

2026-HY-E060
MAR/NEN/ODI



区域国别研究报告

上海市哲学社会科学规划办公室

2026 年 10 月 12 日

从“借道”到“深耕”：摩洛哥新能源产业链与企业出海分析报告

界面财联社研究院

上海市企业出海综合服务平台

《**区域国别研究报告**》是上海市哲学社会科学规划办公室依托上海市各高校和科研院所专业研究力量，紧扣服务企业走出去现实需要，专为“上海市企业出海综合服务平台”打造的区域国别研究品牌。

《报告》基于学者“在地研究”田野调研、企业出海实务经验以及其他信息，聚焦国别/区域、产业/行业、在地合规运营三类场景，推出三类系列成果。其中，**“国别报告”系列**以对象国政治、经济、社会、文化等内容为研究对象，重点围绕宏观经济形势、营商环境、中资企业经营状况、机遇挑战等维度，解析对象国各领域的发展态势，为企业海外布局提供决策参考；**“行业报告”系列**针对重点产业跨境布局或企业走出去的行业赛道，深入研判对象国的重点行业发展格局；**“合规报告”系列**回应企业海外合规运营实务关切，系统梳理对象国重点领域的监管要点，为企业在地运营提供应对策略参考。

摘要

当前，全球能源转型与产业链重塑正在深刻改变国际产业竞争格局。在中国新能源汽车加速出海的背景下，摩洛哥凭借连接欧美两大市场的独特地缘优势、全球首屈一指的磷矿储量以及日益成熟的汽车制造产业基础，成为中国企业布局新能源产业链的重要新兴目的地。2025 年，摩洛哥外商直接投资（FDI）净流入约 33.2 亿美元，较上年接近翻番，其中制造业 FDI 占比近三成，汽车及交通装备领域独占鳌头。与此同时，众多跨国企业已相继落地，覆盖正极、负极、电解液、铜箔等动力电池关键环节，潜在投资规模达百亿美元量级。摩洛哥正从传统的贸易通道角色，加速转变为新能源产业链的实体制造节点。然而，机遇与挑战并存。美国《大而美法案》（OBBBA）的出台标志着跨国企业借道摩洛哥的经营路径发生根本性转向，购车抵免终止，新增的“禁止外国实体”（PFE）规则与“材料援助成本比”（MACR）要求，其穿透式监管大幅收窄了单纯借道转口的空间。欧盟方面，反规避调查、碳边境调节机制（CBAM）、《电池法》以及正在推进的《工业加速器法案》，从原产地认定、碳足迹核算、本地化比例

和全生命周期追溯等维度，对在摩产能提出了更高的合规门槛。与此同时，摩洛哥本身也在修订矿业法，强化战略矿产治理与本地含量要求。在多重政策叠加之下，中资企业在摩洛哥的出海逻辑正面临从“借道套利”向“深耕合规”的转型。

目 录

一、摩洛哥新能源产业链的投资基础与布局条件	1
（一）利用外资推动汽车相关产业集群形成	1
（二）摩洛哥具备承接跨国企业的多重优势	4
二、中企布局摩洛哥面临的政策与合规挑战	9
（一）美国补贴政策调整对既有市场路径的影响	9
（二）欧盟本地化与反规避规则提高合规要求	11
（三）CBAM 与《电池法》对低碳合规提出更高要求 ...	13
（四）矿业治理调整强化资源管理与本地化要求	15
三、企业布局摩洛哥的应对建议	19
结 语	23

一、摩洛哥新能源产业链的投资基础与布局条件

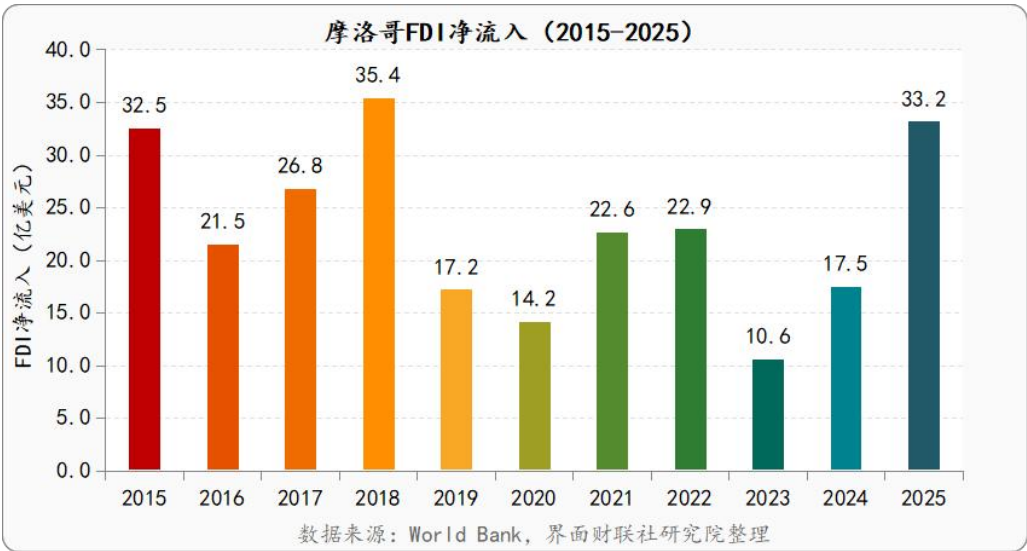
摩洛哥对中资企业的吸引力，主要来自产业基础、市场通道和自然资源三个方面。产业基础方面，摩洛哥已具备一定规模的整车及零部件配套体系，汽车制造业成为其外商投资的重点领域，摩洛哥正在将新能源汽车及动力电池列为优先引资方向；市场通道方面，摩洛哥作为连接欧美的贸易与物流枢纽，为中资企业开展海外生产、近岸交付及市场拓展提供了关键支点；自然资源方面，2025 年摩洛哥磷矿石储量约 500 亿吨，占全球储量近 7 成，丰富的磷矿储量及相对成熟的磷化工基础，也为新能源材料产业链的嵌入提供了原料保障。

（一）利用外资推动汽车相关产业集群形成

在全球产业链重塑与能源转型的浪潮下，摩洛哥凭借独特的地缘与资源优势，正成为国际资本竞逐的新兴高地。

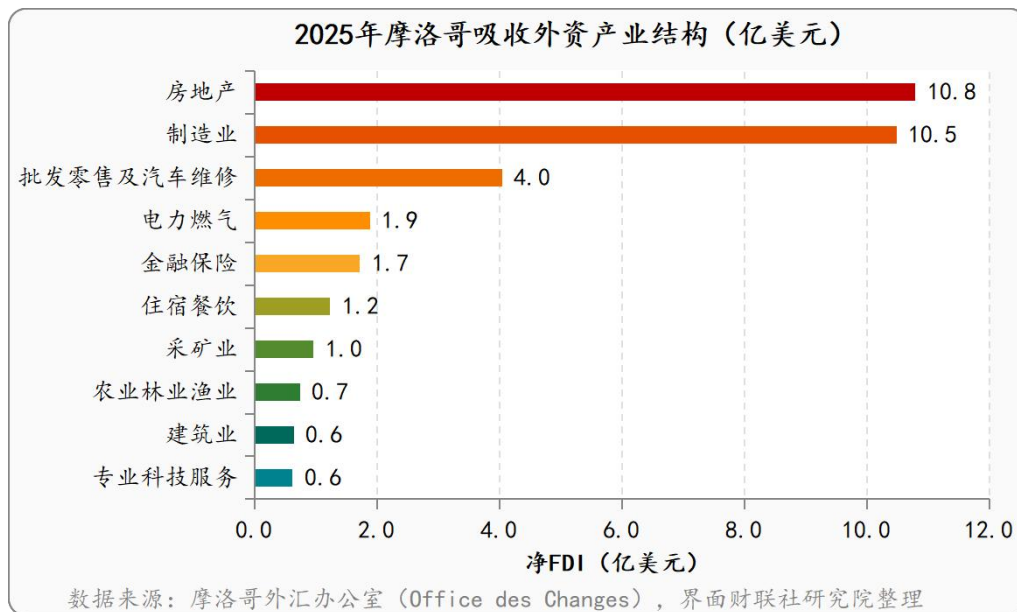
这一战略价值在资本流动层面得到了直观印证。2016—2018 年，摩洛哥 FDI 净流入由 21.5 亿美元升至 35.4 亿美元，随后受全球经济环境等因素影响有所回落，2020 年跌至 14.2 亿美元。在连续两年小幅上涨后，2023 年又

进一步降至 10.6 亿美元，2024 年开始逐步回升，2025 年进一步增至约 33.2 亿美元，较 2024 年接近翻番。

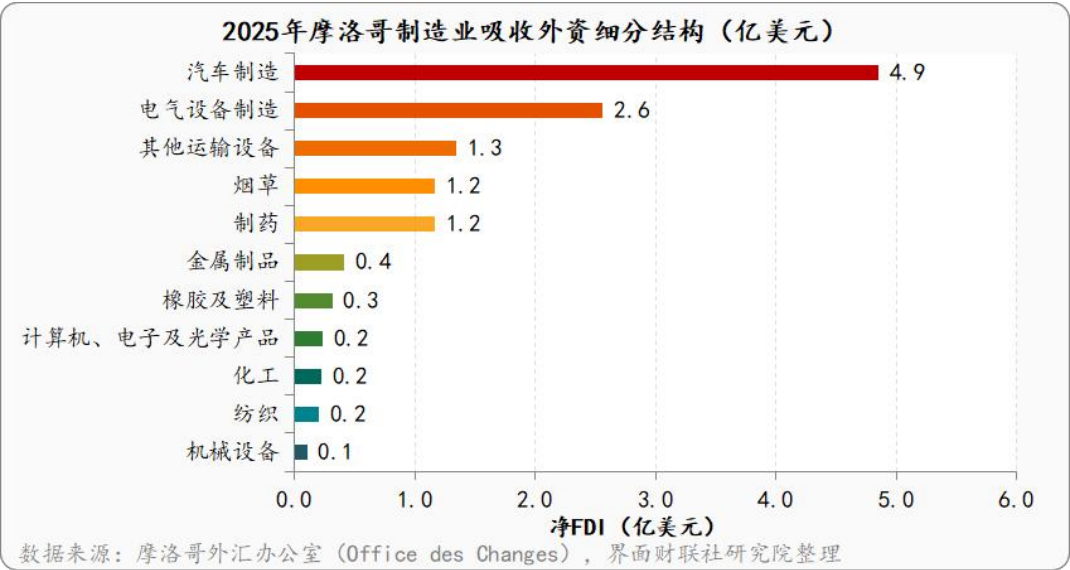


从产业结构看，2025 年摩洛哥 FDI 净流入呈现汽车产业主导制造业内部升级的特征。摩洛哥外汇管理局公布的数据显示，2025 年摩洛哥制造业 FDI 净流入 10.5 亿美元，仅次于房地产业的 10.8 亿美元，两者合计占比近 65%。批发零售及汽车维修以 4.0 亿美元位列第三，占比约 12%。其余行业如电力燃气（1.9 亿美元）、金融保险（1.7 亿美元）、住宿餐饮（1.2 亿美元）、采矿业（1.0 亿美元）及农业、建筑业、专业科技服务等占比偏低。^①

^① <https://www.oc.gov.ma/fr/etudes-et-statistiques/series-statistiques>



进一步对制造业的内部结构拆解可以看到，摩洛哥外资流入的方向主要集中在汽车及交通装备制造领域。2025年，在制造业 10.5 亿美元的 FDI 净流入中，汽车制造达 4.9 亿美元，占比接近半数；加上电气设备制造（2.6 亿美元）和其他运输设备（1.3 亿美元），交通相关产业链合计达 8.7 亿美元，占制造业 FDI 净流入的八成以上，显示出摩洛哥正加速向汽车及零部件产业集群升级。相比之下，计算机及电子光学产品、化工、纺织、机械设备等行业均不足 0.3 亿美元，说明外资尚未在高端装备、电子信息等领域形成规模效应。



（二）摩洛哥具备承接跨国企业的多重优势

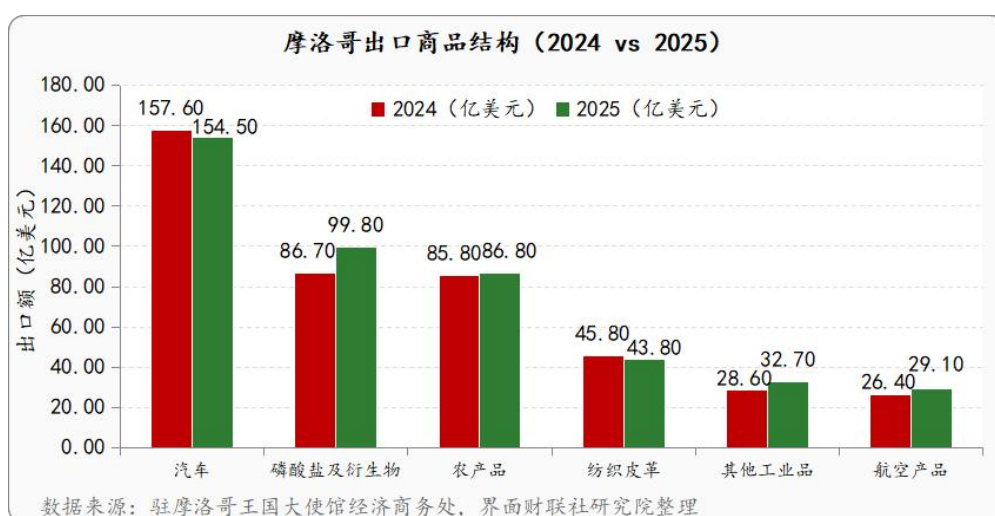
1.汽车产业基础为新能源产业链落地提供支撑

摩洛哥当前已超越南非成为非洲最大汽车生产国^①，以丹吉尔、盖尼特拉为核心的汽车产业集群已高度成熟，雷诺、Stellantis 等欧洲车企在此建立了完整的整车及零部件供应体系，形成了从冲压、焊接到总装的完整制造能力，并依托 Tanger-Med 港实现了面向欧洲市场的高效出口。

摩洛哥外汇管理局最新数据显示，2025 年摩洛哥汽车出口额达 154.5 亿美元，稳居货物出口第一名。此外，摩洛哥正依托这一产业底座推动电动化转型，将新能源汽车

^① https://ma.mofcom.gov.cn/jmxw/art/2025/art_37f9be9300eb46c5a6116e83336d1078.html

及动力电池列为重点引资方向^①。摩洛哥本土汽车产业链具备相应的配套能力，如成熟的零部件供应网络、技术熟练的产业工人和近岸出口通道以及丰富的磷酸盐岩储量，为电池产业链的嵌入提供了天然土壤。^②



2. 连接欧美市场的贸易安排与近岸制造条件

中资企业出海摩洛哥的主要原因之一，在于其独特的市场接口功能。摩洛哥与美国签有自由贸易协定，与欧盟同样也有联盟协议及泛欧地中海累积规则（PEM），泛欧地中海累积规则是指欧盟与欧洲及地中海周边国家建立的一套原产地规则体系，其中的对角累积机制，允许企业将在符合相关原产地规则的成员国取得原产资格的原材

^① https://ma.mofcom.gov.cn/zcfg/tz/art/2023/art_8defd9215a084425a76443c5414a90a9.html

^② https://ma.mofcom.gov.cn/mlgj/art/2026/art_0fc6c6827f704ed9ab8b21badc317eb6.html

料和零部件，运至另一成员国继续加工，并在满足相关条件的情况下，在最终出口时进行原产地累积核算。借助这些协定，在摩洛哥生产的制成品可同时面向欧美两大市场。

在物流支撑层面，摩洛哥的 Tanger-Med 港口是地中海最大集装箱港之一，与欧洲主要港口航程仅数小时，使近岸制造与快速交付成为现实。此外，位于摩洛哥东北部地中海沿岸的 Nador West Med 港口预计 2026 年底运营^①，这将进一步强化摩洛哥作为欧-非-中东物流节点的枢纽地位。在中美贸易摩擦持续、欧盟对华电动车反补贴税抬升的背景下，摩洛哥拥有双重自贸接口以及双港物流枢纽的组合，使得其成为中资企业规避关税壁垒、维系欧美市场渠道的重要落脚点之一。

3. 磷矿资源与磷化工基础提供原料保障

美国地质调查局（USGS）发布的《2026 年矿产品概要》显示，2025 年摩洛哥磷矿石储量约 500 亿吨，占全球储量近 7 成，居世界首位，同年矿山产量约 3600 万吨，长期位列全球前列。^②摩洛哥由国有巨头 OCP 集团全权主导磷矿从开采、加工到贸易的全产业链。

^① <https://www.maghrebmagazine.com/nador-west-med/>

^② <https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2026/mcs2026-phosphate.pdf>

磷矿经加工制得的电池级磷酸盐是磷酸铁锂（LFP）正极材料的核心原料。随着欧美车企为降本增效加速放弃三元锂电池、转向磷酸铁锂路线，供应链安全成为核心考量。摩洛哥虽坐拥全球领先的磷资源与成熟的磷化工基础，但单纯的资源优势并不等同于核心竞争力，其真正的吸引力在于将磷资源、磷化工、绿电及汽车制造整合为一体化产业链的潜力，这恰恰为中资材料企业通过技术输出填补产业链关键环节创造了现实机遇。

二、中企布局摩洛哥面临的政策与合规挑战

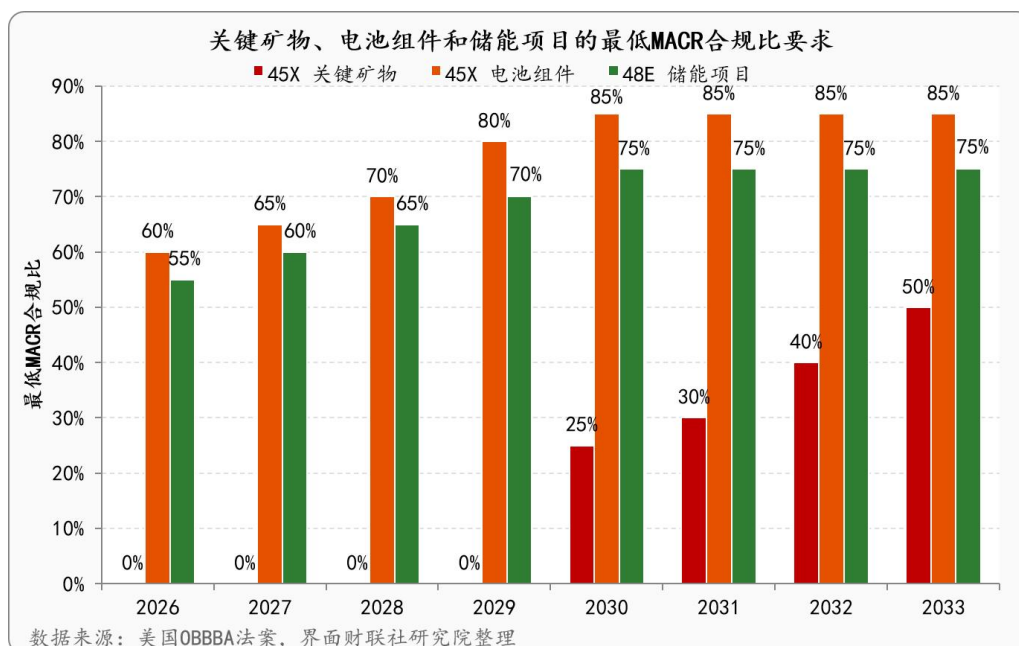
随着欧美产业政策从单纯的关税和财政激励转向综合监管，中资企业借助摩洛哥进入欧美市场的传统路径正在发生变化。与此同时，摩洛哥自身也在强化战略矿产管理、本地含量和环境责任要求，对中资企业构成全新挑战。

（一）美国补贴政策调整对既有市场路径的影响

2022 年拜登政府设立《通胀削减法案》（IRA）^①，通过 30D 条款为每辆新能源汽车提供最高 7500 美元税收抵免，条件是要求关键矿物须在美国或自贸协定伙伴国开采和加工。2025 年 7 月 4 日，特朗普签署的《大而美法案》（One Big Beautiful Bill Act, OBBBA）^②，30D 消费补贴于 2025 年 9 月 30 日后终止，仅保留 45X 先进制造生产抵免与 48E 清洁电力投资抵免这两类补贴，同时新增“禁止外国实体”（PFE）规则与“材料援助成本比”（MACR）要求。

^① 资料来源：<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2024-05-06/pdf/2024-09094.pdf>

^② 资料来源：<https://www.irs.gov/newsroom/treasury-irs-provide-guidance-for-certain-energy-tax-credits-regarding-material-assistance-provided-by-prohibited-foreign-entities-under-the-one-big-beautiful-bill>



与之前的 IRA 相比，OBBBA 对于外国实体的审查范围有所扩大，PFE 采用两级框架，即特定外国实体（SFE）和外国影响实体（FIE），前者指直接对应被列入国防授权法案（NDAA）等黑名单以及遭到制裁的主权国家、关联机构或军工企业，后者指通过股权、债务控制或协议安排等形式，表现出外国所有权或控制权的间接关联实体。该框架将根据股权比例、债务持有、技术许可和运营控制（例如任命 CEO 等关键职位）来评估补贴资格。而新增的 MACR 机制则对 PFE 参与的程度设置了限制，即企业获得 45X 与 48E 这两项补贴时，其使用非 PFE 提供的材料、设备等成本不能低于规定比例。

（二）欧盟本地化与反规避规则提高合规要求

欧盟和摩洛哥在 1996 年签署的欧盟-摩洛哥联盟协议中建立了自由贸易区，该协议于 2000 年 3 月 1 日生效，为摩洛哥多个行业进入欧盟市场提供优惠或零关税安排。中国企业要想获得摩洛哥原产地身份并不当然排除欧盟反规避规则的适用，企业仍需关注实际加工、增值比例和供应链来源等要求。

当前，欧盟已经启动反规避调查，其法律依据为欧洲议会及理事会条例 2016/1037 中的关于防止来自非欧盟成员国的补贴进口保护，该条款经《欧洲议会及理事会条例》2018/825 修订。^①规避情形包括经第三国转运或组装、产品轻微修改改换税号、重组销售渠道套用低税率。对经摩洛哥生产或组装的产品而言，较为关键的是第三国组装标准。若组装所用部件来自受反补贴措施国家且占成品部件总价值 60%及以上，同时组装增值不足制造成本的 25%，即可能触发反规避审查。反规避调查与原产地认定相互独立，即便取得摩洛哥原产地证书，符合相关条件时，原反补贴措施仍可能被延伸适用。除反规避规则外，欧盟也在

^① <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/825/oj/eng>

提高本地化生产要求，《工业加速器法案》是相关政策工具之一^①。该法案由欧盟委员会于 2026 年 3 月提出，属清洁工业新政框架，目前仍在立法谈判中，预计 2027 年前后生效。法案重点针对公共资金支持项目作出约束，电动车（纯电、插电混动、燃料电池车）须遵从相应的欧盟制造标准，车辆须在欧盟或欧洲经济区组装；除电池外，零部件按出厂价至少 70%为欧盟原产。电池则单独设立要求：初期至少 3 个主要组件（含电芯）为欧盟原产；生效 3 年后提高至至少 5 个主要组件（涵盖正极活性材料、电池管理系统等），并可能对电驱、电子系统再设 50%本地化门槛。

表 1：欧盟《工业加速器法案》拟议要求

领域	核心规则
车辆—整车组装	符合欧盟制造（Union origin）的车辆原则上须在欧盟境内进行最终组装。
车辆—非电池零部件	非电池零部件按出厂价计算，至少 70%须为欧盟制造。
动力电池	初期要求，电池至少包含 3 个主要电池组件为欧盟制造，且其中必须包括电芯（cells）。 生效 3 年后，至少 5 个主要电池组件须为欧盟制造；要求覆盖电芯、正极活性材料（CAM）、电池管理系统（BMS）等。

^① https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/industrial-accelerator-act_en

领域	核心规则
电驱系统	生效 3 年后，欧盟制造的电驱系统组件占全部电驱系统组件出厂价至少 50%。
主要电子系统	生效 3 年后，欧盟制造的主要电子系统占全部主要电子系统出厂价至少 50%。
小型零排放车辆	法案附件 III Part III 对小型零排放车辆设置 “made in EU” 的专门判定标准，其中包含欧盟组装及非电池零部件 70%欧盟制造等要求。

（三）CBAM 与《电池法》对低碳合规提出更高要求

除关税与原产地规则外，中资企业通过摩洛哥进入欧盟市场还面临碳边境调节机制（CBAM）与欧盟《电池法》的双重约束。这两项机制分别通过碳成本内部化、资源循环要求及产品全生命周期信息披露，对在摩产能的合规路径与成本结构产生影响。

CBAM 依据欧盟 Regulation (EU) 2023/956 设立，该法规于 2023 年 5 月公布并生效。实施分为两阶段。2023 年 10 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日为过渡期，进口商仅需履行嵌入碳排放报告义务，无需购买证书。自 2026 年 1 月 1 日起进入正式期，进口商须提交年度 CBAM 申报并购买相应证书以覆盖嵌入排放。法规现行覆盖范围包括钢铁、铝、水泥、化肥、氢和电力等碳密集型产品。摩洛哥对欧

出口中的部分化肥、铝及相关中间产品被监管覆盖。CBAM 本身不强制使用绿电，但通过碳成本机制，提高了低碳生产与碳排放数据管理的要求。^{① ②}

欧盟《电池法》（Regulation (EU) 2023/1542）则从碳足迹、再生材料比例与数字化追溯三个维度设定准入条件，要求企业逐步建立覆盖原材料、制造与能源使用的全生命周期碳足迹核算与验证体系，并通过数字电池护照实现全供应链溯源管理。法规适用于电动车电池、轻型交通工具电池及工业电池等类别，并于 2023 年 7 月通过，自 2024 年 2 月 18 日起逐步适用，法规按照预设的时间节点逐步实施。其中，碳足迹声明编制要求包含碳足迹数值、生命周期阶段细分及欧盟符合性声明识别号，碳足迹性能等级要求则意味着需标明具体的碳足迹数值及对应的性能等级，达到相应实施阶段后，超过规定碳足迹阈值的电池将面临市场准入限制。^③

^① <https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2026-08/Guidance%20No.%201%20-%20Introduction%20to%20CBAM%20concepts.pdf>

^② <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/carbon-border-adjustment-mechanism.html>

^③ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023R1542-20240718>; <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/sustainability-rules-for-batteries-and-waste-batteries.html>

表 2：碳边境调节机制与《电池法》关键节点

政策	阶段/维度	关键要求与时间节点
CBAM	过渡期	2023 年 10 月至 2025 年 12 月 31 日，进口商仅需报告嵌入碳排放
CBAM	正式期	2026 年 1 月 1 日起，申报并购买 CBAM 证书
电池法	碳足迹声明	2025 年 2 月 18 日起不同类型电池陆续适用 (P13 Article 7(1))
电池法	碳足迹性能等级	2026 年 8 月 18 日起陆续适用 (P14 Article 7(2))
电池法	最高碳足迹阈值	2028 年 2 月 18 日起陆续适用 (P15 Article 7(3))
电池法	电池护照	2027 年 2 月 18 日起适用 (P82 Article 77(1))
电池法	再生材料比例	2031 年 8 月 18 日起适用。要求再生材料占比钴 16%、锂 6%、镍 6%；2036 年 8 月 18 日起钴 26%、锂 12%、镍 15% (P16 Article 8(2) Article8(3))

（四）矿业治理调整强化资源管理与本地化要求

摩洛哥现行矿业法律框架以 2015 年 7 月 1 日颁布的第 33-13 号矿业法（Dahir No. 1-15-76）为基础。该法取代了 1951 年矿业条例，确立了现代矿业权许可体系，并成为近年来外资进入摩洛哥非磷矿采矿业的主要法律依据。该法及其 2016 年实施法令（Decree No. 2-15-807）将矿业权范围扩展至除建筑材料外几乎所有工业用途矿物，简化

了部分行政程序，并引入环境影响评估等要求。^①

在 2021 年 6 月摩洛哥政府发布的 2021-2030 年国家矿业战略（Plan Maroc Mines 2021-2030）框架下，摩洛哥政府启动了对第 33-13 号法的修订。修订草案第 72-24 号已于 2025 年前后完成起草并进入立法程序。截至 2026 年 9 月，法案仍在立法审查中，预计在 2026 年年内提交议会表决。相较现行法，草案在多个方面引入更为明确的制度安排，主要体现在战略矿产治理、审批机制、本地含量要求及环境与社会等方面。^{② ③}

^① <https://korte-law.com/mining-law-morocco-licences-reform-esg>

^② <https://www.twobirds.com/en/insights/2026/morocco/mining-in-morocco-an-overview-of-the-mining-regulatory-framework-and-ongoing-reforms>

^③ <https://www.iea.org/policies/29463-morocco-mines-plan-2021-2030>

表 3：摩洛哥矿业法案修订前后关键条款对照

维度	现行法（第 33-13 号，2015）	修订草案（第 72-24 号）
管理 定位	建立统一的矿业权许可体系， 覆盖多数工业矿物，强调环保 与社区义务	增设战略与关键矿产专项制度，将 电池相关原料等纳入国家优先监管 与把关范围
审批 机制	传统行政许可程序，由能源转 型与可持续发展部等部门负责	引入数字地籍系统以提高透明度； 新设国家战略关键矿产委员会统筹 相关审批与治理
本地 含量	未设定硬性法定要求	本地含量法定化，优先本地就业、 本土分包商参与，并推动原矿就地 加工与增值
环境 责任	基本环保义务与影响评估要求	引入更明确的国家参与机制；强化 全生命周期环境责任，包括闭矿后 修复计划及更严格的监管

从政策工具组合看，本轮修订与国家地质计划相互配合，涵盖市场准入规则调整、机构能力建设、社会与环保责任强化以及相关激励措施。整体方向从早期侧重扩大规模与吸引资本，转向更注重筛选符合责任标准的投资、强化资源主权，并服务于下游电池材料与能源转型产业的本土化目标。

三、企业布局摩洛哥的应对建议

中资企业在摩洛哥投资的战略重点应从单纯利用贸易通道转向构建具有实质产能和本地配套的产业链节点，并通过本地化供应链以及与欧洲生产体系的协同布局，提高项目的长期合规性和产业竞争力。

第一，强化本地制造，优化合资治理与供应链结构。

针对美国 OBBBA 对股权、控制权与供应链来源的审查要求，中资企业应减少对转口贸易和简单组装模式的依赖，在摩洛哥建立具备实质制造能力的生产线，并通过扩大大地采购、优化设备来源等方式，降低直接材料和设备中来自禁止外国实体的成本占比，以满足 MACR 等相关要求。

在资本和治理结构方面，企业应根据美国 PFE 规则优化合资架构，将单一中资特定外国实体（SFE）的持股比例控制在 25% 以下，多个特定外国实体合计持股控制在 40% 以下，债权投资比例控制在 15% 以下。同时，在合资协议中避免对 CEO 及董事会关键管理人员形成直接任命权，并在技术授权安排中减少对生产运营、供应商选择及后续服务等关键事项的实质控制，从资本、治理、技术和运营等多个层面建立清晰的商业运营边界。

第二，提高本地增值水平，降低反规避审查风险。针对欧盟反规避调查的量化标准，中资企业应充分利用丹吉尔、盖尼特拉等地已经形成的汽车产业集群，加快本地供应链建设，提高摩洛哥生产环节的真实增值水平。一方面，企业应增加当地人工、设备折旧、工艺改良和制造环节投入，确保本土增值率显著高于制造成本 25% 的关键标准；另一方面，应积极引入非受限第三国供应链，并扩大摩洛哥本地零部件采购，将来自受限国家的原材料和零部件价值比例控制在成品全部部件价值的 60% 以下。此外，企业还应保持出口主体和销售渠道的稳定性，通过持续性的生产经营活动形成与实际经营相一致的近岸制造安排，从而降低被认定为规避行为的风险。

第三，探索“摩洛哥制造+欧洲在岸组装”的协同布局。面对欧盟逐步强化的本地化生产要求，中资企业可探索“摩洛哥制造+欧洲在岸组装”的双层布局模式，统筹摩洛哥与欧盟的产业分工。具体而言，可以充分利用摩洛哥距离欧洲主要港口较近的物流优势，以及当地丰富的磷酸盐资源和较强的可再生能源基础，将电芯、正极活性材料（CAM）等高能耗、高附加值的电池产业链环节布局在摩洛哥；随后，将符合相关碳足迹和供应链要求的半成品、

电池包等运往欧盟境内，进一步完成最终组装，并直接服务欧洲整车厂和电池总装企业。这一模式的核心并非简单地将摩洛哥作为欧洲市场的“中转站”，而是将其打造为新能源产业链的重要制造节点，同时通过欧洲在岸生产环节满足欧盟本地化要求。通过两地产业链的分工协同，中资企业既可以利用摩洛哥的资源、能源和区位优势，又能够更深程度地融入欧洲本地产业链。

第四，建立政策监测机制，完善跨境经营风险管理。

面对欧美新能源产业政策变化快、规则调整频繁的特点，中资企业在摩洛哥投资布局过程中，应同步建立常态化的政策研究与风险监测机制。企业应持续跟踪美国、欧盟及摩洛哥在贸易、投资、产业补贴、原产地认定、供应链限制以及绿色规则等方面的政策变化，建立政策监测、影响评估和风险预警机制。对于重大政策调整，企业应及时结合企业自身业务模式、投资结构和供应链布局进行影响评估，并据此提前调整投资、采购和生产方案。同时，应加强与摩洛哥政府、行业协会、专业机构及法律服务机构的沟通，及时获取政策信息，减少因信息滞后或规则理解偏差造成的经营风险和投资损失。

结 语

摩洛哥具有连接欧美两大市场的独特地缘优势，并凭借全球首屈一指的磷矿储量以及日益成熟的汽车制造产业基础，成为中国企业布局新能源产业链的重要新兴目的地。由于摩洛哥新能源产业深受欧美政策影响，出海企业在摩洛哥的布局需一定程度上适应欧美相关政策的变化。未来，企业关注的重点将更多转向如何将摩洛哥发展为全球产业链中的价值创造节点，并与全球供应链形成稳定、合规和可持续的产业协同。

崔宇、毛盾、王玉（界面财联社研究院）



联系地址：淮海中路 622 弄 7 号 308 室

联系电话：021-33165460

联系邮箱：zbzh@sh-popss.gov.cn

本报告为研究团队基于公开信息、行业调研、数据分析及专业研究方法独立编制完成的研究成果，仅供行业研究、学术研讨、决策参考交流使用，不构成任何商业、投资、法律、财税及其他专业实操建议。报告免费获取，未经书面正式授权，任何机构及个人不得擅自转载、复制、篡改、摘抄、传播本报告全部或部分内容。