

贸易研究 神探

布鲁斯·爱德华兹采访麻省理工学院教授大卫·唐纳森——
他对贸易所做出的假设全部是以事实为基础

用黄金交换盐的现象显然已成为历史。但是，研究 19 世纪印度的盐市以及修建铁路对贸易的影响，让克拉克奖得主经济学家戴夫·唐纳森 (Dave Donaldson) 获得了对当今世界具有重要意义的新发现。

“无论是从在一百年前修建铁路，还是从对外开放、与全球进行贸易来看，我都坚信贸易会带来好处。”位于美国马萨诸塞州坎布里奇市的麻省理工学院的教授唐纳森如是说，“无论是住在同一个屋檐下、同一个村庄、同一个国家，还是同一个星球的两个人，他们之间的交易都是经济发展的基本来源。这也是我们不再像洞穴人一样生活的原因。”

唐纳森的研究评估了贸易对于经济的贡献，这一研究让他荣获了 2017 年克拉克奖。该奖俗称小诺贝尔经济学奖，旨在嘉奖 40 岁以下的经济学家所做出的杰出贡献。

唐纳森的研究重申了贸易的好处，因此与民粹主义怀疑论浪潮相对立，该浪潮使得我们重新回到了约 20 年前开始的反全球化抗议活动中。如今，错综复杂的多边贸易关系网正在饱受英国、美国和其他国家的保护主义政策所带来的压力。

现年 40 岁的唐纳森改变了经济学家对贸易的实证研究方式，这一称赞来自同为克拉克奖 (2010 年) 获得者的麻省理工学院的埃斯特·迪弗洛 (Esther Duflo)，同时他也是阿卜杜勒·拉蒂夫·贾米尔贫困行动实验室的联合创始人。

迪弗洛说：“唐纳森通过研究新的数据，主要是微观经济数据，开创了我们理解贸易的全新时代。他将贸易和发展联系在一起，并将发展经济学引入以贸易视角看待基础设施等关键问题的新思路，由此也对发展经济学产生了巨大影响。”

尽管唐纳森的研究不是直接针对当前的贸易争议和贸易紧张形势，但“它包含了与贸易争论相关的重要信息”，达特茅斯学院经济学家、贸易专家道格拉斯·欧文 (Douglas Irwin) 表示，“融入全球市场会带来切实的经济利益，而经济上的孤立只会导致地区的贫穷与落后。”

唐纳森起初并没有打算成为一名经济学家或者研究贸易的学者。他在多伦多长大，最初专注

于物理学，并在牛津大学获得硕士学位。唐纳森的父母都是英国科学家，他的父亲拥有物理学学位，他的母亲教授化学，而他自己本来一直在追随着父母的脚步。

1999 年，当他还在牛津大学学习物理时，反全球化运动开始甚嚣尘上。在西雅图，世界贸易组织召开的会议会场外，以及在位于华盛顿特区的 IMF 总部大楼外，示威者走上街头，抗议这些机构所维持的世界经济秩序的日益统一，让许多人处于落后的境地。

唐纳森当时的女朋友——现在的妻子——正在学习经济学。这对夫妇探讨了许多隐藏在这种不满情绪背后的经济问题。唐纳森说，他认为他“陷入了——在学习正规的经济学的基本逻辑之前——一种思维陷阱，即认为贸易、发展、外国直接投资等国际性的东西本身具有强烈的零和博弈的性质，发达国家可能会以在与低收入国家的来往中损害低收入国家为代价而变得更加富有”。这促使他前往伦敦经济学院攻读博士学位。

“有种观点认为，经济学是社会科学的物理学，或者是为公共政策服务的物理学，这种观点吸引了我，”唐纳森说，“利用理论和证据来为这些反全球化运动人士提出的政策问题寻找答案——我想学习如何做到这一点。”

2009 年，唐纳森在伦敦经济学院获得博士学位后，来到麻省理工学院的经济学系。尽管他对火车颇有研究，但他每天还是骑自行车从位于坎布里奇郊区的家中出发去上班。他和妻子以及四个孩子住在那里。

唐纳森首先去了印度。他说，“部分原因是我读了关于印度的很多书，这是一个很吸引人的地方，还有部分原因是我的导师都在印度完成了许多研究，他们的热情感染了我。”他还表示，印度对境内贸易也征税，这很罕见。

“大多数国家都不会这样做，”他说，“这在美国是被宪法禁止的。”此外，伦敦政治经济学院的一位教授也建议，印度盐贸易的特殊情况可能有助于他的研究。

唐纳森花了两年时间钻研英国政府驻印度办事处的档案，仔细查阅了自 1861 年以来的 124

个地区的盐贸易报告和账簿。他试图确定印度的殖民铁路系统通过降低贸易成本而提高的实际收入。在收集了印度 45 个地区的贸易往来数据和 10 多万个观察结果之后，唐纳森终于能够对贸易的作用进行评估。

“结果约占 GDP 的 16%。”唐纳森在其摆满了书的麻省理工学院的办公室里说。该研究证明了铁路的便利确实是贸易增长的结果。

他在 2010 年的一份工作报告中首次发表了自己的研究成果，2018 年又在《美国经济评论》中发表了《英属印度时期的铁路网络：交通基础设施影响的评估》一文。他对数据的广泛运用使这项研究脱颖而出，并让他在去年获得了克拉克奖。

他只是开始做别人没有做过的事情。

诺贝尔奖得主安格斯·迪顿 (Angus Deaton) 说：“唐纳森在铁路方面的研究为研究 19 世纪的历史提供了全新的方法，尤其是印度。”

唐纳森表示，对“英属印度时期的铁路网络”的研究并不是出于自己对铁路的特殊兴趣，而是为了更好地了解大型交通基础设施项目的真正价值。例如，2007 年世界银行对交通基础设施发放的贷款比教育、卫生和社会服务的总和还要多，但却没有从严密的实证角度去弄清楚究竟有多少交通基础设施项目能够真正降低贸易成本，以及这些成本的降低会对福利产生什么影响。

在对印度的研究中，唐纳森了解到一个世界上最不寻常的贸易壁垒。在 19 世纪早期，为了对盐征税，英国殖民当局修建了一个高达 12 英尺的带刺灌木丛，绵延 2300 英里，至印度中部。随着英国政府对税收的胃口越来越大，这个篱笆阻止了数百万印度内陆地区民众从沿海地区获得免税盐的机会。盐税不得人心，最终促使圣雄甘地发起了反对英国统治的运动。最终，人们发现该篱笆大大阻碍了贸易，因而将其废弃。

“我读过这段历史，觉得很有意思，但很快

就意识到盐完全可以为我所用。”唐纳森说，“他们收集了大量关于盐的数据。”他还表示，由于盐的生产局限在非常小的区域，而每个人又都离不开它，所以盐成为衡量同时期建造的铁路系统对贸易的影响的最佳产品。

唐纳森发现，铁路给印度带来了巨大福利，因为它降低了贸易成本，并使印度各个不同地区从贸易中获得了前所未有的收益。

唐纳森的另一项关于 19 世纪末美国铁路扩张对经济的影响的研究于 2016 年在《经济学季刊》上发表，他和该文章的合著者理查德·霍恩贝克 (Richard Hornbeck) 一起研究了全国各县市场准入标准的增加所产生的影响。二人利用精密的地理信息系统数据网络、数字化地图和先进的贸易理论，研究了市场准入是如何提高农用土地价值的，并将他们的结果与诺贝尔经济学奖得主罗伯特·福格尔 (Robert Fogel) 在 1964 年的研究《铁路和美国经济增长：计量经济史学论文集》的结果进行了比较。他们发现，铁路对经济的影响要比福格尔根据 50 年前的数据和分析工具得出的估计结果要大得多。

这两位作者写道：“福格尔的方法和我们的方法都主要是通过农产品运输来研究铁路的影响，但福格尔的估计忽视了其他那些农业用地价值无法将经济损失与铁路对农业部门的影响划清界限的方法。”

与唐纳森共事并经常合作的麻省理工学院经济学教授阿诺德·考斯提诺特 (Arnaud Costinot) 表示：“他只是开始做别人没有做过的事情，他使用了很多新的数据源，而且似乎相信实证方法能用于一切研究。”

考斯提诺特称，唐纳森在铁路方面的研究记录并量化了国内贸易，这一点在关于国际贸易的讨论中经常被忽略，因而他的研究具有重要意义。

考斯提诺特表示：“对于印度等大国来说，各邦之间的贸易往来会遇到许多摩擦，而消除摩擦获得的利益可能会十分巨大，可能比进一步削减进口关税的利益更大。”

虽然铁路曾是贸易和发展的支柱，但技术已经获得了长足发展，从根本上改变了交通基础设

施的性质和作用。唐纳森表示，从铁路运输转向更模块化的运输方式，例如卡车运输，展示了经济体发展和多样化的过程。

他说：“就在经济逐渐现代化之时，很多事物在某种意义上却不那么商品化了。产品越来越多样化，我忍不住去想，随着我们变得越来越富有，我们生产的需求和能力越来越复杂、越来越丰富，这种多样性将会增加。让不同的人相互联系的事物将会变得越来越重要。运输模式会加强人们的相互联系，因而也会变得越来越重要。”据此推断，唐纳森说：“我不由地好奇，下一个会比卡车运输更模块化的东西将是什么。也许会是无人机在工厂里拿起你需要的东西，然后送到你家里。”

唐纳森成为职业经济学家的时间才仅仅9年，但他已经看到了技术是如何改变这个领域的。

他说：“我认为，在过去10年里经济学领域的最大变化是海量的可用数据的出现。”唐纳森喜欢钻研数据，“我深受安格斯·迪顿的著作的启发。他说，研究原始数据，费力气搜集、发现、整理、理解数据背后的来源，在一定程度上为人类理解经济学提供了不同的角度。”

在某些方面，唐纳森的物理学家背景可能会让他在解读原始的、技术含量高的数据方面具有某些优势。他和塔夫斯大学经济学家亚当·斯托瑞加德（Adam Storeygard）于2016年在《经济展望期刊》发表了一篇文章——《卫星数据在经济学中的应用》。这相当于为经济学家提供了一份关于使用卫星数据的指南，比如利用夜间光亮的数据来计算经济活动，或者利用天气信息来预测地球上任何地方任意作物的潜在产量。

与此同时，唐纳森表示，他在硬科学方面的储备也会让他在使用包含了相当大变异性的经济模型时陷入自我矛盾。

唐纳森说：“社会科学有点难办，因为我们没有一个稳定的、表现形式固定的微观单位，你想把微观单位设定为人类，但人类很明显并不能在所有时间所有地点遵循同样的行为规律。但宏观单位对于我们也很重要，无论是在印度某个地区里的盐市，还是现在的短期国库券市场，或者硅谷的软件工程师市场。”

唐纳森认为，新的数据源正在帮助经济学家更好地理解人们所做的决定。

他说：“最近，我开始了一个关于中国高铁系统的研究项目。在该项目中，我们能够获取中国所有的信用卡交易信息。”10年前，中国为北京奥运会修建了第一条长达70英里的高铁，后来将其发展成为绵延1.5万英里的全国高铁系统。但中国仍然是一个发展中国家，不知道多少人能够负担得起高铁车票。

“也许我们无法完全预见这些项目的长期影响，但它确实带来了一个有趣的问题。”唐纳森表示，“高铁是一项极为昂贵和艰巨的工程项目，不会带来任何短期经济剩余，而只有经济剩余才对得起其巨额成本。但如果我们在50年后回过头来看，发现这个系统被大量使用，而且为经济带来了许多收益，那么我就不会感到惊讶了。”

虽然唐纳森表示他相信贸易给人们提供了许多新的机会，但他也承认突然出现的变化可能会让很多人掉队。“不断变化的经济机遇所造成的损害随处可见，原因通常都与国际贸易无关。”他表示，“如果没有新的、更有利可图的活动取代旧的获得，那么我们就无法实现全社会的经济增长。但最重要的是，要确保那些专业技能被新的竞争突然取代的少数不幸人士得到补偿，并在社会的帮助下逐渐适应这一变化。”^{FD}

布鲁斯·爱德华兹（BRUCE EDWARDS）是《金融与发展》的工作人员。

唐纳森认为贸易是让我们不再像洞穴人那样生活的原因。