

美国AI四巨头遭反垄断诉讼

Anthropic、OpenAI、SpaceXAI和谷歌四家AI巨头上周联合呼吁放缓AI发展,引发了市场的广泛关注,同时也引火上身。一项由大模型用户提起的诉状称,这四家公司达成了一项非法协议,他们同意协调减缓AI开发速度的表态,违反了反垄断法。诉状指出,企业之间原本存在推动模型能力持续提升的竞争,而共同放慢这一进程,将降低消费者从AI产品竞争中获得的价值。

限制竞争

当地时间9月18日,一宗针对Anthropic、OpenAI、SpaceXAI(原xAI)和谷歌的民事诉讼被提交至美国加州北区联邦地区法院,指控这四家AI公司就放缓AI发展的方向形成了“非法协议”,违反了美国相关反垄断法。

据报道,本案的4名原告均为上述AI公司的付费用户,分别涉及Claude、ChatGPT、Grok和Gemini。他们还申请将案件认证为全国范围的集体诉讼,以代表可能受到相关行为影响的其他消费者。

诉状还指出,四家公司的协调早在数月前就开始酝酿。其援引了一份今年7月获领先AI公司高管签署的声明,其中呼吁各国政府支持一项旨在减缓人工智能自动化发展速度的全球性行动,并承认该行业存在巨大的竞

争压力,不容单方面放缓。

值得注意的是,原告方并不反对AI公司单独基于安全考虑放慢自身研发进度,而是认为竞争对手之间若就共同放缓AI产品能力提升速度达成协议,则可能构成对竞争的限制,主要违反了美国《谢尔曼法》第一条。

原告律师Nick Rowley表示,如果允许全球领先的营利性科技公司之间私下达成以自利为目的的人工智能安全协议,那么人工智能将很快失控,并可能毁灭人类。不过,这四家科技巨头也曾谈及让美国政府介入监管体系,原告也强调并不反对科技公司要求国会、白宫或其他政府机构制定人工智能法规,也不反对这些公司要求获得反垄断豁免。

在此之前,上述四家公司高管均对AI发展带来的风险进行了表态。9月14日,据环球时报报道,Anthropic首席执行官达里奥·阿莫迪表示,人类可能会失去对AI的控制,应当

放缓模型开发速度,并对其实施严密监管。他表示,发展AI这件事本身并无争议,但AI带来的风险是“严峻的”,企业与政府必须拿出时间来应对这些风险。阿莫迪提出三点方案:对AI模型的开发过程开展独立监督、建立全行业监管机制、达成全球层面监管共识。

对于阿莫迪的提议,OpenAI负责人和SpaceX CEO马斯克均表示支持。OpenAI首席执行官萨姆·奥尔特曼在社交媒体上发文称:“我认同达里奥,我们需要把控前沿AI的推进节奏。”马斯克在社交媒体上转发阿莫迪的帖子,并附文称:“达里奥说得对。”

“保持谨慎”

OpenAI首席科学家Jakub Pachocki在9月上旬发布文章,公开呼吁全行业对人工智能的飞速发展保持“极其谨慎”的态度,警告

当前社会尚未为机器智能持续快速增长的后果做好准备,未来可能需要更多干预措施,以确保“人类继续掌控未来”。

Jakub Pachocki透露,OpenAI将持续投入资源构建防御系统,通过技术方案实现AI对齐目标——即确保机器的行为与目标完全匹配人类的意图和安全防护要求。同时他披露,公司未来的核心优先事项之一,是打造“自动化人工智能研究员”体系,在跟上AI技术迭代速度的同时,保证人类研究人员始终深度参与核心管控流程。

苏商银行特约研究员武泽伟表示,“AI巨头们明面上的理由很直接:前沿大模型的能力增长速度,已经超出了人类安全对齐的能力边界。模型规模越大,自主行为越复杂,出现越狱、越权访问、递归自我改进等风险的概率越高。AI巨头们担心,在没有建立完善的第三方审计和安全评估机制之前,继续无上限迭代可能引发不可控的后果”。

国家信息中心研究员朱幼平也指出,巨头集体呼吁减速,本质上是AI从对话模型走向自主行动智能体这一能力跃迁的必然产物,其中有真实的安全焦虑,也掺杂着明显的商业考量。

一家企业主动降速,竞争对手可能继续向前。模型领先一个版本,带来的可能不只是产品收入,还有用户、资本和产业生态。

朱幼平认为,安全话语一旦同时承担起门槛功能,“降速”就很难被看作纯粹的安全表态。高安全标准、独立第三方评估、持续运行监控都需要付出高昂的资金、算力和人才成本。大企业能够承担的安全测评、红队测试和独立审计,对资源有限的中小团队和初创企业而言,可能构成一道难以逾越的障碍。

仍在投入

近期,多起AI自主“入侵”事件,推高了行业对前沿AI安全风险的关注。谷歌公司9月

18日承认,其AI模型“双子座”今年5月在网络安全能力测试中,侵入了三家真实公司的系统。据谷歌安全工程副总裁希瑟·阿德金斯在一份声明中介绍,在一次常规评估中,双子座模型利用网上公开信息获得了登录凭证,获得了三个其认为属于测试范围网站的访问权限。谷歌已确保三个相关实体获知此事,并与测试合作方调整测试流程。

OpenAI在今年7月曾公开通报,其可在人类指令下独立运行的AI代理,成功入侵技术平台Hugging Face,当时公司将该事件定义为“史无前例”的AI自主行动案例。8月,OpenAI宣布,为提升整体安全性,已经主动放緩了部分最先进AI模型的训练进度。

不过也有声音认为,对于AI失控的担忧大可不必。9月14日,在洛杉矶AI1-In峰会上,英伟达创始人黄仁勋接到美国总统特朗普的电话。特朗普当时就表示,“机器人不会接管世界,人工智能也不会掌控全球,这种事绝不会发生。”他认为近期对人工智能失控的说法“全是一场骗局”。

在此背景下,头部大厂的长期算力投入仍在继续,模型迭代也未放缓。例如,OpenAI的GPT-6Extra已发布,Anthropic的下一代Fable、Google的Gemini新版均在推进。据机构统计,2026年二季度,北美头部云厂商资本开支继续高增,AWS、微软、Google和Meta单季资本开支分别约为542亿美元、410亿美元、449亿美元和311亿美元,合计1712亿美元,环比、同比均保持较快增长势头。

武泽伟也指出,当前,AI巨头们资本开支已经成为美国经济增长的重要拉动力。数据中心建设、芯片采购、电力投资,每一项都对应着大量就业和GDP贡献。如果AI巨头们集体放缓投入,直接影响的是半导体、基建、能源等多个行业的订单和就业。美国政府在当前经济环境下,很难接受AI巨头主动减速。

北京商报记者 赵天舒

聚焦 Focus

全年利润率不超1% 大众发布盈利预警

大众集团盈利情况持续恶化,旗下品牌保时捷再次加大裁员力度。近日,大众集团更新2026财年预测称,预计今年全年营业利润率不超过1%,此前该预期为4.0%至5.5%。该公司还宣布计提约100亿欧元特殊项目减值,其中约60亿欧元来自保时捷品牌商誉减值。

大众集团称,市场环境将进一步恶化,尤其是在中国市场,以及需求加速向纯电动汽车转移,这将导致奥迪和大众乘用车品牌的预期下调。

同期,保时捷披露称,预计2026财年税后业绩落在亏损5亿欧元至盈利15亿欧元之间。去年,保时捷利润率为1.1%,已处于历史低位。

为了降低成本,保时捷继续扩大裁员名额。相关文件显示,大众集团监事会近期批准了一项协议,保时捷将削减约4100名员工,以弥补约7亿欧元的间接成本缺口。这些裁员将“叠加在现有协议之上”。今年7月,保时捷管理层与劳方代表达成协议,在早先确定的4000人裁员计划基础上再裁减5000人。

针对外界关于首款纯电轿车Taycan可能在2030年前停产的消息,保时捷CEO迈克尔·莱特斯此前表示,公司短期内没有停产Taycan的计划,但正在精简该车型的衍生版本,以降低产品复杂度。

近年来,大众集团业绩承压。去年,其营收3219.1亿欧元,同比下滑0.8%;营业利润89亿欧元,同比暴跌近54%,创下自2016年以来利润最低纪录,经营回报率为5.9%降至2.8%。今年上半年,该公司营业利润

59亿欧元,同比下降11.6%;税后利润31亿欧元,同比下降30.7%。

汽车交付方面,今年上半年,大众集团全球交付汽车约413万辆,同比下降6.3%。细分区域中,西欧、中欧和东欧、北美、南美市场交付量均实现正增长,分别同比增长1.3%、9.6%、0.9%、5.2%,但中国市场销量下滑31.1%至85.6万辆新车。

为应对盈利压力,大众启动了大规模成本优化计划,准备到2030年实现年度净成本节约超过60亿欧元。今年9月3日,大众汽车集团监事会正式表决通过名为“2030未来计划”的全面改革方案。公司监事会一致批准全面重组计划,以提高运营效率和增强竞争力。该计划要求再裁减5万个岗位,使公司计划裁员总数达到10万。大众汽车还将精简旗下业务和资产组合,同时到2035年将车型阵容削减约50%。

大众汽车集团CEO奥博穆8月下旬曾表示,该集团正处于“岌岌可危”的境地。接下来他要和员工进行多轮会谈,为公司的省钱计划争取支持。

在大众汽车的子品牌中,保时捷的经营情况不容乐观。保时捷2026年上半年财报显示,报告期内,公司销售收入172.29亿欧元,同

比下滑5.11%;营业利润13.48亿欧元,同比增长33.9%。同期,保时捷在全球交付车辆约为12.23万辆,同比下滑16.5%;新能源汽车交付量约为2.37万辆,同比下滑30.8%。从地区来看,今年上半年,保时捷在中国地区交付约1.45万辆汽车,同比下滑31.93%。

在激烈的竞争中,大众旗下品牌斯柯达已经退出中国市场。今年3月26日,大众汽车集团正式确认斯柯达拟于2026年年中退出中国市场,并承诺此后将为所有在华车主持续提供全面的保修和售后服务支持。该品牌于2005年进入中国,2018年销量达到约34万辆的峰值,但自2019年起销量持续下滑,2025年在华销量仅约1.5万辆。

近年来,在新能源汽车的高速增长下,中国汽车产业从增量时代进入存量时代。据中国汽车工业协会数据,今年前8个月,我国新能源汽车产销分别完成1066.8万辆和1065万辆,同比分别增长10.8%和10.7%;新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的52.4%。出口方面,前8个月,汽车整车出口715.3万辆,同比增长66.7%。其中,新能源汽车出口343.5万辆,同比增长124.3%。

北京商报综合报道

· 图片新闻 ·

英国拟扩大“豪宅税”征收范围



英国伦敦,一名男子透过房产中介的橱窗查看展示的房产。视觉中国/图

工党领导的英国政府考虑扩大“豪宅税”征收范围,将起征门槛下调为房产市价150万英镑。专家预计新征税方案每年将带来8亿英镑税收收入,可以更好地平衡财政收支、支持英国首相安迪·伯纳姆扩大社会福利的计划,但将加重中产阶层负担。

据《泰晤士报》18日报道,英国政府考虑把“豪宅税”起征门槛从房产市价200万英镑下调至150万英镑,这一变化将使应税房产数量增加一倍多,影响近30万处房产。

英国政府2025年11月宣布,将于2028年对市价超过200万英镑的房产征收2500至7500英镑的高价值市政附加税,即“豪宅税”。两名政府人士告诉《泰晤士报》记者,英国财政部正在讨论下调征税门槛,因财政大臣约翰·希利需要在10月28日宣布新财年预算之前找到大约100亿英镑用于实

现预算收支平衡。

《泰晤士报》报道,伊朗战事导致政府借贷成本飙升,英国政府面临的财政压力越来越大,应对未来事件的财政回旋空间已从230亿英镑降至50亿英镑,经济学家认为增税不可避免。

一名英国政府人士说,征税门槛调整意味着政府采用更加激进的征税方式。另一名英国政府人士说,财政部担心调整征税门槛将影响更多市价并不那么高的房产、波及并不那么富裕的人群。

伯纳姆7月出任英国首相前,已有报道说他考虑下调“豪宅税”征收门槛,作为重新平衡房产税的一种尝试。上周,英国首都伦敦旺兹沃思、肯辛顿等4个地方市政机构致信财政大臣希利,认为调整征税门槛是个“坏主意”,希望他三思。

北京商报综合报道