

Neue Märkte – Neue Chancen



Beschaffung und Logistik in Nordafrika

Ein Wegweiser für deutsche Unternehmen

Herausgegeben von:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

GTAI GERMANY
TRADE & INVEST



BESCHAFFUNG UND LOGISTIK IN NORDAFRIKA

Nordafrika ist durch das Mittelmeer eng mit Europa verbunden. Das Potenzial der geographischen Nähe wurde bisher von beiden Seiten nur zum Teil genutzt. Die Länder Nordafrikas mussten in den vergangenen Jahren vielfältige politische, soziale und wirtschaftliche Herausforderungen bewältigen. Das Interesse an den Ländern Nordafrikas ist jedoch zuletzt deutlich gestiegen. Das zeitweilige Reißen von Lieferketten, die hohen Transportpreise und die Neubewertung politischer Risiken haben dazu geführt, sich wieder intensiver mit der Region zu beschäftigen.

Die Diversifizierung von Lieferketten leistet aber nicht nur einen Beitrag zur Versorgungssicherheit. Sie kann in der Region Nordafrika auch Motor für nachhaltiges, inklusives Wachstum und Entwicklung sein, wenn neue Arbeitsplätze entstehen, die Menschen eine gute und sichere Beschäftigung ermöglichen. Voraussetzung hierfür ist die qualifizierte Ausbildung von Fachkräften sowie die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards. Deutsche Unternehmen können hierzu mit ihrem Know-how und der sorgfältigen Prüfung ihrer Lieferketten einen wesentlichen Beitrag leisten.

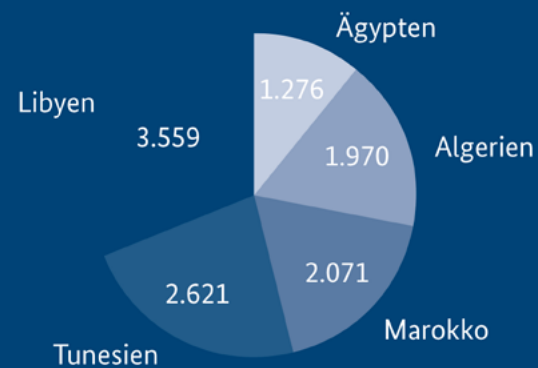
Europa ist wichtigste Handelsregion für Nordafrika

Mehr als die Hälfte der Exporte Nordafrikas gehen in die EU, lediglich 5 % nach China und 6 % in die USA. Die erdgas- und erdölfördernden Länder wie Ägypten, Algerien und Libyen liefern ihre Energierohstoffe zum großen Teil in den Norden. Andere Exportgüter wie landwirtschaftliche Produkte, Textilien oder elektronische Erzeugnisse werden ebenfalls hauptsächlich in die EU geliefert. Der Handel innerhalb der Region ist dagegen marginal. Die *Afrikanische Union* schätzt, dass lediglich 5 % der Exporte in die Nachbarländer geht und nur 8 % in andere afrikanische Länder.

Die Voraussetzungen für einen intensiveren Handel innerhalb der Region, aber auch außerhalb, sind jedoch gut. Die relativ junge Bevölkerung ist deutlich besser ausgebildet als die vorherige Generation, eine industrielle Produktion ist in allen Ländern vorhanden und der Wunsch nach wirtschaftlichem Fortkommen sowie Fortschritt ist groß. Bei allen Gemeinsamkeiten sind die Bedingungen in den einzelnen Ländern und für einzelne Branchen sowie Warengruppen sehr unterschiedlich. Besonders attraktiv sind die Länder Nordafrikas derzeit für Unternehmen aus der Automobilbranche und dem Textilsektor. Ebenso sind die Landwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie chancenreich. Aber auch die Luftfahrt- und Raumfahrtindustrie haben die Region zuletzt entdeckt und zeigen auf, dass die nordafrikanischen Länder bei der Standortwahl berücksichtigt werden sollten.

Deutsche Einfuhr 2022

(in Mio. Euro)



11.497 Mio. Euro / Gesamt

NEUE MÄRKTE – NEUE CHANCEN

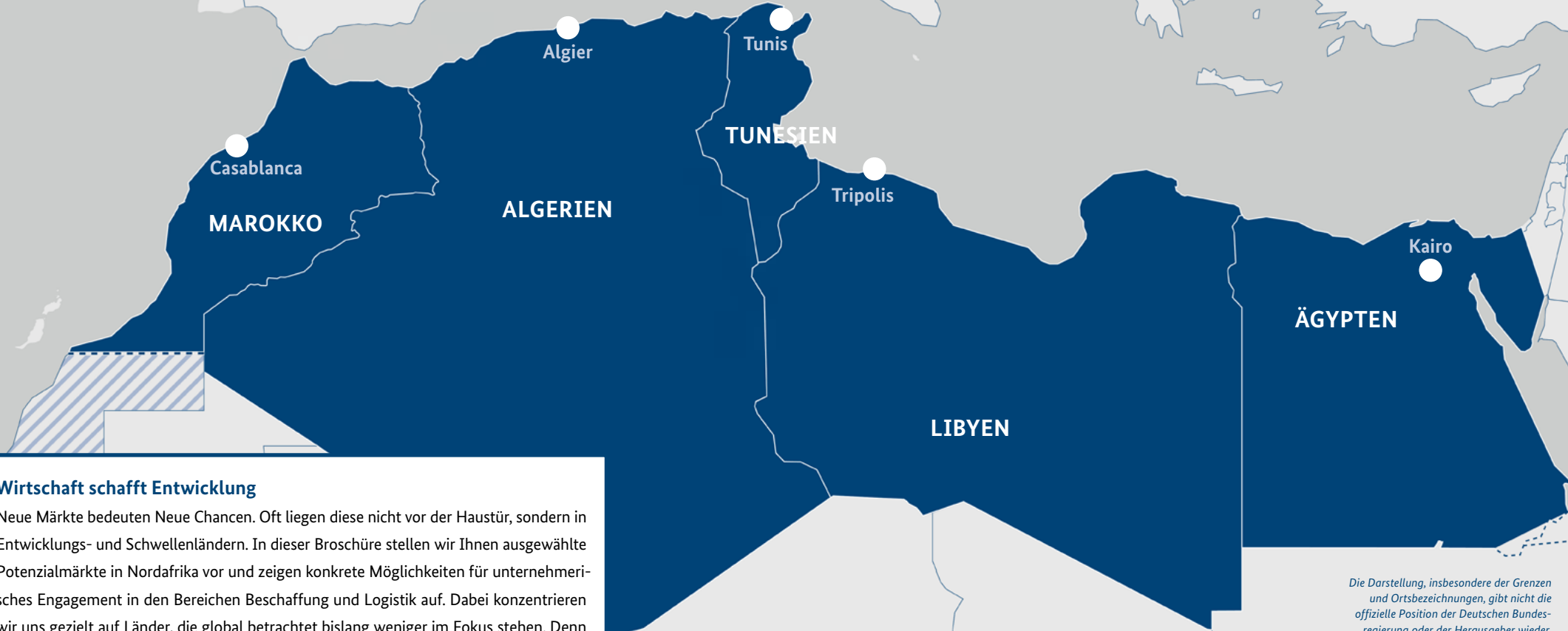
Dies ist ein interaktives PDF.

- ➔ Mit Klick auf die Pfeile gelangen Sie auf die nächste oder vorige Seite.
- ➔ Mit Klick auf die Legende der Karte können Sie die wichtigsten Zahlen öffnen und schließen.
- ➔ Mit Klick auf die URLs gelangen Sie auf die externen Seiten.
- ➔ Mit Klick auf die Lesezeichen links in Acrobat können Sie zwischen den Kapiteln springen.

Legende

Bevölkerung in Millionen

BIP pro Kopf in US-Dollar (2022)



Wirtschaft schafft Entwicklung

Neue Märkte bedeuten Neue Chancen. Oft liegen diese nicht vor der Haustür, sondern in Entwicklungs- und Schwellenländern. In dieser Broschüre stellen wir Ihnen ausgewählte Potenzialmärkte in Nordafrika vor und zeigen konkrete Möglichkeiten für unternehmerisches Engagement in den Bereichen Beschaffung und Logistik auf. Dabei konzentrieren wir uns gezielt auf Länder, die global betrachtet bislang weniger im Fokus stehen. Denn Investitionen und wirtschaftliche Aktivitäten in Entwicklungs- und Schwellenländern tragen dazu bei, dass dort Arbeitsplätze entstehen und Einkommen generiert wird. Durch das erhöhte Steueraufkommen steigt auch die soziale Sicherheit vor Ort. Die deutsche Privatwirtschaft, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen, können somit durch ihr Engagement dazu beitragen, die Welt auf einen nachhaltigeren und gerechteren Entwicklungspfad zu lenken.

Weitere Infos zu den Ländern Nordafrikas finden Sie auf www.gtai.de

Die Darstellung, insbesondere der Grenzen und Ortsbezeichnungen, gibt nicht die offizielle Position der Deutschen Bundesregierung oder der Herausgeber wieder.

Straßen- und Schienennetz in Nordafrika

| | Algerien | Ägypten | Libyen | Marokko | Tunesien | Gesamt |
|---------------------------------|----------|---------|--------|---------|----------|---------|
| Straßen befestigt in km | 71.656 | 48.000 | 34.000 | 57.300 | 20.000 | 230.956 |
| Eisenbahn Schienen in km | 3.973 | 5.085 | 0 | 2.067 | 2.173 | 13.298 |

Quellen: Nationale Statistikbehörden, World Travel and Tourism Council (WTTC)



DIE REGION IM ÜBERBLICK

Die fünf unmittelbar an das Mittelmeer angrenzenden Länder – Ägypten, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien – verfügen mit 5,7 Millionen km² über eine größere Fläche als die EU. Die 216 Millionen Einwohner*innen leben zu einem großen Teil in unmittelbarer Nähe des Mittelmeers. Dort befinden sich – mit der Ausnahme der am Nil gelegenen Megacity Kairo – die großen urbanen Räume und auch die landwirtschaftlich nutzbaren Flächen.

Mit Ägypten, Algerien und Marokko befinden sich in der Region drei der fünf größten Volkswirtschaften Afrikas. Das gemeinsame Bruttoinlandprodukt der fünf nordafrikanischen Länder in Höhe von 886 Millionen US-Dollar entspricht etwa dem der Schweiz. Das Handelsvolumen der Region mit Deutschland entspricht wiederum dem von Brasilien und knapp dem des wichtigsten deutschen Handelspartners in Afrika – der Republik Südafrika.

Tunesien

Tunesien ist mit 12,5 Millionen Einwohner*innen und einem Bruttoinlandsprodukt von 46,3 Milliarden US-Dollar nach Libyen der kleinste Markt in Nordafrika. Gemessen an den deutschen Importen ist Tunesien für deutsche Unternehmen jedoch der wichtigste Markt. Die Importe erreichten 2022 ein Volumen von 2,6 Milliarden Euro. Die deutschen Exporte nach Tunesien beliefen sich auf 1,7 Milliarden Euro. Während jedoch das deutsch-tunesische Handelsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um mehr als ein Viertel zulegen konnte, hinkt die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung hinterher. Das reale Bruttoinlandsprodukt wächst nur noch zwischen 2–3%.

Lange Zeit war Tunesien die liberalste Volkswirtschaft in der Region und siedelte erfolgreich internationale Unternehmen an. Die Demokratisierung des Landes in Folge der Revolution im Frühling des Jahres 2011 sorgte vor mehr als einem Jahrzehnt für ein weiter wachsendes Interesse an dem Land. Die tunesische Bevölkerung zeigte sich jedoch zunehmend enttäuscht von der wirtschaftspolitischen Bilanz der wechselnden Regierungen. Inzwischen herrscht der Präsident Kais Saied zunehmend autoritär und hat das ursprünglich starke Parlament durch ein von ihm initiiertes Referendum entmachteter.

216
Millionen
Einwohner*innen

886
Millionen US\$
gemeinsames BIP

Weiterführende Informationen im Web

➔ www.gtai.de/nordafrika-ueberblick



Deutsche Unternehmen investieren in beschäftigungsintensiven Bereichen

Die tunesische Politik steht vor der Herausforderung seine bisherige Vorreiterrolle wiederzuerlangen. Dafür sind Strukturreformen notwendig, zu denen sich das Land auch in Gesprächen mit internationalen Organisationen sowie Geberländern befindet. Grundsätzlich sind diese bereit, den weiteren Reformprozess Tunesiens zu unterstützen. Die deutsche Bundesregierung hat Tunesien bereits in den vergangenen Jahren bei seinen Reformbemühungen unterstützt.

Unabhängig von der derzeitigen politischen Situation ist Tunesien ein wichtiger Standort für europäische und insbesondere auch deutsche Unternehmen in Nordafrika. Insgesamt haben ausländische Unternehmen in Tunesien 33,4 Milliarden US-Dollar investiert. Deutschland hat

daran nur einen relativ kleinen aber zugleich bedeutenden Anteil. Denn während der Bestand deutscher Investitionen nur bei 251 Millionen Euro liegt, beschäftigen die 41 deutschen Unternehmen insgesamt 50.000 Arbeitnehmer*innen in ihren Betrieben.

50.000

Arbeitnehmer*innen
in deutschen
Betrieben

Eine Sonderrolle nimmt Tunesien aktuell für den libyschen Markt ein. Während schon in früheren Zeiten viele Lebensmittel und Konsumgüter ihren Weg nach Libyen über Tunesien fanden, wurde Tunesien in den vergangenen Jahren auch der Standort für Botschaften und internationale Organisationen, die in Libyen aktiv waren. Mit der politischen Stabilisierung Libyens könnte diese Rolle geringer werden, aber gleichzeitig steigen die Chancen, von Tunesien aus auch das Nachbarland Libyen zu beliefern.

Marokko

Das ganz im Nordwesten gelegene Marokko hat 37,8 Millionen Einwohner*innen und ist nach Ägypten sowie Algerien die drittgrößte Volkswirtschaft in der Region. Die geographische Nähe zu Spanien und die Lage am Eingang zum Mittelmeer verschaffen Marokko eine Attraktivität, die es seit einigen Jahren sehr erfolgreich nutzt. Hohe Investitionen in die Infrastruktur – Häfen, Straßen und Schienenverkehr – haben das Land deutlich zugänglicher gemacht.

Neben Unternehmen aus Spanien und Frankreich haben sich in den vergangenen zehn Jahren auch verstärkt deutsche Firmen in Marokko niedergelassen. Inzwischen ist Marokko mit einem Bestand an ausländischen Direktinvestitionen von 72,5 Milliarden US-Dollar der zweitwichtigste Investitionsstandort nach Ägypten. Die 93 deutschen Unternehmen, die in Marokko mit einem Bestand von 1.279 Millionen Euro investiert sind, beschäftigen 36.000 Menschen.

Investitionen sorgen für starkes Wachstum und hohe Exporte

Marokko war im vergangenen Jahrzehnt mit einem durchschnittlichen Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 4,3% die Wachstumslokomotive in der Region. Die exportorientierte Industrie – die Autoteile und Autos, elektronische Erzeugnisse, Flugzeugteile oder Textilien herstellt – sorgte für einen wachsenden Außenhandel. Die Mehrheit der Beschäftigten arbeitet zwar noch immer in der Landwirtschaft. Eine Dürre kann daher weiterhin über das jährliche auf und ab der Wirtschaft entscheiden. Die Exportindustrie, die Investitionen in die Infrastruktur und der wachsende Dienstleistungssektor sorgen aber langfristig für einen wachsenden Wohlstand der Volkswirtschaft.

Ø-Wachstum
des BIP von

4,3%

Hinter dem wirtschaftlichen Wachstum steht eine vom König des Landes Mohammed VI. ausgerichtete liberale Wirtschaftspolitik. Unter seiner Herrschaft wurde kräftig in die Infrastruktur investiert, wirtschaftliche Sonderzonen eingerichtet, der Freihandel mit der EU und den USA ausgebaut und die Industrie gefördert. Außerdem entwickelte sich das Land zum Vorreiter bei erneuerbaren Energien und baute den Tourismus kräftig aus. Das Königtum sorgt auch für politische Stabilität. Das hat dem Land bei der Ansiedelung von Unternehmen in jüngster Zeit geholfen.

Während Marokko die Nähe zu Europa in den vergangenen Jahren für den Ausbau der Handelsbeziehungen nutzte und auch nach Amerika sowie Asien seine Beziehungen erfolgreich ausbaute, blieben die wirtschaftlichen Beziehungen innerhalb Nordafrikas relativ überschaubar. Dafür engagierte sich das Königreich verstärkt in den Ländern südlich der Sahara. Insbesondere in den frankophonen Ländern Westafrikas engagierte sich Marokko. Dort ist vor allem der marokkanische Finanzsektor vertreten.

Ägypten

Ägypten ist mit 113 Millionen Einwohner*innen und einem Bruttoinlandsprodukt von 469 Milliarden US-Dollar der größte Markt in Nordafrika. Mit einem Wirtschaftswachstum von 3,8% im vergangenen Jahrzehnt wird die Mittelschicht jedoch nicht größer. Denn derzeit wächst die ägyptische Bevölkerung jährlich um 1,8 Millionen Menschen. Einerseits ist die ägyptische Bevölkerung dadurch sehr jung – andererseits steht die Gesellschaft vor der Herausforderung, jedes Jahr ausreichend neue Arbeitsplätze zu schaffen.

469

Milliarden US\$

BIP



Die zweitgrößte Volkswirtschaft Afrikas hat in den vergangenen Jahren eine Reihe von Reformen angestoßen, aber es bedarf weiterer Schritte, um in Zukunft dynamischer zu wachsen. Die Regierung setzt bisher zu stark auf staatliche Unternehmen und lässt so relativ wenig Raum für die Privatwirtschaft. Angesichts einer wachsenden staatlichen Verschuldung wird der Handlungsspielraum für die Regierung langsam kleiner. Internationale Organisationen wie die EU und der Internationale Währungsfonds stehen jedoch bereit, Ägypten in dem Reformprozess zu unterstützen.

Größter Investitionsstandort und attraktive Drehscheibe für den Handel

Trotz der wachsenden Herausforderungen ist Ägypten mit einem Bestand von ausländischen Direktinvestitionen in Höhe von 138 Milliarden US-Dollar der wichtigste Investitionsstandort in der Region. Aus Deutschland sind insgesamt 86 Unternehmen vor Ort investiert. Der Bestand ihrer Investitionen beläuft sich auf 897 Millionen Euro und sie beschäftigen 33.000 Menschen in Ägypten. Im Außenhandel ist Ägypten der wichtigste Exportmarkt für deutsche Firmen. Sie exportieren Waren im Wert von 4,2 Milliarden Euro und importieren Güter im Wert von 1,3 Milliarden Euro.

Mit dem Suezkanal verfügt Ägypten über eine der wichtigsten Handelsrouten der Welt. Mit dem Zugang zum Mittelmeer und zum Roten Meer eignet sich das Land als Drehscheibe für den Handel zwischen Europa und Asien. Zusätzliches Potenzial könnte sich durch eine politische Stabilisierung der Nachbarländer Libyen und Sudan ergeben. Die besondere strategische Lage will Ägypten in Zukunft durch moderne Häfen sowie attraktive Industrie- und Logistikzonen besser nutzen. Außerdem investiert es in eine moderne Eisenbahninfrastruktur, die maßgeblich mit deutscher Beteiligung entstehen soll.

Deutsche Technologie ist in Ägypten gefragt und »Made in Germany« hat oft noch den Ruf, den es lange Zeit auch international hatte. Angesichts der enormen Nachfrage an Infrastruktur, industrieller Entwicklung und Know-how ergeben sich dadurch für deutsche Unternehmen besondere Chancen in dem Land. Ein Beispiel dafür ist Ausbau der Energieinfrastruktur in den vergangenen Jahren, die – ähnlich wie zukünftig im Eisenbahnbereich – wesentlich von deutschen Unternehmen ausgebaut wurde.

Algerien

Algerien ist mit einem Bruttoinlandsprodukt von 187 Milliarden US-Dollar die zweitgrößte Volkswirtschaft Nordafrikas. Mit 45,6 Millionen Menschen ist es nach Ägypten auch das bevölkerungsreichste Land der Region. Gemessen an der Landfläche ist es mit 2,3 Millionen km² sogar das größte Land Afrikas. Ein Großteil der Fläche ist jedoch Wüste und praktisch

menschenleer. Bei den ausländischen Direktinvestitionen liegt es mit einem Bestand von 34 Milliarden US-Dollar nur noch knapp vor Tunesien. Der Bestand deutscher Direktinvestitionen beläuft sich aktuell auf 586 Millionen Euro. Die 26 in Algerien investierten deutschen Unternehmen beschäftigen 5.000 Personen. Inzwischen ist Algerien mit Exporten in Höhe von 1,7 Milliarden Euro nur noch der viertwichtigste Absatzmarkt in Nordafrika. Auch bei den Importen rangiert es mit 2,0 Milliarden Euro nur noch auf Platz 4.

Die Volkswirtschaft ist stark von der Förderung von Erdöl und Erdgas abhängig. Dadurch verfügt die Regierung zwar über relativ hohe Einnahmen, aber zugleich ist die Wirtschaft wenig diversifiziert. Der Staat ist nicht nur im Besitz der Energieunternehmen, sondern ist generell in fast allen Bereichen der Wirtschaft mehrheitlich beteiligt. Der Privatsektor ist dadurch relativ klein. Ausländische Unternehmen können bisher nur Minderheitsanteile an Unternehmen in Algerien erwerben.

Libyen

Nach mehr als einem Jahrzehnt der politischen Instabilität ist Libyen mit einem Bruttoinlandsprodukt von 41 Milliarden US-Dollar nur noch die kleinste nordafrikanische Volkswirtschaft. Beim BIP-pro-Kopf liegt es zwar mit rund 6.000 US-Dollar zwar noch vorne, aber die Sonderrolle, welche das Land auf Grund der großen Erdölreserven hatte, hat das Land zuletzt eingebüßt. Das Land ist praktisch in zwei Teile gespalten und die rivalisierenden Gruppen können sich nicht auf ein landeseinheitliches System einigen.

Der lange Weg zur Stabilität

Trotz dieser politischen Schwierigkeiten hat sich das Land soweit stabilisiert, dass es wieder durchschnittlich 1,2 Millionen Barrel Erdöl pro Tag fördern kann. Außerdem haben erste internationale Energieunternehmen angekündigt, wieder in neue Projekte zu investieren. Der Bestand ausländischer Direktinvestitionen beläuft sich aktuell auf 18,5 Milliarden US-Dollar. Die fünf deutschen Unternehmen, die nach Angaben der Deutschen Bundesbank in Libyen investiert sind, verfügen lediglich über einen Bestand in Höhe von 46 Millionen Euro. Bei den Einfuhren – fast ausschließlich Erdöl – ist Libyen trotzdem der wichtigste Handelspartner. Deutschland importiert aktuell Erdöl im Wert von 3,6 Milliarden Euro aus Libyen und lieferte Waren im Wert von 534 Millionen Euro. Damit ist Libyen in Nordafrika zwar inzwischen der kleinste Absatzmarkt, aber in Gesamtafrika immer noch einer der größten Exportmärkte für deutsche Unternehmen.

deutsche
Unternehmen
beschäftigen

5.000

Personen



BRANCHEN UND WARENGRUPPEN

Einige Unternehmen betrachten Nordafrika seit Jahrzehnten als Beschaffungsmarkt. In Tunesien investierten etwa die ersten deutschen Hersteller von Elektroerzeugnissen bereits in den siebziger Jahren in den Aufbau von Produktionsstätten. Auch Textilien werden in Nordafrika schon seit langer Zeit für den deutschen und europäischen Markt hergestellt. Darüber hinaus spielt die Region bei der Gewinnung sowie Lieferung von Rohstoffen, wie etwa Erdgas und Erdöl, eine Rolle.

Politische Reformen und Ausbau der Infrastruktur erhöhen die Attraktivität

Die unterbrochenen Lieferketten in Folge der Coronapandemie und der russische Angriffskrieg in der Ukraine haben jedoch ein verstärktes Interesse an der Region geweckt. Aber auch mittel- und langfristige Entwicklungen haben einzelne Länder attraktiver gemacht. Politische Reformen und der Ausbau der Infrastruktur haben die Bedingungen für Unternehmen vor Ort verbessert.

Äußere und innere Faktoren lassen die Region neu bewerten. Dies hat bei einigen Unternehmen bereits vor einigen Jahren angefangen. In Marokko hat sich das bereits beim Bestand der deutschen Direktinvestitionen ausgewirkt. Die deutschen Investitionen in **Marokko** versechsfachten sich etwa zwischen 2015 und 2018. Das Königreich im äußersten Nordwesten des Kontinents hat in der jüngsten Vergangenheit vor allem Unternehmen aus der Automobilbranche in den Blick genommen. Aber auch die Luftfahrt- und Raumfahrtindustrie hat den Standort inzwischen für sich entdeckt.

Die einzelnen nordafrikanischen Länder werden sich in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter ausdifferenzieren. Momentan ist das Lohnniveau zwar noch relativ ähnlich, aber bei der Infrastruktur und der demographischen Entwicklung gibt es schon jetzt recht starke Unterschiede. Das Wachstum der Bevölkerung hat sich in **Tunesien** schon auf weniger als 1% abgeschwächt. In **Ägypten** wächst die Bevölkerung dagegen jährlich um mehr als 1,5%.

Der weitere Erfolg der nordafrikanischen Länder als Ort für die Beschaffung und Produktion wird davon abhängen, inwiefern es ihnen gelingt, ihre Standortqualitäten weiter zu steigern. Mit Hilfe weiterer politischer sowie rechtsstaatlicher Reformen sowie einer besseren Infrastruktur könnte die Region in Zukunft einen deutlich größeren Anteil der globalen Lieferketten erlangen.

Weiterführende Informationen im Web

→ www.gtai.de/nordafrika-warengruppen

deutsche
Investitionen in

Marokko

x6

zwischen 2015
und 2018



Neue Sorgfaltspflichten in Lieferketten – Chancen für Unternehmen

Mit Beginn des Jahres 2023 trat das Gesetz über unternehmerische Sorgfaltspflichten in Lieferketten in Kraft. Es verpflichtet zunächst Unternehmen, die mindestens 3.000 Arbeitnehmer beschäftigen, zu menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfalt entlang globaler Lieferketten.

Die Bestimmungen des Gesetzes markieren eine Abkehr von freiwilliger Selbstverpflichtung der Unternehmen hin zu verbindlichen menschenrechtlichen und umweltbezogenen Vorgaben. Das Gesetz veranlasst Unternehmen, durch die Umsetzung der definierten Sorgfaltspflichten menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risiken vorzubeugen, sie zu minimieren und Verletzungen dieser Pflichten abzustellen. Als menschenrechtliche Risiken gelten vor allem die Verwehrung des Zugangs zu Nahrung und Wasser, der widerrechtliche Entzug von Land und Lebensgrundlagen sowie Verstöße gegen die Kernarbeitsnormen der *Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)*. Diese umfassen das Verbot von Kinderarbeit, Sklaverei und Zwangsarbeit, die Missachtung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, die Vorenthaltung eines angemessenen Lohns, die Verweigerung des Rechts auf gewerkschaftliche Tätigkeit und Tarifverhandlungen.

Das Gesetz fordert die Einrichtung eines Risikomanagements und die Durchführung von Risikoanalysen. Damit sollen Risiken von Menschenrechtsverletzungen und Schädigungen der Umwelt identifiziert, vermieden bzw. minimiert werden. Es legt ferner dar, welche Präventions- und Abhilfemaßnahmen hinsichtlich ermittelter oder bekannt gewordener Risiken notwendig sind und verlangt die Einrichtung von Beschwerdeverfahren wie eine regelmäßige Berichterstattung. Die Einhaltung der Sorgfaltspflichten durch die Unternehmen wird vom *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)* überwacht. Das Gesetz bewirkt keine Veränderungen der geltenden zivilrechtlichen Haftungsregelungen. Verstöße gegen die Sorgfaltspflichten und Mitwirkungspflichten gelten allerdings als Ordnungswidrigkeit und können mit Geldbußen und Zwangsgeldern mit Beträgen in Höhe zwischen 100.000 € und 8 Mio. € geahndet werden. Übersteigt das verhängte Bußgeld den Betrag von 175.000 €, kann das Unternehmen für den Zeitraum von einem bis zu drei Jahren von der Vergabe öffentlicher Aufträge ausgeschlossen werden. Die Bestimmungen des Gesetzes schaffen Rechtssicherheit und Rechtsklarheit. Die Umsetzung der Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette eröffnet Unternehmen Chancen, im Zuge erhöhter Transparenz über Abläufe den Ressourcenverbrauch zu mindern, Kosten zu verringern und ihre Reputation durch Einhaltung hoher Standards gegenüber Investoren, Kunden, Verbrauchern und Beschäftigten zu stärken.

Informationen und Beratung zur Umsetzung des Gesetzes bieten sowohl der *Helpdesk Wirtschaft & Menschenrechte* der *Agentur für Wirtschaft & Entwicklung* unter www.wirtschaft-entwicklung.de/wirtschaft-menschenrechte/ als auch das *Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle*: www.bafa.de/DE/Home/home_node.html

Automobil- und Elektroindustrie

Die Automobilindustrie produziert seit den 1970er Jahren in Nordafrika Komponenten für den Export nach Europa. Die ersten Zulieferfirmen eröffneten in **Tunesien** ihre Niederlassungen. Eines der ersten deutschen Unternehmen in Tunesien war mit *Leoni* im Jahr 1977 ein Hersteller von Draht-, Kabel- und Bordnetzsystem. Diese Waren sind auch knapp fünf Jahrzehnte später noch die wichtigsten Exportgüter des Landes. Tunesien öffnete sich erfolgreich für den Privatssektor und warb um ausländische Unternehmen, die vor Ort für den Export produzieren wollten. Weitere liberale Reformen und Handelsabkommen mit Europa sowie die Mitgliedschaft in der Welthandelsorganisation folgten.

Drittgrößter afrikanischer Exportmarkt in der Autobranche

Inzwischen zählt der tunesische Branchenverband der Automobilindustrie, die *Tunisian Automotive Association (TAA)* 260 Unternehmen, die sich in Tunesien angesiedelt haben. Darunter sind vor allem ausländische Unternehmen, aber auch eine Reihe von nationalen Unternehmen. Insgesamt beschäftigt die Branche 90.000 Angestellte. Neben Marokko und Südafrika gehört Tunesien zu den größten Exportmärkten im Automobilbereich. Ein Großteil der Unternehmen ist im Norden des Landes angesiedelt. Durch regelmäßige Fährverbindungen können die tunesischen Produktionsstätten die europäischen Märkte schnell beliefern. Neben elektronischen Komponenten, welche den größten Anteil am Export haben, werden in Tunesien auch Kunststoffzeugnisse sowie Leder- und Textilstoffe für die Autoindustrie hergestellt. Darüber hinaus versucht sich Tunesien auch als Standort für das Design und die Entwicklung im Automobilsektor zu etablieren. Der Schwerpunkt bildet jedoch noch immer die arbeitsintensive Herstellung von Industrieprodukten. Tunesien verfügt über eine vergleichbar gut ausgebildete Arbeitnehmerschaft.

Marokko hatte bereits in den 1960er Jahren mit dem Aufbau einer Automobilproduktion begonnen. Doch in den folgenden zwei Jahrzehnten ging die Produktion vor Ort kontinuierlich zurück und auch Zulieferfirmen siedelten sich nicht im nennenswerten Umfang an.

Neue Regeln und Gesetze sorgten für Boom

Erst ein neues Abkommen Mitte der 1990er Jahre sorgte in Marokko für einen neuen Impuls. Obwohl das von *Fiat* gebaute Modell nur einen Anteil von 25 % an lokaler Produktion vorsah, siedelten sich erste Zulieferunternehmen aus Europa, Asien und Amerika an. Die Unternehmen hatten jedoch nicht nur die Zulieferung für die lokale Produktion im Blick, sondern richteten ihr Augenmerk auf die Produktion von Komponenten und Teilen für den Export. Marokko

90.000

Angestellte im
tunesischen
Automobilsektor



Produktionskapazität in Marokko

230.000 Autos

intensivierte außerdem die Gespräche mit Europa und den USA über Freihandelsabkommen. Diese führten schließlich zu einem Freihandelsabkommen mit der EU im Jahr 2000 und einem mit den USA im Jahr 2006.

Der freie Warenhandel und zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur dürften die Entscheidung des französischen Automobilherstellers *Renault* erleichtert haben, Ende 2005 mit der Produktion von Autos der Marke *Dacia* in Marokko zu beginnen. Die positiven Erfahrungen *Renaults* führten schließlich zur Investition des Unternehmens in Tanger in einem Umfang von 600 Millionen Euro. Dadurch stieg die Produktionskapazität in Marokko auf rund 230.000 Autos, womit das Königreich nach Südafrika zum größten Automobilproduzenten Afrikas wurde. Neben *Renault* produziert inzwischen auch der zweite französische Autokonzern *Stellantis* in Marokko.

Ausbildung von Fachkräften zur Stärkung der Wirtschaft

In Tunesien ist die Automobilindustrie mit über 90.000 Arbeitsplätzen und einem durchschnittlichen Wachstum von 10% pro Jahr zwischen 2010–2022 von großer Bedeutung für die nationale Wirtschaft. Ein Hindernis, das die vollständige Nutzung des enormen Potentials der Branche jedoch erschwert, ist der Fachkräftemangel im Land, vor allem im mittleren Management. Um dem entgegenzuwirken und die Voraussetzungen für mehr Investitionen in die Fertigung zu schaffen, hat die Sonderinitiative »Gute Beschäftigung für sozial gerechten Wandel« gemeinsam mit ortsansässigen deutschen Unternehmen, dem *Bildungswerk der Bayerischen Wirtschaft (bbw)* und der *Tunisian Automotive Association (TAA)* die *Tunisian Automotive Management Academy (TAMA)* ins Leben gerufen. Die Weiterbildungsakademie hat das Ziel, Fachkräfte für das mittlere Management bedarfsorientiert auszubilden. Dafür nutzt sie Kursinhalte, die genau auf die Bedürfnisse der Unternehmen abgestimmt sind. Die Schulungen der Akademie stehen Mitarbeitenden aus deutschen, europäischen und tunesischen Firmen offen, die dadurch neue Produktionslinien öffnen und mehr Arbeitsplätze schaffen können. Bis Oktober 2022 sind durch die *TAMA* 2.731 Arbeitsplätze entstanden und 1.454 mittlere Führungskräfte wurden ausgebildet. Die Unternehmen profitieren vom Kompetenzaufwuchs ihrer Belegschaft und der erhöhten Wettbewerbsfähigkeit des Automobilssektors im Land.

Die Sonderinitiative »Gute Beschäftigung für sozial gerechten Wandel« wird unter der Marke *Invest for Jobs* im Auftrag des *Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ)* unter anderem von der *Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH* umgesetzt. <https://invest-for-jobs.com>

Südeuropäische Unternehmen sind Vorreiter

Parallel siedelten sich seit der Jahrtausendwende schrittweise immer mehr Zulieferbetriebe an, die von Marokko aus die europäischen Märkte mit Komponenten bedienen. In der Mehrzahl französische und spanische Unternehmen, welche Produktionsstätten auf der iberischen Halbinsel belieferten, aber zunehmend auch Unternehmen aus Deutschland, Italien sowie außereuropäische Hersteller. Inzwischen sind in Marokko mehr als 250 Unternehmen im Automobilbereich vor Ort aktiv. Die wichtigsten Produktionsstätten befinden sich in Tanger, Casablanca und Kenitra. Die Unternehmen beschäftigen über 200.000 Angestellte und exportierten 2022 Kraftfahrzeuge und Teile im Wert von 10,4 Milliarden Euro. Die Produktionskapazität der Fabriken von *Renault* und *Stellantis* liegt derzeit bei rund 700.000 Autos im Jahr. Damit übertrifft die marokkanische Produktionskapazität die der Republik Südafrika. Neben der Produktion bietet Marokko auch Teststrecken und Entwicklungskapazitäten für die Automobilindustrie an. Es gibt inzwischen mehrere Universitäten beziehungsweise Fachhochschulen, welche Personal für die Autoindustrie ausbilden. Außerdem unterstützt die Regierung den Aufbau einer einheimischen Automarke mit dem Namen *Neo*. In **Ägypten** und **Algerien** werden zwar ebenfalls Autos hergestellt, aber eine umfassende Zulieferindustrie wie in Marokko und Tunesien hat sich bisher nicht entwickelt. Die Produktion ist auf den einheimischen Markt ausgerichtet.

Textilien und Bekleidung

Die Herstellung von Textilien und Bekleidung ist für Nordafrika seit mehreren Jahrzehnten ein wichtiger Industriezweig. Neben der Produktion für den heimischen Bedarf richtet sich die Industrie außerdem auf den Export nach Europa und teilweise auch in die USA aus. Während Marokko und Tunesien vor allem in die EU exportieren, liefert Ägypten einen Großteil seiner Produktion in die USA. Die EU importiert aus Nordafrika Textilien und Bekleidung im Wert von 5,5 Milliarden US-Dollar.

Marokko hat seit den 1960er Jahren die Textilindustrie gefördert. Derzeit werden im Königreich jährlich rund 1 Milliarde Textilien hergestellt. Die etwa 1.600 Unternehmen der Textilwirtschaft beschäftigen rund 200.000 Beschäftigte. Allerdings spielt in Marokko auch noch der informelle Sektor eine Rolle, weshalb die Anzahl der Beschäftigten nur geschätzt werden kann. Der Textilverband *Association Marocaine des Industries du Textile et de l'Habillement* plant bis 2035 die Exporte zu verdoppeln.

Spanische Unternehmen nutzen regionale Nähe

Aus dem Ausland sind besonders spanische Unternehmen stark vertreten. Die großen spanischen Bekleidungsunternehmen wie *Inditex* oder *Mango* stellen bis zu einem Zehntel ihrer



Produktion in Marokko her. *Mango* hat etwa 2020 bekanntgegeben, dass es in Marokko in 68 Fabriken produzieren lässt. Die Unternehmen können aus Marokko heraus sehr schnell die europäischen Märkte bedienen.

Tunesiens Textilwirtschaft umfasst rund 1.800 Unternehmen und beschäftigt etwa 180.000 Personen. Die wichtigsten Abnehmerländer sind Frankreich, Italien und Deutschland. Bei einzelnen Warengruppen, wie etwa Herrenanzügen, ist Deutschland sogar der wichtigste Absatzmarkt für tunesische Textilien. Auch deutsche Hersteller von Hemden produzieren bereits seit einige Jahrzehnten in Tunesien. **Ägypten** ist das einzige Produktionsland in Nordafrika, das auch über eigene Baumwolle verfügt. Ein Großteil der Baumwolle wird vor Ort weiterverarbeitet. Insgesamt beschäftigt die Branche über eine Million Angestellte. Während Spinnereien und Webereien zu etwa 90% in staatlichem Besitz sind, ist die Bekleidungsindustrie größtenteils in privater Hand. Insgesamt sind in der Textilwirtschaft knapp 5.000 Unternehmen tätig.

knapp
5.000
Unternehmen

in der ägyptischen
Textilwirtschaft

Landwirtschaft und Nahrungsmittel

Nordafrika gehört zu den vom Klimawandel am stärksten betroffenen Regionen der Welt. Wasserknappheit und Dürren waren schon in der Vergangenheit ein Thema in der Region. Doch obwohl die meisten Länder einen großen Teil ihrer Lebensmittel importieren müssen, sind sie auch als Exporteure aktiv. Insbesondere in der Wintersaison können die nordafrikanischen Länder landwirtschaftliche Produkte liefern, die in Europa stark nachgefragt sind. Dazu gehören Gemüse, Kartoffeln und Früchte. Die beiden größten Produzentenländer für landwirtschaftliche Exportgüter sind Ägypten und Marokko. Die Landwirtschaft beschäftigt in den meisten Ländern Nordafrikas die größte Anzahl von Menschen und auch die wirtschaftliche Bedeutung ist mit einem Anteil von 10 bis 15% groß.

Ägypten

exportiert
landwirtschaftliche
Produkte
im Wert von

3,5
Milliarden US\$

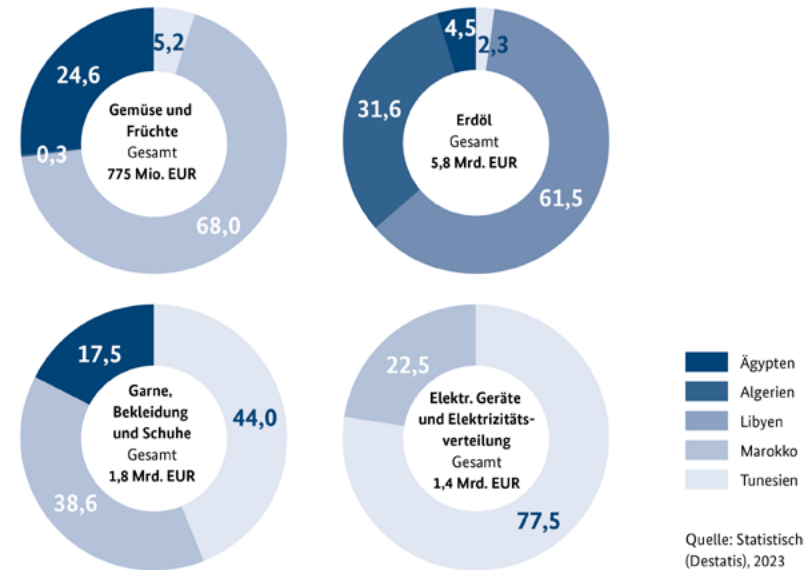
Kurze Lieferwege für Gemüse und Früchte

Ägypten ist bei Zitrusfrüchten mengenmäßig sogar der größte Exporteur der Welt. Insgesamt exportiert Ägypten landwirtschaftliche Produkte im Wert von 3,5 Milliarden US-Dollar. Neben Zitrusfrüchten im Wert von rund einer Milliarde US-Dollar waren Kartoffeln mit einem Exportwert von 250 Millionen Euro ebenfalls von Bedeutung. Sowohl europäische Länder als auch asiatische und insbesondere arabische Länder sind wichtige Absatzmärkte für Ägypten. Außerdem exportierte Ägypten Nahrungsmittel im Wert von 1,8 Milliarden US-Dollar. Ein Großteil der Nahrungsmittel wird in arabische Länder oder auch nach Afrika exportiert.

Marokko exportiert ebenfalls landwirtschaftliche Produkte im Wert von 3,5 Milliarden US-Dollar. Mit der Ausnahme von Zitrusfrüchten und einigen gefrorenen Gemüse geht der gesamte Export nach Europa. Die europäischen Zielmärkte können sowohl per Schiff als auch per LKW innerhalb von wenigen Tagen erreicht werden. Das wichtigste Exportgut sind Tomaten im Wert von 850 Millionen US-Dollar. Es folgen Früchte und Zitrusfrüchte. Auch Gemüse und Bohnen werden in größeren Mengen nach Europa exportiert. Beim Export von Nahrungsmittel ist Marokko mit einem Wert von 2,2 Milliarden US-Dollar führend. Das wichtigste exportierte Nahrungsmittel ist Fisch im Wert von 776 Millionen Euro.

Tunesien ist ein deutlich kleinerer Produzent von landwirtschaftlichen Produkten und Lebensmitteln. Es exportiert lediglich landwirtschaftliche Produkte im Wert von 450 Millionen US-Dollar und Nahrungsmittel im Wert von 150 Millionen US-Dollar. Beim Export von Olivenöl ist Tunesien jedoch mit einem Exportwert von 861 Millionen US-Dollar weltweit der drittgrößte Lieferant nach Spanien und Italien.

Anteil der Aus- und Einfuhren:



Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023

Energie, Energierohstoffe und Wasserstoff

Nordafrika ist für Europa ein wichtiger Lieferant von Erdgas und Erdöl. In Zukunft könnte Nordafrika auch erhebliche Mengen an Strom und Wasserstoff liefern. Der Anteil Nordafrikas



an der weltweiten Produktion ist mit 4,5% beim Erdgas und 3,7% beim Erdöl insgesamt relativ klein. Für die Versorgung mit Erdöl und Erdgas ist Nordafrika jedoch trotzdem wichtig. Etwa 8% seines Bedarfs an Erdgas und Erdöl importiert Europa bisher aus Nordafrika. Dieser Anteil könnte in den kommenden Jahren erheblich ansteigen.

Algerien ist bisher beim Erdgas das wichtigste Lieferland für Europa. Weltweit verfügt das Land über die zehntgrößten bekannten Erdgasvorkommen. Es exportierte 2021 34,9 Milliarden Kubikmeter Gas nach Europa. Das entsprach knapp einem Fünftel der von Russland gelieferten Erdgasmenge in dem Jahr. Die Exportkapazität der Erdgaspipelines nach Europa liegt jedoch bei 60 Milliarden Kubikmeter.

Ägypten hat nach Algerien die größten bekannten Erdgasvorkommen. Davon wird aber bisher nur ein relativ kleiner Anteil nach Europa exportiert. Wichtiger könnte dagegen in Zukunft **Libyen** werden, das zwar nur über kleinere Vorkommen verfügt, aber in den nächsten Jahren die Produktion deutlich ausbauen will.

Erneuerbare Energien bieten neue Exportmöglichkeiten

Während momentan noch der Export von Erdöl und Erdgas im Energiebereich dominiert, wird in den kommenden Jahren der Export von Strom und Wasserstoff deutlich wichtiger werden. Nordafrika bietet für die Photovoltaik und an den Küstenregionen auch für die Windenergie sehr gute Voraussetzungen. Besonders **Ägypten** und **Marokko** haben ihre Kapazitäten für erneuerbare Energien zuletzt ausgebaut. Außerdem haben eine Reihe von internationalen Unternehmen angekündigt, in Nordafrika größere Kapazitäten für erneuerbare Energien und

Allianz für Produktqualität in Afrika

Um die Teilhabe von Unternehmen in afrikanischen Ländern an globalen Wertschöpfungsketten zu stärken, unterstützt die Allianz für Produktqualität in Afrika diese dabei, internationale Qualitätsanforderungen einzuhalten und nachzuweisen. Die Allianz ist u. a. in den nordafrikanischen Partnerländern Ägypten, Marokko und Tunesien aktiv und arbeitet in unterschiedlichen Sektoren, darunter auch landwirtschaftliche Produkte und Textilien. Sie führt Trainings zur Umsetzung von Qualitätsstandards und betrieblichen Qualitätsmanagementsystemen durch und unterstützt Unternehmen bei der Zertifizierung ihrer Produkte. Damit schafft die Allianz für die Unternehmen Chancen zum Zugang in internationale Absatzmärkte, wodurch die Betriebe höhere Gewinne erzielen und neue Arbeitsplätze schaffen können. Das Projekt wird im Auftrag des BMZ von der GIZ und der *Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB)* durchgeführt. www.allianceforproductquality.de

die Herstellung von Wasserstoff aufzubauen. Sobald einzelne nordafrikanische Länder ihren eigenen Bedarf mit erneuerbaren Energien abdecken können, wird der Stromexport nach Europa für beide Seiten sehr attraktiv. Die Entstehungskosten für Solarstrom sind in Nordafrika deutlich günstiger als in Mitteleuropa, weshalb der Export aus dem Süden nach Norden neue Einnahmemöglichkeiten bieten wird. Die Produktion von Wasserstoff und anderen chemischen Grundstoffen wie Ammoniak wird zusätzliche Möglichkeiten der industriellen Produktion und Wertschöpfung in Nordafrika erzeugen. Sowohl Deutschland als auch die EU initiieren derzeit entsprechende Projekte, die GIZ setzt beispielsweise ein Projekt zur Förderung der Wasserstoffwirtschaft in Tunesien um. Die Bedeutung Nordafrikas für die Energieversorgung Europas könnte in Zukunft also sogar noch zunehmen.

Freizonen

Die Freizone Tanger-Med ist ein entscheidender Faktor für ausländische Unternehmen, sich in Marokko anzusiedeln. Dabei schauen die Investoren nicht nur auf Zölle und Steuern, sondern vor allem auch auf eine gut funktionierende Infrastruktur. Freizonen sind Gebiete, in denen Unternehmen von Zöllen und Steuern des betreffenden Landes befreit sind. Art und Umfang der Befreiungen werden von den Regierungen per Dekret festgelegt. Die Betreiber der Zonen haben zusätzlich einen gewissen rechtlichen Spielraum, weitere Vergünstigungen anzubieten. In den Freizonen werden Exportwaren gelagert, weiterverarbeitet und veredelt.

Marokko hat 12 Freizonen, die seit 2019 industrielle Beschleunigungszonen genannt werden. Die Umbenennung macht deutlich, dass Unternehmen vor allem von guter Infrastruktur in den Gebieten profitieren. Tanger-Med punktet mit moderner Hafeninfrastruktur und Spezialisierung der Zone. Dort hat sich der Automobilhersteller *Renault* angesiedelt – und mit ihm zahlreiche Zulieferer aus dem Mobilsektor. Über den angrenzenden Hafen gelangt die Ware auf den EU-Markt. In einem Ausbildungszentrum vor Ort werden Fachkräfte für die Automobilindustrie ausgebildet.

Andere Freizonen in Marokko und Nordafrika versuchen an diese Erfolge anzuknüpfen. Ägypten setzt seit knapp einem Jahrzehnt auf Entwicklungszonen am *Suez-Kanal*. Es bestehen bereits Häfen und kombinierte Industrie- und Freizonen. Große Ankerinvestitionen wie in Marokko sind bisher nicht gelungen. Zuletzt wurden jedoch mehrere Projekte im Bereich der Erneuerbaren Energien verkündet. Auch ein neues Logistikzentrum samt zentraler Zollplattform ist geplant. Durch Zentralisierung und automatisierte Prozesse sollen Waren schneller freigegeben und der Handel in der Region gesteigert werden. Das könnte den Freizonen am Suez-Kanal Rückenwind geben.



LOGISTIK

Der Logistiksektor Nordafrikas hat sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. Neue Häfen wurden gebaut, Eisenbahnen mit Hochgeschwindigkeit in Betrieb genommen und das Straßennetz modernisiert. Der Ausbau verlief jedoch in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich.

In Afrika können die Transportkosten teilweise bis zu vier Mal so hoch sein wie in Europa, Nordamerika oder Asien – nicht jedoch in Nordafrika. Marokko ist nicht nur geographisch lediglich 14 km von Europa entfernt, sondern erreicht mit seinem Hafen Tanger-Med internationales Top-Niveau. Ägypten ist seit langer Zeit der größte nordafrikanische Markt. Entsprechend lang und gut sind daher deutsche Unternehmen vor Ort vertreten. Zuletzt wurden auch größere Investitionen, etwa durch *DB Schenker* in Umschlagplätze und *Hapag-Lloyd* an Hafenterminals bekanntgegeben.

Marokko hat dagegen in jüngster Zeit die stärkere Dynamik. In den vergangenen Jahren ist das Königreich für die Wirtschaft sowohl als Absatzmarkt als auch als Investitionsstandort bedeutender geworden. Dazu gehören auch deutsche Logistikunternehmen wie *DHL*, *Hapag-Lloyd*, *Kühne + Nagel* und *Rhenus*, die zuletzt in Marokko ihre Präsenz verstärkt haben. Sowohl in Marokko als auch in Tunesien gibt es zahlreiche Unternehmen, welche den Just-in-Time-Verkehr über das Mittelmeer organisieren. Tunesien bietet einen schnellen Frachtverkehr nach Italien und die Anbindung im Land ist gut. In Algerien sind auch deutsche Unternehmen vor Ort beziehungsweise sie haben enge Kooperationspartner.

Häfen wollen mehr als Logistik anbieten

Ägypten und Marokko profitieren jeweils von ihrer geographischen Lage. Marokko bildet gemeinsam mit Spanien den Eingang zum westlichen Mittelmeerraum. Ägypten bietet wiederum mit dem Suezkanal den Zugang zum östlichen Mittelmeer. Beide Länder nutzen ihre Position, um auch ein attraktiver Umschlagplatz für die vorbeifahrenden Schifffahrt zu sein. Dazu gehören eine moderne Hafeninfrastruktur sowie industrielle Zonen, welche neben Logistikdienstleistungen auch die Produktion von Waren ermöglichen. Die Häfen sind für alle nordafrikanischen Staaten von zentraler Bedeutung. Über sie wird der Großteil des Außenhandels – oft über 95% – abgewickelt. Lediglich der Export von Erdgas kann zu einem wesentlichen Teil mit Europa auch durch Pipelines abgewickelt werden. Während die Häfen im Westen und Osten des Mittelmeers jeweils internationale Top-Standards erreichen oder in dieses investieren, sieht es in den Ländern dazwischen recht unterschiedlich aus.

Weiterführende Informationen im Web

➔ www.gtai.de/nordafrika-logistik



Global Ranking of
Container Ports:

Tanger-Med
in Marokko auf

Platz 6

Port Said
in Ägypten auf

Platz 15

Algerien und Tunesien benötigen weitere Investitionen

Der Hafen in Algier befindet sich in einem Ranking der *Weltbank* – dem *Global Ranking of Container Ports* – lediglich auf Rang 306 von 370, während der marokkanische Tanger-Med auf Platz 6 und der ägyptische Port Said auf Platz 15 in diesem Ranking landet. Allgemein dauert der Umschlag der Container in Algerien länger als in den modernen Häfen von Ägypten und Marokko. In Tunesien haben mangelnde Investitionen im vergangenen Jahrzehnt die Häfen zurückfallen lassen.

Die Häfen in Algerien und Tunesien haben nicht nur bei den Investitionen Defizite. Sie profitieren auch nicht von dem Know-how-Transfer durch weltweite Redereien, wie *Hapag-Lloyd* und *Maersk*, die sich in Ägypten und Marokko teilweise an Terminals beteiligen. Die libyschen Häfen leben praktisch seit über einem Jahrzehnt von der Substanz.

Straßen genießen Priorität bei Investitionen

Während im Außenhandel der Schiffsverkehr dominiert, ist es im Binnenhandel die Straße, über den meist deutlich mehr als 90 % des Handels abgewickelt wird. Die Gesamtlänge der befestigten Straßen Nordafrikas ist mit 231.000 km nur gut ein Drittel so lang wie das deutsche Straßennetz. Über das längste Straßennetz verfügt mit Algerien das größte Land. Darauf folgt Marokko, dessen Straßennetz auf den Hauptverkehrsadern gut ausgebaut ist. Die Verbindung von der nördlichen Hafenstadt Tanger über Kenitra, Rabat, Casablanca und Marrakesch nach Agadir ist modern und bietet eine schnelle Verbindung. Das gleiche gilt für die Verbindung von Rabat am Atlantik nach Osten über Fes bis zur algerischen Grenze nach Oujda. Weniger gut ist die Anbindung der Regionen außerhalb dieser Hauptachsen des Landes.

Die wichtigste Verbindung in **Algerien** verläuft in der Nähe der Küste von Ost nach West. Die bisher kostenlose Autobahn soll im Verlauf des Jahres 2023 in eine mautpflichtige Straße umgewandelt werden. Kurz vor der Fertigstellung ist eine Verbindung durch die Sahara Richtung Süden. Eine über 5.000 km lange Straße soll in Zukunft Algier mit der nigerianischen Stadt Lagos verbinden.

Tunesien verfügt als kleinstes Land der Region über das kürzeste, aber zugleich auch dichteste Straßennetz. Derzeit wird ein Teil der Straßeninfrastruktur mit Unterstützung der *Europäischen Investitionsbank* und der *Afrikanischen Entwicklungsbank* erneuert. Die wichtigste Straßenverbindung in Libyen verläuft entlang der Küste in Ost-West-Richtung. Der jahrelange Bürgerkrieg macht Investitionen praktisch unmöglich und verhindert außerdem einen landesweiten Straßenverkehr.

Ägypten hat ein stetig wachsendes Straßennetz. Allein seit 2014 sind im Rahmen eines nationalen Straßenprogramms 7.000 km erneuert oder neu gebaut worden. Nach Ansicht des *World Economic Forum* verfügt Ägypten inzwischen über die beste Straßenqualität in Afrika. Entlang des Niltals und zwischen den großen Häfen im Norden ist ein schneller Gütertransport per Straße möglich.

Mit Hochgeschwindigkeit in die moderne Bahninfrastruktur

Der Schienenverkehr spielt in den meisten nordafrikanischen Ländern bisher eher eine nachrangige Rolle. Für den Transport von bestimmten Rohstoffen sind die Eisenbahnstrecken zwar von großer Bedeutung, aber der Anteil der Eisenbahn am gesamten Transportvolumen liegt unter 10 oder 5 %. Auch in Ägypten liegt der Anteil der Schiene noch unter 5 %, aber das Transportministerium will das auf Schienen transportierte Volumen an Waren bis 2025 auf 25 Millionen Tonnen verfünffachen. Die ägyptische Regierung will dazu die Häfen besser mit dem Großraum Kairo verbinden und vor allem die Umschlagmöglichkeiten in den Städten verbessern. Neben dem Güterverkehr wird auch kräftig in den Passagierverkehr investiert. Ein internationales Konsortium um *Siemens Mobility* herum soll bis 2025 in einem ersten Schritt eine 660 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke vom Roten Meer bis nach Alexandria am Mittelmeer fertigstellen. Das umfasst neben dem Bau der Gleise auch die Gleistechnik, die Elektrifizierung und die Züge. Insgesamt sollen dann 2.000 km Hochgeschwindigkeitsstrecken entstehen. Eine Tochter der *Deutschen Bahn* soll wiederum für den Betrieb des neuen Schienennetzes sorgen.

Das erste Hochgeschwindigkeitsnetz Afrikas hat jedoch Marokko verwirklicht. Im ersten Abschnitt mit einer Länge von 323 km von Tanger nach Casablanca kam französische Technologie zum Einsatz. Der Zug *Al-Boraq* hat eine Geschwindigkeit von bis zu 350 km/h. Bis 2040 soll insgesamt ein Hochgeschwindigkeitsnetz mit einer Länge von 1.300 km entstehen. Algerien setzt ebenfalls auf den Ausbau seines Eisenbahnnetzes, aber zunächst auf den Passagier- und Güterverkehr mit normaler Geschwindigkeit. Das bisherige Streckennetz von rund 4.000 km soll bis Ende 2023 auf zunächst 6.500 km und bis 2030 sogar auf 12.500 km ausgebaut werden. Die ersten neuen Züge von *Alstom* fahren bereits an der Küste zwischen den Städten Algier und Oran. Im Süden soll die 800 km von der Küste entfernte Eisenerzmine Gara Djebilet angeschlossen werden.

Tunesien hat im Schienenverkehr ein vergleichsweise dichtes Netz. Bis 2040 sollen insgesamt 8,5 Milliarden Euro in den Schienenverkehr investiert werden, um vor allem den Stadt- und den Regionalverkehr auszubauen. Ein Land ganz ohne Schienenverkehr ist seit 1965 Libyen.

bis 2040

1.300
km

Hochgeschwindigkeitsnetz geplant



FÖRDER- UND BERATUNGSMÖGLICHKEITEN

Deutsche Unternehmen werden beim Schritt auf den Westbalkan durch vielfältige Angebote der *Bundesregierung* unterstützt:

Agentur für Wirtschaft & Entwicklung (AWE): Die *AWE* berät im Auftrag des *Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ)* deutsche und europäische Unternehmen zu Angeboten der Entwicklungszusammenarbeit, die in Entwicklungs- und Schwellenländern investieren oder sich dort engagieren wollen.

➔ www.wirtschaft-entwicklung.de

Auslandshandelskammern (AHKs): Das weltweite Netzwerk der deutschen *AHKs* berät, betreut und vertritt weltweit deutsche Unternehmen, die ihr Auslandsgeschäft auf- oder ausbauen wollen. Es wird anteilig durch das *Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)* gefördert.

➔ www.ahk.de

Auslandsvertretungen: Die Auslandsvertretungen der *Bundesregierung* stellen Informationen bereit und stehen deutschen Unternehmen bei ihren Aktivitäten im Gastland zur Seite.

➔ www.auswaertiges-amt.de/auslandsvertretungen

Business Scouts for Development: Business Scouts beraten an Handelskammern und bei Wirtschaftsverbänden im In- und Ausland zu Fördermöglichkeiten, eröffnen Marktzugänge und initiieren und begleiten nachhaltige Kooperationsprojekte mit Wirtschaftspartnern vor Ort.

➔ www.bmz.de/bsfd

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH: Die *GIZ* vermittelt den Zugang zu internationalen sowie lokalen Netzwerken. Sie bietet Fachexpertise zu innovativen Geschäftsmodellen, nachhaltigem Lieferkettenmanagement und zur Umsetzung von Umwelt- und Sozialstandards.

➔ www.giz.de

Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG): Die *DEG* bietet langfristige Finanzierungen für Investitionsprojekte in Entwicklungs- und Schwellenländern, fördert Machbarkeitsstudien und finanziert investitionsbegleitende Maßnahmen.

➔ www.deginvest.de

develoPPP: Mit *develoPPP* stellt das *BMZ* Unternehmen, die in Entwicklungs- und Schwellenländern investieren, finanzielle und fachliche Unterstützung bereit. Dabei trägt das *BMZ* bis zu 50% der Projektkosten.

➔ www.developpp.de

Exportkreditgarantien: Im Auftrag des *BMWK* vergibt die *Euler Hermes AG* staatliche Exportkreditgarantien für Waren- und Dienstleistungsexporte. Diese sichern wirtschaftliche und politische Risiken eines Zahlungsausfalls wirksam ab.

➔ www.agaportal.de

Förderdatenbank Entwicklungsländer: Informationen zu Förderprogrammen des Bundes, der Länder und der *Europäischen Union (EU)* finden Sie in der *Förderdatenbank der AWE*.

➔ www.foerderdatenbank-entwicklungslaender.de

Germany Trade & Invest (GTAI): Die *GTAI* informiert über wirtschaftliche Entwicklungen in über 120 Auslandsmärkten, ausländisches Wirtschaftsrecht sowie Einfuhrregelungen und bietet Informationen zu Projekten und Ausschreibungen internationaler Institutionen.

➔ www.gtai.de

Import Promotion Desk (IPD): Das *IPD* bildet ein Scharnier zwischen kleinen und mittleren Unternehmen in ausgewählten Entwicklungs- und Schwellenländern und europäischen Importeuren und unterstützt beim gesamten Beschaffungsprozess, u. a. in Ägypten, Marokko und Tunesien.

➔ www.importpromotiondesk.de

Investitionsgarantien: Im Auftrag der Bundesregierung bearbeitet die *PricewaterhouseCoopers GmbH WPG* staatliche Investitions Garantien. Diese sichern förderungswürdige Direktinvestitionen wirksam gegen politische Risiken ab.

➔ www.investitions Garantien.de

KfW Entwicklungsbank: Unternehmen können sich als Exporteur von Lieferungen und Leistungen oder als Berater an Entwicklungsprojekten beteiligen. Über das Teilnahmeverfahren informiert die *KfW Entwicklungsbank*.

➔ www.kfw-entwicklungsbank.de

lab of tomorrow: In einem kreativen Prozess entwickeln Unternehmen gemeinsam mit lokalen Partnern innovative Geschäftsideen als Lösung für die Herausforderungen eines Entwicklungs- oder Schwellenlandes.

➔ www.lab-of-tomorrow.com

leverist.de: Auf der Matchmaking-Plattform können Unternehmen Geschäftsmöglichkeiten in Entwicklungs- und Schwellenländern entdecken. Expert*innen vor Ort beraten sie dabei zielgerichtet zu möglichen Partnerschaften.

➔ www.leverist.de

Lieferkettensorgfaltspflichten: Der *Helpdesk Wirtschaft & Menschenrechte* berät Unternehmen im Auftrag der Bundesregierung zu Umsetzungsaspekten des seit 2023 geltenden Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes.

➔ www.wirtschaft-entwicklung.de/wirtschaft-menschenrechte

sequa gGmbH: Zu den Schwerpunkten der *sequa* gehören berufliche Bildung und Capacity Building für Kammern und Verbände. Sie fördert u. a. Kammer- und Verbandspartnerschaften sowie Berufsbildungspartnerschaften.

➔ www.sequa.de

Wirtschaftsnetzwerk Afrika: Deutschen Unternehmen, die in Afrika wirtschaftlich aktiv werden wollen, bietet das Wirtschaftsnetzwerk Afrika ein umfassendes Informations-, Beratungs- und Unterstützungsangebot.

➔ www.wirtschaftsnetzwerk-afrika.de

Weiterführende Informationen im Web

➔ www.gtai.de/nordafrika-foerderung

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36
53113 Bonn
T +49 228 44 60-0

Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn
T +49 6196 79-0

E info@giz.de
www.giz.de

Germany Trade & Invest (GTAI)

Gesellschaft für Außenwirtschaft
und Standortmarketing mbh

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
T +49 228 24993-0

Hauptsitz der Gesellschaft
Friedrichstraße 60
10117 Berlin

E info@gtai.de
www.gtai.de

Bildnachweise (v.v.n.h.):

- 1 iStock.com/shaunl
- 2 iStock.com/Anton Aleksenko
- 3 GIZ/David Degner
- 4 iStock.com/saiko3p

Gestaltung und Satz:

Atelier Löwentor, Darmstadt
www.loewentor.de

Datum der Veröffentlichung:

August 2023

Rechtlicher Hinweis:

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

Kartenmaterial:

Die kartografischen Darstellungen die-
nen nur dem informativen Zweck
und beinhalten keine völkerrechtliche
Anerkennung von Grenzen und Gebie-
ten. Die Herausgeber übernehmen
keinerlei Gewähr für die Aktualität,

Korrektheit oder Vollständigkeit des
bereitgestellten Kartenmaterials.
Jegliche Haftung für Schäden, die direkt
oder indirekt aus der Benutzung ent-
stehen, wird ausgeschlossen.

Umgesetzt von



Im Auftrag des



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung

Mit freundlicher Unterstützung von:



NEUE MÄRKTE – NEUE CHANCEN



Branchenreihe »Neue Märkte – Neue Chancen«

Die Branchenpublikationen bieten einen
länderübergreifenden Überblick zu wirtschaftlich
und entwicklungsrelevanten Branchen sowie
Geschäftschancen für deutsche Unternehmen in
einzelnen Regionen.



Länderreihe »Neue Märkte – Neue Chancen«

Einen Überblick zu den wirtschaftlichen Rahmenbe-
dingungen in einzelnen Ländern sowie Hinweise zu
Geschäftschancen für deutsche Unternehmen in zahl-
reichen weiteren Zukunftsmärkten und Branchen bietet
die »Neue Märkte – Neue Chancen« Länderreihe.

Alle Ausgaben finden Sie unter

➔ www.bmz.de/bsfd