePages/Discours/GNLPoint%20de%20presseduDrAbdelkaderAMARA16dec2014.pdf

Bovendien wordt ook actief gezocht naar gasvelden in Marokko zelf. Abderrahim El Hafidi, secretaris-generaal van het ministerie van Energie, kondigde in 2017 in Kopenhagen aan dat de twintig bedrijven die in Marokko werken bij de exploratie van aardgas, “zeer positieve” indicatoren in verschillende locaties aanvoeren, vooral in de regio Tindrara.

Het Britse bedrijf Sound Energy vond in Tindrara reserves van 18 miljard kubieke meter, eind 2018 zou meer nieuws bekend gemaakt worden. In 2017 had het bedrijf ook al reserves gevonden die potentieel honderden miljarden kubieke meter aan gas konden opleveren. Ook een ander bedrijf, SDX Energy, heeft op vijf van de zeven meest recente boorplaatsen ontdekkingen gedaan.

In de komende jaren zou de productie van lokaal gas van start kunnen gaan. In september 2018 kreeg Sound Energy alvast de concessie voor de ontwikkeling (productie en exploitatie) voor het gas dat in Tindrara is ontdekt. Verschillende uitbreidingen staan nog op stapel.



4

RECENTE SUCCESSVERHALEN





AERTSSEN GROUP



Aertssen is een familiale groep uit Antwerpen en werd opgericht in 1958. Het familiebedrijf is voornamelijk bekend om haar grote aannemingsprojecten, complexe hijswerken en uitzonderlijk vervoer, waarvoor het klanten heeft in meer dan 27 landen in Centraal-Europa, het Midden-Oosten, Centraal-Amerika, Afrika en Azië. Met zo'n 1.500 medewerkers en een modern machinepark van meer dan 1.500 stuks rollend materieel realiseerde de groep in 2017 een omzet van 200 miljoen EUR.

Het succesverhaal van de groep begon zestig jaar geleden met het verzetten van grond om havendokken uit te graven in diverse Belgische havens. Al snel werden de activiteiten gediversifieerd. Zo richtte de groep in 1980 Aertssen Transport op voor uitzonderlijk vervoer van eigen materieel en zware goederen van haar klanten. In 1991 werd Aertssen Kranen opgestart voor hijswerken in o.a. de bouw, industrie en hernieuwbare energie. Na de overname van kraanverhuurbedrijf Michielsens in 2017 beschikt de groep momenteel over een 280-tal mobiele hijskranen in haar vloot.

In 2018 breidt de logistieke tak van de groep uit op een nieuwe site van 13 hectare in de Antwerpse haven. Deze nieuwe locatie wordt de thuisbasis voor de logistieke afdeling, alsook de transport afdeling. De groep streeft ernaar om op Europees vlak de referentie te worden voor de opslag, assemblage en modificatie van zware landbouw- en constructiemachines voor export naar de EMEA regio.

Het laatste decennium is de groep ook internationaal actief. De Arabische Golf is ondertussen een tweede thuismarkt met grote aannemingsprojecten, complexe hijswerken en uitzonderlijk vervoer. Naast vaste filialen in Abu Dhabi, Qatar,

Oman, Koeweit, Irak en Vietnam is de groep ook vertegenwoordigd op diverse projecten zoals de uitbreiding van luchthavens in het Midden-Oosten, nieuwe eilanden in de Malediven en containerterminals in Costa Rica.

Na een succesvolle internationalisering in Azië en Midden-Amerika krijgt het kranen- en transportbedrijf ook voet aan wal op het Afrikaanse continent. Vanuit haar kantoor in Marokko wordt de lokale markt benaderd met potentieel in infrastructuur, industrie en hernieuwbare energie. Het is de visie van de groep om vanuit deze noordelijke basis bruggen te bouwen naar Noord en West-Afrika met potentieel en synergiën over de verschillende business units heen in hernieuwbare energie, havenuitbreidingsprojecten en mijnbouw.

JNC INTERNATIONAL



JNC International nv, languit Joining Nature and Cities genoemd, werd in 1968 opgericht door Jean Noël Capart, een tuinarchitect en stedenbouwkundige. Vandaag telt de groep bijna 40 architecten, stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten en gespecialiseerde ingenieurs binnen disciplines als ruimtelijke planning, stedenbouw en landschapsarchitectuur.

“Denk globaal, doe lokaal”: de projecten van JNC International hebben betrekking op verschillende schaalniveau's, van grote landschappen tot kleine percelen, afhankelijk van de elementaire menselijke behoeften op het gebied van comfort en welzijn, met respect voor milieukwesties en bijdragen aan een harmonieuze en geïntegreerde ontwikkeling.

JNC International nv is aanwezig in België (Brussel) en Frankrijk (Lyon) maar heeft projectervaring ontwikkeld in meer dan 20 Europese landen (bijv. België, Frankrijk, Luxemburg, Groot-Brittannië, Duitsland, Italië, Spanje, West-Rusland), Afrika (bijv. Marokko, Algerije, Libië, Egypte, Ethiopië, Congo), Amerika (bijv. Verenigde Staten en de Dominicaanse Republiek) en Azië (China, Irak, Saoedi-Arabië).

Het bedrijf werkt ondertussen al bijna 10 jaar in Marokko. Na deelnames aan talrijke internationale wedstrijden hebben ze er een reputatie opgebouwd bij verschillende projecten rond stedenbouw en landschappen die ondersteund worden door Zijne Majesteit Mohamed VI.

Sinds 2010 werkt JNC International als stedenbouwkundige en landschapsarchitect voor het Agence du Développement de la Lagune de Marchica, waarvoor het ook een beheersplan maakte tussen 2010 in 2012. Dit plan heeft invloed op een gebied bestaande uit 9.000 ha kustlijn en 11.000 ha binnenzee en is onderworpen aan grote maatschappelijke, economische en milieukwesties.

In 2013 realiseerde het bedrijf de stedelijke uitbreiding van Beni Ansar, het masterplan voor de stad en zijn haventerrein op een gebied van ongeveer 600 ha. JNC International is ook de auteur van de projecten rond de Corniche van Nador en de Corniche van Beni Ansar, die bijna 10 km kustlijn en 40 ha aan openbare ruimtes voor wandelingen en speeltoestellen omvat.

In 2011 verwierf het bedrijf de opdracht van stedenbouwkundige en landschapsarchitect, namens Al Manar-Filiale van de CDG-groep, gekaderd binnen het Masterplan en projectbeheer van openbare ruimtes van het prestigieuze project “Marina Casablanca”, dat de stedelijke ontwikkeling van een gebied van 26 ha gewonnen op de Atlantische Oceaan omvat.

In 2017 tot slot kreeg JNC International van het Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg een opdracht gekaderd binnen het Landschapsoriëntatieplan voor de Bouregreg-vallei, een valleigebied van bijna 6000 ha gelegen tussen Rabat en Salé. Op termijn moet dit uitgroeien tot het grootste peri-urbaan park van Marokko.

De omzet voor deze projecten bedraagt ongeveer 1,4 miljoen EUR.

Momenteel werkt JNC International nog steeds aan de projecten van de Marchica in Nador en de Bouregreg-vallei in Rabat Sallé, waarvoor ze hopen om hun openbare aannemer op lange termijn te kunnen vergezellen.

In een context van snelle verstedelijking en duidelijke klimaatverandering wenst JNC International deel te blijven nemen aan stedelijke ontwikkelingsprojecten die bijdragen aan het behoud en de verbetering van Marokkaanse landschappen met een hoge identiteitswaarde.

THT



THT, gelegen in Gembloux, gespecialiseerd in de productie van melkzuurbacteriën uit verschillende families, waarvan de belangrijkste lactobacillen en bifidobacteriën zijn. Deze worden gebruikt als ingrediënten in 'nutraceuticals' voor de microbiologische balans van de darm, ter verhoging van de immuniteit, om uro-vaginale infecties te voorkomen en als een groeifactor in diervoeder. Specifieker heeft het bedrijf een expertise opgebouwd binnen het fermentatie- en droogproces van bacteriën.

Deze activiteiten worden aangevuld door de productie van afgewerkte producten in de vorm van al dan niet complexe mengsels die zijn gedefinieerd volgens klantspecificaties. Deze formules worden verkocht in bulk of op een specifieke manier verpakt (sachets, capsules) volgens de vereisten van de klanten. Naast het produceren van eigen bacteriestammen biedt THT ook infrastructuur en kennis aan waarmee klanten aan de slag kunnen voor hun specifieke producties.

THT is ook een aandeelhouder van Lacto Research, dat zich richt op onderzoeks- en ontwikkelingsaspecten in de kernactiviteiten van THT.

De omzet van THT bedraagt 3,5 miljoen EUR en het bedrijf telt, inclusief Lacto Research, 18 werknemers. Export staat in voor 75% van de omzet. THT is actief in 30 landen uitgestrekt over Europa, inclusief Oost-Europa, Zuid-Amerika en Azië (Zuid-Korea en Vietnam).

In Marokko heeft THT een belang van 30% in VMS (Vitamins Minerals Supplements - Healthcare Company nv). Dat is een Marokkaans bedrijf gevestigd in Casablanca dat innovaties wil ontwikkelen op het gebied van gezondheid en biotechnologie en met name in voedingssupplementen en pluimveevoeders.

Het eerste product PROLACTYS Adult is sinds oktober 2017 op de markt. Het is een innovatieve combinatie van 15 soorten probiotica voor volwassenen. Deze brengt de darmflora opnieuw in balans en verzekert de doorvoer. In juli 2018 werd een product aangepast voor kinderen op de Marokkaanse markt gebracht. Het maakt een regularisatie van de darmflora mogelijk, vooral na behandeling met antibiotica. Tot slot zal in 2019 ook een product gericht op vrouwen in de handel worden gebracht.

Daarnaast worden ook oplossingen gezocht voor kippenhouderijen, met name om antibiotica te weren uit het voeder. De testen die in april 2018 werden uitgevoerd in verschillende Marokkaanse kippenboerderijen bleken succesvol. De verkoop van deze oplossing zou bijgevolg dus eind 2018 van start kunnen gaan.

De samenwerking tussen VMS en THT is een mooi voorbeeld van een partnerschap tussen een innovatief Marokkaans bedrijf en een Waals bedrijf dat het op de markt brengen van nieuwe producten aangepast aan de behoeften van Marokko mogelijk maakt.

Het bedrijf VMS toont het voorbeeld van een innovatief bedrijf en integreert een partnership met een Waals bedrijf dat het

Op middellange termijn wil VMS in samenwerking met THT een installatie voor het mengen en produceren van afgewerkte producten starten in Marokko.

5

BRONNEN



ONZE PARTNERS

- **Flanders Investment and Trade**
www.flandersinvestmentandtrade.be
- **Brussel Invest & Export (hosted by hub.brussels)**
www.invest-export.brussels
- **Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers**
www.awex.be
- **FOD Buitenlandse Zaken**
www.diplomatie.be

MAROKKAANSE OVERHEIDSBRONNEN

- **Bank Al-Maghrib**
www.bkam.ma
- **Hoog-Commissariaat voor Planning**
www.hcp.ma
- **Industriële zones Marokko**
www.zonesindustrielles.ma
- **Investeren in Marokko**
www.invest.gov.ma
- **Marokkaans Agentschap voor Duurzame Energie**
www.masen.ma
- **Marokkaans Agentschap voor de Ontwikkeling van de Logistiek**
www.amdl.gov.ma
- **Ministerie van Economie en Financiën**
www.finances.gov.ma
- **Ministerie van Energie, Mijnen en Duurzame Ontwikkeling**
www.mem.gov.ma
- **Ministerie van Industrie, Investerings, Handel en Digitale Economie**
www.mcinet.gov.ma
- **Ministerie van Uitrusting, Transport, Logistiek en Water**
www.equipement.gov.ma
- **Nationaal bureau van de Luchthavens**
www.onda.ma
- **Nationaal bureau van de Marokkaanse Spoorwegen**
www.oncf.ma
- **Tanger Med Port Authority**
www.tmpa.ma

ANDERE BRONNEN

- **Afrikaanse Ontwikkelingsbank**
www.afdb.org
- **Bertelsmann Stiftung's Transformation Index**
www.bti-project.org
- **British Broadcasting Corporation**
www.bbc.com
- **Credendo**
www.credendo.com
- **Europese Commissie**
www.ec.europa.eu
- **Financial Times**
www.ft.com
- **Focus Economics**
www.focus-economics.com
- **Formations et Recherche en Energétique et Environnement**
www.energetique.uae.ma
- **German-Moroccan Energy Partnership**
www.energypartnership.ma
- **German Watch**
www.germanwatch.org
- **Internationaal Monetair Fonds**
www.imf.org
- **Journal of Engineering Science and Technology Review**
www.jestr.org
- **L'Economiste**
www.leconomiste.com
- **La Vie Eco**
www.lavieeco.com
- **Le Matin**
www.lematin.ma
- **Medias 24 Afrique**
www.afrique.medias24.com
- **Oil Review Africa**
www.oilreviewafrica.com
- **Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling**
www.oecd.org
- **Oriental Invest**
www.orientalinvest.ma
- **Oxford Business Group**
www.oxfordbusinessgroup.com
- **Rijksdienst voor Ondernemend Nederland**
www.rvo.nl
- **Verenigde Naties Conference on Trade and Development**
www.unctad.org
- **Washington Post**
www.washingtonpost.com
- **Wereldbank**
www.worldbank.com
- **Wereldhandelsorganisatie**
www.wto.org
- **Wereld Economisch Forum**
www.weforum.org





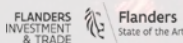
AGENTSCHAP VOOR BUITENLANDSE HANDEL

Montoyerstraat 3
1000 Brussel
Tel.: +32 2 206 35 11
www.abh-ace.be



FOD BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

Karmelietenstraat 15
1000 Brussel
Tel.: +32 2 501 81 11
diplomatie.belgium.be



FLANDERS INVESTMENT & TRADE

Koning Albert II-laan, 37
1030 Brussel
Tel.: +32 2 504 87 11
www.flandersinvestmentandtrade.com



BRUSSEL INVEST & EXPORT BY HUB.BRUSSELS

Charleroise Steenweg 112,
1060 Brussel
Tel.: +32 2 800 40 00
invest-export.brussels



AGENCE WALLONNE À L'EXPORTATION ET AUX INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

Sainteletteplein, 2
1080 Brussel
Tel.: +32 2 421 82 11
www.awex.be

Publicatiedatum: november 2018

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER Fabienne L'Hoost

AUTEUR Wouter Decoster

GRAFISCHE VORMGEVING EN UITVOERING Bold & pepper

DEZE STUDIE IS OOK BESCHIKBAAR OP www.abh-ace.be

GEDRUKT OP PAPIER MET EEN FSC-LABEL

Overname gegevens (of tekst) is toegelaten mits bronvermelding

Hoewel alles in het werk werd gesteld om nauwkeurige en actuele informatie te geven, kunnen noch het Agentschap voor Buitenlandse handel, noch zijn partners (Flanders Investment & Trade, Brussel Invest & Export hosted by hub.brussels en het Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers) verantwoordelijk worden gesteld voor fouten, weglatingen en leugenachtige verklaringen. Ze kunnen evenmin verantwoordelijk worden gesteld voor het gebruik van de interpretatie van de informatie in deze studie. Deze studie heeft niet de bedoeling advies te verstrekken.