



## 宁德时代与福特合作项目利弊分析

► 董扬

最近，中国动力电池生产龙头企业宁德时代与美国福特汽车公司达成合作协议，主要内容是福特公司在美建设动力电池工厂，由宁德时代提供技术许可。

媒体对此有热议，一方面，肯定中国动力电池产业已发展到世界先进水平，另一方面，也有众多疑虑，比如，此举是否对中美汽车产业竞争不利？会不会造成中国动力电池先进技术外溢？就此，有几个媒体朋友询问笔者意见，现一并作答。

第一，中国汽车产业应该坚持开放发展总方针。首先，开放发展、国际合作符合经济规律，符合世界汽车产业和各国汽车产业利益，中国汽车产业是开放合作的受益者，继续开放发展符合中国汽车产业长远利益。汽车产业是资本密集、技术密集，又需要大规模制造的产业，通过国际合作，合理利用各国优势资源和生产要素，有利于世界汽车产业发展，也有利于各国汽车产业发展。

汽车产业自诞生 100 多年来，还没有哪个国家汽车产业封闭发展得更好的先例。乘改革开放东风，又逢世界经济一体化浪潮，中国汽车产业得以长足发展，并正在迈向世界汽车强国，就是极好的例证。

也许有人认为，过去我们经济贫穷，技术落后，中国汽车产业应该开放发展，目的是引进国外的先进技术和资金。而

我们现在已经强了，可以放慢开放发展的步伐，这是短视的看法。中国汽车产业目前正面临走向世界的大好机遇，去年，中国汽车产品出口已进至世界第二位，很快就会达到世界第一。把自己封闭起来，会阻碍中国汽车产业在世界范围的发展。

其次，宁德时代没有错，走向海外，进入发达国家市场，是中国汽车企业发展的高级阶段。在市场经济的条件下，尽可能合规发展是企业的本能。通过企业发展壮大，为国家贡献更多税收，为社会提供更多就业，是企业的根本责任。

也许有人担心，宁德时代与福特汽车合作，会不会增强美国汽车企业的竞争力，对中国汽车产业发展不利？

这个问题可以从两方面分析。一方面，企业国际间合作，本来就是双赢的事，不可能只有利于一方，不利于另一方。我们说外国企业进入中国，是为了企业自身发展，既不是雷锋，也不是阴谋家。中国企业进入美国市场，也是为了自身发展，也不是慈善家和阴谋家。美国部分政客把华为视为洪水猛兽，是极其可笑的。

另一方面，宁德时代产量已排名世界第一，面临的是残酷的世界市场的竞争，其竞争对手是强大的 LG、三星和松下，如果宁德时代不进入美国市场，就是把机会拱手让给对手，对其国际竞

### ■ 作者简介

董扬，1977 年考入清华大学汽车工程系，1984 年研究生毕业。现任中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长。

争不利。

第二，宁德时代与福特汽车合作，会不会造成技术泄露，影响中国动力电池产业的技术领先地位？答复是，中国动力电池企业走向海外，会产生一定程度的技术外溢，但不会影响中国动力电池产业的技术领先地位。

首先，国际合作必然会有一些程度的技术外溢。这里讲的技术外溢，是合理的技术外溢。是指合作双方在尊重知识产权，不采取非法手段的前提下，由于产业生态建设、人员合理流动等造成的对生产地的技术溢出效应。这是难以避免的，是项目双方获得利益之外的副作用，也是国际规则允许的。具体到这个项目，风险是可控的。

万一出现美国政府不讲道理的情况，强制要求额外的技术转让，大不了就是宁德时代不挣这份钱了，而福特汽车公司仅靠材料配方和设备清单，是很难制造出合格的产品的，损失更大的还是美方。

其次，国际合作不会影响中国动力电池产业的技术领先地位。技术也分层次，在工业产品中，合作生产必然会提高生产地的制造技术，但是合作生产并不包括合作研究开发，不能提高生产地的研究开发能力。就像当年我们在汽车产业引进国外先进制造技术，我们学会了制造，但没学会



福特和宁德时代

开发。于是有人批评，中国汽车产业“市场换技术”失败了。这是一个道理。

中国动力电池之所以能由落后走向先进，主要有三个原因：一是市场发展快，产品技术更新要求迫切；二是中国效率高，人的效率和资金的效率都高；三是中国产业链完整。在这三方面都明显改善之前，美国动力电池技术的发展不可能像在中国一样快。再次，和福特汽车这样的大公司在美国这样要求更严格的市场合作，对宁德时代公司也有潜在的好处，就是更多了解高端汽车产品对动力电池的要求和使用条件。总而言之，宁德时代和福特汽车公司的这次合作，利远大于弊。

第三，宁德时代与福特汽车这次合作采用的技术许可方式是不是更高级？答复是这不一定。根据媒体报道，这次宁德时代与福特汽车的合作方式，是福特方面负责全部投资，宁德时代提供技术许可。在当前中美关系大背景下，采取这种方式，可以避免

宁德时代的投资风险，也可能有利于福特汽车公司获得美国政府补贴。这应该是双方共同认为最好的合作方式。

在产业合作中，投入、利益和风险是对等的。在这次合作中，宁德时代只投入技术，没有投入资本，也就只能获得技术上的收益，不能获得资本上的收益。

回顾当年中国汽车产业与外国大公司的合作，有人抱怨外方收益多，中方收益少，其根本原因在于，外方既有资本的收益，又有技术和管理的收益，甚至还有设备和零部件采购的收益。风水轮流转，今年到我家。如果中国汽车企业走出去，也能像外国公司当年走进来一样，对于合作有多方面的贡献，也就可以获取多方面的收益。

最后，笔者坚持认为，坚持开放合作应该是中国汽车产业的大方针，符合国家利益，也符合产业长远利益。我们需要用经济上的开放合作，换取政治上的独立自主。🍷