

菱林学术圆桌

主持人：朱海波（本报记者）
嘉 宾：徐旭 李维滨 曲枫

“冰上丝路”的齐鲁答卷

——地方主体参与北极事务的文化赋能机制与实践

理论

周刊

6版

2026年10月29日 星期四
责任编辑／朱玉娟 美术编辑／徐民 校对／于伯平

论丛



徐旭（聊城大学外国语学院副教授、聊城大学北冰洋研究中心研究员）



李维滨（博士、教授、硕士生导师，聊城大学党委委员、外国语学院院长，美国亚利桑那大学高级访问学者，教育部全国研究生教育监测评估专家）



曲枫（聊城大学北冰洋研究中心主任、教授）

编者按 2026年8月，中欧北极集装箱快航开启每周一班常态化运营，从中国港口经北冰洋直达欧洲，全程约20天，较传统苏伊士运河航线缩短近一半。曾被视作探险者梦想的“冰上丝绸之路”，正从愿景变为现实。

今年3月，“十五五”规划纲要设立海洋专章，提出坚持陆海统筹、加快建设海洋强国；4月，《山东省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》印发，海洋强省建设“施工图”随之铺开。

北极治理规则正进入重构关键期。山东作为海洋大省和齐鲁文化核心承载地，能拿出什么不一样的东西？一所鲁西内陆高校，为什么研究北极？本期邀请聊城大学三位专家展开探讨。

破题：北极离聊城有多远？

主持人：北极那么远，聊城连海都不靠，研究这个有什么用？

徐旭：今年8月常态化运营的中欧北极快航，承运的是储能柜、动力电池、光伏组件等对交付时效敏感的高附加值货物。我国约95%的进出口货运量靠海运完成。当霍尔木兹海峡等咽喉要道接连出现风险时，北极航道就不再只是一个地理概念，而是提升供应链韧性的备选通道。

李维滨：政策层面看得更清楚。“十五五”规划纲要海洋专章明确“坚持陆海统筹，提高经略海洋能力，加快建设海洋强国”，并要求“健全深海极地考察支撑保障体系”。山东的对接更直接：省规划纲要专章部署加快构建国际物流大通道，省委推进高水平对外开放工作领导小组已专题研究北极航道开通的可行性。这不是学者的自选题，而是摆在国家和省里议事日程上的现实考题。

主持人：那为什么今年常态化运营的北极快航，首航港口是宁波舟山港，而不是青岛港？

徐旭：这一问很尖锐。2019年“天濤轮”从芬兰赫尔辛基经北极航道抵达青岛港，山东是全国最早开拓北极航线的省份之一；七年过去，常态化快航却在别处先跑起来。真正的竞争已从“有没有硬件”转向“有没有规则适配能力、服务能力和信任资产”，这正是文化赋能要解决的问题。开局之年是必须抓住的窗口期，但窗口期不会一直存在。

概念辨析：“地方主体”指的是谁，边界又在哪里？

主持人：在很多人的印象中，外交是国家层面的事。省、市、高校、企业都算地方主体吗？

徐旭：“地方主体”在学术上对应“次国家行为体”，包括地方政府、城市、企业、高校与科研机构、民间组织。它们不是国家外交的正式执行者，但能在具体议题上发挥补充作用。

边界有两点。一是做国家外交“不方便”或“做不细”的事。主权国家的焦点是航道管辖权、资源开发、军事安全，谈判桌上寸步不让；地方主体聚焦港口服务、生态监测、科研合作、人文交流这些“低政治”领域，不触及核心争议，反而容易累积共识。二是在必须在国家框架内。山东参与北极事务，是在《中国的北极政策》白皮书和“冰上丝绸之路”倡议框架下进行的，不是另起炉灶。这个底线必须厘清，否则“地方参与”就会被误读。

李维滨：国际上已有成熟先例。欧盟支持的北极城市区域合作网络以十余个地方当局为主体，围绕可持续发展、社区建设、青年交流开展合作；巴伦支地区合作机制依靠跨边境地方政府和原住民组织协同参与，在地缘敏感区域实现了长期稳定协作，两者都不涉及主权争议。地方主体也不是单一行为体，而是嵌入“政府引导—企业主体—一学研支撑—民间协同”的网络之中，缺了哪一环都不完整。

曲枫：地方合作的优势不在于规模，而在于起步成本低、可迭代。一个港口服务协议、一个联合科考项目都可以先做起来，信任靠一件件小事累积，等高层次合作落地时，前期积累的渠道就是现成的通道。

核心追问：为什么偏偏是“文化赋能”？

主持人：主流研究多聚焦产业、港口、航运这些硬实力，你们为什么选了“文化”这个软切口？

徐旭：既有研究的盲区恰恰在于：看到了地方主体的经济禀赋，忽略了文化禀赋。山东不只是海洋产业大省，同时是齐鲁文化的核心承载地。产业优势决定“能做什么”，文化优势决定“怎么做、别人信不信你”，在北极这个信任成本极高的场域，后者往往是成败的关键。

再说如何避免流于空泛。我们的办法是：不做泛泛的文化宣传，而是把齐鲁文化的核心价值精准对接到北极治理的具体议题上，形成“价值提炼—机制分析—路径设计”的逻辑链，落在礼、和、信、仁四个字上。

以“礼”立规，强调守规则、尊重他人，与《联合国海洋法公约》《极地规则》蕴含的国际法精神相通，落到实处就是严格遵循冰级船舶结构安全、防污染、船员培训等要求，用合规赢得信任；以“和”破局，主张在尊重差异中求同存异，落到操作上就是避开高政治对抗，在航道安全、生态保护等领域做实事。以“信”致远，“言必信，行必果”落到实处就是企业按期交付、港口透明履约、国际合作的基石从来不是利益计算，而是信誉积累。以“仁”担当，落到实处就是在北极生态保护、技术供给、原住民社区公益中主动作为。

李维滨：从学理上讲，这项研究把“文化”从被动的背景变量变成了主动的赋能变量，而国际上的主流范式都没有把文化作为核心分析维度。这也是纲要提出“扎实推进文化强国建设”“提升中华文明传播力影响力”在地方层面的具体落点。

曲枫：文化赋能要立得住，必须经得起检验，要有可观察的行为指标，比如合同履约率、环保承诺执行情况、合作方的重复合作意愿。建议课题组把这些指标做实，让“文化赋能”可测量、可验证。

现实图景：北极治理在博弈什么？

主持人：当前北极治理的真实态势是什么样的？文化这种柔性力量真的能够发挥作用吗？

徐旭：当前北极治理正处在规则重构的关键期，可以概括为三重困境。

一是机制失衡。北极理事会奉行协商一致原则，俄乌冲突后多数西方国家暂停与俄罗斯的多边协作，运作严重受阻；加之北约持续“北扩”带来的“北约化”趋势，结构性失衡加剧。更关键的是，理事会有权讨论防务与安全议题，而这恰是当前塑造北极地缘政治的核心问题。

二是规则分歧。俄罗斯主张东北大航路属其国内海上交通线并实施管理收费，美国、挪威等国则主张适用国际通航规则；冰级船标准、环保要求也未完全一致，黑碳排放、极地油污防治等规则的落地都有难度。

三是文明对冲。部分国家把地缘竞争凌驾于区域共同利益之上，推行排他性政策。这说明北极治理缺的不是对抗筹码，而是能让各方坐下来谈的价值共识。纲要明确提出“积极推动构建海洋命运共同体”“主动参与国际海洋治理规则制定”，规则重构需要理念支撑，齐鲁文化“和而不同”“义利兼顾”的智慧正好切入这个缺口。

李维滨：阿拉斯加原住民通过自治实体直接参与北极理事会中的原住民组织，获得了主权国家之外的特殊话语权。这说明，在北极，文化认同本身就可以转化为参与优势。

山东方位：家底有多厚，短板在哪里？

主持人：请用最新数据说明山东的底气，也请把短板一并讲出来。

徐旭：港口方面，2026年上半年，山东沿海港口完成货物吞吐量11.26亿吨，集装箱吞吐量2577万标箱，分别增长3.6%和7.4%，增速均高于全国沿海港口平均水平；航线总数370余条，密度稳居我国北方港口首位。

产业方面，截至今年6月底，烟台中集来福士在手订单76.2亿美元，创历史最高纪录，交付周期排到2030年；今年8月其大型风电安装船项目获山东省科技进步特等奖，为法罗群岛航运公司建造的清洁能源滚装船交付——法罗群岛位于北大西洋高纬海域，这类订单正是极地航运市场的直接切入点。

外贸和科研方面，今年上半年全省进出口18069.2亿元，居全国第五；2025年对俄贸易额2449.1亿元；中国海洋大学2012年与圣彼得堡国立大学联合创办“中俄北极论坛”，已是两国重要的“二轨外交”平台。

主持人：那短板呢？

徐旭：有三个。一是通道枢纽地位尚未锁定。今年常态化快航从宁波舟山港首发，山东要把“途经节点”做成“出发母港”，还需在船舶调度、极地航行配套、冰区保险、船员培训上补课。二是规则话语权偏弱。在国际海事组织冰级船标准、北极环保规则的制定中，来自山东的声音还很有限，产业强而规则弱，长期看会陷入被动局面。三是文化优势缺乏转化机

制。齐鲁文化研究成果丰厚，但多停留在历史阐释层面，与对外实践之间缺少制度化衔接桥梁。

曲枫：补充一个比较视角。辽宁有大连港和东北工业基础，浙江在北极快航上先行一步。山东真正难以复制的，是“产业+港口+科研+文化”四位一体的复合优势，关键是让这四者真正联动，而不是各自运转。

聊城思考：内陆城市凭什么做“北极文章”？

主持人：聊城凭什么参与北极事务？聊城的探索能提供什么启示？

徐旭：先讲两条政策接口，这不是硬往上靠，而是纲要原文写的。一是海洋章节明确“鼓励沿海地区与内陆地区加强海洋经济合作”，为内陆城市打开了通道；二是“深化文明交流互鉴”部分明确“加强区域国别研究”，而聊城大学正是国内这一领域的先行者之一。路径就清楚了：不靠海运靠知识，不靠码头靠智库。

李维滨：这些年聊城大学已经用实践给出了答案。一是打造学术研究的策源地：北冰洋研究中心成立于2018年，是我国第一家以北极社会科学为研究对象的学术机构，由人类学家曲枫教授担任主任。中心提出的“中国近北极民族”概念，把中国东北跨境民族研究纳入国际北极原住民研究框架；“冰雪文明共同体”议题则把地域文化融入人类命运共同体理念。

二是搭建国际对话的平台。2023年10月，中心在冰岛北极圈论坛大会上承办“中国与北极：原住民比较研究”分会场，这是中国近北极民族的传统知识体系首次在该论坛系统展示；中心与挪威北极大学持续合作，2025年3月在特罗姆瑟联合举办中国近北极文化研究工作坊。

三是打造极地科普的窗口。面向中小學生举办开放日，研究员走进课堂普及北极相关知识和“冰上丝绸之路”，公众理解了北极，社会共识才有根基。

徐旭：还有一层特殊意义。聊城是季羡林先生的家乡，季老一生倡导东西方文化交流互鉴，今天研究齐鲁文化如何参与全球治理，是对先学术遗产的当代传承。聊城大学的“两洋两河”学术品牌，向外具备全球视野，向内扎根齐鲁土壤。

曲枫：聊城这个样本的价值在于它打破了一个思维定式：参与全球治理必须临海，必须有大港。聊城大学在北极人文社科这个细分领域做到了全国首家、国际有声。这说明，参与全球治理的门槛不只是海岸线和码头，还包括能否在某一细分领域形成不可替代的知识供给。

务实举措：“十五五”开局之年，具体该怎么干？

主持人：请围绕国家“十五五”规划部署，提出具体、可操作的措施。

徐旭：提四条，前两条重点在省级层面，后两条聊城可以直接着手实施。

第一，规则对接。由省级有关部门牵头，联合山东大学、中国海洋大学、聊城大学北冰洋研究中心设立“北极治理规则与齐鲁礼文化”专项研究课题；研究起草《山东省参与北极事务行为规范》；依托曲阜优秀传统文化传承发展示范区，筹建“国际海洋治理礼仪文化研修基地”。

第二，通道与品牌。抓住北极快航常态化窗口，由省交通运输厅、山东海事局牵头，在青岛港、烟台港试点北极航道配套服务，明确船舶补给、冰区保险、船员培训的责任分工；设立“北极航道诚信服务窗口”；引导冰级船企业公开技术参数与环保指标，并在技术输出合同中纳入生态保护责任条款。

第三，学研支撑。将聊城大学北冰洋研究中心纳入全省北极事务智库支撑体系，承担治理规则动态跟踪并定期形成简报；支持中心深化与挪威北极大学等机构合作，争取在北极圈论坛等平台持续发声。

第四，人才培养。支持省内高校开设“北极治理与齐鲁文化”“北极国际法”“极地科研技术”等课程；聊城大学与沿海高校、涉北极企业开展联合培养；把极地科普纳入全市社科普及重点项目。

李维滨：这四条都能在政策文本里找到对应接口。对聊城来说，重点不是论证文化为什么重要，而是把北冰洋研究中心的知识生产能力嵌入全省决策链条之中。

曲枫：再提两条建议。一是抓住通航窗口期。北极航道通航窗口集中在每年7月至10月，准备工作须提前半年布局。二是把文化赋能做成可考核的事。比如试行生态保护自律公约，引入第三方开展合规监督与成效评估。这样“文化赋能”就有了抓手，不会只停留在纸面上。