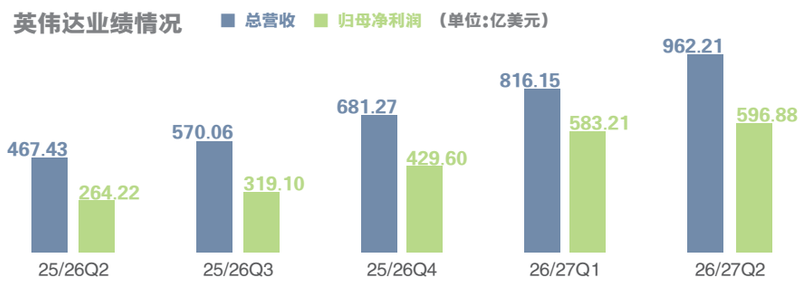
编辑 赵天舒 美编 李烝 责校 杨志强 电话:64101946 bbtzbs@163.com

英伟达冲击波

美东时间11月8日,英伟达创始人兼CEO黄仁勋于致员工信中承认婚外情并致歉,英伟达董事会已宣布由独立董事和外部律师启动调查。黄仁勋从1993年创立公司以来一直担任CEO。产品方向、客户关系和公司的公众形象,都与他紧密相连。外界担忧此次事件不仅会冲击英伟达的公司治理、引发管理层变动,进而影响公司业务布局,也可能对整个AI行业带来连锁反应。





高度绑定

当地时间11月8日,英伟达官方网站刊登黄仁勋致全体员工的一封道歉信。这位63岁的科技巨头掌门人承认对妻子不忠,向妻子、孩子、员工、董事会和股东公开道歉。“我对妻子不忠。我的行为伤害了她和我们的孩子。我的所作所为没有任何借口,我深感抱歉。”

与此同时,英伟达董事会也采取了行动。8日,英伟达宣布,针对涉及的安全疑虑启动独立调查,由独立董事组成委员会,并聘请外部律师参与。黄仁勋表示,自己支持这项调查,并将全力配合。

据报道,美国投资机构Yorkville Ives的合伙人兼高级董事总经理丹·艾夫斯表示:“显然,根据董事会的调查结果,黄仁勋可能被免去首席执行官职务。”不过董事会目前仍公开支持黄仁勋,公司发言人也明确表示,当天的消息不会拖慢英伟达的发展,黄仁勋将继续担任首席执行官,不会中断履职。

作为英伟达联合创始人,黄仁勋从1993年创立公司以来一直担任CEO,并以亲力亲为、不知疲倦的管理风格著称。报道指出,英伟达尚未公布明确的接班计划,黄仁勋也没有明显的指定接班人。他多次表示希望在未来数十年继续执掌英伟达,并围绕自己建立了一种非正式的组织架构。

黄仁勋称,这套组织模式让公司可以灵活应对技术迭代,保持高效敏捷。但这也造成一个现实问题:目前没有现成人选能够接手黄仁勋高强度的工作节奏,一旦他在英伟达的位置和角色有调整,市场很可能给出强烈反馈。

交易平台eToro首席分析师乔希·吉尔伯特认为,英伟达崛起的每一步都留有黄仁勋的印记,因此一旦他的职位出现不确定性,股东的信心就会受到影响。当地时间11月9日美股夜盘交易时段,英伟达股价大跌近6%;伦敦市场交易的英伟达股票跌幅超6%;德国法兰克福交易的英伟达股票跌幅近6%。

天使投资人、人工智能专家郭涛对此分析称,从品牌视角看,黄仁勋不只是CEO,更是英伟达品牌资产的人格化载体。他的皮衣、金句和对AI周期的判断,长期充当着客户信任、资本预期和全球产业链信心的符号。资本市场也为黄仁勋的远见、执行力与个人IP支付高溢价,默认把创始人能力等同于公司核心竞争力。如今这场风波,让公司“强绑定创始人”品牌模式的风险代价清晰暴露出来。

增长叙事

舆论再喧嚣,要判断一家公司,终究还是要回到账本。英伟达最新一期财报是2027财年第二季度,截至今年7月26日。这一季度,英伟达营收962亿美元,同比增长106%,而去年同期为467亿美元,等于一年翻了一倍多。其中,数据中心业务营收890亿美元,同比增长117%。毛利率为75%,净利润接近597亿美元。

不过,管理层在同一场合下调了对毛利率的预期:2027财年第三季度为74%,第四季度触底至71%到72%,2028财年回升至72%到73%。原因是存储涨价。

下一季度的收入指引约为1080亿美元。管理层还罕见地提前给出了下一财年的展望,预计营收增长约70%。在产品上,新一代平台Vera Rubin自8月起开始出货,Blackwell Ultra仍在大规模部署。

当然,账本里也有需要冷静看待的部分。其一是客户集中。数据中心收入中,超大规模云厂商占到一半以上,这些大客户的资本开支一旦放缓,影响会非常直接。其二是利润构成。2027财年第二季度,“其他收入”77.7亿美元,约占税前利润11%,主要来自所持股权估值上涨,而非卖芯片本身。公司已向前沿AI实验室投资近500亿美元,外界关于“循环融资”的讨论也一直没有停过。

连锁反应

眼下,英伟达已逐渐成为AI基础设施融资的关键来源。黄仁勋曾与美国华尔街多家顶级机构开展合作,推动一项规模达5000亿美元的计划,以帮助企业快速扩建其硬件设施;同时,他自己也投入资金以强化AI供应链并且扶持初创客户。

有报道指出,黄仁勋在全球各地大力推广人工智能计算业务,这正是英伟达占据绝对主导地位的领域。黄仁勋还收获了大批粉丝,外界甚至造出“黄仁勋热(Jensanity)”这个词汇来形容这股风潮。他频频公开亮相,做科普演讲、讲风趣段子,搭配标志性皮夹克,已经成为人工智能行业最主要的倡导者。

报道认为,该事件可能进一步加剧人工智能市场的动荡,而此前因担忧大型云厂商对数据中心的支出放缓,市场一度受到冲击。英伟达制造的芯片是AI算力设备的核心,公司本身也是全球市值最高的企业之一。英伟达内部的动荡,或将在整个行业引发连锁反应。

“鉴于周末的新闻将这家美国最重要公司的管理权、美国AI发展路径的主导者推上了风口浪尖,其判断力也遭到质疑,整体来看事件偏向负面。”美国金融研究机构伯恩斯坦公司芯片分析师斯泰西·拉斯贡在一份研报中指出。

拉斯贡表示,“近期曝光的一系列事件凸显了英伟达面临重大关键人物风险。英伟达不是一家普通公司,黄仁勋也不是一位普通的首席执行官。他几乎等同于英伟达,公司长期战略与发展方向完全由他定调;据称他手下有60名直接汇报的下属,公司大部分关键事务都由他亲自把控”。

伯恩斯坦在研报中警告,此事“往好了说是严重干扰,往坏了说是给两党议员递刀”——无论是AI强硬派,还是对黄仁勋与美国总统特朗普走近感到不满的民主党人,这一事件都可能成为在国会向英伟达施压的新弹药。

北京商报记者 赵天舒

聚焦 Focus

特斯拉赛博皮卡明年逐步停产

特斯拉首席执行官马斯克当地时间6日表示,该公司将在2027年年中左右逐渐停止得克萨斯州超级工厂的电动皮卡(Cybertruck)生产。此前,这款未来主义车型的销售持续疲软,该车型曾被誉为传统皮卡的竞争对手。在回应社交平台X上的一位用户时,马斯克称Cybertruck是“特斯拉迄今造出的最好的汽车”,而这次逐步停产是“一个时代的终结”。

特斯拉于2023年底开始向客户交付Cybertruck。根据美国汽车数据平台凯利蓝皮书公司的数据,去年在美国仅售出20237辆Cybertruck,较2024年的38965辆下降48%。在2023年开始生产前后,马斯克曾预测该款车的年销量将达25万辆。

目前,特斯拉并未在官方交付报告中单独披露Cybertruck的交付量,而是将其归入“其他车型”类别。特斯拉2026年第三季度交付报告显示,当季公司全球交付汽车48.6万辆,其中Model 3/Y合计交付47.8万辆,占比超98%;包括Cybertruck在内的其他车型合计交付仅8295辆,同比下降48%,占总交付量的比例不足2%。

马斯克的太空探索技术公司(SpaceX)是该车型去年最大的客户之一。根据SpaceX的上市招股文件,它在2025年以标价从特斯拉购买了总价值1.31亿美元的Cybertruck。英国阿斯顿·马丁公司前首席执行官安迪·帕尔默表示:“在达不到目标的情况下,继续生产是没有意义的。”

除了市场需求不及预期,高昂的售价也是制约Cybertruck销量的重要因素。2019年发布时,特斯拉曾提出约4万美元(按当前汇率约合人民币26.7万元)的入门版本售价,但正式上市后的实际售价明显高于最初规划。

近期,特斯拉再次上调Cybertruck在美国市场的售价。目前,该车型官网列有三个版本,其中Premium AWD版本售价由8.49万美元上调至9.24万美元,Cyberbeast版本由9.99万美元上调至10.24万美元;入门版Dual Motor AWD虽然标价由7.49万美元上涨至8.24万美元,但已暂停接受新订单。这意味着,当前美国消费者能够正常订购的Cybertruck最低售价已超过9万美元(按当前汇率约合人民币60万元)。

对此,巴克莱方面在11月6日的研究报告中指出,Cybertruck商业化表现相对有限,盈利空间可能受到限制。晨星方面也认为,特斯拉未能在Cybertruck的售价与基础配置之间取得理想平衡。

此外,Cybertruck还面临产品召回和海外市场准入等挑战。其沉重、多棱角加上不锈钢外观的设计,导致车辆无法通过欧洲等地区的行人碰撞安全法规,几乎无法进入美国以外的海外市场。而且车辆面临品质问题,多次召回并频繁调整价格。

根据美国国家公路交通安全管理局的数据,自Cybertruck于2023年底上市以来,特斯拉已对其进行11次召回。有些车辆需要进行物理维修,还有些车辆则通过无线软件更新进行了修复。

汽车分析师费利佩·穆尼奥斯说,尽管Cybertruck因销量不佳而被称为失败,但福特和其他公司的电动皮卡在美国市场也同样遭遇失败。穆尼奥斯说:“它们都输掉了竞争,因为电动皮卡在美国不受欢迎。”

Cybertruck生产计划调整的另一面,是特斯拉正将更多制造资源投入赛博出租车(Cybercab)。特斯拉2026年第三季度财报显示,得州超级工厂Cybercab已安装年产能超过12.5万辆,生产线处于生产状态。作为不配备传统方向盘和踏板的自动驾驶车型,Cybercab被马斯克视为Robotaxi(自动驾驶出租车)业务的重要载体。

不过,相比主要使用Model Y的Robotaxi车队,Cybercab的商业化范围仍相对有限。今年9月,特斯拉开始在得州奥斯汀部分区域提供Cybercab载客服务。目前,Cybercab的商业运营仍主要集中在奥斯汀,而特斯拉Robotaxi服务已扩展至美国佛州、加州等地的8个城市。

近年来,特斯拉不断强化人工智能、自动驾驶和机器人业务的战略地位。今年10月,特斯拉展示了新一代Roadster的短暂腾空、空中翻转等能力,但相关功能能否满足道路交通法规要求,并最终实现量产交付,尚不清晰。

北京商报综合报道

·图片新闻·

联合国气候变化大会COP31开幕



9日,由土耳其首次主办的联合国气候变化大会COP31在安塔利亚正式开幕。视觉中国/图

当地时间11月9日,《联合国气候变化框架公约》第三十一次缔约方大会(COP31)在土耳其安塔利亚开幕。大会将持续至11月20日,来自190多个缔约方的代表将围绕能源转型、气候融资、温室气体减排等议题展开磋商。

今年COP31采用“双主席国”模式,由土耳其和澳大利亚共同开展工作。土耳其担任大会主席国,负责推动气候行动议程;澳大利亚担任谈判主席,主持各国正式谈判。

英国《卫报》指出,澳大利亚将重点推进气候融资、公正转型及减排承诺落实等谈判,土耳其则着力推动清洁能源、粮食安全、循环经济等领域的具体行动。

其中,备受关注的是“35 by 35”全球电气化倡议。

土耳其提出,到2035年,将电力在全球终端能源消费中的占比从目前略高于20%提高至35%,推动交通、工业、供暖等领域更多使用电力,减少对化石燃料的依赖。

电气化不仅有助于减少碳排放,还能提高能源利用效率。《卫报》援引英国牛津大学教授扬·罗泽诺的估算指出,如果全球广泛采用电气化技术,满足同等需求所消耗的能源总量有望减少约一半。

不过,扩大电力使用的同时,还需要确保电力来源更加清洁。彭博社指出,一些国家希望进一步明确,电气化目标应主要通过零排放电力实现。

各国能否就这一倡议达成广泛共识,将是本届大会的重要看点。

本届大会召开之际,战争、能源危机和经济压力交织,全球极端天气灾害频发,应对气候变化的形势愈发紧迫。面对重重挑战,COP31将重点放在“落实”上,着力推动各国把已经作出的气候承诺转化为实际行动。

北京商报综合报道