

# 搭便车、集体行动与国家兴衰

## ——奥尔森集体行动理论述评

蒋文能

[摘要] 奥尔森的政治经济学思想主要体现在《集体行动的逻辑》和《国家兴衰探源》两部著作中, 它们是关于集体行动理论的理论研究和应用研究的, 而且都始终贯穿着“搭便车”问题这一中心线索。以“搭便车”问题为中心线索将二者串起来进行评述是很有意义的。

[关键词] 搭便车; 集体行动; 国家兴衰

[作者简介] 蒋文能, 中共广西区委党校讲师, 广西南宁 530021; 厦门大学公共事务学院公共管理系行政管理专业博士生, 福建 厦门 361005

[中图分类号] F0 [文献标识码] A [文章编号] 1004 - 4434 (2009) 11 - 0075 - 05

曼瑟尔·奥尔森的政治经济学思想主要体现在三本著作:《集体行动的逻辑》(1965)、《国家兴衰探源》(1982)和《权力与繁荣》(2000, 遗著)。学术界一般把三者阐述的理论分别称为集体行动理论、分利集团理论和市场扩展性政府理论<sup>[1]</sup>。其中, 前两部著作被称作姐妹篇, 因为它们是关于集体行动理论的理论研究和实践运用研究的关系, 这也是奥尔森的独创性贡献。而第三部著作虽然也运用了利益集团理论, 但论述的重心是政府权力这一变量与国家繁荣之间的关系, 因而与前两部著作相比有较大差距。在笔者看来, 前两部著作不仅是理论与运用的关系, 而且都贯穿了“搭便车”问题这一中心线索, 所以, 完全可以把这两部著作阐述的理论统称为集体行动理论。杨光斌教授在《奥尔森集体行动理论的贡献与误区——一种新制度主义的解读》(《教学与研究》2006年, 第1期)一文中就明确把奥尔森的前两部著作归结为集体行动理论而与第三部著作加以区别开来, 但他不是围绕“搭便车”问题来评论的, 而是运用新制度主义从政治学视角对奥尔森集体行动理论作了批判性评论, 笔者认为这种批判过于严厉乃至得出了否定性结论——“在我看来, 奥尔森不仅没有找到国家兴衰的根本之道, 反倒有可能将人们在这一问题上的认识引向歧途。”<sup>[2]</sup>所以说, 以“搭便车”问题为中心线索把奥尔森的前两部著作串起来加以评述将是一件很有意义的工作, 但目前我国学术界对此有某种程度的忽视。

### 一、搭便车与集体行动

《集体行动的逻辑》一书的逻辑结构是这样的: 作者以反集团理论的传统提出了“实际上, 除非一个集团中人数很少, 或者除非存在强制或其他某些特殊手段以使个人按照他们的共同利益行事, 有理性的、寻求自我利益的个人不会采取行动以实现他们共同的或集团的利益”<sup>[3] (P2)</sup>的研究假设, 然后, 以经济人假设为出发点, 运用个体主义方法论进行理论上的求解, 实证上的验证, 后又对如何解除集体行动的困境提出了自己的看法, 并把它放到大量的案例中加以证实。实际上, 作者无论是提出研究假设, 还是验证研究假设, 抑或是如何解除集体行动的困境, 其中都贯穿着“搭便车”问题这一中心线索。

依奥尔森提出研究假设看, 他并不是通过否定“有共同利益的个人组成的集团通常总是试图增进那些共同利益”<sup>[3] (P1)</sup>命题的前提假设——经济人假设——来提出研究假设的, 相反, 他的研究假设的理论前提依然是理性经济人。只是奥尔森敏锐地觉察到了传统集团理论在逻辑推理过程中忽略了能导致结论完全相反的一个重大变量——搭便车! 理解搭便车有两个前提: 一是理性自利的经济人, 二是不能排他的共同利益的存在。而这两个前提都存在于传统集团理论中, 并不需要奥尔森的创造。

而在验证研究假设过程中, 奥尔森则将搭便车理论发挥得淋漓尽致。他认为, 集体利益是集团的公共物品, 因而具有非排他性, 也就意味着任何集

团成员为集体利益作贡献所获得的收益必然由集团中所有的成员共同且均等地分享,而无论他们是否为之付出了成本。这种非排他性就为集体成员“搭便车”预留了地盘,提供了可能。而经济人的理性自利本性则会使任何集团成员对参与集体行动的成本——收益作出权衡,而且倾向于只享受收益,而不愿付出成本。这两者的结合必然促成“搭便车”,进而形成集体行动的困境。奥尔森用了两个例子来详加分析。一个是在一个完全竞争产业中,“所有企业对更高的价格有共同利益,而对产出有相对抗的利益”<sup>[31](P8)</sup>。假设存在非新进入者和需求曲线无弹性的情况下,这一产业的所有企业如果集体行动维持更高价格,那么就可以使整个产业的总利润量最大化。然而,在利润最大化机制的作用下,每个企业都会认为,自己一家企业在数量众多的企业组成的完全竞争中是如此之小,完全可以忽略自己的产出对整个产业价格的影响,于是增加产出直到边际成本等于价格,让其他企业承担维持较高价格所需的成本——减少产出,从而实现自己利润的最大化。最终的结果是总成本上升,总利润减少(因为需求曲线无弹性),所有企业遭受损失。防止价格下跌的几乎唯一办法就是外部干预——主要是获得政府的帮助——以阻止企业采取与他们共同利益相悖的行为。这就引出了第二个例子。为获得政府的帮助,“这一产业的生产者大概不得不成立游说组织;他们不得不成为一个积极的压力集团”<sup>[31](P10)</sup>。而游说组织需要企业提供时间和金钱上的支助,“但它从那一产业中理性、自利的个人那里得不到任何资助”<sup>[31](P10)</sup>。奥尔森用完全竞争市场来作类比。在完全竞争市场中,“当涉及到的企业的数量很大时,没有人会注意到因一家企业的产量增加而对价格产生的影响,所以没有人会因此而改变计划。与之类似,在一个大组织中,少了一个资助者并不会显著地增加其他任一资助者的负担,所以一个理性的人不会相信如果他从一个组织中退出的话,他能够驱使其他人也这么做”<sup>[31](P11)</sup>。所以,他最好的选择就是搭便车,坐享其成。

依奥尔森的理解,第一个例子是一个市场集团例子,作为公共物品的更高价格是非排他性的,但直接决定价格变动的产出以及由此带来的收益却是具有很强的竞争性和排他性的,因为需求无弹性下的总收益是不变的。第二个例子则是非市场集团例子,作为公共物品的政府干预是非排他性的,而游说组织的资助与否或多少所带来的收益也具

有非竞争性和非排他性的特点,因为政府干预(帮助)是不固定的。正是由于二者的这种差别使得奥尔森后来提出了“排外集团”和“相容集团”的区别。“一个集团的行为是排外的还是相容的,取决于集团寻求的目标的本质,而不是成员的任何性质。”<sup>[31](P32)</sup>而且作者指出,“在一个排外集团中,任何面向集团的行为一般都需要成员百分之百的参与”<sup>[31](P34)</sup>。“在相容的集团中……一般不需要全体成员参加。”<sup>[31](P35)</sup>因为,在排外集团中,利用“搭便车”这一筹码来讨价还价或策略性的相互作用远比在相容集团中来得普遍和重要。所以,较之排他性集团,相容性集团有可能实现集体的共同利益。在笔者看来,这在很大程度上就可以回击部分学者利用示威游行一例对奥尔森集体行动理论的责难。需要指出的是,这些理论又为作者在《国家兴衰探源》一书中对比分析英国与瑞典、挪威时提出的“狭隘利益集团”和“相容利益集团”奠定了基础,而并不像有些学者所说的,是奥尔森为解决这一对比中的“特例”以保持逻辑上的一致性而刻意编造的。

那么,如何解除“搭便车”问题呢?在奥尔森看来,有两种途径:其一是集体成员的“不对称”。“在存在着相当程度的不平等的小集团中——即在成员的‘规模’不等或对集体物品的兴趣不等的集团中,集体物品最有可能被提供,因为某个成员对集体物品的兴趣越大,他能获得的集体物品带来的收益的份额就越大,即使他不得不承担全部的成本,他也会提供这种集体物品。”<sup>[31](P28)</sup>可以看出,“不对称”说的是集体成员收益的不对称,而非成员数量或规模的不对称;“不对称”虽未消除“搭便车”,但已使它不足以构成对集体行动的威胁,因为个别成员从集体行动中得到的收益超过了即便让其承担的全部成本。所以,形成了少数“剥削”多数的现象。但即便集团行动起来了,“然而,即使在最小的集团里,集体物品的提供一般也不会达到最优水平”<sup>[31](P29)</sup>。这还是因为“搭便车”。“造成这一低于最优水平的倾向的原因是,根据集体物品的定义,一旦集团中的任一个体为自己提供了集体物品,就不可能把集团中的其他成员排除在对这种集体物品的享用之外……另外,一个集团成员从他人那里免费得到的集体物品会进一步降低他自己支付成本来提供那一物品的动力。因此,集团越大,它提供的集体物品的数量就会越低于最有数量。”<sup>[31](P29)</sup>由此,奥尔森得出了一个与传统集团理论非常不同的观点:小集团与大集团有本质的差

别。由于奥尔森“似乎”更多谈到以成员数目来区别大小集团,因而被众多学者以集团大小的区分缺乏严密性为由来加以批判。在笔者看来,这是一种误解。实际上,奥尔森不仅以成员数目,而且更重要的是以“不对称”来区分大小集团的,“然而,只考虑集团中个体或单位的数目是不够的,因为集团任何成员的  $F_i$  不仅取决于集团中个体成员的数量,还取决于个体成员的‘规模’( $S_i$ ),即他从一定水平的集体物品供给中的获益程度”<sup>[31](P25)</sup>。奥尔森之所以不断提到成员数目意义的小集团,是因为只有在这种小集团中才会出现“不对称”。

其二是“选择性激励”。这是为了解决大集团或“潜在”集团中的搭便车问题。这导出了著名的“副产品”理论。为什么大集团或“潜在”集团中的成员不会受到集体利益(公共物品)激励而解决搭便车问题呢?原因在于大集团的特点是:“如果一个成员帮助或不帮助提供集体物品,其他成员也不会受到明显的影响,因此也没有理由作出反应。”“所以,大集团或‘潜在’集团不会受到激励为获取集体物品而采取行动,因为不管集体物品对集团来说是多么珍贵,它不能给个体成员任何激励,使他们承担实现潜在在集团利益所需的组织成本,或以其他方式承担必要的集体行动的成本。”<sup>[31](P41)</sup>那怎样才能解决搭便车问题进而促成集体行动呢?奥尔森指出:“只有一种独立的和‘选择性’的激励会驱使潜在在集团中的理性个体采取有利于集团的行动。”<sup>[31](P41)</sup>“选择性”激励包括积极的激励(如某种非集团物品)和消极的激励(如强制)。奥尔森通过详细分析工会形成和发展的历史过程说明了大集团集体行动的达成必须靠强制或经济激励的方式。要注意的是,奥尔森所说的“选择性”不仅是对积极激励和消极激励及其程度的区别选择,更重要的是强调激励源的“非集体性”。也只有这样,“副产品”理论的导出才能顺理成章,水到渠成。为什么有些大型集团建立了自己的组织而许多有着共同利益的集团却没有组织起来?在奥尔森看来,原因在于,前者执行了追求集体利益之外的其他职能,提供了选择性激励的源泉;而后者除了争得集体利益之外无任何其他职能,因而不会具有提供选择性激励的源泉。奥尔森指出:“已经组织起来的大经济集团确实具有区别于那些尚未组织起来的大经济集团的共同特点……共同特点是,这些集团同时也是为了某种别的目的而组织起来的。”<sup>[31](P165)</sup>“大经济集团的游说疏通团体是那些有能力以‘选择性的激励’来‘动员’潜在在集团的组

织的副产品。”<sup>[31](P166)</sup>说它是副产品,是因为它不是由追求集体利益这一正职能来加以解释的,而是其他职能(副职能)进而选择性激励导致的结果。这样,奥尔森就提出了大集团的“副产品”理论。接着奥尔森又用“副产品”理论解释了美国大量的大型经济压力集团之所以得以组成的现象。而奥尔森的选择性激励却遭到了不少学者的质疑,认为“只要是一个集团组织,就会有组织制度存在,就会存在选择性激励,不存在没有选择性激励的集团组织。因此,‘奥尔森困境’所依赖的假设前提没有任何实际意义”<sup>[4]</sup>。当然,依现实而言,无论大小集团组织(其隐含的前提是已经组织起来了)都会存在组织制度安排,也就会存在选择性激励,所以其实践上的贡献不大。但其理论意义是不可抹杀的,奥尔森设定这个理论预设的目的是要说明,潜在大集团是靠选择性激励而非集体利益组织起来的,是副职能的产品而非正职能的产品。没有这个理论预设,我们是无法分清潜在大型集团到底是靠集体利益组织起来的,还是选择性激励促成的。所以奥尔森提供了一个理解大集团活动的新视角。

## 二、搭便车与国家兴衰

《国家兴衰探源》的内在逻辑是:奥尔森首先批判了从资本积累、技术进步等角度解释国家以及国家内部不同地区增长差别的经济学观点,认为他们都没有追溯到造成经济增长的最根本原因,“它们追溯到江河源头的小溪与湖泊,但没有解释注入这些源头的雨水是怎样生成的。同时,它们也没有说明经济发展的渠道是如何被堵塞的——即某些国家的经济增长为何受到阻碍”<sup>[51](P7)</sup>。为此,奥尔森从《集体行动的逻辑》一书所阐明的理论中引申出了九条推论,奥尔森对九条推论又进一步推理和概括为:“极权主义政府或外来入侵者削弱或废除了分利集团的那些国家,在建立自由和稳定的法律秩序后,其生产就会相当迅速地增长。”<sup>[51](P87)</sup>以及“允许自由地建立各种组织而又长期没有动乱或被入侵的国家,受到这些组织阻碍其经济增长的危害也更大。”<sup>[51](P89-90)</sup>接着,他用这些推论深入考察了大量案例,最后又就如何消除特殊利益集团的消极影响提出了自己的对策建议。在笔者看来,奥尔森的九条推论及其进一步的推论也是研究假设,尽管它们有《集体行动的逻辑》一书作为理论基础,但毕竟他要把集体行动的逻辑从个人行动推广到集团内组织与组织之间、集团与集团之间的行动上,因而这种推广是需要考证的。“我们的论断正

确与否不仅取决于第二章内逻辑的正确性,而且还取决于我们将引用的附加事实和逻辑的正确性。<sup>[51](P43)</sup>同前一本书一样,奥尔森提出研究假设,验证假设,解决问题,也是围绕“搭便车”问题而展开的。

在笔者看来,奥尔森的九条推论的核心是第四条和第五条;前面三条推论是为第四、五条推论作理论基础,而后面四条推论则是第四条推论的进一步延续和结果;第五条推论则为奥尔森比较英国与瑞典、挪威提供了理论前提。换句话说,第四条推论(包括后面四条推论)与第五条推论分别形成了两个分支理论,刚好回答了正反两方面的问题,合起来则解决了本书所要回答的问题。

第四条推论:“总的来说,社会中的特殊利益组织或集团会降低社会效率和总收入,并使政治生活中的分歧加剧。<sup>[51](P56)</sup>其中心思想是:“搭便车”使特殊利益集团热衷于“分蛋糕”而不是“做蛋糕”,因而成为分利集团。“任何组织在原则上都可通过两条途径为其成员谋取福利:或者使全社会的生产增加,从而使其成员按原有份额取得更多的产品;或者在原有的总产量内为其成员争取更大的份额。一般经验表明,很少有组织选取前一条途径。<sup>[51](P49-50)</sup>那为什么组织会热衷于“分蛋糕”而不是“做蛋糕”呢?这还是因为“搭便车”问题。奥尔森指出,集体中有搭便车的个人,国家中也有搭便车的群体,“如果社会中的典型组织只代表其中一小部分人的利益,则该组织必然不肯增加全社会的利益而作出自我牺牲;更为可能的是它将为其成员在社会总利益中争取更大的份额。尤有甚者,即使社会利益重分配所招致的损失超过该集团由此种重分配所得利益的许多倍,仍会发生上述情况<sup>[51](P51)</sup>。这是所占份额小,另一个成本——收益原因就是“分蛋糕”所需的成本远比“做蛋糕”低,无论是资金、技术投入,还是时间投入。这就可以很好地解释为什么有那么多的特殊利益集团采取各种手段特别是“寻租活动”来影响甚或操纵国家政策的制定,特别是改变国家收入再分配方案,为自己谋求便捷又大额的收入。当许多分利集团的寻租活动猖獗,串通共谋,操纵国家政策的制定,使国家政策成为它们坐地分赃的工具时,国民经济的发展就会受到严重影响,或停滞不前,或持续衰退。对此,奥尔森指出:“按同样的逻辑可推论:希望采取集体行动以增加其收入份额的组织,不会关心社会总收益的下降或‘公共损失’。因此之故,用分蛋糕来比喻社会收益的重分配还不够恰当,更近似的比喻是在瓷器店里争夺瓷器:一部分人虽然

多拿了一些,但还会同时打破一些本来大家可以分到手的瓷器。<sup>[51](P51)</sup>

那为什么它们的分利行为能够实现呢?依据奥尔森的逻辑,还是搭便车的思想和行为在作怪。当国家、社会蒙受损失时,群体、个人的利益也受损,但是如果将某一项政策带来的损失分摊到个人身上,其数目就微不足道;同样,普通的公民将发现,无论普通公民研究任何公共事务或集体福利问题,都不会为其个人收入或生活机遇带来任何利益,奥尔森称之为公民对公共事务“有理智的漠不关心”。换句话说,普通公民关心国家、社会利益所花费的成本远远超过国家、社会利益因遭受侵害而分摊到自己个人头上的损失或维护国家和社会利益所分摊给自己的那点收益。所以,一个理性人的理性选择就是搭便车,或者漠不关心,或者让别人承担关心和维护国家、社会利益的成本,自己则坐收渔翁之利。这种人的搭便车思想和行为在无力组织起来与特殊利益集团相抗衡的情况下尤甚。

接着奥尔森利用第四条推论(包括后面四条推论)所形成的分支理论详细对比分析了战后西方发达国家在经济发展速度上的明显差别,特别是对比分析了大英帝国的衰落、日本和德国的迅速崛起以及美国内部各州发展的差距,亦对中国、印度、南非等许多国家作了考察,得出了完全不同的结论:特殊利益集团的存在阻碍了经济发展和经济增长,导致了一些国家的衰落;而一些国家因战争、革命等原因破坏了原来的特殊利益集团,而短期内又没有组织起强大的特殊利益集团,因而经济得到了快速发展,出现了繁荣的局面。对如何消除特殊利益集团的消极作用,奥尔森提出了取消一些限制自由贸易和生产要素自由流动的阻碍的对策措施。

第五条推论:“广泛性组织一般都倾向于促使其所在的社会更加繁荣昌盛,并力图在为其成员增加收入份额的同时,尽可能地减轻其额外负担;从而只有当国民收入再分配中所产生的利益与由此引起的全社会损失相比较大时,才支持这种再分配行动。<sup>[51](P61-62)</sup>这条推论实际上是在论证“广泛性利益集团”(即相容利益集团)与分利集团(即狭隘利益集团)的区别,导出了二者在经济发展中扮演了完全不同的角色,并在对比英国与瑞典、挪威的战后经济发展中得到了印证。这个理论来自于《集体行动的逻辑》中的两个理论:一是“相容利益”与“排他利益”;二是“非对称理论。根据奥尔森的理解,广泛性组织之所以是相容的,关键在于此类组织占全社会收入的份额大(即“非对称”),而《集体行动的逻辑》告诉我们,“非对称性”是

了解决“搭便车”问题的。奥尔森说：“广泛性特殊利益集团的行为动力与那些仅代表社会上很小一部分人利益的集团完全不同。如果一组织代表了占一国总收入三分之一的人群的利益,则该组织的成员可以获得由其活动导致全社会收入总增加额的三分之一。因此,该组织愿意作出牺牲来支持有利于全社会的政策与行动,并从其中获得更大的报酬……这类广泛性组织有很高的积极性来关心提高社会生产效率。不仅如此,其成员拥有全社会收入三分之一的组织也将大体上承担由于政策失误而招致社会生产损失的三分之一。因此,如果一项争取其成员占有全社会收入更大份额的政策会招致大于三倍以上损失,则该组织将认为得不偿失而予以放弃。”<sup>[51](P56)</sup>从这一段话可以很明显地看出,广泛性组织是靠“非对称性”解决了“搭便车”问题才关心和促进国家、社会利益发展,成为相容利益集团的。所以说,第五条推论形成的理论分支亦是围绕“搭便车”问题展开的。

初看之下,瑞典和挪威这两个国家经验似乎与奥尔森的理论相悖。其实不然,奥尔森的第五条推论可以解决这个问题。以工会组织为例,奥尔森认为英国和美国的工会多半是行业性组织,它们在要求提高工资时,从不考虑这些要求对劳工市场、对出口产品竞争力以及整体宏观经济的影响。这些组织存在搭便车的心态,希望别的行业不会跟风、希望自己的工资要求不会带来工资的轮番上升和宏观经济形势的恶化。而瑞典和挪威的工会组织则不同。这些国家的工会是全国性的组织,涵盖面很大。工会的行动对宏观经济有显而易见的直接影响。因此,这些工会的行为就十分慎重,对国家利益比较照顾。换句话说,瑞典和挪威的工会组织的收益占全社会收益的份额大,存在明显的非对称性,自身利益与社会的繁荣密切相关,因而重视整个国家的经济发展与繁荣,即使自己承担发展的全部成本;而且在争取收入再分配时比较有节制,注意减少对社会利益的危害。相反,英国和美国的工会组织因国家大、发展时间长而使其收益占全社会收益的份额小,不存在非对称性,自身利益与社会的繁荣关系不大,有着很强的“搭便车”倾向,因而存在强烈的激励企图通过损害社会利益来提高自身利益。

### 三、结 语

奥尔森的集体行动理论的贡献是不言而喻的。概而言之,奥尔森对集体行动和国家兴衰的深入探索和分析不仅视角新颖、论证严密,而且观点独到、解释力非常强,相当多的现实问题一拿到他这一理

论审判台上,便可豁然开朗,迎刃而解。当然,这一理论的缺陷似乎也是显而易见的:一是奥尔森放弃了意识形态激励,而道格拉斯·诺斯认为,意识形态是有助于克服“搭便车”问题的,而且相当多的社会现象也告诉了我们这一点,比如企业文化对企业员工有极大的凝聚作用,可极有力地促成集体行动。二是特殊利益集团的存在到底对经济和社会发展有无积极作用?若有,而奥尔森又避而不谈,一味强调其消极作用,无疑就会极大地削弱这一理论的解释力。三是奥尔森无法面对战后英国事实上的发展,尽管速度不如德、日、法国。因为奥尔森抛弃了技术进步、资本积累对国家的经济发展和经济增长的解释观点,而自己的理论又没有和无法作出解释。四是自由贸易和生产要素的自由流动虽对消除特殊利益集团的消极作用有重要作用,但不一定能够导致国家的繁荣,特别是对发展中国家而言更是如此,有时候,贸易保护主义政策却是十分重要的。

奥尔森受的最大的批评莫过于:“理论单一”的思想家、总是用一种简单模型回答所有重大而且复杂的问题<sup>[2]</sup>。实际上,在社会科学中,愈是高度浓缩、解释力强的理论,其受到的批判愈多,也愈激烈。因为理论高度抽象的过程也就是诸多变量被同质化甚或抽象掉的过程。就像高度浓缩的“经济人”假设一样,虽然解释力极强,但受到的批判也最多、最激烈。但,我们不能因为某一理论受到批判而否定其贡献。实际上,不受批判的“理论”是没有贡献的,因为它根本不会进入人们的视野,也就不可能流传开来。更何况奥尔森对自己的理论是谨慎的,而不是自负的:“读者对本书内提出的论点也不应当仅仅根据它们似乎可信并且与读者所熟知的事实相符合就轻易地接受……希望读者在肯定了本书内的论点能解释不同范畴内的大量事实之后,而且确信其中不包含本书作者为了自圆其说而自觉或不自觉地编造一些假设或‘原因’,然后再相信这些论据的正确性。”<sup>[51](P19)</sup>

#### [参考文献]

- [1] 李增刚. 奥尔森经济思想述评 [J]. 经济评论, 2002, (5).
- [2] 杨光斌. 奥尔森集体行动理论的贡献与误区——一种新制度主义的解读 [J]. 教学与研究, 2006, (1).
- [3] [美] 曼瑟尔·奥尔森. 集体行动的逻辑 [M]. 上海: 格致出版社, 上海三联书店, 上海人民出版社, 1995.
- [4] 罗必良. “奥尔森困境”及其困境 [J]. 学术研究, 1999, (9).
- [5] [美] 曼瑟尔·奥尔森. 国家兴衰探源 [M]. 北京: 商务印书馆, 1999.

[责任编辑:舒生]