

OpenAI将推迟上市

AI狂飙的路上,突然亮起了红灯。当地时间9月12日,OpenAI首席执行官山姆·奥尔特曼在接受媒体专访时明确表示,OpenAI不会在2026年上市。对于这家估值高达8520亿美元、已于今年6月秘密提交IPO招股说明书的科技公司而言,这并非常规决定。

更值得关注的是,就在奥尔特曼做出上述表态的前一天,他与Anthropic首席执行官达里奥·阿莫代伊以及特斯拉CEO马斯克罕见地在同一问题上达成一致:当前有必要放缓人工智能的发展速度,因为这项技术给人类带来的风险正在不断上升。



“不明智”

OpenAI今年以来一度被视为全球最受关注的潜在IPO之一。今年6月,OpenAI已秘密递交美国IPO申请。此后市场一度预计,公司可能最快于今年启动上市,潜在估值最高达到1万亿美元。

不过,随着上市筹备推进,OpenAI对于时间表的表态逐渐趋于谨慎。6月底已有报道称,公司正考虑将上市时间推迟至2027年。这一次,奥尔特曼明确排除2026年上市的可能。

“考虑到目前围绕安全问题发生的一切,我认为现在上市并非明智之举,而且我们对此并不感到压力。”奥尔特曼说,“如果到2030年末,人工智能有大约10%的概率导

致全人类灭亡,那么我们就应该接受这样的风险。”

他表示,OpenAI并不存在必须尽快IPO的压力,公司仍有大量有关安全、对齐以及行业与政府协作的问题需要解决。

这句话的背后,是OpenAI在过去几个月中已经数次主动暂停部分大模型的训练进程。奥尔特曼透露,只有当安全团队拿出充分证明、确认模型处于可控范围内,训练才会继续推进。他甚至表示,OpenAI会“不惜一切代价踩下刹车,哪怕必须暂停模型训练”。

在奥尔特曼看来,保持非上市公司状态,也使OpenAI在部分关键问题上拥有更大的决策空间。他特别提及OpenAI由非营利组织控制营利实体的治理架构,认为这一结构使公司在必要时可以作出并非明显有利于

业务或股东短期利益的决定。

这一表态也显示,随着前沿模型能力不断提升,AI安全正在由技术议题进一步进入企业治理和资本市场议题。

一名头部投行TMT组人士分析称,对于大模型公司而言,上市既能拓宽融资和流动性渠道,也意味着持续面对公开市场对增长、盈利及资本回报的要求。OpenAI暂缓IPO并不意味着行业融资需求下降,在巨额算力、数据中心和人才投入下,如何平衡持续投入、安全治理与现金流,将是资本市场关注的核心。

不过,OpenAI并未改变继续提升模型能力的方向。奥尔特曼表示,AI仍有望在科学研究、医疗、创业等领域创造更大价值,公司不会停止技术进步,但可能在部分关键能力节点放慢节奏,为安全和对齐工作留下更多空间。

集体减速

推迟IPO的背后,是近期一系列令市场震动的AI安全事件。据报道,多批失控AI代理人入侵了Hugging Face等网站,并在网络论坛及废弃维基页面上秘密相互通信。OpenAI官方将其定义为“前所未有的网络安全事件”。

这意味着,AI的风险不再局限于“模型输出有害内容”这类传统议题,而是开始触及自主决策、环境突破和目标偏移等更深层的安全边界。

OpenAI的“减速”立场并非孤例。阿莫代伊在9月12日发表长篇博文,呼吁整个行业支持更广泛的放缓AI模型发展的措施,并提出引入第三方评估机构等具体方案。奥尔特曼随即在社交媒体上回应:“我同意达里奥的观点,我们需要放缓前沿AI发展的步伐。”马斯克也简短表态:“达里奥说得对。”

这种共识的形成,与近期Anthropic内部研究人员的公开警告相关。该公司的前研究人员雅各布·考克森在辞职时表示,AI公司正在竞相开发“可能在本十年末毁灭我们所有人”的超级智能系统,却没有充分应对相关风险。Anthropic现任研究员埃文·休宾格则公开表示,他认为未来10年AI导致人类灭绝的概率超过10%。

相关言论已引发美国国会两党的高度警惕,越来越多的议员呼吁出台新规,对AI系统加以约束。据彭博报道,OpenAI甚至已向国会议员寻求指导,询问协调全行业放缓开发是否会触犯反垄断法律。奥尔特曼在采访中透露,OpenAI和其他领先AI公司可能很快就会宣布一项协议,旨在共同放缓AI发展速度并应对安全风险。

不过从目前公开信息看,这并不意味着头部AI企业停止模型研发,更接近于将“能力提升—安全评估—继续迭代”形成更加明确的阶段性机制。此前,大模型企业竞争主要围绕参数规模、推理能力、产品用户和算力投入展开,而随着Agent自主执行能力增

强,模型安全、可控性以及治理机制的重要性正在上升。

节奏分化

市场此前普遍预期,凭借ChatGPT和一系列前沿模型,OpenAI有望在IPO中获得数千亿美元级别估值,并成为继大型云计算与社交平台之后的又一“超级科技股”。如今,这一预期在时间上被向后推移,推动投资者重新评估AI资产的风险收益结构。

多家分析指出,这一轮来自头部公司的“自我减速”,或将促使资本市场对“高风险前沿模型”贴上更审慎的估值标签,进而影响整个AI赛道的融资节奏和商业化路径。正如奥尔特曼提出,上市可能带来结构性压力。一旦成为上市公司,股价要涨、季度收入要增长、最新模型要尽快商业化,巨额算力投入也必须不断证明自己换来更高回报。

另一方面,Anthropic并未同样放缓自身IPO节奏。有媒体援引消息称,Anthropic仍计划在10月中旬启动首次公开募股的推介路演,其资本进程并未跟随“减速”安全呼吁一起放慢。

这也意味着,在前沿模型赛道上出现了一种颇为微妙的分化:一边是强调安全优先的延后上市,另一边则是在倡导技术减速的同时继续推进融资与扩张。包括部分技术人士和政策人物在内的批评者认为,OpenAI、Anthropic等头部公司强调极端AI风险,也可能客观上推动成本高昂的监管体系,从而增加小型竞争者的合规成本,最终巩固头部公司的市场地位。

天使投资人、人工智能专家郭涛认为,头部模型企业在资本化时机上的判断正出现分化,其估值逻辑也在变化。过去市场更关注模型能力、用户和收入增长,未来收入质量、资本开支效率、安全治理及监管风险的重要性将进一步上升。对大规模AI公司而言,降低极端风险本身也可能成为估值的一部分。

北京商报记者 赵天舒

聚焦 Focus

自动驾驶“双雄”欧洲竞速

文远知行与小马智行在同一天官宣Robotaxi(自动驾驶出租车)在欧洲的最新进展。

近日,文远知行与Uber、AVOMO获得西班牙首张L4级自动驾驶乘用车运营牌照,获准在马德里公共道路部署车辆;同日,小马智行与Verne在克罗地亚首都萨格勒布启动欧洲首个全无人驾驶Robotaxi载客测试。

这不是两家第一次在欧洲落子,2025年11月,文远知行Robotaxi拿下瑞士纯无人牌照;小马智行与Verne在克罗地亚的合作也在数月前开始预告。从亚洲到中东再到欧洲,两家公司的扩张轨迹不断交叉,同一座城市、同一个合作伙伴甚至同一个时间节点,竞争版图在扩大,节奏也在趋同。

在欧洲市场,两家公司的布局路径不尽相同。文远知行方面,马德里是其与Uber在欧洲落地Robotaxi商业化的首站,苏黎世为第二城,2026年以来还进入丹麦等市场。小马智行在欧洲的首个落地国家为卢森堡,此次在萨格勒布启动22公里全无人载客测试,公司海外部署规划已拓展至超过4000辆Robotaxi,其中欧洲计划部署超2000辆,目标2026年底全球车队超3500辆、业务覆盖全球20余座城市。

文远知行方面向北京商报记者表示,“公司正持续深化欧洲布局,并以Robobus(自动驾驶巴士)与Robotaxi双线并进的方式,加速推动自动驾驶技术在欧洲主流市场实现规模化商业落地”。小马智行董事会主席兼

首席执行官彭军则表示,二季度公司推进了自动驾驶出行业务的规模化与商业化,实现强劲收入增长、车队规模快速扩张,并进一步拓宽中国及海外市场的运营覆盖面;公司将继续拓展海外业务版图,并与Uber等合作伙伴开展合作。

两家公司在欧洲市场的密集动作,引发了行业对Robotaxi出海节奏的关注。眺远影响力研究院院长高承远认为,两家公司从亚洲到中东再到欧洲的发展轨迹,本质上是同一赛道的头部玩家在争夺有限的窗口期,这种贴身竞争将倒逼双方加速降本和商业化落地。

从最新财报数据来看,两家公司二季度均实现营收增长,但亏损情况有所不同。2026年二季度文远知行营收约2.32亿元,同比增长82.2%,经调整净亏损约3.39亿元,同比扩大12.6%;小马智行2026年二季度营收约2.46亿元,同比增长68.8%,非公认会计准则下净亏损约3.03亿元,同比大致持平。

文远知行二季度毛利约8690万元,毛利率约37.5%,同比提升9.4个百

分点,主要得益于较高毛利率的L2++/L3级业务及海外L4级业务的收入增长。报告期内公司海外营收同比增长164.4%;L4级业务收入约1.25亿元,同比增长47.3%;L2++/L3级业务收入同比增长2593.8%。

同期,小马智行二季度毛利约4310万元,毛利率约17.5%,同比上升1.4个百分点。自动驾驶出行服务收入约8190万元,同比大增691.2%。其中,乘客车费收入同比增长超过800%,公司表示,主要得益于第七代车队投入运营及自动驾驶出租车商业化运营扩张。

苏商银行特约研究员付一夫在接受北京商报记者采访时分析,Robotaxi盈利最终要落到单车经济模型:在特定利用率下,单车收入能否覆盖运营成本、折旧和研发摊销。当前两家公司处于商业化早期,研发和车队扩张是主动烧钱,亏损率改善只能说“方向对了”,不等于“整体盈利拐点已至”。

值得注意的是,小马智行在广州、深圳两地已实现Robotaxi单车盈利转正。

两家公司加速出海的同时,全球Robotaxi市场也在快速增长。据Fortune Business Insights数据,2025年全球Robotaxi市场规模约6.1亿美元,预计2026年增至12.7亿美元,到2034年将达到963.1亿美元,复合年增长率高达71.9%。

不过,“亚洲和中东的经验能带走技术、车队和成本控制,但欧洲要重建的是‘制度信任’。”付一夫表示。

北京商报记者 魏蔚 实习记者 鲁芹

· 图片新闻 ·

印尼失联客轮确认倾覆



13日,印度尼西亚国家搜救局人员在救援行动指挥站。视觉中国/图

当地时间9月13日下午,印尼爪哇海失联客轮事故联合搜救队在新闻发布会上表示,已确认失联客轮“Virgo Transport 8”号发生倾覆。目前事故已造成6人死亡。

印度尼西亚联合搜救队最新数据显示,截至当地时间14时10分,爪哇海客轮失联事故中,共有125人被找到并转移,其中119人生还、6人死亡。目前,仍有上百人失踪,联合搜救行动还在继续。

中国驻泗水总领馆此前证实,经向当地政府部门核实,船上没有中国公民。

据印尼南加里曼丹省搜救部门消息,这艘客轮当时正从东爪哇省泗水市驶往南加里曼丹省马辰市。

客轮航行中曾报告遭遇恶劣天气,于当地时间13日2时左右失联,失联之前最后已知位置距马辰一处搜救码头约80海里,事故原因尚不清楚。

搜救部门已派出搜救人员、船只和直升机前往相关海域,并协调多部门参与搜救。

印度尼西亚是世界上最大的群岛国家,渡轮等海上交通工具是民众出行的重要交通方式。由于天气、海况以及船舶安全等因素,海上交通事故时有发生。

今年7月,一艘载有70多人的渡轮在苏拉威西以南塞拉亚岛附近海域沉没,最终造成4人死亡、14人失踪。

北京商报综合报道