

集体行动视角下的制度逻辑演化机制研究^①

——基于专车服务行业的案例分析

程宣梅¹, 谢洪明², 陈侃翔¹, 程 聪^{3*}, 王 菁¹, 刘淑春¹

(1. 浙江工业大学经贸管理学院, 杭州 310023; 2. 浙江工业大学中小微企业转型升级协同创新中心, 杭州 310023; 3. 浙江工业大学中国中小企业研究院, 杭州 310023)

摘要: 通过对我国专车服务市场制度变革过程的纵向案例研究, 探讨了组织场域中的集体行动如何推动制度逻辑演化的内在机制问题。研究发现: 制度逻辑的演化过程主要经历了分离、冲突和共存三种状态, 制度逻辑的演化是在不同的制度机会情境下, 由行动主体能动性策略和资源利用所构建的差异化集体行动模式驱动的。制度变革机会的涌现促使场域中的行动主体采用协调性的集体行动模式, 促成了新制度逻辑的生成, 并导致了新、旧两种制度逻辑的分离; 在制度变革机会变得模糊的场域中, 行动主体非协调性的集体行动促使新、旧两种制度逻辑之间激烈冲突; 而在制度变革机会沉没的情境下, 行动主体再协调性的集体行动最终促成了新、旧两种制度逻辑的共存。研究结论对我国当前复杂制度环境下新兴业态的发展以及传统业态的协同治理提供了重要的借鉴和启示。

关键词: 机会情境; 集体行动模式; 制度逻辑; 动态演化; 专车服务行业

中图分类号: C931.6 **文献标识码:** A **文章编号:** 1007-9807(2018)02-0016-21

0 引言

近年来, 组织场域中制度逻辑的变革及演化过程日益成为理论界关注的焦点^[1,2]。由于制度逻辑对场域中行为范式的巨大形塑作用, 主导制度逻辑的变革必然昭示着场域中行动者行为方式的重构及其带来的利益分配方式的改变^[1]。随着市场结构多层次性和行动主体行为多样化的持续深入, 多种制度逻辑并存的现象将日益突出, 并且更加强调制度逻辑的动态化过程。杜运周等指出, 多重制度逻辑的演化, 尤其是竞争性制度逻辑相互重叠、冲突、替代和互补的多种演化过程及其演化作用的边界条件, 是未来制度逻辑研究非常重要的方向^[1,3]。

制度逻辑带来的行动范式及其利益分配合法

化述求, 导致场域中的不同行动主体总是竭尽全力推动符合自身利益的制度逻辑体系的构建, 例如, 组织与个体的行动会影响制度逻辑的塑造和演变^[4], 多层面的行动会促成多种制度逻辑的扩散^[5]。这些研究主要是从单一或多个主体如何推动特定制度逻辑生成、壮大的过程角度进行阐述, 对于具有多个不同目标的行动者如何影响多种制度逻辑的冲突、兼容或共存等多种互动关系的作用机制的研究还较少。并且, 新的制度逻辑体系建立过程中往往汇聚了众多行动者的集体行动, 各行动主体之间是如何互动的, 现有的研究并没有进行深入的分析。目前的研究主要是通过协同合作、目标一致的方式开展集体行动, 尽可能地发挥资源动员过程, 使集体行动获得合理、合规的行动

① 收稿日期: 2016-04-25; 修订日期: 2017-06-11。

基金项目: 国家自然科学基金资助项目(71772163; 71772164); 浙江省自然科学基金资助项目(LY14G020006; LQ17G020024); 教育部人文社会科学基金资助项目(17YJC630011); 浙江省软科学重点研究项目(2016C25010)。

通讯作者: 程 聪(1985), 男, 浙江临安人, 博士, 副教授。Email: cheong@zjut.edu.cn

意义与身份的建构过程相反,对于具有多重目标的、相互对立乃至冲突的集体行动的关注比较少^[6]。具体而言,早期关于行动主体的研究主要关注的是单一因素的影响,但近期的研究已开始探索制度变革中可能存在的集体行动层面^[7,8],即不同种类、不同数量的制度变革的参与者以协调或非协调方式进行活动的行动集合^[6,7]。Battilana等指出,制度理论研究未来的一个非常重要的方向是关于多个主体的更加完善的集体行动理论,探讨制度变革过程中多个行动主体是如何通过协调或者非协调的集体行动推动制度逻辑的演化^[6]。

现有的制度变革理论在制度逻辑和集体行动研究上的理论缺口启发了基于集体行动的视角来探讨制度逻辑的演化过程。具体来说,本文通过我国专车服务行业变革的纵向案例研究,希望回答以下问题:1)制度逻辑的动态演化过程是怎样的?多种竞争性制度逻辑之间是如何互动和相互作用的?2)制度变革过程中多主体如何开展集体行动?分别具有哪些不同的集体行动模式和特征?3)在制度逻辑动态演化过程中,不同的集体行动模式的作用机制是否相同?集体行动是如何推动多种制度逻辑的演化的?

1 文献回顾

1.1 制度逻辑及其动态演化

制度逻辑是组织场域中稳定存在的制度化规范和相应的行动机制^[9],是塑造组织场域内行动者的认知及其行为的所有文化信仰和规制^[3,4,10,11]。新制度理论强调组织的同构,潜在的假设是存在一种主导的制度逻辑,在单一的主导制度逻辑的形塑下,场域中的组织和个人的行为从长期来看会逐渐趋同^[12],而制度逻辑则强调在一个制度场域中,可能同时存在着多种制度逻辑,会共同对场域中的组织和个人的行为产生多样化的形塑作用,使得场域中的组织行为趋于差异化^[13]。这种多样化甚至是竞争性的多种制度逻辑,打破了现有制度理论结构化研究的限制,认为竞争性的多种制度逻辑使得制度场域变得更多样

化和碎片化^[7]。多种制度逻辑是塑造组织和个人行为差异,解释制度变革的重要前因^[2]。现有的理论研究主要从多种制度逻辑如何塑造组织和个体行为异质性^[14,15]、如何推动制度变革^[14,16]进行了深入的研究。

近年来,随着制度变革研究的不断深入,学者们日益重视制度逻辑的演进过程研究。Thornton基于对高教出版场域制度变革中市场逻辑和编辑逻辑两种竞争性逻辑演化过程的分析,探讨了市场逻辑对制度逻辑的替代性关系及其对组织行为的影响^[4]。Reay和Hinings分析了在加拿大的医疗改革过程中两种竞争性的制度逻辑,即专业医疗的制度逻辑和健康预防的制度逻辑的演化过程,发现制度变革过程中虽然一种新的主导制度逻辑会出现,但原有的主导制度逻辑也会在组织场域中继续存在,发展了制度逻辑演化过程中两种竞争性制度逻辑兼容的状态^[17]。Dunn和Jones通过对美国医疗教育行业的制度变革过程的研究,对两种竞争性的制度逻辑,及医疗逻辑和科学逻辑的互动过程进行了研究,分析了两种竞争性制度逻辑相互重叠、冲突和替代的演化过程^[2]。Misangyi等基于反腐败的制度变革的案例,研究了新制度逻辑与原有制度逻辑的竞争演化过程,提出在变革初期,新的制度逻辑应保持与旧制度逻辑某种程度的兼容性,以达到减少变革阻力,促成制度变革实现的目标^[18]。

在目前的研究中,学者们主要关注了制度逻辑演化的过程,尤其是竞争性制度逻辑之间互动过程的冲突演化,以及竞争性制度冲突的替代演化,较少涉及到竞争性制度逻辑间存在的兼容性和互补性状态^[1],此外,哪些因素影响了竞争性制度逻辑的演化过程,即逻辑演化条件的研究更是十分缺乏。总的来说,由于数据的获取及研究的相对复杂性,现有的关于制度逻辑演进过程和内在机制的研究仍较少,如何更深入地研究制度逻辑的演化过程及其内在机制,包括竞争性逻辑的冲突、兼容或互补的条件,是未来制度逻辑理论研究的重要方向^[3]。

1.2 制度逻辑演化的驱动因素:集体行动

在制度逻辑的驱动因素研究中,学者们指出组织与个体的行动会影响制度逻辑的塑造和演

变^[4]，早期关于行动主体的研究重点关注的主要是单一因素的影响。在制度逻辑的驱动因素的研究中，不少学者研究了单个组织的应对策略^[19]、单个组织的战略性行为^[20]，如修辞策略^[21]、权谋技巧^[22]、故事理论化等用来表达、操控并重组制度逻辑的行为^[21]。随着近期的研究已开始探索制度变革中可能存在的集体行动层面^[7, 8, 23]，制度逻辑的驱动因素也更多地关注多主体行动的影响。制度变革中的集体行动是不同种类、不同数量的制度变革参与者以协调或非协调的方式进行活动的行动集合^[6, 7]。Dorado 将其称作“制度共担”，在这种情况下制度变革不能归功于某个单一的组织或个体，而是大量行动者各自发散性变革活动的累积^[24]。Reay 和 Hinings 分析了制度变革过程中多个场域成员的作用^[17]，Delbridge 和 Edwards 解释了多个参与者如何以各种方式促进制度变革的过程^[25]。Purdy 和 Gray 指出，多主体的行动会促成多种制度逻辑的扩散^[5]。Dunn 和 Jones 研究发现，不同团体和利益干预的存在，导致美国医疗教育产业制度变革过程中形成了多种制度逻辑并存^[2]。

现有关于驱动制度逻辑演化和制度变革的集体行动的研究，更多是通过协调的方式开展集体行动，创造新组织的动员过程，使集体行动获得新的可能意义与身份的建构过程，而对于非协调性的集体行动模式的研究相对较少。Lawrence 等人的研究显示了跨组织的合作是如何促进制度变革的，尤其是当合作者密切卷入变革计划同时又深深嵌入组织领域的时候，在此情况下他们既有积极性又有促进变革扩散的手段^[26]。制度变革中的集体行动也可以是非相互协调的。Lounsbury 和 Crumley 提出，制度可以被拥有不同的能动性、不同程度、不同数量的资源的参与者从事的多元化活动所改变^[7]。因此，制度过程中的集体行动是非协调的、不确定的，结果依赖于多重参与者的正反作用力的过程^[17, 25, 27-29]。

目前现有关于集体行动的研究中，学者们的众多研究结论表明，机会是集体行动的起点^[24]，能动性、资源利用等维度反映了集体行动的特征^[7, 18, 24]。Dorado 整合了前人的研究成果，归纳了引发集体性制度变革的整体研究框架，提出制

度变革依赖机会，需要资源，是对行动主体能动性的回应^[24]。1) 机会是场域行动主体识别新制度并利用资源的可能性，是制度变革的场域条件，Dorado 归纳了机会的三种类型：一是机会沉没，此时场域中制度化程度较高，既有的制度体系对行动主体具有强约束作用，从而使行动主体接触到更优制度安排的机会很少；二是机会涌现，此时场域中的制度管制逐渐放松，制度多样化逐渐出现，行动主体有了一定的制度创新空间，能够接触到更优的制度安排；三是机会模糊，此时场域中的制度化程度已经处于非常低的状态，制度多样性水平较高，场域高度不确定，使得制度变革的可能性增大。2) 能动性是驱动组织和个人的行为偏离主导行为模式的创造性^[30]。Dorado 归纳了能动性的三种类型：一种是惯常能动性，这是面向过去的行为主体根据旧的制度逻辑和行为方式的驱动因素；二是意义建构能动性，这是面向当下的行为主体在不确定的场域条件下，通过主观理解，对情境赋义，建构框架，降低不确定性来形成确定行动情境的驱动方式；三是策略能动性，这是面向未来的行动主体为获得某个市场或某种利益主动设计未来的驱动因素^[24]。3) 制度逻辑的演化有赖于多种方式的资源调动和利用^[6, 18, 22]，Dorado 归纳了资源利用的三种类型：一是杠杆化利用，这是行动者由于自身资源不足，从其他重要的利益相关者那里争取资源以支持自己新设立的制度框架；二是积累，这是一个或多个行动主体通过自身积累投入相关资源的方式，是一种资源的物理性的累积；三是聚集，由于某些复杂的社会问题不能只依赖单一的行动者，而是需要行动者之间进行多层面的合作，多个主体主动将各方的资源汇集聚合并相互发生作用，推动整体性的社会变革^[24]。

Battilana 等指出，制度理论研究未来的一个非常重要的方向是关于多个主体的更加完善的集体行动理论，弄清制度变革过程中多个行动主体是如何通过协调或者非协调的集体行动推动制度逻辑的演化，这是当前在制度理论研究中的一个没有充分被整合的部分^[6]。并且，现有的制度逻辑演化的驱动因素研究中，对于多主体行动究竟如何影响多种制度逻辑的冲突、兼容或互补等多种互动关系的作用机制的研究还很少^[3]。并且，

这种多层面的行动究竟包括哪些层面的行动,各行动主体之间是如何互动的,现有的研究并没有进行深入的分析。

1.3 研究述评与理论缺口

尽管现有的理论研究对制度变革过程中的多重制度逻辑及竞争性制度逻辑的演化轨迹、制度变革过程中的集体行动及相应的理论内涵等制度理论前沿进行了非常有意义的探索,但仍存在一些研究缺口。首先,现有关于多重制度逻辑及其演化过程的研究,更多是关注竞争性制度逻辑之间的冲突演化,以及竞争性制度冲突的替代,较少涉及到竞争性制度逻辑间存在的兼容性和互补性状态^[1]。此外,目前鲜有影响制度逻辑演化条件的研究,即哪些因素影响了竞争性制度逻辑的演化过程。其次,集体行动是当前制度理论研究中一个非常重要的研究方向^[6],但制度变革过程中有哪些类型的集体行动模式,不同类型的集体行动模式又是如何形成的,现有的相关研究却鲜有涉及。最后,现有的研究虽然指出组织与个体的行动会影响制度逻辑的塑造和演变^[4],多层面的行动会促成多种制度逻辑的扩散^[5],但现有研究对于集体行动会如何影响多种制度逻辑的演化,尤其是不同的集体行动模式对于驱动竞争性制度逻辑的冲突、兼容或互补等多种互动关系的作用机制的研究还未进行整合。

2 研究方法

2.1 方法选择

本文拟采用纵向案例比较研究方法对上述问题进行深入探讨,理由如下:首先,制度变革过程中的制度逻辑演化是一个包含了兼容、冲突和互补状态的复杂过程,本文试图探讨这种制度逻辑演化的过程机制,采用纵向比较案例研究方法有利于对这一复杂过程进行详尽的探究^[31]。其次,在不同阶段,集体行动的模式和特征并不相同,本文关注的正是行动者在不同阶段差异化的集体行动模式如何导致了制度逻辑的演化。纵向案例研究可以按照时间对关键事件进行排序^[32],有利于深入理解不同制度逻辑状态的形成和演化,揭示

其内在机制。

2.2 案例选取

案例研究样本的选取遵循理论抽样原则,本文围绕我国打车市场上专车模式这一商业模式的制度化过程作为研究对象,理由如下:首先,专车模式是一个从无到有的新制度逻辑形成过程,在这一过程中涉及到专车平台、投资机构、出租车行业、监管部门、媒体、普通消费者等多方利益群体,因此,专车模式这一制度变革正是由多个行动主体参与的集体行动导致的;其次,从专车模式的主要推动者来看,在相对较短的时间内先后出现了易到用车、滴滴打车、快的打车、神州专车以及外来户Uber等主要行业主导力量的介入,专业行业内部也经历了一个复杂的竞合过程,这些专车模式倡导者以协调或非协调的方式展开集体行动,遵循案例研究可比较性原则^[31],专车模式发展过程中的这种“制度共担”过程是多个制度行动者集体行动的累积,这为本研究探讨的集体行动如何促发制度逻辑的演化提供了丰富的案例素材;最后,由于专车模式的巨大创新性引发的出租车行业既有制度逻辑的强烈反弹,专车模式也被推上了风口浪尖,多地爆发了出租车司机针对专车的罢运,人民日报、新华社、中国青年报、法制日报等中央媒体集体炮轰出租车行业长期形成的利益集团,呼吁监管部门保护共享经济创新萌芽,多地监管部门频频出手,不断放大专车的制度合法性问题,遵循案例选择的极化原则^[31],该案例在制度逻辑演绎方面是一个十分突出的案例,充分体现了组织场域中制度逻辑的变革性过程。

2.3 数据来源

在数据资料的来源上,案例研究要求尽可能通过多种数据来源,如正式/非正式访谈、现场观察以及二手资料等,并对多种资料进行三角验证,以提高研究的信度和效度。本文研究的是专车服务这一新制度逻辑形成过程及其与现有出行制度体系的互动,虽然众多专车平台进入出行市场的时间并不长,但影响非常大,对原有的出租车行业造成了巨大的冲击,引起了理论界和实务界的高度关注,专车平台、专车司机、监管部门、出租车行业、出租车司机、普通消费者、投资人以及媒体机

构等不同利益相关者都采取相应的行动或者表达了针对专车服务的观点. 因此, 从网站、论坛等网络媒体和报纸、杂志等平面媒体中搜集关于专车服务的相关资料进行加工、整理, 并辅以非正式访谈的相关资料进行验证, 具有较大的可操作性和科学性^[32]. 本案例资料的主要来源及编码规则如表1所示.

表1 专车案例资料来源编码规则
Table 1 Source and coding rules

序号	来源	资料分类	来源编码
1	非正式访谈	访谈滴滴的公关部负责人获取资料	ZCG1
2		访谈优步杭州分公司管理人员获取资料	ZCG2
3		访谈快的高管获取资料	ZCG3
4		访谈滴滴出行管理人员获取资料	ZCG4
5		访谈滴滴司机获取资料	ZCD1
6		访谈快的司机获取资料	ZCD2
7		访谈滴滴出行司机获取资料	ZCD3
8		访谈优步司机获取资料	ZCD4
9		访谈易到司机获取资料	ZCD5
10		访谈神州司机获取资料	ZCD6
11		访谈出租车司机获取资料	TD1
12		访谈出租车公司高层获取资料	TD2
13		访谈杭州市运管负责人获取资料	HG1
14		访谈专车乘客获取资料	CK
15	二手资料	通过易观国际、阿里/腾讯研究院、网易、腾讯、新浪等权威第三方平台获取资料	WR
16		通过平台官网和 App 新闻获取资料	ZWP
17		通过文献、文库、新闻网站和报纸获取	PP
18		通过公司内部记录、高层讲话和内部刊物获取资料	ZCI

2.3.1 二手资料

二手资料的收集主要是通过四种方式获取的: 首先, 下载了“滴滴”、“快的”、“易到”、“神州”、“Uber(优步)”等主要专车平台官网上关于公司发展历程、大事记、公司动态、快讯等相关资料; 其次, 从易观国际、阿里研究院、腾讯研究院、网易科技、腾讯科技、新浪科技等权威第三方网站的资讯和研究报告中获取资料; 第三, 通过“知网”、“万方数据库”等文献文库以及新闻报纸网站中收集下载资料; 第四, 在实地考察和访谈过程中, 滴滴公关部和快的、Uber 公司所提供的公

司内部资料、内部刊物、宣传册以及公司高管的讲话资料等; 访谈后又通过网络搜集了各平台在重大事件中高管的公开信内容.

由于本文的研究对象是基于专车服务的集体行动, 因此在搜索资料过程中, 采用了两种方式, 第一, 主要利用“专车”、“专车服务”、“网约车”、“网络约租车”、“网络预约出租汽车”以及专车的主要平台名称“滴滴”、“快的”、“易到”、“神州”、“Uber(优步)”, 在权威第三方平台、新闻网络、以及相关学术数据库中进行搜索; 第二, 采用“专车/网约车+资本/融资”、“专车/网约车+司机/租车公司”、“专车/网约车+监管/中央/地方”、“出租车+专车/网约车”、“专车/网约车+乘客”、“专车/网约车+媒体”等组合方式搜索. 按照信息详细程度的原则, 保留信息内容最丰富的条目, 如果资料数据有冲突, 则以专车平台的内部资料和官网资料为准, 对于无法核实的资料, 通过非正式访谈进行核实. 获得原始资料以后, 按照集体行动的主要行动主体, 即专车平台、政府部门、出租车、消费者、其他利益相关者(包括媒体、投资机构、关联企业等, 下文简称其他)进行了分类整理.

2.3.2 非正式访谈

为对二手资料进行验证, 本文对主要专车平台以及众多行动主体分别进行了非正式的访谈, 一方面为本研究提供更真实和丰富的研究素材, 另一方面也是对之前二手资料中存在模糊甚至矛盾的部分进行询问和再确认. 非正式访谈对象包括专车平台管理人员、专车和出租车司机以及使用专车的乘客、政府监管部门工作人员共计 52 人(具体如表 2 所示). 对于专车平台的负责人, 采用预约上门采访的方式进行非正式访谈, 访谈时间平均为 1h, 针对司机的访谈, 采用情境式访谈模式, 打车过程中按预先设定的谈话提纲与司机进行闲聊式对话, 获得专车和出租车司机对专车服务的真实想法, 平均访谈时间为 30min. 专车乘客 5 人, 在乘坐专车拼车服务的情景下, 按预先设定的谈话提纲闲聊式对话中获得专车乘客对于专车的看法, 平均对话时间在 20min 左右. 政府监管部门负责人 2 人, 主要是通过上门拜访的方式进行非正式对话访谈, 访谈时间在 1h 左右.

表2 非正式访谈对象的描述性统计
Table 2 Summary statistics of informal interviews

访谈对象	录音时间	录音字数	调研次数	访谈人数	高层人数	受访者
专车平台	317min	55 602	4	5	3	滴滴公关部管理人员(1)、快的高管(1)、滴滴快的合并后滴滴出行管理人员(2)、优步杭州分公司管理人员(1)
专车平台司机	1 088 min	953 088	34	34	/	滴滴司机(8)、快的司机(7)、滴滴出行司机(6)、Uber司机(6)、易到司机(4)、神州司机(3)
出租车司机	192 min	12 941	3	6	/	北京(3)、上海(1)、杭州(2)
专车乘客	104 min	15 257	3	5	/	北京(2)、上海(1)、杭州(2)
政府监管部门	126 min	21 269	2	2	2	杭州市运管负责人(2)

2.4 编码过程

遵循探索式研究方法的编码思路,采用开放式编码对专车案例的数据进行分析^[33,34]。在数据编码过程中,首先,编码成员根据案例数据来源和数据时间顺序进行了编码,按照 Milles 等的建议,先以时间为顺序,对每个行动者的所有行动进行初步编码^[35],案例数据来源编码规则请见表1。其次,研究团队根据专车案例的阶段划分,依据 Dorado 关于集体行动的资源利用和能动性两个维度的具体内涵指引^[24]以及本文初步构建的研究框架,将集体行动进行概念化,对主构念、子构念以及构念之间的逻辑关系进行识别,并清晰界定构念、子构念以及构念的场景化定义对照规则,具体详见表3。第三,3名编码成员根据构念场景化定义对照规则,共同讨论,对专车的数据条目进行了初步筛选,形成一致意见,得到205条一级条目,并运用构念场景化定义对照规则对该205条一级条目进行构念试炼、比较和验证,对构念场景化定义对照规则进行了微调,并确定对照规则的可执行性;最后,3人背靠背进行二级条目编码。在编码过程中,当遇到编码结果不一致的地方,3名编码人员通过反复讨论,直到意见统一,从而尽可能减少由于个人偏见或主观性导致的结论片面性^[36]。最终,得到二级条目编码181条,识别出专车案例中各行动主体集体行动模式的特征。

此外,本文中的主构念或维度、相互关系均基于多样资料来源形成“三角证据链”,保证了研究的建构效度。同时,在编码的过程中,对核心要素的概念化,对具体主构念、子构念界定主要参考了 Dorado 文中对构念的定义^[24],以保证研究的信

度。本研究在选择案例的过程中,充分考虑到该纵向案例的特征在满足多行动主体、能体现纵向发展演化的特征,并从中归纳出有关理论,遵循案例研究提出的保障外部效度的研究策略^[33]。此外,由于本文是针对集体行动对制度逻辑演化关系的探索性研究,故不需要进行内在效度检验。

3 研究发现

所谓专车,又称为网约车,根据交通运输部的定义,是指以互联网技术为依托构建服务平台,整合供需信息,使用符合条件的车辆和驾驶员,提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动。相关监管部门、媒体也有将专车称为网约车、网络约租车、网络预约出租汽车等,在本案例中均指专车。

根据制度逻辑演化研究的相关理论,场域内不同制度逻辑之间会存在重叠、冲突、替代/互补等不同状态^[2,3]。在我国租车市场制度体系中,当前主要存在以特许经营模式为核心的出租车模式和以网络服务平台预约汽车为特色的专车模式,这两种不同租车制度逻辑之间主要经历了三个发展阶段:第一阶段,定制化、高品质租车市场的需求促发了易到专车模式局部创业的成功,并促成了新的专车制度逻辑的出现,但由于专车服务主要专注于定制化的高端需求乘客,对原有出租车特许经营市场几乎不构成竞争,因此两种制度逻辑处于一种相互分离的状态。第二阶段,随着众多租车平台的加入和专车服务市场范围的不断拓展,专车出行这一新的制度逻辑逐渐从租车市场组织场域的边缘走向场域中心,并和租车市场中

表3 构念的场景化定义对照规则
Table 3 Construct the scenario definition of constructs

特征	主构念	子构念	场景的概念化定义
集体行动特征: 1) 资源利用	资源杠杆	联盟者动员	找寻联盟者开展合作
		资本调用	获取金融资源
		技术撬动	通过新技术或技术手段杠杆化利用竞争性资源
		服务撬动	通过创新服务杠杆化利用竞争性资源
		政治技能	利用管理创新手段杠杆化利用资源
	资源积累	资源带入	将原有的资源引入
		资源深化	既有模式下积累竞争性资源
		用户累积	用户资源累积
		资源保留	保持资源不致流失
		资源转用	将资源转化使用
		资源限制	控制资源的总量
	资源聚集	构造联盟	建立可持续联盟
		用户聚集	用新服务聚集用户资源
		资源拓展	发布新产品吸引资源
		资源融入	新资源引入、整合及利用
		用户反向聚集	开展竞争性手段反促使用户向对手方向聚集
	偶像效应	利用偶像引起资源聚集效应	
	集体行动特征: 2) 能动性	惯常型能动性	变异抵制
惯例遵循			沿袭既有的思维方式和行动模式
意义建构型能动性		对手压制	利用竞争性手段压制对手
		身份界定	清晰界定某种事物的性质
		路径铺设	进入新的市场谋求发展
		实践界定	划定实践的边界
		质疑澄清	面对质疑进行澄清
		实践破冰	开拓性的实践和行动尝试
		图景预设	对发展愿景的预期和构想
		理念固化	将创新理念转化为创新产品、创新服务和创新模式
		竞争跟随	同步开展竞争性行为
行动约束		对行动进行约束和限制	
策略型能动性		话语策略	通过开放话语渠道表达意见
		制度期盼	盼望制度完善或出台新制度
		政策响应	制订政策法规和规范
		策略转向	调整策略方向
		政策建议	对政策提出意见和建议
		差异竞争	实施差异化竞争策略
	路径预想	对发展路径进行规划	
标准制订	制定行业标准		

占据主导地位的出租车特许经营制度逻辑出现了

重叠和渗透,引发了两种逻辑之间的激烈冲突.第三阶段,在专车、出租车以及其他利益者的多方博弈下,从中央到地方政府相关部门都陆续出台了出租车、专车管理改革方案,规范了我国出行市场出租车和专车的营运制度规范体系,从而实现了专车制度逻辑和出租车特许经营制度逻辑的共存状态.

3.1 制度逻辑分离阶段(2010年5月~2014年1月)

一直以来,“打车难”是许多大城市的常态.根据易观国际的数据,以北京市为例,2000年到2013年,北京市人口由1364万增加到2115万,13年增长55%,而出租车数量仅由原来的6.4万辆增加到6.66万辆,仅增长0.04%,整体供给远低于需求.同时,由于传统租车公司只能提供周期较长的租车服务,通常是按年租和月租进行,租车公司车辆使用效率不足50%.2010年5月,易到用车成立,这是国内最早成立、也是发展初期唯一的专车企业,易到起家于改变传统租赁公司低效率的运转模式,将需要提前几天预订的车变得可实时预订.

易到用车市场副总裁朱月怡说:“易到是一家不购车却提供租车服务的公司,其车源来自于各家汽车租赁公司,用车客户来自于各大企业.”进入之初易到面临市场认同和资源两方面困境,正如朱月怡所说:“易到的模式还无法为多数汽车租赁公司理解,各大用车企业也不熟悉易到.”创业初期,易到主要拉拢的是那些去星级酒店拉生意的司机和车辆,为这些车辆提供愿意支付高额车资的顾客.之后,易到创始人周航挨个找租车公司谈,通过易到的信息平台,把租车公司难以利用的碎片时间最大化使用,在车辆闲置时提供给租赁公司冗余的订单.对于司机而言,拿着驾驶牌照等资料,在易到办理完手续,检查车容车貌是否符合需求,经历一天的培训,就可以成为易到的司机.2010年10月,易到用车司机专属手机智能终端APP测试使用,易到用车给最早加入的司机赠送智能手机,司机待遇也得到了很大提升:易到按月结账给司机,他们收入有了保障.除了租赁公司的车辆外,易到也采取私家车主加盟的形式发展.为了规避政策风险,车主将车辆挂在租赁公司,车主本人挂在劳务公司,易到用车通过双方进行租赁.周航把“高端商务人士”看做是自己的核心

用户群 因为这样的人群乘车最频繁. 这群高端消费客户群体也非常满意易到的服务 因为易到能提供给乘客尊贵感和私密感 例如, 司机可能会像私人助理那样 主动为赶早班飞机的老顾客买早餐.

2011 年, 晨兴创投、美国高通风险投资给了易到千万级美元的 A 轮融资. 当时的易到更看中企业商务用车的商机, 定位为 B2B 的易到四处扩张、打广告烧钱, 以吸引汽车租赁公司、用车者的注意. 2012 年, 易到营业收入较 2011 年翻了 2.75 倍, 同时也成为风投们的宠儿. 2013 年 4 月, 宽带资本给了易到 1 亿元人民币的 B 轮融资; 到 2013 年 12 月, 携程和 DCM 对易到领投了约 6 000 万美元的 C 轮融资. 2013 年底, 易到用车跟携程合作, 推出接送机服务, 后来又和去哪儿网达成战略合作. 到 2013 年底、2014 年初, 易到用车管理的司机已达到 5 万名, 活跃用户超过 200 万. 2013 年底, 易到用车的平均客单价超过 200 元, 最便宜的车型, 一单价格大约是出租车的 2 倍, 易到用车

则每单收 20% 的信息服务费.

通过对该阶段场域中相关主体的行动进行编码分析发现(如表 4 所示), 易到在变革过程中通过对主要的利益相关者开展“理念固化”、“身份界定”、“图景预设”、“路径铺设”等意义建构式的能动性策略, 进行联盟者动员以支持新的制度逻辑, 同时实施了“技术撬动”、“资本调用”、“政治技能”、“联盟者动员”、“服务撬动”等杠杆化资源调用方式, 获得了消费者以及金融资本、供应链资源等其他重要利益相关者的支持. 在该阶段, 为了创建专车服务这一新的制度逻辑体系, 以易到为首的制度行动者采取了一种协调性的集体行动模式, 所有的行动主体都具有相同的制度目标, 并能从这种新制度逻辑中获益, 例如, 专车平台获得投资、消费者满足高端租车需求、司机收入提高等等. 从资源利用的模式来看, 这种集体行动者主要采用了“杠杆化”的资源利用模式; 而从能动性来看, 则主要采取了“意义建构”型的能动性策略.

表 4 第一阶段集体行动模式主要特征的典型引用举例及编码结果(部分)

Table 4 Examples of typical references and encoding results of collective actions in the 1st stage(segment)

特征	主概念	子概念	关键词	部分代表性数据引用	行动主体	来源
集体行动特征: (1) 资源利用	资源 杠杆	联盟者动员	与车辆租赁公司合作	2011 年…据周航说, 像南方创业这样超过 300 辆车的租赁公司全国不超过 20 家…周航选择了与他们合作…由用车网的系统来调配…	ZC	PP
		资本调用	获取金融资源	2011 年, 成立约一周年的易到拿到了晨兴创投的 A 轮融资…	ZC&PA	WR
		技术撬动	利用新技术吸引司机	…2011 年, 智能手机在中国还未普及…易到给司机发放一个带有 GPS 的小盒子以对司机进行定位…易到根据这个定位来派单…	ZC	ZWP
		服务撬动	利用供应链资源创新	没有一辆车、没有一个司机, 但却可以做到用户拨打电话即可下单, 一个小时即响应, 每辆车都提供配驾…	ZC	PP
		政治技能	规避政策风险发展车主资源	…易到采取私家车车主加盟的形式发展. 为了规避政策风险, 车主将车辆挂在租赁公司, 车主本人挂在劳务公司, 易到用车通过双方进行租赁…	ZC	WR
集体行动特征: (2) 能动性	意义建构型能动性	身份界定	服务吸引高端商务群体	…易到能提供给乘客尊贵感和私密感, 例如, 司机可能会像私人助理那样, 主动为赶早班飞机的老顾客买早餐…倍有面子…	ZC	PP
		路径铺设	易到进入专车行业	2010 年 5 月, 周航跳入之前完全不熟悉的专车行业, 创办易到用车网…	ZC	PP
		图景预设	对目标市场的预设	…安装 1 000 台交互终端的数字相对周航心中的目标市场还是相差甚远…他计划在 2011 年实现可调配车辆 1 万辆, 在上海、广州、深圳以及两个二线城市开展业务…	ZC	ZWP
		理念固化	将创新经营理念固化为产品	…易到 CEO 周航介绍, 为了让用户感觉租用方便、灵活…让用户心里舒服…用车网整合到旗下可调用的车辆有 800 辆, 分豪华、商务等五大类, 全部陪驾…	ZC	ZWP

注: 行动主体代码如下: 专车平台 ZC, 消费者 CS, 其他 PA, 出租车 TX, 中央政府 CG, 地方政府 LG. 复合行动主体代码编制, 例: 专车平台、出租车 ZC&TX, 下同.

纵观该阶段整个组织场域演化的过程发现(具体详见图1),传统出租车只能提供面向大众的打车服务,未能有效满足多样化、尤其是具有定制化服务诉求的高端消费者的打车需求,为了填补高端群体定制专车服务市场空白,以易到为代表的企业以定制车辆租赁服务开始切入高端打车市场,此时行动主体有一定的弹性,能

够接触到更优的制度安排,面向高端客户群体的专车市场服务机会涌现.在该场域条件下,易到因而实施了意义建构式的能动性策略和杠杆化资源调用,与消费者和其他重要利益相关者采取协调性的集体行动,促成了专车这一新的制度逻辑在局部范围形成,并与原有出租车制度逻辑分离并存.

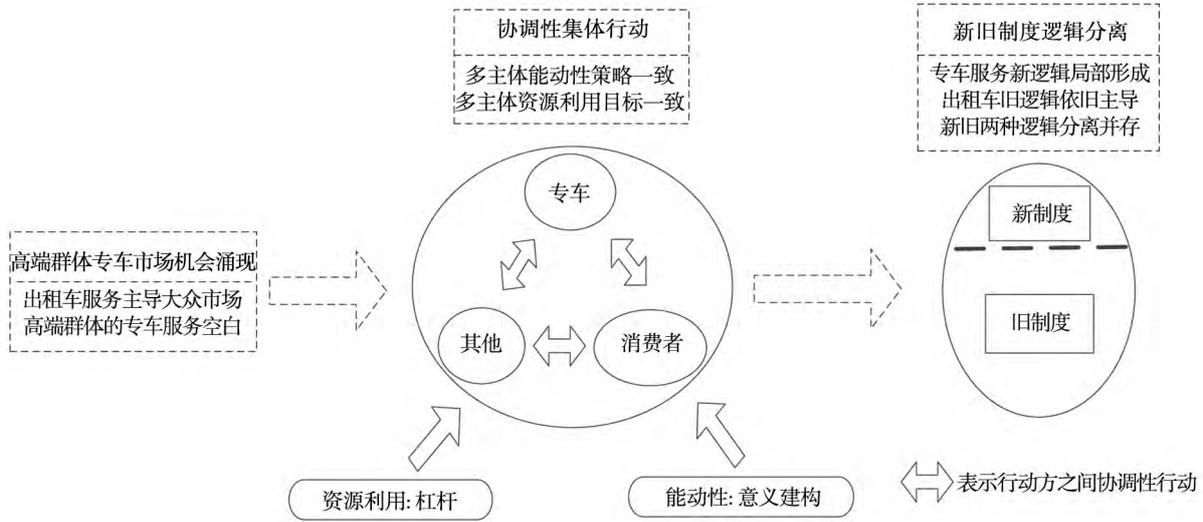


图1 第一阶段集体行动模式的影响机制

Fig. 1 Mechanism of the collective actions in the 1st stage

注:该阶段专车企业对主要利益相关者开展“理念固化”、“身份界定”、“图景预设”、“路径铺设”等意义建构式的能动性策略,同时实施了“技术撬动”、“资本调用”、“政治技能”、“联盟者动员”、“服务撬动”等杠杆化资源调用方式.

3.2 制度逻辑冲突阶段(2014年2月~2015年4月)

随着专车服务市场空间被极大的激发,众多专车平台都十分看好专车市场前景,如快的打车副总裁李敏表示“商务约租车领域前景广阔,可以说是一个数千亿级的增量市场。”滴滴打车副总裁朱平豆认为,未来专车业务的市场会是出租车市场的两到三倍.虽然一直以来,我国出租车行业凭借“特许经营”实行严格的垄断管理,但众多专车平台纷纷进入专车市场.2013年底,Uber就选择在上海试运营,之后在广州深圳同时试运营,并于2014年2月宣布正式进入中国市场,中文名为“优步”.2014年7月,快的打车旗下“一号专车”上线正式运营.2014年8月,“滴滴打车”宣布正式推出定位于中高端的新业务品牌“滴滴专车”.除上述巨头外,“我有车”、嘀嗒拼车、哈哈拼车、爱拼车、AA拼车的App和服务也纷纷进入市场.2015年1月,神州租车旗下的“神州专车”宣布正

式运营.

进入专车市场之初,各大专车平台除充分利用已有的资源,还积极整合各类外部资源支持专车模式的拓展.2014年9月,易到用车宣布完成超过1亿美元第三轮融资.12月,百度与Uber在北京签署战略合作及投资协议,Uber新完成12亿美元的融资.2014年,快的打车两轮投资均至少超1亿美元.滴滴也宣布成功融资7亿美元,淡马锡和国际投资集团DST皆成为其投资者.在进入专车市场前,神州租车已获得联想控股12亿元和华平的2亿美元投资,而且还获得了全球租车巨头赫兹公司2亿美元的战略投资.除神州专车拥有超过10万辆自有营运车辆外,各平台基本都是轻资产互联网平台,进入之初,各平台积极与各大城市的租赁公司谈合作.易到用车帮助与其合作的千余家租赁公司买车、提供贷款.2014年9月,易到用车和海尔融资租赁战略合作,围绕专车全产业链部署.另一方面,利用高额补贴政策,积

极吸引私家车带司机加盟。

随着竞争的加剧,各专车平台也纷纷抢占中低端消费者市场。Uber进入中国之初,只推出了高端服务Uber Black,提供的主要是豪华车,价格是出租车的数倍。2014年6月,Uber又推出了价格减半的平价打车服务UberX(优选轿车)。同年8月,Uber再推“人民优步”低价产品,价格已经低于出租车。为增强竞争优势,2015年2月14日,滴滴打车和快的打车两家公司合并,双方组成一家公司加快抢滩消费者市场。2015年2月,滴滴快的先是抛出主打低廉价格、以乘客为主导的“快车”业务试水;接着推出“顺风车”业务,价格均已低于出租车;并且双方还在拼车、代驾、大巴等领域快速拓展。易到用车也启动了“E-Car计划”,使用新能源电动车,价格也远低于出租车。

资本裹挟下的互联网专车诱发了前所未有的连锁反应:为捍卫原有利益格局,各地出租车行业纷纷罢运罢工给政府施压,而各地地方政府监管部门也纷纷出手大力封杀围剿专车。南京市客运交管处在2014年11月对私家车运营的“滴滴专车”开出首张罚单。2014年12月底,上海市交管部门将专车服务定性为“黑车”,打响封杀专车服务的第一枪。2015年1月4日,沈阳数千台出租车集体罢运。1月6日,济南市客管中心宣布专车业务将按“黑车”查处,一经查实处以5000元至3万元不等的罚款。从1月8日开始,南京暴发出租车停运事件。

此外,南京、杭州等部分城市,也将专车方式运营的车辆定性为“黑车”,明确叫停召车软件推出的专车服务。1月起,北京市交通执法总队公开认定私家车通过打车软件接单属于非法运营。广州也宣布私租车涉嫌非法营运,将依法严厉打击。

虽然说是为了保障消费者的出行安全,专车服务被陆续叫停,但规模大增的专车用户仍然表示一时难以接受。在新浪微博一项名为“你常坐出租车还是专车”的调查中显示,66%的受访者选择常使用专车出行,他们认为专车的服务和体验相对出租车更好一些。此外,在交通运输部表态之前,人民日报、新华社、中国青年报、法制日报等中央媒体集体炮轰出租车行业长期形成的利益集团,呼吁监管部门保护共享经济创新萌芽。中央媒体在“专车事件”上态度出奇一致,足可见出租车

行业早已是一潭死水,利益集团的长期垄断让司机们被一张牌照死死压制,市民出行需求长期得不到满足。2015年1月8日,交通部指出当前各类“专车”软件为创新服务模式开辟了新的路径,但禁止私家车参与运营。交通部在《关于全面深化交通运输改革的意见》中明确提出,“加强对手机召车等新型服务模式的规范管理,鼓励发展多样化约车服务。”2015年3月召开的“两会”上,交通运输部部长杨传堂肯定专车模式,但同时重申,只有正规租赁车辆才能做专车,禁止私家车接入平台参与运营。

通过对该阶段场域中相关主体的行动进行编码分析发现(具体如表5所示),首先,专车在变革过程中既要面向主要利益相关者和消费者开展“实践破冰”、“实践界定”、“竞争跟随”、“身份界定”、“路径铺设”等意义建构式的能动性策略,也要实施“话语策略”、“策略转向”、“标准制订”、“差异竞争”等面向未来的策略性能动性行为,并通过“用户积累”、“资源深化”、“资源带入”等方式调用平台原有“积累”性资源,以及“资本调用”、“联盟者动员”、“技术撬动”、“政治技能”等杠杆化资源利用方式和“构造联盟”、“用户聚集”等聚集型资源利用方式,以支撑平台企业的新制度逻辑的实施。其次,出租车依旧沿袭特许经营的既有思维方式和行动模式,以“变异抵制”等惯常型的能动性和积累式的资源调用模式捍卫原有制度逻辑^[37],并继续沿用政府授予的特许经营权的垄断式资源。第三,政府在面对专车新制度逻辑和出租车旧制度逻辑的压力时,中央政府的行动体现的是在不确定性条件下对专车新制度逻辑赋予意义,提出规范性要求;而地方政府依旧沿袭出租车特许经营的既有思维方式和行动模式,以“惯常”式的能动性捍卫原有制度逻辑。在这个过程中,多方行动主体采取了以“杠杆化+积累”为特征的多种资源利用策略和“意义建构、策略、惯常”等多种能动性策略以支持各自的制度逻辑,形成了专车与出租车相关利益者之间激烈冲突为主要特征的非协调性集体行动模式。

纵观该阶段整个组织场域演化的过程发现(具体详见图2),各专车平台都十分看好专车服务市场的巨大潜力,出行服务市场呈现出多样化的趋势,此时专车虽一定程度受制于出租车特许

经营的制度约束,但政府对专车服务的监管制度还不明朗,专车服务本身也处于试水阶段,尚未形成成熟的专车服务运营机制,制度化程度低,场域高度不确定并容易发生变化,专车服务市场机会模糊。在该场域条件下,为在专车市场中占据主导地位,众多专车平台重点采取了“意义建构”的方式动员其他重要的利益相关者和消费者来支持专

车服务,并以“杠杆化+积累”的资源利用方式推动专车服务这一新制度逻辑的扩散。而出租车相关利益者则通过向地方政府施压,以“惯常”的能动性坚决捍卫出行市场特许经营的制度逻辑。在专车市场机会模糊的情境下,这种行动主体非协调性的集体行动模式促发了出行市场内部两种制度逻辑的激烈冲突。

表5 第二阶段集体行动模式主要特征的典型引用举例及编码结果(部分)

Table 5 Examples of typical references and encoding results of collective actions in the 2nd stage(segment)

特征	主概念	子概念	关键词	部分代表性数据引用	行动主体	来源
集体行动特征: (1) 资源利用	资源杠杆	联盟者动员	快的不收份子钱 争取司机支持	“快的一号专车的司机按照多劳多得、少劳少得的原则获得相应的收入,这和出租车上缴给出租车公司的固定承包费迥然不同。”	ZC	ZCG3
		资本调用	金融资本为滴滴提供融资	2014年12月,滴滴宣布成功融资7亿美元,创下内地移动互联网最高融资金额,淡马锡和国际投资集团DST皆成为其投资者…	ZC&PA	WR
		政治技能	滴滴说明专车业务对政府的意义	滴滴副总裁朱平豆认为…专车业务以专车能降低私家车的需求,缓解城市拥堵和空气污染为理由,来说明自己这项业务对政府的意义…	ZC	ZCG4
	资源积累	资源带入	神州租车将10万辆自有车转成专车	2015年,神州租车,拥有超过10万辆自有车辆…变成专车…	ZC	WR
		资源转用	滴滴将资源转入中高端专车市场	滴滴打车创始人程维对《第一财经周刊》称,要将公司资源转入中高端专车租赁细分市场…	ZC	PP
		资源限制	滴滴控制用户进入量	…“刚开始的时候,我们其实是极度地控制乘客进来的量,因为绝大多数情况都是车辆不足。”滴滴副总裁朱平豆说……	ZC	ZCG4
		资源聚集	构造联盟	易到与奇瑞博泰联合	2015年2月,易到联合奇瑞、博泰集团,共同出资成立易奇泰行,计划在未来推出互联网智能共享电动汽车…	ZC&PA
	用户聚集		Uber新服务吸引用户下载App	2015年3月,Uber杭州推出“一键叫船”服务,4月,Uber“一键叫直升机”服务,引起了一波下载UberApp的热潮…	ZC	ZWP
	资源拓展		易到洛杉矶伦敦开通汉语用车服务	2014年9月,易到开通美国洛杉矶、英国伦敦两个国际一线城市的汉语用车服务…	ZC	ZWP

续表 5
Continue 5

特征	主构念	子构念	关键词	部分代表性数据引用	行动主体	来源
集体行动特征: (2) 能动性	惯常型能动性	变异抵制	出租车司机罢工抵制专车	…1月4日,2015年首个工作日…沈阳的一些出租车司机罢工…上班高峰期,沈阳千余出租车司机集体不拉活儿了,抵制专车…	TX	PP
		变异抵制	南京市执法开首张专车罚单	2014年12月,南京市客运交通管理处针对查获的私家车运营“滴滴专车”,开出首张“专车罚单”:对一辆福特蒙迪欧核,一辆别克商务车,各罚8000元…	LG	PP
		惯例遵循	地方政府将专车界定为黑车	2015年1月份以来,已经有包括北京、上海、济南、青岛等在内的10个城市叫停了滴滴专车、易到用车和快的打车等专车服务,并一刀切地称之为“黑车”…	LG	PP
	意义建构型能动性	对手压制	滴滴进行乘客补贴	…滴滴专车券的金额在20元上下,最近下降到了8元。即便如此,朱平豆称滴滴专车券的发放金额,在上线以来的4个月中,也达到了“亿元”量级…	ZC	ZCG4
		身份界定	消费者反映专车服务好	…杭州一位经常享受专车的用户反映“发现这些“专车”特色都很一致:车子比出租车体面、干净,服务质量好”…	ZC&CS	CK
		路径铺设	易到进入汽车租赁市场	易到用车进入汽车租赁市场…	ZC	PP
		实践界定	交通部允许专车创新	2014年11月,交通运输部…表明官方态度…将坚持“以人为本、鼓励创新…”的原则,鼓励市场创新…还引用李克强总理的发言“不要一棍子打死”…	CG	PP
		质疑澄清	滴滴回应黑车质疑	回应“黑车”质疑…滴滴打车软件公司工作人员向新京报记者表示,“专车”车辆均来自汽车租赁公司…具备运营资格…	ZC	ZCG1
		实践破冰	交通部现场调研专车模式	2014年11月,交通部党组成员、道路运输司司长的刘小明亲自带队到“滴滴打车”专门调研“专车”…对这一破解城市日益凸显的出行难题的新思维表示肯定…	CG	PP
		竞争跟随	滴滴快的同推专车企业版	2015年1月,几乎与快的打车同步,滴滴宣布,旗下专车企业版服务正式上线,打车软件领域的竞争和使用范围将全面覆盖C端和B端用车市场…	ZC	PP
		行动约束	专车平台约束司机行动	……Uber和滴滴快的都已对旗下的专车司机发出通告,要求司机们“冷静面对执法事件”、“不要聚众暴力对抗”、“否则永久封号并扣发所有奖励”……	ZC	ZWP
	策略型能动性	话语策略	快的向媒体表示其司机保险高标准	快的一号专车向媒体表示,对于合作的租赁公司,快的一号专车均要求……购买针对司机最高100万的第三方责任险等…	ZC	PP
		话语策略	媒体呼吁保护专车创新	2015年初,在交通运输部表态之前,人民日报等中央媒体集体炮轰出租车行业长期形成的利益集团,呼吁监管部门保护“专车”这一共享经济创新萌芽…	PA	PP
		差异竞争	滴滴快的差异化服务	一号专车针对企业用户提供了PC端的服务后台…在现有一号专车移动端平滑使用…而滴滴产品策略并不相同,直接推出了针对企业用户的产品…	ZC	PP
		标准制订	专车平台联合制订乘客安保标准	2015年3月16日,滴滴专车和一号专车联合发布了《互联网专车服务管理及乘客安全保障标准》…	ZC	PP

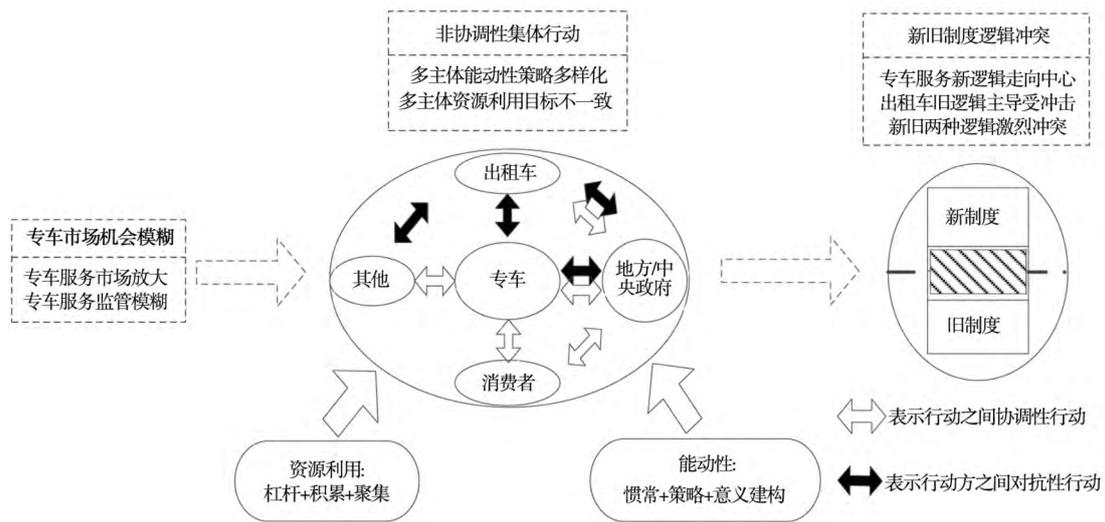


图2 第二阶段集体行动模式的影响机制

Fig. 2 Mechanism of the collective actions in the 2nd stage

注: 该阶段专车企业开展了“实践破冰”、“实践界定”、“竞争跟随”、“身份界定”、“路径铺设”等意义建构式的能动性策略和“话语策略”、“策略转向”、“标准制订”、“差异竞争”等面向未来的策略性能动性行为,开展“用户积累”、“资源深化”、“资源带入”积累式资源利用方式,“资本调用”、“联盟者动员”、“技术撬动”、“政治技能”等杠杆化资源利用方式和“构造联盟”、“用户聚集”等聚集型资源利用方式,以支撑平台企业的新制度逻辑的实施;出租车依旧沿袭特许经营,以“变异抵制”等惯常型的能动性和积累式的资源调用模式捍卫原有制度逻辑;政府在面对专车新制度逻辑和出租车旧制度逻辑的压力时,中央政府对专车新制度逻辑赋予意义,并提出限制私家车进入,体现了“意义建构式”的能动性;而地方政府以“惯常”式的能动性捍卫原有制度逻辑。

3.3 制度逻辑共存阶段(2015年5月~2017年3月)

专车出行在经历了2014年以来的爆发式增长后,到2015年中旬,专车市场由最初的群雄逐鹿逐步演变为滴滴、Uber、神州专车的三足鼎力,专车行业市场格局已基本锁定。面对市场冲突和制度困境的双重压力,专车平台企业在冲突竞争的同时开始面向平台间企业以及平台外部利益相关者甚至出租车行业寻求更多合作与协调。2015年7月,滴滴快的总裁柳青在内部邮件中强调要让生态圈的所有参与者共赢,在滴滴的三年规划中,提出要为3000万乘客和1000万司机服务的并行目标。2016年8月1日,专车市场最大的两个平台滴滴和优步(中国)合并。合并后滴滴收购优步(中国)的品牌、业务、数据等全部资产,在中国大陆运营。滴滴出行和优步将互相持股,创始人互相加入对方的董事会。2016年4月,海博出租与滴滴合作的首个落地项目“滴滴海博”专车获上海市交通委批复。海博出租首批将投运500辆具有出租车客运资质的网络预约车在滴滴出行的平台上运营,探索互联网+传统出租融合发展的全新模式。

同时,虽然多地对专车仍进行围剿,但上海、

义乌、杭州等地已开始探索专车和出租车共存经营的改革模式,全国层面的出租车、专车管理改革方案也逐渐推进。2015年5月,义乌市出台了《义乌市出租汽车行业改革工作方案》,宣布从2018年开始,有序开放出租汽车市场准入和出租汽车数量管控,实现出租汽车市场化资源配置。交通部服务司副司长王水平在交通部例行发布会上表态,支持义乌先行先试,为全国出租车行业改革提供借鉴。2015年5月份,上海交通委与四大出租车企业及滴滴打车联合推出上海出租车信息服务平台,同时宣布三方成立全国首个约租车管理办法工作组,共同制定专车管理机制。2015年7月底,交通运输部相关人士对外表示,涉及互联网专车与出租车的改革制度——网络约租车管理办法和出租车改革方案已经起草完成,不久将向社会公开征集意见。2015年10月8日,上海市人民政府向滴滴发出首张网络约租车平台经营资格证。2015年10月10日,交通部正式发布的《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见(征求意见稿)》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》。2015年10月19日,滴滴打车向交通运输部正式提交了修改建议,建议以“政府管平台,平台管专车”的方式管理网

约专车,并为地方探索网约专车发展和管理留空间。2015年12月30日,杭州市出台了《杭州市人民政府关于深化出租汽车行业改革的指导意见》,对出租车实行经营权无偿使用,正式放弃了出租车“特许经营”的规定。2016年7月28日,国务院办公厅出台了《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》,管理原则明确“促进巡游出租汽车转型升级,规范网络预约出租汽车经营”;同时规定对新增出租汽车经营权全部实行无偿使用。同时交通运输部、工业和信息化部、公安部、商务部、工商总局、质检总局、国家网信办7个部门出台了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,明确新政于2015年11月1日起实施。新政方案明确了网约车合法地位,满足条件的私家车可按一定程序转为网约车,从事专车运营。

2016年9月9日,交通运输部公布了《出租汽车

驾驶员从业资格管理规定》和《巡游出租汽车经营服务管理规定》,作为出租车、网约车新政的配套政策。2016年10月8日,北京等四地发布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》;2016年12月21日,北京、上海、广州等地交通委正式发布《网络预约出租汽车经营服务管理细则》;2017年3月17日,据交通部发布,北京、天津、上海、重庆等73个城市的网约车管理实施细则已正式发布,在中央统一的框架性管理办法下,各地方进一步细化和明确了专车的规范化管理细则,规定了平台公司承运人责任及平台公司、车辆和驾驶员应该具备的条件,并对平台公司经营行为、车辆报废、驾驶员专兼职从业、部门联合监管等事项给出了详细规定。

通过对该阶段场域中相关主体的行动进行编码分析发现(如表6所示),专车平台以“政策建

表 6 第三阶段集体行动模式主要特征的典型引用举例及编码结果(部分)

Table 6 Examples of typical references and encoding results of collective actions in the 3rd stage(segment)

特征	主构念	子构念	关键词	部分代表性数据引用	行动主体	来源
集体行动特征: (1) 资源利用	资源聚集	构造联盟	滴滴 Uber 中国合并	2016年8月1日,滴滴和Uber中国合并,双方达成战略合作协议,滴滴出行和Uber全球将相互持股...	ZC	ZWP
		构造联盟	滴滴与出租车公司联合	2016年4月底,滴滴从线上走进线下,联手上海海博出租车公司,推出同于传统的出租车承包制的“滴滴海博”专车...	ZC&TX	PP
		构造联盟	上海市人民政府与滴滴合作	2015年5月18日,上海市交通委曾宣布,将与滴滴公司联合成立专门工作组...拿出上海的专车试点管理方案...	LG&ZC	PP
		资源拓展	滴滴推出快车	滴滴推出快车这一“专车”新产品...打车和专车之间,提供一种低价产品,消化了专车的冗余运力...	ZC	ZWP
		资源融入	滴滴、出租车平台流量融合	...为进一步紧密与出租车平台的合作,在流量融合方面,滴滴平台已经可以实现出租车网约车订单和后台系统的打通...让出租车司机在承接出租车单基础上,承接网约车订单...	ZC&TX	ZWP
集体行动特征: (2) 能动性	策略型能动性	话语策略	交通运输部起草报批出租车和专车新规	2015年7月底,交通运输部相关人员表示,涉及出租车和专车的两项相关制度均起草完毕,已报送至国务院批准...新生事物的出现正倒逼传统行业转变...促使监管部门制定相关法规...	CG	PP
		制度期盼	出租车司机期盼出台出租车新政	...有出租车司机表示“我希望能取消出租车公司,由个人经营出租车,直接向政府缴纳费用,让政府出台制度去监管出租车司机。”...	TX	TD1
		政策响应	杭州出台出租车新政	2015年12月2日,杭州市人民政府正式发布了《关于深化出租汽车行业改革的指导意见》,正式放弃了出租车“特许经营”的规定...	LG	HG1
		策略转向	滴滴加速向出租车网约车合作策略调整	2016年8月31日,为调整以往同时发展私家车、出租车、租赁车的策略,滴滴同北上广深杭等十余个城市的近50家出租车企业达成战略合作...加速与出租车平台型企业的合作...	ZC&TX	ZWP
		政策建议	政府公开反馈征求意见稿的反馈意见	2015年10月26日,中国交通新闻网、交通运输部运输服务司,公布了专车新政征求意见稿自2015年10月10日向社会公开征求意见以后,共10个方面的意见和建议...	CG	PP
		路径预想	滴滴快的要构建出行生态圈	2015年7月,滴滴快的总裁柳青在内部邮件中强调要让生态圈的所有参与者共赢,在滴滴的下一个三年规划中,指出要为3000万人提供出行,服务1000万司机的并行目标...	ZC	WR

议’、‘话语策略’、‘路径预想’等策略性的能动性
和“资源融入”、‘构造联盟’、‘用户聚集’等聚集
的资源调用方式争取推动专车制度的落地,具体
体现在专车平台提出生态圈参与者共赢的构想,
积极配合各级政府推动政策改革,和不同类型竞
争对手建立战略联盟,如专车和出租车企业的合
作、专车平台的合并等.其次,从政府来看,政府层
面的“政策响应”、‘话语策略’等策略性能动性一
方面体现在中央层面对出租车和专车行业的整体
性改革的推进,明确专车的合法化和规范化运行
要求,将出租车特许经营的深入改革同步推进;另
一方面也表现在地方层面,许多地方也主动推动
专车合法化改革和出租车特许经营模式的改革,
并且,在中央统一的框架性管理办法下,各地方进
一步细化和明确了专车的规范化管理.在该阶段,
专车服务组织场域内的行动者主要采取了“策略
性”的能动性和“聚集”的资源利用策略.以专车
平台为主导的专车服务模式、以出租车为主导的

特许经营模式都重点关注如何完善自身的制度逻辑,而不再把资源集中在彼此的对抗上,形成了再协调性的集体行动模式.

纵观该阶段整个组织场域演化的过程发现(具体如图3所示),随着专车平台之间以及与出租车市场竞争的白热化,专车和出租车各自的出行服务市场格局已经基本锁定,同时政府也不断加强对专车服务市场的监管,专车服务制度化程度日益增大,对各专车行动主体约束日益增强,此时出行服务市场机会沉没,在此条件下,中央和地方政府相关部门通过策略性的能动性,推动了出租车和专车行业的整体性改革,专车平台发挥策略性的能动性和聚集的资源调用方式,积极配合各级政府推动政策改革,和出租车、平台内部企业等不同类型的竞争对手建立联盟合作,政府、专车平台、出租车及其他利益相关者这种协调性的集体行动,促成了新、旧制度逻辑的共存.

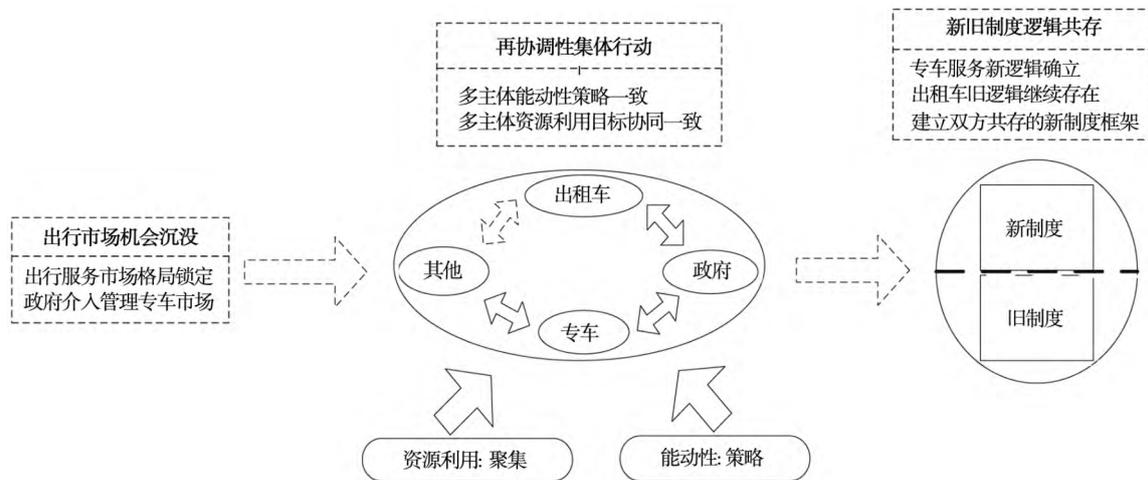


图3 第三阶段集体行动模式的影响机制

Fig. 3 Mechanism of the collective actions in the 3rd stage

注: 该阶段专车企业开展了“政策建议”、‘话语策略’、‘路径预想’等策略性的能动性和“资源融入”、‘构造联盟’、‘用户聚集’等聚集的资源调用方式,中央政府和地方政府也以“政策响应”、‘话语策略’等策略性能动性以及“构造联盟”等资源聚集式利用方式,推动出租车和专车行业的整体性改革.

3.4 全过程图景

纵观三个阶段,场域行动者的集体行动模式经历了从协调性的集体行动到非协调性的集体行动到再协调性的集体行动模式的转变.从而发现,当多个行动主体的制度目标一致,多个主体的能动性策略一致,资源主要用于支持彼此一致的行动,这时集体行动就呈现出协调性的行动模式;而当多个行动主体目标对立,多个主体的能动性策

略多样化,以支持对立的制度逻辑,多个主体把资源利用在彼此的对抗上,此时集体行动就呈现出非协调的行动模式;在面复杂的社会问题,需要建立总体性制度框架时,行动主体通过采取面向未来的策略性能动性行动进行组织间的协商与合作,把不同组织的资源聚集在一起协同作用,这时集体行动呈现了再协调性的行动模式.

分析本案例三个不同阶段集体行动与制度逻辑

辑的演化过程的关系,可以发现,专车制度变革经历了从新、旧制度逻辑分离到新、旧制度逻辑冲突再到新、旧制度逻辑共存的演化,而推动制度逻辑在不同阶段的动态演化,集体行动是一个重要的驱动因素(具体如图 4 所示):

1) 制度过程中协调性的集体行动是促成制度逻辑从单一制度逻辑主导向新旧两种制度逻辑分离状态演化的重要驱动因素.最初我国的出行市场是由出租车单一制度逻辑主导,高端定制化出行服务一片空白,使得专车服务市场巨大商机的出现.这种高端群体专车服务市场机会的涌现,最终形成了行动者的主体能动性和资源利用服务于统一目标的协调性集体行动模式,促成了专车服务新制度逻辑在局部范围生成,与依旧占主导地位的出租车服务的旧制度逻辑分离并存,造成了新、旧两种制度逻辑的分离;

2) 制度过程中非协调的集体行动是促成两种制度逻辑从分离状态向冲突状态演化的重要驱动因素.在第二阶段,伴随着专车服务市场的不断被发掘,专车市场的巨大商业潜力日益凸显,专车服务的新制度逻辑逐渐形成,虽然出租车特许经营逻辑的制度约束十分严格,但专车服务监管制度仍未明晰,此时专车服务机会模糊的场域条件,促发多方行动主体形成了以专车模式相关利益者与出租车模式相关利益者之间剧烈冲突为主要特征的非协调性集体行动模式:以专车为代表的行

动主体为推动新制度逻辑合法化采取了面向当下和未来的“意义建构+策略”式的能动性行为和“杠杆化+积累”的资源调用方式,推动专车服务新制度逻辑不断走向中心,使得出租车旧制度逻辑的主导地位受到冲击,出租车和地方政府为代表的行动主体为捍卫旧制度逻辑采取的是“惯常”能动性和“积累”的资源调用策略,多行动主体目标对立,能动性策略非常多样化,采取面向过去的“惯常”式、面向现在的“意义建构”式或面向未来的“策略”式能动性行动以支持对立的制度逻辑,多个主体的多样化资源利用方式作用在彼此的对抗上,集体行动的这种非协调的行动模式促使新、旧两种制度逻辑的对立和冲突加剧,促使制度逻辑从分离状态向冲突状态转变.

3) 制度过程中再协调性的集体行动是促成两种制度逻辑的关系从冲突状态向再生状态演化的重要驱动因素.在第三阶段,伴随着专车之间以及和出租车竞争的白热化,出行服务市场格局基本锁定,新的机会已经逐渐消失,加上政府介入管理专车服务,在机会沉没的场域条件下,以专车平台为主导的专车服务模式、以出租车为主导的特许经营模式都不再把资源集中在彼此的对抗上,转为采取了再协调性的集体行动模式,多方行动主体均采取了“策略性”能动性和“聚集”式的资源利用策略,推动新的制度框架的形成,使得专车服务和出租车服务两种制度逻辑由冲突转向共存的状态.

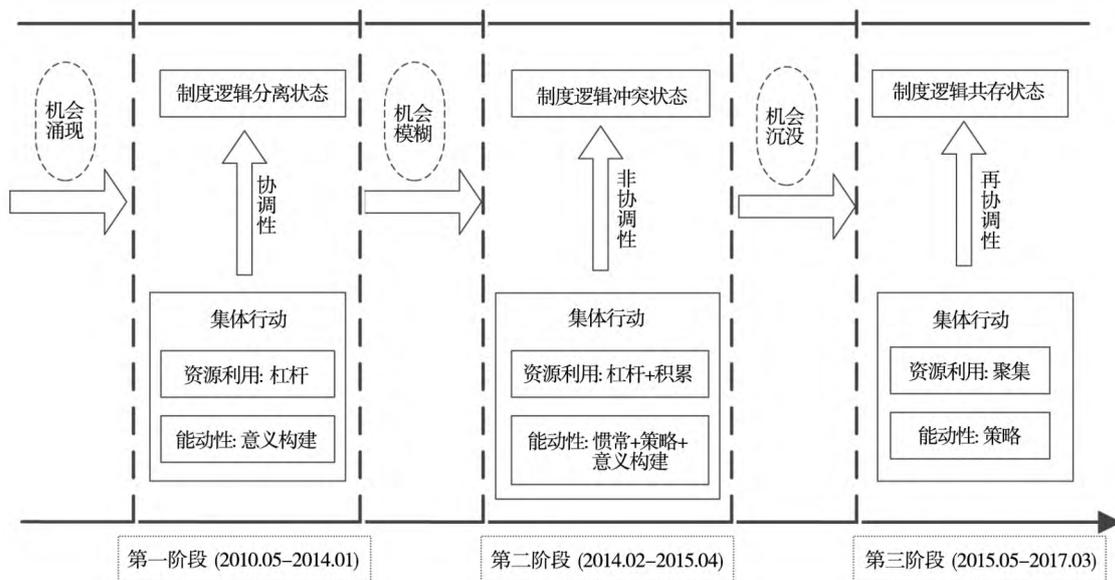


图 4 集体行动视角下制度逻辑演化的理论模型

Fig. 4 Theoretical model of institutional logics evolution mechanism in collective actions perspective

4 结束语

4.1 研究结论

通过对专车制度变革过程的纵向案例研究,从集体行动的视角深入研究了制度逻辑动态演化的过程机制,研究不同阶段集体行动的模式及特征,进而探讨集体行动是如何驱动制度逻辑演化的内在机制问题.本文的研究结论主要包括以下几方面:

首先,制度逻辑的动态演化过程经历了由新、旧两种制度逻辑的分离到新、旧制度逻辑的冲突再到新、旧制度逻辑共存的状态.多元的制度环境中,很多时候并非只有单一的主导制度逻辑,制度情境中会有多种制度逻辑并存^[16],多种制度逻辑并存和相互作用构成了场域制度逻辑的动态演化^[38].制度变革过程中,从新制度逻辑的生成、边缘走向中心、与旧制度逻辑竞争冲突一直到新、旧两种制度逻辑共存的演化过程,揭示了组织变革过程中不同制度逻辑及其相互之间竞争和互动的演化^[38,39],是驱动制度变革的重要因素^[2].

第二,在机会的场域条件下,多主体的多样化能动性和资源利用方式共同形成了协调性和非协调性两种不同的集体行动模式.1)在专车服务制度变革的第一阶段,由于面向高端定制化客户群体的专车市场服务机会涌现,集体行动多主体的制度目标一致,表现为多主体的能动性策略和资源利用方式作用于支持一致的行动,这时集体行动呈现出协调性的行动模式;2)在专车服务制度变革的第二阶段,由于专车服务市场机会模糊造成的专车制度场域存在不确定性,多主体的能动性策略多样化,各主体分别采取面向过去的“惯常”式能动性策略和面向现在的“意义建构”式或面向未来的“策略”性能动性以支持不同的制度逻辑,多个主体通过“积累”、“杠杆”、“聚集”等资源利用方式作用在彼此的对抗上,这时集体行动呈现出非协调的行动模式;3)在专车服务制度变革的第三阶段,在出行服务市场机会沉没的条件下,多方行动主体均采取了“策略性”能动性和“聚集”的资源利用策略,推动新的制度框架形成,集体行动再次呈现了协调性的行动模式.总

之,在制度变革的不同阶段,伴随着多主体的能动性和资源利用方式的不断变化,集体行动方式也经历了从协调到非协调到再协调的转变.

第三,集体行动是促成制度逻辑演化的重要驱动因素.1)最初场域由单一制度逻辑主导,机会涌现过程中多主体通过能动性策略一致、资源利用目标一致的协调性集体行动模式,促成了新制度逻辑的生成和新、旧两种制度逻辑的分离;2)新、旧两种制度逻辑的分离使得场域机会模糊,这时多方行动主体都采取相应行动支持各自的制度逻辑,希望成为场域主导制度逻辑并取代其他制度逻辑.此时,捍卫旧制度逻辑的多主体采取的是面向过去的“惯常”能动性和“积累”的资源调用策略,而支持新制度逻辑的多主体采取的是面向当下的“意义建构”式或面向未来的“策略”式的能动性行为,并尽可能通过“杠杆化”或“积累”的资源调用方式.这时,这种多主体目标对立、能动性策略多样化支持不同甚至冲突的制度逻辑,多主体的多样化资源方式利用于彼此对抗的非协调性集体行动模式促使新、旧两种制度逻辑的对立和冲突加剧,促使制度逻辑从分离状态向冲突状态转变;3)在新、旧制度逻辑发生激烈冲突后,这时要解决复杂的社会问题,必须建立总体性制度框架,而不能只满足于逐一解决单个项目,任何单个行动主体都无法控制这种局面^[24,37],行动主体通过采取面向未来的策略性能动性行动进行组织间的协商与合作,把不同组织的资源聚集在一起,通过这种再协调性的集体行动推动总体性制度变革,促成新、旧制度逻辑的共存.

4.2 理论贡献

首先,本文深化了对制度逻辑的动态演化过程的研究,对竞争性逻辑的冲突、互补和兼容关系做了更深入的探索.现有的制度逻辑理论已经越来越关注制度逻辑的演化研究,但现有研究对制度逻辑的演化轨迹的研究更多是竞争性制度逻辑之间的冲突,以及这种冲突如何形塑组织和个体的行为,而忽略了竞争性制度逻辑可能存在的兼容和互补的演化轨迹^[3].本文通过专车制度变革的探索性纵向案例研究,揭示了组织制度变革中新、旧两种竞争性制度逻辑的动态演化过程,全过

程刻画了从新制度逻辑的生成、边缘走向中心、与旧制度逻辑竞争冲突一直到新旧两种制度逻辑共存的过程。这种新、旧竞争性制度逻辑从分离到冲突再到共存的演化过程,充分体现了竞争性逻辑之间的兼容、冲突、互补关系的融合,揭示了组织变革过程中不同制度逻辑及其相互之间的竞争和互动的演化,对制度逻辑演化理论具有一定的理论贡献。

其次,本文深化了对组织场域中集体行动相关理论的研究。制度变革中的集体行动是受到众多学者关注的领域,虽然认识到集体行动可能是一个涉及不同种类、不同数量的参与者以协调或非协调的方式进行活动的集体现象,但多数研究聚焦于协调性的集体行动方式,关于非协调性的集体行动的研究较少^[6]。本文深入研究了集体行动的协调性和非协调性两种行动模式的场域条件和特征,进一步细化了集体行动模式形成的微观机制,详细说明了在不同的机会场域条件下,多主体之间如何通过能动性和资源利用策略构建协调性和非协调性两种集体行动模式,研究不仅回应了Dorado关于制度变革过程中机会、能动性、资源利用的不同组合可以形成集体行动的理论推导^[24],更在Dorado的研究基础上进一步细化和拓展了不同类型的集体行动模式形成过程的理论分析框架。

最后,率先从集体行动的视角去研究制度逻辑演化的驱动因素。众多学者都关注到多种制度逻辑之间的冲突和兼容关系^[3],并提出这种竞争性逻辑的演化轨迹和条件是制度逻辑理论未来研究的一个重要方向,目前鲜有研究对这种竞争性逻辑之间冲突、互补或替代的条件进行研究^[3]。本文从集体行动的不同模式,即协调性集体行动、非协调性集体行动和再协调性集体行动的角度去研究集体行动如何触发了不同制度逻辑的动态演化,丰富了关于制度逻辑演化机制的研究,正是在这种集体行动的作用下,多种竞争性制度逻辑的演化呈现出动态演进过程,也为后续的多种制度逻辑的动态演化及其作用边界的研究提供了一个较好的视角。本文将集体行动和制度逻辑理论分析整合起来,是对制度理论的一个拓展和贡献。

4.3 实践启示

当前,中国经济的飞速发展、技术与制度的快速变革加剧了制度环境的复杂多变,公共出行、第三方支付等多个领域新兴制度逻辑不断涌现,新、旧制度逻辑之间的激烈竞争导致众多利益相关者之间的矛盾和冲突十分尖锐。这种复杂的制度环境对我国政府的制度监管以及企业和个人在多种制度逻辑下的行动策略选择都带来了巨大的挑战。

案例中专车新制度逻辑演化的过程中,专车利益相关者的协调性的集体行动促成了新的制度逻辑的出现。这种协调性的集体行动所推动的专车服务的新制度逻辑,对于受限于政府公共资源和公共服务能力不足而导致积弊已久的公共出行领域的制度变革,显然是具有重大进步的。

同时也看到,在新制度逻辑扩散过程中,专车利益相关者与出租车行业利益相关者之间的非协调性的集体行动触发了新、旧制度逻辑之间的激烈冲突。在这种情境下,制度演化过程如果是制度逻辑的简单替代,无论是新制度逻辑替代旧制度逻辑还是旧制度逻辑替代新制度逻辑,都可能导致时代的退步或者社会的不稳定。本案例中,政府、专车、出租车多方利益主体的再协调的集体行动模式,将专车模式的规范化治理和出租车租赁行业的深化改革协同推进,使得新、旧制度逻辑的共存共生成为可能。专车制度变革案例里,政府在新、旧制度逻辑冲突过程中的公共治理措施,对于完善新兴行业、业态的治理提供了有益的借鉴^[40]。

4.4 研究不足及未来展望

在本文关于集体行动模式的研究中,机会是场域行动主体识别新制度并利用资源的可能性,是制度变革的场域条件和起点,案例的研究发现也回应了Dorado等学者^[24]的理论。但从驱动机制上来说,影响集体行动模式形成的因素应该是多层次、多要素的,也许不仅仅是机会的形态,由于本文的研究重点是关注集体行动对于制度逻辑演化的影响,因此并没有深入展开对集体行动模式驱动机制的分析,但深刻地认识到这是一个非常重要而且非常有价值的研究,在后续研究中还将进一步深化相关研究。

另外,专车服务领域的制度变革十分快速激

进,很短的时间内经历了制度变革的多个过程,出行服务领域的制度变革未来可能还会继续演化发展,这可能也将推动制度变革领域的理论研究不断发展,究竟是集体行动的模式有了新的变化,还

是有其他层次、其他类型的一些更为关键的要素,与集体行动发生了交互作用,影响了制度逻辑的演化,将会持续关注,也希望启发更进一步的跟进研究。

参考文献:

- [1] Reay T, Hinings C R. Managing the rivalry of competing institutional logics [J]. *Organization Studies*, 2009, 30(6): 629 - 652.
- [2] Dunn M B, Jones C. Institutional logics and institutional pluralism: The contestation of care and science logics in medical education, 1967 - 2005 [J]. *Administrative Science Quarterly*, 2010, 55(1): 114 - 149.
- [3] 杜运周, 尤树洋. 制度逻辑与制度多元性研究前沿探析与未来研究展望 [J]. *外国经济与管理*, 2013, (12): 2 - 10.
Du Yunzhou, You Shuyang. Analysis of the frontier of institutional logic and institutional pluralism research and prospects for further research [J]. *Foreign Economics & Management*, 2013, (12): 2 - 10. (in Chinese)
- [4] Thornton P H. *Markets from Culture: Institutional Logics and Organizational Decisions in Higher Education Publishing* [M]. Stanford: Stanford University Press, 2004.
- [5] Purdy J M, Gray B. Conflicting logics, mechanisms of diffusion, and multilevel dynamics in emerging institutional fields [J]. *Academy of Management Journal*, 2009, 52(2): 355 - 380.
- [6] Battilana J, Leca B, Boxenbaum E. How actors change institutions: Towards a theory of institutional entrepreneurship [J]. *Academy of Management Annals*, 2009, 3: 65 - 107.
- [7] Lounsbury M, Crumley E T. New practice creation: An institutional perspective on innovation [J]. *Organization Studies*, 2007, 28(7): 993 - 1012.
- [8] Canales R. From ideals to institutions: Institutional entrepreneurship and the growth of Mexican small business finance [J]. *Organization Science*, 2016, 27(6): 1548 - 1573.
- [9] 周雪光, 艾云. 多重逻辑下的制度变迁: 一个分析框架 [J]. *中国社会科学*, 2010, (4): 132 - 150.
Zhou Xueguang, Ai Yun. Multiple logics in Institutional change: Toward an analytical framework [J]. *Social Sciences in China*, 2010, (4): 132 - 150. (in Chinese)
- [10] Henrich R, Cyndi Z. Institutional logics and power sources: Merger and acquisition decisions [J]. *Academy of Management Journal*, 2017, 60(2): 671 - 694.
- [11] 缙倩雯, 蔡宁. 制度复杂性与企业环境战略选择: 基于制度逻辑视角的解读 [J]. *经济社会体制比较*, 2015, (1): 125 - 138.
Gou Qianwen, Cai Ning. Institutional complexity and corporate environmental strategy: Based on the institutional logic perspective [J]. *Comparative Economic & Social Systems*, 2015, (1): 125 - 138. (in Chinese)
- [12] Powell P J D A. The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields [J]. *American Sociological Review*, 1983, 48(2): 147 - 160.
- [13] Ocasio W, Thornton P H. Institutional logics and the historical contingency of power in organizations: Executive succession in the higher education publishing industry, 1958 - 1990 [J]. *American Journal of Sociology*, 1999, 105(3): 801 - 843.
- [14] Greenwood R, Oliver C, Sahlin K, et al. *The Sage Handbook of Organizational Institutionalism* [M]. London: Sage, 2008.
- [15] Lok J. Institutional logics as identity projects [J]. *Academy of Management Journal*, 2010, 53(6): 1305 - 1335.
- [16] Thornton P H, Ocasio W, Lounsbury M. *The Institutional Logics Perspective: A New Approach to Culture, Structure, and Process* [M]. Oxford: Oxford University Press, 2012.
- [17] Reay T, Hinings C R. The recomposition of an organizational field: Health care in Alberta [J]. *Organization Studies*, 2005, 26(3): 351 - 384.

- [18] Misangyi V F, Weaver G R, Elms H. Ending corruption: The interplay among institutional logics, resources, and institutional entrepreneurs [J]. *Academy of Management Review*, 2008, 33(3): 750–770.
- [19] Oliver C. Strategic responses to institutional processes [J]. *Academy of Management Review*, 1991, 16(1): 145–179.
- [20] 郑小勇, 魏江. 商业集团从属企业合法性二元与成长绩效关系 [J]. *管理科学学报*, 2015, 18(6): 1–14.
Zheng Xiaoyong, Wei Jiang. Correlation between ambidexterity of legitimacy and growth of affiliated firms in business groups [J]. *Journal of Management Sciences in China*, 2015, 18(6): 1–14. (in Chinese)
- [21] Suddaby R, Greenwood R. Rhetorical strategies of legitimacy [J]. *Administrative Science Quarterly*, 2005, 50(1): 35–67.
- [22] Levy D, Scully M. The institutional entrepreneur as modern prince: The strategic face of power in contested fields [J]. *Organization Studies*, 2007, 28(7): 971–991.
- [23] Rao H, Morrill C, Zald M N. Power plays: How social movements and collective action create new organizational forms [J]. *Research in Organizational Behavior*, 2000, 22: 237–281.
- [24] Dorado S. Institutional entrepreneurship, partaking, and convening [J]. *Organization Studies*, 2005, 26(3): 385–414.
- [25] Delbridge R, Edwards T. Challenging conventions: Roles and processes during non-isomorphic institutional change [J]. *Human Relations*, 2008, 61(3): 299–325.
- [26] Lawrence T B, Hardy C, Phillips N. Institutional effects of interorganizational collaboration: The emergence of proto-institutions [J]. *Academy of Management Journal*, 2002, 45(1): 281–290.
- [27] Garud R, Hardy C, Maguire S. Institutional entrepreneurship as embedded agency: An introduction to the special issue [J]. *Organization Studies*, 2007, 28(7): 957–969.
- [28] Meyer R E. Visiting relatives: Current developments in the new sociology of knowledge [J]. *Organization*, 2006, 13(5): 725–738.
- [29] 田志龙, 谢青, 陈小洪, 等. 分散的能动性与集体性制度创业 [J]. *科学学研究*, 2015, (6): 887–898.
Tian Zhilong, Xie Qing, Chen Xiaohong, et al. Distributed agency and collective institutional entrepreneurship [J]. *Studies in Science of Science*, 2015, (6): 887–898. (in Chinese)
- [30] Emirbayer M, Mische A. What is agency? [J]. *American Journal of Sociology*, 1998, 103(4): 962–1023.
- [31] Eisenhardt K M. Building theories from case study research [J]. *Academy of Management Review*, 1989, 14(4): 532–550.
- [32] 程聪, 谢洪明, 杨英楠, 等. 理性还是情感: 动态竞争中企业“攻击—回应”竞争行为的身份域效应——基于AMC模型的视角 [J]. *管理世界*, 2015, (8): 132–146.
Cheng Cong, Xie Hongming, Yang Yingnan, et al. Rational or emotional? The effect of identity domain to firms' attack-respond competitive behaviors in competitive dynamics: Based on the perspective of AMC model [J]. *Management World*, 2015, (8): 132–146. (in Chinese)
- [33] Yin R K. *Case Study Research: Design and Methods* (2nd ed.) [M]. Newbury Park: Sage, 1994.
- [34] 谢康, 吴瑶, 肖静华, 等. 组织变革中的战略风险控制——基于企业互联网转型的多案例研究 [J]. *管理世界*, 2016, (2): 133–148.
Xie Kang, Wu Yao, Xiao Jinghua. Strategic risk control in organizational change: A multi-case study of organizational transformation towards Internet [J]. *Management World*, 2016, (2): 133–148. (in Chinese)
- [35] 吕力. 归纳逻辑在管理案例研究中的应用: 以AMJ年度最佳论文为例 [J]. *南开管理评论*, 2014, (1): 151–160.
Lü Li. Application of inductive logic in management case study: An analysis of award-winning papers in AMJ [J]. *Nankai Business Review*, 2014, (1): 151–160. (in Chinese)
- [36] 李晓燕, 毛基业. 动态能力构建——基于离岸软件外包供应商的多案例研究 [J]. *管理科学学报*, 2010, 13(11): 55–64.
Li Xiaoyan, Mao Jiye. Development of dynamic capabilities by vendors in offshore software outsourcing: A multiple-case study [J]. *Journal of Management Sciences in China*, 2010, 13(11): 55–64. (in Chinese)

- [37]方世建,孙 薇. 制度创业: 经典模型回顾、理论综合与研究展望[J]. 外国经济与管理,2012,(8): 1-10.
Fang Shijian, Sun Wei. Institutional entrepreneurship: Classical model review, theoretical synthesis and research prospect [J]. Foreign Economics & Management, 2012, (8): 1-10. (in Chinese)
- [38]Marquis C, Glynn M A, Davis G F. Community isomorphism and corporate social action[J]. Academy of Management Review, 2007, 32(3): 925-945.
- [39]Maguire S, Hardy C, Lawrence T B. Institutional entrepreneurship in emerging fields: HIV/AIDS treatment advocacy in Canada[J]. Academy of Management Journal, 2004, 47(5): 657-679.
- [40]李 雷,赵先德,简兆权. 网络环境下平台企业的运营策略研究[J]. 管理科学学报,2016,18(3): 15-33.
Li Lei, Zhao Xiande, Jian Zhaoquan. Operation strategy of platform enterprises in network environments[J]. Journal of Management Sciences in China, 2016, 18(3): 15-33. (in Chinese)

Evolution mechanism of institutional logics in the collective actions' perspective: A case study on chauffeured car services

CHENG Xuan-mei¹, XIE Hong-ming², CHEN Kan-xiang¹, CHENG Cong^{3*},
WANG Jing¹, LIU Shu-chun¹

1. College of Economy and Management, Zhejiang University of Technology, Hangzhou 310023, China;
2. Collaborative Innovation Institute for SMEs Transformation and Upgrading, Zhejiang University of Technology, Hangzhou 310023, China;
3. China Institute of SMEs, Zhejiang University of Technology, Hangzhou 310023, China

Abstract: Based on the longitudinal case of chauffeured car services in China, this paper constructs a theoretical framework to show how collective actions facilitates evolution of the institutional logics. The results show that the different phases of the process of institutional logics in a institutional field are from separated to competed and then to co-existing, which is facilitated by different modes of collective actions composed by different strategies of agency and resource mobilization upon different opportunities of a institutional field. The coordinated way of collective actions caused by the transparent opportunity facilitates the emergence of the new institutional logic, and the separation of the two competing institutional logics. The uncoordinated way of collective actions caused by the hazy opportunity facilitates the conflicts of the two competing institutional logics. The re-coordinated way of collective actions caused by the opaque opportunity facilitates the co-existing of the two competing institutional logics. The evolution mechanism of institutional logics caused by collective actions is developed to provide a useful guidance for the development of new industries and collaborative governance in the traditional industries.

Key words: institutional opportunity; collective actions modes; institutional logics; dynamic evolution; chauffeured car services