

# 集体行动“搭便车”的破解之道

## ——基于河北邱村实行村级公益事业集资“国家+农民”新模式的个案研究

程士强

**摘要：**本文借用科尔曼的理性选择理论及奥尔森的集体行动搭便车困境理论，对河北邱村集资修路事件进行个案研究和理论分析，总结其中“搭便车”困境的具体表现，并从村干部作用、社会资本、国家政策的激励等角度解释该村“搭便车”的破解之道。利用集体行动理论、理性选择理论等相关理论对该个案进行事件分析，同时结合实际系统地阐释这些理论。

**关键词：**集体行动 搭便车 理性选择理论 个案研究

### 一、 背景

农村税费改革前，村提留、乡统筹是村级公益事业建设的主要资金来源。农村税费改革逐步取消了村提留、乡统筹和之后，减轻了农民负担，但村级公益事业失去了固定的预留资金，国家规定村内的公益事业建设由村集体根据需要进行“一事一议”，从村民中临时集资。但是，在农村集资还是非常困难的，成功进行“一事一议”集资建设公共事业的村不到10%(张克中、贺雪峰，2008)。这主要因为村内道路属于准公共产品，它是由本农村社区居民共同享有的“社会产品”，具备公共产品的效用不可分割性、消费的非排他性和取得方式的非竞争性等特征(王名，2002)。花钱购买这种物品与不花钱购买的人在消费公共物品的权利并无差异，村民缺乏参与集资的主观动力和客观激励，公共物品的这种性质促使理性的村民产生坐享其成而“搭便车”的现象。

因而，村级公益事业建设投入总体上呈下滑趋势。出现了所谓的“税费改革——农民负担减轻——基层政府收入减少——公共产品供给更加短缺”的困难局面。为此，国家开始积极探索对村级公益事业建设进行财政奖补，根据《国务院农村综合改革工作小组 财政部 农业部关于开展村级公益事业建设一事一议

财政奖补试点工作的通知》安排，2008 年，中央选择黑龙江、河北、云南三个省在全省范围开展试点。2009 年总结试点经验，完善政策，逐步扩大试点范围。

一事一议财政奖补范围主要是村内道路等村级公共事业建设，采取农民集资、财政补贴的“国家+农民”模式，以提高农民参与社区公共事业建设的积极性，改善投入不足的困境。奖补标准在河北省是：重点项目在村民每人每年筹资 20 元限额内，由中央和省财政按照村民筹资总额 1：3 给予奖励补助；一般项目则以 1：1 给予奖励补助。

长期以来，河北邱村街道状况破败泥泞，虽然经过几次修整，但大部分主干道路面仍然坑洼不平，给村民的生活、运输、生产等方面带来了诸多不便。但是，该村历届村委会因经费等问题均未能很好地解决这一难题，其中一个重要原因也是集资难。2008 年 8 月，河北邱村参与了“国家+农民”模式试点工程，村干部积极动员村民自愿出资出力参与村级公共事业（主要是村庄道路硬化），由村民自愿集资，每人至少 20 元，目前集资工作基本完成。但根据笔者的观察，在村民集资的过程中，也存在着一些值得我们深入探究的问题，例如大部分村民根据村委会的动员缴纳了集资款，但这项原本是有利于基层村庄、民办国助的公益性活动并不是一帆风顺，一开始有一部分村民拒绝缴纳集资款，一些村民口头答应缴纳但实际上一直在观望，这就不能不引起我们的关注。

在国家政策的宏观背景下，河北邱村的集资活动较全面涉及到制度激励、村庄精英、村民的理性选择、半熟人社会的社会资本等因素，形成比较完整的行动系统，从而构成了在理性行动理论视角下研究集体行动“搭便车”问题的典型案例。本文将关注集资作为自愿参与的集体行动都遇到了哪些困境？在各种因素的作用下，该村是如何破解“搭便车”的困境从而基本完成集资任务的？按照国家的有关安排，2009 年逐步扩大试点规模，对于首批参与试点的一些社区的经验和教训从社会学的角度进行总结具有一定的迫切性和现实意义。

## 二、文献回顾

由于搭便车问题是形成集体行动困境的关键，因此，如何克服搭便车、走出集体行动的困境，就成为集体行动理论研究的核心内容。许多学者对集体行动理

论困境所反映的问题进行了深入研究。社会学研究集体行动主要是奥尔森和科尔曼从经济社会学的角度进行的。

奥尔森在其名著《集体行动的逻辑》中认为，公共物品一旦存在，每个社会成员不管是否做过贡献，都能享受这一物品所带来的好处。集团利益的公共产品特征会引起集团成员普遍的搭便车行为，这样一来，就会形成中国俗语所说的“三个和尚没水喝”的局面，个体的理性选择导致了集体层面的非理性。这就是著名的“集体行动的困境”。他认为小群体和选择性激励是克服“搭便车”的有效途径（董国礼，2007）。

科尔曼研究集体行动主要是通过他的理性选择理论，他提出人们建立了各种社会关系，并形成了各种人际网络，从而产生社会资本，社会资本对集体行动有显著影响，个人可以凭借它来影响其社会网络中的人；他还指出社会规范是通过社会共识形成的、非正式的有关行动权利的规定，规范的实施涉及惩罚问题，如果惩罚不足或激励不足都会产生坐享其成现象。

科尔曼的理性选择理论认为行动系统都包含“个人利益”“控制分布”“资源价值”“行动者实力”和“事件后果”五个概念。其中，“个人利益”指个人需求及其满足程度，“资源价值”取决于有实力的行动者在相应资源中具有的利益；“控制分布”指每个行动者所控制的资源和权利及其分布，“行动者实力”存在于它控制的有价值的资源之中（杨善华，1999：111）。

用新制度经济学的术语解释，困境的产生是因为协商或禁止搭便车会遇到交易成本，所以当人们搭便车所要付出的代价不太高或小于交易成本时，人们就有一种投机倾向，正式和非正式的规则构成的制度，既能减少也能增大这类成本（思拉恩·埃格特森，1996）。

按照费孝通的观点，乡村社会是典型的“熟人社会”，按亲疏呈现出“差序格局”的社会关系，可能有利于形成对搭便车现象的道德和舆论谴责，或者相反，形成抵制集资的舆论。

实证研究方面，贺雪峰等国内学者对村庄治理的相关问题进行了大量的调查研究，其中也有对农村社区公共事业建设的关注。但是，由于对村民集资兴建公共事业进行财政奖补的政策推出不久，国内具体针对“国家+农民”这一新模式的相关研究还很少。

### 三、 集资活动中搭便车的现实表现及理论解析

这次集资活动是在国家推行“国家+农民”这一新模式背景下进行的，虽然政策很优惠，村干部也使用了各种动员策略，在为期三天的集资期间村民们表现得并不踊跃，一开始有一部分村民拒绝缴纳集资款，一些村民口头答应缴纳但实际上一直在观望，动员工作还是比较艰难的，在这三天里，经常可以听到村主任在广播进行宣传动员，一般的内容是先象征性地表扬大家比较积极，然后是更实在地指出还存在的不足。

而村民们私下也有不同的看法，如村民 ZY 不想出钱并大肆扬言：“又不是修我家门前的小过道，要是修小过道，让我一个人出钱都可以”。他的话代表了一部分“不积极”村民的心声，以及更多其他不愿明说的人心中隐秘的想法。这种“自家事情积极，集体的事情不愿履行义务”的心理，是集体行动中“搭便车”的典型表现，究其原因，就是因为村庄道路具有公共物品的性质，对于村民个体来说，投入与产出并没有直接的相关性，并不如“自扫门前雪”那样来的实际，因而缺乏足够的激励。

在这种情况下，一个理性的行动者在追求效益最大化的原则下，就会像奥尔森所说的那样选择“搭便车”。公共物品指一经产生，全体社会成员可以无偿共享的物品，而像村庄道路这样一定社区内共享的物品则是准公共物品，按奥尔森的解释，在一个集团范围内，集团收益是公共性的，即集团中的每一个成员都能共同且均等地分享它，而不管它是否付出成本。就像邱村修路集资中的 ZY 那样，一个理性的行动者自然会有种“搭便车”的倾向。

科尔曼从博弈论的角度进行了更深入地分析，他在《社会理论的基础》一书中举过这样一个例子：“假设甲乙两人，他们选择向某公共工程投资 9 元或不投资，投资 9 元可创利 3 元（即投资 9 元，可连本带利收回 12 元），最后本利相加，两人均分，不计个人投资多少，两人所作不同选择会导致他们盈利或亏损，表 3-1 显示了结果：

表 3-1

| 甲/乙的选择 | 乙投资    | 乙不投资    |
|--------|--------|---------|
| 甲投资    | (3, 3) | (-3, 6) |

|      |         |        |
|------|---------|--------|
| 甲不投资 | (6, -3) | (0, 0) |
|------|---------|--------|

注：括号中的数字分别表示甲乙的盈亏状况，如（-3， 6）表示甲亏了 3 元，乙赚了 6 元。

在上述形势下，每个行动者均以不投资为上策，但如果分别投资则获利 3 元，如果不投资则无利可图，对每个个体有利的最优选择，在社会范围内却难以达到最优状态。”（科尔曼，1994： 295~296），在公共物品的投资，如邱村集资修建主干道的过程中，很有可能出现一种村民均以不投资为上策的倾向，这就会给集资活动带来一些阻碍。虽然现实并不像奥尔森、科尔曼等人在理论上解释得那么简单，行动者会有很多种实际选择发生，但这种理论上的论述仍然为我们提供了在深层次解释一定社会心理和社会现象的有力工具，因而仍然具有其价值。

#### 四、“搭便车”的破解之道

在村级公益事业集资过程中，不仅存在“搭便车”的倾向，也有很多出客观因素在对村民的这种投机行为进行抑制和缓解，因而导致集资活动可以破解搭便车的困境。

##### （一）村干部的作用

第一，信任作为一种社会资本，有助于集体行动的成功。

在集资开始之前，村干部在广播中进行了为期一周的政策宣讲，表明干部们推行的集资活动是一项优惠的国家政策，并且本村在集资过程中将严格按照文件办事，从而取得村民对其推行的项目的合法性的信任。另外，村干部表示，这次集资款项的管理进行一定的创新，不仅由个别村干部进行管理，而是由村委会委员、党员和村民代表共同管理，这在一定程度上打消了村民对资金可能被贪污挪用的怀疑，取得了村民对其资金使用的基本信任。

由此可见，在推行某个集体行动项目时，项目推行者一定要取得潜在的参与者的信任，这是他们参与集体行动、对公共物品进行投资的基本前提。

第二，村干部进行了各种创新性的动员策略。

利用乡土社会中村民对声望的重视，村干部决定对那些在集资中表现积极的村民进行“选择性激励”，村干部将每天集资的捐款情况进行张榜公布，是否捐款、捐款先后、捐款数额一目了然，另外，为了对捐款大户进行进一步的激励，

村干部多次在广播中表示将在修好路后为那些捐款超过 200 元的村民立“功德碑”，用村主任的话说就是“立碑立传，以示后人”。

按照奥尔森对于搭便车困境的解决办法的相关论述，“选择性激励”是重要一项，要对群体中做的比较好的成员给予物质或精神上的奖励（董国礼，2007）。立功德碑的做法表明，村干部们很巧妙地实践了这一点，“功德碑”等措施也可以对村民中的积极分子进行很好的激励，从而有利于克服搭便车的困境的困境。

第三，村干部作为制度化的村庄精英，掌握着更多的权力和资源，他们在动员村民参与时就具有更多的优势。

科尔曼认为，“如果某行动者的利益寓于相应的事件中而且他具有影响讨论的实力，他的意见将受到重视，利益多少及实力大小决定意见的重要程度”，“通过权利再分配和赏罚措施的支撑，可以实现社会最优状态，行动者可以控制某些事件替代控制目标行动，因为事件中包含着目标行动者的利益，这些事件成为直接或间接的赏罚手段”（科尔曼，1994：305~306）。

村干部因其正式精英的身份，掌握着更多的社会资本以及正式权力，而他们在集资修路事件中又有政绩这一利益寓于其中<sup>1</sup>，因此，村干部如果为了促成集资修路事件而动用自己的资源和关系，他们的权力、资源、关系可以成为“直接或间接的赏罚手段”，将会有助于克服集体行动的困境。如在邱村的集资过程中，村干部就曾在广播中喊道：“你们那些开农机的人，要开油票证明的时候就到大队来找我们，现在需要你们为村里做贡献了，你们都到哪儿去了？”国家对于大型农用机械有燃油补贴，但需要村委会开出的相关证明，村干部掌握这一权力，他们就可以利用这一点来对那些拥有大型农机的村民产生一定的压力，进而促使他们积极参与集资。其实，村干部的权力还不仅限于此，他们掌握着许多可以和村民交换的资源。

另外，对村领导在公共事务决策中有着特殊权威的认知也起着作用，对村干部权威的认知有着深刻的制度和文化基础，使得村领导拥有其他人更大的情面（刘世定，2003：159）。总之，村干部在集资活动中克服村民“搭便车”发挥了重要的作用。

现实中的行动者并不是原子化的博弈对局者，而是处于一定的权力结构之中

---

<sup>1</sup> 本文搭便车的主体主要是指普通村民，而将村干部假定为影响村民行动的外在变量，对于村干部本身的积极性问题本文不做详细论述。

的,当权力结构中某些掌握资源的机构或行动者组织集体行动时,将有利于对“搭便车”困境的破解。由此可见,在进行集体行动和投资公共物品时,如果能有一定的组织机构和组织者,将有利于改变“囚徒困境”式的原子化博弈状态,这就是科尔曼所说的法人行动者及其代理人,他们可以达到无组织的个体无法达到的最优状态。当然,法人行动者及其代理人必须得到个体行动者的信任,而且要有一定的管理办法对其进行监督制衡。这些,在邱村的过程中,村干部们通过政策宣讲、资金管理方式的创新等措施比较好地解决了信任和监督问题。可见,强有力且得到村民基本信任的村干部班子对于解决村庄集体行动搭便车困境具有重要意义。

## （二）乡村社会的社会关系以及由此产生的社会规范和社会资本

按照费孝通的观点,乡村社会是典型的“熟人社会”,“乡土社会是从熟悉得到信任,这信任并非没有根据,其实最可靠没有了,因为这是规矩”没有谁会(或敢)越出这种信用和规矩,否则就会受到大家强有力的惩罚。在当前的中国农村,熟人社会中的礼治秩序和长老统治早就解体,自然生出的规矩也不太可靠,唯一可靠的是大家仍是熟人,虽然这种熟人社会与传统的熟人社会有所不同,但其声望和道德舆论惩罚仍然有效(贺雪峰,2003:49)。

“搭便车”作为一种不光彩的行为,是为道德规范所不齿的。而河北邱村作为“半熟人社会”,也具有惩罚“搭便车”的道德规范和人际关系结构,以及对积极参与的声望激励,从而对村民产生了一定的控制力。科尔曼认为,“在相对封闭的社会结构中,较易实施惩戒措施”,如果任何行动者不服从规范,必须对其实行惩罚,只有这样,规范才能行之有效。

科尔曼提到众人的“非议”在社会控制中的作用,通过在一定圈子里信息的传播、解释、达成共识,最后转化为行动,“行动可采取的方式各异,如个人态度的冷落或集体决定将触犯规范者排除在社交圈子之外”。

在邱村集资的过程中,ZY说出的那句“又不是修我家门前的过道”,在街头巷尾迅速传开,有些人以此作为自己消极表现的借口或论据,也有些人在私下有一定程度的认同,但大多数人在口头上对此是嗤之以鼻的。这是用“非议”进行舆论惩罚的典型表现。不论社会经济如何发展,在看得见的未来,农民的“根”仍在农村,对村民们来说,半熟人社会中的“面子”、声望与舆论仍然十分重要,

在这种环境下，村民不能仅从经济理性的角度出发，他们不得不注意自己的言论和行为是否有违道德规范和有害自己的声望，从而对“搭便车”有较强的抑制作用。

因为村民在行动时不仅要考虑收益，还要考虑可能付出的成本，包括人际关系、声望等负面后果，按照思拉恩·埃格特森在《新制度经济学》一书中的论述，一些习俗和信仰增强了社区内在秩序的稳定性，人们之间的关系越近，破坏这种关系造成的损失越大（思拉恩·埃格特森，1996），同样按照科尔曼举出的例子，假如搭便车行为会在人际关系和声望上会导致“5元”的损失，那么，收益及损失方阵将变为表4-1

表 4-1

| 甲/乙的选择 | 乙投资     | 乙不投资     |
|--------|---------|----------|
| 甲投资    | (3, 3)  | (-3, 1)  |
| 甲不投资   | (1, -3) | (-5, -5) |

在这种情况下，无论对方是否投资，每个行动者都只有选择投资才是上策，这对于抑制搭便车现象具有重要作用。同样，现实要远比这种理论解释复杂，但这种理论上的解释为我们提供了认识一定现实倾向性的有力工具。

其次，“功德碑”措施，可以从另一方面表现出半熟人社会的关系网络不仅有助于从负面惩罚的角度克服搭便车困境，还可以从积极激励的角度导致“热情奉献”的出现。用科尔曼的话说，就是“社会结构不仅对于实施惩罚有重要的支持作用，它还可以使坐享其成转变为热情奉献。在特定的条件下，社会网络及其规范创造了极端热情的行动。社会结构内部有一种潜势，它类似电力系统中的电位差，如果行动者为某种行动支付了代价，而别人从中获利，该行动者不仅得到自己的那份报酬，存在于社会结构中的潜势能为他提供某种扩大化的利益”（科尔曼，1994：320~324），在结构相对比较稳定、关系比较密切以及声望比较重要的半熟人社会中，“立碑立传，以示后人”对于村民来说是一种扩大化的利益，这就导致某些有经济实力的村民拿出更多的钱参与投资，表现出一种“极端的热情”，从而有利于克服搭便车的困境。

此外，村干部利用自己的人际关系来动员部分村民，例如，在村主任本族一位男青年的订婚那天，笔者观察到村主任对该青年的叔叔 FZ 就参与集资一事进

行劝说，因为 FZ 和村主任是 본家（同族），而且村主任在该族中较有影响力，村主任和 FZ 没谈几句，FZ 即表示愿意交钱。这也是乡土社会中社会资本的应用。

### （三）政策激励

“国家+农民”这一新模式对于村民自愿筹集的资金按比例进行奖励性支持，对河北邱村实行的是 1: 1 的比例。正如村干部在广播中常说的“你捐出 20 元，咱们就可以办成 40 元的事”“这样的好政策，机不可失，我们村一定要争取办成这个项目”，对村民来说，这的确是促使他们参与的重要原因。

按照奥斯特罗姆在《公共事务的治理之道：集体行动制度的演进》中提出的观点，预期收益是影响个人策略的内部变量之一（奥斯特罗姆，2000），由于财政将给予 1: 1 或 1: 3 的奖励补助以支持村级公益事业，农民会在心理上把这一部分争取到的资金当作预期收益的一部分，这就可能对村民的参与起到了很大的激励作用。

张克中和贺雪峰认为，村民更愿意参与社区项目的条件之一是较低的成本收益率（成本/收益），即村民更希望以较低的投入得到较高的收益；另一个条件是较高的参与集体行动的比例。其实这两个条件是相辅相成的，其中较低的成本收益率是根本条件，成本收益率低了，自然参与的人就会增多。奥尔森认为破解搭便车困境需要减少参与人数以提高有效激励，但其实在集团人数一定的情况下，增加人数、提高参与比例对克服搭便车是至关重要的，因为这样可以对少数“犯规者”进行有效的惩罚，提高其搭便车需要付出的成本。科尔曼就认为行动者所得报酬与参与行动的成员的数量成正比（科尔曼，1994：266~267）。在低水平均衡和高水平均衡之间存在一个临界值点，如果外部当事人承担一些成本从而降低成本收益率，这样就有助于产生足够的激励从而导致奥利弗和马韦尔等人所说的临界值效应，形成滚雪球效应的集体行为（张克中、贺雪峰，2008）。在邱村的集资活动中，国家财政按 1: 1 给予的奖励性支持一定程度上从外部减轻了农民对于投资村庄道路的成本，因为村民只用付出一半的成本，从而降低了成本收益率，并对村民的参与形成一种吸引性的诱因，进而增加了村民参与的人数。这在克服“搭便车”困境中发挥了重要作用。

由此可见，税费改革后将村级公益事业的任务完全交给社区和农民是行不通的，因为他们受到自身资源有限和搭便车困境的限制，而传统的政府主导的模式

同样存在弊端，我们需要形成财政支持、社区需求、适度的农民责任三者的有效整合（张克中、贺雪峰，2008），这样才能有效克服村级公益事业的投入不足和搭便车困境。从这个角度来看，“国家+农民”模式是推进农村社区公共事业建设的有益尝试。

#### （四）村民个体的理性选择过程

虽然存在以上舆论、政策、人际关系等客观因素，但作为自愿参与的集资活动，参与与否的最终决定权在村民自己手上。本部分关注村民个体层面的主观因素，并通过科尔曼的理性选择理论来分析前述一些客观因素在村民个体层面的作用。从理论上以及邱村的实践中可见，村民个体的理性选择因素也可能导致集体的理性行为。

首先，在集体行动中，个体有“让渡”自身行动控制权的倾向。

科尔曼认为，如果一个人认为要是他把对自己行动的控制权转交给另外的人能获得更大的收益的话，他往往会这么做（董国礼，2007）。在结果不确定的情况下，村民往往将控制权让渡给包括村干部在内的各类精英，这就为搭便车的破解提供了便利，因为集体行动的推动者（村干部）无需面对集体中的每一个人，而是其中的一小部分。在邱村集资过程中，村干部很好地处理了与不同派系的非制度精英的关系，这些人虽然不是村干部，但一般是村民代表，在前期筹备以及后期的资金管理中，村干部都与村民代表有过较好的协商，并且让他们享有一定的监督和发言权，这样就使他们在集资过程中保持积极或至少是中立的态度。而那些经济实力较强的经济精英也因种种激励而表现较为积极。此外，村干部还会首先说服一些家庭条件不好的村民参与集资，然后将其树为典型进行大力宣传以次来影响大多数村民的行为。村干部常在广播中说：“8队的LZ和6队的ZH都交钱了，你们谁家的条件不比他们好？为什么还不交？”这样，因为村民存在“让渡控制权”的倾向，所以他们的选择常常参照其他人的行动，从而在集体行动中产生观望、跟风（主要是跟村庄精英、某些典型人物的风），这为村干部在动员中打开局面提供了方便，当然，这里也存在着风险，如果开局阶段处理不当就容易导致一种普遍的不积极，但是这毕竟为村干部突破搭便车困境提供了着力点。

其次，科尔曼认为任何行动系统都包含“个人利益”“控制分布”“资源价值”

“行动者实力”和“事件后果”五个概念。

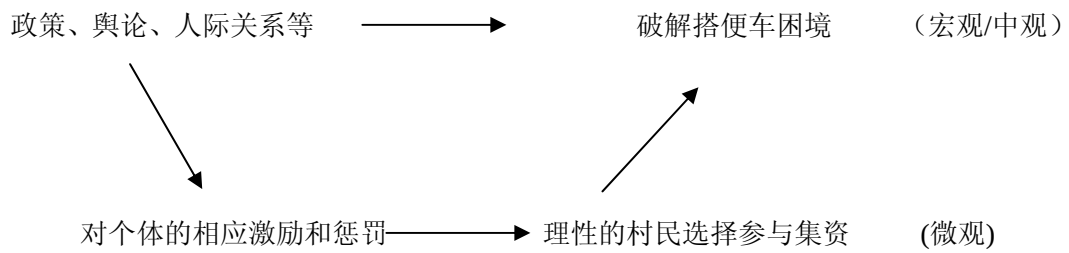
“个人利益”和“资源价值”涉及到村民在修路中的利益，道路状况的改善关系到每个村民的利益，这是集资修路能够调动大多数村民参与的根本前提，因此，共同的利益是在集体行动中破解“搭便车”困境的前提条件。

但是，因为距离主所要修的干道远近不同等各种原因，村民们在修路中的利益也有所不同，在集资中的积极程度就有了细微的差别。有部分离主干道比较远的村民就在集资时不太积极，按照他们的逻辑，因为修路给他们带来的好处没有其他人多，所以他们不应该承担责任或应该承担较少的责任，在他们看来这才是公平的。当然，在半熟人社会中，部分村民不可能在利益上表现得太斤斤计较，他们的公平逻辑相对来说是少数人的逻辑，这远没有整体利益的公平逻辑有道德感召力。具有较强说服力或社会道德感召力的公平逻辑支持的主张，会使反对这种主张的村民难以启齿，从而他们可能采取策略性认同的态度（刘世定，2003：158）。另一方面，村干部也可以对表现不太积极的村民进行进一步的工作，而且干部们手中掌握着一些资源能为开展工作提供便利，这就是“控制分布”所涉及的内容。

“控制分布”指每个行动者所控制的资源和权利结构及其分布状况，在村庄里，村干部拥有更多的资源和权利，他们可以影响、控制或与村民进行交换，可交换的资源可能是村干部对村民以前的恩惠、今后的权力等，这是理性的村民不得不考虑的。如 ZH 家庭条件并不好，但他在集资活动时早早把钱交了，通过和他交谈中得知，这是因为村主任帮他办成了新推行的农村“低保户”，他欠了村主任的人情，也对村主任很感激，所以他要在村里的活动中表现积极。由此可见，村民们不能仅从眼前利益而考虑问题，他们要想到同村干部关系的维持与发展。

“行动者实力”主要涉及村民的经济、社会资本等实力，每人最低 20 元的额度在河北邱村基本上可以为绝大多数村民承受得起，村民就有了基本的经济实力来参与这一集体行动，当然，不同经济实力的人的表现是不一样的，有些人只交最低额度，而那些富裕的村民可能交得很多，甚至可以上“功德碑”。

另外，如前所述，理性的行动者也不得不受到国家政策、社区舆论、与村干部关系等宏观和中观因素的影响。按照科尔曼的理论框架，本文将村民的理性行动及其所受影响和结果概括如下：



#### 四、结语及讨论

对于村级公共物品的投资，村民自然会有从经济理性角度出发的“搭便车”的倾向，这是在所难免的，但邱村的集资活动中同样展示出抑制这种倾向的主客观因素。半熟人社会的道德规范、社会资本和国家政策构成集资活动的客观环境，村干部是主要推动者，村民是一般的参与者，这构成了一个比较完整的行动系统。在集资活动中，村干部有效利用了乡土社会中的惩罚和激励因素，以及国家政策的外部激励作用；而村民在其中受到了半熟人社会的规范、国家政策以及村干部三方面的影响，这些因素共同作用，最终使绝大多数村民参与了集资，从而克服了“搭便车”困境。

现实很复杂，和邱村的行动系统可能存在很多差异，本文当然不是要根据一个个案得出破解“搭便车”的普遍适用的方法和理论解释，笔者旨在通过个案的分析展现一种理论与现实之间的关系，即理论如何解释现实，现实又如何佐证理论，进而加深对理论的认识与理解。

另外，本文也希望通过对这个个案的分析来得到村庄这一层面上的破解“搭便车”困境的现实方法和理论，因为首先本文不仅是就个案说个案，而是有一定的理论提升。其次，本文所分析的行动系统在中国农村具有一定的代表意义，它不仅仅是一个孤立的个案，很多村级的集体行动都是在一定的国家政策及半熟人社会的村庄背景下进行的，也是一村干部为推动者、村民为参与者，因此，本文从本个案的行动系统中得出的结论，在基本思路对处理村庄集体行动的“搭便车”问题有一定的借鉴意义，当然，因为研究对象的个案性以及研究者理论水平的限制，这些结论不可能具有普遍的有效性。

参考文献:

- [1] 埃利诺·奥斯特罗姆.《公共事务的治理之道-集体行动制度的演进》[M]. 上海:上海三联书店, 2000 年.
- [2] 董国礼. 作为经济社会学议题的集体行动——从奥尔森到科尔曼[J].华东理工大学学报(社会科学版), 2007. (2) .
- [3] 贺雪峰. 乡村治理的社会基础:转型期乡村社会性质研究[M].北京: 中国社会科学出版社, 2003.
- [4] 科尔曼.社会理论的基础[M].北京: 社会科学文献出版社, 1999.
- [5] 刘世定.《占有、认知与人际关系——对中国乡村制度变迁的经济社会学分析》[M].北京:华夏出版社, 2003 年.
- [6] 思拉恩·埃格特森.新制度经济学[M].北京: 商务印书馆, 1996.
- [7] 王名.非赢利组织管理[M].北京: 中国人民大学出版社, 2002.
- [8] 杨善华. 当代西方社会学理论[M].北京: 北京大学出版社, 1999.
- [9] 张克中、贺雪峰.社区参与、集体行动与新农村建设[J].经济学家, 2008. (1) .

文章来源: 作者投稿