

探寻产业发展“新引擎”

夯实人工智能底座 昇思生态正式进入千行百业

本报记者 贾丽

凝聚生态力量,人工智能底座再夯实。近日,在昇思人工智能框架峰会2024上,华为宣布昇思MindSpore(以下简称“昇思”)实现AI框架的突破升级,成为业界首个原生支持大模型的框架。

作为自主创新的大模型平台,AI框架是算法应用和硬件算力之间的桥梁,在以大模型为代表的人工智能赛道上,这一软件根技术是支撑大模型创新的关键要素之一。《证券日报》记者在此次峰会现场获悉,截至目前,昇思AI框架已经开源500多个模型项目,涉及超过5500家企业。软通动力、科大讯飞、商汤科技等多家企业均实现了与昇思的适配。这意味着,AI框架生态走向深入,正式进入千行百业。

“预计2024年昇思在国内新增AI框架份额将达18%,并在认证企业、用户下载量、原生模型等各方面都将获得成倍增长。”昇思MindSpore开源社区理事长丁诚在接受《证券日报》记者采访时表示。

我国在AI框架领域等关键环节的创新,为高性能科学计算提供了基石。而面对大模型在开发与落地过程中训练时间长、推理成本高等难题,以AI框架为代表的软件根技术通过持续迭代,加快推进AI底座自主创新,以期成为加速行业智能化的“新引擎”。

AI框架再升级

作为加速人工智能大模型全流程开发的核心力量,AI框架的创新至关重要。业界首个AI融合框架昇思的生态建设取得新进展,进一步夯实了开源底座。

记者了解到,经过四年开源,目前,昇思社区在计算生物、材料化学、电磁仿真等AI for Science领域,与产业链企业、机构等进行算法等研发,降低大模型开发门槛。昇思MindSpore 2.3版本此次全新发布,让AI框架在训推技术、生态兼容等方面有了里程碑式的提升。

作为支持大模型创新的“孵化器”,昇思已经原生、适配支持超过40个大模型。这意味着,在“百模大战”的今天,国产主流AI大模型背后均有昇思的身影。开源社区数据显示,截至目前,昇思MindSpore下载量突破687万。

昇思已经衍生出繁荣的生态,南向支持适配多样算力,北向支持各行业、各算法厂家及科研机构的模型和应用开发。在看懂经济研究院研究员袁博看来,昇思降低了国内自主化大模型的应用门槛,让各行业可以自建大模型应用,有助于促进我国大模型产业发展。

“作为AI软件底座技术,昇思有所突破,不仅是国内大模型技术



图①④昇思开发者进行现场讨论 图②昇思生态联盟 图③昇思开发板

产业化发展的一个重要节点,也是国内人工智能产业链提升和产业拓展的一个重要转折点。这标志着我国企业在人工智能领域的平台掌控力得到进一步巩固,也预示着产业链上下游企业,将迎来更广阔的市场拓展空间和更深层次的融合发展前景。”上海市人工智能学会秘书长汪镭在接受《证券日报》记者采访时表示。

昇思生态快速发展,是我国企业在AI技术底座上不断寻求创新突破的一个缩影。当前,全球企业纷纷抢占AI高地,以昇思、飞桨等为代表的国产AI框架异军突起,商汤科技、字节跳动、小米等企业纷纷加入AI框架生态,改变了此前谷歌和Meta的AI框架双寡头主导局面,本次昇思新加入AI计算加速特性,也打破英伟达CUDA在计算架构上的“一家独大”,为国内企业在核心软件领域掌握主动权奠定基础。

工业和信息化部科技司科技发展处处长王正在会上表示,今年以来,以大模型为代表的人工智能深入演进。截至2023年底,我国人工智能核心产业规模接近5800亿元,通用大模型在制造端加速部署。下一步,工信部将全力支持人工智能产业在核心芯片、算法框架等关键环节技术攻关,持续夯实底座、建立标准及高水平开源开放社区等,实现昇思等底座突破创新与生态的繁荣发展。

“随着技术的发展及竞争加

剧,国内企业在AI技术的底层架构上开始掌握更多的话语权。以昇思计算框架为代表的底层基础设施的崛起,为AI应用开发者提供了高效、灵活的计算平台。”北京前沿金融监管科技研究院研究员马超对《证券日报》记者表示。

“随着技术的发展及竞争加

剧,国内企业在AI技术的底层架构上开始掌握更多的话语权。以昇思计算框架为代表的底层基础设施的崛起,为AI应用开发者提供了高效、灵活的计算平台。”北京前沿金融监管科技研究院研究员马超对《证券日报》记者表示。

朋友圈持续扩容

伴随AI框架生态进入“深水区”,昇思朋友圈也在持续扩容。记者在峰会展区看到,软通动力、科大讯飞、商汤科技、昆仑万维、中国电信等多家上市公司成为昇思生态建设的主力军。基于昇思的基础和行业大模型的产业生态,正加速覆盖制造、金融、电信运营商等多个领域。

作为昇思开源社区理事会的成员,科大讯飞、云从科技均已经与华为在AI相关领域进行深度合作创新和推进应用落地。

格基软件表示,公司政务信息化AI云平台与昇思完成了兼容性测试。高新兴方面称,基于昇思开发出了针对治安防范应用的智能分析产品。东方通、东方国信及安恒信息等公司自主研发的AI应用层产品,大模型也均已完成了与昇思的兼容适配或测试认证。

商汤科技大装置解决方案架构师孟凡笑对《证券日报》记者表示,目前行业的算力供应亟待提升,商汤与昇思联合打造了国产化的算力中心,为算力和智算中心的

落地提供了充足供应和支撑。“昇思的开源性让企业和高校团队可以攻克多个制约难题。我们团队将AI数字人技术迁移到昇思平台,为AI数字人技术落地的可持续性打下基础。”中山大学AI数字人团队负责人对《证券日报》记者称。

越来越多的企业正走在与昇思兼容的路上,或者已经完成了平台适配工作,昇思生态也越发繁荣。“AI框架的开源,将吸引更多企业和开发者加入生态系统中,推动AI技术的创新和应用更加多元化和深入。”汪镭说。

落地提供了充足供应和支撑。“昇思的开源性让企业和高校团队可以攻克多个制约难题。我们团队将AI数字人技术迁移到昇思平台,为AI数字人技术落地的可持续性打下基础。”中山大学AI数字人团队负责人对《证券日报》记者称。

难题如何破解?

国内大模型“百舸争流”,大算力、强算法、大模型成为众多企业的迫切需求。如何提升算力利用率、降低模型训练成本,成为众多企业及开发者面临的难题和亟须翻越的大山。

与此同时,在技术落地的过程中,昇思也面临一些难点。例如,怎样保证在不同硬件平台上的性能优化、处理大规模数据带来的计算挑战等。

那么,国产AI框架如何真正跨越难点,加速智能化创新?又该如何构建全球生态优势?

国产AI框架在技术创新及生态共建上依旧任重道远。马超建议,昇思需要不断优化算法,提升计算效率,并通过与硬件厂商的紧

密合作,实现更好的硬件适配性。此外,昇思生态共建方还需培养一批AI技术的实践者。

袁博表示,实现昇思等AI框架生态的可持续发展及走向全球,需要进一步提升AI框架的兼容性,积极参与全球竞争。

开源生态的快速发展是AI底座共建者克服难点的关键。开源框架起到了承接上层应用和底层算力的纽带作用。百川智能技术联合创始人陈炜鹏称,开源加速了技术底座的国产化进程,促进共建者联合攻克难关,百川智能将与鹏城实验室、昇思一起,持续探索超大规模模型的训练和应用,夯实AI底座。

开放原子开源基金会冯冠霖表示,人工智能正迎来新一轮热潮,我国在这一领域里还处于追赶态势。人工智能开源建设是破解行业难题的重要方式。“基金会将制定、规范AI基础设施算力、数据模型池接口等相关AI开放标准,建立覆盖芯片、算法、系统等认证体系,推进在金融、医疗等重点行业AI场景的应用标准规范,为融入国际标准提供先行先试的场所,促进整个生态繁荣。”

当下,在政策和技术双重加持下,中国企业在AI芯片、底层架构等方面的专利壁垒及自主研发能力持续增强,中国科技力量正加速注入全球浩瀚的AI海洋。夯实资源“底座”,厚植生态“底色”,中国AI产业大有可为。

奥迪2023年营收699亿欧元 同比增13%

将继续推动电动化转型

本报记者 龚梦泽

近日,奥迪集团发布2023财年业绩。数据显示,2023年奥迪集团营收699亿欧元,同比增长13.1%;营业利润为63亿欧元,同比下滑17%;经营销售利润率为9%,亦有所下滑。增收不增利,主要系供应链因素影响。

值得一提的是,近期部分跨国车企放缓向电动化转型的节奏。在财报会提问环节,关于如何看待对电动车的唱衰、如何应对中国市场的激烈竞争等,成为被多次提及的问题。

“奥迪将全力以赴开发电动车,到2027年在所有细分市场推出电动车型。”奥迪全球CEO高德诺在接受《证券日报》记者采访时表示,今后奥迪会推出基于PPE平台的电动车,继续推动电动化转型,坚持未来专门生产电动车。未来奥迪70%的投资将用于电动化和数字化发展。他同时表示,“毫无疑问,汽车的未来是电动的。”

此外,高德诺表示,奥迪会根据中国市场的情况进行战略调整,接下来,将会推出新的智能互联车型,以追赶中国车企在这一领域的发展步伐。

报告期内交付192万辆汽车

报告期内,奥迪集团共计交付192万辆汽车,同比增长17%,交付摩托车5.8万辆,同比微降0.6%。在汽车销量增长的带动下,奥迪集团全年营收达699亿欧元,同比增长13%;纯电和混合动力车型的营收占比进一步上升至16.3%。其中,奥迪纯电动车型Q4 e-tron、奥迪Q3、奥迪Q5和奥迪Q7系列成为推动收入增长的主力车型。

不过,营收增长并没有为奥迪集团带来利润增加。2023年,奥迪集团营业利润为62.8亿欧元,同比下滑17%;经营销售利润率为9%,较2022年的12.2%下滑3.2个百分点,但位于目标区间内;净现金流为47亿欧元,略微下行,与上一年度基本持平。

据此,2023年奥迪的财务业绩被评估为“稳健”。

关于营业利润与销售利润率下滑的原因,奥迪集团表示,主要是受原材料套期保值波动的负面影响所致。高德诺在财报会上解释称,供应链因素的影响让奥迪的利润减少9亿欧元。“如剔除这一影响,奥迪的营业利润与2022年持平,且销售回报率提升到10.3%。”

“稳健的财务状况将为未来几年集团的持续转型奠定坚实基础。”奥迪CFO李博睿表示,根据“Performance Program 14”项目,奥迪将继续以实现14%的经营销售利润率作为长期目标。

高德诺表示,2023年遇到的诸多挑战,包括地缘冲突带来的不确定性、欧洲经济增长乏力、半导体供给紧张等,都将在2024年继续存在。奥迪集团将2024年定位为“过渡之年”,预计2024年营收将在630亿欧元至680亿欧元之间,营业利润率在8%到10%之间。

同时,奥迪正启动有史以来最大的产品攻势,2024年至2025年,奥迪将推出超过20款新车型,包括电动车、插电混动和燃油车。

深耕电动化押注中国市场

从奥迪集团中国市场的财务表现来看,2023财年,奥迪集团的财务投资收益为14.23亿欧元。其中,中国市场业务贡献9.15亿欧元,较往年有所下滑,这部分收益来自奥迪在一汽-大众合资企业中的10%股权。

而从销量来看,2023年奥迪在中国交付73.3万辆汽车,同比增长13%,虽然仍保持两位数增长,但激烈的价格竞争显然加剧了“增量不增利”的现象。对于《证券日报》记者提出的“如何提升奥迪在中国市场竞争力”的问题,高德诺回答称,奥迪会将整个产品阵列年轻化,把最新的电动车和燃油车型带到中国市场,通过新车型来保持其在中国市场的竞争力。

对此,李博睿表示,奥迪计划在2026年发布最新一代也是最后一批传统燃油车型,在这之后,奥迪将在2033年淘汰所有燃油车。“这一决定将使奥迪减少对传统燃油车型的预算,未来70%的投资会用于电动化和数字化发展。”

事实上,奥迪管理层已经明确,在未来计划中,加强奥迪品牌在全球尤其是在中国的发展是核心行动领域。

在长春,奥迪一汽新能源汽车有限公司的PPE工厂于2022年6月份开工建设,今年将正式投产。按照计划,这个由奥迪和保时捷共同开发的全新平台将成为奥迪在电动车领域的“杀手锏”,它将为即将推出的具有技术引领性的纯电动车型提供技术底座,并适用于中型车和豪华车型细分市场的众多车型。

而就在财报发布前一天,作为奥迪2024年最重要的车型,奥迪Q6 e-tron举行了全球首发,并将在今年三季度开始交付,奥迪Q6 e-tron也是首款在奥迪总部英戈尔施塔特生产的奥迪纯电动车型。

中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳认为,2024年之所以被奥迪定位为“过渡之年”,是因为今年整个汽车市场挑战仍然巨大,包括全球经济复苏乏力、乘用车市场竞争激烈、纯电需求放缓等。“尤其是Q6 e-tron、A6 e-tron这些即将投放的车型,不仅会影响奥迪全年的盈利状况,也将决定奥迪在国内豪华新能源汽车市场的地位。”

随着全新平台的投产,高德诺再一次强调了奥迪的电动化日程——从2027年开始,奥迪集团将大幅扩展电动车阵容,覆盖所有细分市场。“针对与中国车企的竞争,我们已经整装待发,与合作伙伴一起针对中国市场进行技术创新,从效益、技术和战略上为未来做好准备。”

万能险结算利率再“限高” 超四成产品或受影响

本报记者 冷翠华

防范人身险行业风险再出新举措。《证券日报》记者从多家保险机构了解到,近期监管部门要求人身险公司进一步严格落实成本收益匹配原则,部分中小险企的万能险结算利率上限下调至3.3%,而大型险企的结算利率上限进一步下调至3.1%。同时,分红险的分红水平也要参照万能险执行。

业内人士认为,对万能险结算利率、分红险的分红水平等进行限制,将推动险企负债端成本下降,是防范利差损风险的重要举措。在今后一段时间内,险企防风险、降成本都将是十分重要的课题。

结算利率上限连续下调

防范利差损风险是近年人身险行业的重要课题,监管部门已采取了一系列举措。

自2023年8月1日起,普通型人身险产品的预定利率从3.5%下调至3.0%,分红险预定利率上限从3%降至2.5%,万能险最低保证利率的上限从3%降至2%。

自今年1月份起,根据监管部门要求,各险企的万能险结算利率

不超过4%(年化,下同)。当时的要求还提及,到今年6月份万能险结算利率上限应进一步压降,或将视情况分为3.8%和3.5%两个级别。不过,近日监管机构已经下发新的要求,万能险结算利率上限分别下调至3.3%和3.1%。可见,监管部门加快了对万能险结算利率上限的下调要求。

那么,最新的万能险实际结算利率水平如何?《证券日报》记者根据Wind数据统计,在已发布2月份结算利率的546款万能险产品中,共有238款产品的结算利率高于3.3%,占比约43.6%。其中,共有9款产品结算利率为4%,分别来自两家人身险公司。结算利率在3.5%(含)到4%(不含)之间的共有195款,结算利率在3.3%(不含)到3.5%(不含)之间的共有34款。按照新的结算利率上限要求,这些万能险的结算利率将进一步下调,万能险的结算利率上限也将正式进入“3时代”。

万能险的结算利率相当于险企给客户的实际投资收益率,结算利率高意味着产品竞争力强,但险企的成本也会较高。一般情况下,在投资上行期,险企为了抢占市场会及时上调结算利率;在

投资下行期,险企综合考虑市场竞争力、客户感受等因素,结算利率下调会相对滞后。但长期来看,结算利率必将回归与投资收益率相一致的水平。

在投资收益下行及监管加以引导两大主要因素影响下,近年来万能险结算利率持续下降;代表万能险保费的投保人投资款新增交费占人身险公司总保费之比持续下降。2023年,人身险公司投保人投资款新增交费5659亿元,占人身险公司总保费的约14.4%;投保人投资款新增交费同比增长5.9%,不及总保费增速。

尽管如此,由于银行存款利率连续下调后处在较低水平,权益投资市场波动较大,万能险因具有保底收益,较好满足了部分低风险偏好人群的理财需求,仍具有较强的市场竞争力。近期,也有部分保险公司主动控制万能险规模,压降风险。

多举措压降负债端成本

无论是下调保险产品预定利率,还是下调万能险结算利率上限,在业内人士看来,都是同一个目的,即防范利差损风险。而要全

面防范行业性风险,还需多措并举压降负债端成本,包括防范费差损风险、调整产品结构等。

中央财经大学中国精算科技实验室主任陈辉对《证券日报》记者表示,监管部门近两年对防范人身险行业风险进行了多次调研并采取了一系列举措。整体来看,在人身险行业存量业务的利差损风险方面,一是因为寿险产品的期限比较长,二是因为近几年险资运用收益率持续下降,导致利差损风险进一步暴露。

陈辉同时表示,除了防范利差损风险,保险行业还需要有效控制费差损风险,当前银保渠道的“报行合一”已经开始实施,经代渠道也在逐步执行,但部分险企在“现金流风险”面前,可能会无视“报行合一”,导致费差损风险增加。

从险企实际投资收益率来看,2023年,险资运用余额约28.2万亿元,年化综合收益率和年化财务收益率分别为3.22%和2.23%。其中,2.23%的财务投资收益率创下2008年以来的最低水平,也是2008年之后首次降至3%以下。

从市场利率走势来看,近两年,我国主要利率普遍呈下行趋势,拉低险资固收类资产的投资收益并

增加再投资风险。从资本市场来看,2021年至2023年,A股整体震荡调整,且市场风格多变,给险企权益投资带来不小挑战。

对于未来市场利率走势,分析人士认为,后期政策利率仍有进一步下调的可能,LPR(贷款市场报价利率)亦有下行空间。这也给险资后续投资带来挑战。

普华永道中国金融行业管理咨询合伙人周瑾此前对《证券日报》记者表示,在利率下行周期,投资收益差长期下行是必然趋势。若保险产品端的定价策略和分红策略不进行相应调整,行业的利差损风险就会逐渐累积加剧。当前,保险行业面临着潜在的利差损风险,是长期产品隐含的刚性资金成本和长期投资收益下行之间的缺口导致的。如果保险行业积极调整业务结构,加大非保证收益的产品发展力度,根据投资端的表现调整资产配置,则可以更好地实现资产负债匹配。

在陈辉看来,过去20多年,我国人身险行业主要依靠保费增长实现繁荣,而在未来10年,行业更需要追求规模和质量的平衡发展,在保费增速放缓的背景下寻求高质量发展更优解。