

都已接入GPT-4，如多鄰國等。國內則以網易為首，在過去一年中，網易有道以子曰教育大模型為基座，推出了10餘個應用，這也成為了網易有道的救命稻草。5月23日，網易有道發布第一季度財報顯示網易有道實現淨收入13.9億，同比增長19.7%，經營利潤0.3億元，實現扭虧為盈，首次連續兩個季度實現經營利潤為正。而這正依賴於自研的子曰教育大模型。CEO

周楓表示，“我們利用AI技術的優勢，第一季推動訂閱會員服務的商品交易總額（GMV）同比增長超過140%。”5月29日，網易有道又分享了子曰教育大模型最新技術進展及三大AI創新應用：AI全科學習助手“有道小P”APP、新一代虛擬人口語教練Hi Echo 3.0和新一代知識庫問答引擎QAnything。會後，網易有道漲4.13%，報3.78美元。

AI加速實現自動駕駛，物流運輸領域現商機

中信建投還看好AI在自動駕駛方面的應用。具體來說，演算法架構優化，高階輔助駕駛滲透率預期提升。特斯拉自動駕駛最新端到端模型FSD v12完全是由神經網絡訓練而成，沒有任何一行人工寫的規則代碼。端到端架構為自動駕駛新型演算法架構，通過優化自動駕駛演算法架構，相應汽車自動駕駛性能預計將實現較大幅度增長，從而一定程度帶動高階自動駕駛滲透率提升。技術加持帶動滲透率不斷提升，全自動駕駛時代漸行漸近，同時國內企業也將逐步開啓全球化。自動駕駛實現的過程中演算法極為重要，自動駕駛作為AI重要的應用場景之一，其技術的實現離不開演算法的大規模部署，包括從感知環節的特徵提取到神經網絡的決策，這些都需要依賴演算法改進來提高障礙物檢測準確性和複雜場景下的決策能力。AI演算法就是支撐自動駕駛技術最關鍵的部分，目前主流自動駕駛公司都採用了機器學習與AI演算法來實現。

有了這樣的技術支持，雖然L4級自動駕駛技術全面走進高速和城區場景還面臨著法律法規方面的考驗，但在封閉園區內卻可以開展很多垂直應用，例如港口、物流和快遞等。目前，獨角獸企業小馬智行出了除了自動駕駛出行服務，在自動駕駛卡車領域也有布局。2022年小馬智行與中國外運成立合資公司青驢物流科技有限公司，業務輻射全國。基於小馬智行在自動駕駛技術和智慧物流平台領域的實踐積累，青驢物流將L4級自動駕駛卡車投入到運力服務中，並開始落地應用全套的自動駕駛技術及智慧物流平台。今年年初，中國外運與小馬智行也打通北京-天津往返的高速幹線物流貨運網路，開放的京津塘高速北京段及天津段自動駕駛測試路段總長超過100公里，示範應用的自動駕駛卡車將以最高90公里/小時的速度在此跨

省高速公路進行測試，並將在車輛主駕駛位設置安全員。截至2024年3月底，小馬智行物流商業運營里程超150萬公里，貨運總重近2500萬噸公里。

最後，該行認為智能製造是大勢所趨，是工業大國向工業強國轉型的必經之路。建議關注以下三塊細分子賽道，一是工業機器視覺：SAM模型和GPT-4V已經在工業質檢、工業自動化等領域應用，效率和精確度均有明顯提升，AI有望帶動機器視覺滲透率進一步提升。同時下游行業如消費電子復甦回暖，鋰電等視覺投資佔比提升都會帶來更多的行業需求。二是工業機器人：AGV等移動機器人正在快速進入工業場景，替代傳統的人工搬運、巡檢。智能焊接機器人通過自動識別工件、尋縫、路徑規劃、運動控制，已經在鋼構等下游行業開始應用，填補鋼構等行業快速增長所帶來的大量焊工缺口。三是工業軟件：因為其技術壁壘高，過去均被海外巨頭所壟斷。該行看好在AI+雲化的技術趨勢下，伴隨國產化率和正版化率的逐步提升，湧現出更多的產業機會。

商業競爭猶如田忌賽馬，以弱勢拼對方強勢，自然是難佔上風，卷大模型這麼燒錢的事不如就放心交給字節、騰訊這些資金實力雄厚的老大們，而中小廠的機遇就在於挖掘小場景的硬需求，發現空白，在垂直領域將AI落地，以農村包圍城市的方式佔據市場何嘗不可？畢竟，賺錢才是王道。📺



掃碼聆聽原文



掃碼閱讀原文