李书福又发话: "所有造车新势力都挖吉利的人,不然都造不出车"

来源: 李静璇 发布时间: 2025-11-12 02:49:18

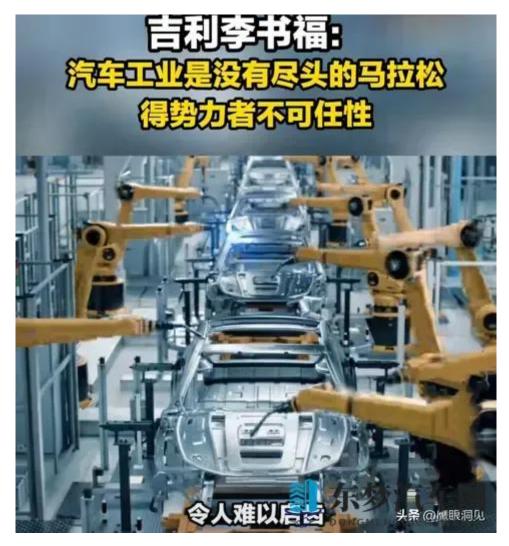
吉利李书福的墙角,都快被挖穿了!

吉利掌门人李书福曾直言: "全中国几乎所有造车新势力,都是到吉利挖人,没有我们培养的人才,他们造不出车。" 这番话看似狂傲,却揭开了汽车行业人才战争的残酷真相——吉利已成为造车新势力的"人才黄埔军校"。从威马到小米,从营销干将到技术大牛,吉利系高管正密集"输血"竞争对手,成为行业奇观。今天,就让我们盘一盘那些从吉利出走、搅动风云的关键人物!



1、威马沈晖: 吉利系首个"叛将", 差点颠覆格局

沈晖曾是吉利并购沃尔沃项目的核心操盘手,官至吉利控股集团副总裁。2015年,他离 开吉利创立威马汽车,并带走大批研发、财务等核心人才。



贡献与争议:沈晖利用在吉利积累的经验,帮助威马快速搭建供应链和工厂,一度跻身新势力第一阵营。但吉利随后以"技术秘密侵害"为由起诉威马,2024年最高法终审判定威马赔偿吉利6.4亿元。

结局唏嘘:尽管胜诉,但威马已资不抵债,吉利赢得的更多是象征意义。这场官司也成为汽车行业人才流动中最具警示意义的案例。

2、小米造车"突击队": 吉利前副院长带20人集体跳槽

2021年小米宣布造车后,吉利研究院前副院长率20余名核心骨干加盟,成为小米汽车研发的奠基团队。

精准补位:小米急需传统造车经验,而吉利系人才既懂技术又熟悉供应链,直接加速了小米SU7(图片|配置|询价)的研发进程。

行业影响:这次集体跳槽暴露了新势力的普遍困境——缺乏整车研发体系,只能靠"挖

墙脚"快速补课。

3、营销悍将转投对手: 陈思英与易寒的"回头草"现象

吉利不仅输出技术人才,更培养了大量营销精英。有趣的是,一些人离开吉利后辗转多家企业,最终又回归吉利体系,侧面印证了吉利平台的吸引力。

陈思英:原领克营销核心,2023年被挖至长城汽车担任魏牌CEO,但不到一年便回归吉利体系,出任极星科技产品规划高级副总裁。

易寒:曾任吉利、领克营销要职,2023年跳槽小鹏汽车担任营销副总裁,仅数月后便回归吉利,担任smart中国区CEO。

背后逻辑:营销人才在外"镀金"后回流,反映吉利在体系成熟度与资源稳定性上的优势。

为何吉利总被盯上?人才工厂的三大底气。

- 1、体系化培养能力: 吉利通过沃尔沃等技术合作, 搭建了完整的整车研发流程, 员工在此获得"从0到1"的经验。
- 2. 、公益办学反哺: 吉利创办多所汽车院校, 累计培养近20万行业人才, 80%流入汽车行业, 堪称行业人才"蓄水池"。
- 3. 、技术管理双输出:从研发到营销,从供应链到全球化,吉利覆盖了造车全链路,各领域人才都成为抢手资源。

人才战争没有赢家,但吉利绝对是个"富矿"

李书福的"挖人论"虽带调侃,却点破了行业痛点:当造车门槛降低,人才成为最稀缺资源。吉利系高管的流动,既是市场竞争的白热化,也是中国汽车工业格局重塑的缩影。

HTML版本: 李书福又发话: "所有造车新势力都挖吉利的人,不然都造不出车"