

# XChat即将上线 马斯克的“微信梦”能实现吗



质疑微信，理解微信，成为微信。酝酿近四年后，马斯克版“微信”终于迎来实质性进展。4月17日，X旗下独立加密聊天应用XChat将正式上线，目前已开放苹果App Store预约。不同于国内微信的全场景整合，现阶段的XChat更偏向加密通讯工具，但X所有者马斯克的长远蓝图早已瞄准了“一个App解决一切”的微信模式。

## “端到端加密”

马斯克对微信的青睐由来已久。2022年在AI1-In峰会上，他第一次公开大篇幅谈及腾讯微信，直言其是“真正优秀的App”“很好的模板”，甚至直白表示：“我的想法就是，我们干脆照抄微信怎么样？”在完成对Twitter的440亿美元收购后，他在内部员工大会上进一步明确目标。

这份执念在2025年底进一步清晰，马斯克在播客节目中明确提出，希望把X平台打造成“微信++”，强调“你可以交换信息、发布信息、转移资金”，并再次感叹，在中国以外，还没有这样功能高度集成的平台存在。

从2022年的初步构想，到2025年启动

XChat开发，再到如今即将上线的独立应用，马斯克的超级App布局，正一步步从口号落地为产品。

据App Store页面及X官方公告，XChat是一款独立的iOS应用，并非内嵌于X主应用，支持iOS 26及以上系统，提供包括英语、简体中文在内的46种语言。该应用主打“独立聊天空间”，强调“无广告、无追踪和端到端加密”，并支持跨设备聊天和通话。

功能层面，XChat涵盖了主流通讯工具的核心能力：支持一对一聊天及最高481人的大群聊，可传输文字、图片及任意格式文件，Premium用户单次可发送最高4GB文件，同时具备阅后即焚、双向撤回、防截图及截图提醒等隐私功能。其与X平台的生态打通成为差异化亮点，用户可直接将X上的推文或视频拖

拽进聊天对话框，大幅降低内容分享的操作成本。

此外，XChat也将对接马斯克另一家公司xAI的人工智能模型Grok。用户可在聊天界面直接唤起AI处理文件、整理文档、规划行程，让聊天框升级为私人AI助理。

## 双重野心

从附属功能到独立应用的迭代背后，XChat的登场藏着马斯克布局已久的野心。其长远规划是在XChat的基础上，逐步叠加支付功能，构建涵盖社交、通讯、支付、内容消费的全场景生态。

早在收购Twitter之初，马斯克就明确了目标：希望依托X庞大的用户基数，推进数字

支付与应用内金融交易。他要把X变成中国以外的“微信升级版”，一个集成聊天、支付、生活服务、内容传播等所有功能的超级平台。

2025年1月，Visa与X达成合作，为X用户提供直连支付解决方案；据媒体报道，X Money将于下月进入早期公测阶段。

这些都清楚地表明，X希望把消息、支付、社交以及更多服务装进同一套体系。而XChat正是马斯克“全能应用”战略中最基础的一环：将XChat打造为一套可以承接文件传输、通话、群聊甚至未来交易行为的通信基础设施，把用户留在自己的生态里。

而对马斯克的AI野心来讲，XChat的战略意义更大。在2025年3月xAI收购X时，有媒体报道就指出，这笔交易可能帮助xAI产品（即Grok）获得更强的训练和分发能力。

有分析表示，AI产品要获得持续发展，光有模型不够，还必须拥有稳定、持续的人口。而X本身就是一个已经拥有约5亿月活跃用户的平台，XChat一旦成为高频聊天入口，就等于给Grok提供了一个天然的落脚点，用户不必专门打开另一个AI应用，就能在聊天场景里直接接触Grok。这样一来，Grok获得的不仅是曝光度，还有大量真实、连续、带上下文的使用场景和数据反馈。

## 用户习惯不同

但目前，XChat仍停留在“加密通讯+AI助手”的阶段，距离“Everything App”的目标还有不小差距。互联网分析师杨世界对此表示，西方市场的用户习惯与中国存在本质差异：欧美用户早已习惯在多个独立应用间切换，信用卡等金融服务体系成熟，缺乏“一个超级App解决所有需求”的市场土壤，这让马斯克的复刻之路充满挑战。

盘古智库高级研究员江瀚也表示，微信的崛起与中国移动互联网“跨越式发展”的历

史背景密不可分，当传统PC互联网尚未完全普及，智能手机便已大规模渗透，使得微信有机会从零开始定义用户的数字生活方式。而欧美市场则经历了漫长的桌面互联网时代，各类垂直服务早已根深蒂固，用户对“全能型App”既无迫切需求，也存在隐私与数据集中化的天然警惕。

此外，美国严格的反垄断监管环境和分散的数字支付体系，也使得构建统一服务入口的难度倍增。更关键的是，X的基因源于社交媒体，其核心价值在于信息传播与公共讨论，而非生活服务。强行嫁接电商、支付、本地服务等功能，不仅可能稀释其原有优势，还可能因用户体验割裂而适得其反。

从市场竞争来看，XChat面临的赛道早已强者林立。杨世界举例指出，Signal凭借开源、非营利的定位，在隐私通讯用户中建立了极高信任度；WhatsApp拥有超过20亿月活跃用户，网络效应构筑的壁垒难以撼动；Telegram在功能丰富性上与XChat高度重叠，且已积累庞大社区用户基础。

不过，马斯克也并未回避产品的局限性。X承认，旧消息不会自动转成加密消息；只有当对方也注册了XChat后，双方后续的新消息才会进入加密状态；如果用户给尚未注册XChat的人发消息，消息将以未加密形式发送，界面仅用一个解锁图标提示。换句话说，XChat并没有形成一套默认生效、无条件覆盖的加密体系，而是一种在特定条件下才成立的加密模式。

在被问及XChat的隐私保护能力时，马斯克的表述也折射出外界对XChat的核心争议：在外界看来，其隐私承诺目前仅来自X公司自身表述，缺乏独立第三方审计，且App Store上的隐私标签显示，该应用会收集用户位置信息、通讯录、搜索记录等数据，与官方宣称的“不追踪”形成微妙反差。

北京商报记者 赵天舒

## Focus

### 软银等日企联手开发本土AI基础模型

近日，据日本媒体报道，软银集团、日本电气股份有限公司(NEC)、本田和索尼集团等企业于2026年4月共同成立“日本AI基础模型开发公司”，启动日本国产AI基础模型研发工作。这是日本主要科技与制造企业围绕下一代AI展开的一次联合布局，以加快推进本土AI技术研发和产业应用。

#### 软硬件结合

日媒称，新公司总部设在东京涩谷，软银集团、NEC、本田和索尼集团作为核心股东，各自持有十几个百分点的股份。新公司还将吸纳100名日本高级AI研发技术人员，以提高开发效率和产业落地速度。

分工方面，软银与NEC将主导基础AI大模型的研发，承担“大脑”部分的建设，包括大模型训练和基础技术架构搭建；本田和索尼负责将开发成果应用于各自重点业务领域。其中，本田将重点推进自动驾驶系统和机器人方面的应用，索尼集团则计划将其用于游戏、娱乐以及半导体等业务场景。此外，三菱UFJ等大型银行和新日铁也将以少数股东身份参与。

分析人士认为，新公司的分工体现了软硬件结合的思路，由通信与软件企业负责模型开发，由汽车与电子企业提供硬件载体。该战略意在将日本国产AI模型作为统一控制中枢，植入其已经占据优势的实体设备中。

据《日本经济新闻》报道，新公司计划在2030年前推出参数规模约为1

万亿的AI大模型。

TBS报道称，新公司开发的AI模型不仅将供出资企业内部使用，也计划向其他日本企业开放，以推动更广泛的产业应用。另外，这家新公司还在寻求日本政府支持，准备申请日本国内AI发展支持计划。据悉，日本经济产业省将在未来五年内向入选企业提供总计约1万亿日元(约合人民币428亿元)的资金支持。

日本政府于4月7日修订《个人信息保护法》，取消共享部分个人数据前必须“事先同意”(opt-in)要求。日本数字化转型大臣松本尚对此表示，通过一系列法律调整，日本将成为“全球最容易开发AI应用的国家之一”。新规允许机构在某些情况下，无需获得用户同意就能使用个人信息。

#### 危机感持续加深

新公司的设立，与日本政府正在推进的国产AI扶持政策相呼应。2025年12月23日，日本政府正式通过《人工智能基本计划》。

文件提出，将日本打造为“全球最易于开发和应用AI的国家”。

《人工智能基本计划》称，日本在AI开发和投资方面已经明显落后于其他主要国家，危机感持续加深。相关数据显示，只有49.7%的日本企业制定了使用生成式人工智能的相关政策，而美国的这一比例是84.8%。日本《朝日新闻》称，生成式人工智能在日本企业界的普及率之低，已成为阻碍日本企业创新发展的结构性问题，如果不能认真解决这个问题，日本的产业竞争力将“继续被甩在后面”。

在此背景下，日本政府提出，在未来5年提供约1万亿日元(100日元约合4.3元人民币)的支持资金，推动国产AI基础模型和相关基础设施建设。新公司被视为该资金的重要申请主体之一。在政策方向上，日本提出“使用AI”“创造AI”“提升可信度”“与AI协作”四大支柱。其中，在“创造AI”部分，政府提出，要在日本国内构建从数据中心、半导体、基础模型到应用的完整AI生态体系。

为“重塑日本半导体产业竞争力”，索尼、丰田等8家日企于2022年联合投资成立了Rapidus公司，日本官方也对该公司提供了大规模补贴。共同社12日报道称，日本政府将向Rapidus追加6315亿日元的补贴。但《日本经济新闻》此前报道称，该公司面临难以争取到全球高端客户、制造链条不完善等问题。

日媒认为，在当前美国和中国企业持续加大AI投入的背景下，日本企业通过联合投资设立新公司，整合技术与资本资源，推动本土AI基础模型开发和产业应用，希望在下一代AI竞争中实现突破。

北京商报综合报道

## · 图片新闻 ·

### 菲律宾政府向公共交通司机发放燃油补贴



14日，公共交通三轮车司机排队领取社会福利官员发放的5000菲律宾比索(约合71欧元)补贴。视觉中国/图

当地时间2026年4月14日，菲律宾政府开始向公共交通司机发放燃油补贴，以应对中东冲突导致的燃油价格上涨，缓解司机收入下降的压力。

上周四，菲律宾政府宣布，为公共utility车辆(PUV)提供每升10比索的燃油补贴，补贴期限最长可达3个月。

每辆车每周可享受的补贴额度最高为150升，补贴将精准发放至符合条件的PUV，切实减轻从业者的燃油成本压力。

为防止补贴被滥用，此次补贴将通过经认证的加油站发放，由能源部全程监督，确保补贴资金真正落实到PUV从业者手中，发挥实效。

菲律宾总统马科斯强调：“这一举措至关重要，因为我们不仅要解决运输成本上涨的问题，还要遏制食品和其他基本商品价格的上涨，保障民众基本生活需求。”

不过，反对派议员联合发声，直指政府给公

共吉普尼司机每升10比索、折合每日约300比索的燃油补贴严重不足，完全无法应对当前油价危机，称其只是为了压低财政支出的“象征性安抚”。

据悉，此次燃油补贴措施，是菲律宾政府应对全国能源紧急状态的广泛举措之一。

当地时间4月13日，马科斯已下令取消液化石油气和煤油的消费税，以缓解燃料价格上涨对家庭支出的压力，还将讨论是否调整汽油和柴油的消费税。

马科斯还指示非农业部和关税委员会降低进口食品关税、加快进口许可审批，并通过政府收购过剩农产品等方式稳定食品价格。

近期，受霍尔木兹海峡局势紧张等因素影响，全球石油供应路线受阻，国际油价大幅飙升，给菲律宾国内运输行业和民生带来显著压力。3月底，菲律宾全国已进入能源紧急状态。

北京商报综合报道