

何小鹏称十年后中国汽车品牌格局是“五强和其他”，能否认同？

来源：张冠杰 发布时间：2025-11-14 05:23:44

小鹏汽车董事长、CEO何小鹏曾经在接受采访时称：再过十年，中国汽车厂家可能只剩五家左右！针对这一观点，何小鹏表示其讲的这五家是指五家强的，其他家都叫做others；在手机领域里就有一个，什么小米、苹果、华为、OPPO、vivo——others。

在何小鹏和带货主播罗永浩的一则访谈节目中，何小鹏表示过中国汽车得到“行业淘汰赛”大概还有五年时间；最后大概会剩下五家左右的中国企业，海外车企在中国市场也仍会存在。

更早之前还有其他车企创始人或高管表达过类似的观点，其中绝大多数都来自新能源汽车制造商。

观点1·谁能进入五强，谁又会是“其他”

如果十年后的中国汽车品牌格局是“五强和其他”的话，相信不会有一家新势力汽车制造商在五强之内。



电动汽车（含插混类）产品存在高度技术同质化的现象，通俗来说就是这些车不管来自哪家车企和品牌，整体水平都大致相当；在其普遍缺乏创新能力的前提下，这些车甚至连外观内饰设计风格都在趋同。于是这一阶段里能拼什么呢？可以拼的无非是成本控制能力，产品品质把控能力，关键点还是得有规模优势。而在这一方面，新势力车企显然是没有任何优

势的；所以很难理解这些新势力车企和新兴的新能源汽车制造商为何要频频抛出“行业淘汰赛”的话题，在不具体讲出谁将是五强选手、谁又是“其他”的前提下，客观上确实不涉及拉踩了，但是一定制造出焦虑情绪。

假设最终会形成所谓的“五强格局”的话，哪些车企有可能上榜呢？



笔者不敢于下结论，也没有分析参考。

以下只列举知名中国汽车制造商，其包括但不限于：



一汽集团东风汽车（原二汽）北汽集团上汽集团广汽集团长安汽车奇瑞控股江汽集团中国重汽陕汽集团

等等，以上均为央国企车企。

其次还有吉利控股、比亚迪汽车、长城汽车等知名民营车企，近几年里热度较高的还有

赛力斯汽车（原重庆小康工业集团股份有限公司）。讲到这里其实还有一些知名度不高但绝对属于重量级的商用车制造企业，其打造的大都是汽车产品里的重器！新势力车企里已经淘汰了几十家，现在剩下来的有零跑、蔚来、理想，等。

淘汰谁好呢？

这是说淘汰就能淘汰的？

一家知名车企的员工少则数万人多则数十万人，央国企车企的规模往往比较可观；轻言淘汰这些车企，考虑过这数百万员工的感受吗？考虑过上下游配套企业的更多员工的感受吗？在没有结果之前轻言妄语，结果只会给这些企业的员工带来不必要的焦虑！进而一定程度的影响企业的经营管理和发展。

那么在没有事实依据的前提下进行如此主观的推断，看起来是不合适的。

观点2·五强格局已存在，但绝不能只剩五家

长安、奇瑞、吉利、长城、比亚迪，这是目前乘用车领域里的五强；但笔者不认为其他的企业都是“Others”的角色，其市场占有率虽然存在一定程度的差异，可是都没有达到不可逾越或逆转的程度。在汽车产业战略转型的阶段里，随时可以出现新的强者，而“现象级品牌”也随时可能成为过去式。

但是不论谁来扮演五强的角色，中国汽车产业都不能只剩下五家或更少的车企。

美国有通用、福特和克莱斯勒三大车企，德国有大众、宝马和奔驰三大车企，法国有标致雪铁龙和雷诺两大车企，意大利有菲亚特和其他，日本有丰田、本田和日产三大巨头——看一看北美、欧洲和日本等汽车市场的主流车水平和定价吧！可以说在国内可能只要十万元甚至价格更低的汽车产品，其在这些市场中的定价往往要高两到三倍！可是这些汽车市场用户有的挑吗？

没得挑。

爱买不买。

可是汽车又是许多人出行的刚需，所以只能花费较高的代价去买那些高价车。

为什么会这样呢？

因为汽车市场被少数几家车企垄断，这些车企正会如某些观点所讲的一样：是兄弟公司！什么关系？无非寡头的默契与合理的均衡，仅此而已。说句通俗易懂的话：中国汽车市场年产量可以超过3000万辆！是全球之最。如果这样大的一块市场被五家车企实际掌控，其中还没有央国企去起到均衡作用的话，这五家车企还不得成精？届时哪家车企都能成为可以随时闹海的哪吒，国内汽车市场用户到时候必然会成为待宰的羔羊。

可是对于一个发展中国家而言，这样的产业局面显然是不利于支柱产业发展和社会民生

的。

企业得有一定的社会责任感。

这个会让行业焦虑的话题不该再讲了。

HTML版本： [何小鹏称十年后中国汽车品牌格局是“五强和其他”，能否认同？](#)