



佐科维沉稳“布局”政党联盟

■ 本报评论员：余凡

斗争民主党(PDIP)于4月21日,在茂物市(Bogor)召开的大会上,梅加哇蒂主席正式宣布推举现任中爪哇省长的党干部——甘贾尔(Ganjar Pranowo)为总统候选人,角逐2024年的总统宝座。使印尼政坛呈现了“三雄鼎立”激烈角逐总统宝座的场面。

接着,在社交媒体上也出现对候选人进行抹黑、栽赃的图片和段子,和2019年大选前的情况相同。佐科维总统虽然没有参选,但作为现任总统,他的一言一行都受到关注,对候选人的民望造成不同的影响。这方面,就要求民众能确认信息来源的可信度!

《罗盘报》(KOMPAS)于5月3日报道,佐科维总统在副总统马鲁弗(Ma'ruf Amin)陪同下,2日晚在独立宫设宴开斋节亲善(silaturahmi),特邀执

政联盟的党魁参加晚宴。然而,却不见国民民主党(Nasdem)主席,使这次晚宴显得某种程度的不安动态。

赴宴政要的有斗争民主党(PDIP)主席梅加哇蒂蒂蒂(Megawati Soekarnoputri),从业党(Golkar)主席艾朗卡(Airlangga Hartarto),大印尼党(Gerindra)总主席帕拉波沃(Prabowo Subianto),民族复兴党(PKB)主席慕海民(Muhaimin Iskandar),国民使命党(PAN)现任主席如基弗利(Zulkifli Hasan),建设团结党(PPP)执行主席玛迪欧诺(Mardiono)。济济一堂,与政府团队进行闭门交流,吸引了各界精英的揣测。

据记者们观察,一些执政联盟政党的领导,是从接近回教堂的独立宫侧门进入,而非经过如万达路(Jalan Juanda)拱形大门的迎宾道。晚上六时半,内阁秘书长(Pramono

Anung)最先抵达;几分钟后,各位与会政党领导人的车辆也鱼贯而入。他们下车后,有的不忘向十分钟前就已聚集的记者们挥手致意,步行走向约20米处的侧门。

建设团结党(PPP)审议委员会主席罗米(Romahurmuziy)向记者表示,虽然国民民主党(Nasdem)缺席,但联盟的6个政党都表态支持现政府,对佐科维总统不基于权威精神的政治形态全力支持。他解释说:“何况,佐科维所讲述及坚持的,是关于印度尼西亚的可持续发展。”罗米个人推测,会上有可能谈及2024年总统大选的问题,PDIP已经推出总统候选人,至于“副总统”人选,该由别的政党提名了吧?

在与会的执政联盟的6个政党中,已经公开支持甘贾尔(Ganjar)为总统候选人的只有PDIP及建设团结党,另4个政党还没有正式表态。这次

总统接棒的分配显得很重要,以便能继承任政府正在推行的重大建设工程,譬如新首都、高速公路、水库及机场等建筑。“正如佐科维在几个场合中所表达的,希望2024年胜选的新一任总统,能够继续得到目前执政联盟各政党的推许和支持。”这当然也符合大多数民众的企盼。

关于佐科维总统与执政联盟领导人会面的事,PDIP总书记哈斯多(Hasto Kristiyanto)认为,应该是“2024年竞选”论争之外的话题,是履行对现任政府的承诺,不断推动政治合作,以维持国内政局的平稳发展。“PDIP相信,除了谈论建设成果,佐科维将重点讨论本国目前及将来所面对的各种问题,当然,对于国内政治格局的‘星座’(konstelasi),总统可能也会提起。”所有内容将以民主的基本要求,进行。“毋庸置疑,高达78%的

人民满意度,证明现任政府与执政联盟的协调工作被认可。”

《时代网》(TEMPO.CO)于3日报道,帕拉波沃在会后透露了一些内容:“刚才谈的都是好消息。重点是开斋节互贺,然后总统讲述了最近的经济状况。”接着,总统引用世界银行及国际货币基金组织(IMF)的评估,印尼目前是第16大经济体,有可能进入世界五大。

他顺便解释,国民民主党主席因为在国外,所以没有参加见面会。

帕拉波沃引述总统的话说:“所以我们必须善于利用世界形势。那就是总统向联盟各政党的嘱托。”至于总统候选人以及成立新联盟的问题,会上完全没有讨论。

建设团结党(PPP)执行主席玛迪欧诺也说明谈话重点是印尼面临的挑战性经济问题,然而,人口统计(demografi)

的成果也别错过,“我们不能坐失这样的机会。”

从业党(Golkar)艾朗在对记者叙述也口径一致。“讨论的是目前经济的难题,以及将来可能面临的挑战。”此外也有中产阶级陷阱(Middle income trap)的担忧。“今天与总统会谈的6个执政联盟政党,都统一协调了立场和看法。”当有记者提问是否有动员对甘贾尔的支持?他说:“我们讨论建设成果,有关竞选是各政党的问题。”

最近,某新政党的精神导师、“老政客”阿敏·莱斯(Amin Rais)在网络发布视频讲话,无理指责佐科维总统违背政治道德,亲自出手安排联盟政党支持某位候选人。佐科维阵营得到中国的金援,将在2024年竞选期间发动“财政攻势”而获得胜选……

几位无党派、独立的政论员都谴责一些公知和“网军”的越轨言论。相信很多民众的眼睛是雪亮的,认准了有政绩、平民化、有魄力、干实事、宽容大度的领导人。

红色自行车的记忆

■ 雅加达：苏歌

红色的自行车,承载着永不褪色的记忆;坚强的自行车,承载着我逐渐衰老的身躯,却仍鼓动着我对故乡的怀念,对前程的信念。

——题记

上世纪八十年代,祖父结束了从日据时代就开办的中药铺,那些炮制药材工具如碾槽、黄铜捣药盅、大药剪等,还有百子柜药箱、药材都半送半卖清仓了。

迁来雅加达后,祖父母由我与妻子负责陪伴终老,弟弟则照顾双亲。几年前母亲才搬到小妹那里养老,两年前父亲因急性前列腺肿大住院动了两次大手术,庞杂的医疗费幸亏有政府医保津贴,医治了一年多,虽未完全康复,但日常生活、行走还不成问题。疫情期间,不能到医院复诊,只好遵照医嘱,每月按医生开出的药方自费买药来继续服用。

常听祖父开导:“早餐是金”,早餐吃粥已是我多年的习惯,粥是用五谷米熬的,隔三差五会轮番加一些少量的枸杞子、莲子、芡实、山药、山楂、红枣等。欣闻中国传承千年的经典古方在防治瘟疫中取得不错的成效,故在本地瘟疫肆



虐期间,也加上防风、干姜、白术、茯苓、黄芪、甘草等中草药,不敢奢望能百毒不侵,但希望能提升正气、增强免疫力、起到防控病毒的作用。

瘟疫暴发之前,老爸每天早上会在女看护陪同下在村里散步,最后转到舍下串门,逗逗小曾孙女,唠嗑一下,顺便也把粥拎回去当早餐。而在疫情期间老爸不出门,我每天清晨都踩着红色的自行车,带着熬好的粥,送去相隔几条巷子的弟弟家里。

疫情过后,不料老爸宅家太久,双脚无力行走,也有了痴呆的迹象,不能再像往常一样出门遛弯了。

昨天,我又踩着红色的自行车去送早餐,踩着、踩着,迎着沁人的晨风,突然感觉好像是穿越时空隧道,回到了空阔清寂、辗转难忘的故乡街道上。

我的故乡宁岳是

位于印尼苏门答腊岛廖省英得其利上游河畔的一个小县城,一条宽百余米,由西向东的河从中流过,把它分隔成两部分,北边是村舍、果园、橡胶林;南岸是住宅、闹市、码头、商业区。昔日,黄昏时分,我和少年玩伴们经常一起踩着自行车,在城里仅有的几条大街上转圈,枯水期间还能看到河滩的黄沙滩,树木葱茏、凉风吹袭,留下了几许欢乐时光。

1966年学校被封闭时念初中一,迫不得已转入印初小学降级由五年级读起。升入高中之后,踩着红色的自行车上学、回家。在这三年平庸、刻板而有些躁动的校园生活中,却也留下了几段一般的经历,例如:参加同学组织的乐队到外埠演出;协助老师带领同学们到西苏门答腊省会巴东、廖省省会北干的学生观摩交流;还

有在毕业考试时用“飞信传书法”把答案掷给后座的同学,助数理化较差的同学一臂之力。

高中毕业后因籍贯问题不能升大学,离开故乡到雅加达寻找出路,不久后,那辆红色的自行车也随着货轮来到我寄宿的地方。我踩着它穿大街过小巷,经过一年左右的寻职、碰壁和尝试,“功夫不负有心人”,终于有幸被一家合板木业公司所录用,孰料竟然是“从一而终”,从1976年2月开始上班,一直做到2015年4月底退休为止。

经过了漫长的岁月,走过了多少的风风雨雨、坑坑洼洼,十分庆幸的是,这辆红色的自行车虽然看起来不起眼了,但它还在,依然宝刀未老,还能与我一起驰骋,面对坎坷,越过雾霾,走向未来……

今晨,我又踩着那红色的自行车送早餐,蓝天如洗,清凉的微风拂脸上,和煦的朝阳直射身上,感觉身心舒泰。一路上,又想起故乡的滔滔流水,故居的温馨点滴,每天早上先祖父开门营业时,他摇晃算盘和敲打黄铜捣药盅的瘦长身影,那啾啾啾和嘹亮清脆之声仿佛又在耳边回荡……

“到中国去”何以成为越来越多外企的共识

■ 国际锐评

“中国始终是心之所向。”意大利对外贸易委员会中国总协调官张保龙·布鲁诺在接受《国际锐评》评论员采访时这样说。根据中国商务部近日发布的数据,一季度全国实际使用外资4084.5亿元人民币,同比增长4.9%,实现了“开门红”。其中,新设外商投资企业超过1万家,同比增长25.5%。“到中国去”正成为全球各大媒体热议的话题。频繁探店、与消费者交流、拓市场谈合作……今年以来,外企高管们掀起了访华热潮。这两天,德国大众集团宣布了一项新的在华投资计划——拿出约10亿欧元在安徽省合肥市建立电动汽车研发中心。大众集团总裁奥利弗·布鲁姆说,在今年初到中国考察之后,他们找到了更接近中国消费者的办法。

当下,全球经济持续低迷,地缘政治形势复杂,世界面临很大的不确定性。联合国贸发会议预测,2023年全球跨国投资可能依旧保持下行态势。在这样的背景下,中国一季度吸收外资交出一份稳稳的答卷,实属不易,也在意料之中。

先看具体投资,不只数量多了,质量也更高了。一季度高技术产业实际使用外资达1567.1亿元人民币,同比增长18%。这体现出中国吸引高质量外资的新优势。外商对华投资向高技术、高附加值环节转变,将更好分享中国高质量发展的机遇。

从地域看,法国、英国两国对华投资表现尤为亮眼,一季度同比增长都超过了6倍。这是多方面作用的结果。随着今年以来中国优化调整防疫政策,跨境往来更加便利,激发了外企的投资需求。同时,在欧洲政要密集访华的背景下,“加强同中国做生意”已成为欧洲企业的共识。

对外资来说,中国作为全球第二大商品消费市场、第一大网络零售市

场,无疑是一个“大蛋糕”。华南美国商会发布的《2023年中国营商环境白皮书》显示,超九成受访企业将中国视为最重要的投资目的地之一,75%的受访企业计划今年在华再投资。国际管理咨询公司奥纬咨询董事合伙人哲民近日在接受《国际锐评》采访时说,中国市场竞争日趋激烈,侧面反映了它的“抢手”。企业如果在这里脱颖而出,将增强国际竞争力,有利于自身长远发展。

近年来,中国吸引外资规模持续增长,既是稳存量、扩增量,也在于提质量。随着中国深入实施创新驱动发展战略,“研发”正成为外资在华发展的一个重要策略。“中国产业门类齐全,拥有良好的创新资源、丰富的人才资源和生态环境。”世界500强高科技企业霍尼韦尔相关负责人表示,从“在中国制造”,到“与中国共创”,外企正在与中国市场深度融合。

与此同时,开放的中国乐意与全球分享“蛋糕”、做大“蛋糕”。今年起实施的新版《鼓励外商投资产业目录》新增条目数达历年新高,特别是增加了多条高技术制造业条目,为外资加码中国打开了空间。从鼓励外商投资设立研发中心,到举行“投资中国年”系列活动,再到举办中国发展高层论坛、博鳌亚洲论坛、第三届消博会、第133届广交会,中国鼓励外资共享中国大市场机遇、制度型开放机遇、深化国际合作机遇。

特斯拉宣布在上海新建首个本土以外的储能超级工厂、空中客车签署协议在天津建设第二条生产线、阿斯利康宣布再度扩大在华生产投资……外资正在用实际行动“做多”中国。因为他们深知,投资中国,就是投资未来。



华人印尼民族建设中的角色和贡献

干预以及非寻常事件的发生,例如战争和革命而随之增大。

华人在努山达拉群岛内的航海历史可以从前殖民时期说起,那时候还在使用帆船(Reid, 1993)。但是本文仅从19世纪中叶的蒸汽船时代开始说起。在这150年里,包括初期的蒸汽船,殖民时期后期,华人航运业面临资本雄厚的欧洲公司的激烈竞争而衰退,20世纪40年代再次复兴,以及近几十年来有集装箱(Container Shipping)和散装货船(Bulk Shipping)等技术革新。

华人的国籍问题深受历史的影响。19世纪,华人拥有中国国籍或荷兰国籍。印尼在1945年才独立成为一个国家,新加坡则不同,直到1963年仍然属于英国的殖民地。但是从19世纪20年代开始,新加坡已经成为东南亚著名的港口和华人活动的主要城市。

此外,海洋的界限永远都是流动的(Tagliacozzo, 2007),

航海业 (1)

霍华德·迪克 (HOWARD DICK)

船舶就是某种程度上流动的资本。各大船东自然而然就会集中在商业中心,选择悬挂最有利的国旗,例如荷兰、英国、印尼、新加坡甚至巴拿马的国旗。因此,新加坡仍可作为努山达拉群岛/印尼商业活动和航运的一部分,而笔者从这方面进行观察的动机,重点是海外华人网络,不是国籍。

殖民时期

蒸汽轮船的价格和运营费用是高昂的,因此需要政府的补贴支持以帮助航运的发展。努山达拉群岛内第一次出航计划是在1830年爪哇北部海岸线的航线,1845年起连接新加坡的半岛东方邮包海运公司(Perusahaan Paketvaart Peninsular & Oriental)与欧洲的邮局,1852年后爪哇的科里斯德弗里斯公司(Cores De Vries)运营从爪哇岛到西苏门

答腊以及苏拉威西-马鲁古的航线,这都是由荷兰殖民政府补贴的欧洲企业(Campo, 1992)。1863年,通过公开招标,岛屿间的邮政业务移交给了英国的一间公司,随后这个总部位于伦敦的英属印度蒸汽航运公司(British India Steam Navigation, 简称BISN)成立了荷兰印度汽航公司(Netherlands Indies Steam Navigation, 简称NISN)作为分公司,在印度海岸线进行航运的垄断经营。1888年,荷属东印度轮船公司的合约要续签时,两家荷兰公司(S.M. 荷兰公司和鹿特丹公司)的领导层决意更换荷兰印度汽航公司并且通过新加坡从荷属东印度转移贸易活动,理由是这家公司更有利于英国的贸易和航运。

通过光明正大的爱国主

义劝说,荷兰的国家利益占据上风。岛屿间的邮政业务合约被转交给荷兰皇家邮船公司(Koninklijke Paketvaart Maatschappij, 简称KPM, 原名为荷兰皇家邮包海运公司)。这家公司由上述两家合并并于1891年1月1日开始运营。荷兰皇家邮船公司很强大,很快垄断了印尼国内的航运业务直到20世纪50年代。

中国商人很早就开始投资发展新的蒸汽船技术。19世纪60年代左右,上海几位知名的企业家,包括英国怡和洋行公司(Jardine Matheson & Company)买办唐廷枢(Tang Jingshu)通过合资企业或者个人名义开始投资航运业(Liu, 1982)。1872年,唐廷枢成为中国汽船招商局(China Merchants Steam Navigation Company)的总办,轮船招商局是官督商办的,短短数年间成为中国沿岸航线外国企业的强有力对手。19世纪80年代开始涉足远洋业务,尝试航到伦敦和旧金山的航

线。英国殖民地香港是中国航运公司的另一基地,轮船从中国南部出发,运送移民到外国,回航时运载大米和白糖。

在东南亚,新加坡成为蒸汽船航运的中心。从1865年开始,中国商人开始试航小型蒸汽船从新加坡、檳榔屿到马来亚西部海岸的小型聚居地(Song, 1967)的航线。随着1869年末苏伊士运河的开通,小型轮船可以通行到亚洲,无需再绕行凶险路远且风险高的好望角。其中大部分是卖给当地的旧轮船。

然而,19世纪70年代,新加坡和檳榔屿一部分富裕的商人通过英国贸易商行从英国的船厂订购新的轮船,用于开展在马来甲海峡区域的航运生意,远一点的还有到曼谷、爪哇、加里曼丹以及苏拉威西的航线。

(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)