

智能汽车数据安全敲响警钟

■ 本报记者 卢奇秀

日前,市场监管总局、中央网信办、工业和信息化部、交通运输部和应急管理部五部门共同约谈特斯拉,约谈内容包括消费者反映的异常加速、电池起火、车辆远程升级(OTA)等问题。值得注意的是,上述约谈中罕见地出现了中央网信办身影,引发多方关注。

数据安全挑动舆论敏感神经

中央网信办约谈车企并不常见。作为中央网络安全和信息化委员会下设的办事机构,其主要职能是确保国家和我国公民网络信息安全。此前,中央网信办业务主要集中在网络媒体、电商、互联网等方面。

近年来,随着汽车智能化、网联化的加速发展,中央网信办对该领域的重视程度也在提高。2020年2月国家发改委、中央网信办等11部门联合发布《智能汽车创新发展战略》,明确提出要确保用户信息、车辆信息、测绘地理信息等数据安全可控。完善数据安全管理制度,加强监督检查,开展数据风险、数据出境安全等评估。

有业内人士称,特斯拉外部摄像头可以拍摄周围环境,每一辆车都可以作为移动数据收集和发射器。车主身份、行动轨迹、驾驶习惯、乃至与手机蓝牙绑定的通讯录、谈话等内容都可以获取。

车联网后安全风险更为突出,比如,T-BOX提供无线网络通信接口,是逆向分析、网络攻击重要对象;ECU(汽车电子控制单元)芯片漏洞及固件漏洞,直接关系到车辆安全行驶;OTA也是潜在的攻击渠道;车载数据过度采集和越界使用同样侵犯用户隐私。

“更危险的是高度自动驾驶,通过远程技术给车辆发出指示,比如去拥堵高速公路,引发交通瘫痪。相比智能手机被动器件,汽车是主动器件,更值得警惕。”业内人士表示,现在还没有高度自动化的车辆,手动控制也设置成优先级,但未来汽车高度智能化存在安全风险。



特斯拉无疑具备强大的数据处理能力,不过从技术角度来看,车辆精准定位、传输实景是否可行?记者向业内人士了解到,特斯拉使用的是四维图新底层地图,我国只有20余家企业有地图测绘权限,地图采集后要进行偏转,删除敏感POI,经过相关部门审核后才能发布。

“单看车辆传感器确实具备数据采集能力,可以生成实时地图,且可以做横向对比,通过编码压缩的方式来传输。再做其他的攻击,还需要相关技术跟上。”国家新能源汽车技术创新中心总经理原诚寅表示,智能网联汽车开放的端口越来越多,实际上打开了更多控制权和信息通道。

事实上,智能汽车作为近年来兴起的新技术,如何对其有效监管还缺乏切实可行的

措施。中国电动汽车百人会副理事长张永伟直言,当前车联网安全监管问题突出,缺乏数据安全保障和管理机制,如何确保车主信息和隐私的安全,避免受到病毒攻击和恶意破坏,防止个人信息、业务信息和财产丢失或被他人盗用,都将是车联网发展过程中需要突破的重大课题。

据了解,我国已经发布了车载信息安全技术要求,车联网汽车信息安全技术要求两项团体标准,还缺乏完善的国家标准,相关的安全测试方法仍在研究中。

据了解,特斯拉已在2020年着手建立中国数据中心,以解决宕机、连接不稳定问题,更好地服务本地客户,同时将我国用户数据存储在境内,一定程度上避免数据敏感的问题。

法规标准有待进一步完善

管好数据更要用好数据

原诚寅表示,车辆数据安全要解决两方面问题,一是构建车辆本身信息安全体系,确保电子电气架构安全;二是及时发现后台恶意攻击,并将其关闭。

汽车智能化、网联化是全球汽车产业发展的战略方向,未来车辆信息安全将越来越重要。“车辆数据发展空间很大,但成熟度不足是当前车企存在的突出问题。”上述业内人士直言,车企普遍建有数据中心,但不少企业是将该部门交给销售公司或应用于道路救援,而非由研发中心去洞察消费者真实需求,以及推进技术升级。大量碎片化且实时更新的数据也加大了数据整合利用的难度。

原诚寅同样表示,行业都认为数据是无价的,但还没有真正把数据用好。在他看来,数据

大有文章,可以做用户价值行为分析、用户画像;对车辆残值进行评估;检测车辆安全性能,进行配件和保养;作为移动终端,进行线上购物或其他销售服务推送;以及未来作为移动储能平台等等。

对车企而言,当下不仅要管住数据,更要用好数据。张永伟建议,探索跨领域的的数据应用,开展车联网终端安全、数据交互安全、平台信息安全和隐私保护等关键技术攻关及产品研制,尝试使用新兴技术如区块链、隐私计算等保证数据的合规安全,开展敏感数据、重要数据的划分,以及个人信息保护和流动管理,建立协同统一的安全认证管理平台,保证车联网端到端之间的安全互认。



健全机制,织牢智能汽车信息网

■ 别凡

特斯拉威胁我国数据安全的讨论近段时间持续在舆论场发酵,甚至有“极端”言论认为,应将特斯拉“赶出”中国。

一个显而易见的事实是,将特斯拉拒之门外并不可行。特斯拉对做大新能源汽车产业“蛋糕”、激发我国新能源车企业竞争意识、拉动产业链企业发展、为消费者提供更多高质量新能源车等贡献明显。同时,世界开放互通大势虽有“小波折”,但总体方向不可逆转,外资企业仍是壮大我国经济的有生力量。

事实上,此次特斯拉的问题也反映出人们对智能汽车的整体担忧。在智能产品大行其道、未来势必更充分地渗透人们生活的背景下,安全地发展智能汽车势在必行。其关键在于,以健全的机制,将智能汽车的数据安全牢牢掌握。

一方面,要加强技术研发。对于可编程逻辑控制器、数据采集与监视控制系统、远程信息处理器、商用密码等,要形成自己的“技术壁垒”,在信息安全方面形成“源头优势”。

另一方面要完善相关标准、法律法规。当前,我国车联网网络产品的标准规范和安全管理法律法规尚不健全,甚至部分关键环节仍是空白。近年来,国际标准化工作面临巨大挑战,但标准作为一种不带政治色彩的通用语言,对保证智能汽车数据安全尤为重要,及早完善我国智能汽车相关标准,甚至将其推广为国际标准,让外资品牌智能汽车进入我国必须遵循我们的标准,无疑将为我国掌握智能汽车数据安全打下“先天基础”;而完善相关法律法规,在震慑潜在智能汽车安全威胁的同时,对于借助智能汽车危害消费者,乃至国家安全行为的惩戒,也可做到有法可依。

“未雨而绸缪,临渴而掘井”。当前各国在智能化、信息化方面的竞争已经白热化,智能汽车本就是其中的重要“战场”。尽快以先进技术和完善的标准法规织牢信息安全网络,智能汽车才能真正成为给消费者提供便利、安全服务的“未来物种”。

上海:5年内新能源汽车产量增4倍

同时对符合条件的新能源汽车领域优秀人才,按规定给予直接落户等支持

本报讯 记者姚金楠报道:2月25日,上海市政府正式发布《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划(2021—2025年)》。《实施计划》提出,到2025年,上海市本地新能源汽车年产量超过120万辆,5年内,新能源汽车产量将达到现有产量的4倍以上。届时,新能源汽车产值突破3500亿元,占全市汽车制造业产值35%以上。

上海市经济信息化委副主任张建明指出,上海市具有良好的新能源汽车推广基础,推广规模居全国首位。2020年,上海新能源汽车产量23.8万辆,同比增长190%。产值663.6亿元,同比增长170%。2020年,上海是新增推广新能源汽车12.1万辆,同比增长92%。上海市累计推广新能源汽车42.4万辆,其中包括1483万辆燃料电池汽车。

为实现2025年的产业规模目标,上海市将推进绿色交通能源体系的加速实现。《实施计划》明确,到2025年,个人新增购置车辆中纯电动汽车占比超过50%。公交车、巡游出租车、党政机关公务用车、中心城区载货汽车、邮政用车全面使用新能源汽车,国有企事业单位公务用车、环卫车辆新能源汽车占比超过80%,网约车新能源汽车占比超过50%,重型载货车、工程车辆新能源汽车渗透率明显提升。燃料电池汽车应用总量突破1万辆。

在配套基础设施方面,张建明介绍,截至2020年底,上海市已建成充电桩超过37万个,车桩比达到1.1:1。上海市发展改革委副主任蔡文进指出,下一步,上海市将着力落实新型基础设施配套保障。鼓励集中式充电站、出租车充电示范站建设,充分利用绿地、公共道路停车场等资源布局经营性充电设施。鼓励商场物业等减免充电车辆停车费,通过对占用充电车位的燃油车提高收费标准等方式,缓解“油车占位”矛盾。鼓励存量公共充电桩改建为直流快充桩,力争新建或改建1万根。完善换电设施报建管理制度,对符合条件的换电运营给予补贴。落实居住社区充电设施配建要求,推广智能有序慢充为主、应急快充为辅的社区充电模式。

值得注意的是,《实施方案》对于加氢站的建设提出了专门要求。计划到2025年,建成并投入使用各类加氢站超过70座,实现重点应用区域全覆盖。计划出台加氢站布局专项规划,制定建设审批管理



办法。在安全可控前提下,支持符合条件的加油(气)站改建为油(气)氢合建站,鼓励70MPa加氢站布局。支持利用物流园区、港口、工业园区内存量土地新建加氢站。

上海市住房城乡建设管理委一级巡视员江小龙指出,2020年,上海市现有9座加氢站共加注氢气29.87万公斤,涉及车辆5.5万辆次,市场需求显著。目前,上海市正在抓紧制定加氢站建设运营的管理办法和加氢站布局的专项规划。

江小龙表示,相关管理办法将遵循四大基本思路。第一,将加氢站纳入燃气设施管理;第二,为降低建设成本,鼓励在符合规划的前提下,利用现有土地建设加氢站;第三,明确加氢站运营主体的安全责任;第四,建立全市统一的加氢站运营监管平台。在布局方面,将秉承“重点区域覆盖、中间走廊串联”的基本原则。考虑到具体应用场景,江小龙透露,将在青浦物

流园区、嘉定氢能港和临港新片区、宝钢产业园区、松江经济开发区、金桥工业区、迪士尼度假区以及浦东机场、虹桥机场、外高桥码头等重点区域实现全覆盖。

蔡文进指出,在现有基础上,上海市将推动多项政策保障新能源汽车的发展。加大本市各类专项资金对新能源汽车核心技术攻关、关键零部件产业化和新技术应用的支持力度。支持加氢站、充电设施、智能路侧设施和重大功能性平台项目纳入“新基建”示范。新能源汽车领域相关企业,在临港新片区内从事集成电路、人工智能关键领域核心环节相关产品(技术)业务,并开展实质性生产或研发活动,自设立之日起5年内减按15%的税率征收企业所得税。出台燃料电池汽车产业发展扶持政策,对燃料电池汽车运行、关键零部件应用、加氢站建设及运营等给予补贴。此外,对符合条件的新能源汽车领域国内外优秀人才,将按照有关规定给予直接落户、人才奖励等支持。



关注

2020年我国电动车在欧洲市场份额达3.3%

本报讯 在欧盟绿色转型政策的推动下,欧洲新能源汽车市场逆势增长,为我国品牌电动车发展提供了良好机遇。分析认为,虽然我国电动乘用车在欧洲市场仍处于追赶者的位置,但随着我国车企海外布局进一步深入,我国电动车有望在欧洲市场保持持续增长态势。

德国专业汽车机构施密特汽车研究公司近期发布的《欧洲电动车市场报告》显示,2020年我国电动乘用车制造品牌在欧洲18个主要汽车市场总销量达到23836辆,与2019年同期相比增幅超过13倍,市场份额达到3.3%,显示我国电动车在欧洲市场正迎来快速发展期。

欧洲新能源车市场的增长为中国品牌电动车提供了良好机遇。爱驰汽车联合创始人兼董事长付强表示,在各项利好政策驱动下,随着欧洲新能源基础设施建设的稳步推进,以及民众环保意识不断增强,欧洲电动车市场将继续保持高速增长态势。与此同时,欧洲本土企业目前存在的电动车车型储备不足、价位区间两极分化等现象,也为中国电动车品牌的进入创造了条件。

中国社会科学院工业资源与环境研究室副主任李鹏飞认为,电动汽车作为一种新型耐用消费品,其研发、制造及服务,既要遵循传统汽车工业的逻辑,也要遵循消费电子产业的逻辑。“中国作为全球最大的消费电子产品生产国、出口国和消费国,拥有全球最丰富的消费电子产品门类,产业配套、技术应用和服务能力全球领先。这是支撑中国企业通过强化电动车的消费电子产品功能,赢得市场竞争的产业链优势所在。”

据了解,为在欧洲市场进一步站稳脚跟,包括上汽大通、爱驰在内的中国车企都在积极完善售后服务网络,寻求与当地需求实现更好对接。李鹏飞表示,当前,中国品牌电动车在欧洲市场还处在“试水”阶段,要想彻底打开欧洲市场,面临的巨大挑战是能否在电动车的关键技术创新和产业化上持续取得突破。“在持续创新的基础上,与欧洲新能源汽车产业生态圈共同发展,是中国电动车企业在欧洲市场成功的关键。”

(郑彬)