

全球化的沒落?由陸權式的經濟思考談起—以一帶一路下的中國

大陸思維為例*

呂嘉穎^{1**}

1：中山大學中國與亞太區域研究所 地址：80424 高雄市鼓山區蓮海路 70 號

摘要

全球化所帶來的市場開放，對於世界各國而言，產生了極大的衝擊，無論是經貿組織的蓬勃發展，或是 FTA 下的多邊協議簽署，著實造成了經濟結構的重組。然而在歷經數次金融風暴後，各國開始反思全球化是否真能帶來所預期的「平等」？又或者是西方國家為了一己之利而強行開放未開發國家之市場？在川普上台所強調的「美國優先」以及退出 TPP，都意味著一方霸權的美國對於全球化之思考，轉向至貿易保護對於國內所產生的實質利益。東方的中國大陸在習近平就任後，提出的一帶一路倡議，卻又與西方海權國家的殖民式經濟有所不同。本文以此為基礎，探討一帶一路倡議下，所代表的陸權經濟模式，在中國崛起後，是否會取代原先海權式思考下的全球化經貿模式。而模式的轉變亦然與社會的變遷有所關連，故首先以文獻回顧及歷史回顧之方式，論其發展的必然性，再以比較法作為分析陸權、海權經貿之差異及優劣。最後則回歸本文主旨，從一帶一路倡議下的中國大陸思維作為論述之根本，藉此提供未來經貿政策及思維架構之些許建議。

關鍵字：一帶一路，TPP，全球化，貿易保護政策，特里芬困境

Does globalization decline? The Discussion on Economic Thinking of Land Power – The Case Study of China's thinking under One Belt One Road

Jia-Ying Lyu^{1*}

1：Ph.D Candidate, Institute of China and Asia-Pacific Studies, National Sun Yat-sen University, Kaohsiung, Taiwan

* 本文初稿曾發表於「2018 年台灣公共行政與公共事務系所聯合會年會暨國際學術研討會」，感謝會中評論委員等學術先進提供之意見，本文亦作適度修改。然文責仍由作者自負。

** 通訊作者：呂嘉穎(博士候選人) 地址：桃園市龜山區自強東路 193 號 2 樓 Tel:0985807676 E-mail：m0227118@gmail.com

Abstract

Free market under globalization brings great impact to the world. Both international economic and trade organization and multilateral agreements signed under FTA are flourish, which reconstructs economic structure. However, after going through many financial crises, people start to think if globalization can truly promote expected equality? Do western countries force developing countries to open market for their own interests? After President Trump took the office, he proclaimed “American First” and dropped out The Trans-Pacific Partnership (TPP). This implies the U.S. turns their back from globalization to protectionism.

On the other side, after China’s President Xi Jin-Ping came to office, he initiated One Belt One Road (OBOR), a different concept from colonial economy of western sea power. Based on the different economic thinking from China and western countries, the study discusses the economic pattern of land power under OBOR. After the rise of great power, China, will thinking of land power replace sea power on global trade pattern? As the change of global trade pattern is accompanied with social changes, the study reviews literatures and history to discuss the inevitable development. The strengths and weaknesses from trade patterns with the thinking of sea power and land power are analyzed by comparative method. Lastly, the author provides some advices based on the discussion of China’s economic thinking of land power under OBOR.

Keywords: One belt one road, TPP, globalization, Trade protection policy, Triffin Dilemma

一、前言

自 2016 年唐納·川普(Donald Trump)競選總統以來，強調的貿易保護政策(protectorial policy)，似乎對於原先歐美國家所倡議的「經濟全球化」(李文志，2004,pp.33-39)，¹提供了一種略帶衝突卻又無可奈何的思考(Ghemawat, P.,2017,pp.114-123)。當位處東方的中國大陸藉由一帶一路(One Belt One Road Initiative，OBOR；下稱帶路)倡議的提出，試圖形塑與以往經貿協議有所不同的架構，並以該倡議作為和四鄰間交流、往來的立基。

反觀同時間的歐盟，各國在面對英國脫歐(Brexit)所可能遭致之衝擊(Belke, A., & Gros, D., 2017,pp.321-330)。以及美國退出 TPP(Trans-Pacific Partnership)後，亞太國家所再行重塑的 CPTPP(Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)，都能發現原先欲透過全球化達到經濟、市場、產品、文化等項目，以國際整合、市場開放之方式達到最大利益的核心國，在面臨到全球化衍生的影響後，開始思考下一步該如何走？是結合在地化發展成「全球在地化」(Glocalization)？抑或是重新思考貿易保護高牆之使用，從內國經濟的復甦著手？

本文並非以反全球化(anti—globalization)的論點分析，而是試圖探討美、中兩大世界經濟體，為何在經貿思考上有著不同的想法？是否真如川普所言，需要以貿易保護政策及美墨圍牆之興建，才能使美國「再次偉大」(Azevedo, F., Jost, J. T., & Rothmund, T., 2017,pp.231-233)？又或者帶路倡議真如習近平所言，能夠以「不侵略」的方式帶來各國在經濟上的共同成長(BBC 中文網，2017)？

十五世紀開始，航海技術的發展，造就了歐洲國家不斷以拓展海外殖民地，換取更多的利益及資源。對於當時透過航運技術作為貨品載具的歐洲人而言，事實上為了更有效率且持續的維持海外經濟來源，殖民式的思考與海權(Sea Power)

¹ 對於全球化的定義或論其源頭，不同的角度所產生的論述亦不相同，本文認同李文志教授於其文中，對全球化所採的框架。亦即具備即時、同步以及功能整合三大方向，使得欲討論或涉及的議題擴及全球。然而這種論述卻有其限制，僅能符合部分議題，但以本文主旨而言，從經濟角度來看，確實能成為理論架構的基礎。

常脫離不了關係(黃紳原, 2013, pp72-74)。也因為如此, 本文試圖定義海權式經濟為:「具實際行為干涉他國內政(或市場及產品)、且有取代原有主權、並實際上建立與母國關係的經濟行為。」, 若以此為基礎, 則陸權(Land Power)式經濟的定義, 則可視為海權式經濟的反面解釋:「無具體行為干涉他國內政、不取代他國主權、無母國與子國間從屬關係的經濟行為。」², 或可定義海權經濟具較強烈的上下位關係, 而陸權經濟則在角色定位上約略呈現平等之態樣³。

於此基礎上, 對於中國大陸在帶路倡議中, 是否以不同於海權式經濟的陸權式經濟架構之, 又或者是藉陸權式經濟之名, 行中國大陸式全球化之實的可能, 進行探討並分析。然而因帶路倡議至今仍屬「現在進行式」, 並無法就其真正帶來的影響, 從結果的角度加以論述, 故文中僅能從制度面、架構面加以探究, 對實質影響之結果, 則盡量不以推測之方式下結論。

首段以文獻回顧之方式, 從帶路倡議推出以來, 東、西方對於帶路所產生的不同論述加以介紹, 並堆疊研究角度不同所帶來的差異化。次段則從陸權式經濟的必然性進行探討, 以實然面及應然面兩種層面, 對現今國際為何對陸權式經濟如此重視, 簡單論述之。三段則為本文主旨, 由地緣面、政治面、經濟面, 分析帶路倡議在中國「崛起」後, 主政者希望透過該項倡議達到些什麼目的, 又或者可能造成些什麼影響。並以陸權式經濟的框架, 檢視帶路倡議是否符合, 又或者僅是包裝著海權式經濟的另一種「經貿協議」? 最後, 則於文末進行觀點討論及反思。

期能透過此文, 對於未來面對陸權式經濟所帶來的衝擊或利多, 提前進行框架性的思考, 並因應可能發生的影響, 或完善加入前的準備條件。

² 對於傳統定義而言, 常將權力視為對於某一特定區域的掌控程度, 如海權之於海洋、陸權之於陸地; 又或者從思考上將國家加以分類, 在歷史上的英國、西班牙常被視為海權國家, 以及德、法與陸權國家之間的關係, 但這種分類與現今狀況仍有一定差距。舉例來說, 像是權力控制區域的不定論(特定海洋、島嶼的爭奪), 或是以往英、西藉由海上武力影響他國, 迄今甚少見其實質干預; 德法並不盡然未有發展海軍的能力云云。在此前提下, 本文試圖建構一種不同於以往的海權、陸權定義方式, 試圖作為後段論述之基礎。

³ 當然, 經濟力之差異必然有高低強弱之分, 但所謂的平等, 主要是在經濟政策上所具備的協商能力, 而非命令式的語氣。

二、 文獻回顧

自 2013 年中國大陸領導人習近平所提出關於帶路的經濟模式概念後，同時亦形成了中國大陸近期在經濟、國際等方向發展的主要政策方針。也因為中國大陸於「崛起」後，對於周邊國家、亞太區域、甚或是世界整體，所形成的影響逐漸加深，無論在產、官、學各界，除了思考加入帶路倡議可能得到的利益或面對之風險外，更應從不同角度就該倡議與其影響加以分析。

如從地緣政治下微觀思考分析中國大陸企業的挑戰(Pu, X., 2016,pp.122-125)，或將探索之層級拉高，從東亞區域觀點，分析區域內強權國家對於帶路倡議的考量(何耀光，2016,pp.36-40)，或從國與國間「關係」的角度，不同國家、區域組織與中國大陸間的往來，受帶路倡議的影響進行研究，如中國大陸之於俄羅斯(Makarov, I., & Sokolova, A., 2016,pp.38-39)、東南亞國協(王崑義，2016,pp.34-37)、歐盟(Casarini, N., 2015,pp.45-46)、美國(Grossman, M., 2017,pp.1-6)等。如前所述，因帶路倡議為習近平任內所提出，對於未來中國大陸經濟發展的規劃，無論在經濟、外交等政策考量上，勢必須以統整的角度予以視之。若考量到延續政策之必然性，部分學者將帶路倡議與「中國夢」做一連結，試圖從中分析兩者間所存在的關聯性(Ferdinand, P., 2016,pp.948-951)。又或者從歷史的縱面分析，一帶一路倡議亦屬社會變遷的事實，及就該倡議之性質從金融層面與歷史形成軌跡做連結上的分析(呂嘉穎，2018,pp.107-111)。然而，雖然研究帶路倡議的文章已如橫河沙數，但多半仍將重點放在特定項目，如高鐵(張東勝，2016,pp.92-98)、金融體系等，或由國際情勢、特殊國家進行比較性研究。

而對於全球化的探討更為繁雜，有以方法論作為論述的(石之瑜，2003,pp.145-166)，有從全球化是否造成國家競爭態樣更加強大探討之(呂建德，2001,pp.273-292)。但人們從以往對於全球化的殷切熱衷，到現今思考是否全球化「過度」，而導致經濟市場開始面臨反轉(Rodrik, D., 1998,pp.85-90)，又或者是其所帶來的衍生性影響，如全球化之於工業(Bairoch, P., & Kozul-Wright, R., 1998,pp.14-17)、文化與經濟層面等(Woodward, I., Skrbis, Z., & Bean, C.,

2008,pp.212-215)，因此造成了世界各國不願也不希望面對的經濟反轉，開啟了另一種反思的模式。

本文試圖透過在傳統英美國家於海權時代所形塑的殖民式、侵略式經濟為比較對象(Mahan, A. T., 2013,pp.1-22、常漢青，2016,pp.21-24)，試圖建構「非」屬實質對主權具侵略性質的陸權式經濟框架，將其與一帶一路倡議作為比較，並評估帶路倡議是否屬於陸權式經濟一環，另藉此為輔，試圖探討一帶一路之興起，是否代表以往強調全球化經濟逐漸被取代或沒落，又或者屬於另一種的全球化型態？

三、 陸權式經濟是否必然？

十五世紀開始，西方國家對於東方絲綢的需求量越來越大，除了陸上絲綢之路外，亦於其後透過航海時代開啟了航運貿易的新契機。也是因為如此，在西方藉由船堅炮利的優越科學技術，為求獲取更大利益的前提下，便開始了海外殖民地的拓展，對於被殖民地而言，西方國家藉由海路所帶來的「衝擊」，多半建構在對於資源的獲取或是母國利益上，在當時的背景，被殖民地社會所能真正獲得的實質利益其實並不多(江德曼，2012,pp.112-114)。

故被殖民社會多半對殖民母國的「壓榨」有所怨懟，因此人們對藉由「海權」所發展之經濟而言，多抱持著反抗的態樣，再加上一般對於海權的解釋，多半與軍事有所強烈連結(林文隆，2008,pp.7-15)，所形成的侵略性，似乎又更為強烈。如從此觀點論之，則可以發現本文於前所採之定義：「具實際行為干涉他國內政(市場或產品)、且有取代原有主權、並實際上建立與母國關係的經濟行為。」，無論從歷史層面或以「對領海有實質掌握權力」作為佐證(張雅君，1998,pp.7-13)，其實都能推導出海權中所特有的「武力」意涵。若將其作反面思考，則可以發現海權的對立面—「陸權」，其實就是將其透過軍事實力「直接」介入他國主權的意涵消除，故本文將陸權式經濟界定為：「無具體行為干涉他國內政、不取代他國主權、無母國與子國間從屬關係的經濟行為」。

如果將全球化視為新自由主義的一種發展方式(趙剛，2001,pp.70-77、瞿宛文，

2002,pp.257-258)，其中所強調的自由開放市場經濟概念，就貨品、金融的輸出與輸入的上下位概念而言，輸出國與輸入國經濟層面的連結，其實與海權思想具有某種程度上的近似。輸出國可藉由價格調控直接或間接的影響輸入國之市場，或將輸出國國內經濟起伏「拓展」至輸入國甚或是全球各地，如 2008 年金融海嘯對世界經濟所造成的影響(Lee, P. S., 2012,pp.109-136)，論其源頭不也是因美國房貸泡沫所造成的結果？

上一世紀西方國家透過海權式經濟對殖民地產生的剝削、侵擾，使被殖民國家所產生的影響並不限於經濟層面，無論從主權、領土，甚或是社會層面來看，現今多數國家對於海權式經濟，仍持較為保守的心態，且在面臨經濟全球化所帶來的，因市場開放而導致連動的金融危機，該採取何種方式將風險降至最低，又或者是否應建構另一種的經貿模式，而非完全的以英、美形塑之貿易架構作範本。

在航海時代結束後，被殖民國紛紛要求獨立或脫離原殖民母國的統治，但海權式經濟仍以另一種的樣貌影響著全球的市場。縱然其中針對「取代主權」的色彩已然淡去，但海權式經貿所強調的「干涉他國內政(市場及產品)」、「建立上位關係」的意涵，仍反映在二戰後以英美為首形成的西方經貿體系中。

如布列敦森林體系(Bretton Woods system)，雖然是西方國家為了幫助第三世界國家恢復戰後的經濟體系，而所設置的國際貨幣基金(International Monetary Fund, IMF)與世界銀行(World Bank, WB)，但從其根本考量觀之，其實亦形成了以美元作為貨幣交易的市場，又或者為和「金本位」掛勾的 Triffin Dilemma(特里芬困境)(Pozsar, Z., 2013,pp.300-305、許嘉棟，2017,pp.80-81)⁴。若從關稅暨貿易總協定(General Agreement on Tariffs and Trade, GATT)做分析，其實也能發現海權式經濟的影子仍存在其中。GATT 所強調的概念為藉由降低關稅達到自由化

⁴ 所謂的 Triffin Dilemma 主要強調的是，以強權國家之貨幣作為清償體系的系統，必然會產生與該強權國家經濟成長與否的連結，亦即當強權國家若產生經濟崩潰的態樣，則整個系統便可能同樣產生崩潰。若與海權式經濟比較，則可以發現與本文定義的「上下位概念」以及「母國連結」，具有極為相近的樣貌。

市場、以最惠國待遇(Most favored nation treatment, MFN)、國民待遇(National treatment)及多元化達到自由貿易的願景。雖然從該概念中可以發現，是希望透過締約成員(Contracting Parties)間對關稅、市場的開放或減免，達到自由平等的貿易型態，但從貨品運輸的角度來看，勢必形成輸出與輸入國兩種類型的國家，而這種組織模式若以馬克思主義或依賴理論做論證，則可以發現，產品產出國勢必對產品輸入國透過工業技術的領先，帶動經濟貿易的不對稱成長可能，而導致世界國家產生了位階型態(江啟臣，2005,pp.142-145、盧倩儀，2014,pp.59-65)⁵。如以此角度論述，則同樣的可以發現，依賴理論中所稱的「核心國家」與「邊緣國家」，似乎亦能解釋海權式經濟存在其中的情形。

更遑論後續世界貿易組織 (World Trade Organization, WTO)回合談判冗長，以及產業過於分工，所造成的個別國家產業利益減損，至今多數文獻亦就此展開探討(楊子茵&劉聖如，2007,pp.68-71、曾雅真，2006,pp.56-63)⁶。

在關稅障礙隨著多數國家加入 WTO 降低後，如以該架構視之，理應呈現「促進繁榮」、「貿易增長」的願景(Hockman, B., 2011,pp.324-328)，但貿易與經濟成長之間連結，仍存在著非關稅所產生的障礙，故現今國際社會除以加入經貿組織作為推動經濟成長的方式外，另一種考量則是以多邊或雙邊的自由貿易協定 (Free Trade Agreement, FTA)簽署之，因其較 WTO 迅速、即時，在效率上所能得到的成果亦屬明顯。然而由於其中與 WTO 規則中，所強調對「開發中」國家的補貼策略，使得已開發國家在面臨經濟衰退時，仍需按照規則對開發中國家以較為優惠的方式進行貿易，而無法產生實質上的利益，也是因為如此，川普上任後，便積極強調關稅壁壘的使用，藉此保障美國國內經濟得以休養生息，如以退

⁵ 同樣的，如果以新自由主義對私有化、自由市場的崇尚而言，亦能解釋全球化市場因此失控之因。如同歐債危機的產生，便說明了自由開放的市場，確實是有其風險性，且不易「達成」其願景，因各國社會有不同的考量，若將全數國家拉至同一水平，勢必經濟較為突出的國家需對弱勢國家負其「責任」，若優勢國家不願承擔責任，縱然貨幣已然統一，但產生的影響，仍限於個別國家，而非整個經濟體，也可以導致貨幣因個別國家金融秩序崩潰，而影響其他國家。

⁶ 其中最受注目也是最有爭議的項目為畜產及農業方面，由於農作市場開放勢必造成被輸入國內農產品價格的衝擊，若產生了農產品單一化，或糧食全面仰賴進口的情形，對於個別國家來說，並非全然是正面的影響。故多數研究對此亦花了一番功夫進行探討，希望從中得出對因市場開放而造成產業衝擊的解決之道。

出 TPP 論之，則可以發現美國正在「揚棄」以往自由貿易的架構，希望重塑另一種「公平」的經濟模式(經濟日報，2017)。

若由前文所述，可知海權式經濟的概念，已逐漸受到質疑，所謂優勢經濟國家對弱勢經濟國家，補貼利益以求之「公平」，在全球景氣不佳的前提下，各國多以自身經濟復甦作為唯一考量⁷。

也因為如此，當中國大陸所提出的帶路倡議，透過協助周邊國家就基礎建設之興建，達成經貿通道之連結，以及藉由傳統歷史軌跡的發展，將文化、知識等非商品性的產品，從帶路上予以互通有無，並促進區域整體經濟共同發展時(Chen, H. C., 2017, pp.5-7)。對於原先英、美所建構的海權式經濟模式而言，在架構上、觀念上並不相同。

如依《中國共產黨章程》對帶路的解釋來看，其中所強調的自主、平等、不干涉內政等原則⁸，似乎較為符合本文對陸權式經濟之定義。然而依政治現實、研究角度的不同，部分學者對於帶路的解讀，多將其定義為透過經濟上的控制，達成國際政治的突破口(黃偉峰，2001, pp.138-142)⁹，故綜觀現今學術文獻上，兩岸及國際社會對一帶一路究竟屬於「戰略」(李永義，2017:93-97)或是「倡議」(張萊楠，2016:3-7)之觀點不同，都能顯現其立場與角度的差異性¹⁰。

因此，如果帶路倡議屬於陸權式經濟的代表，那麼在國際社會的接受程度上，勢必具有較大的優勢。也因為其中對主權並不加以干涉的限制，使得若一國對另

⁷ 縱如美國退出 TPP 後，其餘各國所聯合重塑的 CPTPP(Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership，跨太平洋夥伴全面進步協定)將於本文撰寫時(2019)年底生效，然從另一個角度觀之，卻仍能發現這種經貿組織的型態，在中美兩大經濟體皆未涉入的情況下，運作成效確實有待觀察。再者，當整體景氣呈現平緩、甚至是向下走勢的情況時，加入此類經貿組織或協定，主要的理由仍是希望透過國際貿易讓各國經濟有著復甦考量的可能性。

⁸ 摘錄如下：...在互相尊重主權和領土完整、互不侵犯、互不干涉內政、平等互利、和平共處五項原則的基礎上，發展我國同世界各國的關係。不斷發展我國同周邊國家的睦鄰友好關係，加強同發展中國家的團結與合作。遵循共商共建共享原則，推進“一帶一路”建設。按照獨立自主、完全平等、互相尊重、互不干涉內部事務的原則，發展我黨同各國共產黨和其他政黨的關係。

⁹ 如藉由新功能主義中，經濟與其他層面的外溢作用互相連結，可能視為對主權的一種干涉方式。

¹⁰ 「戰略」所隱含的政治、軍事意圖，遠較「倡議」來的具威脅性，就現今中國大陸官方對其帶路定調於「倡議」的同時，本文亦隨官方語言做使用，而不過於添加個人思考使用「戰略」二字，特此敘明之。

一國基礎建設予以協助興建，相較於海權式經濟下的市場開放，似乎更有實質上的利益，而非產品輸入導致的經濟秩序失衡連動性。再者，若陸權式經濟沒有所謂「上下位」之關係，對於海權式經濟強調的「平等」，亦較能落實於其中。陸權式經濟並非如同海權式經濟具有強烈的「侵略」意涵，故也較能被他國接受之。

本文試圖於後段由地緣、政經等層面，分析帶路倡議是否屬於陸權式經濟，如是，則所持之觀點為何？又或者為什麼部分國家會對該倡議抱持戒慎恐懼的態度。如否，則吾輩該以何種方式思考之。

四、 中國「崛起」下的帶路「倡議」思考

由於有關帶路倡議的研究已如恆河沙數，本文僅就地緣、政經等層面，對中國大陸的帶路倡議是否符合本文所述之「陸權式經濟」進行分析研究，為求行文流暢，並不於各層面中深入探討其利弊，而將以列舉之方式重點式的探討。

(一) 地緣層面

如果將帶路倡議視為陸權式經濟的一環，則不可避免的需由地理上的角度論之。然而部分學者從地理上的角度分析，多以地緣政治(geopolitics)的觀點探討，但本段僅將地理上的連結做論述，而將政治層面之議題留待次段論之。

帶路倡議分為「絲綢之路經濟帶」與「21世紀海上絲綢之路」兩大部分，分別代表了陸路、海路與他國的連結，而這種連結其實並非為習近平提出一帶一路概念才形塑的。傳統中國歷史中，張騫、鄭和分別從陸路與海路向外進行貿易與交流，同時也代表了在地理上，對於國與國、區域與區域所形成的「路徑」(王文誠，2016,pp.29-35)，透過這條路徑，東方文化、絲綢、貨品等逐漸西傳，或傳入東南亞，至今仍可見中華文化及相關宗教、飲食落根於當地，形成特有的文化樣貌。

在陸路層面，現行的帶路倡議僅是將原有的「絲綢之路」，透過科技的發展，利用高鐵、跨國鐵路做出貨品貿易通道的連結，如圖 1 所示之渝新歐、義新歐、蓉新歐等鐵路架構。雖然仍有部分學者認為，中國大陸透過「高鐵外交」，實現對他國交通、經濟上的掌握，但從另一個角度論之，當高鐵、鐵路修築完畢時，

對於各國來說，亦然形成另一種將國內交通與國際通道對接的態樣，且中國大陸僅提供材料、技術轉移，亦無法依中國大陸單一方面意願進行拆除。再者，當鐵路節點產生時，所形成的經濟圈，並不僅限於中國大陸境內。試想，如果鐵路(高鐵)之興建屬於海權式經濟，那麼必然可能透過鐵路之擁有，對途經國家造成主權上之影響，然而以現今研究來看，鐵(公)路貨運所受到的阻礙，似乎並非中國大陸欲藉該通道達到侵略主權上之考量，而是該通道可能面臨到中亞各國或其他經濟上的因素所造成之阻礙(熊倉潤，2017,pp.25-27、唐米樂，2018、葉文義，2017)¹¹。

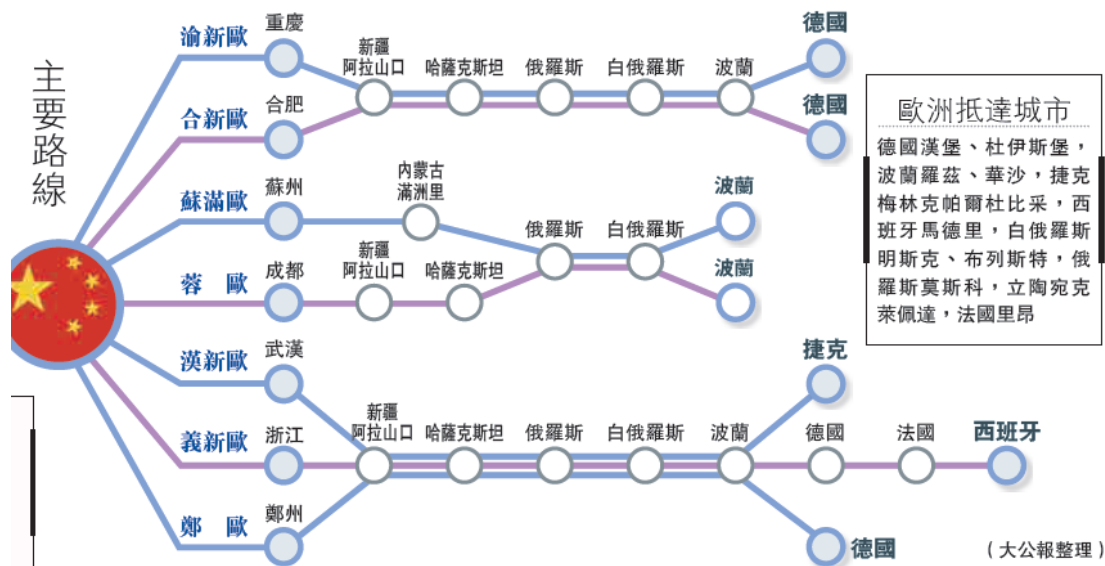


圖 1.中歐班列路線圖

資料來源：大公網，

<http://news.takungpao.com.hk/mainland/focus/2016-07/3341609.html>。

¹¹ 由於各國文化仍有所不同，如哈薩克對於土地的認知與中國大陸或其他國家，在觀念上存在根本的差異，故在推展興建鐵路上，其實面臨了蠻大的問題。或是中緬密松大壩，其實都能反映出來，基礎建設受到反彈，其實與當地國家政府以及傳統文化差異有著極大的關係，而無法單從一方面論述。至於經濟上的因素則為，當中歐班列運作後，便發現貨運量往來所形成的落差，這種落差其實可以從經濟角度論之，當中國大陸所提供的產品是歐洲所需要的，則在輸入上必然呈現需求成長，反之若是所輸出之產品非他國所必須，或是具備時效性，則透過陸運運送的可能性大為降低，故從此層面觀之，輸出國與輸入國應設想的是何種物品得以透過該路線進行運送，此方式亦無法達成海權式經濟，透過侵略獲得利益的框架，畢竟貿易是彼此合意就需求進行考量，而非單向輸入。

若以海路論之，其海權式經濟的框架更無法套用其上，以現今南海所產生的爭端或主權疑慮而言(Wenmu, Z., 2006, pp.23-25、陳鴻瑜，2011, pp.65-69)¹²，並非單一國家能夠「主張」透過海權，取得該片海域或島礁的所有權(本無爭議的海域或島嶼除外)(姜皇池，2016, pp.13-16)¹³，也因此 21 世紀海上絲綢之路，所架構的海上貿易運輸規劃，比較近似透過運輸達成加速物流的藍圖，或是藉由產業園區的開發協助經濟發展，但整體主權卻未因此轉移到中國大陸手中，亦非如同海權式經濟，以海上優勢武力對被殖民地主權造成威脅，並藉此獲得貿易上之利益。故仍屬於陸權式經濟之一種。

如果從地理環境來看，中國大陸與上一世紀藉由強盛海權獲得經貿發展的國家有所不同，不論是英、葡、西等國，或是太平洋彼岸的美國，於地理連結上，並不像中國大陸有著西行、南下的優勢。故從地緣上觀之，可以發現雖然中國大陸在陸上疆界上，常與他國發生摩擦，但也因此與其他國家有著更多的往來機會。在此前提下，如果認為陸疆的連結，將有助於對他國經濟市場以武力掌控，相反的，他國亦可藉由更為優勢的軍事力量，侵略本國經濟市場。

再者，當地理位置有所接壤時，也代表了兩國邊境人民在文化、血緣上，可能產生的連結性更高，相對於海權式經濟以「空降」之方式對經濟市場造成影響，或西方經貿組織以利益作為連結的前提，陸權式經濟在橫越國境時，途經兩國連接之處，在當地的人們，或許不以利益作為唯一考量，而是就自古以來所可能連結的血緣、文化，透過更加便利的方式進行通婚、貿易，也是因為如此，對於陸權式經濟來說，其實是源自於日常生活的一種經濟模式。在地理上的比鄰，無可避免的帶來供給與需求的樣貌，若排除掉政治上的考量，透過主觀價值理論(subjective theory of value)解讀帶路倡議，似乎能夠呈現陸權式經濟中，除去武力的暴戾感，因為一切的價值源於人類的需求，若吾輩對帶路倡議沒有期許，那麼

¹² 如南海主權爭端，詳觀其內容皆可發現，所牽涉國家甚多。

¹³ 這邊需要區分的重點是，海洋通行權與海權的差異，本文所謂「海權」或「海權式經濟」，主要是指透過軍事、武力對某一層面控制、佔領，或藉此得到利益。然而所謂的海洋通行權在國際法上，依海洋法公約及相關條約規範得主張無害通過權，此種通行權並非藉由武力加以強行通過，或對原持有該領域主權予以侵害之。

便無價值可言。

(二) 政經層面

部分言論常將帶路倡議與馬歇爾計畫(The Marshall Plan)¹⁴做連結，認為該倡議的提出，實質上具有類似馬歇爾計畫中，所強調的「使其成為超級大國」的政治性意圖(美國之音，2017)。

從馬歇爾計畫的架構上來看，可以發現該計畫背景源自二戰後，美國對經濟體系崩潰的歐洲，藉由實質上的金援、技術等方面的幫助，透過經濟合作發展組織的共同參與，達到歐洲整體經濟復甦的願景(Magid, J., 2012,pp.1-7)。對於歐洲而言，馬歇爾計畫的實施，打破了原本存在的貿易關稅壁壘，亦可視為對於後來歐洲整合成 EU 的前導性計畫，但另一方面無論在經濟上或政治上，其實都能嗅出當時背景下，為什麼美國願意以納稅人的金錢，援助海洋彼岸的歐洲。其中因冷戰所富含的強權競逐意涵，使得部分學者專家認為該計畫，並非完全以「協助」之觀念對歐洲經濟扶持(Pollard, R. A., 1985,pp.275-285)。有觀點指出一帶一路為「中國大陸版的馬歇爾計畫」，認為中國大陸透過經濟的「給予」，並從基礎建設上與其連結，換來周邊國家在政治上、國際情勢上支持中國大陸(Swaine, M. D., 2015,pp.11-13)。

若從本文對於海權式經濟與陸權式經濟的定義觀之，馬歇爾計畫事實上較為符合海權式經濟的態樣。理由在於，當美國所提供的經濟協助事實上是具有區別性的，當時蘇聯領導人史達林，對於該項計畫抱持熱烈參與的態度，但卻受限於資源提供者—美國，在政治對立面上的干擾，而不得其門而入(曹亮，2016,pp.27-30)。歐洲在接受馬歇爾計畫的援助後，導致共產黨受限於該計畫受到歐洲人民的支持，而逐漸淡出西歐。對於美國而言，藉由馬歇爾計畫除了在經貿上能夠產生實質的連結之外，更透過當時歐洲人民迫切希望回復戰前榮光的心態，藉此形成冷戰背景下的「盟友」。

反觀帶路倡議產生的背景，雖然仍如同美蘇冷戰下，世界所形成的兩大「霸

¹⁴ 官方名稱為 European Recovery Program

權」對抗情形，但對於現今美中雙方而言，在反戰意識提升、同樣面臨經濟放緩(或衰退)的態樣下，軍事上的競逐並非是大國對抗下的唯一手段，也因為如此，帶路倡議若將其比擬成為馬歇爾計畫，在架構上、背景上並無法完全吻合，充其量僅是對他國以「優勢經濟」加以協助的手段類似罷了。

若從帶路中有關金融層面部分觀之，無論是依《中華人民共和國公司法》成立的絲路基金，或由多國資金挹注的亞洲基礎建設投資銀行(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)來看，都與海權式經濟下的金融組織有所差異。先撇開屬於公司的絲路基金不談，就 AIIB 與世界銀行的成立目的，便具有極大的差異性，AIIB 成立宗旨為以資金支持基礎建設之開發，而世界銀行則是將脫貧作為目的，並透過貿易、投資作為手段，兩者間的意涵便有所不同，當以基礎建設之興建作為主要考量，代表除基礎建設外，其他項目皆非其所考慮的對象，亦即內含利益性質較少，如果以貿易作為手段，並希望藉此脫貧，則所可能牽涉的利益層面自然遠大於基礎建設之興建。另從決策權的部分論述，美方於世界銀行所具有的「否決權」，等同於單一國家可就世界銀行的決策進行干涉¹⁵，雖然 AIIB 以股份作為投票權的來源¹⁶，而中國大陸也為相對多數股份持有者，但以股份作為投票權，也代表了未來單一國家可能藉由股份的持有多寡，取代中國大陸於 AIIB 中的角色(邱昭憲，2017,pp.10-20)。舉例來說，當美方欲藉由否決權對世界銀行進行干涉，不論其所佔股份、資金、管理階層人數的多寡，僅要實行此項權力，便能夠直接的否決其決策，縱然在目前情況下，中國大陸於 AIIB 具有相對多數的投票權，但只要未來有國家於實質持股上超越中國大陸，便能將此權力取得，相對於不動如山的否決權而言，這種依股分佔比的投票權，在更動上理應有著可變動性的預期可能。

雖然一直以來仍有中國大陸「以經領政」，或透過貨幣戰爭企圖影響美方國際地位的話語產生(韓慧林、王貴民，2017,pp.6-12)，但回歸本文所欲探討的海權

¹⁵ See IBRD 2010 Voting Power Realignment

¹⁶ 亞洲基礎設施投資銀行協定

式經濟與陸權式經濟之差異而言，現今研究多半從「霸權」以經濟對他國主權、政治環境的影響著手，但卻忽略了可能「被侵略國」是否具有抵抗經濟、軍事之能力，以及國際現勢是否准許強國對相對弱勢國家之干預。

在海權式經濟盛行時期，軍事實力代表了絕對的權力，也是因為如此，在航海時代科技領先群雄的歐洲諸國，對於被侵略國家而言，其實只能以消極的抵抗換得部份主權的存續。或以二戰後美國所形塑的經貿體系來說，當時的世界各國基本上都處於經濟蕭條、百廢待舉的情況，在主權上亦呈現風雨飄搖的態樣，在此情況下，相對弱勢之國家，僅能聽從於經濟上、軍事上仍具有一定實力，且在戰爭中具有左右戰局能力的國家號令，而無法以各自意志反抗之，而這也是本文對海權式經濟之定義。

然而回歸現今國際情勢，雖然中國大陸一躍成為世界第二大經濟體，無論在商品產出、經濟實力上皆呈現「超英趕美」的情形，但從海權式與陸權式經濟最大的差別論之，則可以發現雖然中國大陸經濟相較他國為佳，但實質上，中國大陸並無法以軍事實力或經濟力干涉他國主權，或如同二戰後的美國塑造優勢的領導地位。當現代國家藉著經貿組織市場開放所獲得的利益，逐漸蓬勃壯大後，對於他國之侵略或威脅，在事實上具備了更大的反擊能力，無論從軍事上或輿論上來看，都能夠加以佐證該項論述。現今的國際社會除了少部分國家外，又有誰真正因為衝突而發動「戰爭」？當經濟持續低迷時，各國是否有能力面對戰爭所帶來的消耗？

從區域上觀之，與其接壤的南北韓緊張情勢，中國大陸是「打」或「不打」？南海爭議與菲律賓間的衝突該如何解決？又或者和印度於洞朗地帶的對峙局面以軍事優勢豪奪強取是否可行？更遑論中美俄三方競逐所呈現的賽局。

現今的國際情勢並不允許中國大陸以海權式經濟思考之，然而，中國大陸為了在國際話語權上，能與美國分庭抗禮，便透過陸權式思考的帶路倡議，希望透過較為和平、無害的基礎建設興建，來換取無論在利益上、人民思想上的一種支持。對於其他國家而言，在面對了海權式經濟思考對主權所生之威脅、西方經貿

組織造成市場開放，而導致的經濟遲滯前提下。當具經濟優勢的國家，願意提供協助於基礎建設發展落後之國家時，在基礎建設搬不走、拆不掉，又能帶給建設地經濟發展的可能，又何樂而不為呢？另一方面，當其他國家受到金融海嘯衝擊，導致經濟發展不順，國家領導人亦然願意接受另一種「非」海權式經貿組織的獲利方式，各國財政單位應有類似智庫單位，對政府投資項目進行審慎評估，若帶路倡議真如部分言論所言，僅以政治角度思考，而並不存在實質性的利益，那麼以常識判斷，AIIB 之設立理應不會吸引為數不少的國家，相繼表明加入並期望加以投資之態度。

五、代結語：中國大陸陸權式經濟思考與全球化之反思

不可否認的是，對於帶路倡議的解讀，多半以較為極端的思考模式進行解讀，也因此造成了如同冷戰時期，美蘇兩大陣營對立的「恐慌」，雖然兩者緊張情勢尚未上升到軍事層級的局面，但亦為雙極(或多極)的國際情勢。在這種情形下，中國大陸了解到，若以摧毀二戰以來，美國為首的全球化金融、經濟體系作為主要考量，所耗費的資源與風險，遠較重新塑造一種新型態的經濟思考模式來的大，又加上全球化經濟發展至今，已有檢討聲浪不斷傳出。另一方面在美國自身經濟狀況難以維持對他國的「干涉」，而使得川普提出的貿易保護政策受到一般民眾支持，進而以退出 TPP、課徵鋼鐵稅等手段，希望使得美國本土經濟再次提升的前提下。中國大陸所提出的帶路倡議，似乎也帶給其他國家、區域另一種新型態經貿概念。

然而必須思考之處在於，為什麼中國大陸不以海權式經濟模式塑造一種「全球化」之體系？而以陸權式經濟作為立論基礎，強調「共榮」、「和平」？除本文文中所提之可能性外，應從下列概念進行思考。

(一) 中國大陸有能力「戰」卻不願意「戰」

現今中國大陸在軍武上之實力，受到世界各國肯定，再加上所擁有的武器製造能力、經濟基礎作為發展科技戰的靠山等能力，亦然說明了中國大陸在面對他國挑釁、威脅時所強調的「不懼戰」態樣。然而，回歸根本面考量，現今中國大

陸正面臨經濟起飛後的轉型期，在經濟逐步放緩的前提下，若貿然發動戰爭，則對於經濟上的消耗，勢必是巨大的、可能「動搖國本的」，故雖然其有能力戰，卻不願以戰爭作為首要思考的手段¹⁷。

(二) 經濟成長目標遠大於成為「霸權」之考量

如前所述，當中國大陸面對產能過剩、經濟成長牛步之情形，其領導人必須思考，是該以居於國際上的領導地位為優先，又或者是試圖維持經濟成長作為政策施行之可能。改革開放後，不可諱言的是，經濟的成長帶動了中國大陸整體的提升，無論是在生活品質、外匯存底、經貿利益，都能夠佐證該項論點的成立。再者，也是因為中國大陸經濟成長，維持了整體社會的和平與發展可能，在此前提下，似乎經濟的發展利益，遠大於汲汲營營在國際政治上「趕英超美」的情況。

(三) 國際情勢不穩定

帶路倡議所強調的連結性，其實架構在國際或區域情勢的穩定上，現今東亞地區面臨的核戰爭可能、南海主權爭議，又或者中亞、中東區域情勢不穩定，甚至是羅興亞人所產生的難民問題，以及歐美國家與俄羅斯間的政治鬥爭。其實都帶給中國大陸在經貿思考上，另一種必須評估風險的考量。因此若貿然採取海權式經貿思考建構中國大陸經貿體系，對於他國而言，勢必掌握了可能產生「侵略」的把柄，而處處受到制肘，這也是為什麼中方從領導人到發言人，在論述上皆強調帶路倡議之願景為共同發展且和平的目的。

(四) 中國大陸內政隱憂

本文撰寫時，中國大陸領導人習近平正處於第一任期即將結束的情況，對於習近平而言，所需思考的問題在於，當帶路倡議成為未來中國大陸經濟發展的主要模式時，維持該倡議存續的穩定，便為主要考量。然而，在習近平上任後，就貪腐情況加以大力改革，該行動對於在政治立場上持相反意見人士而言，利益的減少必然成為可能威脅習近平執政的風險，若習近平以海權式思考架構帶路倡議，

¹⁷ 後冷戰多極時期，各國領導人多認為貿然採取軍事對峙，無論對外國交流或對內政權穩固，所可能引發的風險性過強，故現今世界除部分地區，因宗教、歷史等緣故仍存在戰事外，其餘各國多將情勢控制在經貿戰或恫嚇等層面。

則可能給了異議人士藉口，認為其對國家經濟、外交產生了負面影響，迫使其下台負責。

另一方面，中國大陸目前貧富差距仍大，在此情況下，整體國民經濟的提升，仍屬於迫切且亟需改變的問題之一，若以全球化市場開放作為架構，則可能使得原受衝擊的農村產業更加雪上加霜，而以陸權式經濟的帶路倡議作為依循，則是把原存在於農村的生活模式，透過科技的發展，加以利益放大，並使偏僻的城鎮透過國界開放的連結，有著發展的可能存在。

綜上所述，當全球化所帶來的利益逐漸受到質疑，另一方面又須面對國內市場受到開放後的影響風險時，對於其他國家而言，勢必找尋另一個「看起來」，既不對統治主權威脅，又能帶來實質利益的經貿方式，而陸權式經濟的帶路倡議，似乎便符合該前提考量。另一方面，當美國以貿易保護政策強調美國優先時，也對全球化的經貿市場敲響了警鐘，當領頭羊有意放棄其所建構的經貿體系時，原先共同參與的國家，受到海權式經濟的影響，該何去何從？兩相權衡之下，若將政治考量降至最低，則可以發現帶路倡議對於多數國家而言，帶來的利益應遠較全球化市場開放下的產品排擠作用為大。

參考文獻

- BBC 中文網(2017, 5月14日)。一帶一路高峰會：習近平發表開幕演說 盤點會議五大看點。BBC 中文網, 2017年5月14日, 取自 <http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business-39912231>
- 王崑義(2016)。中國的國際戰略與一帶一路的形成。台灣國際研究季刊, 12(3), 34-37。
- 王文誠(2016)。「一帶一路」大戰略：政治經濟地理學的分析。公共事務評論, 16(1), 29-35。
- 石之瑜(2003)。「全球化」的方法論與反方法論。政治與社會哲學評論, (6), 145-166。
- 江德曼(2014)。論殖民體制對後殖民國家發展之影響—台灣與布吉納法索之比較研究。人文社會科學研究, 8(3), 112-114。
- 江啟臣(2005)。坎昆會議下的 WTO 角色：主要國際關係理論的詮釋。政治科學論叢, (23), 142-145。
- 李文志(2004)。全球化對亞太安全理念的衝擊與重建：理論的初探。政治科學論叢, (22), 33-39。
- 李永義(2017)。淺析中共「一帶一路」戰略意涵。樹德科技大學學報, 19(2), 93-97。
- 何耀光(2016)。當前東亞戰略局勢的地緣觀察：以「一帶一路」為核心的思考。政治學報, (62), 36-40。
- 呂嘉穎(2018)。一帶一路中互助式區域金融體系設立與思考。社科法政論叢, (6), 107-111。
- 呂建德(2001)。從福利國家到競爭式國家？：全球化與福利國家的危機。台灣社會學, (2), 273-292。
- 邱昭憲(2017)。中國參與全球多邊治理的競合戰略：「亞洲基礎設施投資銀行」規則與制度化的運作。遠景基金會季刊, 18(2), 10-20。
- 林文隆(2008)。美國霸權的崛起歷程與海權論。國防雜誌, 23(1), 7-15。
- 姜皇池(2016)。從國際法分析菲律賓群島制度主張。臺灣國際研究季刊, 12(4), 13-16。
- 美國之音(2017, 5月13日)。一帶一路》讓中國在國際舞台上再次偉大？中國版馬歇爾計畫的風險和挑戰。風傳媒, 2017年5月13日, 取自 <http://www.storm.mg/article/265774>
- 陳鴻瑜(2011)。美國、中國和東協三方在南海之角力戰。遠景基金會季刊, 12(1), 65-69。
- 唐米樂(2018, 2月12日)。「中國人滾蛋！我們不怕你！」——2011年中國如何丟掉緬甸？。The News Lens 關鍵評論, 2018年2月12日, 取自 <https://www.thenewslens.com/article/89028>
- 張東勝(2016)。中共「走出去」戰略中的「高鐵外交」：以泛亞高鐵為例。國防雜誌, 31(4), 92-98。

- 張雅君(1998)。中共與美、日的亞太海權競爭：潛在衝突與制度性競爭機制。中國大陸研究，41(5)，7-13。
- 張萊楠(2016)。“一帶一路”倡議深化全球價值鏈分工與合作。海外投資與出口信貸，(3)，3-7。
- 常漢青(2016)。全球化時代下的海軍與海權發展。國防雜誌，31(3)，21-24。
- 許嘉棟(2017)。人民幣國際化之推動與挑戰。兩岸金融季刊，5(1)，80-81。
- 曹亮(2016)。論一帶一路倡議與馬歇爾計畫的本質不同。內蒙古民族大學學報社會科學版，42(4)，27-30。
- 黃紳原(2013)。十九世紀英國海權與殖民帝國的發展。新北大史學，(14)，72-74。
- 黃偉峰(2001)。歐盟整合模式與兩岸主權爭議之解析。歐美研究，31(1)，138-142。
- 曾雅真(2006)。論中國入世之過渡時期紡品特別防衛承諾－以美中紡品限額談判的實踐為例。中國大陸研究，49(3)，56-63。
- 13 葉文義(2017，10月11日)。中歐班列爆發成長 成帶路樞紐。中時電子報，2017年10月11日，取自
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171011000740-260301>
- 13 經濟日報(2017年，3月28日)。經濟／當 FTA 不再是 FTA...。聯合新聞網，2017年3月28日，取自 <https://udn.com/news/story/7338/2368735>
- 楊子菡、劉聖如(2007)。WTO 新回合農業談判「七月套案」之市場進入議題對臺灣經濟之影響。臺灣經濟預測與政策，38(1)，68-71。
- 趙剛(2001)。為何反全球化？如何反？－關於全球化的一些問題的思考與對話。台灣社會研究季刊，(44)，70-77。
- 熊倉潤(2017)。一帶一路和中亞潛在的「恐中症」。國際與公共事務，(6):25-27。
- 盧倩儀(2014)。歐債危機之新自由主義根源。政治學報，(58)，59-65。
- 韓慧林、王貴民(2017)。中美貨幣戰爭之研究。國防雜誌，32(3)，6-12。
- 瞿宛文(2002)。反全球化的意義何在？－回應〈為何反全球化？如何反？〉。台灣社會研究季刊，(45)，257-258。
- Azevedo, F., Jost, J. T., & Rothmund, T. (2017). “Making America great again”: System justification in the US presidential election of 2016. *Translational Issues in Psychological Science*, 3(3), 231-233.
- Bairoch, P., & Kozul-Wright, R. (1998). Globalization myths: some historical reflections on integration, industrialization and growth in the world economy. In *Transnational corporations and the global economy* (pp. 14-17). Palgrave Macmillan, London.
- Belke, A., & Gros, D.(2017). The economic impact of Brexit: Evidence from modelling free trade agreements. *Atlantic Economic Journal*, 45(3), 321-330.
- Casarini, N. (2015). Is Europe to benefit from China’s Belt and Road initiative”. *Istituto Affari Internazionali*, 15, 45-46.
- Chen, H. C. (2017). Prelude to the Shift in Global Leadership: China’s “One Belt,

- “One Road” Initiative and Rebuilding the Asia-Pacific Trans-regional Institutions. *Mainland China Studies.*, 60(2), 5-7.
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 948-951.
- Ghemawat, P. (2017). Globalization in the age of Trump. *Harvard Business Review*, 95(4), 114-123.
- Grossman, M. (2017). Two visions, one collaboration? Part of a future for US–China relations. *The Asia-Pacific Journal*, 15(2-2), 1-6.
- Hoekman, B. (2011). Proposals for WTO reform: a synthesis and assessment. *Minn. J. Int'l L.*, 20, 324-328.
- Lee, P. S. (2012). Neoliberal Diffusion and Regulatory Capture of Financial Rules: Lessons from the 2007-8 Global Financial Crisis. *Public Administration & Policy*, (55), 109-136.
- Mahan, A. T. (2013). The influence of sea power upon history, 1660-1783. *Read Books Ltd.*, 1-22.
- Makarov, I., & Sokolova, A. (2016). Coordination of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Opportunities for Russia. *International Organizations Research Journal*, 11(2), 38-39.
- Magid, J. (2012). The Marshall Plan. *Advances in Historical Studies*, 1(01), 1-7.
- Pu, X. (2016). One Belt, One Road: Visions and Challenges of China’s Geoeconomic Strategy. *Mainland China Studies*, 59(3), 122-125.
- Pollard, R. A. (1985). Economic Security and the Origins of the Cold War: Bretton Woods, the Marshall Plan, and American Rearmament, 1944–50. *Diplomatic History*, 9(3), 275-285.
- Pozsar, Z. (2013). Institutional cash pools and the Triffin dilemma of the US banking system. *Financial Markets, Institutions & Instruments*, 22(5), 300-305.
- Rodrik, D. (1998). Has globalization gone too far? . *Challenge*, 41(2), 85-90.
- Swaine, M. D. (2015). Chinese views and commentary on the ‘One Belt, One Road’ initiative. *China Leadership Monitor*, 47(2), 11-13.
- Wenmu, Z. (2006). Sea power and China’s strategic choices. *China Security*, 2(2), 23-25.
- Woodward, I., Skrbis, Z., & Bean, C. (2008). Attitudes towards globalization and cosmopolitanism: cultural diversity, personal consumption and the national economy. *The British Journal of Sociology*, 59(2), 212-215.