

目 录

1、墨西哥汽车工业：贸易政策促进，美国汽车生产的“后花园”	7
1.1、墨西哥汽车工业发展历程：政策+贸易协定促进	7
1.2、墨西哥汽车产能主要辐射北美市场	7
1.3、墨西哥汽车零部件以出口为主，且主要为传统汽车零部件	10
2、墨西哥汽车产业链迎多重利好驱动，成长空间广阔	11
2.1、北美汽车市场稳中有升，墨西哥有望成为重要产能组成部分	11
2.2、多项政策促进，墨西哥汽车产业地位有望进一步提升	12
2.3、特斯拉墨西哥、北美工厂带动，空间广阔	14
2.4、墨西哥工厂盈利能力测算	15
3、中国多家零部件企业开启墨西哥出海征程	17
3.1、不同机遇下的出海零部件公司——“以福耀、嵘泰为例”	17
3.2、多家国内零部件企业已前瞻布局墨西哥产能	19
4、墨西哥产业链标的	20
4.1、爱柯迪	21
4.2、银轮股份	22
4.3、嵘泰股份	22
4.4、香山股份	24
4.5、岱美股份	25
4.6、新泉股份	26
4.7、旭升集团	28
4.8、拓普集团	28
4.9、伯特利	30
4.10、模塑科技	31
投资建议	32
风险因素	32

表 目 录

表 1：墨西哥签署的经贸协定	12
表 2：《美墨加协定》与《北美自由贸易协定》规则对比	13
表 3：《通胀削减法案》对电动车的补贴	13
表 4：关键原材料及电池组件对北美区域的比例要求	14
表 5：中国、美国、墨西哥三国能源成本对比	16
表 6：墨西哥税收情况	16
表 7：国内零部件在墨西哥已有产能情况梳理	19
表 8：国内零部件在墨西哥新增产能梳理	20
表 9：爱柯迪募投扩产墨西哥项目	21
表 10：嵘泰股份墨西哥工厂扩产情况梳理	23
表 11：新泉股份主要在建产能梳理（截至 2022 年年底）	27
表 12：伯特利墨西哥项目扩产情况	31
表 13：模塑科技墨西哥项目定点情况	32

图 目 录

图 1：墨西哥汽车工业发展历程	7
-----------------------	---

图 2: 墨西哥汽车产量 (万辆) 及增速 (2005-2022 年)	8
图 3: 墨西哥整车产量分类型占比 (2005-2022 年)	8
图 4: 墨西哥汽车行业 FDI (亿美元) 及占比 (2010-2022 年)	8
图 5: 1999 年-2022 年 9 月墨西哥汽车零部件行业累计 FDI (亿美元)	8
图 6: 墨西哥汽车销量 (万辆) 及增速 (2005-2022 年)	9
图 7: 墨西哥整车销量分类型占比 (2005-2022 年)	9
图 8: 墨西哥汽车销量国产和进口占比 (2005-2022 年)	9
图 9: 2022 年墨西哥国内各车型国产和进口占比	9
图 10: 墨西哥轻型车出口辆 (万辆) 及占产量比	10
图 11: 2022 年墨西哥汽车出口地区占比	10
图 12: 2022 年墨西哥出口车型占比	10
图 13: 2022 年墨西哥出口品牌占比	10
图 14: 墨西哥汽车零部件国内和出口产值 (亿美元)	11
图 15: 墨西哥零部件产值占比 (2023 年 1-5 月)	11
图 16: 墨西哥零部件出口国家分布 (2023 年 1-5 月)	11
图 17: 墨西哥零部件进口国家分布 (2023 年 1-5 月)	11
图 18: 需求端: 美墨加汽车总销量 (万辆)	11
图 19: 供给端: 美墨加汽车总产量 (万辆)	11
图 20: 美国汽车产量、销量以及产能缺口 (万辆)	12
图 21: 特斯拉汽车全球产能分布	14
图 22: 特斯拉墨西哥工厂	15
图 23: 特斯拉下一代车型平台生产方式	15
图 24: 特斯拉新产线生产方式	15
图 25: 2022 年墨西哥和美国制造业工资水平 (美元/小时)	15
图 26: 中国制造业工资水平 (元/年)	15
图 27: 福耀玻璃出海历程	17
图 28: 福耀玻璃全球布局	18
图 29: 福耀玻璃海外收入 (亿元) 及毛利率	18
图 30: 嵘泰股份 2019 年前五大客户营收 (亿元) 及占比	18
图 31: 嵘泰股份 2019 年境外销售前五大客户营收 (亿元) 及在境外销售收入占比	18
图 32: 莱昂嵘泰 2020-2022 年营收 (亿元)	19
图 33: 莱昂嵘泰 2020-2022 年净利润 (亿元) 及净利率	19
图 34: 爱柯迪 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	21
图 35: 爱柯迪 2018 年-2023 Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	21
图 36: 爱柯迪 2018 年-2023H1 国内外营收 (亿元)	21
图 37: 爱柯迪 2018 年-2023Q1-Q3 销售毛利率和净利率	21
图 38: 银轮股份全球布局	22
图 39: 嵘泰股份 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	23
图 40: 嵘泰股份 2018 年-2023Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	23
图 41: 嵘泰股份 2018 年-2022 年国内外营收 (亿元)	23
图 42: 嵘泰股份 2018 年-2023Q1-Q3 销售毛利率和净利率	23
图 43: 香山股份 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	24
图 44: 香山股份 2018 年-2023Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	24
图 45: 香山股份 2021 年-2023H1 分业务营收 (亿元)	24
图 46: 香山股份 2021 年-2023H1 分业务毛利率	24

图 47：香山股份 2021 年-2023H1 国内外营收（亿元）	25
---	----

图 48: 香山股份 2021 年-2023Q1-Q3 毛利率和净利率	25
图 49: 岱美股份 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	25
图 50: 岱美股份 2018 年-2023Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	25
图 51: 岱美股份 2018 年-2022 年分业务营收 (亿元)	26
图 52: 岱美股份 2018 年-2022 年分业务毛利率	26
图 53: 岱美股份 2018 年-2022 年国内外营收 (亿元)	26
图 54: 岱美股份 2018 年-2023Q1-Q3 销售毛利率和净利率	26
图 55: 新泉股份 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	27
图 56: 新泉股份 2018 年-2023Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	27
图 57: 新泉股份 2018 年-2022 年分业务营收 (亿元)	27
图 58: 新泉股份 2018 年-2023Q1-Q3 毛利率和净利率	27
图 59: 旭升集团 2018 年-2023 前三季度营收 (亿元) 及增速	28
图 60: 旭升集团 2018 年-2023 前三季度归母净利润 (亿元) 及增速	28
图 61: 旭升集团 2018-2022 年内销、外销收入 (亿元)	28
图 62: 旭升集团 2018 年-2023 前三季度归母净利润 (亿元) 及增速	28
图 63: 拓普集团 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	29
图 64: 拓普集团 2018 年-2023Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	29
图 65: 拓普集团 2018 年-2023H1 分业务营收 (亿元)	29
图 66: 拓普集团 2018 年-2023H1 国内和国际市场收入 (亿元)	29
图 67: 拓普集团全球布局	30
图 68: 伯特利 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	30
图 69: 伯特利 2018 年-2023Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	30
图 70: 伯特利 2020 年-2022 年分业务营收 (亿元)	31
图 71: 伯特利 2018 年-2022 年国内和国外市场收入 (亿元)	31
图 72: 模塑科技 2018 年-2023Q1-Q3 营收 (亿元) 及增速	31
图 73: 模塑科技 2018 年-2023Q1-Q3 归母净利润 (亿元) 及增速	31

1、墨西哥汽车工业：贸易政策促进，美国汽车生产的“后花园”

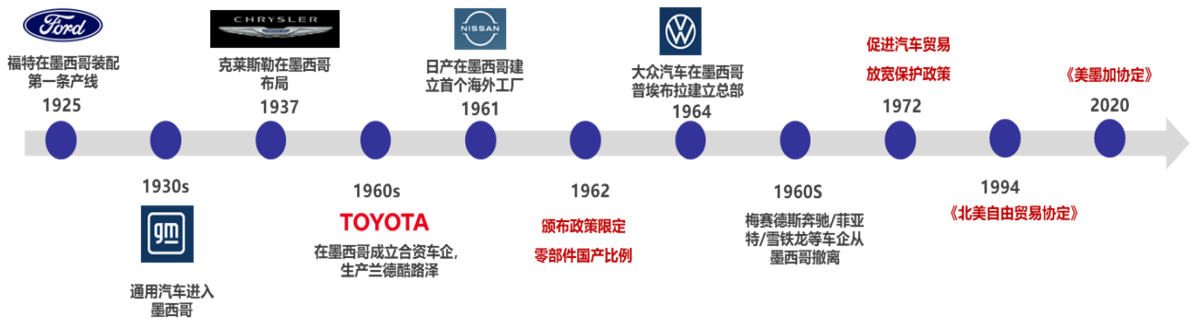
1.1、墨西哥汽车工业发展历程：政策+贸易协定促进

墨西哥汽车工业起于 1902 年，美系“三巨头”最先布局。墨西哥汽车工业历史悠久，由于地理位置原因，美系三巨头“福特、通用、克莱斯勒”于 20 世纪初期率先进入墨西哥市场。其后，丰田、日产、大众在 20 世纪 60 年代进入墨西哥市场，布局产能。

1962 年地方保护政策出台，墨西哥汽车产业发展进程有所放缓。为了保护墨西哥本国汽车产业，墨西哥政府出台政策禁止进口车辆、发动机和主要汽车零部件，对国产零部件配套比例提出要求，并限制汽车零部件工厂的外资持股权。该法案使得多家车企如奔驰、菲亚特等于 20 世纪 60 年代撤离墨西哥，对墨西哥汽车产业发展产生负面影响。

70 年代后政策及贸易协定陆续出炉，促进墨西哥汽车工业加速发展。1972 年后墨西哥政府出台政策放宽汽车工业管制，降低国产零部件配套比例。随后 1994 年推出《北美自由贸易协定》，推动墨西哥汽车产业发展。2020 年《美墨加协定》取代《北美自由贸易协定》，根据该协定，汽车零部件的 75% 必须在美国、墨西哥和加拿大本地生产，高于此前的 62.5%，进一步夯实墨西哥汽车工业的制造地位。

图 1：墨西哥汽车工业发展历程



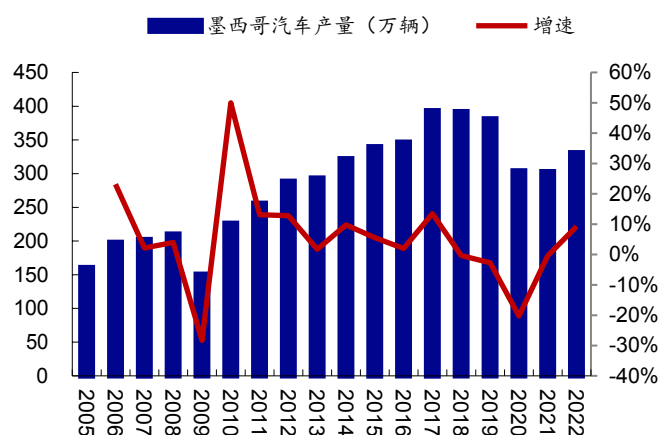
资料来源：Tetakawi、福特、通用、克莱斯勒、丰田、日产、大众官网，

1.2、墨西哥汽车产能主要辐射北美市场

自贸易协定生效后，墨西哥产量快速增长。1992 年《北美自由贸易协定》签署，于 1994 年生效，协定确定自生效之日起在 15 年内逐步消除贸易壁垒、实施商品和劳务的自由流通。得益于自由贸易区的建立，墨西哥汽车产量自 2005 年后快速增长。

墨西哥的产能以美国需求为主，SUV 占比提升。墨西哥汽车生产的产能主要为美国汽车消费准备，皮卡份额占比较稳定，2005 年到 2022 年水平保持在 25%-30% 左右。SUV 产量占比提升较为明显，2005 年占比约 4%，2022 年份额提升至 49.8%。

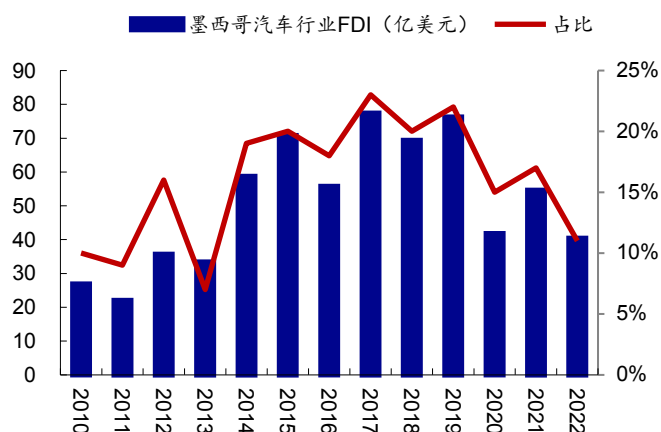
图 2：墨西哥汽车产量（万辆）及增速（2005-2022 年）



资料来源：墨西哥汽车工业协会，

墨西哥汽车行业 FDI（外国直接投资）维持较高水平，2017 年-2022 年累计 FDI 中汽车行业占比较高。墨西哥汽车行业通过接受外国直接投资创造外汇、创新扩产能，2014 年-2019 年汽车行业 FDI 占比约 20%。从汽车零部件吸引外商投资水平来看，1999 年-2022 年 9 月，主要来自于美国，占比约 54%。

图 4：墨西哥汽车行业 FDI（亿美元）及占比（2010-2022 年）

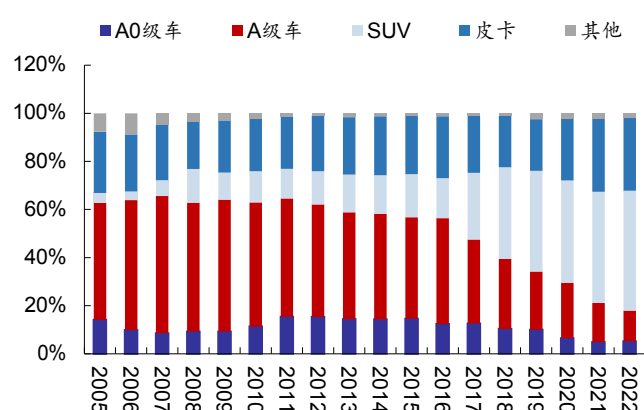


资料来源：墨西哥汽车工业协会，

墨西哥国内汽车销量随宏观经济波动。2005-2014 年墨西哥汽车年销量稳定在 100 万辆左右。2014 年-2016 年，随墨西哥本国经济好转，销量逐步攀升，2016 年销量达到约 160 万辆水平。后因宏观经济下行及全球疫情影响，2022 年墨西哥本国汽车销量下滑至 109.5 万辆。

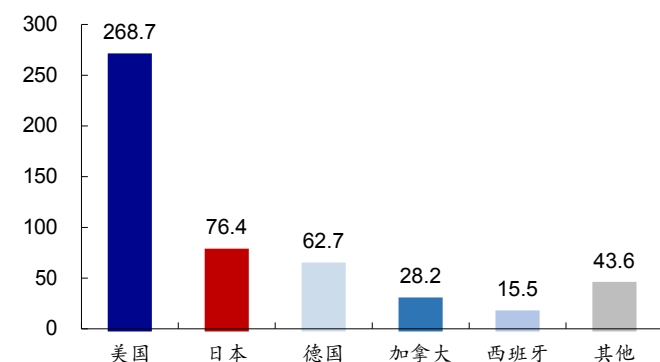
产销错配，A0 级和 A 级轿车在销量占比高。墨西哥汽车产销错配严重，国内汽车产量主要用于出口美国等地区，所以产量来看 SUV 和皮卡占比较高。但国内销量因墨西哥本土贫富差距较大，对于 A0 级和 A 级轿车需求较高，2022 年 A0 和 A 级轿车在销量占比约 40% 左右。

图 3：墨西哥整车产量分类型占比（2005-2022 年）

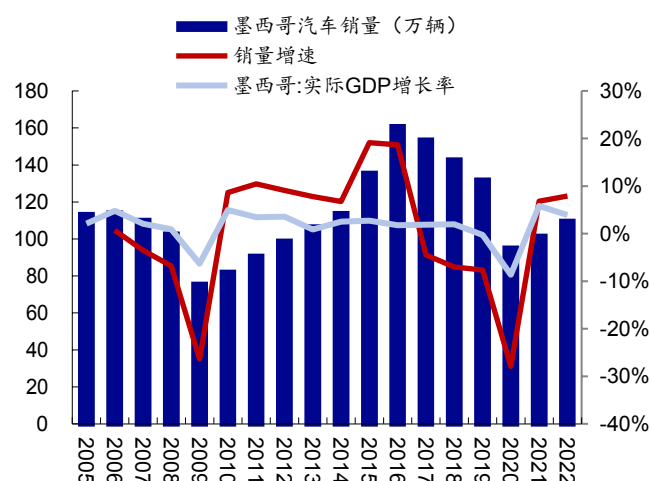


资料来源：墨西哥汽车工业协会，

图 5：1999 年-2022 年 9 月墨西哥汽车零部件行业累计 FDI（亿美元）



资料来源：墨西哥汽车零部件协会，

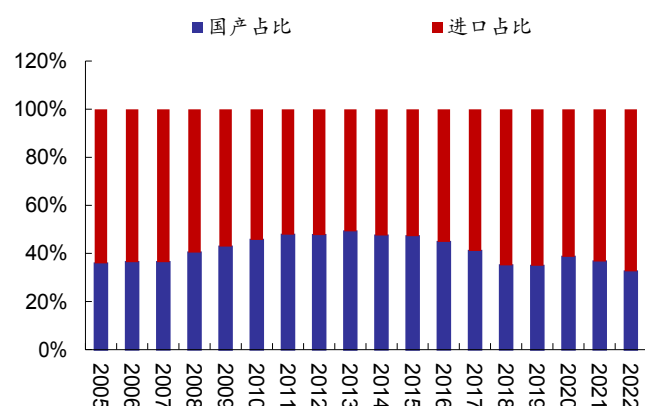


资料来源：墨西哥汽车工业协会、iFind，

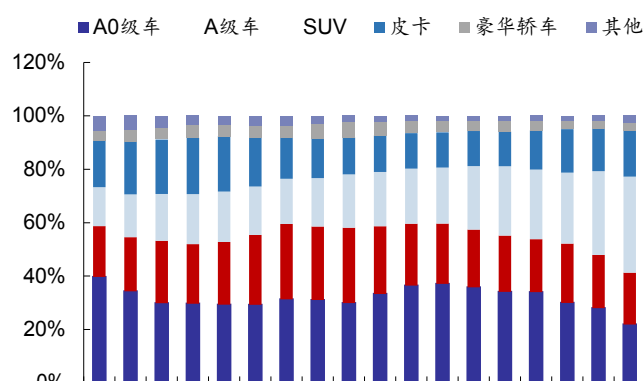
销量结构中，大部分还是以进口为主。支撑墨西哥本土汽车销量主要是来自于进口车型，从2005年-2022年数据来看，国产和进口比例基本上相对稳定，国产占比约30%-40%的水平，进口车型占比较多。

其中豪华轿车、SUV、跑车进口比例最高。从2022年的分车型来看，豪华车和SUV车型的销量基本上由进口车型支撑。其余A级、A0级和皮卡车型国产比例约40%多，比例结构和墨西哥汽车行业销量进口占比大约一致。

图8：墨西哥汽车销量国产和进口占比（2005-2022年）

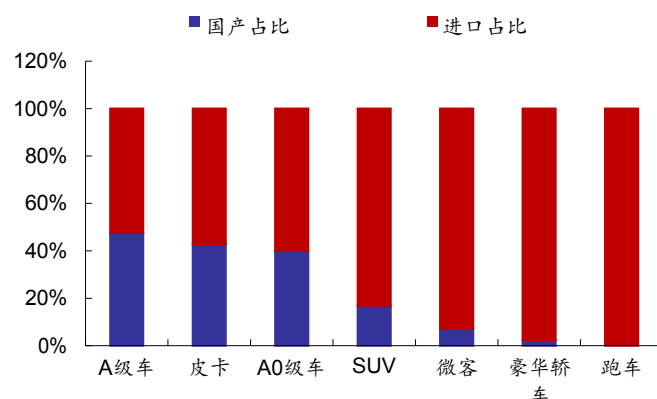


资料来源：墨西哥汽车工业协会，



资料来源：墨西哥汽车工业协会，

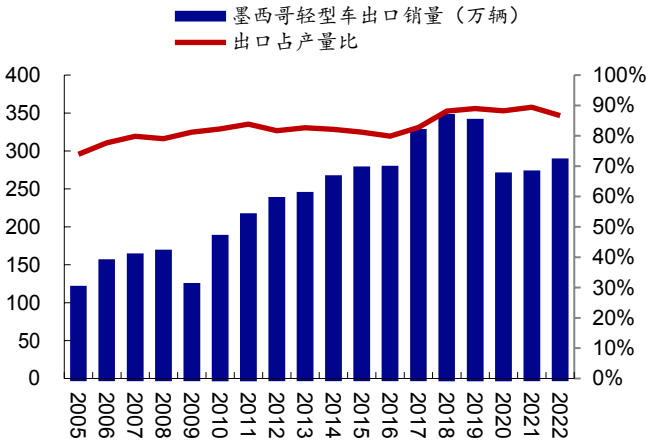
图9：2022年墨西哥国内各车型国产和进口占比



资料来源：墨西哥汽车工业协会，

墨西哥本土生产车型主要用于出口，地区以北美为主。墨西哥汽车出口总量自2010年之后保持增长，2019年达到峰值约339万辆。2020年之后受全球疫情影响，出口量有所下滑，保持在270万辆的水平。墨西哥汽车工业主要是出口导向型，墨西哥汽车年产量约300万辆，而其中85%的产量主要用于出口，出口地区主要就近辐射美国和加拿大。2022年对美国出口占总量的77.5%，对加拿大出口占比约7.6%，对德国占比约6.0%。

图 10：墨西哥轻型车出口辆（万辆）及占产量比



资料来源：墨西哥汽车工业协会，

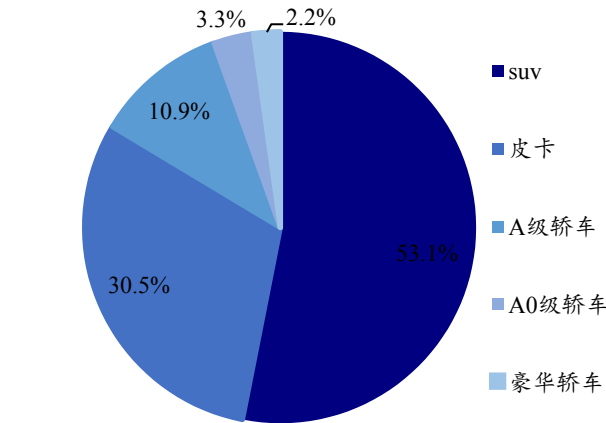
图 11：2022 年墨西哥汽车出口地区占比



资料来源：墨西哥汽车工业协会，

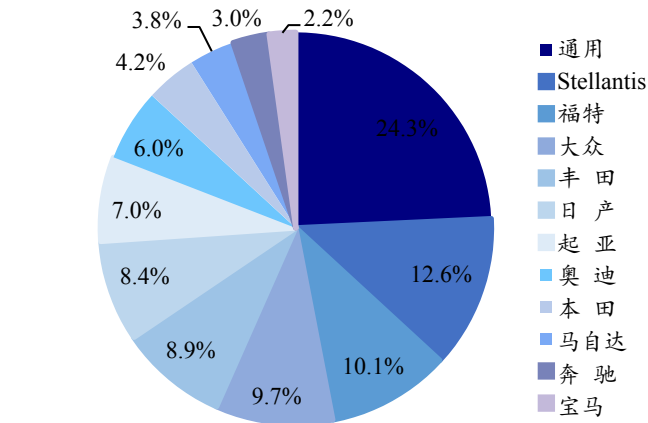
出口车型以 SUV、皮卡为主，与墨西哥产能分布匹配。而且出口品牌主要为美系和日系车企，其中通用占比最高。因为墨西哥汽车出口主要以美国为主，所以 SUV 和皮卡车型占比较高，2022 年 SUV 和皮卡在出口中占比约 83.6%。A0 级轿车主要为墨西哥本土消费需求，故占比较低，约 3.3%。

图 12：2022 年墨西哥出口车型占比



资料来源：墨西哥汽车工业协会，

图 13：2022 年墨西哥出口品牌占比

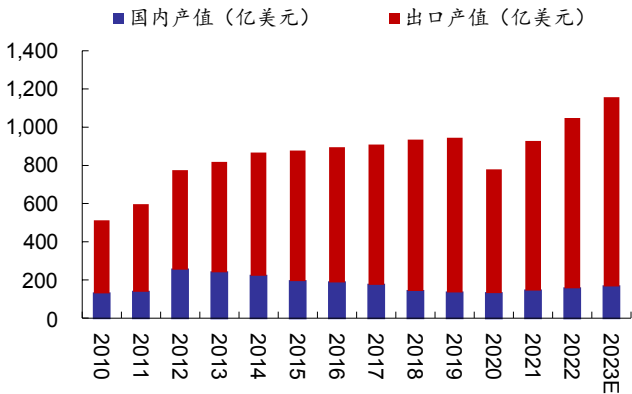


资料来源：墨西哥汽车工业协会，

1.3、墨西哥汽车零部件以出口为主，且主要为传统汽车零部件

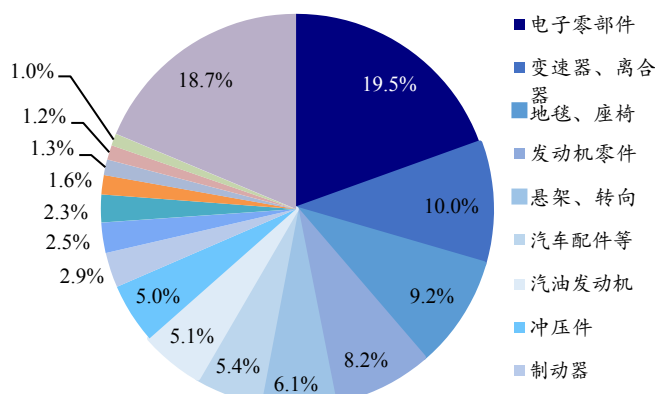
墨西哥汽车零部件产值逐年增加，其中主要产值以传统汽车零部件为主。墨西哥汽车零部件产业随主机厂和外商投资增长壮大，2010 年产值约 513 亿美元，2022 年增长至 1049 亿美元。其中出口产值占比较高，2022 年出口产值占比约 85%。从零部件分类占比来看，主要以传统汽车零部件如变速器、发动机等零部件为主。

图 14：墨西哥汽车零部件国内和出口产值（亿美元）



资料来源：墨西哥汽车零部件协会、墨西哥统计局、标普全球，信达证券研发中心

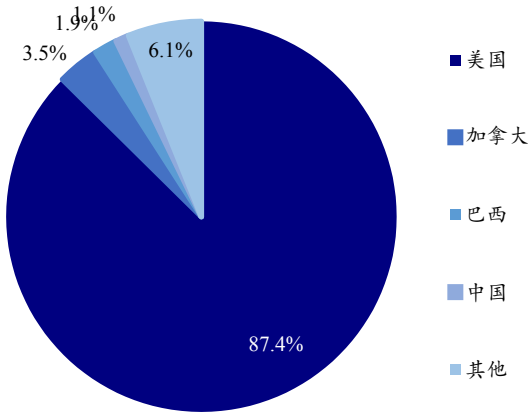
图 15：墨西哥零部件产值占比（2023 年 1-5 月）



资料来源：墨西哥汽车零部件协会、墨西哥统计局，

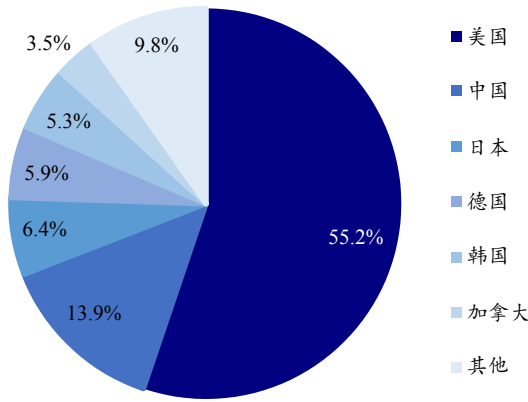
墨西哥零部件产能出口主要供应美国，进口以美国和中国为主。从 2023 年 1-5 月的墨西哥零部件产值来看，其中出口到美国的份额约 87%，还有少部分出口到加拿大、巴西等国家。进口零部件来看，主要以美国和中国为主，其中美国占比约 55%，中国占比约 14%。

图 16：墨西哥零部件出口国家分布（2023 年 1-5 月）



资料来源：墨西哥汽车零部件协会、标普全球，

图 17：墨西哥零部件进口国家分布（2023 年 1-5 月）



资料来源：墨西哥汽车零部件协会、标普全球，

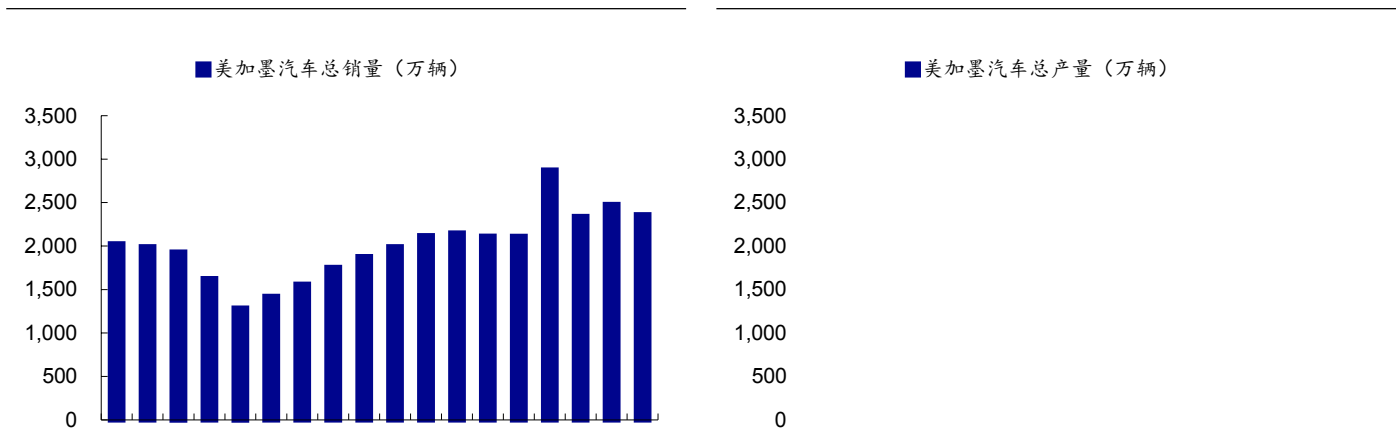
2、墨西哥汽车产业链迎多重利好驱动，成长空间广阔

2.1、北美汽车市场稳中有升，墨西哥有望成为重要产能组成部分

北美汽车市场总产销稳中有升，且占全球销量约 1/3 的份额。2020-2022 年，美加墨三国汽车总销量约在 2400 万左右，总产量约在 1400 万辆左右，存在较大的产能缺口。分国家来看，美国平均每年的产能缺口超过千万辆，加拿大基本实现产销平衡，墨西哥国内汽车产业主要承担出口任务。从产量占比来看，墨西哥汽车产量在美加墨三国中的产量占比正逐步提升，已由原来的 10% 逐渐增长至 20%。

图 18：需求端：美墨加汽车总销量（万辆）

图 19：供给端：美墨加汽车总产量（万辆）

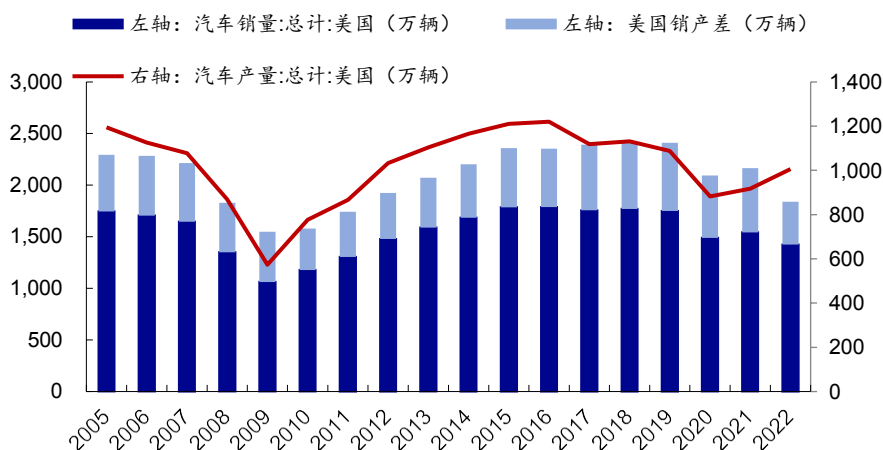


资料来源：iFind,

资料来源：iFind,

美国汽车销产差距逐渐增大，整车产能逐渐见顶。2008 年金融危机导致美国汽车市场需求大幅下降，通用汽车破产重组，2009 年整体汽车产量同比-34%，仅有 573 万辆。金融危机之后，虽然市场需求逐步恢复，但是受到不断提升的成本压力，汽车工业产能开始逐步外迁，进口需求逐步增加，美国汽车产量与销量的差值不断增长。

图 20：美国汽车产量、销量以及产能缺口（万辆）



资料来源：iFind,

2.2、多项政策促进，墨西哥汽车产业地位有望进一步提升

经贸协议众多，多地区贸易便利。墨西哥是最早与世界上两大贸易集团“北美自由贸易区”（现已成为《美墨加协定》）和“欧盟”签订自由贸易协定的发展中国家，共与 50 个国家签署了 14 项自由贸易协定。其中，《美墨加协定》包含了劳动力市场监管、通过数字化将中小企业纳入外贸、数字产品贸易、环境保护、反腐败和促进性别平等方面的创新性贸易规则。在投资协定方面，墨西哥已签署了 18 项带有投资条款的条约，其中 15 项现行有效，签署了 36 个双边投资协定。

表 1：墨西哥签署的经贸协定

协定类型	具体情况
双边投资协定	墨西哥共签署了 36 个双边投资协定，其中与中国、中国香港、巴西、阿拉伯联合酋长国、土耳其、科威特、巴林、新加坡、白俄罗斯、斯洛伐克、西班牙、英国等国家或地区签署的 31 个双边投资协定已生效。

自由贸易协定	墨西哥—巴拿马（2015 年 7 月 1 日）、中美洲—墨西哥（2013 年 7 月 1 日）、墨西哥—秘鲁（2012 年 2 月 1 日）、墨西哥—日本（2005 年 4 月 1 日）、墨西哥—乌拉圭（200 年 7 月 15 日）、欧洲自由贸易联盟（EFTA）—墨西哥（2001 年 7 月 1 日）、墨西哥—智利（1999 年 8 月 1 日）、哥伦比亚—墨西哥—委内瑞拉（1995 年 1 月 1 日）、美墨加协定（T-MEC/USMCA）（2020 年 7 月 1 日）、拉丁美洲一体化协会条约（LALA）（1981 年 3 月 18 日）、全面与进步跨太平洋伙伴关系协定（2018 年 12 月 30 日）、太平洋联盟附加议定书（2016 年 5 月 1 日）等。
其他贸易协定	南方共同市场（Mercosur）—墨西哥补充协议（2006 年 5 月 1 日）、墨西哥—欧盟委员会合作协议（2001 年 1 月 3 日）、墨西哥—新西兰贸易暨投资架构协定（TIFA）（1996 年 10 月 21 日）。

资料来源：中国贸促会《企业对外投资国别（地区）营商环境指南-墨西哥 2022》，联合国贸发会议投资政策中心，

《美墨加协定》生效，机遇与挑战并存。2020 年 7 月 1 日，《美墨加协定》正式签订，取代了《北美自由贸易协定》，成为美国、墨西哥及加拿大的新的贸易协定。《美墨加协定》对汽车的原产地划分标准更加严格，包括 1）汽车区域价值含量比例不低于 75%；2）核心件、主件、辅件区域价值含量分别不低于 75%、70%、65%；3）扩大了需符合区域价值含量的零部件范围；4）钢铝产品购买含量不低于 70%；5）原产于北美地区的汽车必须达到 40%至 45%的劳动价值含量。相比于《北美自由贸易协定》，《美墨加协定》的要求更加严格。

表 2：《美墨加协定》与《北美自由贸易协定》规则对比

汽车原产地规则	《美墨加协定》款项	《北美自由贸易协定》款项
汽车区域价值含量比例	不低于 75%	不低于 62.5%
相关零部件区域价值含量	核心件不低于 75%，主件不低于 70%，辅件不低于 65%	部分汽车零部件的北美地区价值含量不得低于 60-62.5%
符合区域价值含量的零部件种类	扩大了需符合区域价值含量的零部件范围，分别对乘用车、轻型卡车的核心件、主件和辅件，重型卡车的主件和辅件，以及其他机车的零部件中需要达到北美地区价值含量的零部件的HS 编码进行了逐一列表	列出符合区域价值含量的零部件种类，未被列入该清单的零部件不受区域价值含量要求限制
钢铝产品购买含量	不低于 70%，未限定所涉及的钢铝产品的HS 编码，成员国可在具体操作中给出钢铝产品的额外描述或修订	无
劳动价值含量	原产于北美地区的汽车必须达到 40%至 45%的劳动价值含量	劳动价值含量

资料来源：USTR 官网，

《通胀削减法案》生效，收益与风险并存。2023 年 1 月 1 日，美国《通胀削减法案》正式生效，对关键原材料和电池组件满足要求的电动汽车提供税收减免。至 2024 年 1 月 1 日，满足 1) 电池关键物质价值量 40%以上由美国或与美国签订自由贸易协定的国家提取或加工、或在北美回收利用；2) 电池部件由北美制造或组装的价值量达到 40%以上。符合总体要求下，满足上述两点要求的电动汽车，给予 3750 美元税收减免。上述两点要求逐年提高，至 2027 年，下限为 80%。同时，美国民主党提案，对在美国组装和使用美国制造的电池的汽车提供额外补贴；2027 年起，只有在美国组装、电池容量超过 50km/h 的新能源汽车才能获得税收减免。提案最终并未通过，但与《美墨加协定》相悖，存在政策风险。

表 3：《通胀削减法案》对电动车的补贴

	总体需求	原材料需求	补贴金额
关键原材料	1、车辆价格:仅限于定价不超过 8 万美元的电动卡车、货车和SUV，以及价格不超过 5.5 万美元的轿车 2、购车人收入:联合申报人不超过30 万美元，户主 22.5 万美元，个人总收入 15 万美元	电池关键物质(镍锰钴锂等)一定比例的价值量由美国或与美国签订自由贸易协定的国家提取或加工、或在北美回收利用	\$3,750

电池组件	3、新车在北美最终组装	电池部件(正负极、铜箔、电解液、电芯等)由北美制造或组装的价值量达到一定比例以上	\$3,750
	4、电池组件及关键原材料不由外国关注实体参与		

资料来源：美国国会官网，

表 4：关键原材料及电池组件对北美区域的比例要求

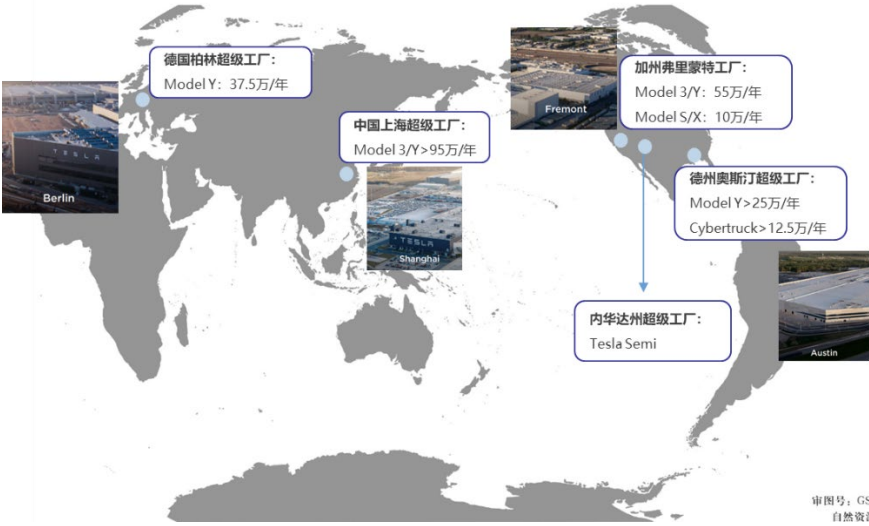
时间节点	关键原材料	电池组件
法案公布至 2024 年 1 月 1 日	40%	50%
2024 年	50%	60%
2025 年	60%	60%
2026 年	70%	70%
2027 年	80%	80%
2028 年		90%
2029 年		100%

资料来源：美国国会官网，

2.3、特斯拉墨西哥、北美工厂带动，空间广阔

特斯拉形成全球产能，超级工厂选址因素主要考虑大型国际港口和完善的产业链布局。特斯拉目前全球有 5 座整车制造超级工厂，产能横跨欧洲、亚洲、北美三大洲。截至 2023 年 12 月 31 日，特斯拉全球合计产能超过 235 万辆/年。

图 21：特斯拉汽车全球产能分布



资料来源：自然资源局、特斯拉官网，

特斯拉墨西哥工厂年产能有望达到 200 万辆，是目前全球设计产能最大的汽车工厂。墨西哥媒体《改革报》称该工厂投资额达 100 亿美元，计划雇佣约 7000 名工人，占地面积 2.5 万亩。根据晚点 LatePost 报道，特斯拉墨西哥新莱昂州工厂的最新计划建成投产时间为 2025 年一季度。特斯拉墨西哥工厂距美墨边境 200 多公里，距特斯拉得州工厂 600 公里。

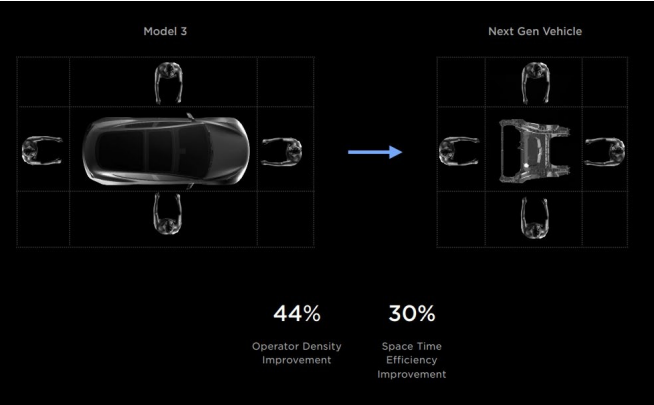
图 22：特斯拉墨西哥工厂



资料来源：特斯拉官网，

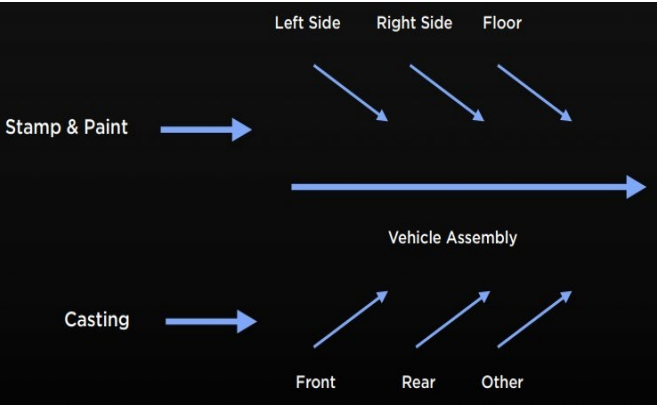
特斯拉下一代平台使用并行生产拼装的生产模式以提高效率。对于下一代车型平台的生产方式特斯拉采用了全新的模式以提高生产效率。公司表示下一代车型平台产线将提高 44%的操作人员密度和 30%的空间效率，以达到 50%的生产成本缩减；在总装方面，下一代车型平台产线将采用底板一体化压铸和分部冲压喷漆的并行模式，提高制造效率。

图 23：特斯拉下一代车型平台生产方式



资料来源：特斯拉官网，

图 24：特斯拉新产线生产方式



资料来源：特斯拉官网，

2.4、墨西哥工厂盈利能力测算

人工成本：墨西哥制造业的工资成本低于中国和美国，具有一定的成本优势。2022 年，墨西哥制造业工资平均水平约 3 美元/小时，中国约 6 美元/小时，美国约 25 美元/小时。

图 25：2022 年墨西哥和美国制造业工资水平（美元/小时）

图 26：中国制造业工资水平（元/年）

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/915304044330011134>