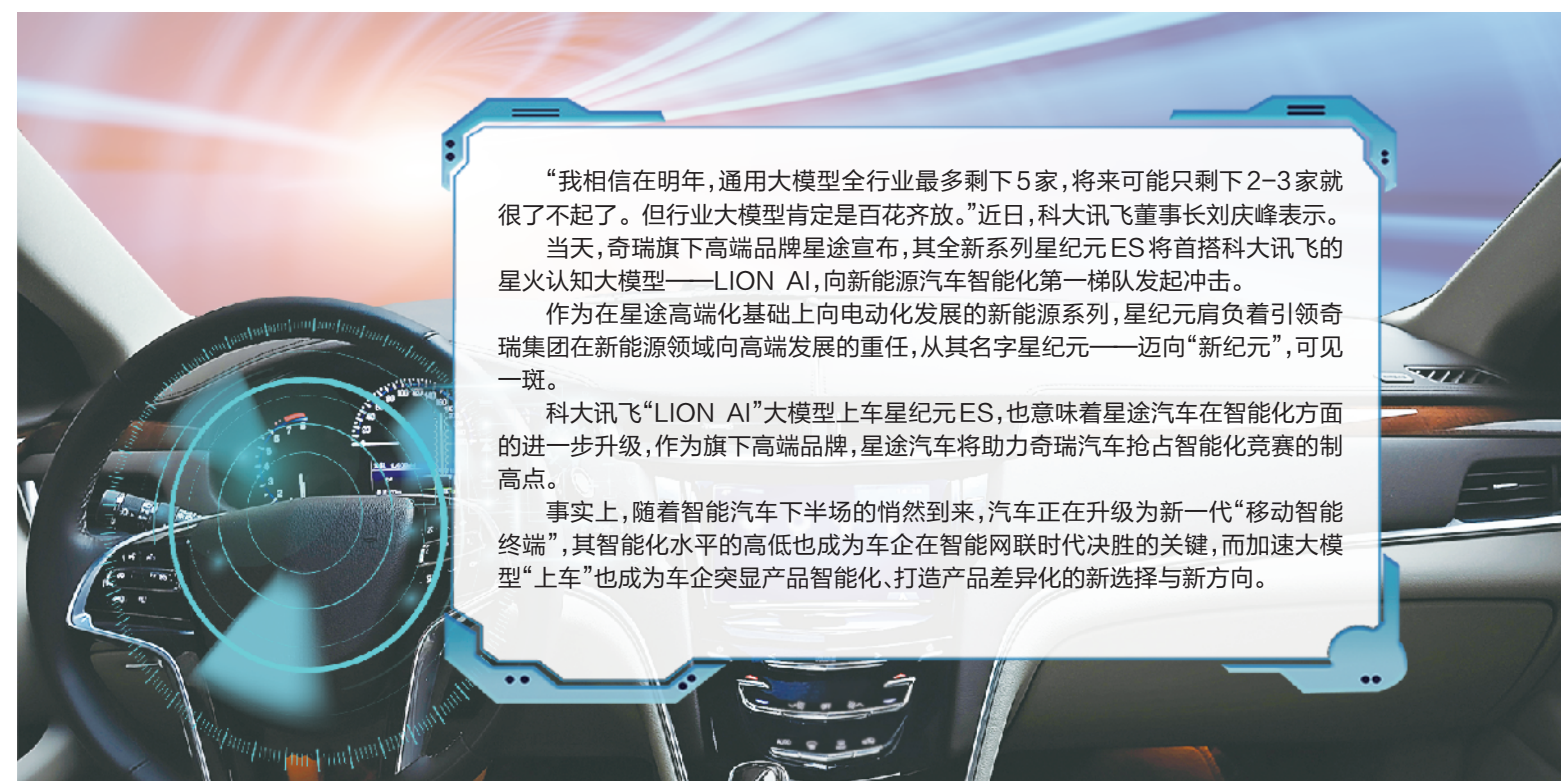


大模型“上车”竞赛鸣枪 谁将率先突围?



“我相信在明年,通用大模型全行业最多剩下5家,将来可能只剩下2-3家就很了不起了。但行业大模型肯定是百花齐放。”近日,科大讯飞董事长刘庆峰表示。当天,奇瑞旗下高端品牌星途宣布,其全新系列星纪元ES将首搭科大讯飞的星火认知大模型——LION AI,向新能源汽车智能化第一梯队发起冲击。作为在星途高端化基础上向电动化发展的新能源系列,星纪元肩负着引领奇瑞集团在新能源领域向高端发展的重任,从其名字星纪元——迈向“新纪元”,可见一斑。

科大讯飞“LION AI”大模型上车星纪元ES,也意味着星途汽车在智能化方面的进一步升级,作为旗下高端品牌,星途汽车将助力奇瑞汽车抢占智能化竞赛的制高点。

事实上,随着智能汽车下半场的悄然到来,汽车正在升级为新一代“移动智能终端”,其智能化水平的高低也成为车企在智能网联时代决胜的关键,而加速大模型“上车”也成为车企突显产品智能化、打造产品差异化的新选择与新方向。

大模型重塑智能汽车

大模型技术的飞速发展,最终也都将走向产业化落地。其中,AI大模型为汽车领域提供了无限的遐想空间。

据奇瑞汽车股份有限公司执行副总经理、研发总院院长高新华介绍,“LION AI”大模型平台具备三个阶段,具体包括:

智能座舱的应用:AI语音助手可理解用户的需求,提供个性化的服务,甚至能够与驾驶员共情,这对情感视觉等方面具有较高的要求。

面向产品级的应用:一方面是智能驾驶与智能座舱的融合,在车辆控制、环境感知和用户需求之间建立紧密的连接;另一方面是单模到多模的生成式人工智能,实现“千车千变”,提供定制化的服务。

面向企业的应用:包括营销服务场景、企业数字化的升级、边缘计算和智能分析,为车辆智能化和电动化的决策提供支持。

事实上,这三个阶段也是业内普遍对大模型“上车”应用场景拓展的规划。其中,第一阶段语音交互较容易被用户感知;第二阶段智能驾驶的要求更高,也是新势力们力争为自己构筑的“护城河”;而第三阶段企业级的应用,目前还仅仅停留在愿景阶段,何时落地还有待观望。

目前,从功能上来看,国内人工智能在汽车上的应用也停留在第一、第二阶段,呈现出两种落地形式:一类是用于人工智能交流对话领域,另一类则是聚焦智能驾驶。

第一类聚焦人工智能交流,多数应用在智能座舱。如此次星纪元ES搭载的星火大模型,主要就是在智能语音交互方面为用户创造良好的体验,据悉,科大讯飞推出的星火汽车助理也正在和多家车企推进深度合作;百度的生成式对话产品——文心一言,目前已有长安、吉利、岚图、红旗、长城、零跑等多家车企接入;今年6月份,理想汽车发布了自研认知大模型Mind GPT,在其赋能下,“理想同学”具备安全、准确、有逻辑的对话生成能力,升级成为用车“管家”。

在大模型赋能下,车主和AI助手由以往的“命令关系”转化为“陪伴关系”,提供更加智能、流畅的语音交互体验。

科大讯飞联合创始人、总裁吴晓如曾表示:“车载语音交互从最初只能基于命令词式的交互

发展到限定任务、规则式的人机交互,进入大模型时代,已经能够实现全自由、全场景的类人交互。”

第二类聚焦智能驾驶,依赖大模型,可帮助车主解决认知决策问题。如毫末智行发布的自动驾驶生成式大模型DriveGPT,最终可实现端到端的自动驾驶;理想汽车自研大模型MindGPT,帮助其摆脱对高清地图的依赖,让汽车做到更接近人类司机的驾驶表现。

值得一提的是,大模型“上车”后之所以可以快速发展,得益于其具备和人类一样的“学习”能力,多模态能力不断提升,可以在使用中衍生出更多的场景化模块,真正做到“越用越好用”。

“在汽车大模型中,必须要跟真实场景联动起来,让客户在用的过程中不断提升它。”刘庆峰表示,大模型在布局上率先走一步,就有望在技术上超前一步,用的人越多带来的训练就越多,从而形成良性迭代。

这也意味着,除了技术,客户、资源、市场也对大模型“上车”的打磨愈发重要。

车企希望凭借大模型“上车”占领高地

进入智能化下半场,汽车正在从传统的交通工具属性快速升级为移动智能终端属性,车企在新一代智能终端的“入口”激烈争夺,希望在智能化比拼中,凭借大模型“上车”占领高地。

其中,市场规模快速扩张与技术创新不断提升的中国新能源产业,在大模型赋能智能化的路上,也跑出了“加速度”。

“高度智能化是现在中国汽车在全球最鲜明的形象标签,也是攻占中国乃至全球市场的核心‘利器’之一。”奇瑞控股集团党委书记、董事长尹同跃在接受采访时表示,“我们有科大讯飞、华为这样在世界顶尖的科技企业,以及大族激光科技、雄狮科技等行业领先企业,助力中国车企的智能化发展。”

目前,长安、吉利、岚图、红旗、长城、东风日产、零跑等都搭上了百度的文心一言的“快车”,专注语音交互的提升;不久前,吉利、百度再次携手,高端智能汽车机器人品牌——极越诞生,在智能化方面寻求突围;本月初,华为发布了接入盘古大模型的HarmonyOS 4系统,将首搭于与奇瑞合作的首款华为智选车型Luxeed。

做“灵魂画师”当“安全卫士”

软件让制造更聪明更可靠

根据拍摄照片,自动生成轨迹和程序,“驱动”机器人手臂绘出栩栩如生的肖像画;自动采集管理、过滤归并、告警监控,做到企业信息安全事件可发现、可处理、可预防……8月21日,2023中国工业软件供需大会暨中国(南京)国际软件产品和信息服务交易会博览会开幕。记者探馆发现,软件正在深刻影响人们的生产生活方式,让制造更聪明、更可靠,让生活更美好。

在展台醒目位置摆出“灵魂画师”的是南京熊猫电子装备有限公司。这一南京人“耳熟能详”的老牌“红色制造”企业,正在从制造走向智造,并研发出系列“熊猫工业机器人产品”。它们除了会画画,更能胜任上下料、组装、研磨、分拣、涂装、检查、焊接、切割、搬运、安装、码垛等工作,让制造更聪明、让劳动更高效。

如何让机器变聪明?建立一套机器能读懂的“标识体系”很重要。在中天科技集团展台,记者了解到,江苏中天互联科技有限公司,自诞生之日起,就承担国家工业互联网标识解析二级节点建设运营工作,让机器与机器更好“通信”,让软件更懂制造、更好服务制造。据介绍,中天互联目前已服务省内外40多家企业二级节点、节点应用平台的建设和运营,包括南京的华天科技、东大集成、中汽创智等。

在聚铭网络和博智安全公司的展台,记者发现,一批软件企业正在为制造企业和社会各行各业撑起“安全盾”,筑起“防火墙”。在聚铭网络公司展台,工作人员告诉记者,网络攻击、数据泄露等事件多发,传统静态防御方式已经无法应对,安全理念应逐渐从点安全设备转向全面安全运营。为此,他们开发了“下一代智慧安全运营中

心”产品。平台将依靠大数据挖掘、AI(人工智能)算法、智能降噪等关键技术,构筑全流程自动化的安全动态防御体系。

软件,让制造更聪明、更可靠,也让生活更美好。在江苏蓝创智能科技股份有限公司的展台,记者看到,企业正在为智慧城市中生态环境、水利、水务、应急安全等领域,提供基于物联网数据采集和人工智能算法的解决方案,最终实现环境污染的精准防治。

软件赋能制造、改善民生,一批制造业企业也在数字化转型中成为新生态的构建者。在南

相关链接

开源软件供应链基础设施平台“源图3.0”发布

在2023中国(南京)国际软件产品和信息服务交易博览会上,由中国科学院软件研究所、中科南京软件技术研究院建设的开源软件供应链基础设施平台“源图3.0”正式发布。这是国内首个开源软件采集存储、开发测试、集成发布、运维升级的一体化设施,通过建设可靠的开源软件供应链,保障软件供应安全和高质量发展,此前已发布两个版本。

基于海量代码知识化等关键核心技术,“源图3.0”累计获取分析开源软件超过14亿款,已建成国内规模最大的开源软件知识图谱,实体数量超过1.8亿条,关系数量超过26亿条,代码行数超过1900亿行,累计发现存在维

护性风险、合规风险、安全风险的项目超百万个,实现了代码缺陷检测、固件检测、漏洞感知、漏洞管理、系统集成发布等创新应用。

以操作系统漏洞感知为例,“源图”实现了对openuler全版本9000多个开源组件的漏洞自动化识别、跟踪和管理,2022年向openuler推送有效漏洞数量超过7000个,达到其漏洞总数的96.5%。2023年“源图”开始向openanolis提供漏洞情报,助力openanolis提升漏洞感知能力。“源图”还接入开放原子开源基金会代码托管平台atomgit,为开发者提供了一系列开箱即用的插件和业界先进的代码评审模式,可实现并提供高可用、高性能、安全的代码托管存储服务。

在此前的“2023未来汽车先行者大会”上,中国工程院院士、清华大学教授、国家智能网联汽车创新中心首席科学家李志强表示,目前,汽车领域对于大模型的应用还处在早期的尝试探索阶段,后续仍需基于云平台进行打通,向应用领域应用推进的任务目标迈进仍然任重道远。

目前,大模型在汽车领域的应用还存在较多风险:一方面,相关政策法规尚未出台,数据安全无法保障,数据合规成为关键;另一方面,落地场景尚不明朗,这都是挑战所在。

尽管车企振臂高呼“未来已来”,但想要真正将智能汽车带入大模型时代,具备更人机、更柔和的交互,解放人类司机,拥有类人的AI司机与AI助手,依然有更多维度的工作要做。

供稿:《21世纪经济报道》

ITMT快报

百度高级辅助驾驶地图已覆盖全国134个城市

近日,百度Apollo智能驾驶方面表示,百度地图134个城市的高级辅助驾驶地图获国家自然资源部地图技术审查中心审批,成为首批快速通过全国高级辅助驾驶地图审核的厂商。

继5月份首度集齐6个试点城市高级辅助驾驶地图许可后,百度地图历时3个月持续扩大地图覆盖范围,并实现车道级功能覆盖。截至目前获批30个省份134城市,实现了全国一线、新一线、二线城市全覆盖,三线城市覆盖率超85%。本次获批后,百度地图高级辅助驾驶地图覆盖的道路里程近150万公里,位列行业第一,相当于绕地球37.5圈。

百度134个城市高级辅助驾驶地图的快速获批,离不开基于文心大模型技术的自动化地图生产能力,在文心大模型技术加持下,百度地图落地行业首个地图生成大模型,实现了地图制图成本降低95%,显著提升地图的全流程制作技术。尤其表现在车道级地图数据生产自动化水平的提升,有效解决传统模式人工依赖程度高、数据生产效率低、成本高、场景泛化能力差等行业难题,实现车道级地图规模化量产能力。

值得一提的是,百度Apollo智能驾驶方面还就自动驾驶行业是否需要高精地图这一争论,给出了自己的看法。在其看来,当前阶段在智能驾驶的应用和推广上,高精地图仍扮演着不可或缺的角色,并且其形容高精地图之于智能驾驶,是登山过程中的“登山杖”“氧气瓶”。

据悉,百度自2013年布局自动驾驶之初便投入研发高精度地图,同时也是国内目前唯一一家既拥有高精度地图领先技术,又能提供自动驾驶完整解决方案的公司。据IDC发布的报告显示,2021年百度稳居全国高精度地图厂商第一名,市场份额超过30%。

百度Apollo智能驾驶方面表示,百度高精地图能力的不断提升以及134城高级辅助驾驶地图的获批,将为智能网联汽车的发展打好坚实的底座。作为新一代人工智能地图,百度地图依托百度AI技术的深厚积累和交通大模型的持续升级迭代,将为用户创造更多价值,帮助用户更加高效、安全地出行。

综合

钉钉向生态伙伴开放智能化底座

昨日,在2023年钉钉生态大会上,钉钉总裁叶军公布了钉钉全面智能化的最新进展:已有17条产品线、55个场景全面接入大模型,完成智能化再造;钉钉同时面向生态伙伴和客户开放智能化底座AI PaaS。

钉钉还率先给出了行业内首个大模型落地应用场景的商业化方案:在钉钉专业版年费9800元基础上,增加10000元即可获得20万次大模型调用额度;在专属钉钉年费基础上,增加20000元即可获得45万次大模型调用额度。相当于一次调用平均只需不到5分钱。

去年3月22日,钉钉在2022年生态大会上宣布全面开放生态,提出“PaaS First Partner First”战略,明确“钉钉只做一件事,就是PaaS化”。

PaaS化指的是,钉钉只做基础能力和基础产品,并将这些能力和产品作为底座开放给生态。PaaS化是一个分阶段的过程。钉钉在2021年提出的低代码(aPaaS)革命,走出PaaS化的第一步。此后,钉钉陆续推出了bPaaS(酷应用)、iPaaS(连接平台)、dPaaS(数据平台)等,不断向生态伙伴开放底座能力。

截至今年3月31日,钉钉已有5000多家生态伙伴,包括独立软件开发商(ISV)、咨询生态、销售及交付服务商以及硬件生态厂商。钉应用数已超过1000万,其中低代码应用数超过800万。钉钉去年营收超1000万元的合作伙伴达到25家,钉钉每收入1元就会给生态合作伙伴带去9元。

2023年,AIGC浪潮袭来,在4月18日的春季钉峰会上,钉钉宣布接入通义大模型,并发布了一条“斜杠”(魔法棒),现场演示了聊天、文档、音视频会议等4大高频场景中的智能化应用。叶军表示:“要用大模型把钉钉重做一遍。”在随后的100多天里,钉钉已经有17条产品线、55个场景完成了智能化再造。

5月31日,钉钉启动了“斜杠”(魔法棒)邀测,邀请各行各业的客户和生态伙伴参与共创。本次生态大会上,钉钉宣布将智能化底座(AI PaaS)开放给生态伙伴和客户,要用大模型帮助生态伙伴把产品重做一遍。这标志着钉钉智能化已全面进入生态层。

叶军表示:“大模型要从‘玩具’变成生产力工具,必须进入应用场景,但首先要解决模型输入和输出的可靠性问题。AI PaaS解决了大模型的数据安全问题、性能问题,让大模型进入企业上下文场景,降低大模型的不确定性,降低开发运维的门槛,帮助企业数据与大模型建立联系,让大模型能力真正为工作所用。”

综合