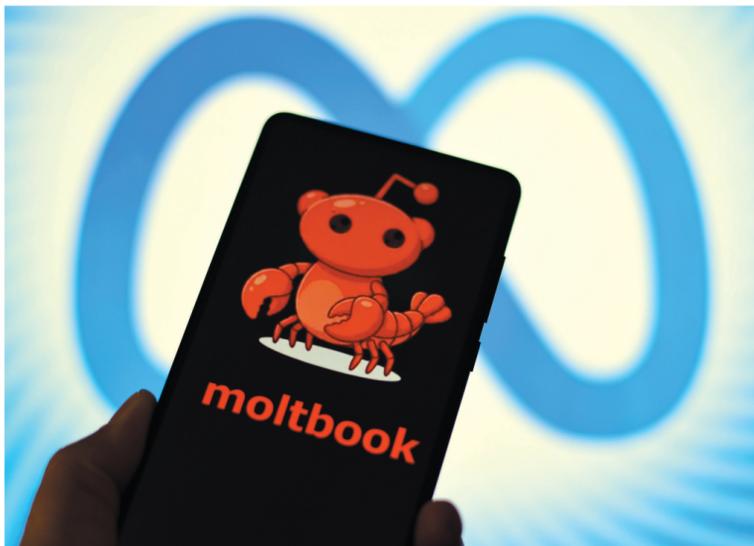


Meta收购“龙虾社区”

“龙虾”爆火的这几周，大洋彼岸悄悄发生了一件事。Meta收购了“龙虾社区”Moltbook。这个名字很多人没听过，但它和“龙虾”的关系比想象的近——Moltbook本是专门为OpenClaw的AI智能体设计的社交平台，理念是让各家的龙虾在上面自由交流，没有人类，只有AI互相发帖。

随着AI逐渐渗透到人类生活的方方面面，科技公司正竭力寻找制胜之道，这场技术竞赛正演变为某种军备竞赛。更早几天，类似的事情也发生在“龙虾”自己身上。OpenClaw的创始人Peter Steinberger已经被OpenAI收编，项目随之迁入一个独立基金会，由OpenAI提供持续赞助。



智能体互动

当地时间周二，Facebook母公司Meta宣布已收购Moltbook。Moltbook是一个上月曾火爆全网的实验性平台，被外界描述为“仅供AI机器人使用的Reddit”。在该平台上，AI智能体可以与其他AI智能体互动——发布动态、评论、点赞或点踩，而它们的人类创建者则只能坐在一旁观望。

据悉，Moltbook团队将加入Meta旗下新成立的人工智能部门——超级智能实验室(MSL)，该部门旨在加速这家科技巨头的模型开发进程。Meta发言人在声明中表示：“Moltbook团队加入MSL将为人工智能代理服务个人和企业开辟新路径。我们期待携手合作，为所有人带来创新且安全的智能代理体验。”

Moltbook由AI购物初创公司Octane AI的首席执行官Matt Schlicht在短短一个周末内创建。他表示自己全过程“氛围编程”(vibe coding)了整个项目，这意味着他是通过提示AI编写代码来构建它的。

该平台的底层技术和用户依赖于OpenClaw，也就是国内AI业界俗称的“龙虾”。OpenClaw在用户自己的硬件上运行，并本地安装在用户的设备上，这意味着它可以直接访问和管理文件和数据，并连接到Discord和Signal等即时通讯应用。创建OpenClaw代理的用户随后会将代理引导至Moltbook。

Moltbook引起人们注意是在上个月，上线短短数日注册机器人数量即突破百万。不过，这并非源于技术突破，而是一场意外的舆论风暴。该平台上一篇帖子疯狂传播——内容显示一个AI Agent似乎在鼓励其他Agent开发一套人类无法感知的端对端加密

秘密语言。这一事件迅速引发公众对AI失控的恐慌情绪，也将这个原本小众的技术项目推向大众视野。

业内部分人士视其为重大突破，因该平台展现了人工智能代理像人类般社交互动的潜力。但报道称，令Moltbook一夜爆红的那篇“AI阴谋帖”，事后被研究人员证实很可能出自人类之手，而非真实的AI Agent行为。还有人指出该平台充斥着虚假代理、低质AI内容及安全隐患，应持审慎态度看待。

疯狂“补课”

Meta首席执行官马克·扎克伯格曾在1月份的财报电话会议上表示，公司将在“未来数月内”发布新型人工智能模型。事实上，这段时间，Meta在AI领域动作从未断过。

2025年的最后一天，Meta突然宣布收

购Manus。这家成立仅三年的AI Agent创业公司，总部设在新加坡，由几位中国创业者创立。它不做基座模型，只专注于Agent层——帮助用户自动执行复杂任务的通用自主智能体。

有报道称，扎克伯格开价20亿美元，据说Manus创始人肖弘开价多少，他就给多少，几乎是“闪电成交”。但在扎克伯格眼里，花20亿美元缓解焦虑并不贵。

2025年4月5日，Meta曾满怀信心地发布了第四代大模型Llama 4系列。但多个独立评测显示，Llama 4在实际任务中的表现与排行榜成绩严重不符。在Llama 4之后，Meta再也未能拿出一款真正服众的基座模型。

于是，扎克伯格开始了疯狂的“补课”行动。2025年6月，扎克伯格祭出大手笔：143亿美元战略投资Scale AI，并把其28岁的创始人Alexandr Wang挖来担任首席AI官。半年后，这笔交易的后遗症开始发作，Wang与扎克伯格摩擦不断，核心高管陆续跑路，连图灵奖巨头杨立昆也宣布离职。

而反观竞争对手们：Anthropic的Claude系列持续迭代，在代码与推理任务上口碑极佳；Google的Gemini凭借多模态能力和超长上下文处理一骑绝尘；OpenAI的GPT系列虽然更新节奏放缓，但在Agent能力上不断突破。

在这样的背景下，Meta多少有些焦虑。互联网分析师杨世界对此分析道，从商业模式来看，Meta的收入来源高度单一，绝大部分来自广告。而传统广告模式，在AI的冲击下正变得岌岌可危。一个直观的例子是：当用户开始习惯向AI提问后，用户的注意力不再被曝光点击转化，而是被智能体的推荐逻辑所主导。这意味着，谁掌握了Agent入口，谁就掌握了用户意图的最终解释权——而这正是广告模式的命门。

这就是Meta焦虑的真正根源：模型能力

落后，产品叙事无法落地，而收入结构又没有给试错留出足够的缓冲空间。

人才之争

这场收购同样是科技巨头之间人才军备竞赛的生动缩影。就在上个月，Moltbook背后的核心开源框架OpenClaw的创造者Peter Steinberger刚刚被OpenAI招募。

“我最初探索AI时，目标只是玩得开心、给别人带来启发。而现在，这只‘小龙虾’竟然要走向世界了。我的下一个目标，是做一个人连我妈妈都能轻松使用的智能体。这需要更广泛的变革、更周全的安全设计，以及接触最前沿的模型与研究。”Peter Steinberger在一篇博文中写道，“对我而言，OpenClaw保持开源、自由发展一直至关重要。最终我认为，OpenAI是继续实现我愿景、扩大影响力的最佳平台。”

财经评论员郭施亮表示，面对竞争对手在底层协议上的抢人，Meta迅速做出了反击，将应用层和社交层面上极具话题度、也懂得如何获取用户关注的Moltbook团队收入囊中。这既是对自身生态护城河的及时补强，也是对未来AI社交形态的一场战略豪赌。

Meta首席技术官(CTO) Andrew Bosworth此前曾被问及Moltbook。他表示，Agent之间像人类一样交流这一点本身并不令他感到特别有趣，因为这些模型本就是在海量人类数据上训练而来。

报道指出，真正让Bosworth感兴趣的，反而是人类黑人这个网络的行为——他将其定性为“一个大规模错误，而非功能设计”。这一表态在一定程度上预示了Meta对Moltbook潜在价值的判断方向：不在于其现有产品形态，而在于其底层的Agent连接机制与团队能力。

北京商报记者 赵天舒

Focus

大众汽车利润腰斩 计划裁员5万人

大众汽车集团2025年利润大跌。当地时间3月10日，德国汽车巨头大众汽车集团公布2025年财务业绩。财报显示，2025年，大众汽车集团实现销售收入3219亿欧元，与2024年的3247亿欧元相比几乎持平；集团营业利润为89亿欧元，同比下降53%，为2016年以来最低水平，营业利润率为2.8%；税后净利润同比下降44.3%，降至69亿欧元。由于利润下滑至近十年来的最低水平，大众汽车宣布将在2030年前在德国本土裁员5万人。

大众方面表示，营业利润下降主要受到美国关税、保时捷产品战略调整相关费用、汇率，以及价格及产品组合变化等因素影响。绩效计划的有效实施在一定程度上抵消了这些压力。

财报显示，2025年，集团剔除特殊因素后的营业利润为148亿欧元。剔除特殊因素及美国关税影响，营业利润为177亿欧元，对应营业利润率为5.5%。

大众汽车集团管理董事会主席奥博穆在致股东的信中表示：“到2030年，集团在德国总计将削减约5万个岗位。”此前，该集团已于2024年底与工会达成协议，计划到2030年在其大众同名品牌下裁员3.5万人，这是其每年节省150亿欧元计划的一部分。而额外的裁员将来自奥迪、保时捷等高端品牌，以及大众汽车的软件子公司Cariad。

奥博穆提到，中国汽车制造商正将目光投向欧洲市场，试图通过出口摆脱国内激烈的价格战，这将加大大众汽车的压力。

“我们需要做好准备，迎接价格压

力。这促使我们在成本控制方面投入大量精力。”他表示。

销量方面来看，2025年，集团全球汽车销量近900万辆，同比轻微下滑0.5%。其中，欧洲销量同比增长超4%；北美销量同比下降10%；中国市场全年销量同比下滑8%至269.38万辆，但仍稳居大众集团全球最大单一市场。

此外，大众集团旗下各品牌销量表现呈分化趋势。

得益于销量增长3.3%，集团“核心”品牌集群(大众、斯柯达)销售收入增长至1452亿欧元(同比上升3.7%)。营业利润为68亿欧元，较上一年小幅下降2%，营业利润率为4.7%(同比下降0.3个百分点)。

对此，大众集团解释称：“主要原因是美国关税带来的负面影响。对大众汽车品牌而言，剔除美国关税及特殊项目影响后，经营业绩符合预期。”

“进取”品牌集群，销售收入增长至655亿欧元(同比上升1.5%)，营业利润为34亿欧元，同比下降13.6%；营业

利润率为5.1%(同比降低0.9个百分点)。营业利润主要受美国关税及奥迪未来发展相关协议支出的影响。

“运动豪华”品牌集群，销售收入为322亿欧元(同比下降11.7%)。营业利润为1亿欧元(2024年为53亿欧元)，营业利润率为0.3%(降低14.2个百分点)。

对此，大众集团方面的说法是，主要受包括中国市场环境发生根本性变化、美国关税、电动化进程放缓以及相关一次性及特殊项目影响。此外，公司已启动战略性业务调整，以长期提升盈利能力和经营韧性。

展望2026年，大众汽车集团预计，2026年销售收入将同比增长0%至3%，营业利润率预计将在4%至5.5%之间。这一区间上限与2025年剔除特殊项目后的水平基本持平。汽车业务净现金流预计在30亿至60亿欧元之间，净流动性将达320亿欧元至340亿欧元。

同时，大众方面也强调，集团预计仍将面临多方面挑战，主要来自宏观经济环境、国际贸易限制的不确定性、紧张的地缘政治局势、日益加剧的市场竞争、大宗商品、能源与汇率市场波动，以及排放相关法规带来的更高合规要求。

在中国市场，2025年大众集团交付约270万辆汽车。按权益法核算的营业利润约为9.58亿欧元，达到2025年业绩指引区间的上端。同时，2026年是大众汽车集团战略转型成果加速落地的关键一年。该集团计划在中国市场上市超过20款纯电动、插电式混合动力及增程式车型。

北京商报综合报道

· 图片新闻 ·

多国航司调价



10日，沙特阿拉伯利雅得，旅客在哈立德国王国际机场航站楼查看出发航班信息。视觉中国/图

受中东战事延宕影响，航空燃油价格上涨，多家航空公司宣布上调机票价格或燃油附加费，并调整航班。此外，航线变更和空域收紧也加剧了全球航空业运营压力。

美以对伊朗军事打击引发霍尔木兹海峡航运受阻，波及全球石油供应链，澳洲航空、北欧航空、新西兰航空、印度航空等航空运营商随之宣布上调票价或燃油附加费。新西兰航空公司表示，在美以2月28日对伊发动打击前，航空燃油价格约为每桶85至90美元，而近日已飙升至150至200美元之间。

针对这种情况，公司已将其国内航线经济舱单程票价上调10新西兰元(约合40.8元人民币)，短途国际航线上调20新西兰元(81.6元人民币)，长途航线上调90新西兰元(367.1元人民币)。该公司同时表示，若航空燃油成本继续高企，未来可能进一步调整票价和航班安排。鉴于冲突带来的不确定性，该公司10日暂停发布2026财年盈利预测。

燃油成本是航空公司的主要成本支出之一。路透社10日援引北欧航空一名发言人的话报道，“(燃油价格)如此幅度的上涨迫使我们采

取应对措施，以维持稳定可靠的运营”，公司已临时调整价格。

汉莎航空、芬兰航空、瑞安航空、国际航空集团等多家航空运营商则采取套期保值措施，以固定价格锁定部分燃油需求。

芬兰航空表示，其第一季度超过80%的燃油采购已进行了套期保值，但如果冲突持续，不仅燃料价格，甚至燃料供应在短期内也可能受到冲击。由英国航空公司和西班牙伊比利亚航空公司合并成立的国际航空集团则表示，目前没有调整票价的计划。但英国航空称，由于“持续的不确定性”，已提前结束飞往阿联酋阿布扎比的冬季航班。

除油价上涨推高票价，中东地区的战事还扰乱相关空域。提供航班实时飞行状况的24小时飞行雷达网站10日在社交媒体X平台上说，当天飞往阿联酋迪拜的部分航班因导弹威胁一度在空中盘旋。德国汉莎集团、法航-荷航集团等航空运营商近日纷纷宣布，延长中东地区部分定期商业航班的停飞期。澳洲航空等航空公司正在研究把部分运力转移至欧洲航线。

北京商报综合报道