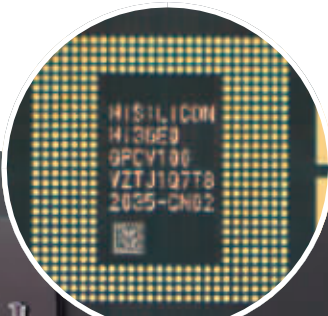


麒麟回归

华为时隔六年再次发布高性能芯片



华为新品发布会现场。 记者 时娜 摄



麒麟9050Pro芯片。新华社图



9月7日,观众在华为发布会后拍摄展出的麒麟9050Pro芯片。新华社图

9月7日,华为在广州举行新品发布会,正式发布新款三折叠手机Mate XT2。Mate XT2全系搭载麒麟9050 Pro芯片,这是继Mate 40全球发布会之后,华为时隔六年在旗舰发布会上推出全新麒麟芯片。

◎记者 时娜



麒麟芯片再度亮相华为发布会

当麒麟 9050 Pro 出现在发布会大屏幕上,全场爆发出长时间的欢呼声与掌声。时隔六年,麒麟芯片再度回归华为旗舰新品发布会,华为发布会常务董事、产品投资评审委员会主任、终端 BG 董事长余承东在介绍该款芯片的性能参数时一度哽咽。

余承东用 “Super fast, Super intelligent, Super cool” 概括这颗芯片的性能。据介绍,麒麟 9050 Pro 的灵犀 CPU 采用超线程技术,单核峰值性能提升 24%, 多核并发性能提升 52%。马良 GPU 的计算单元和缓存均实现翻倍, 渲染性能提升 142%以上。达芬奇架构 NPU 则首次在终端实现 300 亿参数大模型的部署。搭配首发 HarmonyOS 7, 软、硬、芯、云深度协同, 令华为 Mate XT2 整机性能较上代产品提升 42%。

今年 5 月, 华为提出指导半导体产业发展的新原则——“ τ ”定律。其核心是以“时间(τ) 缩放”替代“几何缩放”, 通过逻辑折叠等创新技

术, 持续压缩信号传播时延, 进而提升晶体管密度与系统性能。麒麟 9050 Pro 芯片正是首款完整采用逻辑折叠技术的高性能芯片。

以华为 Mate XT2 为开端, “ τ ”定律将加速从论文走向实践落地。除了华为 Mate XT2 将搭载麒麟 9050 Pro 芯片, 按照计划, 华为还将在 9 月下旬召开发布会推出 Mate 90 系列, 该款手机也将搭载麒麟 9050 Pro 芯片。

此外, 9 月 17 日至 19 日, 华为全联接大会 2026 将在上海举办, 华为将在会上系统阐述如何在 AI 算力系统中实现缩放。届时, 采用“ τ ”定律”技术体系的昇腾 950 超节点商用细节与实测数据也有望进一步揭晓。

三折叠从炫技走向日用

“华为三折叠手机全球发货量已超过 100 万台。”余承东说。华为 Mate XT2 不仅是首款“ τ ”定律手机, 也是承载了华为最顶尖折叠屏技术的又一重量级新品。

作为折叠屏手机领域头部玩家, 华为在 2019

年推出首款折叠屏手机后持续拓展产品形态, 目前已形成多样化的折叠屏产品布局, 产品形态涵盖横向外折、横向内折、竖向小折叠、三折叠和圆折叠等多种形态, 也是全球唯一一家量产三折叠手机的厂商。

从 2024 年推出首款量产三折叠手机 Mate XT, 到 2025 年华为 Mate XT 增加“非凡大师”版本, 如今再迭代至 Mate XT2, 华为三折叠手机带来多项业界首创功能和体验, 逐渐从炫技走向日用。

相比上一代产品, Mate XT2 最大的变化之一是折叠形态。华为上一代三折叠手机采用 Z 型结构, 展开是一块完整大屏, 合上时柔性内屏朝外裸露, 存在磨损和磕碰的风险。Mate XT2 以全新 U 型双内折结构焕新登场, 左右翻折实现双翼展开, 展开后呈现 10.2 英寸的业界最大 3K 超清折叠大屏; 折叠状态下, 柔性主屏被完整包裹进机身内部, 同时在机身外新增一块独立外屏, 开合逻辑更符合使用直觉。

不仅如此, Mate XT2 还采用了超可靠三折叠玄武架构, 重构铰链与屏幕工艺, 实现由内而外层防护, 并首次在三折叠手机上支持 IP58/59 级防尘抗水。其搭载的玄武昆仑玻璃外屏抗跌性能较前代产品提升 30 倍, 耐用性能提升 16 倍。内屏采用超韧多重复合叠层, 抗冲击能力提升 200%。Mate XT2 还首发灵盾防窥屏, 第一次实现折叠屏硬件级防窥。

此外, Mate XT2 还在行业内首发 ECG 心电图分析, 结合产品创新形态, 展开屏幕后双手握持两侧边框, 即可采集 30 秒心电图信号, 配合心电图分析提示软件生成心电图报告。分析人士认为, 在横向大屏折叠、竖向小折叠形态成熟普及后, 三折叠屏技术被视为该领域创新的关键方向, 也是国产手机构建差异化技术壁垒的核心抓手。当下恰逢折叠屏市场的重要节点, 这款产品对于华为巩固在折叠屏领域的市场地位意义重大。

华为一直占据国内折叠屏手机市场的主要份额。IDC 数据显示, 2026 年第一季度, 华为以 60% 的出货量份额位居中国折叠屏手机市场第一。

总体来看, 折叠屏手机市场处于高速增长阶段, 是智能手机市场的重要增长点。据 Counterpoint Research 预测: 2026 年全球折叠屏手机出货量将同比增长 21%; 到 2026 年底, 全球折叠屏手机累计出货量将突破 1 亿部。Omdia 预计, 折叠屏手机 2026 年全年出货量将超过 2200 万部, 到 2028 年将达 3600 万部。

长鑫科技释放景气信号: 下半年DRAM供给紧缺延续

◎记者 刘一枫

9月7日, 国产 DRAM 龙头企业长鑫科技召开 2026 年半年度业绩说明会。在 AI 算力需求拉动、存储行业供给紧缺的背景下, 长鑫科技管理层围绕下半年 DRAM 价格走势、募投项目、制程工艺、股东回报等热点议题回应市场关切, 释放出下半年 DRAM 供给紧缺格局延续的景气信号。

DRAM 供给紧缺延续

针对投资者关心的长鑫科技第三季度 DRAM 价格情况, 公司高级副总裁、财务负责人黄丹阳表示, 展望下半年, 全球 DRAM 产品供给紧缺格局将延续; 公司毛利率的持续提升, 既反映了行业周期向上波动, 也体现出公司自身盈利能力的实质性提升。

9月7日, 韩国券商 KB Securities 分析认为, 随着人工智能基础设施投资以前所未有的速度扩张, 存储芯片市场正面临严重供应短缺, 三星电子、SK 海力士的存储芯片库存已不足 10 天供应量, 明年实际可售供应或将明显不足。

从需求端来看, 9月7日, 努比亚宣布全球首款 AI 智能体手机——努比亚 Navix

Ultra 将于 9 月 16 日正式发布。该款机型由中兴通讯与字节跳动联合研发、搭载豆包手机助手, 并将搭载长鑫科技最高速率 10667Mbps 的 LPDDR5X 内存。这是该速率档位国产内存的首次量产应用。

针对此前市场传言苹果已在测试长鑫科技的芯片, 长鑫科技总经理赵纶回应称, 公司始终以开放的态度与全球范围内的优质客户探讨合作机会, 公司产品在性能、质量和供应稳定性方面已具备与国际主流厂商竞争的能力。就投资者关注的 HBM 进展情况, 长鑫科技表示, 将按照既定的技术路线图和商业计划保持产品与制程工艺的持续迭代。

摩根士丹利预测, 2026 年第三季度 DDR4 等成熟制程 DRAM 价格将上涨 50%; Trend Force 集邦咨询则预计, 一般型 DRAM 合约价将季增 13% 至 18%。在此背景下, 业内普遍认为, 本轮存储价格高点或在第四季度前后出现, 但超级周期仍处中段, 长协订单已锁定未来 2 年至 3 年产能, 短期供给难以大规模释放。

对长鑫科技而言, 公司上半年主营业务毛利率已升至 84.84%, 产能利用率保持高位运行。截至目前, 长鑫科技在合肥、北京等地

建成多座 12 英寸晶圆厂并投产, DRAM 产品的产量和销量均快速增长, 按出货量和销售额统计, 其已成为中国第一、全球第四的 DRAM 厂商。

消费终端加速放量

上半年, 长鑫科技实现营业收入 1503.10 亿元, 同比增长 873.64%; 归母净利润为 776.05 亿元, 扣非后净利润为 787.93 亿元, 同比扭亏为盈; 经营活动产生的现金流量净额 1311.56 亿元, 同比增长 2985.64%。从单季度看, 公司第二季度归母净利润为 528.43 亿元, 环比倍增。

根据 Omdia 等机构预测, 受益于 AI、汽车电子、5G 等应用驱动, 全球 DRAM 市场需求有望持续增长。长鑫科技主要受下游服务器、移动设备、个人电脑等市场需求影响, 积极渗透下游市场。除努比亚 Navix Ultra 搭载的 LPDDR5X 外, 9 月 7 日晚, 长鑫科技官宣其自主研发的 LPDDR6 (第六代低功耗双倍数据速率内存标准) 内存芯片正式实现量产商用, 首发将搭载于小米 18 Fold 折叠旗舰手机。

这是全球 LPDDR6 产品首次落地商用, 标志着中国存储企业首次高端内存标准

上, 实现全球首发量产的历史性跨越。“此次 LPDDR6 首发, 是公司与中国科技产业链伙伴协同创新的代表性成果。”赵纶说。

目前, 长鑫科技已与阿里云、字节跳动、腾讯、联想、小米、传音、荣耀、OPPO、vivo 等行业核心客户开展深度合作, 并根据客户需求和市场预测来制订生产计划。在下游需求提升等因素推动下, 长鑫科技应用于服务器领域的产品贡献将增加。

赵纶表示, DRAM 行业的产能建设需要巨大的资本投入, 规模效应带来的成本优势是 DRAM 企业的核心竞争力之一。随着公司募投项目的实施, 规模效应逐步显现; 叠加 IDM (Integrated Device Manufacture, 垂直整合制造) 模式下各环节的有效协同与高效成本管控, 长鑫科技产品的成本优势与价格竞争力将持续增强。作为 IDM 厂商, 公司将根据市场变化动态调整产品组合和产出节奏, 以应对市场波动。

股东回报方面, 长鑫科技独立董事陈武朝表示, 目前, 公司仍处于产能扩张和技术升级的关键投入期, 需要在保障必要资本开支的前提下逐步为股东创造回报。随着盈利能力持续增强, 公司将依法依规适时启动分红方案的论证。

航运传统季节性规律被打破 业内看好油散两大细分赛道

◎记者 陈梦娜

受地缘冲突、极端气候扰动、全球贸易格局重构等因素叠加影响, 今年以来油轮、干散货(下文合称“油散”)两大细分赛道运价持续走高。

多位行业和机构分析人士对上海证券报记者表示, 在需求端结构性增量持续释放、供给端有效运力刚性收紧和船队老龄化、外部扰动常态化的多重支撑下, 油散市场传统季节性波动规律已被打破, 行业高景气具备更强持续性。

油轮市场进入超级景气周期

业内普遍认为, 本轮超大型油船(VLCC)高景气行情彻底脱离传统周期逻辑, 进入由全球贸易格局重构主导的超级景气周期。

招商轮船相关负责人对记者表示, 与传统周期不同, 本轮油轮行情并非单纯依赖原油运量增长, 而是地缘冲突导致关键水道扰动、全球石油贸易流重构、运距拉长共同推升吨海里需求, 叠加制裁运力冻结、老龄船坞修船占用, 有效运力持续承压。

最新市场数据印证运价的强势表现。克拉克森数据显示, 上周 VLCC 平均运价环比上涨 17% 至 27 万美元/天。其中, 中东至远东航线上涨 7% 至 88 万美元/天, 西非至中国航线上涨 24% 至 24 万美元/天。

申万宏源证券认为, VLCC 多地航线可用运力稀缺, 有望对 VLCC 运价形成强支撑, 预计高运价将延续至年底。

招商轮船判断, 全球 VLCC 市场供需结构仍将维持紧平衡状态, 市场运费率有望继续在历史最高区间运行, 高景气持续性或将长于市场一致预期。招商轮船在 2026 年半年度业绩说明会上表示, 从运费率、市场成交和趋势看, 全球 VLCC 船队第四季度的盈利表现, 将是今年各季度中最好的。

上海国际航运研究中心首席咨询师张永锋对记者表示: “当前, 航运市场变化既受到供需等周期性因素影响, 也受到贸易结构与航线网络变化、地缘政治博弈与走向、油价与市场情绪等因素影响, 预测未来市场难度增大, 即期市场波动性加大。”

从运力供给端来看, 上半年 VLCC 新船订单虽大幅增长, 但受船厂产能、关键设备及熟练工人制约, 交付集中在 2028 年至 2029 年, 2026 年至 2027 年实际新增供给有限。

招商轮船表示, 公司在油轮板块坚持长短结合、有序更新的策略, 不盲目激进扩产。新船采购方面, VLCC 主要用于替换 2030 年前到期退出的老旧船舶, 同时公司也布局阿芙拉型及穿梭油轮, 丰富产品矩阵。目前绝大部分的 VLCC 以现货或短租市场为主, 择机锁定部分中长期期租, 阿芙拉型油轮则采用“期租+联营池+现货”模式, 平衡弹性与稳定性。

干散货市场铁矿石品种确定性高

多家机构分析认为, 三季度末起, 铁矿石、煤炭、粮食将集中出货, 干散货传统旺季启动。9月4日, 波罗的海干散货指数(BDI)报 3628 点, 当周环比上涨 13.87%, 创近五年来新高。

今年 BDI 走势经历了 5 月冲高、6 月回调、7 月修复、8 月和 9 月走高的过程, 并不是单次脉冲式上涨后快速回落, 背后的主要驱动力来自好望角型船市场改善。一位干散货相关从业人士对记者表示, 本轮周期主要由供应链扰动造成, 其中铁矿石、煤炭合计占好望角型船货运吨海里的 90% 以上。

张永锋预计, 国际干散货市场仍然处于弱周期调整阶段, 存在一定市场弹性。传统的铁矿石出口国澳大利亚、巴西的地位依然稳固, 几内亚等非洲矿石出口增量拉长了航运吨海里需求。同时, 巴拿马运河干旱限航也影响了部分船舶的周转效率。受全球气候变暖影响, 高温酷暑推高了欧洲、南亚、东南亚等地的空调用电需求, 进而抬升这些区域的动力煤进口需求。厄尔尼诺现象则加剧全球粮食产量与贸易的不平衡性, 部分地区因干旱面临减产风险, 对全球粮食贸易航线格局产生影响。

国海证券研究所交通运输行业首席分析师匡培钦对记者表示, 干散货行业已经进入新一轮中期景气改善阶段, 但是否能达到类似 2003 年至 2008 年的超级周期, 还需要后续需求和运价进一步验证。

“本轮干散货行情中确定性最高的是长航距铁矿石。西巴杜项目是未来几年干散货需求的重要增量来源, 巴西淡水河谷新增项目也在持续释放, 对铁矿石供应形成支撑。”匡培钦认为, 短期弹性最大的是煤炭和粮食。煤炭方面, 强厄尔尼诺可能带来高温、干旱等极端天气, 提高火电调峰和补位需求, 进而增加煤炭运输需求。粮食方面, 北美进入新季发运旺季, 美国大豆出口预期增长。

看好未来干散货市场发展, 海通发展日前公告称, 拟定增募资不超过 20 亿元用于购置船舶。公司近期在接受机构调研时表示, 从远期运费协议来看, 各船型远期运价表现不错, 从去年年初开始, 今年第四季度、明年第一季度的远期运价持续上升。

此外, 本轮周期供给响应较慢, 散货船造船周期需 3 年至 4 年。匡培钦分析称, 截至今年 8 月, 行业在手订单占现有运力的约 14%, 但 15 年以上船龄占比达 34.8%, 20 年以上约为 11.9%。老船退出、环保要求提升及船东造船意愿偏低, 有效运力增长有限, 未来两年运价中枢有望继续抬升。