

马斯克再提超级高铁梦



从太空到地面,马斯克再度抛出一项宏大的基建构想,计划在美国修建一条时速超过300公里的超级高铁。但在美国,修建高铁并不是件容易的事情。由于去年美国总统特朗普取消了对加州高铁项目联邦资金支持,这条修了近20年的高铁面临着“烂尾”的结局。目前,马斯克的方案亦处于概念阶段,距离实际破土动工尚有很大差距。

时速超300公里

当地时间9月20日,马斯克在社交平台X发文称,旗下的隧道企业“无聊公司”(The Boring Company)计划在美国得克萨斯州开发一条连接奥斯汀、圣安东尼奥的城际隧道,可以想象为“简易版超级高铁(Hyper-loop)”,将两座城市的交通时间从2.5小时压缩至30分钟以内。

根据马斯克介绍,拟议的项目将成为其长期以来讨论的超级高铁概念的先导,移动速度将超过200英里/小时(约合322公里/小时)。不过,他没有透露拟建路线、建设成本、融资结构或预计完工日期。

马斯克的无聊公司于2016年成立,已完成多条隧道作业。公司最初的愿景是打造未来感十足的超级高铁,依靠电动舱体在城市间运送乘客,最高速度可达约600英里/小时(966公里/小时)。如果奥斯汀至圣安东尼奥

线路落地,它将成为无聊公司迄今为止里程最长、速度最快的运营系统,远超其现有的拉斯维加斯地下交通网络。

2018年,有报道称,该公司打通了位于洛杉矶的首条隧道。这条测试隧道连接SpaceX公司总部附近的一个停车场和该公司购买的另一处房产。2020年5月,该公司完成了在拉斯维加斯会议中心地下挖掘第二条隧道的工作;同年6月,永利度假村正式宣布将和无聊公司合作,并已经提交了项目的土地使用申请。

今年9月,无聊公司宣布完成30亿美元D轮融资,由阿拉伯联合酋长国领投,估值升至230亿美元。相较2022年完成6.75亿美元融资时的56.75亿美元估值,公司最新估值已经增约4倍。资金将用于扩充工程、生产和运营团队,并推进拉斯维加斯、纳什维尔和迪拜等地的地下交通项目。公司计划以规划中的Dubai Loop为起点,在阿联酋建设超过150公里的地下基础设施。

连接各产业

作为世界首富,马斯克的商业版图正不断扩张。除了无聊公司之外,还包括特斯拉、SpaceX等。近期,SpaceX已确认,星舰将于9月22日实施第14次试飞,首次尝试进入地球轨道并部署26颗星链V3卫星。

与此同时,特斯拉和SpaceX合并的猜测甚嚣尘上。9月中旬,在洛杉矶“All-In Summit”峰会上被问及为何特斯拉和SpaceX尽管关系日益紧密却仍保持独立时,马斯克再次暗示特斯拉和SpaceX之间可能会深化合作,甚至合并。他表示,“鉴于在如此多层面上开展的广泛合作,你可以想象在众多领域紧密协作的情况下,可能会采取什么样的行动”。

特斯拉和SpaceX此前已经开展多项合作,包括SpaceX使用特斯拉电池储能系统,特斯拉集成SpaceX的Grok人工智能

助手,联合打造AI芯片制造工厂Terafab。马斯克曾称,Terafab是特斯拉和SpaceX重叠领域最大的部分,并表示如果没有Terafab,特斯拉“扩大Optimus产能的能力将受到限制”。

投行杰富瑞测算,若在不支付并购溢价的情况下完成合并,马斯克可保留约55.3%的投票控制权。摩根大通则称这笔交易“在纸面上具有战略一致性”,协同覆盖人工智能、机器人、能源、交通与太空。

另据彭博社2025年报道,知情人士透露,无聊公司还在德克萨斯州巴斯特罗普修建隧道,连接马斯克拥有的产业,以便TBC、SpaceX、特斯拉和X的员工能够在这些产业之间通行。

对投资者而言,这则公告可能重新点燃市场对马斯克相关交通基建项目的兴趣。虽然公司并未上市,但如果这条城际隧道项目推进,建筑企业、工程承包商和供应商都有望从中受益。不过,批评者长期认为,马斯克的未来构想深受通俗科幻小说与漫画的影响。历史学家吉尔·莱波雷指出,马斯克似乎偏爱那些“完全颠覆、违背其全部政治理念”的科幻作品。

现实考验

这并不是马斯克第一次有此意愿。2013年,马斯克发布了概述超级高铁技术愿景的白皮书——被称为“阿尔法文件”,提出一种新型交通技术的诱人概念。马斯克的理论是,符合空气动力学的铝制舱房可以运载乘客或货物通过几乎真空的管道,以超高速推进。这些管道要么架在高空要么沉入地下,可以建在城市内部或城市之间。他称之为“第五种交通方式”,并认为它可以帮助改变人们的生活、工作、贸易和旅行方式。而在国家层面,加利福尼亚高速铁路

(California High-Speed Rail)是美国第一条高铁规划,由加州政府成立的加利福尼亚高速铁路管理局计划筹备,整个执行计划在2005年8月通过,2007年开始进行环评,2008年确定建设,首阶段2015年动工。全线行车速度设计为最高可达350公里/小时,连接旧金山与洛杉矶,并延伸至萨克拉门托和圣地亚哥,可以使目前9个小时铁路行程缩短到两个半小时之内。

不过,加州高铁项目从启动以来就遇到进度延期、预算超标等问题。美国交通部去年6月初的一份报告显示,加州高铁项目存在工期延误、管理不善等一系列问题,“从2008年法案通过,到现在17年花了160亿美元却连一条轨道都还没铺”。特朗普还取消了对美国加利福尼亚州高铁项目的联邦资金支持。特朗普认为加州高铁项目造价过高,甚至称该项目是一个“骗局”。

许多参与该建设项目的专家表示,虽然该州或许能够在现有资金的支持下稳步推进建设,但在未来10年内交付运营列车的可能性似乎微乎其微。“现实就是,在没有联邦政府资金的情况下,十年内都看不到列车在轨道上运行。”

工信部信息通信经济专家委员会委员盘和林对此表示,在美国建高铁的费用是由政府出或者企业出。从美国政府财政方面看,美国跨州建设项目推进难度普遍较大,各州自扫门前雪,州议会预算障碍会少一点。

美国企业方面,盘和林指出,美国西进运动时期,沿线土地被廉价卖给铁路公司,所以才有了当时的铁路大建设,但如今美国铁路主要应对货运需求,美国民众长途旅行的出行习惯是飞机,短途则是汽车。对于美国铁路公司而言,从普通铁路升级到高铁这件事,没有驱动力、缺乏性价比,反而是货运火车更容易盈利。

北京商报记者 赵天舒

聚焦 Focus

“英版甲骨文”冲刺美股IPO

近日,英伟达参投的英国AI云服务商Nscale正式向美国SEC递交S-1注册声明,拟在纽交所上市,目标估值350亿美元。这家2024年从加密货币挖矿公司分拆而来的企业,手握Anthropic和微软合计近900亿美元的租赁合同,但同期营收仅1.4亿美元、净亏损10.2亿美元。分析认为,此次潜在的上市是押注市场对AI基建基建的热情能够持续,尽管外界要求放缓AI技术发展的呼声正不断升温。

今年3月,Nscale以146亿美元估值融资20亿美元,英伟达、戴尔、诺基亚等参投。根据交易追踪机构Dealroom的数据,Nscale已累计获得37亿美元股权融资以及超过50亿美元债务融资。知情人士透露,作为上市计划的一部分,Nscale还将通过投资平台RetailBook面向英国投资者推出散户认购计划。

Nscale于2024年初从一家加密货币挖矿业务中分拆出来,此后迅速转型成为AI数据中心运营商。与亚马逊AWS、微软Azure和谷歌云等传统超大规模云服务商不同,Nscale属于近年来快速兴起的“新云”运营商,主要围绕GPU等AI计算资源建设基础设施,再将算力出租给大型科技公司和AI模型开发商。

去年9月,美国总统特朗普到访英国,英美宣布签署《科技繁荣协议》。其中,Nscale将与英伟达和OpenAI合作打造英国版“星际之门”项目;Nscale还与微软建立合作伙伴关系,在洛顿打造英国最大的AI超级计算机。

“星际之门”是去年年初OpenAI奥特曼、软银孙正义和甲骨文埃里森在白宫宣布的美国人工智能基础设

施合资项目,当时三家公司计划在四年内向该项目投资5000亿美元。与美版“星际之门”对标,Nscale在英版中担任甲骨文的角色。新闻稿称,Nscale将大幅扩展其为“星际之门英国”(Stargate UK)规划的产能。

当时,英伟达CEO黄仁勋在伦敦宣布,将向Nscale投资5亿英镑,以加速部署多达30万颗GPU的计划。黄仁勋还表示,“我们相信Nscale能成为英国AI基础设施的国家冠军”。

Nscale也在最新公布的招股书中重点强调了公司与英伟达之间的深度合作关系——英伟达既是其GPU供应商,也是客户和资金支持方。

英伟达已与Nscale签署价值12亿美元的容量租赁协议,并已向Nscale投资超过20亿美元。此外,英伟达还为Nscale在得州一处设施的8.6亿美元租赁义务提供担保。

Nscale表示,截至今年8月底,公司自有数据中心拥有7兆瓦(MW)的活跃算力,另有48兆瓦算力运行于租赁的数据中心空间内,对应合同总额26亿美元,另还有1.3吉瓦(GW)的产能正在筹备中。

Nscale快速扩张的核心筹码之一是大规模电力和数据中心资源。截至2026年8月,公司旗下数据中心拥有或控制的电力资源已经超过10吉瓦(GW),合同总价值约达1030亿美元。

公司在挪威、葡萄牙、美国得克萨斯州和西弗吉尼亚州建设的所谓“超大规模AI枢纽”,每个项目的电力容量均达到200兆瓦(MW)以上。其中,位于挪威纳尔维克的数据中心已经成为Nscale与微软合作的重要项目。今年4月,公司同意在现有微软算力租赁协议基础上,再增加超过3万颗英伟达芯片,进一步扩大AI计算能力。

该公司目前最引人注目的客户协议之一来自Anthropic。Anthropic今年8月表示,已同意斥资450亿美元,从Nscale位于美国西弗吉尼亚州的旗舰项目Monarch Compute Campus租赁AI云计算能力。Monarch园区占地约2250英亩。根据Nscale提交的文件,该项目预计到2028年上半年将有约2GW总电力容量投入运营,到2031年则计划进一步扩张至约8GW。

尽管收入高速增长,Nscale目前仍处于大规模资本投入阶段。截至今年6月底的6个月,公司营收由上年同期的1040万美元激增至1.406亿美元,但净亏损也由3.689亿美元扩大至10.2亿美元。

Nscale选择此时上市,也正值AI基础设施概念成为全球IPO市场的重要推动力量。数据显示,今年以来首次公开募股融资规模已达到约1614亿美元,为2021年以来最高水平,其中向投资者提供AI基础设施投资敞口的企业成为重要推动力量。

北京商报综合报道



21日,德国总理默茨抵达基民盟全国总部出席基民盟执委会会议。视觉中国/图

德国执政党地方选举惨败

据新华社报道,德国东部梅克伦堡-前波美拉尼亚州(梅前州)和柏林州20日举行州议会选举。当晚公布的出口民调显示,极右翼德国选择党(选择党)在梅前州得票率居首,左翼党则在柏林州领先。德国总理默茨所在的基民盟在两州均表现不佳,得票率较上次选举明显下降。

默茨当晚在两场州议会选举后发表讲话说,选举结果是“一场灾难”,德国经济正处在深刻变革中,社会互动日渐尖锐,民众对国家机构的信任正在下降,这种信任正受到政治极端力量冲击。他说,德国需要推进改革,他领导的联邦政府将承担起推动改革的责任。

当地时间9月21日凌晨,梅前州公布的州议会选举初步计票结果显示,默茨所在的基民盟仅获得4.9%选票,未能跨过5%的得票率门槛,在二战后历史上首次无缘州一级议会。

根据目前的议席推算,左翼党有望联合绿党和社民党组建州政府。基民盟也可能与绿党和社民党组成执政联盟,并继续领导柏林州政府。绿党和社民党的选择将成为决定柏林未来执政格局的关键。

德国电视一台分析认为,此次两州选举与两周前举行的萨克森-安哈尔特州议会选举一样,均反映出选民对联邦政府的不满。调查显示,梅前州和柏林州分别有59%和53%的受访者认为,应通过此次选举给联邦政府一个警告。

两州选举的结果进一步加大默茨面临的政治压力。默茨在选举当晚发表声明,表示将继续以基民盟主席和德国总理的身份,推动需要“勇气、坚定和耐心”的改革。有关表态被认为意在回应其可能辞去党主席职务的猜测。

北京商报综合报道