

Аналитик торговли

Брюс Эдвардс интервьюирует Дэвида Дональдсона, который не делает предположений относительно торговли, не основанных на фактах

Обмен золота на соль — очевидно, дело прошлое. Но изучение рынка соли в Индии в XIX веке и влияния строительства железной дороги на торговлю привело отмеченного премией экономиста Дэйва Дональдсона к важным новым выводам, которые актуальны сегодня.

«Я целиком и полностью глубоко убежден в выгодах от торговли, будь то благодаря строительству железной дороги столетие назад или открытию для торговли с мировой экономикой, — говорит Дональдсон, профессор Массачусетского технологического института (МТИ) в Кембридже, штат Массачусетс. — Торговля между парами людей, независимо от того, ведется ли она между двумя людьми, которые живут в одном доме, в одной деревне, в одной стране или на одной планете, является основным источником экономического развития. В ней причина того, что мы больше не живем, как пещерные люди».

Работа Дональдсона придала ценность вкладу торговли в экономику и принесла ему в 2017 году медаль Джона Бейтса Кларка, известную как малая Нобелевская премия, которая присуждается за наиболее значительные достижения экономистам в возрасте до 40 лет.

Исследования Дональдсона вновь подтверждают выгоды от торговли и потому идут вразрез с волной популистского скептицизма, восходящего к протестам против глобализации, которые начались почти 20 лет назад. В настоящее время сложная международная сеть многосторонних торговых отношений находится под давлением протекционистской политики в Соединенном Королевстве, США и других странах.

Дональдсон, которому сейчас 40 лет, изменил методы проведения экономистами эмпирических исследований в области торговли, по словам Эстер Дюфло, соучредительницы Лаборатории по борьбе с бедностью имени Абдула Латифа Джамии в Массачусетском технологическом институте, которая сама завоевала медаль Джона Бейтса Кларка в 2010 году.

«Он открыл совершенно новую эпоху в нашем понимании торговли, изучая новые, в основном микроэкономические данные, — сообщила Дюфло. — Он также оказал большое влияние на экономику развития, сблизив вопросы торговли и развития и введя в экономику развития новые способы рассмотрения важнейших вопросов, таких как инфраструктура, через призму торговли».

Хотя работа Дональдсона непосредственно не связана с нынешними спорами и напряженностью в вопросах торговли, «в ней содержится мощное послание, которое имеет отношение к этим дискуссиям, — отметил экономист и эксперт по вопросам торговли Дуглас Ирвин из Дартмутского колледжа. — Интеграция с глобальными рынками приносит ощутимые экономические выгоды, а экономическая изоляция может оставить регионы в бедности и далеко позади».

Дональдсон не собирался становиться экономистом или изучать торговлю. Он вырос в Торонто и поначалу

в основном занимался физикой, закончив магистратуру в Оксфордском университете. Он шел по стопам своих родителей — британских ученых: отца с ученой степенью по физике и матери, которая преподавала химию.

Пока он изучал физику в Оксфорде в 1999 году, движение противников глобализации заняло видное место. Демонстранты выходили на улицу во время конференции Всемирной торговой организации в Сиэтле и возле штаб-квартиры МВФ в Вашингтоне в знак протеста против растущей унификации мирового экономического порядка, которая, по их мнению, оставляла слишком много людей позади.

Тогдашняя подруга, а теперь жена, Дональдсона в то время изучала экономику. Пара много говорила об экономических проблемах, вызывающих недовольство. По словам Дональдсона, он считает, что «попался — до изучения базовой логики формальной экономики — в ловушку идеи о том, что международные явления, такие как торговля, развитие и прямые иностранные инвестиции (ПИИ), могут включать существенный элемент игры с нулевой суммой, благодаря которому богатые страны могут богатеть за счет взаимодействия со странами с более низким уровнем доходов». Это вдохновило его на получение докторской степени в Лондонской школе экономики (ЛШЭ).

«Я поддался идее о том, что экономика — это физика социальных наук, или физика для государственной политики, — говорит Дональдсон, — использующая теорию и данные, чтобы придумывать ответы на те политические вопросы, которые поднимались антиглобалистским движением, и я хотел узнать, как это делается».

После окончания докторантуры в ЛШЭ в 2009 году Дональдсон поступил на работу на экономический факультет МТИ. При всех своих исследованиях железнодорожных перевозок Дональдсон ежедневно ездит на работу на велосипеде из своего дома на окраине Кембриджа. Он живет там с женой и четырьмя детьми.

Дональдсон впервые отправился в Индию, «отчасти потому, что это — интереснейшее место, о котором я много читал, но отчасти потому, что мои научные руководители проводили все свои исследования на материалах Индии, и их энтузиазм был в известном смысле заразительным», — говорит он. По его словам, Индия также была редким примером страны, которая облагала налогом торговлю в пределах своей территории.

«Это — система, которая совершенно отсутствует в большинстве стран, — говорит он. — В США это запрещено конституцией». Кроме того, профессор в ЛШЭ высказал предположение о том, что необычные обстоятельства, связанные с торговлей солью в Индии, могут внести вклад в его исследования.

Он провел два года, роясь в архивах Индийского управления британского правительства, просматривая отчеты о соли и бухгалтерские книги из 124 районов, восходящие к 1861 году. Он пытался определить, в какой степени колониальная система железных дорог Индии могла повысить

реальные доходы за счет снижения торговых издержек. Собрав данные о торговых потоках между 45 регионами Индии и более ста тысяч наблюдений, Дональдсон смог оценить роль торговли.

«Этот показатель оказался приблизительно равным 16 процентам ВВП», — говорит Дональдсон, сидя в своем уставленном книгами офисе в МТИ. Исследование показало, что выгода от железных дорог действительно была связана с увеличением торговли.

Он опубликовал свои выводы первоначально в рабочем документе 2010 года, а затем в журнале «*American Economic Review*» в 2018 году под заголовком «Железные дороги Британской Индии: оценка воздействия транспортной инфраструктуры». Использование обширного объема данных выделило его работу на фоне других и привело к присуждению ему медали Джона Бейтса Кларка в прошлом году.

«Работа Дональдсона о железных дорогах открыла совершенно новый подход к истории XIX века, особенно в Индии», — отметил лауреат Нобелевской премии Ангус Дитон.

Он начал делать то, что больше никто не делал.

Исследование «Железные дороги Британской Индии» было вызвано не особым интересом к железным дорогам, а стремлением лучше понять истинную ценность крупных проектов в области транспортной инфраструктуры, говорит Дональдсон. По его словам, в 2007 году больше кредитов Всемирного банка, например, было предоставлено на транспортную инфраструктуру, а не на образование, здравоохранение и социальные услуги, взятые вместе, без строгого эмпирического понимания того, насколько проекты в области транспортной инфраструктуры фактически снижают торговые издержки, и как это сокращение издержек влияет на благосостояние.

В ходе исследования Индии Дональдсон узнал об одном из действительно необычных торговых барьеров в мире. Для того чтобы обеспечить уплату налога на соль в начале XIX века, колониальные британские власти соорудили тернистый частокол высотой в 12 футов, растянувшийся на 2300 миль посередине территории Индии. Соляная изгородь не позволяла сотням миллионов людей во внутренних областях Индии получать беспоплавленную соль из прибрежных районов, по мере того как аппетит британской администрации к налоговым доходам возрастал. Этот чрезвычайно непопулярный налог на соль в конечном итоге придал толчок кампании Махатмы Ганди против британского правления. В итоге было обнаружено, что Соляная изгородь создавала слишком большие помехи для торговли, и она была ликвидирована.

«Я прочитал обо всей этой истории и решил, что она увлекательна, но быстро осознал, что соль принесла мне, в общем-то, дополнительную выгоду», — говорит Дональд-

сон. — Было собрано очень много данных о соли». Поскольку производство соли было ограничено очень небольшим районом, и она была всем нужна, говорит Дональдсон, она была идеальным продуктом для измерения влияния на торговлю системы железных дорог, которая была построена в тот же период.

Дональдсон установил, что железные дороги привели к значительному повышению благосостояния в Индии, поскольку они снизили стоимость торговли и позволили различным районам Индии воспользоваться беспрецедентными выгодами от торговли.

В отдельном исследовании экономических последствий расширения сети железных дорог в США в конце 1800-х годов, опубликованном в журнале «*Quarterly Journal of Economics*» в 2016 году, Дональдсон и его соавтор Ричард Хорнбек рассмотрели влияние расширения доступа к рынкам на округа по всей стране. Используя сложную сеть данных географической информационной системы, цифровые карты и передовую теорию торговли, они рассмотрели, как доступ к рынку привел к повышению стоимости сельскохозяйственных земель, и сравнили свои результаты с теми, которые были получены экономистом — лауреатом Нобелевской премии Робертом Фогелем в его исследовании 1964 года «Железные дороги и экономический рост Америки: трактат по эконометрической истории». Они обнаружили, что железные дороги оказали значительно большее воздействие на экономику по сравнению с оценками Фогеля, сделанными на основе данных и аналитических средств, доступных 50 лет назад.

«Основное внимание в подходе Фогеля и нашем подходе было сосредоточено на воздействии железных дорог посредством транспортировки сельскохозяйственных продуктов, но в оценках Фогеля не учитывается то, как стоимость сельскохозяйственных земель не способна ограничить экономические потери от воздействия на сельскохозяйственный сектор», — указывают авторы.

«Он начал делать то, что больше никто не делал», — отметил Арно Костино, профессор экономики в МТИ, коллега и частый соавтор в коллективных работах. — Он использует много новых источников данных и, по-видимому, не стеснен ограничениями в отношении того, чего можно достичь эмпирическим путем».

По словам Костино, исследование Дональдсона по железным дорогам важно, поскольку в нем документируется и количественно определяется внутринациональная торговля, что часто выпадает из поля зрения среди всей шумихи о международной торговле.

«Например, в случае такой крупной страны, как Индия, торговые потоки между штатами сталкиваются с многочисленными помехами, и выгоды от их устранения потенциально велики, вероятно, больше, чем от дополнительного сокращения импортных тарифов», — отметил Костино.

Хотя железные дороги когда-то составляли стержень торговли и развития, технология продвинулась вперед, ради-

кально изменив характер и роль транспортной инфраструктуры. По словам Дональдсона, переход от железных дорог к более модульным формам перевозок, таким как перевозки грузовым автотранспортом, показывает, как экономика развивается и становится более диверсифицированной.

«По мере модернизации экономики все становится в каком-то смысле менее взаимозаменяемым, — говорит он. — Сложность товарного пространства всегда возрастает, и невольно приходит мысль о том, что, по мере того как мы становимся богаче, а наши потребности и возможности для производства становятся более сложными и изысканными, разнообразие будет расти. Значение предметов, которые позволяют разным людям контактировать друг с другом, будет повышаться. Поэтому способы транспортировки, которые обеспечат возможность для этого, будут становиться все более и более важными». Отталкиваясь от этого, Дональдсон говорит: «Мне интересно, какое следующее средство будет еще более модульным, чем перевозки грузовым автотранспортом. Возможно, это будут беспилотные летательные аппараты (дроны), которые смогут просто подбирать все, что вам нужно, на заводе и относить это к вам домой».

Всего за девять лет после начала его карьеры как профессионального экономиста Дональдсон наблюдал, как технология трансформирует эту область.

«По-моему, самым большим изменением в экономической науке за последние 10 лет, является огромный наплыв и доступность данных», — говорит он. А Дональдсон любит погружаться в данные. «Меня вдохновило то, что написал Ангус Дитон. Он сказал что-то вроде того, что изучение необработанных данных и кропотливая работа по сбору, нахождению, очистке и пониманию источников данных иногда заставляет вас по-иному смотреть на экономику».

В некотором смысле образование и опыт Дональдсона как физика может дать ему преимущество в интерпретации необработанных, в высокой степени технических данных. Он и экономист из Университета Тафтса Адам Сторигард в 2016 году опубликовали в журнале «*Journal of Economic Perspectives*» статью «Взгляд сверху: применение спутниковых данных в экономике». Статья представляет собой руководство для экономистов по использованию спутниковых данных, таких как измерения ночного света для расчета экономической активности или информация о погоде для прогнозирования потенциальной урожайности любой сельскохозяйственной культуры в любой точке Земли.

В то же время Дональдсон говорит, что его опыт в точных науках также заставляет его испытывать противоречивые чувства при использовании экономических моделей, которые часто включают значительную изменчивость.

«Общественные науки немного странные, потому что у нас нет такой микроединицы, которая, как мы считаем, является действительно стабильной и всегда ведет себя определенным образом, — говорит Дональдсон. — Вы, может быть, думаете, что микроединица — это человек, но, очевидно, люди не всегда и не везде следуют законам



ФОТО: PORTER GIFFORD PHOTOGRAPHY

поведения. Но в равной степени макроэкономические единицы имеют значение, будь то рынок соли в отдельном небольшом районе Индии, или рынок казначейских векселей в настоящий момент, или рынок для разработчиков программного обеспечения в Силиконовой долине».

Новые источники данных помогают экономистам лучше понять решения, которые принимают люди, говорит Дональдсон.

«Недавно я начал проект о системе высокоскоростных железных дорог в Китае, где у нас есть доступ ко всем операциям с кредитными картами в Китае», — говорит он. В Китае первые 70 миль высокоскоростной железной дороги были построены 10 лет назад для Олимпийских игр в Пекине, и с тех пор они превратились в общенациональную систему протяженностью 15 000 миль. При этом Китай по-прежнему является бедной страной, и неясно, сколько людей может позволить себе использовать эту систему.

«Существует интересный вопрос о долгосрочных эффектах этих проектов, которые, возможно, мы не можем полностью предвидеть, — говорит Дональдсон. — Сверхскоростные экспрессы невероятно дороги и представляют собой амбициозный инженерный проект, который отнюдь не приносит краткосрочной экономической прибыли — дохода, который был бы необходим для обоснования его громадной стоимости. Но я не удивлюсь, если через 50 лет мы оглянемся назад и скажем, что это — интенсивно используемая система, которая приносит много выгод экономике данной страны».

Хотя, по словам Дональдсона, он считает, что торговля предоставляет людям новые возможности, он также признает, что внезапные изменения могут оставить многих людей позади. «Ущерб от изменения экономических возможностей возникает всегда и везде вокруг нас, как правило, по причинам, которые не имеют никакого отношения к международной торговле, — говорит он. — Мы не можем достичь экономического роста на уровне всего общества без новых, более прибыльных видов деятельности, заменяющих старые. Но что абсолютно необходимо, так это то, чтобы немногие проигравшие, чьи навыки вытесняются внезапным появлением новой конкуренции, получили компенсацию и помощь в адаптации».

БРЮС ЭДВАРДС — сотрудник редакции «*Финансов и развития*».

По словам Дональдсона, торговля является причиной того, что мы больше не живем, как пещерные люди.