

# 聚焦AI时代舆论生态变革 舆情智慧治理高级研修班济南开班

记者 夏侯凤超 济南报道

12月3日,“人工智能+”时代舆情生态变革与智慧治理策略”高级研修班在济南开班。来自全国各地的200余名学员齐聚泉城,共赴这场集思广益、赋能实务、引领创新的高质量交流盛会。

中宣部宣传舆情研究中心党委副书记,“学习强国”学习平台董事长、总经理涂仲林,山东数字文化集团党委书记、董事长魏传强出席活动并致辞。开班仪式由山东数字文化集团党委副书记、总经理兰传斌主持。

当前正处在技术深刻重塑舆论生态的时代。人工智能的迅猛发展,不仅深刻改变了信息传播的速度、广度与深度,也重构了舆论生成、发酵与演化的内在逻辑。如何准确把握“人

工智能+”时代的声誉管理规律,如何有效提升智慧治理能力,已成为必须面对的重大课题。

涂仲林在致辞中表示,本次研修是中宣部宣传舆情研究中心、“学习强国”学习平台的重要探索与创新。这不仅是一次常态业务培训,更是联合地方权威媒体、共同面向党政机关和企事业单位开展的一次开放性、实战化试水。旨在通过这样的联合赋能模式,将中心和平台多年来在舆情研究、政策研判等方面的工作经验,与前沿技术、地方实践更紧密地结合起来,助力各单位构建智能、高效、安全的声誉管理体系,真正为大家“赋能”,为基层“减负”,为治理“增效”。

魏传强表示,迈入数智时代,舆情态势更加瞬息万变、影响更加深远广泛,以人工智能为代表的技术深刻改变着舆论生态的

底层逻辑,如何精准识别风险、智慧引导舆论、构建韧性治理体系,成为必须要做好的时代课题。山东数字文化集团集中优势资源打造了国内领先的全链路舆情管理品牌——“蛙眼”舆情大模型产品矩阵。“蛙眼”舆情系统以“人工智能大模型”技术为核心引擎,深度融合大数据、云计算、多模态分析等前沿科技,构建“监测—引导—决策—治理”四位一体的舆情全链路智能服务体系。“本次研修班不仅是一次知识传授的培训,更是一次行业交流的深度对接。我们希望学员们能深度交流经验,碰撞思想、共享资源,共同为舆情智慧治理注入创新动能。”

开班式后,《人民日报》社高级编辑曹焕荣以《AI时代网络舆论生态与意识》为题,为学员们详细讲解了当前舆论场的基本形势

与挑战,结合连续10年担任中国新闻奖审核委员会副主任的丰富经验,为大家带来了意识形态风险辨识与防范的专业建议。

本次研修班持续2天,课程内容兼顾理论高度与实践深度,既注重对舆论生态和声誉管理的宏观分析,也注重实战案例的剖析复盘和模拟演练。在课程设计上,聚焦“AI+舆情”的前沿趋势,围绕政治引领、舆情处置、舆论引导、实战演练等模块,精心组织教学内容;在师资遴选上,邀请了来自国家部委、中央媒体、智库机构、重点院校的多位权威专家,确保课程既接天线、又接地气。

研修班由中宣部宣传舆情研究中心、大众报业集团(大众日报社)指导,“学习强国”学习平台、山东数字文化集团主办,齐鲁晚报·齐鲁壹点承办。

## 跨黄双桥通车一年,给济南带来了啥?

黄河从城市“边界”变发展“纽带”,起步区真正融入主城区发展格局

记者 于泊升 济南报道

### 新桥日均车流量已突破5万辆 30分钟通勤圈覆盖两岸

两桥在通车运营初期就显示出了流通活力。有关部门数据显示,通车第一个月,两桥累计车流量就突破120万辆。其中,黄河大桥新桥首月日均车流量为35000—36000辆,尤其在早晚高峰时段,新桥的通行效率尤为显著;黄河齐鲁大桥当月日均车流量为5500—6000辆。

通车一年后,济南黄河大桥新桥的日均车流量明显上升,目前已突破5万辆,与老桥相比,通行能力大幅提升。黄河齐鲁大桥通车一年来,也有效分流缓解了周边京台高速、建邦黄河大桥等通道的交通压力。

通勤效率的提升,正重塑着人们的生活半径与置业选择。在槐荫区居住、需频繁往返长清与起步区的个体商户王女士,对黄河齐鲁大桥的通车感触颇深,“以前绕路最少40分钟,现在15分钟就能跨河”。

大桥通车后,起步区与主城区西部的通勤选择增多,效率提升,30分钟交通圈覆盖黄河两岸多个街道。越来越多的市民选择“南岸居住、北岸工作”或“北岸安家、南岸消费”的生活模式。

对企业而言,时间成本的降低直接转化为发展红利。在桑梓店街道做物流生意的李涛给记者算了一笔账,以前他从主城区调运产品送到起步区的工厂,受交通限制得提前一天备货,仓储成本高。现在走黄河大桥新桥,1小时内就能送达,实现了“时效达”,物流效率提升了30%,仓储成本也节省下来。这种要素流动的加速,正让黄河两岸的产业联动愈加紧密。

### 东有“大动脉”西有“联络线” 不只走车更连发展

能承载大交通流量,源于两座大桥卓越的工程设计与精准的路网定位。

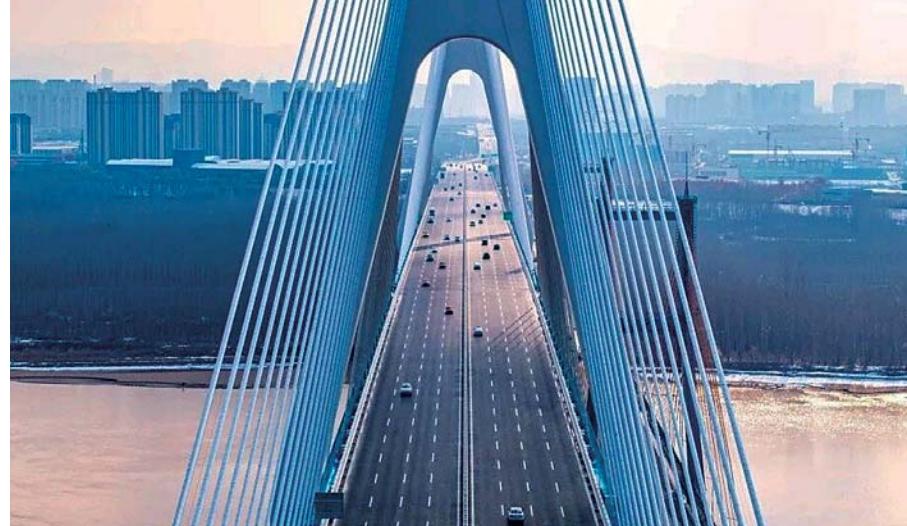
站在黄河大桥新桥主塔下,168米高的主塔与华山顶峰基本等高。新桥主跨达488米,相当于老桥的主桥总长,是目前黄河流域跨径最大、钢桥总长最长的公轨分层合建桥梁。双向八车道的设计,让其可以应对中远期大车流量的挑战。

具有前瞻性的是,新桥预留了轨道交通7号线通道,未来将实现城市道路与地铁的立体通行,成为集合城市主干路、快速路、轨道交通等多种通行方式的超级综合体工程。

如果说黄河大桥新桥是“东部大动

11月28日上午8点,济南黄河大桥新桥的双向8车道上已车流涌动。家住济南主城区二环东路沿线、在起步区某智能制造企业工作的孙旺,熟练地驶入桥面。“以前走老桥,早晚高峰堵半小时是常态,遇到节假日甚至要等四五十分钟。现在新桥20分钟就能到公司。”

自去年11月23日济南黄河大桥新桥开通以来,这样的便捷体验,已成为百万跨河通勤市民的日常。当日同时开通的还有济南黄河齐鲁大桥。在两桥通车一周年之际,记者采访了解到,自去年两桥同时通车后,济南黄河两岸通勤提速,车流量不断提升,仅黄河大桥新桥的日均车流量就突破5万辆,这不仅改写了黄河两岸的通勤格局,更成为推动济南从“大明湖时代”迈向“黄河时代”的动力引擎。



通车一年来,济南黄河大桥新桥日均车流量突破5万辆。

脉”,黄河齐鲁大桥则是“西城联络线”,其主桥420米的下承式网状系杆拱桥,创造了同类桥型最大跨径、最大梁宽、高应力索三项“世界之最”。同样双向八车道的设计与轨道交通的预留,为以后的大车流与公共

交通“过黄”做好了准备。

在路网上,两座大桥分工明确又相互呼应:黄河大桥新桥南接二环东高架,北连起步区大桥组团,串联起多个核心区域;黄河齐鲁大桥南接槐荫区,北连起步区,是西



部城区主干路齐鲁大道的北延线,形成“东有新桥连主城、西有齐鲁通西城”的跨黄交通格局。

路网的无缝衔接让桥梁的辐射效应最大化。黄河大桥新桥将20世纪的老黄河桥、零点立交与二环东高架紧密串联;齐鲁大桥则增加了西部城区与起步区的直连通道,让西客站到起步区产业园的车程缩短。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,两座大桥不仅是物理意义上的通道,更是城市发展脉络的延伸,它们让起步区真正融入主城区发展格局,为两岸联动提供了交通支撑。

### “四桥四隧”2027年全打通 黄河真正成为城市“内河”

双桥运营一年来的成绩,只是济南跨黄通道建设的一个缩影。

在黄岗路黄河隧道施工现场,隧道南岸段施工已进入最后冲刺阶段,北岸明挖段已顺利封顶。这座双向六车道的新黄河隧道全长约5755米,建成运营后,黄河两岸通行时间将缩短至5分钟,为黄河南北区域协同发展注入强劲动力。

航天大道穿黄隧道也在按计划推进,建成后将有效打通黄河两岸交通联系,搭建城北片区骨架路网,开辟机场西向疏解新通道,并带动沿线区域发展。

继2025年济南济泺路北延黄河隧道通车后,黄岗路黄河隧道计划2026年通车,航天大道黄河隧道预计2027年建成,届时济南“四桥四隧”将全部贯通。

记者从济南市城乡交通运输局获悉,济南市共规划跨黄通道34处,“十四五”以来,新增跨黄桥隧8处。目前济南市跨黄通道已建成的有21处,正在建设的还有4处,今后还将结合高速公路、城市道路路网布局规划9处新跨黄桥隧。济南跨黄通道平均间距将缩小至2.2公里,跨黄桥隧密度超过武汉、南京等拥河发展城市。

值得注意的是,未来的跨黄通道建设,更注重“通道+产业”的深度融合。比如规划中的奥体西路穿黄隧道将连接CBD与起步区都市阳台。

张汝华认为,跨黄通道不仅要建设“走车”的通道,更要打造“聚人”的载体,通过加密通道辐射沿线的商业、教育、医疗等配套,让黄河真正成为串联城市发展的“内河”。

一年来,两座大桥不仅缩短了两岸的时空距离,更消融了发展隔阂,让“黄河”从城市发展“边界”变为“纽带”。随着更多跨黄通道建成,济南将打破黄河的物理阻隔,形成“一河两岸、南北互济”的发展格局。