

东盟中国共同体是亚洲新兴经济力量

香港: 宋家健

2021年是东盟-中国建立对话关系30周年,东盟各国和中国已于今年多次举办高峰论坛,包括第24次中国-东盟领导人会议、第20次中国-东盟经贸部长会议等峰会,足见东盟和中方均十分重视彼此的关系。

回顾三十年里程,东盟和中国经历不少高低起伏,携手克服不少挑战,历年两大经济体共同达成了多项地标性合作,事实上,东盟和中国已是非常紧密的贸易伙伴和合作伙伴,在政治安全、经济贸易和社会人文拥抱方方面面的实体合作,标志著东盟各国和中国关系已踏进新里程。

短期内,东盟成员国和

中国需要共同应对新冠疫情、并确保疫苗的及时研发和稳定供应,让东南亚各国国民可获分配安全、有效和可负担的疫苗,东盟和中国两巨头也将在公共卫生加强合作,继而助力成员国在疫后经济复甦,重振支柱产业。

此外,生态环境保护合作也是东盟成员国和中国的共同奋斗目标,透过加

强气候变化、环境保护、生物多样性、资源养护,同时致力发展绿色生态迴圈经济,开拓优势绿色资源产业;各国也共同支持东盟经济一体化努力,探讨开展迴圈经济和其他持续经济模式合作。

三十年的同舟共济,东盟和中国共同走过同甘共苦的岁月,苦尽甘来,各国的更要珍惜得来不易的友谊

和信任;继续开来,东盟和中国宜不断在各领域积极拓展高增值的经济产业链,相互依靠和信任,同时深化抗疫和公共卫生领域合作,开展属于亚洲的文化圈、生活圈、产业圈、财富圈,弘扬共同的亚洲价值,谱写属于亚洲人民的辉煌故事。

东盟各国与中国之间的合作是现时全球最重要

的多边关系之一,30年的对话关系建立,更是难能可贵,各方应更珍惜彼此关系,并争取在后疫情时期延续并进一步巩固各方面合作,目标坚定一致,让东盟——中国的经济合作互惠互利,相得益彰,携手推进全方位关系,双方关系继续稳步向前。

(作者系博士研究生、香港资深时事评论员)

廖省: 林越

东南亚的内陆国家老挝(Laos)面积23.68万平方公里,人口约600万;因山高河深,没有出海口而经济滞后,加上长期被西方压制、排挤,在国际社会的地位及知名度并不高。

常言道,“要想富,先修路”,而老挝仅有通达泰国边境的3.5公里铁路。近年来中国与东盟提升战略伙伴关系,而老挝位于中国通往东南亚的要道,又比越南可靠,建成中老铁路就能完成中泰铁路的布局,加深中国与东盟国家在政治、经济、交通的战略关系。

2016年中老铁路顶着艰辛和西方的质疑,全线开工;而历经多次纷扰而搁置的中泰铁路一期工程也于2017年底开工。未来中泰铁路的完成能为延至新加坡的铁路建设打下基础,成为中国连接东盟的重要运输设施,对

东盟及“一带一路”的发展意义重大。

今年10月16日,红蓝白相间、流线型的“澜沧号”动车组从中国运抵刚建成的老挝万象站,北起中国云南昆明,南至老挝首都万象市,全长1035公里的中老铁路蒲山架桥后成功贯通,成为世界舆论的焦点。老挝政府宣布铁路在12月2日老挝国庆日开通。

中老铁路耗费500多亿人民币,时速仅160千米,西方媒体可能又要指责为“债务陷阱”。12月3日,身着民族服装的老挝列车员热情挥手,中老铁路开通运营。多名分析人士指出,这条凝聚中老友谊的铁路象征中老合作进入快车道,还带来多赢的合作前景。

中央财经大学张晓涛院长分析,交通基础设施促使人流、物流顺畅,对地区发展起着极其重要的作用。中老铁路使老挝有望由“陆锁国”变为“陆联国”,成为联通各

中国力助老挝走向世界

国的陆上交通枢纽。带动老挝经济社会发展,加快工业化、城市化进程,吸引外商投资建厂。

中国商务部国际贸易研究院副所长白明表示,中老铁路的开通能改善中国西南“老少边穷地区”的交通现状,给当地带来经济发展机遇。还提升了邻近国家参与铁路建设的积极性。在RCEP生效后,将成为更多东盟国家与中国建立及升级交通联系的“催化剂”。

《亚洲周刊》第49期的“新闻眼”,以“中国老挝环亚铁路宣告通车”报道:“事多国专家表示要在中国和老挝之间修铁路是不可能的任务。但是中国成功挖了几十条隧道、建造了更多桥梁,最终使老挝这个陆锁国接通世界第二大消费市场,带来经济潜力。”

老挝是首个与中国签订

“人类命运共同体行动计划”的国家,那是中国最高的外交级别,因此可以预期在中国的鼎力援助下,老挝的GDP将稳步增长,两国实现互利双赢。

中老铁路是中国宏大的“环亚铁路计划”的一部分,该计划中三条由中国南下中印半岛的分线最终将于泰国曼谷会合,再往南下即可穿越马来半岛抵达新加坡,是一个将会改变或改善整个东南亚运输网络的基建计划,将改变地缘政治的转型;计划引发全球瞩目。

经过八年努力,中国“一带一路”的“六廊六路,多国多港”格局已基本形成。促进了当地经济发展,还让更多国家享受到全球化红利。印度《观察家》网站4日称,中国和东盟11月22日举行建立对话关系30周年纪念峰会。过去30年中国-东盟

关系不断发展。双边贸易从80亿增至6800亿美元。新冠疫情期间,东盟已成为中国最大的贸易伙伴。

香港《南华早报》5日题为“抛开政治戒心,中国的‘一带一路’如何连接东南亚”的评论称,在中老铁路通车几周前,越南河内市刚刚开通中国承建的首条地铁线路。中方承建的印尼雅万高铁将于2022年底完工。在马来西亚于2017年开建的东海岸铁路预计于2026年完工。菲律宾苏比克-克拉拉货运铁路将于明年年初开始施工,计划2024年建成。

看到中老铁路的通车,泰国发改委催促政府,必须尽快建成泰国铁路与中老高铁的互通,时间太久对泰国越不利。发改委提议先从泰国廊开府与24公里外老挝万象高铁连通,这需要中、老、泰三方共同协商。别听信西方的“国家安全、债务陷阱”等废话。

在中老铁路建设的同

时,中国也开发老挝丰富的水力发电能源,为老挝打造电力供应网,使其成为“中南半岛蓄电池”,主要提供泰国和柬埔寨的需求。据2018年统计,东盟内跨境售电的交易中,有65%要经过老挝。中国筹建的精确,让各国专家深表信服。

中国与在海上尚有领土争议的东盟竟能够如此互信,这无疑是中国的善果。反观近两年来,美国高官纷纷到访东盟,挑拨对中国的敌意,不断派舰艇、飞机到南海“秀肌肉”;甚至拉拢澳、日、印组成“印太四方联盟”遏制中国,但东盟各国都没兴趣陪美国玩。

中老铁路将使闭塞的老挝走向世界,而世界也能够从“老挝”发展的背后进一步解中国,审视中国对友好国家的真诚扶助、双赢合作、共同致富。至于西方渲染所谓“陷阱”、环保、安全、“人权”等泼向中国的水,历史和真理将逐步证明究竟谁是清白的!

雅加达: 游子

(三) 祖籍源自中国福建

据父亲说,祖父原籍中国福建海澄县海沧区,十六岁那年,祖父跟随乡亲们飘洋过海来到了西加山口洋,先当杂货店伙计,后娶了当地谢氏富家女的祖母为妻,所以也算是当地的富有人家,曾与几位亲友合伙开杂货代理商,收购椰子、加末、油盐等土产,店号“新源盛”。

父亲出生于山口洋,属第一代侨生,人忠厚老实,和其他几位兄弟都进过私塾受过华文教育。父亲九岁那年,祖父叫人送父亲和叔父到厦门上学,但恰逢那年厦门闹瘟疫而返回。父亲二十岁那年经父母之命,媒妁之言娶了十九岁的母亲。父亲结婚后就主管祖父和二姑丈合伙开的“福源”号,由父亲主管店内,二姑丈跑外。

父亲人老实,从不对二姑丈存疑心,只顾料理店内,而二姑丈在外却吃喝嫖赌、花天酒地,好些日子才回来一次,把店内的货品载去上山卖了,钱却没有汇回来。日子久了,店内收入一直不敷出,期票到期,债主来催债,父亲当然无法清还,只盼望二姑丈尽快带钱回来。但二姑丈却全没音讯,债没还,债主就告上警察局,父亲被叫去警察局给关

起来。当时母亲只是位20岁的家庭少妇,难得出门少见世面,一时六神无主。家里人都叫母亲去求神父帮忙,后来神父是答应了,但父亲仍然至次日才给放回来。

这件事使祖父感到羞耻,也给父亲心理上很大的打击,使他以后不敢再做生意。而祖父与二姑丈合伙的生意虽亏损,仍维持几年后才分手。可说祖父养饱了女婿,却饿了自己的儿女。命运作弄人,后来父亲一再失业,走投无路下仍替二姑丈一家卖命。二姑丈去逝后,父亲仍任劳任怨、全心全意替他们卖力工作,赚钱养活、照顾二姑一家,而自己只领微薄的工资,自己一家人却过着贫困的日子。

生意倒闭后,为了一家生计,父亲不得不筹钱买了一辆卡车,自己驾驶,专替人运载货物,生活才一天一天好起来。但好景不长,日本鬼子来后,父亲连人带车被日本鬼子强迫去做“华戛”飞机场,后来被抢占去的卡车就再也没有回头了,一家生活又再度陷入困境。二度的生活挫折给父亲打击很大,从此在家闷闷不乐,不想再做生意。幸亏朋友帮忙,介绍父亲驾驶小货轮的航海工作,往返山口洋与新加坡。虽每次出海要十天半月才能回家,在外的日

光阴荏苒 岁月留痕 —— 身居故乡 25载回忆录

子多,在家的日子少,工作辛苦,但总算解决了一家十几口人的生计(当时祖母还在以及小姑妈还未出嫁)。后又一再失业才替人驾驶卡车到内地运送土产。

我六、七岁时仍有模糊的印象,父亲替人驾驶卡车运载沙石的筑路工作。西加坤山、邦山及孟山的公路都有父亲留下的汗水。后来因岁数考不到驾照执照改替老板当筑路工程的督工,直至孩子们都有了工作才退休,那时父亲已六十多岁。

本来应该是个小康之家的,却遭受数度“不幸”,使我们杨家大小一直生活在贫困的边沿,虽然曾经辛勤努力,但父亲的耿直老实,加上子女众多,生活又怎能改善?

偏偏这时候,我却降世到这个家庭,是不幸还是万幸?

我长大后,父母亲总喜欢在茶余饭后将这些往事讲给我们听。

(四) 上学念书及当时的华文学校

五十年代的山口洋,华文教育开始蓬勃发展,当时只有几万华人的山口洋,华文学校就有好几间,有中华小学

第一校、第二校、第三校和第四校,中学只有一间“南华中学校”。印尼文学校除国立学校外,还有教会创办的印尼文学校。当时我们华人多属外侨,只有入了印尼籍才能进这些印尼文学校,但当时的家长们更乐意将自己的孩子放进华校学华语。

1956年我上学了,那年已七岁。

六岁时,总梦想着能像别的孩子那样,拿着书包上学校。可爸妈、哥哥都这么说:“七岁才能上学呀!”

“为什么?不到七岁就不能上学?”当时自己问得天真,我哪里知道,上学是要缴学费的,更不会晓得父亲收入少,几个孩子的学费已是不少的负担。

每次我吵着要上学,哥哥们就会哄我:“会写字才能上学。”因此我每天都要哥哥们教我写字,而且很勤奋、认真。简单的一二三、大与小,到较难写的爸爸妈妈、哥哥姐姐这些汉字,都学会了。

终于,我梦寐以求的日子到来了。那年,学校开始招生,大姐决定给我报名,我知道后乐得饭都吃不下了。那天清早,我梳洗得干

干净净,穿得整整齐齐,兴高采烈地拉着大姐的手到我们家附近的中华小学第三校报名。

来到学校教务处,校长杨志新慈祥地摸着我的头问道:“要读书是吗?”我使劲地点着头。“不顽皮吧?”我又使劲地摇了摇头。“会不会写自己的名字?”校长边说边拿了纸与笔,笑嘻嘻地像要考一考我似地看着我。没想到我迅速地接过笔来,并在纸上端端正正地写上我的名字,当场赢得杨校长连声叫好。那一晚,我彻夜难眠。

开学的第一天,我得意洋洋的拿着“新书”跟着大姐上学了。我没能像一些孩子背着书包上学校,书包在我们看来是奢侈品,买不起也无法买,因为哥哥姐姐们都不曾用过书包。我手中的“新书”只有书皮是新的,是姐姐用黄油纸重新再包装,里面一页页课文却陈旧得好似咸菜干,那是哥哥姐姐轮流流读过后留给我的。但这些书本对我来说却如获至宝、爱不释手。翻开《国语》第一课:“拍手,拍手,拍拍手;你唱歌,我拍手……”我朗读着,感觉好温馨。

上课了,一年级的教室里坐满了七十位新同学,听说是学校办学以来最多学生的一班。对我来说,有这么多同龄

的小朋友聚集在一起,多好玩。钟声敲响了,但突然间,情况开始不妙了,好多同学开始坐立不安,望着教室窗外的妈妈或亲人,叫唤声不停,有的还哇哇地大声哭起来。教室内顿时一片混乱,急得老师及家长们团团转。我被分配到最后面的座位上,呆呆地望着眼前我认为好奇怪的一幕。他们究竟哭什么呢?家人不是在外陪着他们吗?而我,大姐虽带我,但说要赶去上学就走了,还吩咐我放学后自己抄小路回家,我毫不犹豫地点着头。是的,穷人的孩子从不娇生惯养,胆子也大!

由于母亲喜欢看电影,只要有新片,拥有戏院股份的邻居陈阿姨就会给母亲戏票看,从小我就成了跟班,什么香港台湾片、大陆片、印度片全都看,不过母亲不喜欢看西洋片。母亲喜欢看电影,无形中我也感染了我,上学后,学校的校规十分严格,不准学生看港台的“黄色电影”,鼓励学生看大陆的革命片,所以如《上甘岭》、《洪湖赤卫队》、《董存瑞》、《五朵金花》等我都没放过,但当时家庭不富裕,戏票买不起,有好片时常会与同伴们在戏院入门处,等电影开始放映那瞬间偷给守门员一点钱而溜进去,因此有时一部片看了两回,连主题曲都会唱。(未完待续)



凌南隆和妻子

克莱尔·霍尔特(Claire Holt, 1967)认为,印华成员的作品魅力引起了中国政府的关注。巅峰时期,印华曾接到邀约,希望能够在北京和广州展览其绘画作品。对此,印华理事凌南隆(Ling Nan Lung)表示:“我们愿意为印尼艺术作品贡献

最大的力量。”同时,苏加诺总统认为,若印华作品能在华展览,这将成为印尼文化使者。画家林华琛也称,政治家们将此视为两国政治友谊桥梁搭建的开端,后来还被赋予“雅加达—北京轴心”的称呼。

印华全体成员都为协会取得的成就感到骄傲,尽管部分人还保留中国国籍,但他们真切感受到了对印尼的归属感。1962年,因原总统府画师杜拉(Dullah)1950—1960年任期后辞职,苏加诺总统任命李曼峰为总统府御用画师,任命林华琛为其助手,成员们的自豪感愈发强烈。就职后,李曼峰直接获得印尼国籍证,结束了一直以来的外侨身份。可见,华人艺术家在印尼文化背景下,逐渐开始撑起一片天地。

李曼峰和林华琛能够被

华人美术的社会层面 (3)

阿古斯·德尔玛万 (AGUS DERMAWAN T)

提拔为总统府画师,得益于苏加诺总统对他们表现的满意。随后,在20世纪60年代初印尼大酒店(Hotel Indonesia)修建时,苏加诺总统指定李曼峰给罗摩衍那餐厅(Restoran Ramayana)绘制壁画,并将壁画主题设为“印尼野生动物与花卉”。最终选用了李曼峰的两幅水彩画,稍作改进后,水彩画被做成尺寸巨大的壁画。因完成期限是六个月,逾期需缴纳罚金,李曼峰便邀请林华琛、李仁(Lee Rem, 李曼峰之子)、萧瑞清(Siau Swie Tjing)以及其他几位画家一起帮忙。最终成品令人叹为观止。

数十年间,华人社会组

建团体、协会的热情一直不减。20世纪80年代,雅加达成立了水彩画家社团,后取名为印尼水彩画协会(Indonesia Watercolour Society, 简称 IWS)。协会创立者和推动者都是华人,其中一位是黄峰(Huang Fong),收藏家杜新喜(Tho Sin Hie, 又名托新·喜玛宛/Tossin Himawan)担任顾问。

21世纪初,在侯明(Hau Ming)、亨得罗·陈(Hendro Tan)、克里斯·达尔马万(Chris Dharmawan)等人的发动下,印尼艺术爱好者协会(Aosiasi Pencinta Seni Indonesia, 简称 ASPi, 后来更名为 Perkumpulan Pencinta Seni Indonesia, 简称 PPSI)



被林华琛和山波夹在中间的妮·格杜

在雅加达成立。协会会长布迪·斯迪亚达尔马(Budi Setiadharna, 又名林忠彦/Liem Tjong Yan)是一名收藏家,同时也是阿斯特拉公司(PT Astra)前总裁。2006年,峇厘崛起委员会(Panitia Bali Bangkit)旗下的峇厘传统绘画爱好者协会成

立,其中一位协会创立人兼会长是政治家、收藏家尤素夫·瓦南迪(Jusuf Wanandi, 华文名林锦基/Liem-Bian Kie),发起人还有其他华人收藏家。

(原载《华人在印尼民族建设中的角色和贡献(第二册)》。本篇未完待续)