

2025年,人工智能如何进化

人工智能(AI)近两年的发展具有“大”和“多”的鲜明特征,大模型的参数规模越来越大,文图视等方面的多模态能力也越来越强。2025年,它又将如何进化?

从全球业界发展趋势看,AI将具备更强的推理能力,各形态智能体会更加普及,同时也会有“规模定律”受考验等更多挑战浮现。

大模型应用更广,推理能力更强大

2024年,各家大模型不再简单竞争参数规模,而是将兼具文字图片视频等不同能力的多模态作为重要发力点。美国开放人工智能研究中心(OpenAI)的生成式大模型Sora在2024年2月面世就惊艳世界,正式版已于12月向用户开放。

美国谷歌公司近期发布的《2025年AI商业趋势报告》预测,2025年多模态AI将成为企业采用AI的主要驱动力,助力改善客户体验,提高运营效率,开发新的商业模式。例如,多模态AI将广泛用于医疗领域,通过分析医疗记录、成像数据、基因组信息等

推进个性化医疗;在零售、金融服务、制造业等领域的应用也将不断扩展。有专家认为,通用人工智能正渐行渐近。

AI的逻辑推理能力在提升。OpenAI在2024年9月发布推理模型o1,并在12月迅速升级到o3版本,新模型在数学、编程、博士学位科学问答等复杂问题上,表现出超越部分人类专家的水平。谷歌也在12月发布其最新推理模型“双子座2.0闪电思维”,专注于解决编程、数学及物理等领域的难题。

美国“元”公司最近推出了与传统大型语言模型不同的大型概念模型,它可以在更高的语义层级——“概念”上进行思考。这种方法能够更好地捕捉文本的整体语义结构,使模型能在更高的抽象层面进行推理。

这些具备高级推理能力的模型在科学研究中潜力巨大。2024年诺贝尔物理学奖颁给机器学习先驱、化学奖颁给能预测蛋白质结构的AI开发者,凸显人工智能推动科研的巨大贡献。业界普遍认为,AI将在2025年加速科技突破,有望在可持续材料、药物发现和人类健康等方面展现出新的能力。

智能体将更普及,具身智能受期待

智能体的出现频率将越来越高。智能体指使用AI技术,能够自主感知环境、作出决策并执行行动的智能实体。北京智谱华章科技有限公司人工智能专家刘潇说,如果把大模型比作一名学到很多知识、尚未进入社会实践的学生,智能体则像个毕业生,即将学以致用,在社会中发挥自己的价值。

智能体可以是一个程序。2024年11月底,在智谱AI开放日上最新“出炉”的智能体已经可以替用户点外卖。只要说出需求,它就像一个能理解、会帮忙的小助手,可在无人工干预条件下完成跨应用程序、多步骤的真实任务。

业界普遍认为,这种智能体2025年将变得更加普及,且能处理更复杂的任务,将人类从一些重复且琐碎的工作中解放出来。德勤公司发布的《2025年技术趋势》报告预测,智能体很快将能支持供应链经理、软件开发人员、金融分析师等人员的工作。

智能体还可结合物理实体,形成“具身智能”,如自动驾驶

汽车、具身智能机器人等。美国国际数据公司负责人工智能领域的高管丽图·乔蒂认为,智能体未来有望全面革新自动驾驶领域。美国特斯拉公司研发的人形机器人“擎天柱”已可在工厂行走、分拣电池,还能以接近人类的灵活度用单手稳稳接住迎面抛来的网球,有望在2025年实现小批量生产并投入使用。

“规模定律”受考验,多重挑战需应对

大模型过去一段时间的快速发展符合“规模定律”,即大模型的性能随着模型参数、训练数据量和计算量的增加而线性提高。但近来不断有迹象显示,由于训练数据即将耗尽、更大规模训练的能耗和成本激增等因素,“规模定律”可能难以延续。

因此有研究者提出“密度定律”,指AI模型的能力密度随时间呈指数级增长。北京面壁智能科技有限责任公司联合创始人兼执行总裁李大海说,现在越来越多的企业更注重AI算法的调优,同样的模型能力可被放到一个更小的参数规模里,表明模型的能力密度不断增强。“炼大模型,

不如炼优模型”。

微软开发的Phi模型等一系列小模型已显示,管理较小但高质量的数据集可以提高模型的性能和推理能力。中国深度求索公司2024年12月底发布混合专家模型DeepSeek-V3。测试结果显示,与某些性能相当的国际知名大模型相比,成本低了一个数量级。业内人士预测,小模型的吸引力可能在2025年大幅增长。

发展AI的能源挑战也备受关注。由于训练最新的大模型耗能巨大,微软、谷歌、亚马逊等科技巨头已将目光瞄向核能。

AI的快速发展还伴随着安全、治理、版权、伦理等方面的新风险。例如多模态功能的拓展,使虚假信息的内容形态更加多元,也更难被普通人所辨别;智能体自主性的提高,会带来其目标与人类意图不一致或产生意外行为的

风险。为应对这些风险和挑

据新华社

十字路口上的转型阵痛

——德国汽车工业前景展望

2025年,德国汽车工业遇到十字路口:一方面是汽车零部件供应链企业接连破产、裁员潮冲击以及市场需求疲软;另一方面是欧盟2025年起开始实施新的碳排放法规,未达标企业或面临高达160亿欧元的罚款。

在供应链危机、政策压力升级、国际贸易不确定性加剧等多重挑战下,如何在电动化转型变革中保持技术优势,平衡短期利益与长期发展,已成为德国汽车工业能否顺利前行的关键。

供应链危机蔓延

成立于1796年的德国格哈迪塑料技术公司近期宣布破产。这家公司以生产奔驰车标闻名,其破产被视为德国汽车零部件供应链危机的缩影。

德国联邦统计局数据显示,2024年第一至第三季度企业破产数量同比增加22.2%。制造业,尤其是汽车零部件供应领域,成为破产重灾区,暴露出行业在高成本与低利润双重压力下的脆弱性。

2025年,德国汽车行业面临严峻形势。据德国工商大会调查,预计今年约44%的汽车制造企业业务状况将进一步恶化。

业内人士认为,资金短缺导致汽车制造企业在电动化转型中面临更大阻碍。尤其是早期押注电动车市场的供应商,由于前期投入过高而陷入财务困境。裁员潮由此掀起,预计2025年将持续蔓延。

行业巨头同样无法幸免。汽车零部件供应商方面,博世宣布裁减5500个岗位,采埃孚计划在德国削减超过1万个岗位。2024年上半年,德国汽车零部件制造

行业裁员2.9万人,裁员规模甚至超过新冠疫情期间水平。汽车制造商领域,大众汽车宣布2030年前将在德国裁员超过3.5万人。

此外,经营压力引发更广泛的罢工等社会问题,进一步加剧德国汽车产业供应链不稳定性。

欧盟新规施压

自2025年1月1日起,欧盟开始实施新的碳排放法规,将新车平均排放量限制为不超过每公里93.6克,未达标企业或面临高达160亿欧元的巨额罚款。这意味着多数汽车制造商需要实现汽车总销量的五分之一来自于电动汽车,才能避免重罚。

德国汽车工业正全力推进电动化转型,但这一进程充满挑战。高昂的电力成本、充电基础设施不足以及消费者信心低迷,使纯电动车市场渗透率增长受阻。欧洲汽车制造商协会指出,现阶段,欧盟市场电动车销量仅占市场份额的13%,比预期水平低了大约10个百分点。

为应对欧盟减排要求,德国汽车制造商正在实施电动车降价。然而,新车降价导致二手车市场价格暴跌,租赁公司和消费者面临巨大财务风险。这种盈利压力在2024年第三季度的数据中得以体现,宝马、奔驰和大众的净利润分别同比大幅下降84%、54%和64%。

此外,德国汽车工业在电动车核心竞争力——电池技术领域的短板,加剧了其转型压力。曾被寄予厚望的“欧洲电池冠军”瑞典北方伏特公司申请破产保护以及其他欧洲电池项目的搁置,令奥迪、保时捷等品牌的供应链承压。

探寻转型突破口

在全球范围内,德国汽车工业的竞争力也面临着前所未有的挑战。美国可能出台的高关税政策,犹如悬在德国制造商头上的“达摩克利斯之剑”。德国工业联合会主席西格弗里德·鲁斯武尔姆认为,德国出现在美国新一届政府的关税名单上只是时间问题,届时德国产业将遭受重创。

“德国经济严重依赖出口,因此特朗普计划实施的贸易保护主义政策将对德国经济造成极为沉重的打击。”慕尼黑经济研究所专家尼克拉斯·波特拉夫克说。

面对产业转型与高关税挑战,德系车企正积极探索新的发展模式。宝马、大众等车企加大对固态电池技术的研发投入,计划在2025年实现小规模量产。固态电池以其更高的安全性、能量密度和充电效率,有望显著提升电动车性能,帮助企业抢占未来技术赛道。从技术研发到商业化应用仍需时间,但仍可能成为产业转型的突破口。

与此同时,德国对新签署的欧盟-南方共同市场自贸协定寄予厚望。若协议获批,南美市场的关税壁垒将有所降低,德国汽车出口有望出现新的增长点。

业内人士认为,德国汽车工业当前面临的困境并非不可逾越,如何在市场变化与政策驱动中实现持续创新与高效协同,平衡短期利益与长期发展,已成为决定德国汽车工业未来发展的关键。如果能够抓住技术创新机遇,并有效应对国际市场波动,德国汽车工业仍有机会在全球汽车产业竞争中保持领先。 据新华社



美国纽约市开始征收拥堵费

新华社电 经过多年准备,纽约市曼哈顿岛下城和中城地区近日开始征收拥堵费,成为美国首个开征拥堵费的区域。

纽约大都会运输署5日发布公告说,拥堵费征收办法从即日起开始实施,进入曼哈顿岛第60街及以南拥堵减缓区的车辆将会被征收拥堵费。

根据征收方案,车辆每日只需在进入拥堵减缓区时缴纳一次拥堵费,即可多次出入该区域。支付金额取决于车辆进入减缓区时是否处于交通高峰时段、车辆种类和拥堵费支付方式等。对于进入、驶离、穿过拥堵减缓区或在其内行驶的纽约市出租车和网约车,则由乘客支付金额较低的拥堵费。

此外,低收入群体的车辆可以享受折扣,残疾人或运送残疾人的车辆、应急车辆、公共汽车和特种政府车辆则免征拥堵费。纽约官方此前进行的测算显

示,加征拥堵费后,进入中央商务区的车辆数预计会减少10%,区域内车辆行驶总里程数预计减少5%。

征收拥堵费预计每年可以为大都会运输署带来10亿美元收入,从而为其高达150亿美元的支出计划提供资金,其中包括老旧地铁和市郊铁路改造等。

为减少推行阻力,纽约市拥堵费征收分三个阶段实施。目前拥堵费金额为应征收金额的60%,在2028年初和2031年初将分别升至80%和100%。

纽约州立法机构2017年就拥堵费方案提出动议,2019年批准实施。该方案在2023年7月得到联邦政府批准,原计划于2024年6月底实施。纽约州州长凯茜·霍楚尔在叫停该计划后,于2024年11月推出调整后的拥堵费实施方案。图为1月5日,在美国纽约曼哈顿,出租车通过一个设有征收拥堵费标志牌的路口。