

360集团创始人周鸿祎：

把握六大应用场景 走专业大模型之路



360集团北京总部 本报记者 杨洁 摄



视觉中国图片

在日前举行的2024年世界互联网大会乌镇峰会上,360集团创始人周鸿祎在接受中国证券报记者专访时表示,人工智能大模型将成为新一轮工业革命的驱动引擎,向着垂直化、产业化方向发展,走专业大模型之路,将大模型的能力与六大应用场景结合,才是适合我国的大模型发展之路。

值得一提的是,周鸿祎当选世界互联网大会第一届人工智能专业委员会主任委员,是唯一一名以企业家身份当选的主任委员。他将与其他委员、专家、学者等共同围绕人工智能标准制定、国际治理、产业生态等方面深入开展工作,促进全球人工智能健康发展,为人工智能营造良好的产业创新生态。

● 本报记者 任明杰 杨洁

业而言,大模型不是产品,而是能力,能力结合场景才能产品化。只有将大模型与细小的、具体的业务场景结合起来打造专业大模型,用一个专业大模型解决一个专业问题,才能真正提升核心生产力。此外,大模型不是操作系统,而是数字化功能的组件。第四个应用场景是赋能自动驾驶、具身智能、生物制药等未来新兴产业,充分发挥大模型的能力,变不可能为可能。比如,随着人工智能从感知进化到认知,原来遥不可及的全自动驾驶在一两年内就会落地。第五个应用场景是AI for Science,打造科研新范式,改变基础科学问题的研究方法,破解人类发展面临的能源问题,引领人类未来发展的方向。最后一个应用场景是安全,既然如此多的场景都要结合AI,安全问题就更应该受到重视。

中国证券报:为促进大模型在上述应用场景中加速落地,360做了哪些工作?
周鸿祎:比如,为推动“科技平权”下的人人普惠、人人智能,360全力打造的AI搜索、AI办公正在帮助亿万用户提高工作效率、解放生产力。再比如,AI加持下,智能硬件的应用场景会更加丰富。顺应这一趋势,360于下半年发布了首款搭载大模型的AI儿童手表。未来组织内部一定是多个大模型组合起来工作。360在实践中沉淀了成熟的企业级大模型解决方案,已经广泛落地于政府办公、公安警务、工业生产等场景,取得了远超预期的效果。另外是在安全方面,大模型是把双刃剑,在提升生产力的同时,也带来了前所未有的安全新挑战。如果没有安全作为保障,智能化的发展就无从谈起。实践中,360训练了行业内首个安全大模型,既能用来提升安全能力,解决传统网络安全问题,又实现了“以模制模”的设计,为攻克AI安全新挑战提供了可行性方案。

以成熟方案 应对智能驾驶安全隐患

中国证券报:眼下,在智能驾驶快速发展的背景下,汽车安全面临着哪些新形势?
周鸿祎:随着越来越多数字技术上车,我认为汽车开始具备五个特征,即:一切皆可编程,万物均要互联,数据驱动汽车、AI带来真智能,以及自动驾驶成为新标配,总结起来就是“软件定义汽车”。在这种背景下,汽车面临着新的安全风险,“一切皆可编程”意味着漏洞无处不在,安全缺陷不可避免;“万物均要互联”意味着车联网后易遭受攻击甚至被远程遥控;“数据驱动汽车”意味着车辆持续采集车内外人员、位置、环境等敏感数据并回传上网,遭遇数据勒索、泄露风险增大;“AI带来真智能”意味着智能座舱、智能助手等人工智能技术也带来幻觉、提示注入攻击等全新风险;“自动驾驶成为标配”则意味着大幅增加车辆被远程操控的风险,存在社会安全隐患。我认为,汽车安全已超越主动安全和被动安全范畴,要更多考虑网络安全、数据安全、人工智能安全等全新风险。同时,智能网联车企在这些安全挑战中扮演了重要角色,如何应对众多全新安全挑战,未来将成为汽车产业发展的重点。

中国证券报:在上述新的安全形势下,车企面临的具体安全问题又有哪些?
周鸿祎:对于车企面临的具体安全问题,我把它分解为六个方面:第一,车身安全,即汽车本身的安全问题,因为汽车现在是一台超级电脑,是一个智算中心。它通过Wi-Fi、蓝牙等各种协议和外界相连,所以车身本身存在着安全隐患,如车载系统和传感器的漏洞。第二,车企安全,即车企内部安全,包括生产网、办公网和供应链网络的安全。第三,车云安全,即智能网联汽车与云端交互的安全问题,要保证车厂云端控制服务器不出问题。第四,车路安全,即车路云一体化后的信息交互安全,如果车

辆和其他的车,以及路边的智能灯杆、智能交通灯、智能设备等通信交互,这些地方会存在引入攻击的可能。第五,车数安全,即汽车网络交互中的数据安全问题,比如现在每个车厂都在采集用户驾驶大数据,大数据才能训练出自动驾驶,车里密布了麦克风和摄像头,人们在车里的一言一行、一举一动的数据,包括涉及很多个人隐私的数据都在车厂的服务器里存着。如何保证隐私数据不泄露、不丢失,这就是车企安全的概念。第六,车模安全,即大模型赋能汽车网络后带来的新安全风险。

中国证券报:面临上述安全隐患,360可以为车企提供哪些解决方案?
周鸿祎:针对上述六大安全领域,360已具备成熟的解决方案:一是以整个车企为核心解决车企安全、车数安全、车云安全的云端整体解决方案,可帮助车企建立安全运营中心,全面覆盖车企总部、分公司、子公司、供应链,实现安全的快速响应和处置;二是360研发了车载安全大脑,工作在汽车系统底层,可以做到车外预防攻击、车内保障安全;三是我们和车厂合作,在车上提供一个名为智驾卫士的面向用户端的产品,它在车载安全大脑的全面赋能下可提供系统优化、攻击防护和病毒查杀等功能,并免费提供给车企使用。

积极拥抱人工智能时代

中国证券报:今年是中国接入国际互联网三十周年,您对下一阶段互联网的技术发展有哪些前瞻性观点?

周鸿祎:互联网给大家生活工作方式的数字化打下了非常好的基础,功不可没。包括对中国智能网联车产业的蓬勃发展,互联网的贡献也是巨大的。如果一个国家没有强大的互联网产业,要发展人工智能、云计算、物联网几乎是不可能的。互联网下一个五到十年的发展方向也已经很明确了,就是人工智能和大语言模型。没有互联网的发展也不可能有如人工智能的快速发展,比如云计算的发展使得算力明显进步,再比如互联网的发展使得大量的数据、知识在网络被共享出来,包括互联网的开源文化和开放交流社区的讨论,使得像Transformer这样的开源模型大行其道。下一个五到十年,人工智能时代的到来不会淘汰互联网,它和互联网技术结合在一起会重塑整个世界的方方面面。

中国证券报:如何看待人工智能在培育新质生产力过程中发挥的作用?

周鸿祎:我觉得人工智能是培育新质生产力的核心新引擎。在我的理解中,新质生产力的核心是科技创新,科技创新的主要抓手是数字化技术,这其中最重要的就是人工智能技术。近年来,各行各业都在积极推动“数转智改”,走高质量发展之路。未来,智能化升级的主要引擎就是大语言模型。人工智能技术经过这么多年的坎坷之后,这两年终于取得了真正的突破,推动以人工智能为代表的新一轮科技革命加速演进。我认为人工智能比区块链、元宇宙等前沿技术对人类的影响都要大得多,它一定会影响全社会,重塑各行各业,甚至可以说,所有产品都值得用人工智能重新做一遍。人工智能对于国内传统产业培育新质生产力、推动转型升级,绝对会是一个特别好的生产工具。

中国证券报:您如何看待人工智能快速发展过程中带来的安全挑战?

周鸿祎:AI在快速发展过程中的确在安全上带来了新挑战,比如,作为一个数字化体系,安全漏洞、恶意代码等所有数字化体系固有的安全威胁AI也都有,这些可以通过传统的安全手段加以解决。再比如,利用AI克隆他人的声音和形象进行网络诈骗,以及大模型幻觉等问题,这些可以通过“以模制模”的手段加以解决。AI对于人类的意义是协作而不是取代,要积极拥抱AI,否则就会落后于时代。

实探2024中国(西安)国际低空经济发展大会 前沿技术悉数登场 聚焦绿色化数智化

● 本报记者 何昱璞

11月22日,2024中国(西安)国际低空经济发展大会开幕,以“聚焦绿色低空、引领数智未来”为主题,通过“一展、一会、一演、一赛”,全面链接低空经济上中下游产业链,为业内人士提供一站式商贸、技术及交流的综合服务平台,为构建低空技术与设备行业发展新局面、促进低空经济产业共同发展增添新动能。

大会现场集中展示低空智能制造领域的无人机、eVTOL、飞行汽车、通用航空、轻型飞机、飞艇、低空通信导航、低空监管等新产品与前沿技术。同时,大会还邀请众多行业专家、高校学者和国内头部企业负责人,举办多场专题论坛和研讨会,共同逐浪“低空蓝海”。

陕西低空经济“蓄势腾飞”

作为强势崛起的新兴产业,低空经济今年以来被频繁提及,热度居高不下,从中央到地方,一系列具有针对性的政策措施密集出台、落地。

低空经济是指以低空飞行活动为核心,以无人驾驶飞行、低空物联网等技术组成的新质生产力,与空域、市场等要素相互作用,带动低空基础设施、低空飞行器制造、低空运营服务和低空飞行保障等领域发展的综合性经济形态。

天和防务董事长贺增林在大会开幕式上致辞表示,陕西长期以来承担着各类大中型飞机的整机研发生产,以及国内大部分飞机型号的配套科研生产任务,低空经济产业基础坚实,电子信息产业发达,创新生态优越,应用场景丰富,发展势头强劲。在低空飞行器研发制造方面,陕西目前已有优势无人机研发制造企业300余家,形成较为完整的低空制造产业链。

从空间分布来看,近年来西安已经形成了以西安高新区、西安航天基地、西安阎良航空基地等为核心的多个低空经济产业聚集区。其中,西安阎良航空基地是集飞机研究设计、生产制造、强度检测、试飞鉴定、航空教学五位一体的“航空城”,在园区范围内形成了一条完善的特色航空产业链。

近期,陕西省发展改革委印发了《陕西省培育壮大千亿级航空制造与低空产业创新集群行动计划》,提出到2025年,陕西省航空制造与低空产业创新集群综合实力力争达到国内顶尖水平,年产值力争突破2000亿元。到2030年,产业规模进一步扩大,陕西省航空制造与低空产业创新集群将成为全球领先的产业集群,年产值力争突破3500亿元。

上市公司携“硬科技”亮相

本次大会吸引了来自全国各地的一大批领军企业,通用航空直升机、碳纤维打造的轻型运动飞机、无人机、飞机模拟驾驶舱、eVTOL……在低空经济创新发展大会的成果观摩区,各种先进的低空飞行装备引人注目,多家低空经济企业带着各自的最新产品、前沿技术悉数亮相。



2024中国(西安)国际低空经济发展大会现场

本报记者 何昱璞

在西安国际会展中心3号展馆,天和防务携旗下低空安防及数字健康相关“硬科技”产品亮相展会,其低空多任务智能电子防御系统、便携式无人机处置设备、天和云脉健康智能穿戴设备、强军密友智能心理机器人等多件展品展出,尽显其在低空经济、数字健康领域的创新能力。贺增林接受中国证券报记者采访时表示,公司在低空经济领域已经潜心研究了近20年,低空经济业务涉及低空城市和要地防空、低空安防、低空应急、航管装备、低空运行数据服务。

在中国民用航空局空管局领导下,天和防务参与了国家“十二五”科技支撑计划重大项目“中国民航协同空管技术综合应用示范”的“通用航空综合运行支持系统、通航飞行服务站、通用机场移动塔台”课题研制和产业化工作,是全国第一个通航服务站立项承建项目总体单位。

中国证券报记者从天和防务了解到,公司目前已拥有符合低空飞行服务保障的软硬件产品,并立足航空应急救援需求,形成了北斗/ADS-B/4G机载终端、航空应急移动塔台车、航空应急服务平台组成的空地协同航空应急救援系统,有效提升了我国应急救援空地一体化能力。公司低空空管保障系统的核心产品包括:对空监视指挥的低空雷达、通航综合运行支持系统、通航飞行服务站、通用机场移动塔台车、通航公司运营平台、无人机飞行协管系统等系列产品。

针对低空无人机应用热潮所带来的棘手问题,天和防务也给出了其“解题方案”。作为一家以军民两用关键技术创新和产品研发为核心支撑的新型高科技上市企业,天和防务在低空安防领域抢先布局,推出了多款无人系统装备,致力于实现“看得见、管得住、管得顺畅、管得高效、管得有效益”的低空运行管理要求。

注重交互体验

中国证券报记者在现场感受到,大会布展设计注重互动性和体验性。在大会现场,一个飞机模拟驾驶舱吸引了许多观众,模拟驾驶舱内装有主仪表板、正副驾驶联动驾驶杆等设备,不仅外观与真实飞机非常相似,功能和操作方式也高度仿真,在工作人员指导下,观众可亲身体验驾驶飞机的感觉,坐在机舱内,连窗外的云都真实展现,仿佛真的遨游在云端,一圆观众的“飞翔梦”。

现场一位中学生在体验后表示,自己从小就非常喜欢飞机模型,但是亲自“开飞机”还是第一次,虽然只有几分钟的体验,但已经被科技魅力深深吸引。

近年来,我国低空经济市场规模快速增长。中国民用航空局预计,到2035年,中国低空经济的市场规模将达到3.5万亿元,市场前景广阔。

开源证券表示,继10月20日山东高速拟招标采购2000架大型eVTOL或混动氢动多旋翼飞行器、2万架小型eVTOL或混动氢动多旋翼飞行器后,广东茂名、江西南昌等地的低空基建项目陆续开始申请备案。低空经济已经迎来从宏观(国家层面产业规划)到中观(各地地方补贴)再到微观(基建招标、应用场景打造)的纵向落地。