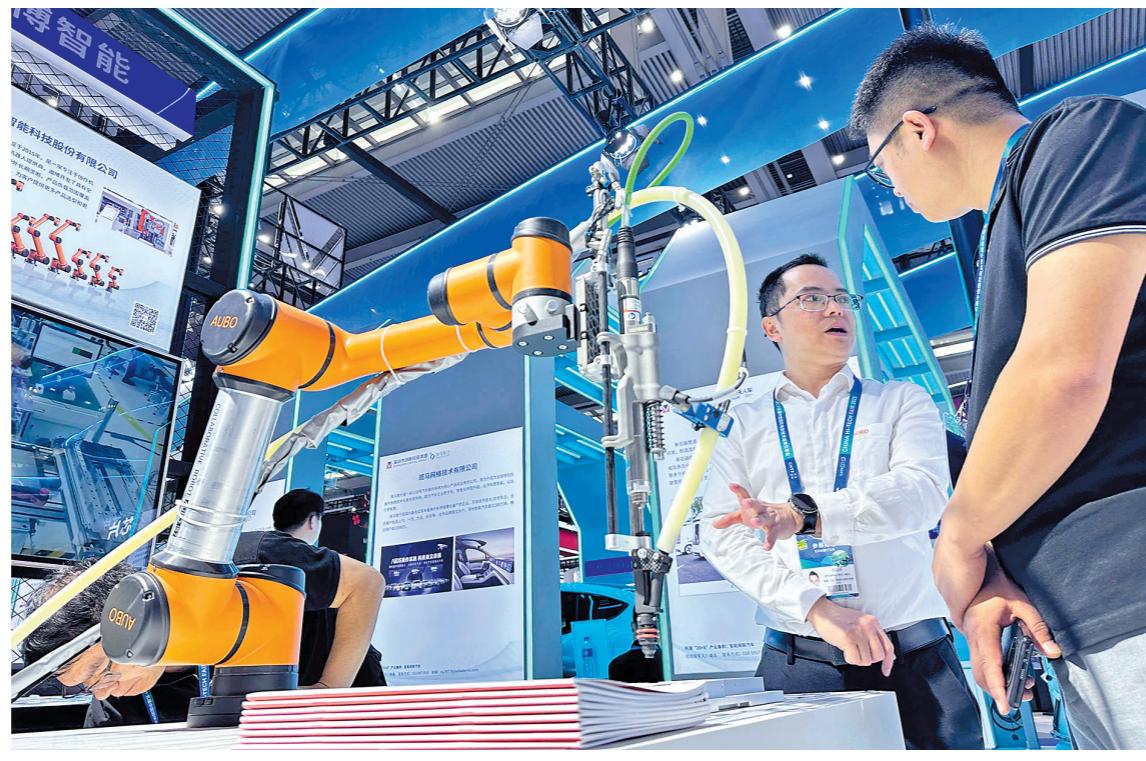




史上规模最大高交会开幕

专精特新企业集中亮相，超680项重大成果发布……百余个国家和地区组团参展参会，国家高新技术企业、



105个国家和地区团组、4295家企业参展参会，50万平方米展览面积设置19大主题展区，1410家国家高新技术企业、598家专精特新企业集中亮相，超680项重大成果发布……11月15日，第二十五届中国国际高新技术成果交易会(以下简称“高交会”)开幕。本届高交会以“激发创新活力 提升发展质量”为主题，汇聚优质创新资源，积极服务国家对外开放发展战略，继续擦亮“中国科技第一展”金字招牌。

展览规模创历史新高

第二十五届高交会为期5天，继续沿用“一展两馆”模式，在位于深圳市福田区的深圳会展中心和宝安区的深圳国际会展中心分别设立展区，超过105个国家和地区团组、4925家企业参展参会，展会总面积达50万平方米，成为史上规模最大、参与国家和地区最多的一届高交会。

其中，福田展区设国家科技创新成果展、国际科技成果转化、高技术服务展、专精特新展、新一代信息技术展、环保展、新型显示展、智慧城市展、

数字医疗展、高端装备制造展等；宝安展区设清洁能源展、新材料展、空天科技展、应急安全科技展、绿色低碳展、科学实验室展等。

本届高交会吸引世界目光，来自全球105个国家和地区团组参会。阿联酋、肯尼亚、波兰、俄罗斯、塞尔维亚、希腊、匈牙利等“一带一路”共建国家高度关注，多个国家由副部级以上官员率团参会，设立国家展馆展示最新技术与产品，并举办投资环境介绍、路演会等活动。

一批科技新品首发亮相

智航无人机最新研发的国产全球首架电动垂直起降载人飞碟亮相；银河航天在现场展示我国首颗使用大型柔性太阳翼的平板堆叠式卫星——灵犀03星的魅力；华为AI车展将高交会作为全国巡展首站；中国科学院、中兴通讯等科研院所和龙头企业发布新技术、新成果……高交会不仅是一个科技交流盛会，也是一个促进科技成果转化的国际化平台。记者了解到，本届高交会举办132场论坛、签约等科技交流及各类“双招双引”活动，预计发布重大成果超过680项。

作为深圳知名人工智能企业，深圳云天励飞技术股份有限

公司在高交会上正式发布DeepEdge10神经网络处理器芯片。DeepEdge10是国内首创的国产14nm Chiplet 大模型推理芯片，采用自主可控的国产工艺，内含国产RISC-V核，依托该芯片D2D Chiplet架构打造的X5000推理卡，已适配并可承载SAM CV 大模型、Llama2等百亿级大模型运算，可广泛应用于AIoT 边缘视频、移动机器人等场景。

记者了解到，云天励飞研发的芯片还获得国家发展改革委、科技部、工信部三大部委人工智能专项，并三度获得“吴文俊人工智能科学技术奖”。本届高交会上，云天励飞还展示了

AI与城市治理的深度结合成果。该结果显示，通过1个系统、1套算法平台，可以解决N类城市治理问题，无论是骑电动车不戴头盔、井盖异常、垃圾桶满溢，还是超门线经营，都能被快速发现、快速解决。这不仅为基层工作人员减负，还极大地提升居民生活质量与幸福感。

小鹏汇天的陆空一体式飞行汽车也将首次亮相高交会。据介绍，这款陆空一体式飞行汽车不仅可以在路面上自由行驶，还能通过折叠变形系统，打开机臂切换到飞行模式，在法规、环境允许的条件下垂直起降，飞行跨越拥堵路段、河流等，满足人们短距离低空出行需求。



高交会“专精特新”企业展位

广州“电鸡”限行新规下月15日起施行

相较于之前的征求意见版方案，限行范围缩小、时间缩短

羊城晚报记者 郭思琦 柳卓楠

11月15日，广州市公安局交通警察支队召开广州市电动自行车通行管理措施新闻发布会。会上发布了《广州市人民政府关于电动自行车通行管理措施的通告》(以下简称《通告》)。该《通告》相较于今年6月征求意见版电动自行车限行方案，进一步缩小了限行范围、缩短了限行时间，于12月15日起正式执行。

为预留充足时间给市民朋友熟悉和适应电动自行车通行管理措施，新规实施后将设置半个月的宣传劝导期，在此期间以劝导纠正为主。2024年1月2日起正式对违反《通告》的电动自行车驾驶人依法予以处罚。

此次发布的《通告》经过多次优化完善，最终形成“重要干道分时段限行”方案，具体包括四个方面——

第一，工作日8时至9时30分、17时30分至19时禁止电动自行车在天河东路、猎德大道(花城大道以北)行驶。

第二，工作日8时至19时禁止电动自行车在黄埔大道(石牌东路以西)、东风东路、东风中路、东风西路(西场立交以东)行驶。

第三，举办中国进出口商

品交易会期间，每天8时至19时禁止电动自行车在新港东路(会展东路至会展南一路段)、会展东路行驶。

第四，内环路及其放射线，广州市行政区域内高速公路，城市快速路，过江隧道，未设置独立非机动车道的桥梁、隧道、高架、立交全天24小时禁止电动自行车通行。

据悉，广州目前电动自行车快速增长，与有限的道路资源存在比较大的矛盾。广州交警和相关职能部门在现有法律框架下，想方设法持续加强电动自行车全链条综合治理，加快非机动车道的建设，让电动自行车有路可走，同时优化公共交通，加强对外卖行业和骑手、生产销售源头的监管，进一步严查严管电动自行车改装、闯红灯、逆行以及乱停放等重点违法行为。

记者梳理发现，广州电动自行车通行管理政策目前经历了四个阶段：

第一阶段，2006年11月，广州市明确在全市行政区范围内对电动自行车不予登记、不准上路行驶。

第二阶段，广州市于2021年11月对电动自行车实施登记上牌政策，同时把通行政策从之前的“全市行政区域禁行”调整为“市中心区域限行”，并于2021年7月公开征求意见。

第三阶段，根据之前收集的意见，2023年6月6日，广州市电动自行车通行管理调整政策再次向社会公开征求意见，在限行范围上，将“市中心区域限行”调整为“部分路段限行”；在限行时间上，将“全天候限行”调整为“全天、白天、高峰分层

1 广州市电动自行车通行管理措施经历了怎样的优化调整？

广州市公安局交通警察支队副支队长梁明昌介绍，电动自行车的通行管理措施，从2006年起实行的“全市全天禁行”，调整为现在的“重要干道分时段限行”，是在多次征求意见、举行听证会和座谈会，充分听取社会各界意见的前提下，坚持“公交优先”发展战略，统筹考虑市民电动自行车出行需要和城市管理实际需求，不断研究、调整和优化形成的。

记者梳理发现，广州电动自行车通行管理政策目前经历了四个阶段：

第一阶段，2006年11月，广州市明确在全市行政区范围内对电动自行车不予登记、不准上路行驶。

第二阶段，广州市于2021年11月对电动自行车实施登记上牌政策，同时把通行政策从之前的“全市行政区域禁行”调整为“市中心区域限行”，并于2021年7月公开征求意见。

第三阶段，根据之前收集的意见，2023年6月6日，广州市电动自行车通行管理调整政策再次向社会公开征求意见，在限行范围上，将“市中心区域限行”调整为“部分路段限行”；在限行时间上，将“全天候限行”调整为“全天、白天、高峰分层

次、分时段限行”。

第四阶段，相较于2023年6月征求意见版方案，此次发布的《通告》进一步缩小了电动自行车的限行范围和时间，形成了“重要干道分时段限行”方案。

2 此次发布的方案调整了电动自行车的限行范围和时间，是出于怎样的考虑？

“本次电动自行车通行管理措施调整，统筹考虑了市民出行需求和城市交通管理实际，并借鉴其他城市经验，持续听取民意，不断优化限行范围和时段，目的是引导电动自行车成为短途出行交通工具，作为公共交通的有效补充。”梁明昌表示。

梁明昌介绍，今年6月发布征求意见版方案后，市民的诉求主要集中在三个方面：一是建议考虑早高峰送小孩上学和晚高峰外卖的需求，缩短早晚高峰限行时间；二是建议不要全天限行，要考虑区分工作日和非工作日、白天和夜间不同的出行需求；三是部分主干道沿线学

校、医院、商场比较多，具有较大的通行需求，建议考虑预留替代道路。

在充分吸收和采纳市民意见的基础上，广州交警统筹考虑各方群体出行需求，进一步缩小了限行范围，缩短了限行时间。考虑到东西走向的东风路-黄埔大道、南北走向的天河东路-猎德大道，人车流量大、非机动车道不完善、公交覆盖率高，可供绕行路线相对较多等因素，采取了限行措施，但缩短了限行时间。

记者还梳理发现，相较于6月公开征求意见的方案，《通告》有“两变化一新增”。变化一为限行路段减少：除法律法规本身规定的高速、高架等全天24小时禁止通行电动自行车外，没有路段24小时禁行；早晚高峰限行路段仅2条；白天限行路段仅4条。变化二为限行时间减少：非工作日不限行；限行时间共缩短1小时(从7:30开始限行变为8:00；19:30结束限行变为19:00)。新增了广交会期间白天限行路段。

对于电动自行车限行新规，各方人士怎么看？

“新发布的电动自行车新规对于限行政策有所放宽，感受到了有关部门对于民意的倾听。”家住东山口的市民周先生表示，他每天早晚都骑电动自行车途经东风路送孩子上学，东风路部分路段白天限行会对自己的出行造成一定影响，未来将绕行中山路或环市路送孩子上学。

但周先生同时也表示，确实对该对电动自行车进行一定的限制。他曾在内环路、高架桥上看到有电动自行车行驶，非常危险。此次《通告》中再次明确这些路段禁止通行电动自行车，很有必要。

市民王先生每天开车途经黄埔大道西上班，“这条路上每天都能看到电动自行车骑行到机动车道中间和汽车并排行驶，开车得特别小心。”王先生认为，黄埔大道西(石牌东路以西)白天限行能一定程度上缓解这一乱象。

广州市政协委员谭国戬长期关注电动自行车相关议题。他认为，《通告》规定的限行范围比较小，更重要的是传递信号，引导电动自行车回归短途通行与公共交通最后一公里补充的本质属性。目前，电动自行车非法改装、长途高速穿城行驶、逆行行驶等问题非常多，存在机动车化、“摩托化”倾向，如果电动自行车能够回归本质属性，即使不限行也不会造成太大影响。未来，电动自行车治理关键还是要从店铺销售、交通执法、停放管理、公交线路优化、电动自行车使用的商家平台治理等多方入手，进行联动综合治理。

“相较于6月征求意见版方案，此次发布的《通告》减少了限行范围和时间，有关部门应该进行了大量的民意调查，努力寻求最大公约数，体现了人性化。”广州市电动自行车行业协会执行会长黄焕杰表示，限行虽然会有一定影响，但都有可绕行路段或其他公共交通方式进行替代。如今限行集中在工作日的部分时段和重要干道，这些都是交通压力的集点，在一定程度上能缓解通行情况。

新规出台对广州电动自行车行业是否会产生影响？黄焕杰表示，新规发布后，业内人士普遍认为对行业影响不大。电动自行车治理更有序，对于行业而言是利好。目前，行业也联合有关部门开发了赋码溯源管理系统，对电动自行车生产、销售、使用等环节实现全链条质量监管。

聚焦前沿科技，2023西湖论开启“头脑风暴”

AI技术，路往何方？

“AI技术将为我们带来哪些创作”“公钥密码术如何让互联网交易安全进行”“如何推动城市与高校协同创新”……11月15日，与高交会同期举办的西湖论开启幕式上，百度创始人、董事长兼首席执行官李彦宏，图灵奖得主马丁·爱德华·赫尔曼，硅谷人工智能研究院创始人、《硅谷百年史》《智能的本质》《人类2.0》作者皮埃尔·斯加鲁菲，澳门大学校长宋永华围绕相关科技话题发表主旨演讲。

本届论坛以“前沿·变革·联结”为年度主题，由中华人民共和国科学技术部、深圳市人民政府共同主办，深圳市科技创新委员会和深圳市南山区人民政府共同承办，获得香港特别行政区政府和澳门特别行政区政府支持。

李彦宏 AI应用生态繁荣将成就经济繁荣

“我认为直到今天，中国也好，美国也好，最好的AI原生应用还没有出现。这恰恰是创业者千载难逢的机会。”李彦宏以《AI原生时代的‘冷’思考和‘热’驱动》为题作主旨演讲时提到，只有用好最强大的基础大模型，中国的开发者和创业者才可能做出更多超级应用，而深圳有着丰富的场景和深厚的产业基础，一定会成为AI时代创新创业的新沃土。

对于当下大热的人工智能，李彦宏提出两个“冷”思考。在他看来，中国的大模型太多，而模型之上开发的AI原生应用太少，“AI原生时代，我们需要的是100万量级的AI原生应用，而不是100个所谓的大模型。如果产业政策能够更加鼓励基于大模型的AI原生应用，我们一定能够构建起一个繁荣的AI生态。”

“未来，每一家企业与自己客户打交道的方式都将被改造为AI原生应用，这将大幅度提升企业的竞争力。而无论是企业竞争力提升，还是个人工作效率提升，都是经济增长的驱动力。”李彦宏表示，AI应用生态的繁荣将成就经济繁荣。

马丁·爱德华·赫尔曼 公钥加密对电子商务至关重要

“马丁·爱德华·赫尔曼以《公钥加密(PKC)和网络安全塑造数字创新的未来》为题作主旨演讲。他表示，公钥加密可实现软件的安全更新，对电子商务，特别是区块链至

关重要。他以拿保险箱传递纸质信息的方式为例，形象地阐释了公钥加密的工作原理，并详细讲述了公钥加密技术如何保障软件更新的安全性。

“软件供应商掌握公钥(PK)和私钥(SK)。私钥只有软件供应商知道，用于签署软件更新。公钥内置于每个用户的智能手机中，用于软件更新安装前的验证。尽管骇客能拆解智能手机拿到公钥，但拿不到私钥。”在马丁·爱德华·赫尔曼看来，公钥加密让看似不可能的事情变成了可能，因此技术创新需要对看似“愚蠢”的想法多些包容。

“我们需要国际合作来推动技术进步。为了实现科技突破，我们必须学会将失败看作是通往图灵奖、诺贝尔奖和实现重大研究进展的必经之路。”马丁·爱德华·赫尔曼说。

皮埃尔·斯加鲁菲 人们需要更加“可信”的人工智能

“人工智能很有用，但是也有一定的风险。”皮埃尔·斯加鲁菲以《技术突破与可信赖的人工智能》为题作主旨演讲时说道：“现在计算机和人工智能可以帮助我们做很多重要的事，逐渐渗透到日常生活和工作中，但是人工智能也面临‘信任危机’，人们需要更加‘可信’的人工智能。”

皮埃尔·斯加鲁菲表示，人工智能的安全和可靠非常重要，这需要在人工智能系统开发的每一个步骤确保它的可靠性，保证技术的安全、可信，最终建立可信赖的人工智能。

宋永华 促进人才链与创新链有机衔接

“澳门大学积极与大湾区内地高等院校、科研机构以及企业，共同开展科技创新研发及产学研合作，推动成果转化，尤其重视与深圳的机构联合。目前，澳大已经在河套深港科技创新合作区设立澳大集成电路研究院。”宋永华以《“一国两制”和粤港澳大湾区融合背景下的澳门大学的创新实践》为题作主旨演讲。

宋永华表示，大学是人才培养及科技创新的重要主体。大学培养高水平创新人才，高水平人才开展创新活动、促进科技创新，从而推动地区产业和经济发展。也就是说，要通过深化产教融合，促进高教链、人才链与产业链、创新链有机衔接。

对于电动自行车限行新规，各方人士怎么看？

“新发布的电动自行车新规对于限行政策有所放宽，感受到了有关部门对于民意的倾听。”家住东山口的市民周先生表示，他每天早晚都骑电动自行车途经东风路送孩子上学，东风路部分路段白天限行会对自己的出行造成一定影响，未来将绕行中山路或环市路送孩子上学。

但周先生同时也表示，确实对该对电动自行车进行一定的限制。他曾在内环路、高架桥上看到有电动自行车行驶，非常危险。此次《通告》中再次明确这些路段禁止通行电动自行车，很有必要。

市民王先生每天开车途经黄埔大道西上班，“这条路上每天都能看到电动自行车骑行到机动车道中间和汽车并排行驶，开车得特别小心。”王先生认为，黄埔大道西(石牌东路以西)白天限行能一定程度上缓解这一乱象。

广州市政协委员谭国戬长期关注电动自行车相关议题。他认为，《通告》规定的限行范围比较小，更重要的是传递信号，引导电动自行车回归短途通行与公共交通最后一公里补充的本质属性。目前，电动自行车非法改装、长途高速穿城行驶、逆行行驶等问题非常多，存在机动车化、“摩托化”倾向，如果电动自行车能够回归本质属性，即使不限行也不会造成太大影响。未来，电动自行车治理关键还是要从店铺销售、交通执法、停放管理、公交线路优化、电动自行车使用的商家平台治理等多方入手，进行联动综合治理。

“相较于6月征求意见版方案，此次发布的《通告》减少了限行范围和时间，有关部门应该进行了大量的民意调查，努力寻求最大公约数，体现了人性化。”广州市电动自行车行业协会执行会长黄焕杰表示，限行虽然会有一定影响，但都有可绕行路段或其他公共交通方式进行替代。如今限行集中在工作日的部分时段和重要干道，这些都是交通压力的集点，在一定程度上能缓解通行情况。

新规出台对广州电动自行车行业是否会产生影响？黄焕杰表示，新规发布后，业内人士普遍认为对行业影响不大。电动自行车治理更有序，对于行业而言是利好。目前，行业也联合有关部门开发了赋码溯源管理系统，对电动自行车生产、销售、使用等环节实现全链条质量监管。

