人工智能赋能宣传、文化、网络、教育事业发展专题会议召开

深入实施“人工智能+”行动 进一步激发事业发展活力

羊城晚报讯 记者黎秋玲报道：11月5日，人工智能赋能宣传、文化、网络、教育事业发展专题会议在广州召开，深入学习贯彻习近平总书记关于人工智能的重要论述精神，贯彻落实省委“1310”具体部署和深入实施“人工智能+”行动的工作要求，推动人工智能赋能宣传、文化、网络、教育事业发展。

会议指出，广东拥有深厚的产业基础、丰富的应用场景、活跃的创新生态，深入实施“人工智能+”行动，宣传、文化、网络、教育事业既是重要方面，也是重要支点，要把AI赋能作为提升工作效能的重要抓手，推动AI赋能文化产业升级、文艺精品创作、终身学习提质、公共文化普惠、“广货行天下”、国际传播破局等重点应用场景，进一步激发事业发展活力。

会议强调，要实施数据供给提升计划，让数据归集起来、有序流动、产生效益，为AI赋能提供“养料”。要实施核心技术攻坚计划，加强共性技术研发，加速成果中试转化，构建技术落地生态体系。要实施算力体系升级计划，搭建供给体系，提升使用效率，助力算力出海。要实施新型企业培育计划，做强孵化载体，做好联系服务，搭好对接平台，催生更多头部文化企业、“小巨人”企业和“专精特新”企业群。要实施AI人才集聚计划，注重以赛引才，吸纳海外人才，加强人才储备，汇聚更多复合型、战略性人才。要加强组织领导，统筹资金保障，守牢安全防线，强化责任担当，推动AI在全行业落地生根、开花结果，为广东在推进中国式现代化建设中走在前列提供源源不断的强劲动能。

公交人胡春华分享她如何走好新时代的长征路

车型在变，初心没变

羊城晚报讯 记者曹子味报道：11月5日上午，“建党105周年暨长征胜利90周年”主题记者见面会（第二专场）在广州举行。什么是新长征？怎么走新长征？面对记者提问，党的二十大代表，深圳市第六届、第七届人大代表，深圳巴士集团公汽分公司水库车队副队长胡春华给出了自己的回答。

“10米车厢虽小，但它是我们党员联系群众最直接的一个窗口。”1980年出生的胡春华与深圳特区同龄，在深圳的公交车乘务员岗位上，一干就是11年。车厢只有短短10米，胡春华却在这小小一方空间里，把服务做到了乘客心坎上。她每天提前半小时上车检查车况，工作包里常备救心丹、风油精、创口贴、糖果和饼干，为了和乘客沟通还学了多种方言。“把乘客当成家人，把每一件小事做好，车厢也能成为我们党联系群众最温暖的纽带。”她讲道。

“之前有一位老奶奶拎着一个大袋子上车，里面装的是塑料瓶，瓶子不小心滚落在车厢里，我和乘客弯腰帮她捡。老奶奶从包里掏出两个苹果，硬塞给我。”胡春华讲起车厢里曾发生的故事，“我特别感动，我知道这两个苹果是老奶奶积累了很多个瓶罐才换回来的。”

胡春华告诉记者，还有一位东北阿姨，在做手术前说很想见一下“高高瘦瘦戴眼镜的那个乘务员”。阿姨不知道她叫什么，更不知道电话。家人不理解，阿姨说：“我怕我进了手术室之后，再也没有机会看到这个乘务员，再也不能听到她的声音。”所幸，后来阿姨走出手术室，几经周转找到了胡春华，并把信交到她手里。“我可能只是帮老人找了个座位，搀扶她上下车，提醒她到站了再起来。”胡春华说，这些她记不清的小事，乘客却记在了心里。

如今，她和团队一起负责无人驾驶小巴新路线的服务保障。胡春华分享，有一年过年时，她陪一位香港奶奶体验无人驾驶小巴，奶奶说，“坐这个车像进入科幻电影，很平稳，像个老司机”，下车之后她还抱着胡春华说“下次要带家人和朋友再来坐”。

“从10米车厢到无人驾驶小巴，我们的车型变了，但是为人民服务的初心没有变。”胡春华说，“共产党员冲在前做表率，就是在乘客出行遇到困难的时候，我们主动上前帮一把。做好每一件小事，这就是我们公交人走好新长征道路的每一步。”

一座桥的APEC时间，伶仃洋上八千万次奔赴



深中通道西人工岛（资料图）

羊城晚报记者 王丹阳

伶仃洋上，车流不息。11月，APEC会议将在深圳举行，全球政商目光再度聚焦粤港澳大湾区。聚光灯下，一条全长约24公里的世界级跨海集群工程，把珠江口东西两岸的产业半径、消费半径与生活半径，压缩进30分钟车程，并用不到两年半的时间，从“超级工程”变成了“超级流量入口”。

这条横跨伶仃洋的“超级工程”即是深中通道，自2024年6月30日通车以来，车流量始终高位运行。10月30日，深中通道累计通行车流量突破8000万车次。粤港澳大湾区生活着约8000万人——8000万车次，相当于每个人都走过这座桥一次，这可能是一次通勤、一次归途、抑或是一次畅游。

人流：每天20万人的跨海日常

车流是这条通道最直观的风向标。

深中通道管理中心的数据显示，2024年6月通车至今，深中通道承担了跨珠江口约四分之一的总车流量：2025年日均车流量9.2万车次，2026年以来升至10.3万车次。2026年5月1日，单日车流量达到19.07万车次，为通车以来最高；此前的纪录分别为2026年清明假期首日的18.22万车次和2025年“五一”假期首日的18.16万车次。对比通车一周年时的3155万车次，此后不到一年半，车流规模再度翻倍。

现在，每天超过20万人从深中通道上经过，人均节省时间1.5小时。桥上跑的，早已不只是车，还是人流。

超级流量：转化为消费增量

人流、车流流向的，是重新编排的生活。

在中山孙文西路步行街，粤B车牌明显增多，骑楼里的老字号与新派咖啡馆拼桌迎客。中山的烟火气旺地，崖口、曹边、雍陌、桂南等一大批“百千万工程”特色乡村里，石岐乳鸽、脆肉鲩、小榄菊花宴等美食飘香，中山作为首个“中国粤菜名城”，也更加声名远扬。来自深圳、港澳客源过桥消费，停留更久、花得更多。此外，“深圳就业+中山居住”的双城家庭也成为新增量。

中山翠亨新区一位民宿经营者说，通车后深圳客人占比明显上升，节假日“一房难求”成了常态。数据印证了热度：2025年，珠江口西岸4市（佛山、中山、珠海、江门）接待游客1.96亿人次、同比增长9.0%。

一座桥拉近的距离，是中山从“过境地”变“目的地”的关键一跃。

超级链接：产业协同物流成本下降

对产业而言，这条通道改变的是物流的底层成本。

在大湾区，伶仃洋曾是珠江口东西两岸城市间的天然鸿沟。过去很长时间里，珠江东岸的深圳、东莞、惠州与珠江西岸的中山、珠海、江门之间通行，只能向北绕行虎门大桥，多走60多公里，穿越至少两座城市，4500万人的日常流动被一片水域生生分隔。

如今，30分钟车程让珠江口两岸的货运网络更快速直达。据广东省交通运输厅数据，深中通道通车后每年减少车辆绕行超20亿公里，直接经济效益超120亿元，社会效益超1300亿元。

基于“超级链接”，深圳的研发、资本与订单，与珠江西岸的土地、制造能力和成本优势重新组合。深圳市江波龙电子股份有限公司将生产基地落户中山后，形成“前海研发+中山基地”半小时产业协作圈，交付周期缩短30%。“深中两地协同发展的模式，助力企业实现重大突破。”江波龙相关负责人说。

深中通道成为广东制造业版图上一台“要素再配置”的机器：它降低了整个珠江口产业协作的交易成本。

APEC月：展示“互联互通”的魅力

随着11月APEC会议在深圳举行，深中通道承载的客流结构有望进一步丰富：经由深圳机场、口岸抵达的全球政商人群，将沿30分钟通道向珠江口西岸扩散。

深中通道的意义已超出交通基建本身，它是珠江口两岸要素再配置的基础设施，也是大湾区“一小时生活圈”最直观的地标。当11月中旬，世界的目光聚焦大湾区，深中通道将向世人展示：基础设施的互联互通，如何转化为人员、消费、产业的深度融合，如何为区域经济注入确定性消费。

路通，方能财通。

一位美国记者眼中的中国减贫奇迹

羊城晚报记者 赵鹏 付怡

今年是“精准扶贫”理念提出13周年。

2013年11月3日，习近平总书记在湖南花垣县十八洞村考察调研时，首次提出“精准扶贫”理念，为中国脱贫攻坚事业指明方向。历经8年攻坚、5年巩固，全国近1亿农村贫困人口实现脱贫。如今，中国减贫经验正从山村走向世界。

今年9月，美国记者上官杰文（Jason Smith）的新书《中国的脱贫攻坚：探寻中国梦》（“China's War on Poverty: Navigating the Chinese Dream”）出版。这本300多页的英文著作旨在向西方读者介绍中国脱贫攻坚事业的种种细节。

“本书是我在中国走访的部分村庄、城镇和城市的真实记录，旨在更深入地理解中国脱贫攻坚的实际情况……为了尽可能坦诚，这些故事均采用第一人称写作。”上官杰文在该书前言中写道。

上官杰文2012年来到中国，已在中国生活近14年。近年来，他走访河北、陕西、山西、山东、新疆等省区，走进乡村、城镇，以美国记者的视角观察发生在中国乡村的减贫奇迹。近日，上官杰文接受羊城晚报记者专访，讲述新书背后的故事。

授人以渔：“中国的减贫成就是本世纪最了不起的故事”

羊城晚报：今年9月，您的新书《中国的脱贫攻坚：探寻中国梦》正式出版。您为何将“脱贫攻坚”作为新书的主题？是什么经历让您下定决心写成这本书？

上官杰文：我经常在网上和粉丝交流。当我告诉他们，中国让数亿人摆脱贫困时，大家都感到震撼。越来越多西方民众开始了解这一事实：中国使数亿人摆脱极端贫困，这无疑是21世纪迄今最了不起的故事。

2012年我刚到中国时，还能见到极端贫困现象；现在，在中国几乎很难见到深陷贫困的人。

中国减贫实践不仅可供发展中国家参考，对仍存在极端贫困问题的发达国家同样有借鉴意义。拿我的祖国美国来说，按照国际货币基金组织和世界银行的标准，美国仍有约1.25%的人口生活在极端贫困之中。

如果能弄明白中国如何消除极端贫困，其他国家就能借鉴部分成果。我希望美国也能借鉴中国在这项伟大事业中成功运用的一些办法。

羊城晚报：您提到希望美国借鉴中国扶贫的一些做法，为什么这样说？

上官杰文：美国主要通过发放现金补助帮助极度贫困者，中国也有类似政策，比如低保，但两国模式并不相同。在美国，发放福利支票是解决贫困的主要手段，却未能赋予贫困人群改善生活的能力。

中国的政策却不同。当地政府会调研经济状况，村民种植什么作物，人们靠什么谋生，并挨家挨户走访，摸清每户贫困的成因、家庭与社区的关联，找出能够改善贫困状况的办法。

中国真正赋予民众自力更生摆脱贫困的手段，如调整种植品种、改进耕作方式、打通对接全国市场的渠道；投入资金修建供水、通信、电力、道路等各类基础设施；有时还会实施整村搬迁。

让贫困民众具备参与国民经济的能力，反过来也惠及中国整体经济发展。更多人参与生产、流通、销售，国家经济随之壮大。

羊城晚报：您能举一个具体的例子吗？

上官杰文：新疆和田地区皮山县就是一个极具代表性的案例。当地自然环境恶劣，过去群众没有自来水，农业生产条件差，通信和道路不通。为助力皮山县脱贫，政府新建安置社区，居民从环境恶劣的荒漠地区搬迁至此，住进宽敞干净的新房，还用上了5G网络。我2023年在皮山县调研期间，曾走进几套公寓实地考察。

每户还能分到政府分配的温室大棚，通过种植实现自给自足。政府还请来农学家、科研人员开展培训，指导村民把产品销往各地，有的甚至销往全球。

城乡巨变：中国基建改变了整个国家的面貌

羊城晚报：这本书基于您实地走访获得的一手资料写成。您眼中中国基层鲜活真实的面貌是怎样的？

上官杰文：在聊乡村之前，我想先说城市。2012年我刚到北京时，空气污染比较明显，在寺庙附近还能见到流浪者；2018年前后，空气质量转好，流浪者数量大幅减少；到现在，大部分时候天空是湛蓝的，在北京街头几乎看不到流浪者。这是我亲眼见证的巨大变化。

当我把这些内容分享到网络上时，有人评论“你去乡下看看，贫困都被藏在农村”。于是，我特意前往农村探访，但事实并非如此。

2013年，我到访山东乳山一个叫上册村的小村庄。当时村里还没有自来水，居民生活用水靠手压设备取井水。我第一次见到这种手压设备，感到非常新奇。

我回到北京不久后，就看到相关报道称“山东省计划让所有家庭用上自来水”。当时我觉得难以置信，因为这涉及数千万人口。但2014年春节我重返上册村时，全村家家户户都有了自来水。

美国密歇根州弗林特市供水管道老化问题十几二十年都没能解决，而山东一年就完成全域通水，这让我非常震撼，也促使我走访更多贫困地区。

走访中，我见到最普遍的变化是道路、供水、5G基站建设。我还曾到访喜马拉雅山脉的冰川地带，在那里手机依然有满格5G信号。可以说，中国基础设施建设带来的改变是颠覆性的。

你们可以回想20年前的情形，我想那时候中国还有很多村庄不通公路，没有网络，农产品只能在本村或者邻村售卖。如今高速公路、世界级桥梁、5G网络遍布中国。村民可以线上开店，把土特产卖到千里之外，获得更高收益。

中国方案：西方需要正视和借鉴中国的有益经验

羊城晚报：在您看来，中国的脱贫故事对全球减贫事业来说，具备怎样的参考价值？

上官杰文：过去400多年，西方主导了殖民扩张。中国不一样，没有海外殖民地，没有入侵他国掠夺资源。在近现代历史上，中国几乎是首个完全依靠本国人民奋斗崛起的主要大国。

因此，讲中国消除极端贫困的故事，同时也是讲中国经济崛起的故事。中国为世界提供了一种发展范本。

我写这本书、做播客节目，不是单纯赞美中国，而是想向更多人介绍这套可参考的发展方法。在美国，上层缺乏帮扶贫困群体的意愿。但中国的经验告诉我们，扶持贫困地区，不仅造福当地民众，更能增强整个国家实力。希望我的美国同胞思考哪些经验可以借鉴。

羊城晚报：您的播客节目叫“中国之桥”（The Bridge to China），您通过这个节目持续面向西方读者讲述真实的中国。您认为，西方读者最需要破除哪一种对华误解？

上官杰文：2012年初到中国时，我根本没想过要讲述中国故事，只是想来看看真实的中国，拓宽眼界。

大约在2018年前后，我发现美国媒体和部分政界人士极力抹黑中国，从意识形态上攻击中国。作为生活在中国的美国人，这让我十分困扰。我亲眼所见，他们的报道不公允、不符合事实。当你看到别人歪曲一件你十分了解的事情时，你会想纠正。于是，我开始在社交媒体上分享真实的中国。

最开始分享见闻和观察时，我的同胞难以接受。在他们印象里，中国是压抑的社会。他们疑惑：美国媒体的描述和我的亲身见闻为什么天差地别？不过现在，我和其他长期在中国生活的西方人，以及一些在海外发声的中国人一起，正在慢慢打破偏见。越来越多西方人意识到，中国高度现代化，人民享有充分自由，社会治安良好，普通人的日常生活远比西方想象中更好。

我不认为美国要全盘复制中国的模式，但美国完全可以从中国汲取经验，中国值得学习的地方非常多。