

何小鹏：10年后中国汽车品牌是5强和Others，你觉得是哪5家？

来源：宋德和 发布时间：2025-11-12 03:06:55

“未来十年，中国汽车品牌只会剩下5家，其他都是‘其他’！”

小鹏汽车掌门人何小鹏这句“暴论”，最近在车圈炸开了锅。有人拍手叫好，认为这是行业洗牌的必然；也有人怒斥“垄断论”，担心老百姓买车选择越来越少。

但真相究竟如何？中国汽车产业真的会像手机行业一样，最终只剩“五强争霸”吗？



这场淘汰赛背后，藏着哪些机遇与挑战？

行业现状：利润暴跌、内卷加剧，淘汰赛已打响

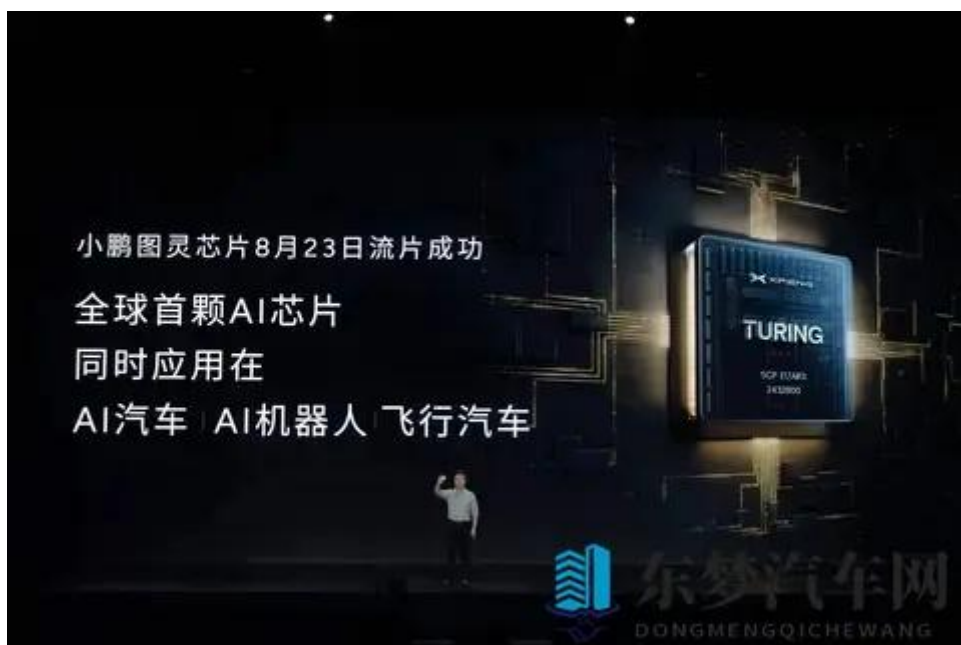
何小鹏的预言并非空穴来风。数据显示，中国汽车产业利润率从2020年的6.2%跌至2025年一季度的3.9%，低于工业平均水平，超百家车企陷入“卖车不赚钱”的困境。

新势力洗牌：曾经风光无限的“蔚小理”如今只剩小鹏逆势增长（10月交付4.2万辆），理想汽车同比下滑38.2%，全年销量目标被迫下调。

何小鹏：10年后 中国汽车品牌是5家强和Others



传统车企转型：比亚迪、吉利、奇瑞等“国产五虎”销量均破200万辆，但曾经的“兄弟公司”北汽、广汽却逐渐掉队。



价格战白热化：零跑B10激光雷达版下探至12万元级，极狐T1(图片|配置|询价)以6.28万起售价血洗市场，车企拼的不是技术，而是“谁更敢亏钱”。

网友热议：

“车价是越来越便宜，但车企赚不到钱，以后售后谁来管？”

“五强？最后怕不是三家国企+两家民企，普通人买车选择更少了！”

竞争逻辑巨变：从“卷产品”到“卷生态”

过去比续航、比智能，未来比什么？答案藏在行业巨头的战略里：

技术自研成护城河

小鹏自研图灵芯片量产，向“以智驾为核心的AI技术”砸35亿研发资金。

华为余承东直言：“未来车企要么自己造芯片，要么被淘汰。”

全球化布局生死局

中国汽车出口量连续三年全球第一（2024年641万辆），但欧美市场设下“本地化生产”高门槛，东南亚、南美成新战场，东风奕派整合研发、营销、生态，构建“全价值链协同能力”，被专家称为“行业新分水岭”。

生态协同决定成败

中汽协李邵华指出：“未来竞争是技术、生态、全球化能力的综合较量。”

吉利极氪与领克整合、广汽与华为跨界联盟，车企从“单打独斗”转向“合纵连横”。

小鹏汽车的图灵芯片发布

谁将活到最后？五强猜想与争议

若真如何小鹏所言，未来五强会是谁？

头部玩家：比亚迪（新能源霸主）、吉利（多品牌矩阵）、奇瑞（出口之王）、长安（技术流）、华为系（智能生态）被普遍看好

潜在黑马：鸿蒙智行（10月交付超6万辆）、小米汽车（未入场已搅局）或成变量。

不确定玩家：零跑（当下新能源新秀）、京东汽车（资源整合优势）。

争议焦点：

“五强格局是资源垄断！中小车企消失，老百姓修车、换配件更难了！”

“与其担心‘五强’，不如警惕‘三强’——丰田、大众、特斯拉在中国卷土重来！”

未来已来：普通人该如何应对？

买车逻辑改变：品牌忠诚度下降，性价比和售后服务成关键。

职业机会转移：电池工程师、AI算法专家需求激增，传统4S店销售或面临转型。

投资风向标：关注车企海外布局（如比亚迪日本的长期投入）、智能驾驶技术专利数量。

何小鹏的预言敲醒了躺在“新能源红利”上的车企：没有永远的赢家，只有永恒的创新。

未来的五强，未必是今天的头部玩家，但一定是那些敢啃硬骨头——攻克芯片、突破电池、深耕生态的“长期主义者”。

车市洗牌不可怕，可怕的是我们只看到“淘汰”，却忘了这是中国汽车从“大而不强”迈向“全球领跑”的必经之路。

你认为，谁会下一个“五强”？评论区说出你的答案！

HTML版本：[何小鹏：10年后中国汽车品牌是5强和Others，你觉得是哪5家？](#)