

用户信息遭窃、蔚来被勒索 新能源车企须系好“数据安全带”

■本报实习记者 杨梓

蔚来首席信息安全科学家、信息安全委员会负责人卢龙近日在蔚来官方社区发布声明称，该公司收到外部邮件声称拥有蔚来内部数据，并以泄露数据勒索225万美元等比特币。经初步调查，被窃取数据为2021年8月之前的部分用户基本信息和车辆销售信息。蔚来创始人李斌随后表示：“会对此次事件给用户带来的损失承担责任。将协同有关部门深入调查此次事件，对窃取和买卖此次事件相关数据的违法犯罪行为追查到底。”

据了解，本次事件为国内新能源车企中一次规模较大的数据泄露事件，由此引发多方关注。业内人士认为，汽车数据安全警钟再次敲响，各方需高度重视，加速完善汽车数据建设。

信息被明码标价

2022年12月20日，有不法人士公开宣称破解蔚来大量数据，并给了蔚来两次机会买断这部分数据以保护车主和用户，遭拒后决定将数据有偿曝光。

据了解，蔚来本次被泄露的数据均被明码标价：蔚来内部员工数据22800条，包含总裁到一线员工，每条售价0.15比特币；车主用户身份信息399000条，每条售价0.25比特币；用户地址信息

650000条，每条售价0.15比特币；蔚来注册用户数据4860000条，每条售价0.15比特币……

记者查阅蔚来官网得知，在进行车辆订购时，蔚来会收集购买人姓名、手机号码、有效证件号码、上牌城市、交付中心、车型及车辆配置信息、价款及支付信息。事件发生后，不少蔚来车主感到不安，要求蔚来公布数据泄露具体内容、相应风险、补偿方案等。例如，有蔚来车主质疑，蔚来提到的承担给用户带来的损失是相对模棱两可的说法。“损失本来就是无法判断的，自然也没办法去计算赔偿。”

有数据显示，一辆智能网联汽车每天会产生大约10TB的数据。2021年，国家网信办等部门联合发布的《汽车数据安全管理办法（试行）》中对汽车数据进行了范围界定，汽车数据包括汽车设计、生产、销售、使用、运维等过程中涉及的个人信息和数据和其他重要数据。

不过，卢龙表示，本次事件不涉及车辆使用中产生的数据，如行车轨迹、座舱数据，也不影响车辆的驾乘或远程控制。同时，事件发生后，蔚来对公司网络信息安全进行了排查与强化，以避免此类事件的再次发生。截至记者发稿，蔚来此次数据泄露的原因和影响范围还在进一步调查中。

数据安全问题多发

智能电动汽车的快速发展和普及，给车企和行业车辆数据安全问题建设提出了更高的要求，在初期未被重视的数据安全问题逐渐浮出水面。有数据显示，仅2022年上半年，针对车联网平台的恶意网络攻击行为超过100万次，较2020年同期增长超过80%。

“智能网联汽车数据安全问题凸显的原因在于，智能网联汽车发展速度较快，汽车采集环境的数据和车内信息数据大幅增长。”乘联会秘书长崔东树表示，不同于智能手机，智能网联汽车数据安全涉及问题更多、更为敏感。

事实上，数据泄露事件并非在汽车行业首次发生，近年来，大众、通用、丰田等知名车企均遭遇过数据泄露事件。

2021年6月，大众汽车表示有330万名客户的数据遭泄露，原因是一家供应商在2019年8月至2021年5月期间将客户数据“未经保护”地留在互联网上，数据包括客户和潜在买家的姓名、地址以及电话号码等个人信息。2022年5月，通用汽车表示，其注意到2022年4月11日至29日期间，部分在线客户账户出现了可疑登录，导致在未经用户授权的情况下客户的奖励积



分被兑换成礼品卡。据了解，黑客通过在线移动应用程序获取了部分客户的个人信息包括姓名、邮箱地址、邮寄地址等。2022年10月，丰田汽车表示，使用其T-Connect服务的约29.6万条电子邮件地址、客户电话号码等客户信息可能被泄露，受影响的客户为自2017年7月以来使用电子邮件地址注册该服务网站的个人用户。

安全体系正逐步建立

通常情况下，车主无法较快察觉出汽车数据的泄露。同时，针对汽车数据安全问题一直以来较难确定责。业内人士指出，虽然目前此类事件难以根治，但车企对于数据泄露事件要勇于承担责任，并且要及时告知车主。数据泄露事件发生后，李斌就强调，蔚来会承担用户损失，并呼吁行业不要向数据买卖者妥协。

事实上，汽车数据安全既会涉及到个人隐私，还会涉及到国家安全。针对新能源汽车数据安全治理问题，国家相继出台了《汽车数据安全管理办法（试行）》《信息安全技术网联汽车采集数据的安全要求》等法规。不过，现阶段我国新能源汽车数据安全法规建设尚处于起步阶段，在相关法律法规制定、具体执行等方面仍需进一步细化。

天风证券分析师廖欣君指出，考虑到现阶段车端、路端、网络端的安全保护基础较为薄弱，车联网安全市场为纯增量市场。

2022年3月，工信部印发的《车联网网络安全和数据安全标准体系建设指南》明确，到2023年底，将初步构建起车联网网络安全和数据安全标准体系，完成50项以上急需标准的制订。到2025年，形成较为完善的车联网网络安全和数据安全标准体系。

市场仍在“发高烧”

行业专家给新能源汽车产业“泼凉水”

■本报记者 卢奇秀

“中国新能源汽车产业已基本度过了依赖政策驱动的发展期。以消费引领市场为主、政策助力的新发展阶段已然到来。2022年，新能源汽车销量有望达到650万辆左右，2023年具有冲击900万辆的市场潜力。”在近日召开的中国汽车产业发展国际论坛上，中国汽车技术研究中心副总经理吴志新指出，站在“双碳”风口，要坚定新能源汽车市场高速发展的信心。同时，相关企业要积极应对碳足迹“新壁垒”，加快布局下一代动力电池技术，巩固提升产业先发优势。

呈现四大发展特征

产业发展态势情况如何，数据最有说服力。“回顾过去3年新能源汽车市场渗透率增长情况，2020年7月，新能源汽车消费重启，7月到12月，市场渗透率从不到6%增长到9%，每月平均增长0.5个百分点；2021年，渗透率从1月的6%增长到12月的22%，平均每月增长1.3个百分点；2022年，市场渗透率从1月的14%增长到11月的30%，平均每月增长1.8个百分点。”比亚迪董事长王传福指出，新能源汽车技术和产品迎来全面爆发，实现了井喷式的增长。

吴志新认为，2022年，新能源汽车产业发展呈现四大特征：一是市场高速增长态势远超预期，在政策引导、市场需求等多重因素驱动下，二三线城市的新能源汽车市场渗透率加速提升，尤其是在南方城市新区，新能源汽车使用及补能优势明显，推动新能源汽车产销规模远超预期；二是产品结构由哑铃型向纺锤型演变，紧凑型节能性、舒适性突出，新能源汽车与燃油汽车开始正面竞争，形成了聚势而强的效果；三是固态电池开启研发元年，半固态电池等新体系电池技术竞赛开场；四是插电式混合动力汽车由过渡角色向全能型角色转

换，其节能性和长续航特性正激发消费需求，市场正式迈入2.0时代。

出口方面，2022年1-10月，我国新能源汽车出口49.9万辆，同比增长96.7%。“中国汽车和家电一样，正迅速成为全世界用户的新选择。”奇瑞汽车董事长尹同跃指出，我国不仅布局新能源赛道的速度领先，还不断融合车联网、大数据等新技术，让汽车像快消品一样快速迭代。“今天的中国汽车品牌已不再是廉价低端的形象，形成了绿色、智能化、高品质的新标签，受到越来越多海外消费者的喜爱和信赖。”

巩固高速增长优势

如何保持新能源汽车产业的高速增长，是业内关注的热点话题。“相较于传统汽车领域，新能源汽车更加重视智能网联车用芯片的供应链安全，更加重视动力电池锂、镍、钴等稀缺资源的安全稳定畅通，这将直接决定我国新能源汽车产业的先发优势和已有优势的巩固和保持。”吴志新进一步指出，要坚定多种技术路线并存发展，无论是纯电动、插电式，还是氢燃料电池汽车，不同技术路线有不同的应用场景，可以满足不同的使用需求。

节能降碳让新能源汽车产业迎来发展机遇，也带来了挑战。“欧洲议会与理事会达成临时协议，建立欧盟碳边界调节机制，根据进出口产品的含碳量征收关税。美国也提出《清洁竞争法》，是基于窄幅边界调整的碳税立法。”吴志新指出，碳税将成为新的国际贸易壁垒，亟待引起行业高度重视。他建议企业从全生命周期着手，基于全产业链梳理碳足迹，建立碳账本，摸清碳排放数据，要重点关注生产制造环节的碳排放，尤其是以动力电池生产环节的减碳降碳作为重心，加快我国汽车

产品的绿色认证体系建设，包括顶层设计、政策体系、标准法规体系、低碳产品评价和认证能力建设，加快国际互认，有效应对国际贸易壁垒。

需真正掌握核心技术

科技创新是第一动力。吴志新表示，动力电池是新能源汽车的心脏，现有体系电池的关键性能指标已接近理论极限，集中力量攻克下一代动力电池技术刻不容缓。他认为，半固态、固态电池是电池技术的下一个风口，我国动力电池企业要从当下开始，加快推动固态电池的创新突破和产业化进程。

新能源汽车已开启“智能化”竞争下半场。“我国汽车产业仍然处于电动化、网联化、智能化加速转型的战略机遇期，技术基础仍然薄弱，局部优势尚不稳固，仍需将关键技术攻坚放到核心位置，以科技创新驱动产业由量的增长转向质的飞跃。”中国汽车工程学会秘书长张进华建议，坚持纯电动驱动引领，推动下一代动力电池新体系、燃料电池、先进电驱动系统的技术迭代升级和产业化突破，持续引领汽车电动化创新方向。与此同时，强化智能技术赋能，加快新一代电子电器信息架构融合感知与决策、智能底盘等智能驾驶共性技术突破，赋能和加速电动化转型进程。此外，要筑牢自动驾驶操作系统、车规级芯片、云控技术、高精地图等平台底座技术，切实实现核心技术自主可控。

张进华进一步表示，全球合作仍是科技变革的关键支撑力量。汽车是典型的全球性产业，也一直是全球科技合作的关键领域。智能汽车新技术应用将带来数字监管、网络安全、交通规则方面的新问题、新挑战，在关键技术研发、国际规则制定上还需各国合力推进。

关注

本报讯 实习记者姚美娇报道 近期，国内部分锂电材料价格连续多日下跌。上海钢联2022年12月28日发布的数据显示，电池级碳酸锂价格每吨下跌4500元，均价报53.25万元/吨，工业级碳酸锂价格下跌5000元/吨，均价报50.25万元/吨；氢氧化锂价格下跌5000元/吨。

对此，有业内人士表示，随着近期产能布局的逐步释放，预计2023年锂电原材料价格会逐步回落，慢慢将趋于合理。

据了解，2022年以来，碳酸锂价格像坐上火箭一样飞速上涨，屡创历史新高纪录。2022年11月更是一度突破60万元/吨大关，涨势之凶猛可见一斑。

高位运行的锂盐价格为何会在近期出现回落呢？中国电池产业研究院院长吴辉认为：“价格回落主要有两方面原因。第一，因为市场逐渐进入淡季，下游需求最近放缓了，导致上游原材料价格下降。第二，现在原材料价格确实涨得太高了，中间囤货的贸易商也不太敢囤了，导致锂价开始下行。”

“整个国内动力电池需求量这两年翻倍式增长，而矿产是个周期性的东西，部分矿产开采时还牵扯到基建程度，周期非常长，很难供应下游突然激增的订单需求，造成供不应求的局面，促使价格上涨。”中科院创业投资管理有限公司研究总监邵元骏表示，“需求量很大的时候，一些矿产的价格即使很高也有销路。但是，一旦需求下降，肯定会淘汰掉一批产能。”

据了解，受新能源汽车补贴退出影响，2023年上半年，国内新能源汽车市场或将承受一定压力。中汽协日前发布数据预计，2023年，国内新能源汽车销量约为900万辆，较2022年将增长35%。按照上述预测，相比于2022年90.3%的增速，2023年国内新能源汽车销售增速明显放缓。

华泰证券表示，尽管部分锂厂商挺价情绪较强，但下游需求维持弱势，锂矿及锂盐价格均开始松动，碳酸锂价格或继续下跌。钴方面，市场看跌情绪也较重，钴盐价格或维持下行趋势。

在业内人士看来，碳酸锂价格出现回调，会对产业链中下游环节形成一定的利好。“原材料降价对下游电池制造商、材料企业，以及整个产业的发展都是有利的，因为成本降下来了。不过，对上游开矿的企业，尤其在拍卖时以高价购买了矿石的企业来说，可能会出现亏损的情况。”吴辉表示。

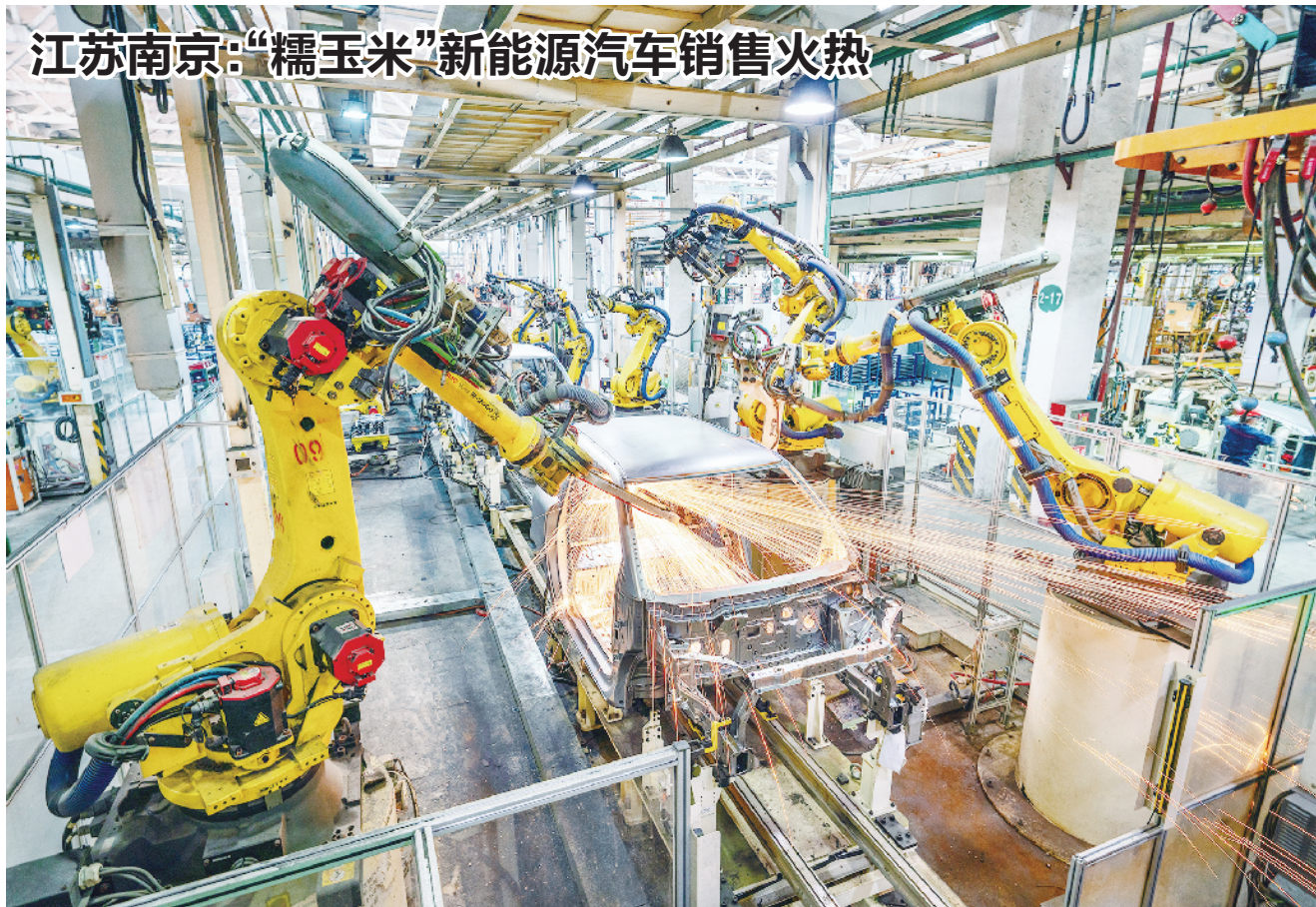
另外，也有部分电池厂商表示，上游原材料价格仍然高位运行，价格小幅波动对公司影响不大。记者致电亿纬锂能，对方回复称：“原材料价格回落肯定会对公司的成本带来一定利好影响。但是，目前碳酸锂价格依然在50万元/吨以上，跟一两年前相比还是处于高位状态。”

富临精工近日表示，碳酸锂是公司磷酸铁锂的主要原材料，其价格受客户状况、采购数量、市场供应等多种因素影响。随着公司锂电正极材料产能加速释放，产销量快速增长，销售收入随之同步增长，将对子公司江西升华盈利能力的提升产生积极影响。

“未来，原材料价格肯定还会维持在高位，不可能直接降到之前的每吨4.5万元。但是，2023年可能会回落到30万元/吨-40万元/吨之内。随着动力电池回收市场逐步成熟，价格可能还有再下降的空间。”邵元骏认为。

“原材料价格肯定还会往下走，这是一个趋势，但降到多少才是合理的目前也不好说。现在，碳酸锂价格的确太高了，就算降到一半也依然很高，也很难回到涨价前的价格。”吴辉认为，“价格一直维持这么高也不现实，回归到10万元/吨-20万元/吨是比较正常的。”

江苏南京：“糯玉米”汽车销售火热



图片新闻

2022年以来，南京长安汽车有限公司不断自主创新开拓市场，大力研发新能源汽车新车型，下半年研发投入的一款名为“糯玉米”的新款新能源汽车，市场供不应求。

图为江苏省南京长安汽车有限公司车身车间呈现的一派繁忙景象。全自动焊接车间里一个个“糯玉米”车身鱼贯走下生产线，进入下一道工序。

人民图片