



南京既是中国人民海军学校的发源地，也是中华民族海上力量的中枢指挥之地。

大学文化与自然遗产研究所所长、南京大学历史系教授贺云翱看来，从古代都城到现代中国，南京与海洋、南京与海上丝绸之路的渊源由来已久，可以肯定地说，如果海丝缺少了南京，一定是不完整的。

贺云翱这句结论不是信口拈来，而是出自深度调查文本之后。从上世纪90年代开始，贺云翱带领他的团队进行了大量调查研究，努力寻求南京与海丝的关系，探访和发掘了许多考古地点、博物馆和地面遗产点。他感慨地说道：“开始做研究时头发还是黑的，今天已经满头花白了。”

贺云翱认为，南京虽然不临海，但在古代，南京是一座“通江达海”的城市，它离长江口大约300多千米，况且古代的长江口就在今天扬州以东不远处，海潮一直可以到达南京所在的长江段，毫不夸张地说，当时国内外的各类船舶均可直接驶入南京，据《晋书·五行志》记载，石头城旁的长江江面上商旅船只最多时达到万艘。

南京也是中国“四大古都”中唯一位于南方的港口城市，在六朝和明初，中国历史上两个海上交流频繁的时期，均建都于南京，奠定了南京在海上丝绸之路上的重要地位。据史料记载，当时从海上来到南京的使臣达60多批次，涉及国家有位于海丝“南海线”的扶南国、天竺国、狮子国等，此外还有不少

南亚及东南亚的高僧、商舶经海路到达于此。郑和第19代后裔郑自海，在谈及海上丝绸之路在南京的“证据”时，如数家珍。“南唐二陵出土的胡人陶俑，雨花台出土的波斯文金币，以及大报恩寺塔上五光十色的琉璃原料也是通过海上丝绸之路舶来的苏麻离青。”

进入20世纪，南京既是中国人民海军学校的发源地，也是中华民族海上力量的中枢指挥之地。1890年创办的江南水师学堂，走出过民国海军总长司令级的林建章、杜锡圭、陈季良、陈绍宽等一批海洋人物。中国郑和协会副会长兼秘书长孙治国认为，到了21世纪海洋强国已经上升为国家战略，如何重塑南京的海洋记忆，成为了南京文化发力的重大课题。

从现代角度来看，南京仍然是中国重要的海港城市，是活态的“海丝”城市的重要一环。此前，南京被国务院定位为“长江国际航运物流中心”，已经竣工的长江口至南京-12.5米深水航道疏浚工程，都是复兴南京历史上曾拥有的“海港城市”地位的重要佐证，使得南京真正成为长三角辐射带动中西部地区融入海洋发展的重要门户城市。

2017年，习近平总书记指出，江苏是处于丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的交

汇点，这一判断也是基于历史事实做出的，对当代南京及江苏在国家战略中拥有和履行自己的使命，有重要指导价值。也正因为南京在海上丝绸之路历史上的特殊地位，南京于2012年正式被列入中国“海丝”遗产申遗城市。

问题在于，南京作为海丝的重要节点城市，如何从中找到一个具象化、差异化的抓手，十分关键且必要。15世纪，明王朝组织的郑和七下西洋的航海壮举，将海上丝绸之路南海航线拓展到了极限和顶峰。说明了南京不仅是郑和下西洋的策源地、起终点和物资人员汇集地，也是郑和航海事业的发展中心和人生归宿地。基于此，贺云翱认为，郑和完全可以成为南京的一张文化新名片，而其中郑和遗迹就是最有力的佐证。

从出海打造船只的龙江宝船厂到七下西洋祈福的静海寺、天妃宫，再到明宣宗下诏，将郑和赐葬南京牛首山南麓的郑和墓。在南京，与郑和有关的遗址遗迹有近二十处，遍布石城内外。特别在2016年，国家文物局明确的南京首批海丝申遗点4处都与郑和有关。“郑和下西洋，当时留下了一张海图，名字就叫《自宝船厂开船从龙江关出水直抵外国诸番国》，宝船厂在哪里？在南京下关，当时叫龙江关。”

《南京传》作者张新奇在接受《新民周刊》采访时谈及关于郑和在南京的历史渊源，他认为在中国所有城市中，郑和与南京渊源最深。永乐二十二年，

