

# 台湾海峡两岸的社会文化叙事

作者: Adinda N. V. Hutabarat, Ph.D. 博士



【免责声明: 此文章是作者的个人观点, 并不代表任何机构的立场。】

作者是印尼大学本科毕业生、北京市清华大学硕士生、台北市师范大学博士生。目前在印度尼西亚外交部工作。

美国国会众议院议长 Nancy Pelosi (中文名为佩罗西) 于2022年8月初去台北市、首尔和东京访问, 此事件受到国际社会的关注; 尤其是她去台北市访问引起了特别多的讨论。随后中国在台北

海峡进行海军和空军的巡逻, 中国国务委员兼外交部长王毅在东盟会议上表达对该事件的强烈不满, 提出严重警告。而美国则认为中国的回应是一种过度的举措。该事件到底会否使局势更加紧张甚至引起战争呢? 一位法国作家, 名为 Voltaire (中文名为伏尔泰) 曾写道: "We should pay attention to a people who have a long history and a settled language, even though we are still living in unlettered societies" (虽然我们都活在还不认识文字的社会中, 我们须向拥有历史悠久及固定语言的社会保持密切的关注)。基于此社会文化的阐述(即: 同族的历史和以汉语为国语的相同点), 我们才会更深入地了解台湾海峡的内在冲突。

此阐述与其他专家对该事件所带上的分析角度, 即: 由 Dr. Connie Bakrie 博士(中文名为康妮) 和 Prof. Hikmahanto Juwana 教授(中文名为西克马万托·朱瓦纳) 在电视节目中所提出地缘政治和经济

的角度(如: 一个中国政策, 印尼的不站边或不结盟运动, 及它对印度太平洋地区的经济方面所产生的影响等) 有所不同。另外, 她去三个城市的访问主题(如: 有关国防、经济、气候变化及政府的议题都没引起公众的热议)。虽然我们不应忽略东亚地区为世界政治经济发展的重点地区之一; 但对于其他的专家所讨论的话题(包括国际规范及该地区多种不同利益的权力) 不再进行重复的分析。

此阐述甚至不谅解该事件为一种能对其地区局势更加紧张的事件(如同多方所预估将会发生的可能性), 也不管对该事件有多种不同角度的诠释, 此文章将基于社会文化(即: 同族的历史及以汉语为国语的相同点) 的角度来进行分析。此文章是以6个点为基础, 包括3个“不”和3个“依然”, 即: (一)不导致更乱的紧张局势甚至引起战争; (二)不引起基本变化, 尤其是对已有的政策; (三)不涉及到第三方; (四)依然看它为内在冲突;

(五)依然符合已有的政策; (六)依然由冲突的有关方来解决。

虽然此阐述不谅解该事件为一种能使其地区局势更加紧张, 并对其他地区也带来更不利的影响的事件; 但我们也要意识到没有任何冲突的世界是不可能存在的。若我们视它为能使其地区局势更加紧张甚至导致战争, 此说法太过夸张。相反, 我们可从更清楚、更透彻, 且还未受其他专家关注的角度, 即: 社会文化角度来阐述它。在中华社会文化的阐述中, 它本身的价值观可使该冲突自动地控制住, 且可以让该现状持续下去。该价值观是由汉族人所相信能带来运气的两种水果代表, 即: 橘子和苹果。前者代表谐音词的聚集, 后者代表和平且迈向繁荣。此两种水果在中华文化中是一种约定俗成的文化象征, 在家人聚餐的时候有着重要的意义。除此之外, 如同全和

刘在2013年所写的《像中国人那样思考》书中所说, 汉族的亲族精神是血浓于水。中国人口大多数是汉族(台湾岛的社会中, 汉族占97%), 此现象反映出他们是同族, 他们拥有相同的朝代历史。该历史在北京市、台北市的故宫博物院有所展示。故宫本身是朝代历史上最大的皇宫, 它里面共有9,999间房屋。此外, 两岸也以汉语为国语。其中一个差异是, 中国普遍使用的文字是简体汉字(台湾岛和香港依然使用繁体汉字, 因为它含有更多的笔画, 更复杂且更难写)。

除了朝代和汉族的历史之外, 迄今海峡两岸之间的社会关系日益相通(如: 联姻关系, 姓名协会的拜访关系, 周期性或通勤性重要往来的工作和商业关系, 教育关系, 旅游关系, 及中华传统四大节日中的家人互访关系。该节日是: (一)春节, 是为庆祝农历新年与家人享受聚餐与互访; (二)清明节, 是为跟家人一起去海峡之间的家族墓地扫墓。该节日对尚在的家人而言是一个提醒, 即: 不忘尊亲, 血脉相承, 生活

最重要的是寻求幸福; (三)端午节, 是为庆祝中华历史上楚国的爱国诗人, 且与家人一起吃粽子及看龙船比赛; (四)中秋节, 是为与家人聚集, 品尝月饼和观赏圆月的美丽。该社会文化的实践活动, 不仅对公众而言, 而且对有关领导人和利害关系人而言, 都是至关重要的, 并成为其首要考虑的因素。此重要性可从其谨慎举动和举措而得知。

在此海峡之间的家庭聚集和社会相通的背景下, 由此而发的问题是: 美国国会众议院议长访问台北的事件会否使局势更加紧张甚至引起战争呢? 答案为否。对于其内在冲突的有关方面而言, 最主要的是社会之间的社会文化关联和相同点。此重要观点可以让国际社会更意识到且理解到海峡内在冲突。其冲突可以使用社会文化来阐述, 以便它能自发地控制且稳定, 使它的局势不会变为紧张甚至导致战争。这也是我们迈向共同繁荣发展的主要条件。

## 椰風置雨

■ 本报评论员: 余凡

国内外媒体报道, 准备用于印尼雅万高铁线路, 由中国中车集团(CRRC)旗下四方股份公司设计制造的1组高速动车组和1组综合检测列车, 8月21日在中国青岛港顺利装船, 经海运发往印尼。这是雅万高铁首批列车, 标志着东南亚首条高铁即将启动。

这令人振奋的消息很快在国际传开, 印尼的前瞻性部署、坚定和魄力, 赢得喝彩! 雅万高铁是印尼与中国务实合作及“一带一路”建设的标志性项目。列车以中国标准为雅万高铁量身打造, 按复兴号的成熟技术, 适应印尼运行环境和线路条件, 融合印尼文化, 进行改进, 具有技术先进、安全智能、适应环境力、本土特色鲜明等特点。

另外, 媒体26日消息, 当最后一截浇筑完成, 雅万高铁2号隧道完美竣工, 全线通行, 标志着雅万高铁重难点工程全部“解决”, 为2023年通车奠定了

坚实基础。

雅万高铁共建隧道13座, 总长16643米。雅万高铁2号隧道位于西爪哇省普哇加达县(Purwakarta), 全长1052米, 最大埋深53.6米, 为单洞双线设计, 施工过程中隧道变形、滑塌及涌泥等异常情况频发, 是全线修建难度最大的控制性工程之一。

《点滴网》(DetikCom) 于8月28日称, 运载列车号KCIC400AF的高速动车组的船只, 将于9月份抵达印尼海港。估计于11月份, 当印尼作为轮值主席国举办G20集团峰会时, 雅万高铁线路就能开始进行测试, 而在2023年6月正式通车, 载客运行。

高铁把首都雅加达和西爪哇省首府万隆相连接, 总长近142.3公里。在哈林(Halin)、卡拉旺(Karawang)、瓦里尼(Walini)、德卡鲁瓦(Tegalluar)设4个车站。最高运营时速350公里, 4动4拖8辆编组, 两地通行时间仅需36至44分钟。高铁速度虽然快, 但乘客们坐在由隔音及特质材料制造的舱房式车厢内, 不会有噪音及振动干扰。

中车400AF动车设置两套紧急刹车系统, 首先是由驾驶控制室、乘客紧急刹车及司机掌控。其次是列车自动保护(ATP), 能观测路轨上列车间的距离, 及相关列车是处在行驶或停止的状态而启动紧急刹车。印中快车公司(KCIC)称, “有了这两套刹车系统, 400AF动车在发生技术或人为失误时, 能够为机车及乘客提供更好的安全保护。”

印尼VIVA网于28日报道, 印中快车公司在网上播放400AF高速动车组在青岛厂房进行规格检验, 以及包装、陆路运送及吊入船舱的全过程, 得到了国内外网民的点赞。雅万高铁所用的400AF型动车, 是从之前CRH380A型动车基础上研制出的新产品。

根据厂方提供的资料, 400AF型动车的宽度是3.36米, 高度是4.05米, 车头一节的长度为27.2米, 而中间车厢长25米。除了舒适度的提升, 厂房也给予出厂30年保质的应用时限, 此外, 定期修整的费用也要比其他牌子或类型的机车要节约得多。

可能有人要问, 为何车

厢宽度不设计得与“空客飞机”同样的5米, 使车厢更宽敞。原来, 动车组运到雅加达丹戎普禄(Tanjung Priok)港口后, 必须由陆路运到万隆的总车站, 而沿途的高速公路收费站的闸门只容许3.36米宽车辆通过, 如果400AF型动车的宽度过大, 很多收费站的闸门必须拆掉让车厢通过, 即费事、费时还阻碍交通。

陆运交通工具的宽度限制在3.36米, 这是国际上沿用的标准, 连美欧等发达国家都照办, 只有飞机、油轮、游艇的宽度不被限制。请别错怪印尼政府或中国高铁厂商。

雅万高铁工程因土地赔偿、新冠疫情、隧道地质问题的困扰, 造成工期延误、工程费用升高; 成为一些反政府、反华的政治精英、专家公知不断刁难、攻击佐科维总统的口实。还质疑高铁运行的收入到“末日”都不能回本, 终点站为何设在万隆市郊等短视的问题。所幸总统秉承对中国基建的信心, 对超时代工程的远景, 始终没有退却。

环顾亚洲各国, 越南

于2010年就提出总长1559公里的南北铁路建设方案, 预计投资约580亿美元。但国会磕磕绊绊, 多年后才通过。而越南不选技术最好的德国, 回绝运行里程最高的中国, 却选择价格最贵, 技术一般的日本, 说好2027年建好启用。

但因价格及经济问题, 最后决定北边从首都河内到会荣市, 长281公里的一段铁路由越南政府建设; 而中间一段长约903公里的铁路将暂时搁置不建。南边一段从胡志明市到芽庄的361公里, 在降价、降级磋商后由日本承建, 延期至2030年修好。

其次, 印度不甘落后, 想一改国内铁路运输“老、乱、挤、慢”的面貌, 也决定兴建新高铁。于2017年

兴高采烈地将合同交给“条件优厚”的日本, 说好于2022年建好通车。如今这条高铁只建了15公里, 合同被拖到2028年, 双方都十分尴尬。

还有泰国及马来西亚, 原本已和中国谈好铁路建设计划, 却因政局变更、别国蛊惑而搁置合同。等到中国昆明至老挝万象, 穿山跨河的铁路于去年12月开通运行, 客货运量超标, 带动老挝与欧洲直接陆路通商。才让泰、马两国省悟, 加快追赶的脚步。

佐科维总统的魄力与眼光已得到国际社会认可, 但国内一些势力仍然不断挑刺。至于雅万高铁建成启用后的实效如何, 明年运营后隔段时间就能显现, 大家拭目以待。

## 中秋有感

棉兰: 田心

赤道中秋月淡明, 故乡祖籍夜光清。  
连绵蕉雨何时尽, 天水寒蝉泣泪鸣。  
季去神州冬雪至, 迎来千岛卷衫行。  
一年且过回头梦, 觉醒跨前砥砺兴。

## 苏哈托时代后期及后苏哈托时代 印尼青年建筑师

20世纪90年代是建筑界动荡的年代。银行业放松管制和全球化使资本能够控制城市空间及其建筑。带有传统(爪哇)文化的新秩序意识形态也影响着印尼建筑师协会的建筑话语, 例如“寻找印尼建筑”。在这样的环境中, 一群年轻的建筑师崛起并寻求自己真正的身份。人们把他们称为“印尼年轻建筑师”(Arsitek Muda Indonesia, 简称AMI) (Pameran Arsitektur Prospektif, 1990)。他们是在新秩序时期成长的一代人, 但质疑当时建筑文化的建立。他们认为印尼建筑师协会的建筑感觉上太繁重、僵化、沉重和被动。他们还认为, 建筑已被资本和国家的力量所左右。他们正在寻求知识上的突破, 并渴望获得可以引领(不是被引领)资金和国家发展的设计更新。他们认为, 要打破资本和国家的统治地位,

他们需要挖掘并释放建筑师的个人创造力。他们的任务是保持建筑师及其设计的自主权, 使其不受规范机构奴役。



尤利·安塔

印尼年轻建筑师制作了一份宣言, 强调“设计探索”。尽管他们的想象力和作品千差万别, 但他们设法使年轻建筑师们的精神团结在一起(从印尼建筑师协会的条条框框中解放出来)。这一代建筑师很有影响力, 许多后苏哈托时期毕业的年轻建筑师向这一代人学习或实习。他们的设计越来越受资本信任, 被一些机构例如印尼建筑师协

## 建筑师 (9)

阿比丁·库斯诺 (ABIDIN KUSNO)

会(特别是1998年后)通过颁发印尼建筑师协会奖项来认可。

印尼青年建筑师运动的发起人有尤利·安塔( Yori Antar)、索尼·苏桑多(Sonny Susanto)、班邦·尔尤哈万(Bambang Eryudhawan)、安德烈·马丁(Andre Martin)、萨尔佐诺·萨尼(Sarjono Sani)、以及马科·库苏玛维嘉亚(Marco Kusumawijaya)。这六人当中的四个人据说是华人, 但只能找到一部分华人名词。

尤利·安塔(姓韩, 父亲是韩和全, 1962年生于雅加达)1988年毕业于印尼大学, 他不仅是一位建筑师, 也是一位摄影师, 他记录了印尼传统建筑环境里的许多建筑和文化作品。

尤利的任务是学习传统建筑的智慧, 他认为可以将其转化为当代“努山达拉

有引起建筑师的注意, 尤其是在苏哈托时代。但在新秩序政权垮台后, 百姓之间出现社会意识和环境意识。

对自然和社会环境最敏感的建筑师之一是艾果·波拉沃多(Eko Prawoto, 即 Tan Khoat Haw 陈月孝), 1958年出生于普沃勒佐(Purworejo)。他毕业于卡渣马达大学(Universitas Gadjah Mada, 简称UGM), 但他最宝贵的工作经历是从他的导师YB芒昆维嘉亚(YB Mangunwijaya)中获得, 他的导师曾经努力改善佐德河(Sungai Codet)两岸的乡村环境。陈月孝探讨的建筑是社区和本土环境(Tjahjono, 2010)。

地方贡献 保护下层阶级, 与环境为友, 尊重本土文化是建筑行业难以实现的准则。建筑的社会和环境方面并没

陈月孝充分利用当地建材, 令简单的当地建材可以出现在完整的建筑艺术中。有一种木工艺术品可以使仓库显得高贵。陈月孝设计的建筑是环境建筑。他总是优先考虑自然通风, 并通过特殊植物解决蚊子的影响。

陈月孝最突出的贡献是通过建筑设计恢复灾后社区建设。1996年, 他在巴布亚、沙巴建设区中心, 2006年, 他为日惹义比干(Ngibikan)地区自然灾害后建造房屋。他深受日惹民众尊敬, 他是与当地社区关系密切的建筑师, 他成功将艺术与民粹主义建筑相结合。陈月孝是为数不多的以“人”、“社会”和“环境”为主题的建筑师之一, 然而并不是只有他一个人这样做。

(原载《华人在印尼民族建设中的角色和贡献(第三册)》。本篇未完待续)

