

网上中国

从在线监控到热点网格

大数据让生态保护“有数”

本报记者 卢泽华

从在线监控到热点网格,从“千里眼计划”到“生态环保大数据服务平台”,近年来,中国生态环境建设正凭借大数据技术走向精细化、智能化。十九大报告提出要推进绿色发展,着力解决突出环境问题,加大生态系统保护力度。随着信息时代深入发展,大数据技术在环境信息收集分析、环保工作的规划衔接、环境污染监管防治等方面发挥重要作用。



浙江省杭州市淳安县城市管理局推出了以大数据云计算为基础的执法新模式,让城市管理部门犹如拥有了“千里眼”和“顺风耳”。
新华社记者 徐 显 摄

“智理”污染出绝招

打开中国生态环境部官方网站的“数据服务”版块,映入眼帘的是全国各城市空气质量指数(AQI)的实时滚动数据。挪动鼠标,还可以点击进入“国家地表水水质自动监测实时数据发布系统”“全国空气吸收剂量率发布系统”等数据平台。这些数据,来自于分布在全国各地的环境监测网络。

2017年,为应对严重的空气污染,原环境保护部开始探索建立大气污染热点网格监管方法和制度。利用卫星遥感和大数据分析技术,筛选大气污染“热点网格”辅助执法检查,以提升环境监管的精准性。它将京津冀及周边地区城市划分为36793个网格,综合卫星遥感、地面空气质量监测、气象、大气污染源等数据分析,利用大数据反演技术得出各个网格的

PM2.5浓度,并结合各地的大气污染源分布情况,筛选出PM2.5浓度最高、污染排放最重的3602个网格作为大气污染热点网格,以此提高大气污染防治的科学化和精准化水平。目前,“热点网格”已经从3000米×3000米,缩小为500米×500米。

同时,为提高重点区域环境监管效能,第一时间发现问题、解决问题,生态环境部于2018年启动了“千里眼计划”,组织开展重点区域大气污染热点网格监管。伴随“千里眼计划”实施范围逐步扩大,将实现对中国重点区域热点网格监管全覆盖。

在日前召开的全国自然保护工作会议上,生态环境部部长李干杰表示,要加强基础调查评估和动态监测,加快构建和完善生态系统数量、质量、结构、服务功能四位一体和陆海统筹、空天地一体、上下协同的监测网络。打造生态保护综合统一监管的大数据平台,推进国家级和省

级生态保护数据互联互通。

全国织就“数据网”

6月初,重庆市大渡口区生态环境局发布消息称,其今年建设的大渡口区大气污染防治网格化监控平台已正式投用。

据了解,该项目通过在全区范围内布设的34个大气网格微观监测点,获取实时空气质量数据,借助预警平台进行数据分析,从而有针对性地开展大气污染防治工作。

大渡口区运用大数据技术开展污染防治的做法在全国并非个例,目前,全国已经织就一张环保“数据网”。“近年来,不少地方生态环境部门应用互联网、大数据、人工智能等新技术,探索环境治理模式,创新环境监管手段,实行精细管理、精准治污。如建立了生态云平台、在京津冀和汾渭平原运用的热点网格监测、构建‘天地一体化’的监测体系治理大气污染等。”中国环境保护产业协会副秘书长薛礼说。

大数据为什么能在全国各地得到广泛应用?大数据技术的日益成熟为此奠定了重要基础。以“大数据治霾”为例,据中国工程院院士、清华大学教授贺克斌介绍,“大数据治霾”的具体应用主要涉及到三套数据体系:其一是生产活动和生产活动产生的排放数据,其二是气象数据;其三是排放数据和气象数据在各种条件下匹配所产生的污染物数据。

“传感器的广泛使用使得检测者有能力采集甚至低成本采集数据,数据量的大大增加,将让人们在对各类情况下都可以迅速做出更加准确的决策和应对措施。”贺克斌说。

另一方面,生态环境保护工作日益走向信息化、精细化、科学化,也为大数据应用提出现实要求。近年来,“大数据”一词频繁出现在有关生态环境保护工作的

各类文件中。比如,生态环境部日前印发的《关于在生态环境系统推进行政执法公示制度执法全过程记录制度重大执法决定法制审核制度的实施意见》中,就特别指出,各级生态环境部门要依托大数据、云计算等信息技术手段,大力推进“互联网+政务服务”平台、环境执法平台、“互联网+监管”和生态环境保护大数据系统建设。

给世界贡献中国方案

随着在中国生态环境保护领域的大规模应用,大数据不仅成为国内环保工作关键技术,也为加强世界生态环境合作、共同实现2030年可持续发展目标作出贡献,为世界生态文明建设贡献中国方案。

不久前,由生态环境部和中外合作伙伴共同发起的“一带一路”绿色发展国际联盟暨“一带一路”生态环保大数据服务平台正式启动。

据悉,该服务平台定位为支持“一带一路”国家绿色转型、促进绿色贸易、绿色投资和绿色基础设施建设的信息交流旗舰窗口。其主要任务与功能包括:通过推动沿线国家加强监测能力建设,提高数据采集能力;通过数据共享,整合建成“一带一路”生态环保综合数据库;为与沿线国家开展生态环境国际合作提供咨询服务和决策支撑。

生态环境部新闻发言人刘友宾表示,“一带一路”生态环保大数据服务平台旨在借助“互联网+”、大数据、卫星遥感等信息技术,为“一带一路”国家开展生态环保合作提供信息支撑,服务绿色“一带一路”建设。

十九大报告指出,建设美丽中国,为人民创造良好生产生活环境,为全球生态安全作出贡献。大数据技术,正在成为践行这一理念的最有力工具之一。

别让“伪智能”伤害创新

王法治

近几年,随着人工智能概念火热,市场上标榜采用人工智能技术的科技产品层出不穷。智能牙刷、智能水杯、智能体重秤,日常生活中司空见惯的物品似乎贴上“智能”的标签,转眼就“高大上”起来。然而事实是,人们的生活可能正在被大量“伪智能”产品所蒙蔽。

由于学术界和产业界对于“智能产品”并没有一个准确定义,目前市场上很多打着“智能”旗号的产品距离实际意义的智能控制还有很大技术和功能上的差别,比如一些所谓的智能洗衣机,只是通过简单的“电脑控制”辅以智能概念而宣称智能化;有的冰箱将成熟的自动调节温度技术说是智能化,其实只是具有自动变频功能冰箱。这些“伪智能”产品不仅无助于提升用户体验,还伤及了产业创新的正常生态。

不可否认,当前中国的人工智能产业正处于一个智能与伪智能并存的过渡时期,一些厂商抓住了消费者的盲从心理,在利益驱动之下,热衷于拿智能化当噱头,进行“网红化”营销;一些企业为获得资本的青睐,走上了“伪智能”、“伪创新”的弯路。短期来看,借助于概念粉饰下的“智能”炒作会获得一些利益;但说到底,智能硬件市场的规律与所有其他的大众消费品一样,谁能用更低的成本更好地解决实际问题,谁就能赢得更多的用户。一味地炒概念、吹泡沫,脱离实际需求、不顾市场反馈、忽视用户体验,最终只会让消费者失去信心,甚至危及行业良性发展。

创新决不是花架子、搞噱头,“半招虚假”也会导致“全盘皆输”。在人工智能领域,创新既要紧跟时代、具备前沿理论知识,又要静下心来、深钻业务,扑下身子、细研创新。创新不仅要量的扩张,更求质的提升;不求“差不多”,而求“叫得响”。真正的产业创新,不是打败对手,而是开拓未来。只有把资源投放到满足市场的真实需求上,用真实过硬的技术、富有匠心的产品解决寻常生活的“痛点”,才能在人工智能赛道上赢得先机。

科技水平影响民族兴衰,创新能力关乎国家命运。当前,世界正处在新科技革命和产业革命的交汇点上,各种新技术、新产业、新业态风生水起、春潮涌动,中国的科技企业尤其是人工智能厂商更要不忘初心、放眼未来,发现机遇、抓住机遇、用好机遇,为中国产业的创新发展、转型升级注入更多源头活水。

互联网大咖秀

阿尔卡季·沃洛日:

打造俄罗斯“百度”

海外网 赵文浩



1997年9月23日是俄罗斯搜索引擎Yandex(俄语意为:语言目录)首次上线的日子。在创始人阿尔卡季·沃洛日的不懈奋斗下,Yandex在将近22年的时间内,已发展成为全球第四大搜索引擎和第二大非英语搜索引擎。如今,日均搜索量超过1.5亿次的Yandex不仅提供信息搜索业务,同时还实现了导航、打车、网络支付、网上购物等近百种线上服务。

阿尔卡季·沃洛日1964年2月出生于苏联哈萨克斯坦共和国,父亲是一名地质勘探学家,曾发现著名的哈萨克斯坦卡沙干油田,母亲是一名音乐学院教师。1989年,阿尔卡季·沃洛日创立了销售个人计算机和分析企业工作岗位的CompTek(计算技术)公司。在此期间,沃洛日对数据处理算法产生浓厚兴趣,并编制了根据输入内容在大量数据中寻找相关信息的电脑程序。同年,他又与电脑程序专家博尔科夫斯基合作创立“阿尔卡季”公司,研制出两款用于专利和产品分类的信息检索系统,这些系统在多家从事专利研究的机构和组织中得到应用。

1993年,“阿尔卡季”公司并入CompTek公司后,阿尔卡季·沃洛日开发出一款新的搜索引擎,决定用“Yandex”来命名。在开发搜索引擎的过程中,CompTek公司的编程人员不断改进搜索算法,实现

车企重金投入

共享经济作为新经济模式的代表,逐渐渗透进生活的各个角落。共享汽车作为其中的佼佼者之一,极大地改变了人们的生活。

近年来,众多国内外品牌纷纷投入共享汽车市场,试图从中分一杯羹。根据前瞻产业研究院发布的《中国共享汽车商业模式创新与投资机会深度分析报告》显示,从2017年开始,新注册的共享汽车企业数量逐渐增多。截至2018年6月,国内已注册的共享汽车企业超过400家,投入运营的共享汽车数量已超过10万辆。

国有车企纷纷投入重金——今年5月28日,“东风出行”首批1000辆共享汽车在武汉投入运营。而在此前几年,一汽集团、长安集团、上汽集团也各自推出的分时租赁等共享汽车产品。民营车企重力帆和长城汽车也发布了“盼达用车”“欧拉出行”等共享汽车品牌。

此外,不少新能源车企和互联网公司也加入共享汽车阵营。如格罗夫氢能汽车公司日前宣布今年将在重庆生产200辆面向分时租赁市场的氢能汽车。今年3月,苏宁、阿里、腾讯等企业携手一汽、东风、长安,共同出资97.6亿元打造T3出行公司。

尽管各方对共享汽车的未来满怀憧憬时,但有专家表示,共享汽车大

多仍处于大规模投入期,没有盈利,一些运营成本高、服务能力差的企业难免被淘汰。

“共享汽车与市场真正的需求还有一定距离。目前存在着资本认可但市场不认可的现象。”中国社会科学院信息化研究中心秘书长姜奇平说。

运营问题频发

随着共享汽车的大规模布局和投入,一些问题也随之而来。新手司机发生重大交通事故、停运、押金难退、用户体验差等问题频频出现,成为影响共享汽车发展的问题。

近日,在湖南湘潭,一名23岁的大学男生驾驶共享汽车与一名推婴儿车的女子相撞,婴儿车内年仅1岁6个月的男童经抢救无效死亡。经调查,该男子在5月中旬刚刷考取驾照。同样的事故在多地都曾发生。

冒名租赁等问题也屡次出现,虽然很多共享汽车平台采用人脸识别、全程录像、定位等方式明晰出租方和承租方的责任,但仍存在漏洞。

车况不佳、存在安全隐患,同样是共享汽车的通病之一。继共享单车后,共享汽车也出现了汽车质量难保证的问题,用户不爱惜车辆、乱停乱放、拒绝处理违章甚至恶意破坏等行为屡见不鲜。

据上海市消费者权益保护委员会副秘书长宁海介绍,2018年其受理的共享汽车相关投诉超过1200件,主要集中在计费混乱、押金难退、索

共享新经济
共享新生活



共享经济逐渐渗透进生活的各个角落,共享汽车作为其中的佼佼者之一,极大地改变了人们生活。

新华社发 徐 骏作

赔繁琐、商家推诿等方面。

发展需要时日

国际会计师事务所普华永道预测,2030年前中国共享出行市场将以32%的年均增速快速扩张。虽然共享汽车发展前景看好,但多家共享汽车平台的退出,无疑给共享汽车的发展敲响了警钟。

姜奇平说,共享经济应当是对闲置物的再利用,但目前市场上存在的问题是不断地“生产”共享物品。专家表示,“烧钱”和过度投放等方式虽然能够抢占市场地盘,但

弊端却不少。大肆投入会造成企业成本增加,收入又难以支撑成本,运营就难以持续。

此外,共享汽车在服务方面也有待改进。“共享汽车想要突出重围,在用户体验、设施完善方面仍然需要不断改进,政府和社会也需要不断地完善政策和提高共享意识。”姜奇平说。

一些企业负责人表示,共享汽车发展需要社会各界大力支持。如共享汽车大多布局在人流密集区域,这些区域普遍存在着道路资源、土地资源、充电设施稀缺等问题,如何破解停