

黑客攻击动向

黑客攻击次数5年增长20倍 智能汽车安全遭遇空前挑战

■本报记者 龚梦泽

“在过去5年时间里，智能汽车被黑客攻击的次数增长了20倍，其中有27.6%的攻击涉及车辆控制。”在刚刚结束的第11届中国汽车论坛上，华为智能汽车解决方案BU首席技术官蔡建永分享了一组极具冲击力的数据，直观地反映出“智能汽车频遭黑客攻击”的严峻现状。

据《证券日报》记者不完全统计，2019年，黑客通过入侵共享汽车App、改写程序和数据的方式，盗走包含奔驰CLA、GLA小型SUV、Smartfortwo微型车在内的100多辆汽车。相比于以盗窃汽车为目的的黑客攻击，智能汽车在网络安全和行驶过程中遭到黑客攻击带来的危险性显然更为严重。

知名汽车网络安全公司Upstream Security发布的2020年《汽车网络安全报告》显示，自2016年至2020年1月份，汽车网络安全事件增长了605%，仅2019年一年就增长1倍以上。按照目前的发展趋势，随着车联网率的不断提升，预计未来此类安全问题将更加突出。

作为智能化、网联化车企代表之一的特斯拉，就曾被找出大量安全漏洞。据360集团工业互联网安全研究院院长张建新介绍，早在2014年，特斯拉研发的第二款汽车产品Model S发布两年后就被发现了一个漏洞。利用该漏洞缺陷，控制者能够通过远程控制实现开锁、鸣笛等操作。

今年，特斯拉再度因摄像头记录驾驶员面部特征及车内大部分空间而陷入“隐私门”，其中的监控录像就是一名黑客入侵特斯拉汽车后曝出来的信息。除了网络、程序技术带来的安全风险外，自动驾驶、人工智能等数字化技术的应用也让汽车的安全风险相应增加。在有关数字化应用的攻击中，黑客越来越多地瞄准大数据、人工智能和自动驾驶系统。

智能汽车网络安全问题 面临严峻考验

在车联网和“软件定义汽车”的发展趋势下，智能汽车越来越像科技产品，拥有了更多的智能化功能，同时也带来诸多生态性问题。其中，联入互联网所带来的安全问题就是未来汽车发展过程中需要面对的一大焦点。

“目前汽车的关键代码规模提升了100倍甚至1000倍，代码漏洞也呈现指数级增长，更多时候是软件代码的增加带来了安全风险的增加。”蔡建永对《证券日报》



曾梦/制

报》记者表示，在汽车系统尚未接入互联网之时，黑客入侵的入口只是蓝牙系统、CD播放器等设备。但伴随车联网的快速发展，不仅黑客入侵的入口极大拓展，攻击的地点也不再局限于车辆附近。

据华为智能汽车解决方案BU、标准总监高永强透露，从风险类型来看，当前智能汽车面临的网络安全威胁主要有七类，大致可以归类为智能汽车的感知层、网络层和应用层三大层面。记者还注意到，车企在网络安全层面的防护水平参差不齐。以车云通信为例，现阶段整车企业对通信加密、车载端访问的控制进度就各不相同。对于漏洞频现的数字车钥匙，很多车企在通信安全方面的重视程度也有限，安全机制普遍不足。

2018年9月份，特斯拉无钥匙进入和启动系统曝出CVE(通用漏洞披露)漏洞，编号为“CVE-2018-16806”。该系统是由软件公司Pektron开发的，因此受影响的车辆还可能涉及同样应用了Pektron启动系统的迈凯轮、Karma、Triumph等品牌车型。

在C-V2X(蜂窝车联网)直连通信方面，目前大部分车企在证书管理系统、终端解决方案和企业初始配置环境建设等方面，仍处于试验验证的初级阶段，现已存在的交通、通信等领域的安全威胁也会陆续迁移到智能汽车上。

“互联网领域的所有安全威胁，都将平滑地向汽车领域蔓延。”在蔡建永看来，对个人电脑或手机的人侵，最多损失个人信息或财产。而一旦车辆被

黑客入侵，尤其是在车辆高速行驶时被人入侵，有可能导致车毁人亡。“如果汽车像Windows一样受到大量程序攻击，这是绝对不能接受的。”

汽车产业现已进入智能化变革的关键时期，与早期PC、手机的发展路径类似，应用的扩展和车联网的大幅提升，也将使其成为下一个网络攻击的“靶子”。智能汽车本身呈现出来的更加分散的攻击点和更加严重的后果反馈，都凸显了智能汽车面临的严峻的安全防控形势。

确保汽车网络安全 须多管齐下

道路千万条，安全第一条。在汽车智能化发展进程中，一旦出现网络安全漏洞，除了对车辆及车主造成安全威胁外，还有可能将危险蔓延至其他车辆和其他人，引发公共安全事件。因此，智能汽车的安全问题是时候摆上桌面了。

在政策层面上，国内车联网相关体系和标准已在建设中。今年6月21日，工信部就《车联网(智能网联汽车)网络安全标准体系建设指南》公开征求意见，提出了车联网安全标准体系框架、重点标准领域及方向。可以看出，解决“汽车黑客”的威胁已成为车企和消费者的共同期望。

“标准化、体系化解决的是安全有无的问题，但有了这些，车联网就真正安全了吗？”张建新称，车联网一定

会有漏洞，车联网会导致黑客攻击面扩大，新技术的引入也会带来新的风险。

记者还发现，目前智能网联汽车的很多零部件仍以外资供应商为主，对于部分车企来说，这些供应商提供的系统如同“黑盒”，主机厂想从全局上构建信息安全防护体系，但可操作空间被极大制约了。

对此，智能汽车领域专家、车联网信息安全专家郑光伟认为，出台权威性的智能网联汽车信息安全评测规程显得尤为重要。“目前在这方面市场各方仍有分歧。主机厂的评估思路偏重于攻击路径的利用难度，以及对车辆资产和人身安全的影响程度；信息安全厂商更偏重技术本身对系统的影响。”郑光伟表示，行业统一标准会促进主机厂、零部件供应商和信息安全企业的理念达成一致。

谈及如何进行有效的安全防护，张建新表示，需要从实战入手。安全机构可在黑客的立场，通过真实地攻击排查汽车系统的安全漏洞；“白帽黑客”通过不断地运行程序，完成对智能汽车系统漏洞的查找、提交和修复。

在高永强看来，智能汽车的安全问题目前处于多态并存状态，所涉及的不仅仅是汽车厂商，也包括相关的互联网服务商。为此，各方都应遵循ISO 21434标准，从技术层面建立分层网络安全防护机制，并建立一套有公信力的网络安全评测体系，提升整个行业的网络安全水平，确保智能网联汽车摆脱安全隐患。

五首席共议钢铁产业：“钢需”仍存在 钢价大涨难

■本报记者 徐一鸣

7月临近，目前各地均在基建项目上发力，努力完成“十四五”规划开局的重要任务。作为基建中不可或缺的铁钢，今年以来价格出现大幅上涨，并创出历史新高，引起市场广泛关注。

在相关政策的引导下，铁矿石和钢铁的未来价格走势如何？对相关上市公司的影响如何？为此，《证券日报》记者昨日采访了5位首席(包括首席经济学家、首席分析师)，对钢铁行业的发展情况予以剖析。

铁矿石价格冲高回落

针对大宗商品及原材料价格上涨问题，自5月中旬以来，国务院常务会议已经4次“点名”大宗商品。

招商基金首席经济学家李湛在接受《证券日报》记者采访时表示，大宗商品价格上涨，会加大制造业中游的成本压力，使得制造业企业经营成本上升，进一步传导至下游消费领域，可能会引起通货膨胀问题，不利于宏观经济稳健增长。国家对大宗商品价格上涨采取相关举措，有利于缓解中游制造业的成本压力，推动宏观经济良性发展。

统计数据显示，今年3月31日，铁矿石期货主力合约在盘中创下阶段性低点919.5元/吨后，一路碎步上扬，在5月12日盘中创下历史新高1358元/吨，期间累计涨幅达48.33%。截至6月28日收盘，铁矿石期货主力合约达1196元/吨，较5月12日的最高价1358元/吨下降13.55%。

现货方面，铁矿石在3月22日创下156.35美元/吨阶段新低点后，一路攀升至5月12日的233.1美元/吨。截至6月28日记者发稿，铁矿石现货价格为218.7美元/吨。

铁矿石价格前期上涨的原因何在？粤开证券首席策略分析师陈梦洁在接受《证券日报》记者采访时表示，一是海外市场在大规模货币宽松政策的刺激下，经济复苏预期和通胀预期大大提振；二是在疫情背景下，大宗商品产地的供给收缩，叠加国内“碳中和”目标下的限产，导致供需错配形成缺口。

对于铁矿石价格冲高回落的走势，前海开源基金首席经济学家杨德龙在接受《证券日报》记者采访时认为：一方面与国家相关部门就大宗商品价格上涨采取的一系列举措有关；

另一方面源于全球央行实行货币宽松政策，特别是美联储“放水”，导致大宗商品价格出现暴涨。

在国常会4次提及大宗商品后，焦炭、焦煤、动力煤、铁矿石、螺纹钢、热轧卷板等价格均出现不同程度的下探。

甬兴证券首席经济学家许维鸿对《证券日报》记者表示，国内钢铁价格与全球大宗商品价格的波动基本是步调一致的。此轮全球大宗商品包括国内钢材价格的上涨，压缩了国内制造业的出口利润。随着美国货币政策收紧预期提升，自6月份开始，这轮大宗商品价格的非理性上涨出现明显回调，这对中国经济的稳步发展是有利的。对美联储而言，此轮大宗商品价格上涨向消费物价指数(CPI)的传导效果非常明显。

未来钢价上涨空间有限

国家统计局工业司高级统计师朱虹分析表示，受大宗商品价格上涨等因素影响，工业企业新增利润主要集中在上游采矿和原材料制造行业，下游行业的价格上涨采取相关举措，下一阶段，将着力引导大宗商品价格向供求基本面回归，推动工业经济持续稳定恢复。

在此背景下，相关上市公司的生产成本、应对措施被投资者在沪深交易所互动平台上密集提问。对此，不少上市公司给予了积极回应。通达动力回应称，前期钢铁价格持续上涨，公司一方面通过价格联动措施、与下游客户调整产品价格等方式，转移了部分风险；另一方面，通过技术改造，提高产能利用率，不断降低公司的制造成本，以缓解原材料价格上涨带来的压力。

展望钢铁价格未来走势，宝新金融首席经济学家郑磊在接受《证券日报》记者采访时表示，基建作为重点用钢领域，在第三季度仍有较大需求，对“钢需”仍有拉动作用，预计下半年钢铁价格可能会稳中有所升。

陈梦洁预计，在“碳中和”目标下，钢铁限产对供给形成一定压制，但整体产量量上难下。预计下半年钢铁价格增速将放缓，但仍处于历史较高位置。

李湛则表示，随着“保供稳价”调控政策的贯彻实施，钢铁价格或逐步趋于稳定，未来增长空间较为有限。随着美联储加息推进，以及全球经济逐步回归常态，预计钢铁价格或将逐步进入下行通道。

下游企业冷静应对猪价上涨 期货交易员欲博反弹

■本报记者 肖伟

连日来，生猪现货、期货以及相关上市公司股价的短线上涨，刺激了投资者的神经，甚至有投资者欲“加杠杆”博取收益。

《证券日报》记者走访部分餐饮、食品加工等下游企业后发现，面对最近生猪价格的短期反弹，大部分餐饮机构和食品加工厂均表示，菜品和产品的销售价格暂不做调整。

在生猪期货交易方面，有业内人士对记者表示，当前生猪价格只是短线反弹，并不存在供求格局反转的基础，投资者切勿赌博式交易，不论是现货生产还是期货投资都应量力而行。

猪价短暂反弹 下游企业不调价

6月27日晚间，生猪养殖网的信息显示，全国各地生猪价格均上涨超过2元/斤，黑龙江等生猪价格较低地区亦有短线上涨。生猪期货主力合约近日触底反弹，4个交易日累计上涨1500元/吨，涨幅

接近10%。受生猪现货、期货联袂上涨的影响，牧原股份等生猪养殖类上市公司的股价也均出现不同程度的上涨。

生猪价格是否迎来反转时刻？《证券日报》记者就此采访一家上市公司的负责人，对方表示：“生猪仍处在供过于求状态，我们减缓新增产能的计划暂不变。”

对于当前生猪价格反弹的原因，该负责人分析认为：“夏季高温来临，各地冷库已提前清库存冻肉，部分散养户为止损出清产能。随着库存出清，产能出清告一段落，猪肉迎来涨价时刻，时间窗口可能是在7月份至8月份。随着新一轮生猪出栏，不排除未来生猪价格还有下跌的可能。上市公司需要结合产业长期发展趋势，分解制定每年的项目投资和产能投建计划，不会因为生猪价格的短期反弹随意更改当前的计划。”

面对生猪价格连续下跌后的反弹，下游餐饮、食品加工企业的态度比较淡定。虽然主要原料之一的猪肉价格下跌，大部分餐饮机构和食品加工厂均表示，对菜品和产品的销售价格暂不做调整。

一位食品加工企业负责人表示：“生猪价格下跌对我们是利好消息，降低了

采购成本，资金压力也没有那么大了。但我们要综合考虑经销渠道、商超连锁、品牌形象等方面的诉求，频繁调价不利于长期合作，也不利于品牌建设。”

财信期货总经理沈沈辉对上述观点表示了赞同：“除了冷库出清冻肉、散养户出清产能之外，近期部分地区的非洲猪瘟有反弹趋势，对在栏生猪特别是能繁母猪和仔猪规模有一定影响。上述因素共同推高了生猪期货的短期价格。”一位正在撰写生猪养殖业研究报告的券商分析师对本轮生猪价格的反弹持谨慎乐观态度，她表示：“虽然只是价格反弹，还未见价格企稳。”

投资生猪期货 莫存侥幸心理

惠农网分析师李彬彬向《证券日报》记者表示：“当前，生猪价格剧烈波动，生猪养殖户本应当冷静思考客观评价，但我们走访了解到，散养户普遍存在不成熟的心态，主要表现为对官方释放的宏观消息反应迟钝，对生猪养殖业抱有较重的赌博心态。我们担心，在

短暂反弹之后，这一极端心态可能会加剧后续的生猪价格下跌。”

李彬彬举例称：“去年年末，国家已多次释放消息，明确表示能繁母猪的存栏数量已有较好恢复。按照这一逻辑，散养户不应继续加码扩产。但在去年年末，因受雨雪天气、物流不畅、消费复苏等因素影响，生猪价格持续在高位徘徊，使得部分散养户对国家释放的消息信将疑。今年以来，生猪价格持续下跌，部分散养户又抱有侥幸心理，认为扛过下跌就能上涨。”

沈沈辉也对《证券日报》记者表达了她的担忧，“现在头部企业投资谨慎，大户和散养户相对乐观，甚至部分散养户认为已经到了加大杠杆反弹的时机了，存在严重的赌博心态。生猪养殖业是资金密集型行业，散养户融资渠道有限，存在较大的隐性融资杠杆。生猪期货品种又自带一定倍数的杠杆，期货交易者通过场外配资去博生猪期货价格反弹，不仅是不理智、不冷静的行为，也会触犯相关法律法规。总之，不论是现货生产还是期货交易，希望大家都能谨慎投资，量力而行。”

成品油零售价年内第九次上调 专家预计汽油价格稳中上涨概率大

■本报记者 苏诗钰

6月28日，国家发改委发布消息称，根据近期国际市场油价变化情况，按照现行成品油价格形成机制，自今日24时起，国内汽油、柴油(标准品，下同)价格每吨分别提高225元和215元。

经此次油价上调后，国内成品油市场年内已历经12次调价窗口，其中有9次上调、1次下调、2次搁浅。据卓创资讯测算，标准汽油、柴油价格至此分别累计上调1405元/吨、1355元/吨，92#汽油累计上

涨1.10元/升，0#柴油累计上涨1.15元/升。

卓创资讯成品油分析师张瑾怡对《证券日报》记者表示，本次上调落实后，国内大部分地区的92#汽油价格将重返“7元时代”，对于广大车主而言，出行成本将继续增加。以油箱容量50升的家用轿车为例，加满一箱92#汽油较此次调价前将增加9元左右。以月跑2000公里、百公里油耗8升的小型私家车为例，到下次调价窗口(2021年7月12日24时)开启之前的这段时间里，车主的用油成本将增加14.4元左右。物流

行业成本增加更为明显，以月跑10000公里、百公里油耗38升的重型卡车为例，在下次调价窗口开启前，单辆车的燃油成本将增加342元左右。

卓创资讯成品油分析师郑明亚在接受《证券日报》记者采访时表示，本轮调价结束后，预计国内成品油价格仍将稳中上涨。受国内汽油消费需求向好、柴油消费需求减弱的影响，后市汽油价格走势测算，预计下轮调价周期成品油零售价格将窄幅上调，但最终的零售限价走势仍需得到调价模型的指引。

■本报记者 孟珂

随着注册制稳步推行，并购重组规则不断完善，A股市场上市公司并购重组事件数量大幅下降。据记者梳理，今年以来共有19单并购重组项目上会，和去年同期40单上会项目相比，数量缩水超过五成。

川财证券首席经济学家、研究所所长陈雳在接受《证券日报》记者采访时表示，并购重组上会企业数量的减少，一方面来自管理层对并购重组质量监管更加严格，对于被收购资产的各项指标均有较为严格要求；另一方面则是注册制下，为企业实现上市提供更多的便利，更多企业追求独立上市，因此今年以来并购重组项目数量有所下降。

被否原因多与标的资产持续盈利能力有关

证监会官网和沪深交易所官网发布的数据显示，截至6月28日，今年以来证监会并购重组委共审核了15单并购项目，13单获通过，2单被否，并购重组过会率为87%。创业板共收到4家企业并购重组项目申请，从审核状态来看，1单处于审核通过，2单处于注册生效，1单已撤回，通过率为75%。科创板没有审核过企业的并购重组项目。

对此，南开大学金融发展研究院院长田利辉表示，主要是IPO注册制的挤出效应和制度设计变革。具体而言，以往并购重组上会的目的之一是在买壳上市或重组上市。在注册制背景下，优质企业更愿选择直接IPO，由此减少了企业对并购重组的需求。

从今年并购重组被否的案例来看，被否原因大多与持续盈利能力有关。4月15日，瑞泰科技发行股份购买资产的大概率事件，但大幅增产并不符合现阶段“OPEC+”的核心利益，适度增产并继续安插市场情绪将是大概率事件，未来油价升速可能会放缓，但整体上行的基调难以改观。下轮国内成品油调价窗口将于7月12日24时开启，以目前油价走势测算，预计下轮调价周期成品油零售价格将窄幅上调，但最终的零售限价走势仍需得到调价模型的指引。

利能力及业绩预测的合理性。”

有投行人士认为，注册制改革环境下，被否的项目与标的资产持续盈利能力有关，延续了监管部门严格遏制“三高”(即高估值、高业绩承诺、高商誉)的原则，是提高上市公司质量，激发市场活力，规范并购重组市场发展的有益之举。

下半年并购重组数量或小幅增长

随着日前交易所修订注册制下并购重组审核规则，下半年这一现状是否会改变？

6月22日沪深交易所分别发布了新修订的《上海证券交易科创板上市公司重大资产重组审核规则》和《深圳证券交易所创业板上市公司重大资产重组审核规则》，从审核节奏来看，科创板、创业板注册制下重组审核速度加快，发行股份购买资产申请审核期限调整为两个月，满足条件可适用小额快速程序。

陈雳表示，该规则是针对科创板和创业板重大资产重组审核规则的修改，其目的是支持企业并购重组，助力上市公司做优做强。但推动企业做优做强的同时，对于并购质量也有更严格的要求，科创板、创业板上市公司发行股份购买资产申请的交易所审核时间均有所延长，虽大多时候审核时间不会接近上限，但也体现了监管层对于严格把控重组质量的决心。在此情况下，下半年预计并购重组数量会小幅增长。

但在田利辉看来，交易所修订注册制下并购重组审核规则能够提升并购重组效率，有助于提升市场上并购重组案例发生频率，但是对于通过证监会审批的并购重组上会家数不会有显著影响。

“并购重组应是市场行为，实际上，中国正在推进高质量的并购重组市场成长，监管层近年来严控忽悠式重组和跨界并购，使得投机性并购锐减。”田利辉如是说。