

人人为我， 我为人人

——集体安全体系研究

A L L F O R O N E

O N E F O R A L L

郭学堂 著



上海政法学院学术文库

人人为我， 我为人人

——集体安全体系研究

ALL FOR ONE
ONE FOR ALL

郭学堂 著

 上海人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

人人为我,我为人人:集体安全体系研究/郭学堂

著. —上海:上海人民出版社,2010

ISBN 978-7-208-09285-3

I. ①人… II. ①郭… III. ①国家安全-研究-世界

IV. ①D815.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 072926 号

责任编辑 潘丹榕

封面装帧 王小阳

人人为我,我为人人

——集体安全体系研究

郭学堂 著

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.cc)

世纪出版集团发行中心发行

上海商务联西印刷有限公司印刷

开本 720×1000 1/16 印张 16.25 插页 4 字数 275,000

2010 年 5 月第 1 版 2010 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-208-09285-3/D·1726

定价 30.00 元

“上海政法学院学术文库” 编审委员会

主 任:金国华

副主任:闫 立 倪正茂

秘书长:何平立

委 员:(以姓氏笔画为序)

王明华 王 蔚 闫 立 汤啸天 关保英

刘 强 杨 寅 何平立 吴益明 张森年

金国华 倪正茂 章友德

“上海政法学院学术文库”

总序

中华民族具有悠久的学术文化传统。两千年前儒家经典《大学》即倡言“大学之道，在明明德，在亲民，在止于至善”，其意即蕴涵着彰扬学术，探索真理。而《中庸》论道，“博学之、审问之、慎思之、明辨之、笃行之”，则阐释了学术研究的治学精神以及达到真实无妄境界的必由之路。因此，从对世界历史进程的审视与洞察，社会发展、科学昌明、思想进步，从来离不开学术科研力量与成就的滋养与推动。

大学是国家与社会发展中一支不可或缺的重要力量，而科学研究的水平则又体现了大学的办学水平和综合实力，是一所现代大学重要的标志。因此，一个大学的学术氛围，不仅在很大程度上影响和引导着学校的科研动态，而且渗透和浸润着这个大学追求真理的精神信念。这正如英国教育思想家纽曼所言：“大学是一切知识和科学、事实和原理、探索与发现、实验与思索的高级力量，它态度自由中立，传授普遍知识，描绘理智疆界，但绝不屈服于任何一方。”

大学的使命应是人才培养、科学研究和服务社会；高等教育发展的核心是学术和人才。因此，大学应成为理论创新、知识创新和科技创新的重要基地，在国家创新体系中有十分重要的地位和意义。上海政法学院是一所正在迅速兴起的大学，学院注重内涵建设和综合协调发展，现已有法学、政治学、社会学、经济学、管理学、语言学等学科专业。学院以“刻苦、求实、开拓、创新”为校训，这既是学校办学理念集中的体现，也是上政学术精神的象征。这一校训，不仅大力倡导复合型人才培养，注重充分发挥个性特色与自我价值的实现，提供自由选择的学习机会，努力使学子们于学业感悟中启迪思想、升华精神、与时俱进；而且积极倡导拓展学术创新空间，注重交叉学科、边缘学科的研究，致力于对富有挑战性的哲学社会科学问题的思考与批评，探索科学与人文的交融与整合。“上海政法学院学术文库”正是在这一精神理念引领下出版问世的。

“上海政法学院学术文库”的出版，不仅是《上海政法学院教育事业“十一五”

发展规划》的起跑点，而且是上海政法学院教师展示学术风采，呈现富有创造性思想成果的科研平台。古代大家云：“一代文章万古稀，山川赖尔亦增辉”；“惟有文章灿日星，气凌山岳常峥嵘”。我相信“上海政法学院学术文库”的出版，不仅反映了上海政法学院的学术风格和特色，而且将体现上海政法学院教师的学术思想的精粹、气魄和境界。

法国著名史学家、巴黎高等社会科学学院院长雅克·勒戈夫曾言，大学成员和知识分子应该在理性背后有对正义的激情，在科学背后有对真理的渴求，在批判背后有对更美好事物的憧憬。我相信“上海政法学院学术文库”将凝聚上政人的思想智慧，人们将从这里看到上政人奋发向上的激情和攀登思想高峰的胆识与艰辛，上政人的学术事业将从这里升华！

祝愿“上海政法学院学术文库”精神薪火传承、代代相继！

上海政法学院院长

金国华

2006年9月10日于求实楼

序 言

进入 21 世纪以来,中国和世界都发生了重大变化,中国的和平发展为世界的进步注入了新的动力,而经济全球化和一体化也给中国带来了巨大的历史机遇。与此同时,国际安全格局也出现了根本性的变革,多极化趋势继续发展,而恐怖主义、环境恶化等非传统安全威胁也在推动国际社会的团结与合作。事实上,在一个利益关系高度相互依赖的社会中,无论是一个国家还是整个世界,都需要一种互相照顾和帮助的精神,也就是“人人为我,我为人人”的精神。建设“和谐社会”需要这种精神,建设“和谐世界”也需要这种精神。

“人人为我,我为人人”是一种人类社会崇高的人文思想,它要求人与人之间要相互关爱和相互包容,助人就是助己,助人也可以很好地回报自己。“人人为我,我为人人”也是一种人类长期追求的理想状态,无论民族观念或者国家观念形成与否,消灭战争和建立永久和平一直是中外古今哲学家、思想家们孜孜追求的目标。

简单来说,在国际政治中,“人人为我,我为人人”的思想是一种如何维护国家安全的手段,在国际关系中被称为“集体安全思想”,在理论上被称为“集体安全理论”,这种理论属于既包含人类和平愿望又与权力政治密切挂钩的理想主义学派,与冷战结束以来出现的新自由主义有着共同的思想渊源。集体安全体系之所以在第一次世界大战后得以建立,并在“二战”后又以联合国形式出现和发展至今,与这种思想的实践性密不可分。当前,联合国的未来发展前景堪忧,集体安全到底何去何从,非常值得从理论和实践上进行深入研究。在大国关系和国际政治格局走向不明的情况下,这种研究恰逢其时。

郭学堂同志所著《人人为我,我为人人——集体安全体系研究》以集体安全思想及其理论为研究方向,以国际联盟、联合国以及地区集体安全组织的发展历史为研究对象,通过一系列案例分析,对集体安全的思想渊源和历史尝试、集体安全的概念和理论困境以及集体安全体系与权力均势体系之间的关系进行了全面的

理论分析，提出了一些颇有见地的新观点，对分析联合国走向和当代国际政治格局的未来发展趋势，具有很强的理论和现实意义。

郭学堂同志是我的第一位博士研究生，早在十年前就开始对集体安全理论和联合国集体安全体系进行深入和全面的研究。十年来，他对美国霸权、大国关系研究和中国国际战略的研究又使他对集体安全的实践及其体系的理论研究有了新的思考，这本专著是他长期以来在国际关系理论研究方面的力作，也是他学术思想的具体结晶。

郭学堂同志在书中提出，从权力观看，国家安全保障手段从“自卫”、“结盟”、“建立互信措施”，到“集体安全”、“世界政府”，是一个不断集中的过程；在经济全球化背景下，国家安全的相互依赖性与合作性要求其保障权力的相对集中，同时国家主权的存在又绝对限制了权力高度集中的“世界政府”的出现，集体安全是介于维持权力相对分散和绝对集中的安全保障手段。这种原创性论点对建立新时代的主权观、权力观和国家安全观都有着一定的借鉴意义。

郭学堂同志在书中还提出，现代国际政治发展史是集体安全与权力均势两种体系并存发展、相互较量和相互影响的过程，在这一过程中，大国政治和大国关系是决定集体安全和权力均势兴衰的关键因素；集体安全是否会被削弱（联合国是否成功），关键要看未来的大国均势的消极作用有多大，两种表现形式的安全政策和手段能否持续协调，以及两者之间的冲突是否会严重危及大国间的安全格局。这一重要论断解释了集体安全思想的存在合理性，找到了联合国难以发挥作用的根本原因，对我们判断联合国集体安全体系的走向及其与国际政治格局之间的互动关系有一定的参考价值。更为重要的是，这种论断丰富和发展了集体安全和权力均势学说，是对我国集体安全理论和权力均势理论研究的重要补充。

在中国实现和平崛起、全面走向世界和融入世界的历史时期，郭学堂同志在集体安全理论方面的研究成果既有很强的理论性，又没有脱离当今国际政治的现实状况，是对集体安全理论的一种新发展。我为郭学堂同志的新书问世感到欣慰，非常愉快地应邀写了以上文字，是为序。

复旦大学国际关系与公共事务学院教授

倪世雄

2009年10月8日

目 录

“上海政法学院学术文库”总序 / 001

序言 / 001

开场白:长途汽车上的几幕场景 / 001

导论 / 008

第一部分 集体安全的思想渊源和历史尝试

第一章 集体安全理论的思想渊源 / 023

第一节 集体安全思想产生的历史背景 / 024

第二节 卢梭的社会契约论与“邦联国家”观 / 025

第三节 康德的“共和政体观”与“永久和平论” / 030

第四节 威尔逊的“十四点原则” / 035

第二章 集体安全思想的历史实践 / 044

第一节 集体安全思想的形成与发展 / 044

第二节 集体安全思想的第一次实践:国际联盟 / 048

第三节 集体安全思想的第二次实践:联合国 / 055

第二部分 集体安全的概念、特点及表现形式

第三章 什么是集体安全 / 067

第一节 集体安全的概念 / 067

第二节 集体安全成功的条件及其特点 / 072

第三节 维护和平不等于集体安全:几种概念区别 / 075

第四章 集体安全的表现形式 / 084

第一节 集体安全表现为一种国际安全体系 / 084

第二节 集体安全表现为一种安全保障机制 / 087

第三节 集体安全表现为一种保护国家安全的手段 / 092

第三部分 集体安全的理论困境

第五章 集体安全体系的内在矛盾 / 101

第一节 国家安全与集体安全的矛盾 / 101

第二节 国家主权与集体安全的矛盾 / 108

第三节 一致性原则的内在矛盾:可行性和局限性 / 112

第六章 集体安全体系与权力均势体系 / 117

第一节 集体安全体系与权力均势体系之异同 / 117

第二节 集体安全体系是对权力均势体系的补充和发展 / 131

第三节 集体安全与权力均势并存的国际体系 / 135

第七章 集体安全能成为世界政府吗 / 141

第一节 世界政府思想的发展 / 141

第二节 集体安全与世界政府之比较 / 145

第三节 世界政府理论中存在的问题和缺陷 / 148

第四部分 “二战”以来联合国集体安全的实践与世界秩序

第八章 20 世纪的联合国集体安全体系 / 155

第一节 联合国组织体系、主要机构和作用 / 155

第二节 冷战时期的联合国与地区冲突 / 161

第三节	安全观变化与联合国集体安全体系	/ 169
第四节	20 世纪 90 年代的联合国与国际安全问题	/ 175
第九章	地区性集体安全体系	/ 186
第一节	欧洲集体安全体系	/ 186
第二节	独联体集体安全体系	/ 198
第三节	东亚地区集体安全体系的前景	/ 204
第十章	21 世纪国际政治格局与联合国集体安全的未来	/ 215
第一节	国际秩序和大国关系调整的新特点	/ 215
第二节	联合国与阿富汗战争	/ 218
第三节	联合国与伊拉克战争	/ 220
第四节	联合国改革与集体安全的未来	/ 223
结论		/ 238
参考文献		/ 241
后记		/ 249

开场白：长途汽车上的几幕场景

场景一：人人自危

某年某月某日，一辆长途汽车离开繁华热闹的都市，正向目的地飞驰，车上的四十位旅客来自全国各地，他们互不相识，各怀心思。有人兴致勃勃，欣赏着车外的景色；有人思考着到达目的地后先要做什么；有人怀揣数万元现金，显得有些心神不定；有人戴着耳机，闭着眼，似睡非睡……这时，汽车已经远离了市区，看不到一个村镇。

突然，有一个人（或两个人）从座位上忽地站了起来，手里拿着明晃晃的匕首（或其他凶器），向旁边的几个人喊道：“都坐着别动，乖乖地把钱交出来，谁敢不交，我就让他白刀子进去，红刀子出来。”说完，还用力地比划了一下。

车上的人一下子被突然出现的歹徒吓得惊惶失措，司机也吓得停下了车。面对歹徒的嚣张气焰，一、两个胆小的旅客掏出了钱包，摘下了手表，交出了手机。一个旅客拒交财物，并与歹徒展开了搏斗，被歹徒在大腿上狠狠地刺了一刀，鲜血直流，歹徒还是从他身上抢走了钱物。离歹徒不远处有两名旅客看起来长得很高大壮实，歹徒似乎颇有怯意，而这两名旅客虽然也很紧张，但却对发生的抢劫事件无动于衷，摆出一副“人不犯我，我不犯人”的超然姿态。

就这样，歹徒穷凶极恶地将其他旅客的钱物抢劫一空。最后，他逼司机打开车门，扬长而去。这时，那两个看起来身强力壮的旅客在其他人眼里似乎成了众矢之的，甚至被怀疑是歹徒的帮凶。一路上，旅客们人人自危，战战兢兢。

场景二：合伙对敌

某年某月某日，一辆长途汽车离开繁华热闹的都市，驶向目的地。车上四十位旅客中有六个人是回乡探亲的老乡。听说路上不安宁，上车前就商定，一旦遇到歹徒，就彼此照应，一起对付劫匪。谁料想，在路上，抢劫事件真的发生了。不

过，这里有两种情况可能发生：

一是六名旅客为保护自己的财产，与歹徒展开了搏斗。但因手中缺少武器，有两个被歹徒刺倒在地，其他四个吓得也不敢动。歹徒洗劫了他们的钱物，砸开门扬长而去。

二是六名旅客面对歹徒的恐吓毫不畏惧，经过一场较量，制伏了歹徒，并将他们扭送到附近的派出所。搏斗中，他们中有两名受轻伤。

场景三：建立互信

某年某月某日，一辆长途汽车离开繁华热闹的都市驶向目的地。上车前，乘客互通姓名和职业，认识了一番，消除了不少疑虑，有几个甚至相互间还交换了自己的住址。旅途中，有两个旅客发生了争执，但是在其他人的劝说下，最终平息了下来。不过，这种场景比较复杂，会有三种情况发生：

一是大多数旅客都是比较坦诚的，相互间交换了真实的姓名、职业和住址，但个别旅客谨慎过度，提供了虚假信息。尽管如此，旅途中没有发生抢劫事件，大家相安无事，安全抵达了目的地。

二是只有几个旅客真心实意地想与其他人交朋友，但大多数旅客还是很谨慎，给大家交换的个人信息要么模糊不清，要么是编造出来的。尽管如此，没有人试图抢劫他人的钱财，大家相安无事，顺利到达目的地。

三是大多数旅客都非常谨慎，相互间交换的个人信息不仅不完整，而且有不少是虚假的。正如大家所担心的，车上果然出现了歹徒，有几名旅客的财物被抢劫，还有一名旅客在与歹徒搏斗中受伤。歹徒在得手后扬长而去，旅客中相互间的疑虑更深，就这样战战兢兢地到达了目的地。

场景四：集体保护

某年某月某日，一辆长途汽车离开繁华热闹的都市，驶向目的地。上车前，为了保护所有旅客的财产和生命安全，所有旅客都同意建立一个临时管理委员会，并选出了临时管理委员会主任，还挑选了几名身强力壮的旅客建立一个旅客安全保护小组，正所谓，“人人为我，我为人人”。如果车上出现个别人抢劫他人财物的事件，包括旅客安全保护小组成员在内的所有旅客在临时管理委员会的领导下群起而攻之，并由旅客安全保护小组实施，在制伏歹徒后送交派出所处理。不过，在这一场景中也会出现多种情况：

一是旅客中没有歹徒，大家和平共处，平平安安抵达了目的地。

二是旅客中有一名真的是歹徒，因慑于大家团结的力量，不敢行动，所有旅客平平安安到达目的地。

三是旅客中有一名真的是歹徒，他在行凶抢劫时，被旅客安全保护小组制伏，最终被扭送到附近的派出所。

四是旅客中有一名真的是歹徒，而且他实在太凶悍，虽说临时管理委员会决定共同对付他，但旅客安全保护小组却束手无策。其原因又有两种：一种是保护小组成员中相互间出现矛盾，面对歹徒，有个别成员不愿出力，甚至出现包庇和纵容的情况；一种是保护小组成员也都有意愿干预，但力量不足，最终歹徒还是得逞。

场景五：垂直管理

某年某月某日，一辆长途汽车离开繁华热闹的都市，驶向目的地。上车前，旅客们决定组成一个统一管理的团队，全体旅客的生活实行“家庭式”的等级制管理方法，选出一位有资历有权威的“队长”和分别管理旅客饮食、休息和处理纠纷的“分队长”。整个团队实行上下级负责制，在旅客之间发生纠纷的时候，由主管该事务的分队长处理，并向队长汇报。队长有权对不听话或侵犯他人权利的人给予惩罚，除精神处罚外，情况严重的还可以采取体罚的措施，如中断饮食供应、限制行动自由等。在整个旅途中，旅客中曾经出现紧张关系，但在“领导”的及时处理下顺利得到解决，没有出现抢劫和斗殴等暴力现象。大家和平共处，平安到达目的地。

以上五种假设出来的场景和其中可能出现的各种特殊情况难以将实际生活中的种种情形囊括其中，比如，如果歹徒不是来自旅客内部，而是在停车休息时来自外部，情况会怎么样？如果两个旅客发生严重的财物纠纷，而又缺乏人证，在这种情况下，该如何判断是否发生了抢劫事件？旅客自我保护措施是否合适，是否合法？等等。不过，假设这些场景的根本目的是为了说明在一个有秩序或缺乏秩序的环境中，个人安全如何得到保护而不受威胁，如何实施保护措施才更有效。作者在本书中将整个汽车看成是一个完整且客观存在的社会，旅客就是这个社会中的成员；国际社会也是如此，各主权国家就是这个国际社会中的成员。事实上，即使威胁来自这个社会的外部，也脱离不了下面所要讨论的安全和威胁范畴。

从上述不同场景看，保障个人或一国的安全可以通过多种方式来实现。一是个人安全的自我保护，或称“自助”(self-help)，或称“自卫”(self-defense)；二是个人或国家之间安全的“结盟”保护(alliance)；三是建立个人或国家之间的“相互信任

措施”(confidence-building measures);四是个人或国家之间安全的集体保护(collective security);五是个人或国家之间安全的等级制保护(hierarchy)或称政府式保护(government)。前三种场景发生的情况在国内社会和国际社会中最为普遍,后两种场景则比较少见。另外需要强调的是,保护个人或一国的安全其手段很多情况下不是通过某一种方式实施的,而是同时存在多种形式的保护措施。

需要特别指出的一点是,后两种场景与前三种场景的本质区别是,旅客们试图使整个汽车成为一个有秩序的“社会”,他们认为在这种有秩序的状态下才能更有效地保护自己的安全。当然,问题的关键在于如何才能建立这样的“社会”,又如何使它有效运作。

在上述场景中,就个人安全所受到的威胁来说,可能来自某一个人或者某几个人。威胁的大小根据个别歹徒或团伙力量的强弱而定。长途汽车上的旅客来自四面八方,他们的相互关系体系整体上处于混乱的状态,个体相互间的不信任和警惕是这种状态的明显特点。让我们分析一下旅客在这个“汽车社会”中保护自身安全的最初选择:

从五种假设的场景中可以看出,乘客一般总以为车上有对自己不怀好意的人,特别是坐在自己身边的人。他们要想尽办法保护自己的钱物和身体不会受到歹徒的伤害,比如有的人会使自己显得强壮些,或者怀揣护身的刀子给自己壮胆,或者寻找能够相互帮助的伙伴,或者寄希望于长途客车上的安全防范措施、甚至司机和乘务员等。有了这些保护方式,即使安全受到威胁,也能作出强有力的反抗。旅客们在长途旅行中最关心的是自己的安全,包括财物安全和生命安全,而不是拥有多少可以威慑歹徒的力量,虽然他们千方百计地增强这种威慑力量。

但是,我们马上又会碰到许多新的问题:一个旅客的安全如何影响其他旅客的安全?一个旅客的安全与整个“汽车社会”的安全关系是怎样的?身强力壮的旅客是否愿意保护弱小旅客的安全?如果临时管理委员会要求所有旅客向歹徒进行回击时,一些人出于私利或胆小怕事不听指挥怎么办?如果几个旅客联合起来也难以阻止抢劫该怎么办?等等。看来,就旅客之间的安全关系问题,有必要对五种场景进一步进行分析:

第一种假设的情况比较简单。在“人人自危”的汽车上,只有最强壮的旅客才有可能不受歹徒的袭击,不过,他越强壮,甚至相貌越凶恶,或者说他的安全越有保障,他身边的人或整个车厢里的人就越会感到不安全,甚至可能对他更加警惕,而不管最终歹徒是不是他。在这种无秩序的情况下,旅客们除了自我保护外,也苦无良策。在这种场景中,旅客的安全是相互孤立的,甚至是相互对立的。这个

“汽车社会”的个人安全保护形成的是一种“自助体系”。

众所周知，人们外出的时候，喜欢结伴而行，不管他们是什么关系，以这种方式出行，他们会感到比较安全些。比如有的人是好朋友关系，有的人是老乡关系，有的是亲属关系。了解对方就是增强信任感，也就增加了安全感。可以想象，第二种假设无论在国内社会还是国际社会中都是比较常见的。在此场景中，如果把这些结伴的人看作一个人的话，那么，旅客们的安全关系与场景一并无二致。我们所发现的不同点是，在场景二中，结伴的旅客是将自己的安全彼此交给了对方保护，他们之间的安全关系与场景一相比已经发生了根本性的变化，即从相互孤立和对立的关系走向了相互依赖与合作的关系，从而形成了“结盟体系”。在他们当中，安全的保护程度在走向集中。

在长途汽车上，要想让每个旅客相互间通报姓名、职业、甚至住址，恐怕不是件容易的事。但“出门在外都不容易，不要伤了和气”、“以和为贵”的思想在一定程度上使大家相互容忍和接受，因此他们常常与坐在身边的人“套近乎”。当然，建立信任的措施完全靠自愿和自觉。相信对方就是自觉自愿地将安全部分地交给了对方，即使对方不一定作出保护的承诺，但起码可以使其了解和相信自己的和平意图。在第三种场景中，也可能有一部分人不愿与其他人交流。但是，就那些相互间消除了疑虑或威胁的人来说，其自身的安全感增强了许多。

第四种场景是旅客们自发组织的一种自身安全保障形式，即通过保护整个临时团体的安全来实现自己的安全。汽车上任何一个旅客对另一个旅客的抢劫或威胁行为都将被视为对其他所有旅客的安全的威胁，抢劫犯就会受到所有旅客的反击，这个“汽车社会”中的安全关系就形成了一种“集体安全体系”，也就会形成“人人为我，我为人人”的环境。这里有必要指出的是，在集体安全体系中，受害者和侵害者是不明确的，他们可能是“汽车社会”中的任何一名旅客。总之，人们把自己的安全交于临时管理委员会，他们可以在集体安全中受益，但也必须随时随地参与对付侵害者的集体强制行动，包括使用武力。在这种场景中，旅客们的安全是密不可分的，我之安全即为你之安全，反之亦然。个人安全的集中保护表明安全是可以相互合作的。

第五种场景是旅客们自身安全的高度集中保护。以家庭式或国家政府式的层层管理的办法来保护每个旅客的安全，是最高级的保护形式。在此场景中，虽说个人组建政府管理制度是为了自己的安全，但实际情况表明，个人安全的保护不是靠其他旅客的帮助，而是靠政府或家庭式的强制力量。个人安全之间的合作关系转变为个人与政府之间的安全保护关系，用社会契约论来描述个人与国家政府的这种关系是最恰当不过了。这种安全关系所形成的就是“家庭管理体系”或

“世界政府体系”。问题是，至今为止，这种场景在“汽车社会”和国际社会中还没有出现过。

通过对以上五种场景中旅客之间的安全关系的简要分析，我们不难发现这样的特点：

第一，个人安全既相互孤立、相互矛盾，又相互联系，个人之间的安全关系可以从相互孤立和对立的状态逐步走向相互合作和依赖的状态。

第二，个人安全的保护程度从分散渐趋集中。从第一种场景到第五种场景，个人安全有着从低级到高级的多种保障形式。

第三，个人可以选择一种以上的安全保障形式，有的人选择第一种和第二种，有的人会选择第一种和第三种，有的人可能同时选择前三种，有的人内心深处则希望选择后两种形式。一个人除了自我保护外，还会千方百计地寻找能够加强自身安全的其他形式。仅仅选择其中一种是不符合实际情况的。

第四，无论旅客选择哪一种形式，其首要目标是保护自身的安全。因此，旅客会尽可能选择合适的安全保护形式，以提高自己的安全程度。

第五，从第一种场景的“自助体系”到第五种场景的“家庭管理体系”，所有的旅客都考虑到，如果真的出现抢劫犯，对于任何一方来讲，使用武力都是最后的手段。安全与武力是五种安全保障形式的核心要素。这也是五种安全保障形式的共同点。不论个人和集体采取什么样的安全保护措施，使用武力在每一种形式中都是最后的选择手段。

可是，作为场景设计者或作为长途汽车中的一位旅客来讲，我清醒地知道，万一出现针对自己的抢劫事件，仅靠自己的力量是很难制伏抢劫犯的；靠伙伴的帮助，也不会有十足的把握。希望歹徒事先告诉我他的履历以备不测吗？可能性微乎其微。但是，即使不会发生意外的抢劫事件，我暂时也不会考虑选择在长途汽车上出现家庭式或政府式的管理制度。那么，采取集体安全形式又怎么样呢？

如前所述，在场景四中可能会出现多种结果。可能是歹徒慑于集体的力量不敢采取行动，也可能是在实施抢劫行为的过程中或之后为集体力量所制伏；但也可能会出现集体力量不能制止歹徒的情况。更为关键的是，如果身强力壮的旅客不愿为其他弱小旅客作出安全承诺，对抢劫事件置若罔闻，又会出现什么样的情况？身强力壮的旅客之间的相互关系是否和谐？他们是否可能因小集团利益而相互推诿责任？如果发生这样的情况，其他旅客的安全又如何得到保证？事实上，这些可能的情境在其他几种安全保护形式中也照样存在。

人们会问，问题到底出在什么地方？是因为这种制度本身存在某些缺陷，还