

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”](#)