

最新消息称：

威马汽车经深思熟虑，自愿终止与Apollo出行在港交所的RTO。

Apollo出行在此前发布公告称停止收购威马汽车，叫停的原因被定义为全球市场动荡、金融市场不确定因素过多和短期经济复苏形势等因素；然而不论是什么因素，至此可以确定威马汽车失去港股上市的机会。

一旦失去这个机会，威马汽车的故事就等于彻底结束，这个品牌的消失带来了一些值得分析的东西。



纵观全球车市，美国市场的巨头车企是通用汽车、福特汽车、克莱斯勒；德国市场的巨头车企是大众集团、宝马汽车和戴姆勒奔驰，法国汽车工业的基础是雷诺和标致雪铁龙。这些知名汽车工业强国就有汽车寡头的存在，结果怎样呢？结果是北美和欧洲汽车往往是价格高、品质低，品质相当的车在中国市场的售价普遍低于其本土市场售价。久而久之，作为支柱产业的汽车工业的企业家们就不再是单纯的企业家，参考日本的丰田等汽车制造商，其所属的财团几乎掌控着整个日本。



谁能一口吃下如此之多的汽车制造商和品牌？

没有一家汽车制造商做得到！更不可能吃得下大众汽车、宝马、奔驰、丰田、本田、通用、福特等品牌，可是在开放的市场中，这些品牌不会放弃中国市场。



现在所谓的“马太效应”其实只是对“优胜劣汰”的曲解，马太效应想要上演到极致，前提是必须在欧美国家。威马汽车只是一个不具备发展潜力的新势力车企，其成败不能作为解读行业发展的参考；毕竟新势力品牌里的多数品牌都成功了，比如前面讲到的理想、蔚来、小鹏、哪吒、问界、高合、合创，以及新品牌深蓝、岚图、埃安、腾势、银河等等；所以这并不是“幸存者效应”，同理，更不应该只看消极的一面。

有类似观点的文章其实大都是欧美车企对中国汽车工业的唱衰，是把自己的问题强加到别人身上，这样的观点不具参考价值。