

完善“一带一路”建设的“安全之翼”

翟 崑 周 强

内容提要：“一带一路”作为一项国家战略决策，是统筹内外的长线工程，发展动力与制约因素并存。由于“一带一路”建设可能导致更高层级的“国家风险”，因而具有安全属性，所面临的风险也将是各种安全风险的高端聚合，具有空间维度上的系统联动性、时间维度上的战略长期性、性质方面的应对局限性。由此，“一带一路”建设之初，须未雨绸缪，防患于未然。中国必须加强客观正确分析与预判形势的能力，统筹好“一带一路”进程中的发展与安全两件大事，将发展与安全的相互制约关系转化为相互促进关系，达致“有利于安全的发展，有利于发展的安全”的良性互动态势，确保“一带一路”趋利避害。

关键词：一带一路 安全风险 风险管控 国家风险

2015年3月28日，国家发展和改革委员会、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，标志着“一带一路”建设进入务实合作的新阶段。兴一利也生一弊，“一带一路”的初期运作在取得一定成效的同时，也将带来或面临一些问题、挑战、风险和困难。历史经验表明，任何一种国家战略行为都有成功和失败两种可能。“一带一路”是国家战略决策，是统筹内外的长线工程，发展动力与制约因素并存，开局成功并不意味着整个过程都会成功，能否行得通仍有待观察。“一带一路”本质上是发展问题，也因导致更高层级的“国家风险”而具有安全属性。“一带一路”面临的风

翟崑 北京大学国际关系学院教授；周强 中国科学院信息工程研究所。

感谢北京大学国际战略研究院的课题支持。感谢中国现代国际关系研究院傅梦孜副院长，刘军红、付宇、韩立群等研究人员为本文提供的智慧和支持。

险是各种安全风险的高端聚合，具有三大特性，分别是空间维度上的系统联动性，时间维度上的战略长期性，在性质方面的应对局限性等。中国必须加强客观正确分析与预判形势的能力，统筹好“一带一路”进程中的发展与安全两件大事，在重视“发展之翼”的同时，也要完善“安全之翼”，形成推进“一带一路”建设的良性互动模式。

一、“一带一路”风险的系统联动性

从空间维度看，“一带一路”是立足国内，以周边为重点辐射全球的对外开放战略，是中国特色的大国外交的展开，其外部风险主要来源于沿线相关国家，周边整体，以及全球。

“一带一路”面临的全球安全环境总体趋紧。在后金融危机时代，安全困境加剧、发展瓶颈突出、社会治理失衡等系统性风险联动，对“一带一路”的影响主要表现为四方面：

一是金融危机加速格局转型，大国围绕世界秩序走向与战略地位的较量与斗争加剧。各大国均调整内外政策，以各自优势竞争领域为手段，争取在国际转型进程中掌握主动权。“一带一路”具有资金、技术、能力和地缘优势，是中国从地区大国成长为全球大国的主要战略手段，与各方既有利益交汇，亦存在明显的战略态势竞争，带有战略安全的属性，面临国际格局转型的风险。二是冷战结束以来，大国间的战争条件虽基本可控，但“阿拉伯之春”后中东乱局恶化与乌克兰危机、“伊斯兰国”兴起交织；从地中海到黑海、里海，直至中亚的古老丝绸之路地区涌动多种风险；在周边，朝核问题与东海、南海纷争联动，中南半岛新老问题交错，印巴局势尚待稳定。传统安全问题“共振”，难分轻重缓急，加大了“一带一路”走出去的安全风险。三是发达国家增长周期分化，新兴国家遭遇转型困境，增速下滑，“金砖”褪色，世界经济体系面临力量重新分布和增长结构的分化重组。发达国家试图利用规则、制度和政策优势重新主导世界经济的基本格局，对新兴国家实施保护措施，甚至不惜搞贸易战、汇率战和资源能源战，使“一带一路”面临全新的体制风险。四是全球生态、能源、气候变化、自然灾害等非传统安全问题错综交杂，衍生蔓延，相互联动，形成复合风险，现行的全球治理机制尚难有效应对，“一带一路”直面全球治理机制匮乏的“外部经济风险”。

“一带一路”面临的主要矛盾，是大国在周边的地缘战略反制。一是大国担心“一带一路”将改变地缘政治经济格局。“一带一路”开辟从波罗的海到太平洋、从中亚到印度

“一带一路”面临的全球安全环境总体趋紧。

“一带一路”面临的主要矛盾，是大国在周边的地缘战略反制。一是大国担心“一带一路”将改变地缘政治经济格局。二是大国反制“一带一路”，积极争夺地区主导权。三是日本已对中国展开海上丝绸之路的海外端点竞争。

洋和波斯湾的交通运输走廊，使得亚欧大陆经济“共振”，超越了美国的“新丝路”构想，涵盖了俄、印、伊朗等国提出的“北—南”国际运输走廊方案，欧盟的“欧洲—高加索—亚洲运输走廊”计划。“一带一路”重新开启阻滞多年的亚欧经济交通大动脉，实现各国互联互通，再辅以人民币走出去，势必改变目前的地缘政治和经济格局，被认为是对美欧主导的秩序构成挑战，引起美国及其盟友格外担心。二是大国反制“一带一路”，积极争夺地区主导权。在“一带”地区，中、俄、美、印、土耳其等国在中亚地区保持着竞争、共处、有限合作的关系。目前，中亚有两条丝路交叉：一条是美国主导的南北走向的丝路，另一条是中国主导的东西走向丝路。如果中国主导中亚的铁路并网对轨，则打破中亚现有的利益平衡，触动多方利益，问题会集中爆发。在“一路”地区，中国南向出海战略与美国的印度洋、太平洋两洋战略直接相对；中国在中南半岛的南北向的战略通道建设与日本主导的东西向的战略走廊交叉。中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊均无法回避印度在本地区的主导地位。中国不仅要协调与印度等新兴大国在非洲的利益，更要协调与非洲旧宗主国及美日的利益问题。中东最大问题是美欧俄三方矛盾，激化西亚北非风险。在大洋洲，中国更是深入澳新传统后院，掌控能力更弱。三是日本已对中国展开海上丝绸之路的海外端点竞争。早在2011年5月，日本就挑选本国10个“能与中韩抗衡的战略港口”加大投入，积极竞争。之后，日本政府又对其中三个重点港口注资，国家控股30%，搞“国家战略港口”，扮演亚洲直航美欧市场的战略枢纽，参与国际战略竞争。当前，日本针对中国的21世纪海上丝绸之路，对印尼的流通系统实施战略投入，并拟构建从莫桑比克湾到斯里兰卡（印度南端点），再到孟加拉湾的海上油气运输线，充实港湾建设；在澳大利亚、巴布亚新几内亚构建油气基地、运输线路，展开安全合作、武器装备合作研发，加强对南向航线的掌控力。

“一带一路”面临的最直接风险，主要来自沿线的国家。一是一些国家陷入社会矛盾高发期。二是不少周边国家进入民主化转型阶段。三是国家发展不平衡导致诸多政策陷阱。四是一些国家的地缘战略地位比经济利益更重要。

“一带一路”面临的最直接风险，主要来自沿线的国家。如果说全球安全环境是背景，地区大国在周边地区的博弈是主要矛盾的话，那么“一带一路”面临的最直接的风险，则来自所涉及的诸多具体国家。“一带一路”需要长期稳定的投资，客观上增大了对所在国社会政治稳定的要求。“一带一路”地区多属于后发展中国家，政权结构不稳、民族宗教问题突出，地缘关系复杂多变，外部势力交错，非传统安全问题交织，对华多有疑虑，安全问题迥异。值得注意的有以下问题：一是一些国家陷入社会矛盾高发期。金融危机以来，发达与新兴大国都面临社会政治转型矛盾和动荡，不少国家进入社会风潮的高发期。各国固有的深层次矛盾在金融危机催化下全面放大激化，宗教、族群、阶层矛盾进一步加剧。国内社会秩序失和、摩擦加剧，给社会政治安全带来重大冲击，进而冲击

市场投资环境，影响中资企业在当地经营。二是不少周边国家进入民主化转型阶段。最典型的案例是缅甸，缅甸自2010年大选后调整对华政策，中缅关系滑坡。2015年缅甸大选将再度考验中缅关系及“一带一路”项目建设。三是国家发展不平衡导致诸多政策陷阱。周边不少国家面临着国家发展不平衡的严重问题，市场运行与政府规划脱节、社会请愿与经济发展相悖、私人投资与国家需要相左的现象比比皆是，缺乏计划性、均衡性和统一性。中国企业和资本若是将在国内的做法搬到国外，用中国思维推断投资目的国政府、社会和市场的关系，极易遭受政策风险。非洲许多国家是英、法前殖民地国家，其公路、铁路到目前仍是“矿山—港口”模式，作为宗主国交通网的末梢、终端存在，中国若要参与改建将直接冲击老牌殖民帝国的利益。四是一些国家的地缘战略地位比经济利益更重要。阿富汗的战略地位重要，是“一带一路”的关键节点。中国进入阿富汗并不意味其他各方博弈的退出，也不排除美国重新回来。霍尔木兹海峡是“21世纪海上丝绸之路”的重要节点，伊朗的陆上边界则是“丝绸之路经济带”的路上必经之地。但伊朗是美俄欧三方力量博弈的交汇点，也是中东什叶派与逊尼派斗争的焦点，更是重要的石油出口国家，且国内形势复杂，“一带一路”在伊朗布局首先要考虑的是战略地位而非经济利益。

二、“一带一路”风险的战略长期性

从时间维度看，“一带一路”是统筹和兼顾内外两个大局，发展与安全、责任与贡献、历史与现实、传统与现代等多对矛盾的产物。随着“一带一路”规划由模糊变清晰，其目标也水涨船高，主动或被动地承载了具有不同历史阶段意义的战略含义。战略目标有多宏伟，战略风险就有多大。这不仅使“一带一路”将继承该地区原有的全部战略风险，而且会激发一些新的战略风险，两者相互叠加，将伴随“一带一路”建设的始终。

从五到十年的周期看，“一带一路”面临的主要挑战，是如何与全面深化改革协调共进。“一带一路”最基本的目标就是统筹内外两个大局，服务对外开放战略，提供公共产品。全面深化改革的内容涵盖“一带一路”建设，为后者提供国内环境、制度基础和动力资源。“一带一路”为前者优化国际环境，谋求制度对接，提供倒逼动力，升级国家整体

战略。反之，两者不协调，则相互掣肘。一方面，“一带一路”作为未来周边外交工作的重点和主要抓手，应带动国内工作与对外工作的协调发展，提高整体治理能力，使治理体系升级。另一方面，“一带一路”建设应致力于助推周边乃至世界经济的增长、经济结构转型，提升周边在全球经济体系中的地位和作用，带动亚洲继日本、“四小龙”、“四小虎”、中印之后的再一波经济增长。这需要中国

从五到十年的周期看，“一带一路”面临的主要挑战，是如何与全面深化改革协调共进。

按经济规律办事，不仅要投资互联互通，更要创造更高附加值，优化和提升沿路地区产业网络和全球产业链中的地位。目前来看，任何一个单一目标都是前无古人的挑战。

从十年到二十年的周期看，“一带一路”面临的主要挑战，是如何柔化“亚太双轨格局”的矛盾。

从十年到二十年的周期看，“一带一路”面临的主要挑战，是如何柔化“亚太双轨格局”的矛盾。根据2013年10月中央周边外交工作座谈会的精神，“一带一路”也被赋予通过经济手段，进一步优化周边环境的战略目标。当前，国际体系发展演变的主要矛盾仍是经济依存与安全对立同步上升，相互制约，主要体现为中美在亚太（周边）地区的合作与竞争的同步加强，南海、钓鱼岛、朝鲜半岛等一系列热点问题升温，以及跨太平洋伙伴关系协定（TPP）和区域全面经济伙伴关系（RCEP）之间的地区经济规则之争。从深层次看，亚太地区格局呈现向“双轨”结构演变的趋势。“双轨”是指美国主导的一轨，以及非美国主导的一轨。在经济方面，体现为美国主导的亚太经济体系，以及非美国主导的亚太经济体系，后者包括东亚经济合作和中国驱动的亚洲经济一体化等。在安全方面，体现为美国双边同盟体系，以及非美国主导的地区安全合作机制，后者包括亚洲中小国家建立的多边安全对话与合作机制和中国积极推动的多边安全机制等。目前，美国主导的一轨仍强于非美国主导的一轨，但后者处于上升势头，两轨既相互竞争又相互补充，其博弈结果将决定中美在亚太的权力分配、亚太秩序的走向。因而，美国一方面担心中国军力不断上升，中国在亚信等多边安全合作机制中的地位日益突出；另一方面担心“一带一路”建设将削弱美国主导的亚太经济体系，尤其排斥具有金融属性和另起炉灶性质的亚洲基础设施投资银行（亚投行），一度明确反对盟友加入亚投行。美国的逻辑是，如果任由中国与周边形成更加紧密深层次的物质、制度和人员互联互通，中国在亚太的中心地位将更加稳固，成为名副其实的“中间之国”。¹在这个意义上，“一带一路”被赋予了对抗“美国亚太战略再平衡”的意义。同时，中美围绕亚太格局塑造的竞合，使得本地区其他国家的战略地位和重要性凸显，它们的战略倾向和民心向背至关重要。

中美围绕亚太格局塑造的竞合，使得本地区其他国家的战略地位和重要性凸显，它们的战略倾向和民心向背至关重要。

总之，“一带一路”的推进能否柔化优化双轨格局，而不是硬化恶化双轨格局，其难度和风险也都是空前的。

从五十年的周期来看，“一带一路”面临的挑战，是如何在更高层次平衡中国与世界的关系。“一带一路”也被赋予了助推“中国梦”的战略含义。如果按

1 参见王缉思：《东西南北，中国居“中”——一种战略大棋局思考》，《世界知识》，2013年第21期；王赓武：《中国已有条件回到“世界中央”位置》，联合早报网，<http://www.zaobao.com/special/report/politic/cnpol/story20150402-463864>，2015年4月20日登录。

照线性逻辑推论，中国将在本世纪中叶，也就是中华人民共和国建国100周年时，实现“三步走”计划，实现本届领导人提出的中华民族的伟大复兴。将面临“一二三四五”的挑战：“一”是指“一带一路”如何助推以中国为中心的地区经济一体化。“二”是中国作为“老二”，如何运用“一带一路”在海陆两翼与“老大”进行博弈。“三”是指中国如何处理好“一带一路”对“中—美—邻”这一大战略三方关系的影响，形成良性互动。“四”是指如何通过“一带一路”，形成周边而全球的，真正意义上的互联互通，所谓“四通八达”而非“四面树敌”。“五”是指“一带一路”提出的“五个通”，即“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”能否推而广之，成为新时期中国发展对外关系综合施策的政策篮子。

从五百年的周期来看，“一带一路”面临的挑战，是如何推动亚洲复兴的历史使命。1500年以来西方兴起，东方衰落。新加坡战略思想家马凯硕预言，人类历史进程已经进入欧洲衰落，亚洲崛起的阶段。“一带一路”致力于“亚洲命运共同体”建设，并与2014年5月提出的亚洲安全观相呼应，致力于中国引领的“亚洲振兴”，重塑亚洲秩序。几百年来，“亚洲振兴”的进程历经波折。从20世纪四五十年代亚非国家民族独立以来，不断受到市场经济周期、地缘政治博弈、国际格局对抗和意识形态斗争的影响。这些因素并没有随着时代的发展而消弭，而是会在一定时机条件下反复甚至是聚合，而“一带一路”的兴起，显然具有催化作用。

从千年周期来看，“一带一路”面临的挑战，是如何顺应国家兴衰的周期律。“反者道之动，弱者道之用”。古代丝绸之路的兴起与衰落有其规律，国家的兴衰是丝绸之路的最大战略风险。国家在崛起和兴盛时期如果摈弃了韬光养晦，尽管出于提供公共产品的好意，但是若采取了对抗冒进、自不量力、引发误解的战略行为，也会走向败落。同时，也不排除强大国家因为处理不好一些细微事件而崩盘的可能。新一代中国国家领导人熟知大国兴衰的规律，经历过“文革”的苦难，实际经验丰富，具有极强的进取意识、忧患意识和成事意识。即便在他们看来，国家实力强，政策储备多，符合时代潮流，也不必然保障“一带一路”的成功。他们对“一带一路”可能也是做成败各半的打算，在“底线思维”的基础上作最艰苦的打算、最大程度的努力。

由此来看，“一带一路”所赋予的战略目标周期越迫近，越短，积聚的战略风险就越多，越集中，越强大，并将影响周期更长的战略目标。我们在考虑和算计“一带一路”风险时，往往更注重空间维度的风险系统联动，因为它具体而明

从五十年的周期来看，“一带一路”面临的挑战，是如何在更高层次平衡中国与世界的关系。

从五百年的周期来看，“一带一路”面临的挑战，是如何推动亚洲复兴的历史使命。

从千年周期来看，“一带一路”面临的挑战，是如何顺应国家兴衰的周期律。

国家实力强，政策储备多，符合时代潮流，也不必然保障“一带一路”的成功。

显；往往忽略风险在时间维度上所表现出来的战略长期性，因为它抽象而隐晦，不得不察。

三、“一带一路”风险的应对局限性

从各种迹象看，中国相关政策部门已注意到战略风险问题，并加以防范。比如，从外宣层面看，政府格外注意淡化其战略色彩，《“一带一路”愿景与行动》并没有采用更正式的由国务院新闻办发布白皮书的形式，而是采用发改委、外交部、商务部三部委联合发布报告的形式，而且报告强调“一带一路”的实质是对外开放战略，是区域经济合作倡议。尽管如此，“一带一路”风险的应对，也存在极大的局限性，不可能完全做到趋利避害。

认知差异。中国走出去往往是一边宣介一边落实，像“一带一路”不可能一切都准备停当后再干，往往会引起国内外的认知差异，从而影响风险防范的有效性。主要有如下情况：**1. 信息不对称。**从获取有关“一带一路”信息的多少、准确度和权威性来看，政策圈子内多于圈子外；精英层多于基层民众；国内多于国外。即使在中国政策圈子内部，也存在相关方信息不准确，不充足，不系统的问题。智力支撑往往跟不上现实政策的需求。比如，中国应加强对沿线沿途国情及风险的研究，但是负责“一带一路”设计和规划的官员很少有机会到国外深入调研。国内智库建设虽然大热，但刚起步，难以拿出有见地和可操作性的方案。

2. 看法不一致。国内外对“一带一路”有很大的质疑。比如国内学者普遍怀疑“一带一路”是否经过严密的论证，是否做过科学的成本—风险分析，担心出现“一窝蜂”、“大跃进”等现象。外界怀疑“一带一路”的目的是经济性的还是战略性的，是提供公共产品还是另起炉灶。正如中国人想当然地认为，美国国务卿希拉里·克林顿于2010年提出的新丝绸之路战略是典型的地缘战略一样，有针对中国的一面。美国等也自然认为，“一带一路”是中国的地缘大战略，旨在对抗美国“亚太战略再平衡”，重塑地区和国际秩序。**3. 表达不匹配。**中国的对外政策语言包括了大量军事用语，比如“桥头堡”、“战略大通道”、“攻坚战”、“进军”、“经略”、“战略支点”、“内线、外线”、“保驾护航”等，足以引起外界质疑。而且，中国越强调中国特色，他者可能越反感；中国越强调互利共赢，他者可能越怀疑；中国越高调，他者可能更阳奉阴违。**4. 宣介不及时。**“一带一路”的对外宣介总体滞后，从2013年10月第一次正式提出“一带一路”，到2015年3月底才推出公开版的《“一带一路”愿景与规划》，长达17个月，期间足以引发大量不必要的错误解读和故意歪曲。

行动差距。“一带一路”是主动塑造周边环境，引导世界新变革的举措，其推进过程中的每个环节都将面临行动差距的问题，从而影响风险防范的有效性。

1. 内外政策优先性不同。“一带一路”是中国2015年乃至更长时间段的重点工作，

而外方很难把“一带一路”相关项目作为优先考虑战略。比如，东盟2015年的优先战略考虑是东盟共同体建设和RCEP，而不是中国提出的中国—东盟自贸区升级和21世纪海上丝绸之路。

2. 内外执行力和节奏不同。中国可以做到“中央一分布置，地方九分落实”，相关省区均将“一带一路”列入政府工作计划。而外方的政治文化、管理风格、执行力和效率明显不同，不可能跟随中国节奏和中国方式起舞。

3. 内外制度体系不同。中国在全面深化改革自身制度体系的同时，还要通过推动“一带一路”实现与不同国家的制度体系对接，这可能是最困难的政策环节。

4. 内外的支撑和保障力度不同。中国政府能提供大量人、财、物、政策的支持，但国外政府更替往往带来政策的变动，比如泰国和斯里兰卡都曾出现政府更迭而与中国毁约的问题。另一方面，与发达国家相比，中国具有国际行动能力的民间组织还欠发达，严重制约海外风险防范。

防范困难。

1. 高难度。“一带一路”倡议使我国与周边地区的发展形成海陆对接之势，并以周边为中心向全球扩散，因而风险来自全球、地区和国别等三个主要的层次，政治、经济、社会、生态、安全等多个维度，传统与非传统两大类，可防范与不可防范两种性质，国家和非国家两类行为体，¹形成复杂聚合，系统联动局面，风险防范和治理的难度相当大。

2. 高频率。以中国的体量，“一带一路”带动我国海外投资和人员加速、加力、加大规模走出去，中国与地区的互动更加频密，范围扩大，程度加深，势必牵一发而动全身，风险趋向于多点爆发、联动共振、反复不断，带来更大的复杂性、风险性和不确定性。

3. 高破坏性。“一带一路”上的政治冲突、军事对抗、宗教事件、地区摩擦、贸易纠纷增多，网络攻击、环境恶化、能源危机凸显，各种冲突多发、频发、升级，全球化、信息化将风险叠加放大，增强风险的破坏性。

4. 高联动性。单一风险如果不能及时加以控制，将带来一系列连锁效应，经济问题影响政治关系，政治问题影响经济关系，环境问题影响经济关系，等等。比如，世界经济增长缓慢和贫富差距拉大，加上人口发展失衡，往往导致跨国人口流动加速和城市化瓶颈突出，而这又导致能源和其他资源的需求超过供给，加剧生态环境恶化，传染性疾病迅速扩散，并导致部分地区和国家内部的民族分离主义上升，部族、教派矛盾突出，也有可能刺激恐怖主义和极端主义兴起，进而又会演变为传统安全问题。

四、完善“一带一路”的“安全之翼”

好的战略设计讲究受益与风险的平衡，在起始阶段就未雨绸缪，防患于未然。国家只有抓紧建设“安全之翼”，配之以已然成型的“发展之翼”，将发展与

¹ 非国家行为体，包括非政府组织、新媒体、反政府武装组织、恐怖分子、个人等，都有可能成为风险源。

安全的相互制约关系转化为相互促进关系，达致“有利于安全的发展，有利于发展的安全”的良性互动态势，才能确保“一带一路”趋利避害。

国家风险。1. “一带一路”建设面临的风险具有系统联动性，战略长期性，应对局限性，由一般的企业“走出去”风险，升级为典型的国家层次的战略风险，是国家风险。2. 应由国家设置“一带一路”总体战略规划，其内容既要包括《“一带一路”愿景与行动》等发展规划和对外宣介，也要包括建立相应的“一带一路”风险防范体系。3. 该体系由“一带一路”工作领导小组统筹内外两个大局，调动国家多种资源，因地制宜，整体规划，综合施策，使用合作方式分散风险，利用差异管理控制风险。4. 该体系的建立应与国内治理体系的改革一致，顺应国家总体安全观以及制定中的《国家安全法》，同时加强国内国外的风险防范能力与基础，在鼓励地方、企业、智库、民间机构发挥更大作用的同时，也要制定相应的规范。5. 对于“一带一路”的重点，即涉外和跨境基础设施项目，必须遵循国际通行规则严格进行可行性论证，既要考虑需要也要考虑可承受能力，防止出现后续项目的“无底洞”效应，应形成强制规定，没有安全和风险评估及保障措施的项目不予批准。

入乡随俗。“一带一路”一头在境外，防范风险的基本原则是入乡随俗。1. 舍得花时间、肯投入，展开境外多方调研，掌握基础数据，力求有的放矢，稳妥投资，确保有效有用。调研主要包括三方面的内容：一是自然情况。二是当地国家内部社会、宗教、国情。三是“政权结构”，如资源分布、地缘关系、外部势力，以及政治与国有战略资源企业关系，战略资源企业的股权构成，特别是外部势力对当地资源主权的掌控程度和利权关系。2. 国内外的国别研究、功能领域和战略问题的专家学者整合，形成合力，综合细致研究“一带一路”建设举措对相关国家的影响及其可能的反应，做好相应预案。3. 思考全球化、行动本地化，合起来就是“全球属地化”。中国企业“走出去”曾有忽视属地化的教训，应在“一带一路”的新进程中加以改善。4. 强化与当事国事先签订“投资保护协定”，用法律方式保护利益。需要事先安排“相通相融的法律制度”，确保法律的适用性，确保投资的有效性和利益的可控性。

国际合作。“一带一路”的风险既是中国的风险，也是利益相关方的共同风险，需要共同攻坚克难。因而，应采用全球通用的“多利益相关方”模式，展开多层次多维度的合作。利益相关方来自官方、商业、产业、学术、媒体、军队、民间、宗教等各个领域的组织。只有把这些利益相关方的利益考虑到，照顾到，协调到，才能最大程度地降低风险，顺利推进，共同受益。任何一方的利益考虑不周，就有可能造成行动不力，在某个环节掉链子，问题多发，影响全局。为此：1. **大国协调。**“一带一路”推进的力度越大，地缘战略反制也就越明显，应与相关大国进行高层次的战略协调，争取理解支持。中美加强沟通，弥合差异，塑造共识，以不激化中美矛盾为前提，使“一带一路”成为推进两国新型大国关

系的新的正面因素，而不是新障碍。倡议美国与中国共建“一带一路”并加入亚投行，降低美国的疑虑，吸引中间地带的国家，带动日本采取合作态度，为地区共同提供公共产品。在中亚与俄罗斯协调，在非洲需要加强与欧盟大国和美日的沟通与合作；在东南亚需要考虑与美国协调，克服地缘政治和经济风险；在南亚和印度洋妥善处理同印度的关系。

2. 借助一些功能性国际组织。内陆国家实现互联，确保交通运输的自由或便利，需要实现运输单证的标准化和统一海关手续，国际货物运输的海关公约（简称 TIR 公约）是一个全球性的、安全的、可以实现多种交通运输形式联运的联合国海关转运和保证体系，它采用一种简单的、相互认可的手续实现门到门的运输服务。

3. “一带一路”应以“惠及民众”为旗帜。“国之交在于民相亲”，只有得到民心的“一带一路”，才有成功希望。