

# AI撑起前景 硅谷巨头们又回来了

## 超预期收入

当天美股盘后，微软公布截至3月31日的2023年第三季度业绩。财报显示，微软上季度营收同比增长7%至529亿美元，这是微软营收增速连续第二个季度仅有个位数，但依然高于市场预期的510.3亿美元；其中，包括Azure等在内的智能云营收同比增长16%至220.8亿美元，高于市场预期的218.9亿美元。

报告期内，微软经营利润同比增长10%至224亿美元；净利润同比增长9%至183亿美元；每股净收益同比增长10%至2.45美元，高于市场预期的2.24美元。

作为全球资本市场关注的焦点，微软在本季度以极强的行动力推进一系列“AI全家桶”的发布。不过，虽然AI的算力需求带来了一些新客户，Bing搜索引擎的崛起有望夺走谷歌的市场份额和数十亿美元营收，但这样的趋势仍处于初步阶段。

同一天，微软老对手谷歌母公司Alphabet公布的今年第一季度营业收入超预期增长，每股收益(EPS)降幅明显较预期缓和，营业利润降幅并未扩大。一季度营收697.87亿美元，同比增长3%，虽然远不及疫情期间的两位数增长，但较去年四季度1%的同比增速有所加快。

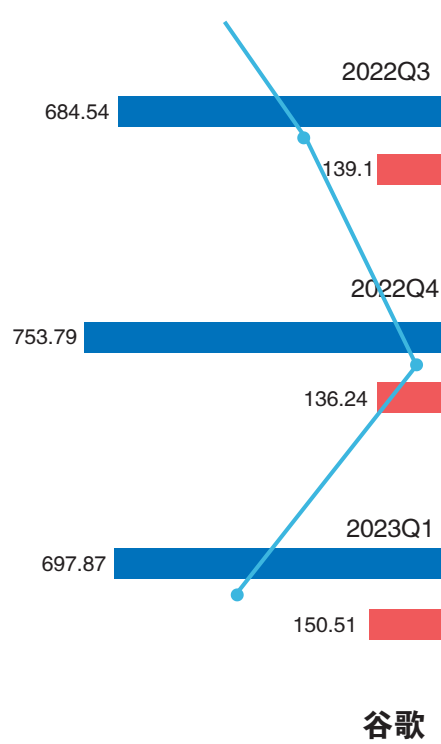
分业务看，Alphabet最重要的业务部门——包括谷歌广告、搜索、地图、YouTube、硬件、安卓、Chrome和Google Play在内的谷歌服务一季度业绩出乎市场意料强劲增长。同时，谷歌云业务部门在连续亏损三年多后，已在运营基础上实现盈利。目前谷歌在美国云基础设施市场排名第三，仅次于亚马逊和微软。

财报发布后，谷歌和微软在当天盘后交易中股价分别上涨8.3%和12.4%。

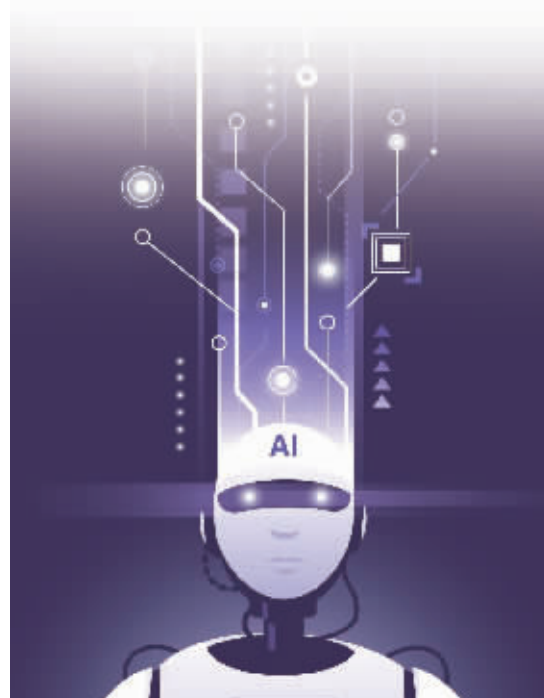
## 云计算的价值

分析人士表示，尽管大型科技行业进入增长放缓期，但企业仍然看到了云计算带来

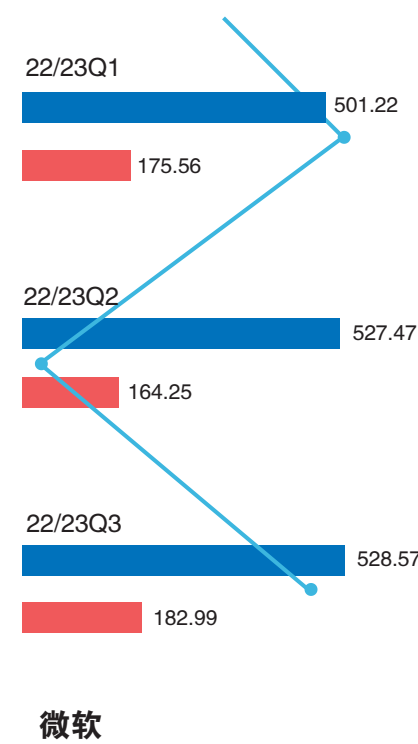
经历了数波裁员、行业寒冬、股价下滑，科技巨头们凭借AI火热又燃起了希望。当地时间4月25日，谷歌和微软分别发布财报，其中共同的迹象是，AI和云计算正在推动科技巨头公司收入的增长。手握ChatGPT原始股的微软自不用说，谷歌云也在连续亏损三年后首次实现盈利。不过，如果想要一直赢下去，竞争也必将更加激烈。



谷歌



营收 净利润 净利润率



微软

的价值。“仍有很大一部分工作负载可以转移到云端。”研究机构TECHanalysis Research分析师Bob O'Donnell表示。

美国富国银行分析师Michael Turrin在一份报告中预计，OpenAI的能力可能会为微软带来超过300亿美元的新年收入，其中大约一半来自Azure。

微软首席执行官纳德拉在电话会议上告诉投资者，该公司拥有超过2500个Azure-OpenAI客户，并表示人工智能已集成到广泛的产品中。“Bing长期以来一直是搜索引擎谷歌的竞争者，现在日活用户超过1亿，并且自从我们添加了人工智能功能以来，Bing下载量猛增。”纳德拉表示。

纳德拉去年10月份表示，微软云Azure

机器学习服务的收入已连续四个季度实现翻番。“即便是当今最流行的人工智能应用程序之一ChatGPT，也都是在Azure超级计算机上训练的。”他在去年年底的股东大会上表示。

不过，他们也并非没有担忧。比如微软1月份宣布在全球范围内裁员1万人，约占其员工总数的5%，以应对经济下行压力。而谷歌的网络业务和YouTube表现不佳，一季度营收分别下滑了2.56%和2.6%。因为随着TikTok等短视频应用的崛起，YouTube的用户遭遇掠夺。

全联并购工会信用管理委员会专家安光勇对北京商报记者表示，微软和谷歌的业绩上涨可能与AI的热度有关，比如就带动了作

为ChatGPT训练数据库的Bing等服务，但不是唯一的原因，还受到许多其他因素的影响。例如市场需求、竞争格局、产品创新、营销策略等。此外，两家公司在其他领域也有很强的竞争力，如微软在Windows操作系统和Office软件市场上的领导地位，谷歌在搜索引擎和在线广告市场上的优势。

对于此次业绩以及未来计划，北京商报记者联系了微软和谷歌，但截至发稿还未收到回复。

## 仍在押注AI

目前，大型企业仍在扩大AI投入。微软首席财务官胡德(Amy Hood)表示，她看好人

工智能带来的回报。“与任何重大平台转变一样，它始于创新，我们对迄今为止得到的人工智能功能的早期反馈和需求感到兴奋。”她说道，“我们将继续投资于云基础设施，特别是与AI相关的支出，因为客户转型驱动的增长需求仍将持续，我们预计由此产生的收入会随着时间的推移而增长。”

谷歌也在集中力量发展人工智能。公司上周表示，旗下人工智能子公司DeepMind将与谷歌大脑(Google Brain)合并，这意味着从本季度开始，DeepMind将不再计入Other Bets，而是计入母公司Alphabet的企业成本。Other Bets第一季度的收入为2.88亿美元，低于去年同期的4.4亿美元。

为了与微软支持的ChatGPT竞争，谷歌也在本季度迅速推出了自己的AI聊天机器人Bard。此前有报道称，三星正在考虑将其智能手机系列的默认搜索引擎从谷歌更改为微软Bing。针对谷歌与三星和苹果等手机制造商的合作关系，谷歌CEO皮查伊表示：“对于谷歌来说，一切都始于不断创新和改进搜索，并确保我们在这方面处于领先地位。”

Meta公司人工智能实验室主任杨立昆(Yann Le Cun)本月早些时候也表示，AI虚拟助理将是未来10到15年可预见的最重要的技术创新。他认为，未来人类将与智能虚拟助手互动，这些虚拟助手在某些时候会具有与人类智能相似的智能，甚至会在某些领域更胜一筹，并且可以在日常生活中全天候地帮助人类。

对于未来，安光勇认为AI、云计算、物联网、区块链等新技术将会继续成为关注的热点，而且未来科技的应用场景也将会越来越广泛，包括医疗、金融、制造等领域。同时，随着人工智能等技术的不断发展，科技行业的竞争也将会更加激烈，企业需要不断创新和提升核心竞争力，才能在市场上取得优势。

北京商报记者 方彬彬 赵天舒

## Focus

# 美国的第一条高铁还有多远

当地时间24日，美国内华达州和加利福尼亚州的多名跨党派国会议员致信拜登政府，要求加快拉斯韦加斯至洛杉矶高铁的拨款审批程序。在这封写给美国交通部长布蒂吉格的信中，内华达州的6名国会议员和4名加利福尼亚州的国会议员表示，他们支持由私营公司光明西线(BrightlineWest)建造这条高速铁路。

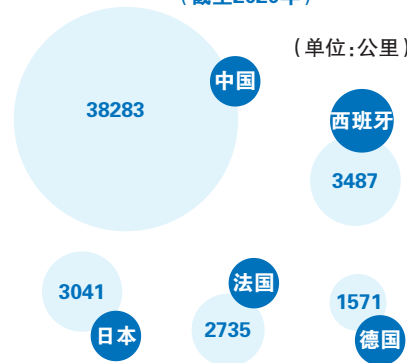
议员们在信中提到，光明西线计划在该项工程中投入100亿美元，国会寻求拜登政府根据之前通过的《美国基建法案》为这项高铁工程拨款37.7亿美元。

此前光明西线在3月宣布，公司计划在洛杉矶附近的库卡蒙格牧场(Rancho Cucamonga)和拉斯韦加斯之间建设一条218英里(351公里)长的高铁路线，这条铁路沿线将穿过圣贝纳迪诺(San Bernardino)山脉和沙漠地区。

光明西线在一份声明中称，这条全新的高铁通车后速度可达每小时200英里，预计每年将减少往返洛杉矶和拉斯韦加斯的汽车或公交量超过4000万次，有利于降低40万吨的二氧化碳的排放，并将显著地减轻15号州际公路(Interstate 15)上的交通负担。这条高铁线的通车也将意味着拉斯韦加斯的客运列车在中断30年后重新回归。

火车制造商阿尔斯通美国分部的首席商务官谢林(Scott Sherin)表示，将要动工的洛杉矶和拉斯韦加斯之间的高铁可以为美国未来的高铁计划提供一个模板参考，即评估那些通过飞机旅行距离太远而对于汽车旅行来说距离太远的城市之间的交通系统，预测哪些城市之间存在最大潜力。

## 全球各国高铁运营里程 (截至2020年)



“美国尚未开发全国性的高铁是有原因的。”谢林说，“几十年来，驾车旅行不太困难。但是，随着高速公路拥堵情况的恶化，我们已经到了应该开始认真考虑替代方式的阶段。”

根据美国交通部的数据，目前美国有375英里的铁轨，可以供火车以时速100英里的速度行驶。“很多美国人对高铁完全没有概念，看不到它的价值。他们坚持选择高速公路和航空。”北美最古老的铁路行业出版物《铁路时代》的主编万托诺(William C. Vantuono)表示。

为了支持这项计划，在拜登政府的1.2万亿美元的基础设施法案中，有1700亿美元将被用于改善美国的铁路系统。

在基建法案投资的项目中，有一部分将被用于修复Amtrak破旧的东北走廊(NEC)，该走廊连接波士顿、纽约和华盛顿。除了私人公司光明西线已经获得批准的这条高铁之外，仍在讨论阶段的还有加利福尼亚州、得克萨斯州的高铁计划，以及连接俄勒冈州波特兰、西雅图和温哥华的高铁计划。

“我们需要更好地阐明高铁的好处，

包括高质量地工作、拉动经济、比航空更好的连通性，这些都将有助于我们建立两党的支持。”谢林补充说，“高铁不是万能的，但它有一席之地。”

比起美国，其他国家开展高铁建设要早得多。新干线是日本的高速铁路系统，也是全世界第一个投入商业运营的高速铁路系统。第一条线路是连接东京与大阪之间的东海道新干线，于东京奥运开幕前的1964年10月1日通车运营。最高车速依线路可达到每小时240至320公里，但在进行速度测试时，曾创下每小时443公里的最高纪录。

在欧洲较早运行的是欧洲之星。它连接英国伦敦与法国巴黎以及比利时布鲁塞尔，第一班正式运营的欧洲之星列车是在1994年11月开始。在海峡隧道连接铁路的第二阶段于2007年完工，并在该年11月通车之后，从伦敦到巴黎和布鲁塞尔的时间分别减至2小时15分钟和1小时51分钟。

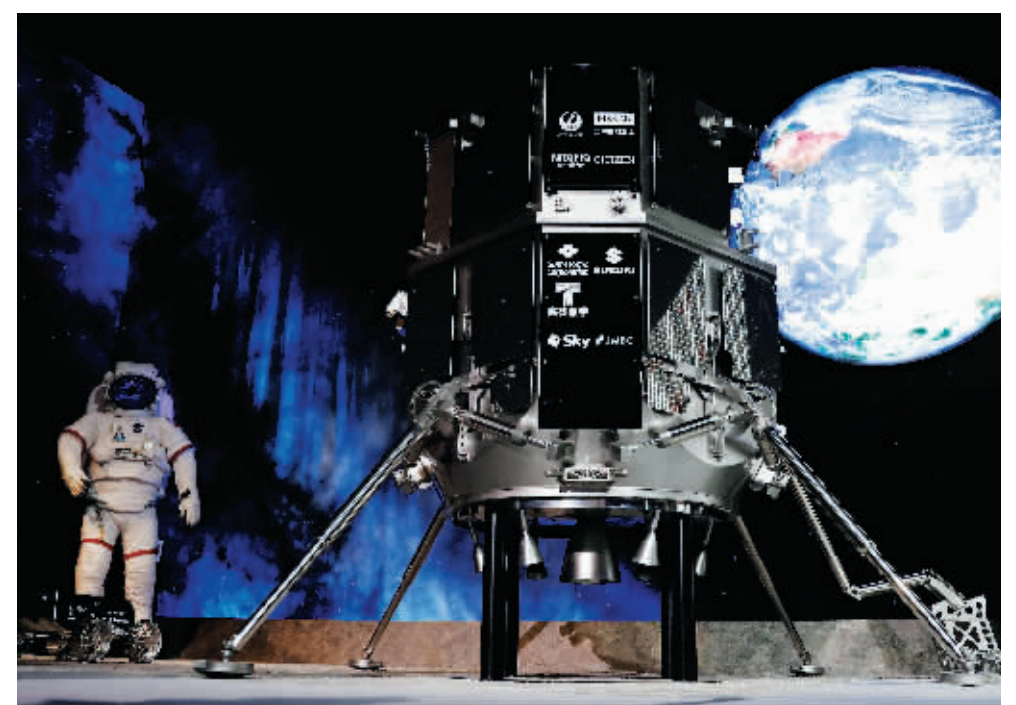
值得一提的是，就在不久前，中国参建欧洲的首条高铁迎来新进展。塞尔维亚当地时间4月6日，匈塞铁路塞尔维亚境内诺维萨德至苏博蒂察段(以下简称“诺苏段”)正式启动轨道铺设，标志着该铁路诺苏段全面进入线上施工阶段。

匈塞铁路是在中国-中东欧合作机制下实施的重大基础设施项目，也是中国第一条在欧盟建设的高铁项目。该铁路连接塞尔维亚首都贝尔格莱德和匈牙利首都布达佩斯，线路全长341.7公里，最高运营时速200公里。该铁路通车后，贝尔格莱德到布达佩斯车程将由现在的8小时缩短至3小时内，拉近塞尔维亚与欧洲中心地带的距离。

北京商报综合报道

## · 图片新闻 ·

# 日本首个商业登月任务失败



新华社电 日本民间企业“i太空公司”26日表示，其探月项目“白兔-R”1号任务的月球着陆器26日凌晨在实施着陆过程中与地面失去联系，因此“未能完成”月球着陆任务。媒体认为，这意味着该公司首个商业登月任务失败。

这是日本以及世界首个民间企业挑战登陆月球的项目。这一无人着陆器于日本当地时间26日零时40分(北京时间25日23时40分)左右开始从月球上空约100公里处下降。“i太空公司”26日发布的新闻公报说，着陆器原计划于当地时间26日1时40分在月面着陆，但截至当天上午，地面与着陆器的通信依然没能恢复，目前已确认其“未能完成”登陆月球并建立通信的目标。

公报说，根据目前获得的数据，位于东

京的地面控制室证实，着陆器在着陆倒计时快结束的时候处于垂直于月面的状态，但过了着陆预定时间未能收到其已着陆的数据。此外，工程师推测着陆器的推进燃料已所剩不多，并且下降速度急速上升。媒体报道称，综合研判该着陆器很有可能已在月球表面坠毁。

“i太空公司”的月球着陆器于2022年12月从美国佛罗里达州发射升空，该着陆器载有阿联酋穆罕默德·本·拉希德航天中心的月面探测器“拉希德”和日本宇宙航空研究开发机构的可变形月面机器人等。

路透社称，私营企业登月是“野心勃勃的壮举”。2019年4月，以色列一家私营企业曾尝试登月，但以失败告终。目前，只有中国、美国(前)苏联达成过将探测器成功着陆月球表面的成就。