

“互联网+”热的冷思考②

它被认为是驱动第四次工业革命的“新电力”，在投资火爆之下，也暗藏“触电”的危险与“断电”的无奈

# 大数据的“孤岛困境”

本报记者 余建斌

不喜欢网红脸，有自己的审美标准；热衷于社交个性化；有购买力又不失品位……最近，一份题为《95后审美观》的报告精准勾勒出“95后”的喜好和想法。

这份由QQ大数据发布的报告，通过社交平台上的大数据挖掘，分析“95后”这一年轻群体的审美观及消费观，而这些极有可能影响未来消费品的设计及营销。

随着社交网络、移动互联网和物联网的兴起，大数据越变越大，也带来无限想象力和商业应用价值，被认为是驱动第四次工业革命的“新电力”。然而，在投资热火朝天的同时，“新电力”也暗藏“触电”的危险和“断电”的无奈。

## 应用火—— 大数据的商业应用带动 一系列产业发展

大数据从哪里来？社交媒体的发展，包含可穿戴设备、传感器、二维码以及各种手机应用在内的移动互联网、物联网和车联网等新技术的发展，互联网支付、位置服务等出现，都导致各种海量数据的生成，这就是大数据。

借助云计算、云存储等高性能计算和存储技术，加上人工智能和机器学习算法，人们可以越来越方便地从数据中挖掘出有价值的信息。

大数据目前的应用领域已非常广泛。线上的大数据，正越来越多地与工业、农业、医疗、智慧城市等线下领域相结合，进行实践应用。

大数据可为企业带来良好效益。国内一家可再生能源企业通过与微软合作建设大数据系统，应用到全国各地1000余台风力发电机组和5000余台光伏逆变器和汇流箱。通过大数据分析，这个系统将能够实现“防患于未然”的预防性维护，将可再生能源生产效率提高1%—5%。一个50兆瓦的风电年发电量大约是1亿千瓦时，如果能有2%的提升，仅电费每年就能多增加100多万元。

小到个体健康，大数据也在发挥积极作用。糖尿病患者可穿戴血糖监测仪，通过手机应用将血糖与患者饮食、运动、药物摄入等生活规律数据上传到云计算中心，再用人工智能算法对患者的血糖变化规律进行“诊断”，可以准确告诉糖尿病患者何时可以“一饱口福”又不影响身体健康。

中国传媒大学新闻学院教授、腾讯云专家沈浩博士认为，大数据的商业应用影响广泛而深远，会带动一系列产业发展，加速技术创新，进一步推进智能人机交互、自动驾驶、智能医疗诊断、互联网金融、智能无人机、机器人技术等相关领域和产业的快速推广和普及。

## 联通难—— 数据孤岛亟待联通，同时 需避免新一轮重复建设

大数据正越来越大。以物联网为例，据预测到2020年，各种传感器、新型物联网设备，再加上传统桌面电脑、智能手机、平板电脑、网络电视，以及各类可穿戴智能设备，将交织成一个由300亿到500亿台设备组成的庞大网络。

然而，寻找隐藏在大数据中的有效信息，对



政企之间数据不共享，一个个大数据平台如同孤岛。

人民视觉

其加以统一管理、高效分析，并将其转化为指导决策和行动的智能化，进而实现市场价值，却面临诸多挑战。

从技术层面看，大数据的采集和分析是主要挑战。微软大中华区董事长兼CEO柯睿杰认为，数据智能并非那么触手可及。大数据来源众多、数量巨大、形式各异，要从中获得一目了然的信息，就需要真正高效、可靠的数据管理和分析平台。

以基因测序领域为例，我国每年新增的基因组测序原始数据超过20PB（1PB相当于100万G），面临着数据量大、数据处理流程长等技术挑战。

从产业发展看，数据孤岛是首要障碍。百度公司的大数据专家认为，目前在大数据的采集、分析和应用过程中，存在着行业鸿沟、数据孤岛乃至数据丢失等问题。

比如传统行业和新兴行业有着完全不同的技术语言，而多样的设备、各式各样的应用场景，造就了一个个企业和政府专业管理部门的数据孤岛，难以看到企业运行的全貌、行业发展的趋势，因此，这些片面的数据往往难以说服企业迈开转型升级的步伐。

容易出现重复建设也是“大数据”热下的现象。随着大数据应用的巨大潜力被广泛认知，各地纷纷出台发展大数据产业的规划，并相继启动数以亿元计的投资。内蒙古、贵州、陕西、吉林等地都在发力打造大数据中心和平台，互联网和电信行业巨头公司也都加紧布局大型数据中心。

有专家指出，如今大数据应用呈现出发展初级阶段特征，处于“盲人摸象”阶段。大数据中心的投建要根据应用需求，做好顶层设计，积极谋划并审慎推进，避免“一窝蜂”，从而造成重复投资与恶性竞争。

“大数据是一种社会公共资源，也应该成为

国家战略。”沈浩认为，大数据中心的建设应满足和考虑网络资源、自然环境、天然降温和水电消耗、灾害备份、土地税收等建设条件，以贵州、内蒙古等为代表的省份，在一定程度上确实具有自然条件的先天优势。但在产业化、规模化、集约化和市场化等方面，需要国家战略层面的统一布局和支持，避免各地各自为政，形成新的数据孤岛。

此外，大量的数据仍然掌握在个别企业和政府机构中，如何既共享，又保证信息安全，更是挑战。专家认为，大数据产业的发展离不开法律的护航，特别要明确数据开放共享的规则与底线。

比如，在出行领域，某些出行软件每天有上千万单的出行记录，数百万车辆的实时地理位置信息。某些电商有数百万个送货员，每天有大量的货物在流转，掌握着许多人的家庭住址。还有许多O2O领域拥有数百万商家商户、送餐服务的地理位置信息等。这些大数据涉及千家万户的财产甚至是人身安全，一旦违背商业道德就可能触及法律高压线。

“整个大数据产业存在的问题，一个是数据交换问题，一个是商业规则问题。”神州数码控股有限公司董事局主席郭为说，数据的属性只有和它的应用结合在一起才有价值，否则这个数据就没有任何价值，所以未来数据交易和商业化运作的规则很重要。

## 突破口—— 打通企业间信息孤岛，建 立大数据安全保障机制

“互联网+”创造了以技术创新推动传统产

业创新转型的新机遇，大数据、云计算、人工智能等技术趋势，将成为创新驱动发展的核心技术力量。

郭为认为，大数据同一般互联网的本质差别，就在于它是和行业紧密结合在一起的。从某种意义上讲，大数据是把互联网从浅网向深网的一次推进，运用数据以及数据本身的技术，演化成各种新的服务，来促进经济社会的发展。

如果说云计算打通的是数据孤岛，在云计算之上的大数据打通的则是企业间的信息孤岛。沈浩认为，大数据已成为互联网重要的资产和基本要素，加快大数据挖掘和网络智能技术的发展，开放大数据将成为趋势。

未来发展的“无限的计算能力”、“无限的数据”和人工智能相关技术突破将助推大数据在“互联网+”上大显身手，帮助企业“在‘互联网+’时代发掘数据智能，在数字化转型中赢得先机。”

在柯睿杰看来，实现每个家庭都有一台电脑后，未来很可能每个企业都会拥有自己的大数据智能平台。

中国的大数据才刚开始起步，尽管某些领域处于世界领先地位，但整体上和发达国家还存在较大差距，迫切需要建立大数据安全保障和开发利用机制，迎接大数据时代。

例如，我国无论是网民数量及其增速，还是网络规模和应用方式，都已经进入了信息化大国和网络大国的行列。但是，长期以来，存在对数据的重视和应用不足、信息化法律缺失、数据安全保障薄弱等问题，成为制约大数据发展的障碍和威胁信息安全的隐患。

郭为认为，一方面要为大数据产业发展提供良好的法律环境，进一步明确数据信息主体、客体的权责边界；另一方面也要形成良好的数据开发和使用氛围，处理好安全和发展的关系，政府带头进行数据开放和数据利用。

道边需求，部分机位采用国内国际混用，设立中转手续集中办理区。候机空间兼顾室内室外环境，五指廊端部以丝园、茶园、瓷园、田园和中国园为主题，为旅客打造中国园林候机体验。

为保证航站楼结构的抗震安全，采用了先进的组合隔震技术，设置了1232个橡胶隔震支座和弹性滑板支座，大幅度提高了航站楼结构的抗震性能，解决了超大超高层混凝土结构裂缝控制的技术难题，成为目前国内最大的隔震建筑。

此外，新机场跑道的“三纵一横”全向构型在国内尚属首次，“三纵一横”构型适合京津地区空中运行特点，最大限度地利用了北京地区紧张的空域资源，减少飞机空中运行时间和地面滑行距离，是实施绿色机场建设的标志性成果之一。

新机场计划于2019年建成通航，远期规划旅客吞吐量1亿人次以上，本期按照2025年旅客吞吐量7200万人次、飞机起降量62万架次的目标设计。截至今年9月，主航站楼混凝土工程量已完成60%以上，飞行区工程全面进行土方、地基、排水、下穿道等施工作业。

北京新机场建成后，中国航空集团公司等星空联盟成员将保留在首都机场运营，中国东方航空集团公司、中国南方航空集团公司等天合联盟成员整体搬迁至北京新机场运营。新机场将与北京首都国际机场相对独立运营，共同承担京津冀地区国际国内航空运输业务，形成适度竞争、优势互补的格局。

## 经济茶座

最近和一个贫困村第一书记聊天，他感叹基层扶贫工作不好做，其中最让人挠头的是，现在一些贫困户等靠要还比较严重，甚至有贫困户向结对帮扶干部吐“真言”：好好帮我干，我不脱贫你脱不了钩，还拖你进步的后腿。那种“被绑架”的感觉让帮扶干部很郁闷……

这个第一书记说的“干部干、群众看”的“扶贫独角戏”现象确实存在。究其原因，既有贫困户思想问题，也有帮扶方法的问题。不可否认，现在的贫困户中确实有些好吃懒做、“等着扶、躺着要”的，这也是他们至今仍贫困的重要原因之一。另一方面也毋庸讳言，出于目标责任制、绩效考核、不称职就召回等压力，为了尽快让结对贫困户脱贫，一些帮扶干部过多“代劳”，贫困户反倒一边站着看。

如何改变当前脱贫攻坚中存在的“干部帮着干，农户一边看”现象？

对症下药，首先当然是要激发贫困户的内生动力，变“要我脱贫”为“我要脱贫”。

扶贫先扶精气神。长期的贫困，很容易消磨人的斗志，让人逐步失去过上美好生活的信心。一些地方长期的输血式扶贫也让一些贫困户患上了等靠要的路径依赖，但大多数贫困户还是愿意借助帮扶，通过辛勤努力过上好日子。脱贫攻坚，一项重要工作就是要帮助贫困户驱除心中的“拦路虎”。实际工作中，除了宣传教育，还可以组织贫困户现场参观成功脱贫的典型，特别是身边的成功案例。通过眼见为实的参观学习，增强脱贫信心。

# 贫困户 为何 背着手看

顾仲阳

■虽然2020年全部脱贫目标已定，扶贫也不能成了“干部干、群众看”的独角戏，可以通过“早干多支持，晚干少支持”等竞争性政策设计，让那些习惯于“等钱要物，躺倒不干”的贫困户站起来、干起来

完善政策设计，激励贫困户不等不靠，积极主动地干起来。相关制度设计上，不能让辛勤劳动的过得不如好吃懒做的，同时要向贫困户传递明确的政策信号：政策支持勤劳致富，兜底保障只保基本生活。完善相关扶贫政策，不能掉入“捧着碗晒太阳，等着别人送小康”的福利陷阱。除了普惠性的，不少政策支持可以适当引入竞争性机制，通过“早干多支持，晚干少支持”的政策安排，更有力地调动贫困户的脱贫积极性和主动性，让那些习惯于“等钱要物，躺倒不干”的贫困户站起来、干起来。

其次，帮扶工作具体方法要改进，让帮扶双方成为脱贫共同体。以产业扶贫为例。在选择扶贫产业时，尽量别选择太“高精尖”的、多数贫困户经过培训都很难掌握的项目，这样容易导致他们“知难而退”或“站在一边看”。要尽量引导贫困户选择本地有一定基础和优势的特色产业，通过提供扶贫贷款、技术指导，推行农业保险等政策措施，降低产业门槛，增强抵御风险能力，从而提高贫困户的参与度和脱贫成功率。产业扶贫不要发钱发物，尽量让贫困户分担点成本，数额可以不大，但掏了钱，贫困户才会更上心。帮扶干部要时刻提醒自己，授人以鱼不如授人以渔，贫困户才是脱贫的“主角”。

最后，当前的脱贫攻坚工作要强化提高贫困户发展能力的导向。完善当前的扶贫考核机制，改变收入指标“一家独大”的状况，把提高贫困户发展能力作为一项重要指标。这样才能更好引导帮扶干部不是急功近利、越俎代庖，而是更注重通过培训和指导提高技术、带着跑销路提高市场拓展能力等方式，逐步提升贫困户的“造血”能力，从而实现更稳定、更有质量的脱贫。

## 微观察

位于北京最南端的新机场，计划于2019年建成通航

# 去北京新机场方便吗？

本报记者 赵晨慧

记者最近在北京新机场施工区现场看到，航站楼主体结构已经露出地面，工程现场塔吊林立，航站区各项正按计划有序实施。新机场航站楼为何要采用“凤凰开屏”的造型？旅客到新机场乘车是否方便？随着新机场容颜初绽，这些疑惑都得到了解答。

## 机场快线直达市内，到天津大约1小时

北京新机场位于北京的最南端，处于京津冀核心地带。据北京新机场建设指挥部新闻发言人朱文欣介绍，新机场距离天安门的直线距离为46公里，旅客到新机场的时间成本和经济成本可能较首都机场要高一些。因此新机场在建设之初就着力完善交通体系，将公路、城市轨道交通、高速铁路、城际铁路等多种交通方式整

合，打造“五纵两横”的综合交通主干网络。

“五纵”是指新机场连接北京市中心的快速轨道（新机场快线）、北京至霸州铁路（京霸铁路）、大广高速北京六环至黄堡桥段、京台高速北京五环至市界段、北京城区经新机场至霸州高速公路（新机场专用高速）；“两横”为机场北线高速公路、廊坊经新机场至涿州城际铁路（廊涿城际）。

旅客可通过新机场专用高速和新机场快线直达北京市中心区域，通过高速公路网、城际铁路、高速铁路以及外围铁路跨线衔接，1小时左右可通达天津、唐山、保定等城市，2小时左右可通达石家庄、秦皇岛、济南等城市，3小时左右可通达太原、郑州、沈阳等城市，广泛建立与周边城市的连接，大幅增强了新机场的枢纽辐射能力。

更值得一提的是，新机场首次采用轨道站台与航站楼的一体化设计，实现了“立体换乘、无缝

衔接”。轨道交通在航站楼地下纵贯穿越，站台位于航站楼进港大厅下方，旅客到达航站楼后，可在站厅层办理乘机手续并通过安检，或乘坐电梯直达国际出发层。站厅层还可提供各类轨道之间的换乘，为空铁联运创造了有利条件。

## 乘客登机步行时间不到8分钟

在效果图上可以看到，候机楼呈现从中心放射出5条指廊的“凤凰开屏”造型，目前已经开工，预计明年3月完工。

五指指廊的设计只是为了美观吗？朱文欣介绍，这种构型的特点是指数短，旅客从航站楼中心到最远端登机口步行距离不超过600米，步行时间不到8分钟。

同时，航站楼流程首次采用双层出发工艺设计来满足7200万人次旅客吞吐量的陆侧车



欢迎扫描二维码关注“人民日报经济社会”微信公众号(mrbjjs)

本版责任编辑：齐志明  
电子信箱：mrbjjsk@sina.com