

选题（20%）	说理（60%）	文笔（20%）	总分

作者：张雅茜

学号：1800012111

学校院系：社会学系

提交日期：2020 年 12 月 19 日

小组作业搭便车者的行动逻辑

小组作业中，搭便车现象时有发生，搭便车者的行动理由看似一目了然：以牺牲个人风评、将作业分数寄托于他人为机会成本，换取更多课余时间。而深层逻辑并非如此简单。个人偏好是逻辑的核心，小组内的个体偏好差异导致搭便车者出现，而这一套行动逻辑和个体间的偏好差异从何而来，需要从制度层面给予解答。

为简化讨论，假设有一门课程为本科生核心课，30 人小班足以使全班同学相互认识；每一次小组作业均为随机组队，让搭便车者无需顾忌个人风评，无论如何都能组队成功；小组作业考核办法为统一评分，为搭便车者提供取巧机会。对于任何一位选课同学而言，在满足理性人假设的前提下，他的效用最大化目标为课余时间和课程成绩，课余时间可用于其他课程学习、娱乐、参加学生工作和社团活动、实习等。

按不同年级划分，大四同学通常更加偏好课余时间，对绩点重视程度下降，因此对于课程的投入更低，搭便车的可能性更大；大三及以下的同学受保研目标的驱动，对课程成绩的偏好更高，搭便车的可能性也较小。按不同专业划分，对于非本专业同学而言，该课程的成绩可能在自身专业排名计算体系中的影响较小，对于课余时间的偏好增加，且大四同学比例更高，提高了搭便车者存在的可能性。此外，存在对其他课程与该课程之间时间投入的权衡取舍，如果个体对其他课程重视程度更高，那么他有可能挤压该课程的时间投入，留足课余时间用于其他课程学习。

在这门课上，个体偏好差异导致搭便车者出现，也使搭便车者的身份具有流动性。比如某位同学通常情况下对于课程成绩的偏好大于对课余时间的偏好，但由于第一次小组作业的时间和其他课程的期中考试重合，他将更倾向于在小组中认领较少任务甚至搭便车；第二次小组作业时，期中考试基本结束，该同学搭便车的可能性很小。

当我们将情况复杂化，引入教师风格、组队人数、小组作业频率、组队方式等条件后，影响个人偏好的因素增多，教师给分好、组队人数多、只有一次小组作业、随机组队等情况更容易出现搭便车者，但这些搭便车者的最终目的并未发生本质变化，即理性搭便车者的效用最大化目标通常仍为课余时间，因此行动逻辑的适用性可以进一步推广。

理解个体的偏好和效用最大化目标后，我们仍有疑问：为什么搭便车者要最大化课余时间？为什么搭便车者存在共同特征，如年级？搭便车者的行动逻辑或许存在制度性原因。

第一，对于希望进入业界而非学术界的同学而言，学校的课程设置与职场标准之间存在空白，职业教育和就业指导亟待完善，个体需要充分利用课余时间大量实习，积累从学校到职场过渡的经验，学业与工作之间的平衡却难以把握，有的人选择专注工作而成为小组作业中的搭便车者。第二，保研制度对于学生素质评价的多元化标准，促使学生在提高绩点的同时，还需要运用大量课余时间参加学生工作、志愿活动、科研活动，多项任务在身有可能促使其在小组作业中搭便车。第三，选课制度方面，由于各院系的培养方案中，跨院系选课列表一般为本院系教务主导制定，可能未与其他院系教务及时沟通、更新，部分跨院系课程出现停开、因过于火爆而选不上等问题。部分院系的跨院系课程供不应求，大部分同学将相关课程留到大四，此时即使同学对于课程的学习热情较高，学习动力与学习时段的错配也增加了搭便车的可能性。

本文从理性人的路径出发探讨搭便车者的行动逻辑，而当走出理性人假设，真实世界中的非理性人的行动逻辑更为复杂、难以衡量，社会关系、个人心情等因素都会直接影响个体的行为。如果关系较差的两人组队，搭便车可能是一方对另一方采用的惩罚手段，是双方既有矛盾的延续；如果心情不好，对于搭便车者而言敷衍搪塞可能是当时心情下的最优解，即使可能的后果是小组作业成绩不理想。

我们在理解真实个体的行动时，利用经济学的思维解释其行动逻辑是可行的，常常也符合预期，但也需要思考行动背后的非理性因素影响。现实中，比非理性的搭便车者更多的，是非理性的不搭便车者，这也正是非理性带来的不确定性的奇妙之处。■

WORD 批量转 PDF 工具-未注册 注册码购买 QQ: 3049816538(注册后本文字和以下内容消失)

成都购房咨询, 大专本科成都落户咨询, 成都社保代缴咨询 QQ: 3049816538

2000 字