

“大数据之父”舍恩伯格：

# 中国AI初创企业仍有巨大增长空间

本报讯(中青报·中青网记者裴思童)面对如今的AI全球竞赛,《大数据时代》作者,牛津大学网络学院教授维克托·迈尔·舍恩伯格认为,这场竞赛的底座和基础逻辑并不稳固,“泡沫有可能崩塌”。但他同时强调,这并非意味着AI革命浪潮的终结,反而会带来新的繁荣。

11月15日,由中共重庆市委、重庆市人民政府和中华全国归国华侨联合会、欧美同学会共同主办的重庆国际人才交流大会开幕。出席论坛的舍恩伯格分享了其对AI议题的见解,并接受中国青年报社等媒体联合采访。

“从全球数据来看,AI的发展机会似乎被美国和中国主导。”舍恩伯

格认为,这说明中国用户对AI的接受度远超世界其他地区,同时中国AI初创企业的市场份额仍有巨大增长空间。

“AI竞赛是一场前所未有的全球竞赛。”舍恩伯格指出,这场全球竞赛基于两个核心逻辑:第一,最优秀的AI服务将赢得最多的用户;第二,AI服务的质量取决于训练模型所需的算力、数据量以及运营系统的人才水平。

基于这样的逻辑,舍恩伯格观察到,全球正在掀起AI基础设施的投资浪潮,“美国的主要企业相信赢家通吃的逻辑,核心战略就是比竞争对手投入更多资金。”但他担忧,这场浪潮会带来两个隐患——

首先,巨大的需求推高了价格成本,顶级计算芯片的价格飙升,数据授

权费用暴涨,美国的大型人工智能公司甚至会为一个人提供数千万美元的年薪,以吸纳人才。其次,这些新增的数据中心将消耗巨大电力,而人类正迫切向可持续发展转型。舍恩伯格认为,当前泡沫式的AI竞赛可能终结,“因为全球AI研发者正致力于研发以更少算力或更少数据,生成更高质量模型的新型算法。”他以中国的AI大模型DeepSeek举例,“它展示出更高效率、更低算力、更优秀的模型是可能的。”

另一方面,舍恩伯格谈到,政府政

策也可能让这场竞赛放缓。“如果政府

能向AI企业开放更多数据,无需求

求其支付高额费用,小型AI初创企业将

会迎来真正的发展机会。”

最后,当顶尖AI人才决定离开大型公司创业时,这场竞赛也可能放缓。舍恩伯格向中青报·中青网记者解释,高薪挖人的人才竞争不可持续,他看到AI人才正在从大型公司向初创公司流动,“他们不为金钱,而是为了希望与愿景”。

舍恩伯格期待,全球AI竞赛的放缓,将原本用于高基基础设施、数据和人才的资金,重新整合利用,用于支持真正的AI初创企业。这将推动AI加速演进,成为推动经济增长和社会福祉提升的强大引擎。

至于是否担忧AI对人类带来冲击,舍恩伯格对中青报·中青网记者笑言:“我是一个乐观主义者。”

“人类大脑的美妙之处在于,我们

可以想象出方案来解决一个还不存在

的问题,然后让它发生。”舍恩伯格说,70年前人们想要登上月球,他们在图书馆里想象火箭,然后真的让它飞起来,“这是人类的‘超能力’”。

很多专家认为,AI会加大聪明人和普通人间的差距,但我不相信。舍恩伯格认为,“我们的未来不是建立在人们用心学习计算的基础上,人类的未来是关于我们想象不存在的东西的能力,这也是我们和人工智能的区别。”

“我们需要鼓励并训练每个人都释放他们的‘超能力’,这与智力无关,只与想象力有关。”舍恩伯格说,“只有当我们错误地认为人工智能可以解决它不知道的问题时,人类才会变得懒惰,不再使用我们的大脑。”

## 全国建成执法办案管理中心3266个

心是一项重大变革,使得公安机关执法办案模式由原来的分散式、粗放化向集约式、精细化转变,有力地提升了执法质效和人权保障水平。广大民警在安全的场所内、在规范的办案“流水

线上”执法办案,有效节约成本,保证执法安全,提升办案质效。中心建成应用以来,各地普遍实现重大执法安全事故“零发生”,江苏、重庆等地办案效率提升30%以上。

同时,执法办案管理中心设有案件管理区、公检侦查监督与协作配合办公室,公安法制部门入驻,加强执法巡查和系统管理,严格落实讯问嫌疑人全程录音录像、案件法

制审核、法定办案时限等规定要求,促进执法行为更加规范,人权保障制度全面落实。

公安部法制局局务委员云宏表示,推行执法办案、监督管理、服务保障“一体化”运行机制,带动执法规范化水平大幅提升,已成为对外展示法治公安建设乃至法治中国建设的一张亮丽“金名片”。

(上接1版)

西安浐灞国际港西安陆港多式联运公司副总经理肖立志说,中欧班列从最初的一条铁路线,发展到如今东、中、西三条主干道并举,跨里海、跨黑海等南向新路径不断拓展,并且与西部陆海新通道、长江黄金水道、沿海港口无缝衔接,运行网络从“连线成片”进阶为“织网结链”,“这种立体化通道格局,显著增强了国际物流链韧性”。

走进西安浐灞国际港,中欧班列运营平台的电子屏幕上,18条干线运行情况一目了然。从这里出发的班列可达德国汉堡、匈牙利布达佩斯等欧洲主要枢纽。“我们可根据客户需求智能推荐最优路线。”西安自贸港建设运营有限公司副总经理张奇琦说。

截至今年6月,中欧班列累计开行突破11万列,通达欧洲26个国家229个城市、亚洲11个国家超100个城市。“多点、多线、多向”的通道布局,已形成强大的网络协同效应。

从重庆团结村到全国14个集结中心,中欧班列用十余年完成了深刻的通道变革,绵延的铁路,如同闪亮的丝线,在亚欧大陆上编织出合作共赢的金色网络。

### 模式创新:从“基础联通”到“高效畅通”

在新疆阿拉山口和霍尔果斯口岸,返程班列换装平均2小时即可完成,日均进出口中欧(中亚)班列稳定在27列以上;在陕西的哈萨克斯坦西安码头,口岸换装时效从以往的三、四天压缩至3小时,关键单据信息通过云端实现跨国即时共享,集装箱“即到即办”……

效率跃升的背后,是系统化、智能化的物流变革。

近年来,随着中欧班列货运量与货值持续增长,沿线国家不断加大基础设施建设投入,全面提升运输效能。

自2023年首届中国—中亚峰会举办以来,中国与哈萨克斯坦创新合作模式,相继在对方境内投运现代化物流场站,打破“过路经济”的困局,开启共赢发展的新纪元。

自去年2月哈萨克斯坦西安码头投运以来,中哈两国铁路和海关部门实现在线协同办理业务,大幅压缩了班列在口岸的停留时间,使该码头成为哈萨克斯坦在中国的商贸物流集散中心。

目前,全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列,全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上,平均每柜货值较普通中欧班列提

升41%,持续赋能沿线国家多领域合作。此外,国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司,与当地深化合作,共同开拓双向货源。更令人欣喜的是,目前中欧班列去程回程开行基本均衡,综合重箱率基本稳定在100%,展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出,“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’”,完善立体互联互通网络布局“提升中欧(亚)班列发展水平”。

今年6月,位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作,‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港务集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管

规则上的深度对接,积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍,以往中欧班列途经各国时,存在运行时间不确定、无效停留多等问题,全程时刻表班列开行后,各国民铁路部门共享信息,确保口岸高效换装,实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可,吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说,乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列,通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前,全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列,全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上,平均每柜货值较普通中欧班列提

升41%,持续赋能沿线国家多领域合作。

此外,国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司,与当地深化合作,共同开拓双向货源。更令人欣喜的是,目前中欧班列去程回程开行基本均衡,综合重箱率基本稳定在100%,展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出,“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’”,完善立体互联互通网络布局“提升中欧(亚)班列发展水平”。

今年6月,位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作,‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港务集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管

规则上的深度对接,积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍,以往中欧班列途经各国时,存在运行时间不确定、无效停留多等问题,全程时刻表班列开行后,各国民铁路部门共享信息,确保口岸高效换装,实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可,吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说,乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列,通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前,全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列,全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上,平均每柜货值较普通中欧班列提

升41%,持续赋能沿线国家多领域合作。

此外,国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司,与当地深化合作,共同开拓双向货源。更令人欣喜的是,目前中欧班列去程回程开行基本均衡,综合重箱率基本稳定在100%,展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出,“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’”,完善立体互联互通网络布局“提升中欧(亚)班列发展水平”。

今年6月,位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作,‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港务集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管

规则上的深度对接,积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍,以往中欧班列途经各国时,存在运行时间不确定、无效停留多等问题,全程时刻表班列开行后,各国民铁路部门共享信息,确保口岸高效换装,实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可,吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说,乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列,通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前,全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列,全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上,平均每柜货值较普通中欧班列提

升41%,持续赋能沿线国家多领域合作。

此外,国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司,与当地深化合作,共同开拓双向货源。更令人欣喜的是,目前中欧班列去程回程开行基本均衡,综合重箱率基本稳定在100%,展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出,“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’”,完善立体互联互通网络布局“提升中欧(亚)班列发展水平”。

今年6月,位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作,‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港务集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管

规则上的深度对接,积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍,以往中欧班列途经各国时,存在运行时间不确定、无效停留多等问题,全程时刻表班列开行后,各国民铁路部门共享信息,确保口岸高效换装,实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可,吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说,乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列,通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前,全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列,全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上,平均每柜货值较普通中欧班列提

升41%,持续赋能沿线国家多领域合作。

此外,国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司,与当地深化合作,共同开拓双向货源。更令人欣喜的是,目前中欧班列去程回程开行基本均衡,综合重箱率基本稳定在100%,展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出,“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’”,完善立体互联互通网络布局“提升中欧(亚)班列发展水平”。

今年6月,位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作,‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港务集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管

规则上的深度对接,积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍,以往中欧班列途经各国时,存在运行时间不确定、无效停留多等问题,全程时刻表班列开行后,各国民铁路部门共享信息,确保口岸高效换装,实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可,吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说,乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列,通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前,全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列,全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上,平均每柜货值较普通中欧班列提

升41%,持续赋能沿线国家多领域合作。

此外,国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司,与当地深化合作,共同开拓双向货源。更令人欣喜的是,目前中欧班列去程回程开行基本均衡,综合重箱率基本稳定在100%,展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出,“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’”,完善立体互联互通网络布局“提升中欧(亚)班列发展水平”。

今年6月,位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作,‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港务集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管

规则上的深度对接,积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍,以往中欧班列途经各国时,存在运行时间不确定、无效停留多等问题,全程时刻表班列开行后,各国民铁路部门共享信息,确保口岸高效换装,实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可,吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说,乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列,通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前,全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列,全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上,平均每柜货值较普通中欧班列提

升41%,持续赋能沿线国家多领域合作。

此外,国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司,与当地深化合作,共同开拓双向货源。更令人欣喜的是,目前中欧班列去程回程开行基本均衡,综合重箱率基本稳定在100%,展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出,“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’”,完善立体互联互通网络布局“提升中欧(亚)班列发展水平”。

今年6月,位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作,‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港务集团