

NFT, 下一个风口?

本报记者 齐旭

一双Uniswap(以太坊加密货币交易所)的袜子卖出16万美元,加密艺术家Beeple的数字作品“EVERYDAYS:THE FIRST 5000 DAYS”在佳士得以6934万美元成交,推特公司CEO杰克·多西用5个单词组成的数字作品被拍出290万美元……

今年以来,一系列近乎天价的拍卖让“NFT”这一基于区块链技术的新名词走到了聚光灯下。进入NFT领域的显赫玩家可以拉出一串长长的名单,其中还不乏腾讯、阿里巴巴等中国互联网企业的身影。

随着各类巨头不断涌入,NFT价格不断飙涨,玩法花样百出。NFT究竟是少数人的财富游戏,还是具有未来价值的技术创新?这一风口真的是“万物皆可NFT”吗?

天价NFT拍卖品

近日,一个早在2017年就已经推出的“虚拟石头”(EtherRocks) NFT项目突然爆发。项目里的NFT产品以石头为形象,只是各自颜色不同。戏剧化的是,这一快被人遗忘的NFT项目,仅仅因加密货币名人加里·维纳查克的一句“虽是2019年之前的NFT项目,但需要在未来10年密切关注”而身价暴涨。几天时间内,项目单价从2ETH(约3700美元)上涨到80ETH(约24.86

万美元)。

今年3月11日,艺术家Beeple的NFT艺术品“EVERYDAYS:THE FIRST 5000 DAYS”以6934万美元成交,刷新了虚拟艺术品的拍卖成交价记录。

推特公司CEO杰克·多西把自己的第一条推特作为NFT拍卖,最后成交价为290万美元;特斯拉CEO马斯克把女友的NFT歌曲在短短20分钟内以近600万美元的

价格拍出。

随着越来越多NFT数字作品被拍出了“天文数字”,不少业内人士认为,现在的NFT市场进入了一个“非理性”的繁荣时代,充斥着“炒作”“泡沫”和“投机”的味道。美国比特币公司Coinbase创始人弗雷德·埃尔扎姆甚至尖锐地指出,90%被制作出来的NFT,可能在未来的3~5年里失去价值,几乎一文不值。就连画作被拍出6934万美元

的艺术家Beeple本人也认为,NFT价格“绝对”是一个泡沫。

在莱特币创始人李启威看来,仅有少数NFT作品具有极高价值,例如毕加索等知名艺术家的作品,但由于创建NFT的成本几乎为零(几乎所有人都能成为NFT的创作者),假如艺术家为了获利而蜂拥进入这一领域,那么市场就会被这种狂热所淹没,供应将压倒需求,价格将最终崩溃。

NFT已经不是小众收藏市场,而成为了一个各行业巨头竞相追逐的风口。

NFT究竟为何物?

NFT概念股在今年3月经历了一波大涨行情。美股NFT概念股香港大众文化在3月11日至3月23日间股价暴涨26倍。

NFT究竟为何方神圣?按照字面意思来看,NFT(Non-Fungible Token)是非同质化代币,与比特币、以太坊等同质化的代币相

对,是一种记录在区块链里,不能被复制、更换、切分的用于检验特定数字资产真实性或所有权的唯一通行证。

NFT的概念源于2017年的一款区块链游戏“加密猫”。如同其诞生时的背景和初衷,NFT为解决版权问题提供了新思路——当一

个作品被铸成NFT上链之后,该作品便被赋予了一个无法篡改的独特编码。这样,无论该作品被复制、传播了多少次,原作者始终都是这份作品的唯一所有者,而且所有者在创作这个NFT背后的精神和信仰也能不受时间和空间地传播。

数据显示,NFT市场总值从2018年的0.41亿美元增长到2020年的3.38亿美元,整体趋势较为缓和;但在今年上半年却迎来了飞跃性增长,市场总值攀升至127.25亿美元。NFT已经不是小众收藏市场,而成为了一个各行业巨头竞相追逐的风口。

大型科技平台利用独一无二的用户的数据,打造具有稀缺价值的NFT产品。

科技大厂跑步入场

8月下旬,美国信用卡公司VISA宣布正式进入NFT领域,并购买了一只“加密朋克”(Crypto-Punks)系列NFT。“加密朋克将是VISA系列收藏的一个很好补充,可以描绘和庆祝VISA商业历程的过去、现在和未来。”VISA加密货币业务负责人库伊·谢菲尔德表示。

几乎同一时间,Facebook公开表示正在考虑开发与NFT有关的产品。Facebook高管大卫·马库斯

在接受采访时表示,会探索各种方式进入这一领域。他声称,钱包可以用来存放NFT,但他尚未确切说明Facebook准备开发怎样的NFT产品。

眼下,中国企业也在跑步入场。阿里巴巴动作稍快,今年5月,阿里淘宝520拍卖节推出了NFT数字艺术专场,拍卖了多位艺术家的数字艺术品。6月,支付宝与敦煌美术研究所共同推出了

两款基于蚂蚁链发行的限量付款码皮肤NFT,以及《刺客伍六七》主题皮。值得注意的是,支付宝小程序这些限量发售的主题皮肤几乎是上线几秒即售罄,而在闲鱼上二次出售的最高价格已经标价到150万元。

腾讯在NFT的动作也很高调。今年8月,腾讯上线了NFT交易软件幻核APP,首期限量发售300枚“有声《十三邀》数字艺术收

藏品NFT”,腾讯音乐首批限量“TME数字藏品”也已经于8月在QQ音乐陆续上线发售,包括视频/语音、黑胶唱片、明星周边等。

“这些大型科技平台的业务模式具有很多与NFT契合的结合点。比如,用户的数据和体验都是独一无二的,大型科技平台利用这些数据打造具有稀缺价值的NFT产品。”区块链和数字经济学者吴桐告诉《中国电子报》记者。

NFT是赋能万物的“价值机器”,即将引发资产数字化的十年机遇,未来万物皆可NFT。

未来万物皆可NFT?

可能存在泡沫化的NFT,未来的技术价值究竟在哪?

在区块链专家、火币大学校长于佳宁看来,NFT提供了实物资产上链的新思路。从短期来看,NFT主要是实现以艺术品为代表的线上虚拟财产来实现数字化确权、流转和交易。从中期来看,未来股票、私募股权等传统现实世界中的资产会实现上链,随时能够实现流动性转化。从长期来看,通过预言机体系等,实现实物资产从资产上网到资产上链的过程,将承载更丰富的资产价值。对于NFT的未来,于佳宁表示,NFT是赋能万物的“价值机

器”,即将引发资产数字化的十年机遇,未来万物皆可NFT。

“‘万物皆可NFT’,正与持续火热的‘元宇宙’不谋而合。”在谈及NFT备受追捧的原因时,吴桐向记者强调,2021年NFT炙手可热与如今元宇宙概念的爆发有直接关系。按照Facebook创始人马克·扎克伯格的定义,元宇宙是一个既可以映射现实世界,又独立于现实世界的虚拟空间。在元宇宙空间中,现实世界中的身份、关系、经济系统和艺术文明等几乎一切具有价值的事物都会被数字化。

“建立元宇宙一定要有三个重要的基础设施,NFT是其中一种,

把它称之为超链接全域证明,你的资产可以在不同的宇宙、不同的世界观、不同的应用场景进行传输,不限定在某一个游戏或者某个社交应用领域。”新兴技术与区块链天使投资人陈序在接受《中国电子报》记者采访时表示。

HTC Vive中国区总裁汪丛青向《中国电子报》记者指出,事实上,那些拍出天价的NFT数字艺术品与元宇宙并没有直接关系。从长远来看,随着元宇宙经济的快速发展,商业交换和购买数字资产的需求将愈发突出,NFT或将在其中发挥工具价值。

英伟达CEO黄仁勋也指出,我

们正处于基于区块链的增强现实元宇宙的风口浪尖,人们将利用NFT去拥有元宇宙中的一切数字艺术,这些数字艺术都是独一无二的,而且是完全数字化的。

也就是说,NFT将作为底层基础设施,为元宇宙勾勒出了可行的商业模式和交易系统。元宇宙中的交易模式与实体经济类似,但面临信任缺乏、数据溯源困难等一系列痛点,NFT能够将元宇宙中一切虚拟物品“资产化”,把数据在链上进行真实地映射,使数据建立起一个互信的流转过程,为元宇宙中所有的用户提供一个公平的经济体系。

在NFT的虚拟财产属性得到承认的情况下,监管的重点主要在于NFT的交易环节。

车路协同系统：解决交通拥堵是目的

本报记者 齐旭

“大城市的交通拥堵成本大概占到该城市GDP的3%~5%,未来随着人口比例和汽车保有量的增长,这一数字可能占到7%甚至更多。”中国工程院院士郭仁忠在近日举办的2021世界智能网联汽车大会上的一句感慨,引发业界思考:智能网联汽车产业发展的重点早已不是马力,而是算力。在这一背景下,究竟怎样的车路协同才能够在保证交通安全的前提下,改善交通拥堵情况?将面临哪些挑战?

城市交通动态优化是前提

数据显示,城市容纳了全球54%的人口,而到2050年这个数字大概会上升到70%~80%左右。随着城市人口比例和汽车保有量的增长,大城市交通拥堵治理迫在眉睫。

“若要解决交通问题,就要提升城市交通的整体通行能力。”郭仁忠强调,沿着“单车智能”和“网联赋能”并行的发展路径,城市交通网络承载能力是可以计算的,即利用数字孪生等技术,建立一个城市道路资源的真实模型,为解决城市拥堵提供了重要帮助。

在郭仁忠看来,在交通需求不变的前提下,城市交通可以通过“高峰时段的动态可变限速”和“预约出行”两种方式调优。

对于动态可变限速,道路通行效率与车辆速度和车辆密度直接相关。然而,与人们普遍认知相悖的是,车辆行驶速度加快之后,道路的通行率不但没有提高,反而会下降。郭仁忠举了车辆从干道上匝道下的例子——在没有信号灯的情况下,干道限速80公里/小时,匝道限速40公里/小时,实验表明,如果车辆在下匝道之前提前减速,也就是可变限速,通行效率会提高;如果车辆下匝道前不减速,通行效率反而会降低。“基于动态流量感知,实行可变限速,协调车流与道路之间的关系,能够提高整体出行效率。”郭仁忠解释称。

对于预约出行,郭仁忠给出的解释是基于中心化的计算来调控,实行预约出行,能够在已知的条件下实行路径全局优化。郭仁忠说:“在足够算力的支撑下实行预约出行,相信可以在已知的条件下实行路径全局优化,节省出应有空间。”

怎样的车路协同系统最可靠?

“不能解决交通拥堵问题的自动驾驶和车路协同都是不够有诚意的。”中国工程院院士、阿里云创始人王坚指出。

事实上,不是自动驾驶系统和车路协同系统“缺乏诚意”,而是目前的技术和算法不够完备和可靠。那么怎样的车路协同系统最可靠?

2007年图灵奖得主、法国工程院院士约瑟夫·希发基思指出,为了让交通更为通畅,我们需要从单一任务、单一目标、单一域系统,转变到反应式或主动式的智能车路协同系统。

“许多人对现在的自动驾驶和车路协同的能力还过于乐观,目前的车路协同系统仅拥有构建自动化系统的专业知识,但仍需要人不断地进行干预,相比一套可信赖的车路协同系统,目前这套系统的复杂度还很低,大部分只是‘组件’之间的简单连接。”约瑟夫表示。

针对不同类型的道路、交通状况、天气状况,我们需要的是具有推

理能力的神经网络机器学习系统,二者缺一不可。因为仅仅具备神经网络机器学习技术也可能被愚弄,有很多案例印证了这一点。

“前不久,特斯拉的自动驾驶系统把月亮误认为是黄灯,试想一下,这为何不会发生在人类身上?这是因为,人类的理解结合了从传感器级别到语义级别自下而上的推理。把一张被雪覆盖的红绿灯照片给一个人看,如果他知道红绿灯,并且见过雪,那么他可以推断出这是一个被雪覆盖的红绿灯。对于机器来说,需要利用模拟器和测试技术,还有一些针对此类系统的测试理论,训练它在各种情境和各种不同天气条件下识别红绿灯,这是当前技术所欠缺的。”约瑟夫说。

车联网安全问题不容忽视

绕过松动的井盖、礼让行人、躲开路边堆叠的纸箱、及时闪避穿梭的电动车……今年智能网联汽车场馆外的自动驾驶汽车一辆比一辆智能。

我们已经进入了“一切皆可编程、万物均要互联、大数据驱动业务”的新场景,其本质是软件定义这个世界。如果具体到汽车产业,可以说是软件在重新定义汽车,驱动汽车的既不是石油,也不是电池,而是大数据。

由于软件定义汽车,汽车的网络安全和物理安全变得密不可分,网络攻击将直接威胁车辆和人身安全。尤其在当前网络战愈演愈烈,网络安全重大事件频发,网络威胁不断升级的情况下,智能网联汽车的网络安全问题的解决更加迫切。数据统计,从2016年到2020年,全球汽车网络安全事件数量增长近10倍。

在360集团创始人、董事长周鸿祎看来,智能网联汽车主要面临四个方面的网络安全挑战:一是代码数量增加,车载系统安全缺陷激增。二是万物互联增大攻击面,云端隐患威胁车辆安全。三是车企网联程度不断提高,供应链安全隐患巨大。四是大数据驱动智能,数据安全风险攀升。

“当年那个‘买两个杀毒软件就能轻松解决问题’的时代已经过去了,当面临智能网联汽车安全这类复杂的系统性问题时,需要从‘车载网络、车联网络、车云网络、车数网络’四个方面建立体系化解决方案。”周鸿祎说。

车载网络包括三个方面,分别是汽车底层通信安全、智能座舱用户感知安全,以及汽车出厂前核心设备的网络合规安全;车联网网络则包含与车联万物相关的以及身份认证、远程控制、OTA升级的安全,同时还包括对车辆安全的实时态势感知和监测;车云网络则包括生产网、办公网、运营网、用户网、产业链网在内的车厂内外部云端网络安全;车数网本质是大数据安全,需要针对车企提供统一的大数据安全解决方案。

周鸿祎表示,面对新的挑战,网络安全解决方案提供商要坚持“一个指导,两个融合”的新战法,以对抗、攻防思维为指导,强调安全体系和数字体系相融合,将攻击、防守和资源管控能力相融合,将单点分析、外防攻击,内控资源、安全基建等核心大数据汇聚起来,建立全球的视角,提供分析,才能真正监测到车企、车云、车辆终端有可能发起的网络攻击,避免智能网联汽车安全恶性事件的发生。

