

不考本? 太透明? 很昂贵?

自动驾驶面临三大追问

滴滴出行创始人兼 CEO 程维日前宣布,力争于 2030 年去掉驾驶舱,实现完全意义上的自动驾驶,掀起新一轮对自动驾驶的讨论。

近年来,乘着政策的东风,自动驾驶发展势头迅猛。关于高度自动驾驶落地应用的话题频频成为热点:高度自动驾驶后,还要不要考驾照? 车联网了,行踪会不会太“透明”? 高度自动驾驶车普通人用得起吗? 记者采访大量业内人士、行业专家,探问社会关切。

专属颜色、无驾驶舱、招手即停:自动驾驶迎来“新物种”

呼叫青果色的 D1 后,乘客会获得一个专属的接驾灯颜色,便于识别车辆;乘客能通过滴滴 App 调节车内空调温度、风量,上车后,还可以在车里唱卡拉 OK……滴滴出行日前发布首款定制网约车 D1,引发网民热议。

“到 2025 年,滴滴网约车会搭载无人驾驶模块;到 2030 年,希望去掉驾驶舱,实现完全意义上的自动驾驶。”程维在发布会上说。

自动驾驶正加速落地应用。在此前闭幕的 2020 世界智能网联汽车大会上,车身高近 3 米的陕西重卡汽车不需司机操作;超 6 米长的金旅星辰小巴,方向盘上多了一个平板电脑;北汽麦格纳新能源汽车自动泊车可以一把入库;美团无人驾驶物流车“看见”观众招手便停了下来……

“像一个刚学完车拿本上路的学员,所有操作都是标准规范的。”大多亲测者对这些“新物种”评价良好。蔚来汽车车主杨岳嵩说,在环路或快速路上,自己已经习惯用辅助驾驶系统“让驾驶更轻松”。

“公众对自动驾驶的接受度不断提高,为自动驾驶规模化应用奠定了基础。”小马智行市场公关总监张海洲说。

中国工程院院士、北京邮电大学计算机学院院长李德毅认为,到 2033 年,中国汽车保有量中将实现 70% 的自动驾驶。据

瑞银集团分析,到 2030 年,全球自动驾驶网约车的市场规模有望超过 2 万亿美元。

要不要考驾照? 会不会太“透明”? 能不能用得起?

高度自动驾驶推广后,还要考驾照吗? 国家发改委综合运输研究所交通运输经济研究中心副主任陈晓博认为,需要对车辆驾乘者进行一定的培训,但是使用汽车的门槛会大幅降低,在技术非常成熟的情况下,可以逐渐考虑免除驾照。但出于安全考虑,应该加强对车辆的检测认定。“只要方向盘不取消,就默认有驾驶员,有驾驶员就需要考证,这是当前法律体系认定责任的基础。”城市智行信息技术研究院院长沈立军说。

不过,未来的驾驶也可能不用考虑“本”的问题。滴滴自动驾驶 COO 孟醒指出,共享是未来出行的优化方案,一个人不必拥有一辆车,通过购买服务也可以轻松出行。

车路协同和单车智能是实现高度自动驾驶的两种技术路线。汽车联网后,可以提升车辆的可靠性与可控性,车辆也可以通过路侧设备和云中心获得更多的驾驶支撑。但这种“联网”状态,会使车辆和个人信息更为透明。“联网在线状态给黑客入侵带来了机会。”陈晓博说。

“上路的高度自动驾驶汽车就是一

个高清的移动视频采集系统。”

国家发改委综合运输研究所城市交通室主任程世东说,它不仅采集乘客信息,也采集道路、建筑物、地形地貌和社会活动等信息。因此,保护个人隐私、网络安全和国家信息安全都是重要课题。

高昂的测试车辆成本,量产后能不能降下来?“近年来,关键零部件的成本一直在降。”张海洲说,激光雷达两年半的时间降了八成左右,主要是自动驾驶与配套产业发展相互促进,推动了价格下降。

使用高度自动驾驶车辆的另一成本是保险。“高度自动驾驶车辆正式商用上路后,保险费用的支出涉及事故责任的认定,由谁来承担仍不确定。”陈晓博说,但自动驾驶规模化应用和技术逐渐成熟有利于保险费用降低。另外,保险费用也可能根据用户习惯或驾驶环境动态调整,降低和提升都有可能。

自动驾驶商用还需规模化、法治化、科学化

今年 2 月,国家发改委等多部门联合印发《智能汽车创新发展战略》。国务院办公厅也于近日印发《新能源汽车产业发展规划(2021—2035 年)》,提出力争经过 15 年的持续努力,高度自动驾驶汽车实现规模化应用。

“在实现真正的无人化和规模量产之前,市场上所有的商业化尝试都算不上真正的商业化。”张海洲说。博星证券研究所



所长邢星说,由于无人驾驶科技含量高且考虑到安全系数问题,规模化落地的过程中面临诸多环节。

工业和信息化部部长肖亚庆表示,智能网联汽车已经进入技术快速演进、产业加速布局的新阶段,需要在标准法规、商业模式等重大问题上,加强研究并取得更多实质性的成果。

“目前主要针对道路测试出台了一系列规定,未来要加强正式商用车辆准入、认证等环节的约束。”陈晓博说,建议技术和法律手段并用,提升个人信息保密等级,并对泄露扩散和交易个人敏感信息等行为进行惩戒。

对于“黑客攻击”,有专家建议将统一的自动驾驶安全标准应用于安全测试环节,如增加“传感器欺骗”测试等,使路侧环境更加可靠。孟醒指出,滴滴出行建立了包括网络安全、数据安全、应用安全、个人信息保护等方向的预警、处置体系,但隐私安全是全社会共同的责任,需要政府、企业、社会共建共治。

沈立军认为,各地布局自动驾驶,需要与当地的产业发展规划结合,避免一哄而上。程世东指出,技术路线的选择是行业发展战略性的问题,车路协同的试点示范不可盲目,需要科学论证后审慎上马。

据新华网



40 万条快递信息泄露引风波

近日,“圆通内鬼致 40 万条个人信息泄露”的消息传播开来。圆通速递对此回应称,调查发现河北省区下属加盟网点有两个账号存在非该网点运单信息的异常查询,疑似有加盟网点个别员工与外部不法分子勾结,利用员工账号和第三方非法工具窃取运单信息,导致信息外泄,相关犯罪嫌疑人于 9 月落网。

但对这份回应,许多网友表示并不“买账”:明明是企业内部监管不力造成的恶劣后果,为何圆通的回应却给人一种“已经及时发现、及时报案并全过程配合参与调查和处理”的自我表扬之感?事件处置完成后,圆通内部有没有进行针对性的整改和相关信息系统的安全优化?一时间,圆通“敷衍”的道歉甚至酝酿出比泄露 40 万条用户信息更大的风波。

在中国交通运输协会快运分会副会长徐勇看来,公民信息泄露绝不仅仅是快递行业所独有的现象,而是大数据时代各行各业都面临的风险。个人信息泄露频发,究竟有没有办法?

自律“黑名单”已亮利刃

“就我国如此大体量的快递业务规模而言,我国快递行业的犯罪率在国际上都处于较低水平。”据徐勇透露,最近几年来,快递行业自发成立的诚信联盟“黑名单”系统已经起到一定的行业自律监管作用。

记者了解到,自 2016 年至今,国内 70 家大型快递物流企业共同成立了快递物流“黑名单”查询系统,把盗窃快件、泄露客户信息、倒卖客户信息等 12 种违法违规行为列入黑名单。参与快递物流企业“黑名单”系统的企业承诺,5 年之内不使用“黑名单”上的快递人员。

国家统计局近日公布数据显示,国内快递行业从业人员已经超过 300 万人,而参与上述系统企业所覆盖的员工已达 200 万人以上。据徐勇透露,系统成立 5 年来,累计共有 2.7 万名快递从业者被列入黑名单;近两年以来,快递物流企业违规违法行为下降幅度超 95%。

但仅靠行业自律还远远不够。“行业规范除了依靠企业和平台的规范管理,最重要的是要提高违法成本,用法律手

圆通 40 万条快递信息泄露引风波

隐私保护新法将出

“大数据时代”显然不应成为“侵权时代”。近日圆通泄露 40 万条个人隐私信息被曝光,围绕个人信息安全而产生的话题再次成了舆论热点。记者了解到,强化打击个人隐私泄露的法律和规范已亮起“利齿”,App 收集个人信息的基本规范最快年底出台,并界定可收集的最小必要信息;《中华人民共和国个人信息保护法(草案)》对情节严重违法行为的处罚可高达 5000 万元,个人隐私保护即将迎来风清气正的新阶段。

段制裁犯罪者。不光要对泄露公民信息的企业员工加大处罚力度,更要对参与和实施信息非法交易的整个产业链进行严厉打击。”在徐勇看来,相应法律法规的完善才是解决信息泄露问题最根本的武器。

法律规范已在路上

实际上,公众个人隐私泄露的情况已广泛存在于快递、网购、房产、求职等诸多领域,消费者几乎在各个领域都遭遇到信息“裸奔”的风险。“技术方便人们生活的重要前提是安全,只有更严格的法律法规和执法力度,才能成为保障个人信息安全的一把利刃。”北京观道律师事务所主任朱金元律师说。

值得庆幸的是,让人挠头的个人隐私泄漏治理问题即将迎来转机。记者了解到,由全国信息安全标准化技术委员会编制的《信息安全技术移动互联网应用(App)收集个人信息基本规范》(报批稿)已处于送审阶段。

“这一规范在今年底或明年初有望正式出台,将对房屋租售、交通票务、求职招聘、网上购物、快递物流、餐饮外卖网络社区、即时通信等主要领域的 App 做出明确规定,细化其可收集的最小必要信息都有哪些。”我国 App 专项治理工作组一位工

作人员告诉记者,这将进一步规范各类 App 收集信息的行为。

此外,《中华人民共和国个人信息保护法(草案)》目前正在征求意见,拟大幅提高个人违法成本。草案提出,企业出现相关违法行为可对其处以 5000 万元以下或上一年度营业额百分之五以下的罚款,同时要对直接责任人处以 10 万元以上 100 万元以下的罚款。

据新华网

广告

认尸启事

无名氏(公 539),女性,2019 年 6 月 7 日由衡阳市蒸湘区分局联合派出所送入市第二精神病医院住院治疗,诊断为精神分裂症。2020 年 11 月 14 日因病经送衡阳市中心医院抢救无效死亡。请其家属或其他知情者速与医院联系(电话:8524120)。自登报之日起 30 天内无人认领,将按无名尸体火化处理。

衡阳市第二精神病医院
2020 年 11 月 17 日