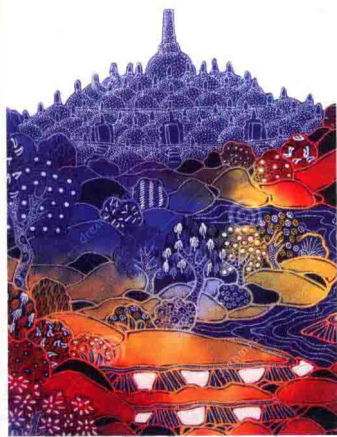


YINDUNIXIYA

丝路文苑
他乡故事
印度尼西亞



「印尼」袁霓 编著

讲述新丝路中国故事
共绘东南亚华人华章

SPM
花城出版社

YINDUNIXIYA

丝路文苑
他乡故事

印度尼西亞

「印尼」

袁霓
编著

SPM

南方出版传媒
花城出版社

中国·广州

图书在版编目 (C I P) 数据

丝路文苑·他乡故事. 印度尼西亚 / (印尼) 袁霓
编著. — 广州: 花城出版社, 2017. 1

ISBN 978-7-5360-8182-6

I. ①丝… II. ①袁… III. ①印度尼西亚—概况
IV. ①K91

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第005833号

出 版 人: 詹秀敏

责任编辑: 曹玛丽

技术编辑: 凌春梅

装帧设计: 刘 畅

-
- | | |
|------|--|
| 书 名 | 丝路文苑·他乡故事·印尼
SILU WENYUAN TAXIANG GUSHI YINNI |
| 出版发行 | 花城出版社
(广州市环市东路水荫路 11 号) |
| 经 销 | 全国新华书店 |
| 印 刷 | 广东新华印刷有限公司
(广东省佛山市南海区盐步河东中心路 23 号) |
| 开 本 | 880 毫米×1230 毫米 32 开 |
| 印 张 | 4.375 1 插页 |
| 字 数 | 100,000 字 |
| 版 次 | 2017 年 1 月第 1 版 2017 年 1 月第 1 次印刷 |
| 定 价 | 24.00 元 |
-

如发现印装质量问题, 请直接与印刷厂联系调换。

购书热线: 020-37604658 37602954

花城出版社网站: <http://www.fcph.com.cn>

前言

中国人到印尼的历史由来已久，最早的可追溯到汉代，可是，大规模到印尼移居，则有数百年历史。比较集中的移民潮则是在明朝郑和七下西洋时期、清末和民初，当时的移民大多来自中国南方沿海一带，福建、广东、海南、山东等，主要经商、务农、采矿等等，有的是为了寻找更好的生活自行前来，有的是被强行掠来做矿工，被称为“卖猪仔”的一群人，他们都是印尼华人的祖先，经过百年来的繁衍生息，印尼华人遍布在印尼群岛各地，他们有的已经传了十多代，不会读讲华文华语，吃喝住行都融合了当地的习惯，但又保留着祖籍国的传统，被称为侨生，清末民初的移民被称为新客，他们当中有很多有识之士，为印尼的华文文化和教育播下了良好的根基。

百年前，印尼华人对中国的感情是落叶归根，故乡在遥远

的北方。而现在的印尼华人对印尼的感情是落叶生根，故乡就是出生和成长的地方，血液里面留着的血，无法切断与祖国千丝万缕的情谊，因此，对印尼有深沉的爱，对祖国也有割舍不断的情，基于这种情，印尼华人一直为两国的文化、教育、经贸的交流和发展贡献着绵力。

20 世纪的 60 年代中期，印尼苏哈多政府上台后施行排华政策，冻结印中关系，严禁使用华文华语，导致长达三十多年的新生代不会使用华文华语，新生代的思想、感情也与上一代有了不同，他们有了新的观点和感情依托。

随着印尼与中国恢复邦交，两国之间的交流越来越密切，印中两国开展贸易往来，很多印尼华人到中国投资，中国也有很多公司来印尼投资。此外，很多个人也来印尼发展，涉及的行业方方面面，这些都给中印（尼）两国和人民带来更多的机会交流和发展。

这个时期，中国人来印尼，不再限于中国南方沿海一带，而是来自中国各地。有的只是投资，有的久居，甚至也有中国新娘嫁到印尼来，这是 21 世纪的新移民潮。他们不再是被迫移民，而是纯粹的商业行为。

但是我们在这些新来的中国人身上，看到了与我们先辈一样的共同点：刻苦，勤奋，坚韧，所以他们很快就可以在一个陌生的地方打下基础，获得发展。在一系列的“中国人在印尼”的采访文章中，我们看到了他们奋斗的故事。可以说，他们是 21 世纪海上丝绸之路的参与者、推动者和建设者。

自习近平主席提出“一带一路”的倡议之后，印中两国的关系获得了进一步发展，两国关系升级为全面战略伙伴关

系；这也为中国政府或企业带来更多和印尼政府或企业的合作项目，目前，由中国印尼联合承建的首条高铁——雅万高铁正在兴建当中，印尼基础建设的发展，将极大改善印尼人民的生
活。随着有越来越多的中国企业或个体投资，期望将带给印中两国人民带来更多更大的利益，并通过各种友好互动，促进印中两国人民的友好往来。

袁 霓

2017年1月1日

目录

中国建造

用“中国标准”推动“中国建造” / 2

——访中交路桥技术有限公司党委书记李毅谦

“大国工匠”铸精品工程 / 8

——记印尼公主港燃煤电站海工工程项目副经理钱雨麟

中国路桥项目上的“小黑炭” / 13

——记中国路桥项目印尼办事处袁小聪

印尼通 David Hou / 18

——记中国交建四航局印尼项目组侯荣金

经贸交往

印中友好的使者 / 22

——记原印中友协主席乌玛尔

推动中印（尼）友谊的铺路人 / 32

——记中国国际贸易促进会副理事长洪贵仁

一心促进中印交流 / 45

——访印尼台商协会副秘书长赖剑文

“一带一路”中的青山工业园 / 48

——访浙江总商会会长伍晋斌

阿里巴巴在印尼 / 51

——记阿里移动事业群印尼分公司

源自中国 改变世界 / 55

——记中国民族企业申鹭达

华文教育

只为中华文化薪火相传 / 60

——访雅协蔡昌杰老师



中印两国的铺路人 / 67

——记华文教师何灿濂

爱心教学 传播华语 / 75

——记爱心华语学院萧瑞兰女士

来自中国的汉教志愿者 / 80

——记雅协主席助理卢鹏

他乡生活

印尼三小花 / 88

——记中国交建四航局印尼项目组韦邵金、谭琼和周栗萌

两个中国留学生的“神州装饰” / 91

——记印尼神州装饰公司经理田钊硕和王璐

荆州女汉子勇闯家装业 / 97

——访 KOKA INDONESIA 董事长高静

中国农村小伙的印尼商机 / 103

——记雅加达工业园徐善乐

中国蓝领的“变压人生” / 108

——记芝加浪力宝工业园台商变压器厂生产部经理张辉

我在这儿很好 / 113

——访贸易销售顾问蔡佳时

一位中国发型师的“顶上功夫” / 116

——访森森发廊发型师阿森

湘菜印尼行 / 120

——记邓灶荣一家

潮州人在印尼 / 124

——访阿顺活海鲜老板金东询



丝路文苑·他乡故事

印尼

中国建造



用“中国标准”推动“中国建造”

——访中交路桥技术有限公司党委书记李毅谦

我们希望借泗水—马都拉大桥项目这个机会，推动中国标准“走出去”。标准是链接产业的有效抓手，标准的输出，能带动整个产业链抱团“走出去”，通过中国标准使中国技术、中国管理、中国装备实现最佳组合。长远地说，中国标准“走出去”的意义远超出项目建设本身。

李毅谦

在印度尼西亚东爪哇省东北部的马都拉海峡中，横跨着一座用中国桥梁规范建造的跨海大桥，宛如一条纽带，连接着印尼第二大城市泗水和马都拉岛。泗水—马都拉大桥（又称泗马大桥）总长 5438 米，主桥为 818 米的斜拉桥，桥宽 30 米，是印度尼西亚第一座跨海大桥。

时间追溯到十年前，承载着改变泗水和马都拉两岸岛屿人民世代隔海相望现状的泗水—马都拉大桥项目正式启动。自 20 世纪 90 年代初，泗水—马都拉大桥就已经开始进行可行性研究，



泗水—马都拉大桥

但由于技术、资金等方面的原因，一直未能落实。

为推动这个项目的实施，根据中国政府与印尼政府之间的经济技术合作协议，2004年9月，由中国交通建设股份有限公司组成的中方承包商与印尼公共工程部签订了泗水—马都拉大桥的设计、科研、施工总承包合同。其中，中交路桥技术有限公司承担了设计和科研工作，时任副总经理李毅谦是这个项目的设计、科研负责人。

从事桥梁工程设计、科研30余年的李毅谦，先后主持完成了国内数十座特大型、复杂结构桥梁的设计科研工作，获得十多项国家、省部级奖项。对于泗水—马都拉大桥的设计工作，李毅谦显得信心满满。

2005年1月初，当整个印尼仍然处于“12·26”海啸的恐惧之中时，李毅谦带着他的团队便进场了，开始地勘和资料收集工作。起初的工作是十分艰难的，陌生的环境，语言的障碍，特别是通过搜集，发现设计施工所需的水文、气象、地质、地形地貌等基础资料非常稀缺，国内外对印尼桥梁建设方面的研究少之又

少，尤其是自然环境对桥梁结构所产生的影响，从未见诸有关的文献报道。同时通过调研，他们发现，当地的建桥条件十分特殊：所选桥址地处高温、高湿的海洋环境，水文和地质条件极为复杂，高烈度地震频发；大桥主要持力层为200多米厚的火山灰黏质粉土，强度极低；地处赤道附近，紫外线分外强烈，海水含盐度高、蒸发量大，给大桥的耐久性以及防腐设计提出了新问题。

“说实在话，刚刚接到这个项目的时候，我们的团队特别激动。但是，等我真正拿到这个合同文本，开始和我们的团队研究这个项目的时候，压力一下就上来了。”李毅谦说。



李毅谦站在完工的泗水—马都拉大桥上

但是研究泗水—马都拉大桥相关资料的时候，他发现，在修建该大桥之前，印度尼西亚本国并没有建造过大型桥梁，也没有适用于大型桥梁的设计规范。现有的中小型桥梁多为日本、欧美等跨国公司采用英国或其他规范设计，当地的桥梁规范

只适用于建设跨度小于100米的桥梁，远不能满足泗水—马都拉大桥设计、施工的需要。按照印尼建桥的惯例，印尼政府要求，泗水—马都拉大桥的建设需采用英国和美国的有关标准规范。“一系列的特殊，使我们的工程师们必须破解与当地自然环境、建设环境有关的影响大桥设计和施工的所有难题。”李毅谦说。

通过实地考察、认真测算，在掌握了一手数据后，李毅谦和他的团队认为，如果采用英、美国家的规范，必将带来一系列问题：多种规范配套使用，势必造成规范和标准本身的不统一；为了配

合英、美国国家规范，大桥的设计除主结构外，还包括机电设备、过桥管线、交通工程、健康监测等许多附属结构的设计施工项目，需要投入大量的人力、物力来梳理英美等国的相关规范；对于建设材料的选择，也只能依赖英、美等国家产品。于是，他们力主采用中国规范和中国标准。然而，中国规范在印尼从未使用过，也没有相关的英文或其他外文版本。为此，他们进行了周密严谨的研究工作。期间的一段小插曲让李毅谦记忆犹新。

“有一个德国人在台湾开了一家公司，起初，这家公司承担了引桥的设计工作，这是在一开始就由印尼方委托给这家公司的。但是后期，这家公司想同时介入主桥的设计。他们不断的指责我们的设计方案有问题，并提供了另一套方案。这一系列的指责，对我们的工作造成了很大的障碍，并直接影响到中国规范的使用问题，我们必须回击。我们以翔实的数据和理论，证实了这家公司提供的方案只能适用于中小桥的建造。在泗水—马都拉大桥，这么一个复杂的，高烈度地震区域内，这套方案是不能够实现的。”论战的结果使印尼方认识到中国技术的实力，放弃了对德国人的信赖。

最终，印尼政府同意在泗水—马都拉大桥建设中采用中国规范，并以此为基础，作适当的补充完善，编制泗水—马都拉大桥的专用的设计、施工规范。正是这一次的努力，使得泗水—马都拉大桥成为了中国桥梁规范成功应用于国外桥梁建设的第一次实践。

2010年5月，交通运输部科技司在北京召开了“泗水—马都拉大桥跨海大桥关键技术研究”课题鉴定会。交通运输部专家鉴定委员会认为：“该课题研究依托泗水—马都拉大桥的建设，不仅满足了大桥的设计和施工需要，而且填补了当地在大跨度斜拉桥和跨海大桥建设领域技术研究的空白，成功将中国规范和建桥技术推向海外，取得了一系列开创性的技术成果。”他们建议加

强研究成果的推广力度，进一步提升中国规范和桥梁建设技术在海外的应用和竞争力。

近些年，中国企业与国际领先承包商的差距正在逐渐缩小，如何能加速缩短差距，将“中国施工”转变为“中国建造”，进一步提升中国企业综合实力，李毅谦表示推动“中国标准”走出去十分重要。他说，“使用谁的标准，谁便掌握了话语权。”

事实也是如此。现在，一个标准体系可以带动多产业发展已成为行业的共识。“标准是链接产业的有效抓手，标准的输出，能带动整个产业链抱团‘走出去’，通过‘中国标准’使中国技术、中国管理、中国装备实现最佳组合。”

中国企业曾经在工程施工的低端市场、产业链低端徘徊。从最开始的低端劳务型输出，正在向高端技术型自主承建高技术含量、高层次的大型工程输出方式转变。如今的中国企业完全可以和国际同行同台竞技、一比高下。但是在更高的平台上展示中国交通的科技实力，更应注重内外兼修，推动“中国标准”走出国门。这样，不仅更有利于中国企业全方位开拓市场，展示中国交通建设发展的技术进步成果，更能提升中国工程建设企业在国外的软实力。

当“中国标准”被国际普遍认同和接受后，中国企业参与海外市场竞争的空间和地位将会得到进一步改善。不但在高端市场中能够获得份额，也有利于增加整个产业链条上“中国元素”的比例。同时，以海外工程项目建设为平台的“中国标准”和设计理念融入当地，不仅能加强不同国家和建设标准之间的技术科研交流，还可能形成针对当地环境的工程专用规范。

通过交通建设标准在海外工程当中的推广和应用，为我国企业在更大范围和更高层次上实施“走出去”战略创造了更有利的条件。在将“中国施工”转变为“中国建造”的过程中，中国企

业通过自身的产能优势、技术优势、经验与模式优势转化为市场与合作优势，实行全方位开放的创新，从而达到交流、理解、包容、合作、共赢的目的。

如今，建成已近6年的印度尼西亚泗水—马都拉大桥成为中国企业“走出去”并取得成功的国际工程项目之一，而它依托中国规范、吸纳专题研究成果所制定的泗水—马都拉大桥专用设计和施工技术规范，不仅成为了印度尼西亚第一套大跨径桥梁规范，可以为印尼今后的桥梁建设提供借鉴；同时，通过使用中国规范和技术合作，为当地培养了技术人才，促进了当地桥梁建设技术的进步。它对外展示了中国大跨径桥梁建设的能力和水平，进一步提升了中国技术和企业在海外的影响力和品牌形象。

“由此看来，‘中国标准’走出去的意义已远超出项目建设本身。”李毅谦对未来“中国标准”在世界上“走”的更远充满信心与期待。

刘 道