

通用与尼古拉的合作，吹了吗？

本报记者 林安东 综合外媒

近日，通用汽车宣布，公司将持有新能源卡车制造商尼古拉11%的股份，并与其建立战略合作伙伴关系。通用汽车表示，将以等值非现金资产投资获得尼古拉新发行的20亿美元普通股，预期在股票价值、电池及燃料电池供应、产品开发制造，以及电动车积分方面获得超过40亿美元的利益。尼古拉预期未来10年可以在电池及驱动系统领域减少40亿美元的支出，并降低其产品的工程验证成本达10亿美元。

双赢的合作？

通用这次和尼古拉的合作，会将自己的Ultium电池系统和Hydrotec氢燃料电池技术的应用推广到尼古拉旗下产品，尼古拉的Badger皮卡等产品将在通用工厂生产。今后，尼古拉可以使用通用的技术和产能，并且能够省下50亿美元的相关成本；而通用通过这种非现金投资能获得尼古拉20亿美元的股票，股票价值加上技术落地和电动车积分能够给通用带来40亿美元的利益。

《福布斯》有评论认为，对双方来说，这是双赢的结果。通用在Ultium电池和氢燃料电池项目上投入了巨额资金，通过尼古拉的产品落地可以扩大规模效应，加速技术的商业化进程。而尼古拉缺少的生产制造和技术验证等方面的经验都可以从通用那里获得，也省下了自己建厂的成本。而且，双方的合作不涉及直接

的资金投入，对通用来说，不会增加资金负担。今后，尼古拉也会继续保持独立运营，不存在被巨头吞掉的风险，也不影响它与其他车企合作。

《华尔街日报》指出，这几年，通用等老牌车企的股票走势一直不好，华尔街希望看到振奋人心的消息。合作消息发布后，许多分析师都对通用股票给出了“买入”评级。美国银行分析师约翰·墨菲认为，这笔交易肯定了通用在纯电动和燃料电池车领域的技术地位，表明了传统车企也能够与特斯拉一较高下。RBC分析师乔瑟夫·斯派克则认为，通用的角色从单纯的汽车制造商转为技术供应商是一件好事，因为未来供应商的收益肯定比制造商更高。

合作的消息宣布当天，尼古拉的股价飙升，在盘前交易中上涨大约45%，而通用的股价也上涨近9%。

虚假宣传，创始人辞职

尼古拉创立于2014年，也是一家电动车公司。不同于特斯拉的是，尼古拉的产品线主要集中在重卡、皮卡等商用车领域，被称为“重卡界的特斯拉”，而且除了纯电动，其还重点研究氢燃料电池技术，和特斯拉的

日，《彭博社》发文称，尼古拉公司创始人米尔顿夸大了尼古拉首款原型卡车的进展，该原型车不过是一台没有氢燃料电池、电机等关键部件的模型而已，根本无法正常驾驶。

但盯上尼古拉公司的并非只有彭博社一家，据《汽车新闻》报道，空头机构兴登堡研究中心近日发布了一份报告，对尼古拉

公司及其创始人米尔顿进行了多项指控。兴登堡研究中心认为，尼古拉公司从一开始就是建立在虚假上的，他们并没有成熟的氢燃料电池卡车研发技术，对外宣传所拍摄的短片存在造假情况。米尔顿向外界宣布的新型电池技术和氢燃料电池技术都存在问题，在宣传了很久之后并没有拿出产品。

此外，兴登堡研究中心还指出，Nikola One的发布会就是一场闹剧，该公司展示的并不是一辆完整的氢燃料电池卡车，而是一个临时拼装的模型，基本上所有的功能都不可用。车辆上的核心零部件也是采购而来，并非是米尔顿所说的由尼古

拉自己生产。而且兴登堡研究表明，尼古拉的订单情况还存在猫腻，公司主要负责人正在积极套现。

此外，据《华尔街日报》报道，尼古拉创始人特雷沃·米尔顿在9月21日辞去了公司执行董事长的职务。当天，尼古拉的股价下跌了20%。随后几天内，尼古拉的股价持续下跌，5天累计跌幅超过43%。美国东部时间9月24日，尼古拉的股价一度大跌24%至16.15美元，这是该公司自6月初上市以来的最低水平。此外，华尔街对该公司的股票还给出了首个“卖出”评级，并且目标价也遭遇大幅下调。

通用、博世仍坚持与其联盟

据《汽车新闻》报道，在尼古拉创始人宣布辞职后，通用和博世公司随即表示，他们将坚持与尼古拉的联盟。通用于9月21日发表声明称，将继续与尼古拉公司合作完成交易。

然而，兴登堡研究中心，也就是举报尼古拉欺诈的做空公司创始人内森·安德森也于同一天在一封电子邮件中写道，米尔顿的退出只是尼古拉解体的开始。通用应该仔细评估继续将自己与尼古拉捆绑在一起对其112年老品牌的潜在长期损害。“所幸通用尚未投入任何资金。”Granite投资咨询公司的管理负责人斯科特说。

“鉴于现在的交易价格低于宣布交易时的价格，如果通用和

尼古拉仍能使这一合作关系达成，我们认为这对通用来说是占便宜的事。如果交易失败，对通用股东来说也不是什么大事。”ACR Alpine资本研究所的投资组合经理蒂姆说。

同样持有尼古拉股份的博世也表示，将继续与尼古拉合作。“博世多年来一直是尼古拉的供应商，并在该公司的早期融资中对其进行了投资。我们打算继续与尼古拉合作，并与该公司及其管理层保持密切联系。”博世在一份声明中表示。

《福布斯》有评论指出，通用与尼古拉的合作中没有什么根本性的负面影响。此外，通用显然进行了尽职调查，而且调查后有可能发现，尼古拉是一家空壳公司，所以这些汽车技术都是通用的。通用随后制订了一项不会亏损的交易规则，尼古拉也接受了，如今的市场经常对这类操作乐此不疲。通用可能否决这笔交易的原因是其担心会带来声誉风险。

日本电池技术专利数占全球总量的三分之一

据报道，日本在电池创新技术领域的相关专利注册量在该行业国际专利总量中的占比超过了三分之一。

根据欧洲专利局和国际能源机构的一份联合研究报告显示，2018年，日本提交了2339份电池方面的国际专利申请，几乎是第二名韩国的2倍。日本和韩国这两个东亚国家竞争激烈，正努力赢得电池领域的统治地位，而电池对电动车和可再生能源普及化非常关键。此外，欧洲专利公约的38个缔约国合计专利申请数量位列第三，中国排名第四，美国排名第五。

在2000年到2018年专利申请前10名榜单中，日本公司占据了7个名额，但韩国三星电子是最多产的公司，共



有4787份专利申请；特斯拉供应商日本松下排名第二，拥有4046份专利申请；LG电子位列第三，共有2999份专利申请。据研究报告显示，2018年共有7153份关于电力储存方面的国际专利申请，显著多于2000年的1029份申请。

不过，日本虽然在电池专利申请上领先，但在电动车领域仍然比较落后。该研究报告指出：“日本在电池技术上的领导地位还没有转化成在电动车市场占据较大份额。”

印度将推出46亿美元补贴，吸引电动车制造商

据报道，印度的一份政府提案显示，该国计划向建设先进电池制造设施的公司提供46亿美元补贴，以大力推广电动汽车，减少对石油的依赖。

由印度总理纳伦德拉·莫迪担任主席的联邦智囊团NITI Aayog起草的一份提案称，如果电动汽车得到广泛普及，到2030年，印度可以削减高达400亿美元的石油进口费用。一名高级政府官员表示，未来几周内，莫迪内阁可能会对该提案进行评估。智囊团建议，在2030年之前，对生产先进电池的企业给予46亿美元的奖励，在下一个财年中先给予90亿卢比的现金和基础设施奖励，之后奖励额度逐年增加。



文件显示，印度计划在2022年之前，对包括电动汽车电池在内的某些类型的电池维持5%的进口税率，但是在2022年之后，税率将提升至15%，从而促进当地的电池制造业务。

虽然印度非常希望减少对石油的依赖，但生产制造及充电站等基础设施的投资力度不够，使该国生产和推广电动汽车的努力受到了阻碍。在上一营业年度中，这个世界人口第二大的国家仅售出了3400辆电动汽车。



图片来源：Nikola

敬告读者，本期报纸缩至8版