

# 海风吹进不靠海的南京



港机重工码头。(梅子满 摄)

## 蓝色脉动 中华海洋文明探源全媒体采访活动

记者 朱安伟  
吴育新 梅子满  
龚一鸣 史米可

郑和七下西洋，伟大航行的荣光，照耀的岂止太仓。600多年来，在太仓，随处可见郑和的印记。而在250公里之外的南京，却实实在在了给了郑和出海一颗“定心丸”。

浩浩荡荡的郑和船队，由200余艘不同用途、不同船型的远洋海船组成。它们中绝大部分，产自“环都皆江，而乐船运之便”的大明王朝的首都——南京。

6月13日，宁波日报“蓝色脉动——中华海洋文明探源”全媒体采访小组，从太仓驱车3个多小时，直奔六朝古都南京，寻找海洋文明在这片古老土地上的印记。

“郑和开创的世界航海史和中外交流史是空前壮举，如同海风吹进不靠海的南京，将长江变成了通江达海的通途。”南京师范大学文博系教授祁海宁告诉记者。

一个地地道道的南京人向客人介绍自己的家乡时，经常会这样说：“六朝古都、十朝都会，南京有近2500年的建城史和近450年的建都史。”

然而，很多固有的概念在变化中演进。

正如人们认为内陆的南京吹不进海风，如今却能通江达海；正如人们认为的南京近2500年的建城史，却在长干古城遗址的发掘中，被前溯至3100年。

“在发掘过程中，环壕、墙基、门道、古井等遗迹相继出土，一座古代城池遗址显露真容。”南京考古研究院副研究员、长干古城遗址考古领队陈大海和团队一起，历时3年，一铲接着一铲，不止揭开了长干古城的神秘面纱，更是将南京建城史向前追溯了600年。

“猪骨、木炭等多件出土遗物经碳-14测年计算，得出的时间范围均落于晚商早期时期，也就是距今3100年。”6月14日正午时分，在遗址发掘工地，顶着34℃高温的陈大海告诉专程前来采访的记者。

翻开南京地图，长江从城边顺流而下，百里秦淮河穿城而过，距离入海口仅347公里。而正是郑和，让吹不到海风的古老南京，和海洋文明密不可分。

据史料记载，郑和七下西洋28年间，至少有4个国家的11位国王先后来中国访问。

淳泥（今文莱）国王麻那惹加那乃，就是其中之一。

永乐六年（1408年），麻那惹加那乃携家眷、陪臣150余人渡海来朝。孰料命途多舛，麻那惹加那乃到大明王朝京城后就病倒，不幸逝世，年仅28岁。

临终前，他说：“我疾貽天子优念，脱有大故，命也！我僻处荒僻，幸入朝睹天子声光，即死无憾。死，又愧托葬中华。”

明成祖遂遵照淳泥国王的遗愿，辍朝三日吊唁，还发布上谕，以王礼将他安葬于南京城南的石子岗，以王侯陵墓的规格为他营造了陵墓。这就是如今淳泥国王墓的由来。

“神道两侧的石翁仲像部，均为高鼻梁、拱嘴唇，身着中国武将盔甲但系颈结，有别于中国其他帝王陵墓神道石翁仲的特点。”《淳泥国王墓探源》的作者杨建华告诉记者，“淳泥国王墓神道石刻，从一个侧面展现了中外文化交流的深深印记。”

在南京，郑和带来的，远不止吹拂而来的海风。更多的变化，让南京的内在气质在不经意间流淌——如果说雨花台区安德门外外石子岗乌龟山南麓的淳泥古墓，代表着“走进来”的身影，那么，南京宝船厂遗址代表的则是“走出去”的坚定。

位于南京市鼓楼区滨江路57号的宝船厂遗址，是目前国内规模最大的古代造船厂遗址，也是郑和下西洋时船舰的“出生地”。

“明代时，宝船厂一带河汉纵横且直通长江，具有造船的天然优势。1405年，宝船厂创建，除郑和第一次下西洋以外，郑和此后几次下西洋的船只大多在此建造。”祁海宁告诉记者。他是当年宝船厂遗址考古的领队。

不久前，宁波舟山港全资子公司南京明州码头有限公司与江苏省港口集团有限公司附属二级子公司南京港龙潭天辰码头有限公司进行资产重组，“世界第一大港”与“内河航运第一大港”联手。

更让人意外的是，不靠海的南京有一家专门“吃海”的国家级单项冠军企业——江苏省港口集团南京港机重工公司（以下简称港机重工）。

站在港机重工的码头上，数台门座式起重机伫立，巨大的钢铁臂膀伸向天空，像是一队坚守岗位的铁巨人。

“门座式起重机工艺复杂、结构复杂。没人做，就是我们的机会。”接受记者采访时，港机重工总经理张传平刚刚从连云港驱车4小时赶到码头。在他看来，主动出击，企业才有生机。

“宁波舟山港也是我们的客户，订单超过30台。”张传平说，“服务大港，能提高我们的设计与制作水平。”

发扬郑和精神迎接开放的南京，同样吸引了不少宁波人。

“目前，长期在南京生活的宁波人已超过20万，会员企业超过300家。”南京商会宁波分会副秘书长诸冠章表示，通过吸引在南京的300余位宁波籍教授加入商会，企业家与教授不定期开展交流，实现资源共享与互通，达成产学研方面的深度合作。

毕业于南京航空航天大学、奉化籍企业家张毅，正是其中的代表之一。

从事智能农机制造的他，已将无人农机卖向全球100多个国家。在宁波，投资2.9亿元、占地近600亩的宁波市战略性蔬菜保供基地项目，已与张毅开展合作。

郑和下西洋，照亮南京600多个春秋。探索未知的勇气，始终在南京这片不靠海的土地上澎湃。如今，海风吹拂进这座古都，南京正通江入海、扬帆远航。

据史料记载，宝船厂原有13个作塘，现仅存四作塘、五作塘、六作塘3个遗址。

“以六作塘为例，它长约400米，可同时建造5艘船。13个作塘可同时建造超过60艘船。”祁海宁认为，宝船厂应该是当时国内乃至世界上规模最大的船厂。

如今，在六作塘西端水面上，摆放着一个巨型宝船模型，摆着一个巨型宝船模型，摆着一个巨型宝船模型。

站在此处，可以想见，郑和下西洋船队云帆高张、昼夜星驰的意气风发。

“郑和下西洋，不只带来贸易，更带来文化交流，使南京在当时就成为中外交流标志性城市。”祁海宁说，在南京古都文化的深厚底蕴中，海洋文化得以巧妙地融入，这种文化交融丰富了南京的文化内涵，也展现了南京开放包容、多元共融的城市精神。

时过境迁，宝船厂已成为遗址公园，新时代的“宝船厂”，依旧以长江为起点再一次向海洋进发。

记者在南京港龙潭港区看到，一条5.46公里的铁路专用线，打通了铁路进港的“最后一公里”。这正是入选“国家多式联运示范工程”的南京港多式联运示范项目。

“目前，南京港已实现全方位联运，通过中欧班列，海上丝绸之路与陆上丝绸之路在南京港交会。”南京港相关负责人告诉记者。

不久前，宁波舟山港全资子公司南京明州码头有限公司与江苏省港口集团有限公司附属二级子公司南京港龙潭天辰码头有限公司进行资产重组，“世界第一大港”与“内河航运第一大港”联手。

富，年轻梅农责无旁贷。

“10年前，戚军洋返乡创业。此后，他组建杨梅合作社，带领村里的梅农林中‘掘金’。”乾炳村党总支书记戚永灿说，这几年，他开发杨梅保鲜盒，让杨梅“驻颜”72小时、“走”得更远，提高了梅农的收入。

引进新技术、新设备，建造大型冷库……戚军洋将不易保存的杨梅加工成杨梅饮料、杨梅酥等，通过电商平台销往各地。去年，光杨

梅汁加工销售，戚军洋就为合作社增收100多万元。

“共富工坊建成后，那些被雨水打湿的杨梅可以在恒温恒湿车间内得到除湿处理。另外，新落成的大型冷库为合作社推进杨梅深加工提供了保障。”戚军洋向记者透露，今年，他打算开发一批杨梅果酒、杨梅气泡水，提高杨梅附加值，延长杨梅产业链，与其他梅农一起绘就共富新“梅”景。

截至2024年6月16日，对中央第二生态环境保护督察组向宁波市移交的第三十一批群众信访举报件22件，各责任单位均按要求上报调查处理情况。

截至2024年6月16日，对中央第二生态环境保护督察组向宁波市移交的第三十一批群众信访