

# 奔跑的电动汽车产业 请注意“安全”

本报记者 俞慧友

近日,特斯拉启动公司史上最大规模的召回,涉及全球约12.3万台车,原因是车子零部件存在安全隐患。其实,比起自燃、碰撞、充电等事故,特斯拉的安全隐患还无法“入围”电动汽车安全问题的“前三甲”,不过,也足以引起人们对电动汽车安全问题的更多关注。电动汽车产业的发展速度,足以用“奔跑”形容。但事关安全标准、法规、技术等问题,跟不上这一产业在全球迅猛发展的脚步吗?



视觉中国

热点追踪

## WiFi密码 分享有风险 破解或违法

实习记者 崔爽

最近几天,两款分别为WiFi万能钥匙和WiFi钥匙的免费软件热度很高。可惜的是,它们出的是“恶名”。据报道,这两款软件被举报“窃取各类WiFi密码”。

举报称,软件会将所有的WiFi信息放进它编织的后台程序里,只要消费者下载并使用,软件就会借用消费者的手机,窥探这部手机周边和经过地点所有的WiFi信息,悄悄窃取各类WiFi的密码。

甚至,两款软件连国家重要机关、金融机构的WiFi网络密码也不放过,带来很大安全风险。

关于这两款应用如何“偷取用户密码”,某安全机构技术人员表示其实它们获取的密码通常是先由用户“分享”出去的,这和WiFi万能钥匙的回应基本相符。用户使用此类软件连接免费WiFi时,所在位置、连接成功的WiFi热点的名称、密码等信息会被WiFi万能钥匙收集,进入密码库,其他用户查询该区域的WiFi时,可以直接调用存在密码库中的WiFi密码。这种“共享模式”从诞生之初就伴随安全争议。但由于用户量庞大,大家共享、大家使用的局面逐渐形成。

而这中间却蕴含着安全风险:连在同一个局域网(这里就等于连在同一个WiFi)里很容易被攻击,因为很多数据的传输是不加密的,于是被截取信息、篡改信息的情况很容易发生。

落实到具体情境中,只要国家机关或银行中有任何人共享过WiFi密码,且这个密码后来没有被修改过,它就一直在密码库中,其他人可以调用。

对此,记者采访到的安全行业从业人员都对其运营模式表达了不满。他们表示:“很多人近年来一直在努力科普公共WiFi要慎连这个问题,主要就是公共WiFi的安全风险很高,但此类软件却力推把所有WiFi变成半公共WiFi。”

“如果此类软件分享的WiFi热点并未获得所有者允许,这种行为就是对他人上网流量的‘盗窃’行为。”中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧表示,WiFi共享本身并无问题,关键是WiFi所有者是否同意。WiFi热点设置人使用的流量已付费,如果其共享行为是自愿、自发的,就没有太大法律问题。

为此,记者联系了WiFi万能钥匙的相关负责人,对方强调自家产品的原理是“分享而非破解”,主要以给予回报的形式鼓励商家共享密码。

不过相关应用的密码库非常可观,从初始密码的WiFi到自主设置了复杂密码的WiFi,从个人用户到商家再到国家机构,都能轻松调用。从监管层面来看,此类APP上架时,审核其可连接的WiFi热点是否已经过用户允许难度较大。因此多数情况下,违规行为只能依靠用户举报,予以事后监管。

WiFi密码是用于连接WiFi时的授权验证,目的是实现对连入热点设备数量和人员的管理。“如果所有者密码设置方式不当,比如将自己的手机号设为密码,或将其他与资金安全相关的数字设为密码,就存在一定的风险。”李俊慧强调,这种风险已经超出WiFi万能钥匙等应用的控制。

对于WiFi钥匙等应用,李俊慧表示,用户最好“敬而远之”,“分享自己的WiFi密码会给自己带来网络安全风险,而分享其他人或机构的密码的行为也不当,对自己没有所有权或管理权的商品或服务进行分享,是对他人管理权的侵犯”。

图个明白

## “火车+共享汽车”开启出行新体验



近日,中国铁路兰州局集团推出“火车+共享汽车”搭配服务模式,通过在兰州站、兰州西站站前广场搭建新能源汽车智能化租赁平台,引入“共享汽车”服务,旅客进出站时使用手机APP便可轻松取还车,以此提升旅客出行体验。

图为4月1日,工作人员在兰州火车站“火车+共享汽车”服务专区为共享汽车充电。新华社记者 陈斌摄

## 强制:全球首个电动汽车安全法规诞生

不久前召开的联合国世界车辆协调论坛第174次会议上,由中国、美国、欧盟和日本共同牵头制定的电动汽车安全全球技术法规获全票通过。法规主要围绕整车及动力电池的安全性能提出技术要求,同时规定了电动汽车满足安全性能要求的试验方法,以保障电动汽车在各种使用环境下,以及发生碰撞等事故时能最大限度保护乘员安全。

这是全球汽车技术法规体系中首个专门针对电动汽车安全技术的法规。这也意味着,电动汽车

在技术研制和发展上,将严格依法“强制”安全。

“电动汽车安全问题,不仅仅是被公众关注的热点那么简单”,它也是发展电动汽车产业必须解决的关键问题。”4月1日,中国中车集团株洲电力机车研究所的首席技术专家、中国电动汽车百人会成员郭淑英接受科技日报专访时说。她表示,电动汽车作为汽车的一员,除了要具备汽车应具备的“一般安全”性能外,还要解决电池、充电基础设施、整车制造等环节上的“特殊”安全问题。

## 特殊:最需要关注电池热安全和电安全

“特殊”问题中,电池安全最为核心。中国科学院院士、清华大学教授、汽车安全与节能国家重点实验室主任欧阳明高介绍,电池系统安全方面,最需要关注的是热安全和电安全。譬如,国内纯电动乘用车搭载的多为磷酸铁锂电池和三元锂电池,而温度是影响这两种电池工作效率和产品安全的关键因素。温度过低,电池容量既无法释放,也无法充电,影响正常工作;温度过高,则会引发自生热反应,轻则内部短路,重则电解液燃烧,引发车辆自燃等事故。尽管这是由锂电池特性决定,并不代表锂电池产品不安全,但电池“热管理”很重要。

在充电机领域,则存在行业准入门槛过低,企业水准参差不齐,行业整体水平较差的普遍问题。

“每个动力电池都有核定标准电流和标准电压。一旦充电桩产品存在质量问题,出现‘过充’,且过充幅度达150%,就会引发电池及车辆自燃等严重的安全事故。即使过充程度不高,长期小幅过充也会影响电池系统,为后期使用埋下不可预测的安全隐患。”欧阳明高说。

在网上,曾流传一段让人“惊艳”的视频:一辆纯电动乘用车在严重积水路段逆流而上,“惊呆了”传统燃油车车主,被网友称为纯电动乘用车的“看海模式”。欧阳明高表示,我国国内知名的大型新能源

制造企业如长安、上汽、北汽等,都有与国外一流车企一致的严格安全检验标准,因此成就了电动汽车的“看海模式”。但在充分肯定新能源乘用车产品的

## 主导:实力领先赢得“安全”话语权

该法规的制定,对我国意义非同寻常。这是我国在参与联合国世界车辆协调论坛工作中,首个以主要牵头国身份全程主导并深度参与完成制定的全球技术法规。这标志着,中国已开始从汽车标准法规的“跟随者”向“主导者”转变,体现着世界电动汽车领域的“中国分量”。

“我国能牵头制定电动汽车安全全球技术法规,当然反映了我们在此领域的技术领先和产业领先。”郭淑英说。

相关数据显示,2017年,我国新能源汽车产量79.4万辆,销量77.7万辆,产量占比达汽车总产量的2.7%,连续三年居世界首位。

技术水平也有显著提升,乘用车主流车型的续航里程与国际先进水平同步。

在充电网络方面,截至去年底,全国共建成公共充电桩21.4万个,同比增长51%,保有量居全球首位,占据全球市场总量将近半壁江山。

与庞大市场体量相匹配的,是我国在电动汽车技术世界领先的地位。郭淑英介绍,我国最初推动电动汽车研究及产业发展,主要基于环保和能源安全的考

虑,也是基于实现汽车跨越式发展的需求。在传统汽车核心技术领域,我国起步晚,没太多“话语权”。但电动汽车领域的技术发展,则能与其他先进技术国家站在同一起跑线。截至目前,我国在电动汽车发展政策上,也已逐步形成了全环节、中长期、可持续的政策扶持体系,并正在探索用户市场的激励措施。

有技术和产业体量双重“实力”,获主导话语权当然不意外。与话语权相应的重大利好,就是有望为未来国产电动汽车“出海”扫清法规障碍,不再受制于政策法规门槛。“以中车为例,我们的新能源客车现已卖到新西兰、巴西和台湾、东南亚等国家和地区。但销量目前还不小。这个政策法规出台后,我们的车只要符合这个安全法规标准,产品出口就畅通无阻了。”郭淑英说。

“汽车智能化、网联化必然是汽车未来发展的趋势。电动汽车也会是实现汽车智能化、网联化的最佳载体。但随着电动汽车的智能化和网联化发展,汽车信息安全的重要性将会逐渐显露。我们也要提前在此方面布局,并积极参与该方面全球标准和法规的制定。”郭淑英说。

### 相关链接

## 全球:积极为电动汽车设置“安全保险”

郭淑英介绍,在电动汽车安全全球技术法规出台前,世界范围内并没有统一的电动汽车安全“标准”,多数国家也暂无电动汽车专属法规体系。不过,各国都在积极推进电动汽车安全法规体系的建立,努力确保安全。

美国的传统汽车产品管理法规体系中,涵盖了电动汽车尤其是储能系统电解液和电击防护方面的安全技术法规。

欧盟电动汽车市场准入制度,整体上沿用了传统汽车产品的法规体系。联合国欧洲经济委员会针对电动车辆的电气安全,给出了电动汽车安全法规。欧盟规定,2016年4月21日开始,卖到欧洲或在欧洲上市的产品,对电气产品必须通过危险性分析。

在日本,与电动汽车安全相关法规则有《道路车辆法》《报废汽车回收法》《电力企业法》《电器及材料安全法》以及合理利用能源相关法案等,其中《道路车辆法》涉及电动汽车安全项目最多。

联合国方面,在世界车辆法规协调论坛框架下,成立了关于电动汽车安全法规工作组。2012年EVS(电动车辆安全)工作组在WP29(世界车辆法规协调论坛)的GSRP(车辆被动安全项目)下成立,设立了防水保护、低电量防护等9个专项组。以中国、美国、欧盟和日本共同牵头成立的专门法规起草工作小组,联合全球近50个国家和地区开展大量技术研究、试验验证和沟通协调,最终,诞生了全球首个电动汽车安全法规。

# 消费升级潮起 零售业低价战该翻篇了

第二看台

本报记者 操秀英

零售圈最近不平静。线下,成立于2017年的诺米家居(NOME)近日在北京召开发布会,创始人陈浩在现场表示,对“名创优品恶意窃取NOME创意”的行为,将采取法律手段维护公司利益;线上,淘宝推出名为“淘宝特价版”的APP,主打“低价特卖”,被外界解读为“颇有狙击最近势头很猛的拼多多的感觉”……

当“新零售”“零售业革命”成为热词,零售业硝烟四起,明争暗斗愈演愈烈。零售业需要什么样的创新?

## 消费升级后“十元店”难以持续?

诺米家居被描述为“设计总部位于瑞典”,其经营范围包括生活家居、服饰、家具等产品。这位线下零售领域新入局者与名创优品的矛盾始于3月19日。据称,当晚,名创优品创始人叶国富在微信发布一条朋友圈,表示名创优品将收购NOME。次日,叶国富再次发布朋友圈表示:“新品牌NOME启动第

一天,就有33个人咨询,6家签约……”3月21日凌晨,叶国富以公司名义发布声明称,已向国家商标局提交NOME商标注册。

陈浩称,名创优品抢注商标,窃取NOME创意,并且声明诺米家居与名创优品毫无关系,二者是完全不同的两种模式。陈浩认为,这是名创优品“十元店”模式无法持续时采取的恶意竞争行为。在他看来,名创优品“十元店”大多数小商品是耐用品,复购率低,大部分人是买个新鲜好玩。同时,一家店铺辐射的人口相对固定,在需求短期得到释放后,需要提高客单价保证销售额长期稳定。

对于诺米家居的说法,名创优品方面目前未在公开渠道回应。而至于名创优品的零售模式,2015年冬天,叶国富对中关村创业大街的创业者们说:“线下的流量在我这儿!”说这话时,名创优品已经在全球开了1400多家店铺,每天的客流近千万人次,在实体店铺纷纷开张的背景下,成为最引人瞩目的线下流量入口。

京东旗下生鲜零售品牌7FRESH创始人杜勇则告诉科技日报记者,商业模式的本质是通过什么途径或方式来赚钱。在他看来,名创优品的“十元店”模式本质上是一个线下淘宝,不同的是淘宝的

电商属性使得它在长尾市场具备影响力,而名创优品则希望进入到头部的主流市场。

“很显然,名创优品忽视了头部市场已经出现的一些变化,那就是消费升级。通过摊大饼、安装更多的捕鼠器的模式,也无法挽回其基础消费群体数量显著下降的事实,甚至完全可以把‘十元店’模式定义为一种反潮流的消费降级。”杜勇说。

## 导入新技术使用新设计成就新体验

那么,零售业该如何创新才能拥抱当下的消费升级?

“消费升级驱动着零售业的变革,在这一背景下,不同企业有不同做法,但核心是获取用户以及提供好的消费体验。”澳盈资本创始合伙人肖毅告诉科技日报记者。

他举例说,以前是看菜谱做饭,现在是看抖音。“零售业必须和文创、新兴技术结合,以创新形式低成本获取客户。”肖毅说,此外,要紧跟消费者潮流,提高产品附加服务价值。

“为什么可口可乐畅销这么多年?这个产品本身并没有什么变化,但它的包装和影响会根

据不同年龄的客户、根据时代特色不断创新。”肖毅说。

杜勇同样强调了产品附加值。他分析,中国已经从短缺经济的时代进入到充裕经济的时代,最直接的表征就是居民食品支出占消费支出的比重逐年下降。在其他消费领域,表现为居民对对产品功能性的消费诉求,转变为对产品的附加值的诉求,从物质主义进化到物质审美主义。具体到零售领域,体现为以智能制造、工业2.0为推力,在流通领域的商品流通环节,用信息技术改造生产函数,更新产品的审美属性和个性元素,更强调消费体验和场景风格。

因此,他认为,新零售的“新”主要体现在三个方面:新技术、新设计、新体验。“这使得新零售企业需要导入新的技术来整合行业的上下游资源,使用新的设计对产品注入更多的生活方式元素,提升审美价值和消费体验。”杜勇说。

“沃尔玛的创始人有一句名言,关注利润,你将一无所获,关注你的用户,你将长久生存。沃尔玛业正在涌现出一大批有方向有办法的企业。”杜勇表示。

扫一扫 欢迎关注 科技视点 微信公众号

