

公共数据开发利用将迎重磅政策 数据要素资产化进程将会“更进一步”

■本报记者 田鹏

7月4日,国家数据局数据资源司副司长张慧星在2024全球数字经济大会——数据要素高层论坛上透露,正在加快研究制定数据资源开发利用政策文件,针对公共数据、企业数据、个人数据不同属性特点分类施策,部分政策很快就会出台。

事实上,公共数据的开发利用作为探索数据赋能发展新模式的关键一环,一直以来都是数据要素市场建设“重中之重”,相关政策举措接连出台。

2022年12月份,《中共中央国务院关于构建数据基础制度更好发挥数据要素作用的意见》(简称“数据二十条”)发布,随后,多个相关政策文件相继出台,各地在实践中不断探索,围绕公共数据开发利用推出诸多创新举措。

中国国际经济交流中心资深专家、国际货币基金组织原副总裁朱民在接受《证券日报》记者采访时表示,公共数据是具有经济价值、社会价值和管理价值的资产。在数据资产化、资本化的过程中,公共数据的开发、利用和资

产化是让数据资产动起来的第一步,也是最关键的一步。

基础制度体系 日益稳固

近年来,随着数字经济时代浪潮席卷,数据成为一种新型的生产要素和社会财富。尤其是事关多数人利益的公共数据,成为了实践探索的“试验田”。

所谓公共数据是指,由政府机构或其他公共部门在履行职责过程中收集、生成、处理和持有的数据,包括政府事务、社会经济、环境资源、基础设施、公共安全等数据。

中国移动通信联合会区块链与数据要素专业委员会主任陈晓华对《证券日报》记者表示,开发利用公共数据有利于让数据资产“活”起来。首先,有助于提升治理能力,通过精准数据分析优化政府决策和服务。其次,为企业提供市场洞察和决策支持,助力实体经济发展。最后,合理利用公共数据有助于更好地进行资源配置,提高公共服务质量。

在国家发展改革委相关工

作人员看来,通过对公共数据的开发利用,如公共数据场内交易先行先试,有利于增强市场的信心。同时,通过让公共数据优先流动起来,有利于引导市场数据等陆续入场交易,进而逐步实现数据交易市场的规范化管理。

对于公共数据的开发利用一直都是我国数据要素市场建设的重中之重,从中央到地方,接连出台有关政策和指导意见,推进公共数据开发利用工作。

例如,从国家层面来看,2022年12月份印发的“数据二十条”提出,推进实施公共数据确权授权机制。从地方层面来看,北京市发布《关于推进北京市金融公共数据专区建设的意见》,成立金融公共数据专区;上海市出台《上海市数据条例》,以专门章节规定公共数据授权运营制度;广东省发布《广东省公共数据管理办法》《广东省经济促进条例》,构建完善的制度规范体系……

此次,由国家数据局牵头拟颁布的公共数据开发利用政策将进一步筑牢公共数据开发利用基础制度体系的“四梁八柱”。据张慧星介绍,公共数据方面,按照用于政府治理、公共

服务以及行业发展和企业经营等不同的用途,对政务数据共享以及公共数据开放和授权运营分别作出制度安排,重点是鼓励和探索公共数据授权运营,规范数据运营活动的开展。

公共数据开发利用 仍需探索

目前,随着一系列政策措施的引导以及各地积极探索实践,我国公共数据开发利用模式日渐清晰,主要有政府自行开发模式、政府购买服务模式、公共数据开放模式、公共数据授权运营模式和公共数据交易模式等五大类。

在朱民看来,各地开展公共数据授权运营的思路和实践各具特色。以上海为例,其在公共数据管理领域的政策和实践方面都取得显著成效,通过平台建设、数据运营、产业培育等,加快实现公共数据、行业数据与社会数据的融合开发,可探索和想象的空间很大。

但需要注意的是,公共数据开发利用方面仍存在一些问

题。在公共数据开发利用过程中,存在数据质量和标准化不足、隐私和安全风险、法律法规不完善以及数据价值评估困难等问题。此外,数据权属安排以及数据开放、授权使用的经济性等问题还有待解决。

“道阻且长,行则将至”,公共数据开发利用是一项系统工程,需要在实践中不断探索和完善。面对挑战,各地需要立足自身优势,勇于创新突破。

中国数实融合50人论坛智库专家洪勇对《证券日报》记者表示,首先,需要建立健全公共数据的管理制度和法律框架,明确数据权利归属,制定数据安全和个人隐私保护的相关标准。其次,应加强数据基础设施建设,推动数据的标准化和互联互通,打破数据孤岛,促进数据的高效流通。再次,培育和发展改革数据要素市场,引入第三方数据服务机构,提供数据清洗、标注、分析等服务,增强数据的可用性和价值。最后,鼓励创新和试点项目,探索公共数据与私人数据融合利用的新模式,在推动数据资产化的同时,确保公共利益最大化。

新技术涌现叠加商业化落地 2024年自动驾驶步入不平凡之年

(上接A1版)

此时,驾驶室后排的小马智卡产品经理张嘉浩同样目不转睛地看着电脑屏幕上的实时数据——包括车辆的位置标注以及方向盘摆动的次数、幅度等。“监测这些指标是为掌握车辆运行的实时数据,为接下来编队行驶和更大范围内的货运运营积累经验。”张嘉浩表示。

“从前司机开重卡到港口取箱,不仅劳动时间长,排队办票流程繁杂,遇到风霜雨雪等恶劣天气一天得工作10多个小时,极易疲劳驾驶。”李师傅说,如今只要在平板电脑上一点,货箱自动派单,重卡即提即走,还可以全天候运输,大大提高了运输效率和安全性。

从封闭园区测试到跨省开放运营,再到编队行驶的提出和应用,不仅进一步推动了整个智能网联汽车应用场景商业化进程,更标志着打通了包含公路货运在内的自动驾驶物流全场景运输。在张嘉浩看来,由于生产资料的属性,商用车是典型的成本敏感型行业。随着当前“门到门”自动驾驶运输逐步成为现实,高速干线运输的常态化运营曙光在望。

新技术不断涌现 自动驾驶迎质变之年

总体来看,高阶智驾产品渴望商业成熟,但仍处于技术剧烈变革阶段。

纵观自动驾驶技术的发展历程,人工智能的不断突破显著提升了自动驾驶的感知性能。从卷积神经网络(CNN)的引入,到循环神经网络(RNN)的应用,再到结合鸟瞰图(BEV)与Transformer(自注意力机制)的神经网络架构的创新,新技术的迭代涌现不断增强自动驾驶的精确度与安全性。

尤其是在“BEV+Transformer”与OCC(占用网络)之后,端到端(End-to-End)自动驾驶技术开始受到广泛关注。而特斯拉作为行业的先锋,其推出的FSD V12系统成为端到端自动驾驶技术的典范。

所谓端到端,指的是通过AI模型,只要输入原始数据就能输出最终结果。比如ChatGPT,就是一个典型的端到端模型,输入文字语句,直接就能得到回答。那么,在自动驾驶领域何为“最终结果”?

这还要从自动驾驶的演进说起。以前的自动驾驶按照不

同功能划分为感知模块、控制模块、定位模块、规划决策模块等,由于涉及模块之间的参数传递,人为定义接口会过滤掉一些信息,导致处理的场景有限,长尾场景无法彻底消除。同时,依赖于人为规则的算法,每个模块只能达到局部而非全局最优。结果就是,人为规则操控的车辆缺乏“人味”,无法像人类一样随机应变且丝滑地处理场景挑战。

而在端到端范式下,整个自动驾驶系统只有一个模块,或者说神经网络——摒弃了传统自动驾驶中感知、规划、控制各大模块及下边的各类子任务,能够实现输入传感器数据可直接输出车辆动作控制,宛如人类通过五官和经验在开车驾驶。

需要指出的是,目前业内对于端到端还没有一个权威统一的定义。特斯拉方面称,FSD Beta V12也可叫做“感知决策一体化”,即把“感知”和“决策”融合到一个模型中,通过输入图像,旋即输出转向、刹车、加速等车辆控制信号的能力,进而实现自动驾驶。

据观察,FSD V12在今年大面积推送后的确展现出了不同寻常的潜力。有特斯拉车主向记者表示,新系统相比上一代进步明显,在狭路会车、超车方面已非常从容熟练——“就像人开车一样”。

“以前是靠人编程写规则,做海量的标定,教神经网络开车。现在则是仿生人类学习机制,通过一个AI神经网络大模型,不分模块和堆栈,直接接收感知信号,然后输出决策指令。”中国自动驾驶产业创新联盟调研员高超对《证券日报》记者表示。

基于此,国内一些领先的企业也在跟进这一技术的研发与部署。就在今年的北京国际车展期间,小鹏汽车、华为、元戎启行、长城、商汤科技等多家企业争相宣布推出类似FSD V12的自动驾驶系统。同期,软银、英伟达和微软也斥资10.8亿美元投资了与特斯拉路线相同的自动驾驶公司Wayve。

“2025年智能驾驶会发生质的改变。现在看甚至提前到今年,因为技术进步比我想象中更快。”在小鹏汽车董事长何小鹏看来,原先智能驾驶需要大量代码定制规则,即使达到一百万,可能也只能实现50%的规则能力。“随着端到端技术的出现,

我们仅需投入数十亿(元)的训练费用,就可以在一年内大幅提升产品性能,这将极大加快自动驾驶技术在实际应用中的普及速度。”

华为智能汽车解决方案BU董事长余承东表示,今年8月份,华为将进入高阶智驾ADS 3.0方案时代,该方案就采用端到端架构。理想汽车CEO李想也表示,三季度将向测试用户推送端到端+VLM(视觉语言模型)的智驾方案。蔚来汽车虽未明确宣布端到端方案的落地时间,但大概率也在年内发布。

尽管端到端自动驾驶系统蔚然成风,但其是否就是自动驾驶未来发展的唯一道路,目前也存在一些疑问。极越CEO夏一平在接受《证券日报》记者采访时就表示,大模型训练的核心不是比谁的数据多,而是比谁的数据更有价值。“数据质量很重要。数据质量不好,训练出的模型可能就是有缺陷的。”

与此同时,端到端也需要巨大的资源支持,包括高质量视频数据的采集和算力资源的大幅增加。特斯拉CEO马斯克今年4月份在社交媒体上表示:“在AI训练和推理领域,任何支出达不到每年100亿美元水平的公司,都无法在市场上竞争。”据马斯克透露,到2024年底,特斯拉的训练算力将达到100E FLOPS(每秒浮点运算次数)。对于国内企业来说,算力资源的积累和竞争问题已迫在眉睫。

但无论如何,端到端技术以其创新的理念,为实现完全无人驾驶的目标提供了新的可能性。随着技术的不断进步和行业的共同努力,上述挑战必将被逐一克服。而元戎启行、商汤科技、毫末智行等国内企业的积极参与,也展现了中国在自动驾驶技术领域的决心和潜力。

大模型与L3路测双重加持 年内行业融资达168亿元

在ChatGPT成功之后,由“大算力+大模型+大数据”驱动创造的“智能涌现”,加之国内有条件自动驾驶(L3级)高速公路路测牌照发放,使得自动驾驶行业声量渐隆,重获资本市场青睐。过去一年,已有文远知行、黑芝麻智能、知行科技、速腾聚创等数十家国内自动驾驶供应商申请IPO。其中,知行汽车科技和禾赛科技已成功上市。

最新统计显示,今年以来,

国内外自动驾驶领域公开超40起重要投融资,已披露的融资总额达168亿元,实现同比翻番。我国自动驾驶行业的融资区域较为集中,主要分布在北京、上海、江苏、广东等地。从投资主体来看,代表性投资主体有投中资本、高瓴投资、红杉资本中国、启明创投等;实业类的投资主体有百度、字节跳动、小米集团、广汽集团等。

进入2024年,自动驾驶赛道第一笔融资落在毫末智行头上。2月22日,毫末智行宣布获超亿元B1轮融资,此轮融资由成都武发基金投资。这次的融资一开始就确定了投入方向:大模型。

毫末智行董事长张凯表示,此次募得资金将主要用于毫末大模型等AI自动驾驶技术的研发投入。“毫末智行会以项目为牵引,加速自动驾驶项目落地。”记者观察到,早在去年,毫末智行就建成了国内首个自动驾驶行业智算中心MANA OASIS,还推出了自动驾驶生成式大模型DriveGPT。

大模型概念的异军突起,令自动驾驶企业与车企的合作再上新台阶。国内的文心一言计划接入红旗、长安、吉利、岚图等车企;国外方面,微软亦与奔驰联手,将ChatGPT整合到奔驰车载语音控制系统中。更有部分车企,不再甘愿充当这场科技浪潮中的配角,试图从幕后走向台前。如理想就自研了大模型Mind GPT。据记者不完全统计,蔚来、小鹏、吉利、长城、奇瑞等车企都申请了与GPT相关的商标。

“Sora通过生成模拟现实世界视频自我训练,可能会比车企以往费时费力实际路测和视频训练来得更快,利用数据驱动解决复杂长尾的问题,极大地提高自动驾驶的泛化能力。”高超认为,Sora的交互能力还有机会影响到现有的自动驾驶模型,消除模块累计误差的同时降低成本。

需要指出的是,成效显著的背后是巨大的成本代价。开发大模型,抛去技术差异不谈,成本也能拖垮一大片企业。OpenAI的一份报告指出,到2030年训练大模型的成本预计将从1亿美元上升到5亿美元。自动驾驶行业本来就是个无尽烧钱的领域,若再牵扯上大模型,结果多半是不堪重负。

大模型之外,随着自动驾驶领域向L3迈出了落地的关键一步,也为行业平添了一把火。去



记者观察

金融机构宜理性投资长期国债

■苏向泉

近期,长期国债收益率走势备受市场关注。

各类机构关注长期国债收益率有两大原因。一是今年上半年多个长期国债品种二级市场价格持续走高(收益率下行),为公募基金、银行理财、险资等机构带来了丰厚的收益,机构投资者很关注债市下半年走势。二是今年以来中国人民银行针对长期国债收益率接连发声。例如,4月份以来多次提示长期债券投资的利率风险;7月1日明确显示将“面向部分公开市场业务一级交易商开展国债借入操作”。

监管部门频频“出手”,对部分非理性加仓长期国债的机构投资者起到良好的引导效果,有利于维护债券市场稳健运行。中债收益率曲线显示,中国人民银行在7月1日表态后,当日10年期国债收益率应声大幅上涨,7月2日至4日则有涨跌。

笔者认为,未来各类金融机构应充分理解监管导向背后的深意,坚持审慎理性的投资理念,防范相关风险。无论是从中长期宏观经济走势层面来看,还是从金融机构自身发展层面来看,金融机构均宜理性投资长期国债。

一方面,我国经济基本面持续向好,长期国债收益率持续下行缺乏支撑。通常而言,长期国债收益率主要反映长期经济增长和通胀的预期。当前,我国经济回升向好,长期向好的基本面没有改变,经济基础稳、优势多、韧性强、潜能大,未来较长时期仍将保持合理增速。今年一季度,我国经济实现了5.3%的较高增速,二季度以来,投资、出口等经济指标还在改善中。中国人民银行近期也提到,下一阶段将把维护价格稳定、推动价格温和回升作为把握货币政策的重要考量,加强政策协调配合,保持物价在合理水平。

由此来看,长期国债收益率总体将运行在与长期经济增长预期相匹配的合理区间内,长期国债收益率与长期经济增长预期的背离是阶段性、暂时性的。基于此,部分金融机构通过加杠杆、拉长久期等方式持续增配长期国债,显然存在一定的利率风险。

另一方面,盲目配置长期国债不利于金融机构优化资产负债匹配。对交易型金融机构而言,在二级市场买入长期国债的主要目的是赚取交易差价。今年以来在长期国债价格上涨的趋势下,不少公募基金、银行理财等机构确实收获了良好的投资收益。但长期国债的二级市场价格不可能持续单边上涨,一旦走势逆转,买入“高点”的交易型金融机构将面临投资收益率骤降、客户流失、流动性管理难度加大等一系列问题。实际上,在此前几次大的债市回调中,部分银行理财机构和公募基金均出现过“踩踏式”抛售债券的情形,并引发了“赎回潮”,为这些机构的资产管理、客户管理、品牌声誉带来不小压力。

对配置型金融机构而言,买入长期国债后将长期持有,如险资机构、部分商业银行等。对这类机构而言,在收益率持续下行的背景下大幅买入长期国债,面临的主要风险是投资收益难以覆盖负债成本。中国人民银行负责部门负责人近期也表示,对于银行、保险等配置型投资者,如果将大量资金锁定在收益率过低的长久期债券资产上,若遇到负债端成本显著上升,会面临收不抵支的被动局面。

总之,金融机构在投资长期国债时,宜综合考量监管导向、市场趋势、自身资产负债匹配度、流动性管理压力等多个维度,未雨绸缪,理性投资。这既有利于机构自身稳健经营,也能维护债券市场的平稳运行。

上半年中概股IPO数量和募资额 均超去年同期

融资成本高等问题待解

■本报记者 毛艺融

2024年上半年,共有29家中概股公司登陆美股市场,上市家数和募资总额均超过去年同期水平。其中,24家IPO上市,首发募资合计约22.36亿美元;还有4家SPAC(Special Purpose Acquisition Company,特殊目的收购公司)上市,1家转板上市。

与此同时,大量企业仍在积极推进赴美上市进程。据记者不完全统计,截至6月28日,累计100家企业拟赴美国纳斯达克和纽交所上市的企业提交备案申请。其中,78家企业已取得备案申请书,22家企业正处于备案流程中。

沙利文大中华区执行总监向威力对《证券日报》记者表示,积极赴美上市体现了中资企业加快国际化进程,进一步提升海外竞争力。未来,中资企业赴境外上市的步伐有望加快。

在上市路径方面,IPO和SPAC是目前中概股企业的主流选择。从市值来看,截至7月3日,2024年上半年通过SPAC上市的中概股公司平均市值约13.5亿美元,通过IPO上市的中概股公司平均市值约5.1亿美元。

上半年在美IPO上市的中概股公司里,中小市值规模的企业居多,有13家公司市值在5000万美元以下,市值大于10亿美元的企业仅有1家。从行业来看,TMT行业(科技、传媒和电信)和制造业企业数量最多,消费服务企业数量紧跟其后。

纽约证券交易所中国区主管葛晨皓6月27日在演讲中表示,2024年,美股IPO市场持续复苏,IPO数量和融资规模逐步恢复至往年平均水平。2024年以来,以亚玛芬体育、极氪为代表的中概股募资总额合计超20亿美元。

上半年在美上市的中概股里,部分公司募资额超过了1亿美元,如亚玛芬体育、路特斯科技、极氪,分别募资13.65亿美元、7.5亿美元、4.41亿美元,体现了市场对优质中概股的认可。亚玛芬体育是上半年美股IPO募资金额最大的中概股企业。公司2月1日在纽交所上市,首发募资约13.65亿美元,约占上半年募资总额的61%。据悉,亚玛芬体育是始祖鸟、萨洛蒙等运动品牌的母公司,第一大股东为安踏。

“能够在美股上市并获得市场化融资的是一些科技含量较高的企业,尤其是公司市值较高的独角兽企业,更加受美国主流投资机构的认可。”美国国泰君安首席经济学家杨崇艺对《证券日报》记者表示。

向威力表示,海外投资者更倾向于选择高成长性、轻资产、符合ESG理念的科技型企业,尤其是生物医药、自动驾驶、人工智能等领域的企业。

今年美股IPO上市的24家中概股公司中,有14家首发募资金额低于800万美元,不少体量较低的公司更是面临较高的融资成本压力。

以铭腾国际为例,公司主营模具服务和解决方案,2023年度实现营业收入820万美元,净利润150万美元。4月18日,公司在纳斯达克上市时,募集资金总额为510万美元,但铭腾国际发行上市费用高达393万美元,融资成本占比77.08%。