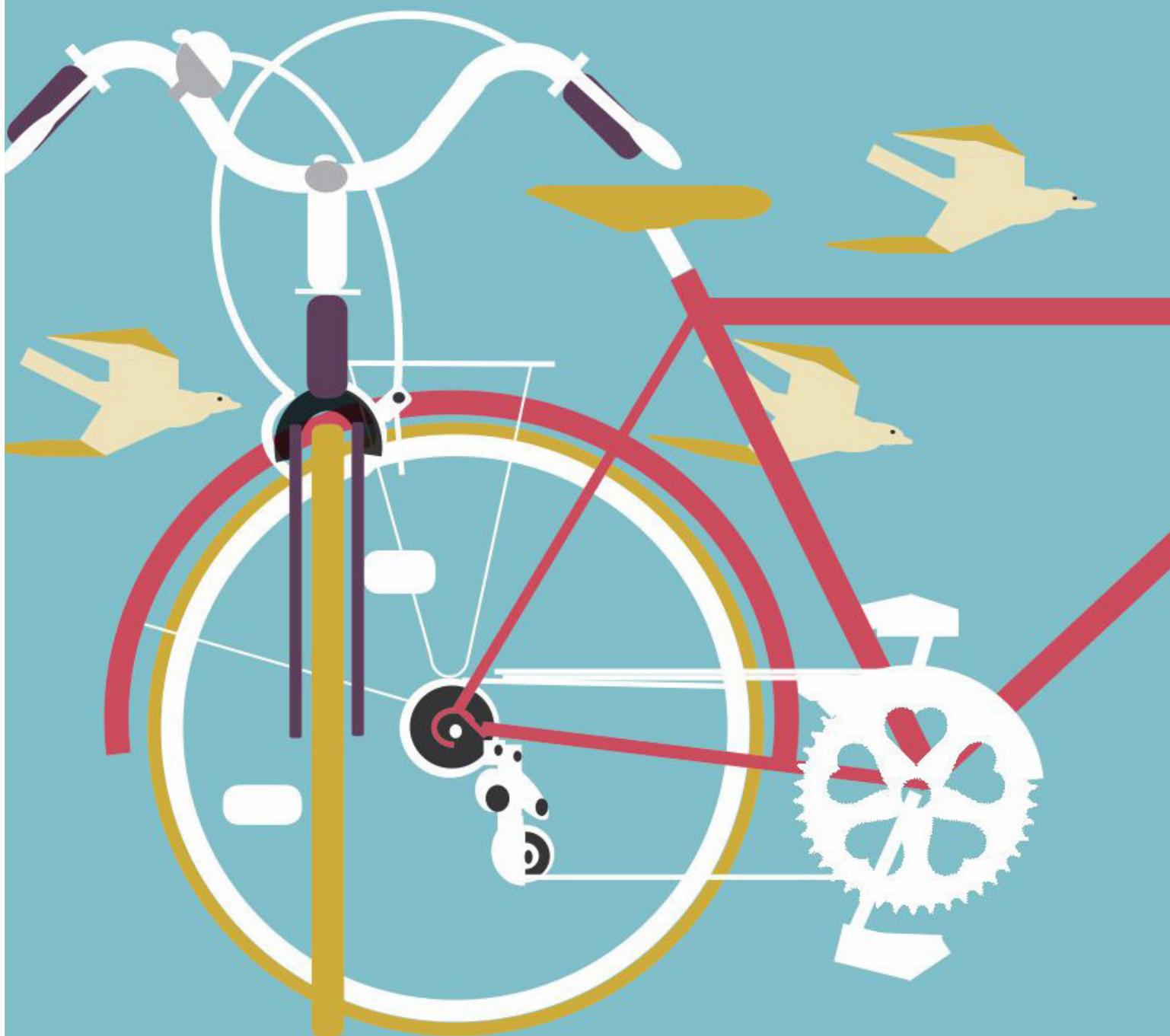


Велоэкономика

Как велокультура меняет город и нас



Элли Блу

Элли Блу

**Велоэкономика. Как
VELOкультура меняет город и нас**

«Олимп-Бизнес»

2016

УДК 338.2+316.4
ББК 65.37+60.524

Блу Э.

Велoэкономика. Как велокультура меняет город и нас / Э. Блу —
«Олимп-Бизнес», 2016

ISBN 978-5-6040009-2-2

Как превратить город, настроенный против развития велосипедной инфраструктуры, в одну из самых удобных площадок для велосипедистов в мире? Какие доводы можно и нужно приводить, чтобы избавить горожан от предрассудков и стереотипов, связанных с велоездой? Какими экономическими, экологическими и социальными преимуществами обладает велосипед? Элли Блу, стоявшая у истоков велодвижения в Портленде (штат Орегон), ныне городе с образцовой велоинфраструктурой, дает подробные ответы на эти вопросы в своей книге. Блу также описывает положительный опыт известных «велосипедных» городов – Копенгагена, Амстердама, Утрехта, которым она вдохновлялась. «Велoэкономика», выдержавшая два издания в США, рассказывает, как сделать велосипед неотъемлемой частью общественного транспорта и упрочить его роль в экономике города. Книга будет интересна самой широкой читательской аудитории.

УДК 338.2+316.4
ББК 65.37+60.524

ISBN 978-5-6040009-2-2

© Блу Э., 2016
© Олимп-Бизнес, 2016

Содержание

Обращение к читателю	6
Предисловие ко второму изданию	7
Введение	13
1	15
2	19
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Элли Блу
Велоэкономика. Как
велокультура меняет город и нас

© 2013, 2016 by Elly Blue, Translation rights arranged with Microcosm Publishing

© Cover and design by Joe Biel, 2016

© Перевод с английского, Н. Бокарева, 2017

© Издание, оформление. Издательство «Олимп – Бизнес», 2018

* * *

Обращение к читателю

Каждая прочитанная книга, каждый новый автор воспринимаются мною как источники знаний, которые делают меня глубже, разумнее и увереннее, чем я был условно «тремястами страницами ранее».

Мой путь от велоэнтузиаста до человека, который целенаправленно воспитывает веломентальность у жителей большого города, занял десять энергичных лет моей жизни. За истекшее время представление о том, что «велосипед – это для бедных», сменилось другим: «велосипед – это для крутых». Но до сих пор лишь люди, вовлеченные в построение будущего, а не только в «потребление» настоящего, могут осознать роль велосипеда в формировании здоровой (во всех смыслах этого слова) нации.

Элли Блу для меня не столько автор новой книги, сколько единомышленник в восприятии велосипеда как фактора, способного повлиять на экономику современного города.

На первых страницах издания автор признаёт существование стереотипов, мифов и страхов, связанных с использованием велосипеда как повседневного транспорта. Да, основания для подобных мыслей действительно существуют, как существуют и риски в любом, даже хорошо продуманном деле. Но именно такие мифы, страхи и риски продвигают велоэкономику вперед. И эта идея порождает настоящее волшебство: Элли Блу буквально за руку ведет читателя по городу и, будто экскурсовод, раскрывает добытые многолетним опытом секреты – о пользе велосипедного движения и его вкладе в экономику. И под этим углом зрения город становится другим – или ты становишься другим...

Главный посыл книги прост: начни мыслить иначе; попробуй представить, что совершенствовать мир можно по-другому; поверь, что существует нечто большее, чем ты можешь увидеть глазами. Допусти на секунду, что у твоего бара или ресторана, на парковочном месте для единственной машины – с четырьмя, от силы шестью, максимум восемью пассажирами – могут легко поместиться 15 велосипедов, 15 замечательных ребят, настроенных повеселиться в твоём баре. Представь, что твой город стал менее шумным, люди вежливее, а улицы чище, чем сейчас. Допусти, что ЗОЖ – эта модная нынче аббревиатура – ассоциируется не с изнурительными диетами и «зелеными» обедами, а с готовностью проехать пару-тройку километров по бесконечно красивому городу, где люди расходуют время не на суету, выяснение отношений, снятие стресса после утомительного дня, а на улыбки, взаимопомощь, созерцание и созидание.

«Велоэкономика», как и отечественная велокультура, всерьез рискует попасть под волну предубеждений. У России свой путь, даже если речь идет о двухколесном велосипеде. Но, как оказалось, люди с разных континентов мыслят и действуют похоже. За океаном неравнодушные люди пытаются изменить изжившие себя социальные и финансовые модели. И отраднo, что Элли Блу из Портленда, как и я из Ростова-на-Дону, видит в использовании старого доброго велосипеда ключ к благополучию города и всех его жителей.

*Дмитрий Гусев, велоактивист и велоэнтузиаст, основатель проекта «Веловод»
velovod.ru*

Предисловие ко второму изданию

В 2013 году (тогда я работала еще над первым изданием этой книги) мне довелось выступать в Кливленде, штат Огайо, с лекцией об экономических преимуществах езды на велосипедах. Мероприятие проходило в крупном магазине велосипедов, и публика собралась самая разная: местные активисты велосипедного движения; те, кто регулярно и ежедневно использует двухколесный транспорт; представители городских и региональных властей.

Пока я приводила свои аргументы, представительница муниципалитета из Саут-Юклида начала раздражаться. Ее возмущение достигло крайней степени, когда я подошла к концепции «побуждаемого спроса», предполагающей, что уличное движение зависит от градостроительной модели и имеющейся инфраструктуры, так что, к примеру, организация дополнительных автомобильных полос неизменно усугубляет ситуацию с пробками, а не наоборот. Она тут же отреагировала.

«В реальном мире, где живу я, – перебила она мое выступление, – когда открывается новый магазин, люди едут туда на машине».

Я немного смутилась. На подобные выступления приходят люди, которые изначально любят велосипеды. Мне доводилось отвечать на провокационные вопросы и раньше, но я никогда не сталкивалась с прямым отрицанием фактов. Я снова попыталась объяснить концепцию, добавив кое-какие цифры и примеры, но не была услышана.

Тут я бросила отчаянный взгляд на организатора мероприятия, руководителя велосипедной организации. Он сохранял равнодушный вид. И вдруг меня осенило. Я вспомнила разговор с ним накануне и его слова о том, что настоящее чувство единения кливлендцы испытывают только в случае футбольного соперничества с Питтсбургом.

«В Питтсбурге вкладывают серьезные средства в развитие велосипедной экосистемы, – выпалила я без предисловий. – Они только что получили за это национальную премию»¹.

Дама недовольно хмыкнула: «Тогда что нам нужно сделать, чтобы победить?»

Невероятно. Сколько лет я билась над тем, чтобы собрать экономические аргументы в пользу перемещения на велосипедах, изучая многочисленные исследования и статистику, тщательно формулируя самые достоверные, честные и убедительные доводы. Но всё оказалось ненужным. Важен только футбол!

Это было откровение. Если бы не приближающиеся сроки сдачи книги, я бы в тот же момент прекратила работу над ней. Как бы то ни было, книга вышла в конце того же года. Ее многие прочитали, и мне постоянно приходит немало писем. Одно из самых распространенных мнений формулируется следующим образом: со своей стороны, читатель согласен с приведенными в книге аргументами, но есть опасение, что я допустила принципиальную ошибку в самой сути. «Велоэкономика» ломится в открытую дверь, говорят мне, вместо этого лучше было бы рассказать о том, как прекрасен велосипед.

Я решила не включать случай в Кливленде в первое издание, потому что он не вписывался в логику повествования, но в конце концов поняла его важность. Небольшая словесная перепалка с сотрудницей муниципалитета стала для меня ценным опытом. Активисты велосипедного движения, как и многие увлеченные нашим общим делом, склонны представлять

¹ Как рассказал организатор, давнее противостояние между фанатами «Браунс» и «Стилерс» распространяется абсолютно на все сферы жизни и влияет на все культурные установки. В то время Питтсбург находился на грани банкротства. Но в последние несколько лет прогрессивные лидеры местных сообществ смогли увязать рост велосипедного движения с экономией городских ресурсов, которая становится возможной в результате его поддержки, и в велосипедной езде наметился бум. В 2010 году Лига американских велосипедистов признала Питтсбург велосипедным сообществом (Кливленд получил этот статус только в 2013 году, о чем было объявлено как раз в месяц нашего посещения), а в 2011 году организация активистов BikePGH была признана лучшей в стране по версии Альянса велосипедистов и пешеходов (Alliance of Biking and Walking).

нас рыцарями в сияющих доспехах, рассказывающими людям, как они могли бы жить счастливее, быть здоровее, создавать более гармоничные местные сообщества и нести ответственность за свою планету – всего лишь пересев на велосипеды! Безотказная экономическая логика в пользу такого подхода выглядит лишь вишенкой на торте. Но подобный принцип безрезультатен. Проблема в следующем:

у большинства общественных инициатив (или рядовых активистов в барах) в повестке не значится рассмотрение тех потребностей и приоритетов, которые не касаются непосредственно каждого из нас лично, – особенно когда эти приоритеты не согласуются с нашими личными приоритетами, а то и противоречат им.

Одна из важнейших составляющих успеха – понять, как найти общий язык с народными избранниками и другими руководителями (и это важно). Пусть даже многим в руководстве города «Велозкономика» не покажется убедительной, но я тем не менее получаю шквал сообщений от рядовых горожан, которым удалось использовать книгу и изложенные в ней аргументы для того, чтобы добиться реальных изменений на местном уровне. Правда, в конечном итоге такого рода аргументы насчет общего блага вряд ли напрямую перекликаются с интересами и соображениями наших соседей, друзей, близких или дальних, для каждого из которых – и это совершенно справедливо – важно устройство местного хозяйства и распределение ресурсов.

Когда я только писала книгу, мне пришлось столкнуться с тем, что на самом деле есть два экономических обоснования в пользу эксплуатации велосипедов; оба они верны, но предлагаемые ими аргументы не всегда совпадают. Первое обоснование касается экономического роста. Использование велосипедов представляет собой рычаг такого типа развития, которое способно перевернуть городскую экономику, ускорить рост бизнеса и побудить молодых специалистов переехать из одного города в другой и работать в корпорациях, составляющих основу налоговой базы региона. Именно эта модель экономического развития представляет большой интерес для многих читателей «Велозкономики», и несколько примеров из книги, особенно рассказ о городах Хьюстон и Форт-Уэрт, произвели на них самое сильное впечатление.

Второе экономическое обоснование более радикальное. Сама по себе перспектива освободиться от издержек владения автомобилем и от необходимости зависеть от в значительной степени расформированной системы общественного транспорта – уже большое дело. В данном случае я считаю издержки как финансовые, так и временные, связанные со здоровьем, стрессом и нагрузкой на местное сообщество. Такая свобода (и это мнение разделяют многие) несет с собой возможность не только улучшать жизнь отдельно взятых жителей, но и совместными усилиями снимать ограничения, которые блокируют общественные системы в более крупном масштабе. В данном случае использование велосипедов может укреплять и стабилизировать местные сообщества изнутри.

Первое экономическое обоснование легко подхватывают многие читатели, которые причисляют себя к группе сторонников велосипедного движения. Вторую концепцию принять сложнее. В экономической системе, нацеленной на рост, ваша «полезность» определяется тем, насколько вы можете наращивать, а не сокращать расходы. В этом отношении только те, кто уверен в своем положении, могут рассматривать пересадку на велосипеды как цель, к которой можно стремиться. Для остальных пересест на велосипед – отнюдь не достижение, а даже компрометирующий факт. Это верный способ привлечь ненужное внимание полиции или нарваться на насилие, получить дополнительные медицинские расходы в результате попадания в ДТП или дать повод думать о себе работодателям или потенциальным партнерам как о человеке ненадежном, неплатежеспособном или даже незаконопослушном. В некоторых обстоятельствах велосипед может в лучшем случае рассматриваться как способ сэкономить деньги на покупку машины для приобретения более высокого социального статуса и всех сопутствующих благ в разных сферах жизни. Немалое сопротивление велосипедным инициативам возникает

именно из-за подобной точки зрения, и оно только усиливается, когда велосипедные активисты и помешанные на двухколесном транспорте представители городской власти игнорируют ее.

В феврале 2014 года меня пригласили рассказать о «Велoэкономике» на третьем ежегодном Всемирном велосипедном форуме в Бразилии. Первый форум проходил в южном городе Порту-Алегри по случаю годовщины «разгрома „Критической массы“²», как говорят о случившемся здесь.

На видеокадрах с мероприятия запечатлена мирная группа велосипедистов на узкой городской улочке. Собравшиеся подбадривают участников пробега криками *mais amor* (местная крылатая фраза – «больше любви»), слышится звон колокольчиков, все улыбаются, из прицепа одного из велосипедистов восторженно лает собачка. И только когда в центре группы один из участников в оранжевом жилете внезапно спрыгивает с велосипеда и резко бросается в сторону, становится понятно: что-то не так. Неожиданно через ралли прорывается черная машина. Участники падают или бросаются в разные стороны. Машина приближается и врывается в кадр, подбрасывая и опрокидывая брошенный велосипед. Камера разворачивается, и мы видим исчезающие хвостовые огни и слышим крики.

В следующие несколько минут в кадре царят шок и потрясение. Люди в толпе хватаются за телефоны. Работники из соседнего магазина бегут на помощь. Женщина поправляет волосы, пытаясь успокоиться. Другая женщина куда-то идет, потом возвращается обратно с потерянным видом. Люди поднимаются с проезжей части; вокруг тех, кто остался лежать, собирается толпа. С сиреной на место прибывают две скорые, несколько человек увозят.

То, что случилось после, стало еще одним потрясением. Уголовного преследования в отношении водителя не было. Очень состоятельный человек, он нанял адвокатов, которые утверждали, что велосипедисты его запугали и его прорыв через толпу на полной скорости был самозащитой.

Этот случай стал мощным стимулом для зарождающегося велосипедного движения в Бразилии. В следующем году стартовал Всемирный велосипедный форум, и в разных городах страны всевозможные организации стали лоббировать в политических кругах безопасность на улицах, принятие велосипедных законов, строительство инфраструктуры, выступать за создание велосипедных культурных центров, парков, за проведение организованных заездов. Велосипед начал играть всё более заметную роль в обсуждениях будущего бразильских городов. Одновременно, подливая масла в огонь, разрасталось широкое социальное и экономическое протестное движение по всей стране, успешно отстаивая более доступные и качественные решения в сфере общественного транспорта в числе прочих требований.

Наблюдать за развитием событий в Бразилии вокруг велосипедных инициатив – всё равно что видеть в кривом зеркале нашу внутреннюю ситуацию в США. У нас всё те же социальные разногласия, протесты, насилие, но они каким-то образом замалчиваются, будто бы чьим-то легким движением руки стираются из общественного сознания.

В Бразилии в каждом городе работает целая армия курьеров на мощных грузовых велосипедах и трициклах³, груженых ящиками, огромными бутылками воды, а иногда и тяжелой мебелью, медленно передвигающихся по городским улицам. Полнейшее несоответствие между велосипедными службами доставки и новой велосипедной культурой – одна из отмеченных мной параллелей с США, усиливаемая огромными классовыми разрывами в Бразилии⁴. Орга-

² «Критическая масса» – сбор большого количества велосипедистов, по традиции проводится в последнюю пятницу каждого месяца более чем в 300 городах по всему миру. – *Примеч. ред.*

³ Трицикл, или трайк, – трехколесный велосипед. – *Примеч. ред.*

⁴ По данным Всемирного банка, Бразилия занимает третье место в мире по показателю неравенства доходов между богатыми и бедными (после Гондураса и Колумбии); у США 15-я позиция. С включением в рейтинг Южной Африки в 2011 году и Гаити в 2012-м Бразилия в эти годы занимала четвертое место. Возможно также, что есть страны с более резкими классовыми различиями, но по ним нет соответствующей экономической статистики. Оценка производится с использованием коэффициента

низованную и сплоченную бразильскую группу поддержки велосипедного движения, равно как и американскую, составляет в основном относительно обеспеченный контингент. Те из активистов, с кем я встречалась, кто голосует за велосипедную инфраструктуру, повышение безопасности и разработку нормативной базы, кто участвует в заездах «Критической массы» и организует пробеги и культурные мероприятия, по всей видимости, живут в городских квартирах. В отличие от них большинство из велокурьеров проживают в отдаленных районах в огромных бразильских *фавелах*, или *трицобах*; многим приходится больше часа добираться до работы на автобусе. Классовый разрыв действительно огромен. Мне рассказывали истории хищнического кредитования: нуждающийся из фавел берет крупный кредит под большие проценты на покупку роскошной иномарки-универсала, приобретение гардероба и членства в престижном социальном клубе; если это сработает, можно обрасти связями, которые, возможно, помогут сделать огромный скачок в экономическом и социальном статусе. Если нет, жизнь кончена.

В США между тем в 2014 году происходила глобальная культурная трансформация. В Фергюсоне, штат Миссури, к северу от Сент-Луиса, полицейский застрелил молодого афроамериканца Майкла Брауна. По стране покатила волна протестов, вспыхивавших с особой силой на фоне сообщений о новых случаях применения оружия полицией. В СМИ протестующих представляли агрессивными хулиганами. В электронных рассылках, на которые я была подписана, то вновь появлялись, то исчезали темы так называемого «активного» передвижения (пешего, велосипедного). Должны ли что-то предпринять сторонники велосипедной езды? Связано ли перемещение на велосипедах с вопросами социальной справедливости? Есть ли что-то общее между нападками автомобилистов на велосипедистов-любителей и выстрелами полиции в темнокожих пешеходов за переход улицы в неполюженном месте?

Некоторые из активно высказывающихся поборников велосипедного дела полагали, что нет. Велосипеды – это только велосипеды, говорили они, и нужно сосредоточиться на сплочении единомышленников. Другие решительно возражали, что их личный опыт пребывания в публичных пространствах и опыт других, в частности пешеходный и велосипедный, на всех уровнях зависит от установок полиции, а также от дискриминационных установок городской среды, со сносом сложившейся застройки под скоростные автомагистрали и с застройкой новыми жилыми комплексами. Экономическая нагрузка в сфере транспорта с подобной социальной проблематикой связана не меньше, а возможно, и больше, чем с наличием или отсутствием велосипедных дорожек и собственно формой их существования.

Слушая такого рода диалоги, я смогла убедиться, что велодорожка при нецелевом использовании способна сделаться экономическим рычагом, ослабляющим и разделяющим, а не укрепляющим местное сообщество.

Утверждение, что «использование велосипеда может спасти экономику», абсурдно только в том случае, если единственный тип экономики, который вы видите или можете предположить, есть постоянный рост и массивные инвестиции. Велосипеды на этом уровне просто не «монтируются»; даже целая отрасль – а она немаленьких размеров – не влияет на ВВП ни в том, ни в другом направлении. Велосипед на таком уровне более всего является своего рода символом. Реклама новых престижных кондоминиумов в Портленде часто включает и рекламу комфортных условий для использования велосипедов (что особенно занятно смотрится, когда логотип с велосипедом появляется на указателе автомобильной парковки). На улочках, где когда-то давно обосновались и долго существовали магазины шаговой доступности, районные барбекю-точки и семьи местных жителей в пятом поколении, вместе с новыми велодорожками вырастают пабы с крафтовым пивом, магазины дорогих органических продуктов, кофейни третьей волны. В подобном случае езда на велосипеде рассматривается не как необходимая или утилитарная составляющая транспортной системы, а как атрибут стиля

жизни высокого уровня. И тогда велосипедная езда способствует экономическому росту, который на бумаге служит на благо обществу, но идет в комплекте с вытеснением тех, кто долгое время составлял основу местного сообщества, – через вселение новой, более состоятельной прослойки.

В велосипедном движении в США мы вдохновляемся не стремительно меняющимися городами Бразилии, а скорее примерами малых и традиционно велосипедных городов Европы. Копенгаген, Амстердам, Утрехт – наши давние маяки и ориентиры. В период расцвета велосипедного дела в Портленде, пик которого пришелся на 2008 год, наши градостроители и инженеры, занимавшиеся велосипедным вопросом, брали отпуск и вместе с коллегами проводили время в Нидерландах, а по возвращении использовали полученные знания на улицах наших городов. На специалистов из этих городов смотрели как на пророков, когда они приезжали нам рассказать, что у нас не так с протестами «Критической массы», с нашей автомобильной культурой и даже типами велосипедов, которые у нас в ходу.

Мы узнали много полезного и применили эти знания на практике. Но в процессе мы увидели и ограничения в ресурсе инструментов, которые используются в небольших и не особенно разнородных по классовому или расовому составу городах со стабильной экономикой и высоким уровнем жизни. На самом деле, по данным за прошедшие периоды, доля велосипедного передвижения в этих европейских городах снижается – отчасти потому, что они столкнулись с теми же проблемами, которые всегда стояли перед США, а именно с притоком мигрантов, чьи взгляды на социальную иерархию, а также стремление к безопасности на дороге диктовали выбор в пользу автомобиля.

И я была удивлена, когда несколько велосипедных активистов в Нидерландах устроили симпозиум на тему «Велоэкономики» и предложили мне выступить с докладом по видеосвязи и ответить на вопросы в Twitter. Что мы можем им рассказать? Может быть, о подходах к классовым и расовым противоречиям, спросила я. «Нет, у нас есть культурные противоречия с некоторыми районами, где намного меньше велосипедистов и живут малообеспеченные люди не из западного мира. Они менее активно используют велосипеды, по сравнению с другими группами, но эта ситуация совершенно не похожа на ситуацию в США, где малые группы задают велосипедную культуру, которая затем должна распространиться на все сегменты общества и не потерять своей основной сути»⁵.

Вроде бы справедливо, но я всё время думаю, что привилегированному большинству должно быть намного проще декларировать свои ценности без заметного противодействия; дело не в том, что перед голландскими активистами стоит принципиально иная проблема, чем перед их американскими коллегами. Для них проблема социального неравенства несущественна.

Я не знала, какую тему лучше выбрать, поэтому спросила голландских активистов, участвующих в симпозиуме, с какими главными проблемами они сталкиваются. Через несколько дней я получила такие ответы:

- бюджеты (иногда бюджета не хватает на качественную реализацию мероприятия);
- слишком дешевая велосипедная инфраструктура (звучит странно, но из-за низкой стоимости ей не уделяется должного внимания на политическом уровне);
- протесты населения против сокращения дорожных полос для автомобилей;
- растущее число тех, кто считает, что велосипеды в публичных пространствах – это «отвратительно»;
- отсутствующее порой чувство безотлагательности;
- большое число заинтересованных сторон, из которых ни одна не хочет возглавить процесс.

⁵ Из частной беседы.

Мне стало смешно. Не потому ли американское движение озабочено теми же проблемами, что само оно, вопросы, им решаемые, и ответы на них так тщательно скроены по голландским лекалам? Одной из прописных истин в США долго была «нормализация» езды на велосипеде, с негласной отсылкой к этим европейским велосипедным городам, где нет ничего необычного в том, чтобы сесть на велосипед, и почти у всех имеется двухколесный транспорт. Вместе с этим возникает стремление выступить единым фронтом и нести позитивные идеи – за велосипеды и за безопасность, но не против автомобиля. Действуя по образу и подобию таких районов, где велосипед изначально представляет собой явление ординарное и привычное, преуспели ли мы, с другой стороны, в осознании всей важности и необходимости создания своего собственного велосипедного движения? Может быть, реальная цена такой позиции для нас и для них – то, что мы не видим насилия на наших улицах и принципиальных причин, по которым кто-то ездит, а кто-то не ездит на велосипеде? Если не отдавать должное сложным и жестким вопросам, мы ставим под сомнение саму способность предъявить убедительный и оперативный призыв к социальным изменениям.

Поэтому я попыталась «взбодрить» ситуацию на голландском симпозиуме. «Вы наши идолы, – сказала я участникам. – Мы всегда делаем то, что делаете вы. Поэтому, пожалуйста, сделайте что-то глобальное, смелое, решительное. Обнародуйте свою позицию. Не бойтесь решать проблемы социальной справедливости и посягать на культуру использования автомобиля. Требуйте многого и не успокаивайтесь половинчатым результатом, не старайтесь ограничиваться малым и не примиряйтесь с нулевой отдачей».

Вопросов особенно не задавали. Я поинтересовалась, был ли полезен мой доклад. «Да, очень», – получила я ответ. Но он меня не удовлетворил.

Поэтому я несу те же идеи вам, читатели второго издания «Велозкономики». Пожалуйста, перелистывая эти страницы, задумайтесь не только о цифрах, но и о непростых вопросах. О насилии на дорогах. О нищете из поколения в поколение, закрепляемой бетонной инфраструктурой. вспомните, как это касается вас лично и того, с кем вы впоследствии будете спорить на эту тему. Не позволяйте загонять себя в угол аккуратно собранными ссылками на статистику. Определите, что важно для вас, для окружающих и для других, пока вам не знакомых.

Слушайте внимательно. Требуйте больше, чем вам необходимо. Требуйте слишком многого. Не сосредотачивайтесь на норме и цифрах, упуская из виду серьезнейшие проблемы на улицах наших городов или самое прекрасное в жизни.

Введение

Детройтский велозавтрак

Кимике Кларк отправилась в свой первый заезд воскресным утром в августе 2012 года – спустя полчаса после покупки велосипеда. «Я не представляла себе, как это будет, – напишет она позже. – Я только думала, что должно быть забавно». Прослушав предварительную памятку о безопасной езде и правилах поведения на дороге, она стартовала вместе с группой из 17 взрослых и двух детей.

«Примерно к третьему километру я думала, что сейчас умру», – пишет Кларк. Она ехала в хвосте группы и всё больше и больше отставала. Неужели где-то вышла ошибка? Она решила повернуть обратно. И в ту же секунду услышала успокаивающий голос Кейлони Торп, одного из организаторов мероприятия. «Не спеши», – сказала она. И постепенно Кларк начала обгонять едущих впереди велосипедистов, наконец перестала отставать от группы, и всегда кто-то рядом подбадривал ее.

Примерно через десять километров после старта они приехали в ресторан на завтрак. «Я слезла с велосипеда, а остальные стали подходить и обнимать меня со словами поддержки и поздравлениями: „У тебя получилось!“ Тут я почувствовала, что моя жизнь изменилась навсегда»⁶.

Это был далеко не обычный заезд велосипедного клуба и не обычная группа велосипедистов. Живя с 2008 года без автомобиля, Торп, специалист по найму компании, работающей в области здравоохранения, и художник Зунин Бей в 2012 году запустили проект Detroit Bike & Brunch («Детройтский велозавтрак»), который должен был свести вместе единомышленников, увлеченных общими идеями, любящих Детройт и заинтересованных в том, чтобы город реализовал свой потенциал. Каждое воскресенье 10–12 участников отправлялись на велосипедах из центра города в один из отдаленных районов с запланированным совместным завтраком.

Простая и интересная идея с мощной миссией. Лидеры группы никогда не ставили перед собой задачу просто кататься на велосипеде; они считают, что велосипед – это способ иначе посмотреть на свой город и заодно оздоровить его, причем не только физически. В их манифесте прописано: *«Используя велосипед, мы укрепляем здоровье детройтцев. Своими воскресными поездками мы поддерживаем местные торговые заведения и помогаем стимулировать экономику Детройта. Путешествуя на велосипеде и реже используя транспорт, поставляющий вредные выбросы в атмосферу, мы заботимся об окружающей среде. И всеми этими действиями мы укрепляем наше сообщество».*

Возможность обходиться без машины стала откровением для маркетингового директора такой группы Брэнди Килер, сотрудницы рекламного агентства. «Я узнаю что-то новое, – написала она. – Я знакоюсь с новыми людьми. Я никогда в жизни не была в такой прекрасной форме и не чувствовала себя столь свободной». Килер разбила свою машину в 2011 году. В абсолютной панике она внезапно сказала себе: «Женщина, у тебя же есть велосипед!» Средства, сэкономленные на автомобильных расходах, она смогла тратить на любые органические продукты. Идеальный вариант для нее.

Весной 2013 года я участвовала в туре Dinner & Bikes («Ужин и велосипеды»). Я познакомилась с Торп и Килер на этом мероприятии в Детройте, и в разговоре мы стали шутить насчет подмеченной закономерности: сочетание правильного питания, езды на велосипеде и коллективизма определенно набирает популярность.

⁶ История Кларк и информация о Детройтском велозавтраке (Detroit Bike & Brunch) взята с сайта detroitbikebrunch.com и из частной беседы.

Тур Dinner & Bikes продолжительностью в месяц проводился уже третий год подряд. Мероприятия устраивали местные велосипедные группы, и в тот год программа предусматривала вегетарианское меню, просмотр фильма о велосипедном движении, а также мое выступление на темы, которые я впоследствии изложила в этой книге. Всё, казалось бы, шло прекрасно. Но мероприятие продолжалось еще только неделю, а я уже устала, не успевала с дюжиной проектов и уже хотела домой.

Делегация Detroit Bike & Brunch излучала позитив, открытость и решимость. Общаясь с ними, я понимала, что мне нужно взять себя в руки. Какой прок в том, чтобы пытаться изменить мир к лучшему, если у тебя нет настроения даже для маленьких удовольствий – хорошей еды, езды на велосипеде и интересного разговора?

Я спросила у Килер, может ли она оценить экономический эффект деятельности ее группы. Она сказала, что есть собственно завтраки – группа может занять половину ресторана и оставить, не считая чаевых, 225 долларов, что составляет неплохую утреннюю выручку для малоактивной сферы обслуживания Детройта. Более ценно то, что участники распространяют информацию о посещаемых ресторанах своими активными публикациями в соцсетях так, как самим заведениям это зачастую не под силу. В частности, два ресторана приобрели постоянных подписчиков среди участников Bike & Brunch, после того как те «открыли» их для себя во время поездок и позднее привели с собой в понравившееся место близких и друзей.

Группа растет и меняется. В первый год большинству участников, в основном афроамериканцев, было до 30 лет, а когда я познакомилась с командой в 2013 году, состав по возрасту и происхождению начал расширяться. «Здесь рады всем желающим, независимо от пола и ориентации, конфессии, расы, этнической принадлежности, положения в обществе, привычек в питании, состояния здоровья или физических возможностей», – рассказала Килер. Главное правило группы, указанное на сайте, помимо безопасной езды и соблюдения законов: «НИКАКОГО НЕГАТИВА».

Постоянные участники заездов быстро набирают форму. Например, Кларк не отстает от группы после первой взятой «десятки». «Могу с гордостью сказать, что, став участницей DBV, я могу проехать почти 50 км в один заезд, – написала она. – Езда на велосипеде для меня теперь не просто хобби, а образ жизни».

И она не одинока. Килер писала мне по электронной почте: «Я наблюдала, как за очень короткий срок в группе начинающие превращаются в заядлых велосипедистов. Видела, как убежденные мясоеды пересматривают свои пищевые привычки, как группа меняет мнение о ресторанах в среде скептически настроенных веганов и вегетарианцев, рассматривая имеющиеся варианты правильного питания. Я видела, как взрослые женщины плачут от радости, справившись с сомнениями и пройдя сложный воскресный маршрут. Мне нравится думать, что эти маленькие подвижки, все вместе, могут серьезно изменить культуру в Детройте».

Не только эти детройтцы, но и многие другие по всей стране обнаруживают, что езда на велосипеде очень полезна в самых разных отношениях. Велосипед позволяет прямо и решительно справляться с серьезными проблемами в собственной жизни, в своем окружении и в мире. Во многих регионах существуют серьезные препоны для использования велосипеда, к которым относятся обстановка на городских улицах, большие расстояния, погода, холмистый рельеф и устоявшиеся культурные нормы. Но, как показывает опыт таких групп, как Detroit Bike & Brunch, эти барьеры можно успешно преодолевать благодаря знанию ситуации, позитивному настрою, духу товарищества и поддержке коллектива.

Так почему остальные американцы не пересаживаются на велосипеды? Ответ на этот вопрос, а равно и решение проблемы, заключается в нашей экономике.

1

Миф о безбилетнике

«Велосипедисты не платят за дороги». Эта мысль сопровождает вас повсюду: в редакционных материалах, в комментариях, в выкриках из авто – нередко злобных: «Халявщики!» – или того хуже.

Миф о дармоеде-велосипедисте – непоколебимое и распространенное экономическое понятие. Оно подразумевается в правилах, которые предписывают велосипедистам не выезжать на определенные участки дороги или перемещаться так, чтобы не мешать автомобильному движению. Дополнительный вес этому мифу придают газетные заголовки, полицейские нормативы и пиар-акции как сторонников, так и противников велосипедной езды.

Но справедливо ли это?

Когда вы едете куда-то на велосипеде, вы не покупаете бензин, а следовательно, не платите налог на бензин. Вы не платите за проезд по платным дорогам, потому что чаще всего велосипедистам не разрешается ими пользоваться. Вы не платите сборы, которые взимаются с автомобилистов при получении прав и постановке транспортного средства на учет и частично направляются на мощение и ремонт дорог и патрулирование их сотрудниками органов правопорядка. Большинство автостраховщиков не работают с велосипедистами, поэтому и здесь у вас расходов не возникает. А еще вы не платите за парковку. Без сомнений, это кажется автомобилистам ужасно несправедливым.

Но даже если и есть такие владельцы велосипедов, кто почти совсем обходится без машины, тем не менее оказывается, что у всех велосипедистов за небольшим исключением либо есть машина, либо они от случая к случаю обращаются в автопрокат. И в такой ситуации они платят те же сборы, штрафы и налоги, как и регулярно пользующиеся автомобилем, причем с теми же стенаниями.

А теперь самое главное: автомобилисты тоже не платят за дороги.

Идея, что дороги финансируются на деньги тех, кто водит автомобиль, – один из великих мифов, на которых держится весь наш уклад. И хотя штукатурка на нем уже не первый год осыпается, только недавно нам пришлось посмотреть на него строго и жестко: разница между ездой на велосипеде и автомобиле огромна⁷, но она не такова, какой многие из нас ее себе представляют.

А если я скажу вам, что, управляя автомобилем, вы становитесь халявщиком и так же эксплуатируете дорогу, как и велосипедисты; они же, напротив, субсидируют дорожную сеть, на которой им еще и не рады? Для безубыточности по уровню затрат на строительство дорог и выплат с одного водителя, ежегодно пользующегося ими, нужно, чтобы 54 % пассажиров ездили только на велосипедах.

И большинству это не понравится. Вождение – одна из крупнейших субсидируемых нами повседневных затратных статей, потому что водить машину очень дорого. Если вы живете в США, автомобиль – ваш лучший, если не единственный, способ добраться на работу и вообще перемещаться по своим делам.

Автомобилисты оплачивают половину стоимости наших дорог. Половину.

Тогда откуда поступают остальные средства на весь этот асфальт? Оказывается, мы все их вносим, независимо от того, водим мы машину или нет.

⁷ Т. Litman, «Whose Roads», 2012 (обновленная редакция исследования от 2004 года). В соответствии с примером Литмана, средний автомобилист ежегодно недоплачивает за пользование дорожной системой 236 долл. Те, кто ездит только на велосипеде, переплачивают по 252 долл. каждый.

Основная часть нашей платы за дороги поступает не напрямую, а опосредованно, через налоги. Каждый раз, когда мы уплачиваем налог с продаж за свои покупки, налог на имущество (напрямую или косвенно, в форме аренды) либо подоходный налог, часть этих сумм направляется в общий фонд, к которому имеет доступ наша дорожная система.

Реальная стоимость строительства дорог в конечном итоге превышает возможности транспортного бюджета. За многие годы растущие дорожные затраты оплачивались (и по-прежнему оплачиваются) заемными средствами, а это означает, что для погашения займов приходится в конечном итоге использовать средства наших налоговых поступлений. Причем с процентами, что на выходе может давать двукратное, трехкратное или даже большее увеличение изначальной стоимости проекта!

Строить и содержать дороги крайне накладно. Если взять только автомагистрали, то вклад тех, кто ими пользуется, а именно водителей, больше чем наполовину приближается к их реальной стоимости, но система всё равно убыточна. А если взять местные дороги, на которые приходится основная часть наших повседневных перемещений, разрыв значительно более существенный. Стоимость содержания местных дорог в среднем составляет не менее шести центов на милю в год на каждый автомобиль. И сколько из этой суммы на самом деле оплачивают автомобилисты? Меньше цента.

Какие можно сделать выводы для велосипедистов?

Обычно за езду на велосипеде плата не взимается, и стоимость ее почти равна нулю; в США на велосипедные проекты направляется менее 1 % от всех расходов на транспортную инфраструктуру. Более того, двухколесный транспорт существенно сокращает расходы – например, связанные с дорожными выбоинами, разрушениями и пробками.

И самое главное: велосипедисты тоже платят налоги, а значит, они отчисляют на дорожную систему больше той суммы, в которую они сами как пользователи этой системе обходятся. По одной оценке, велосипедист без автомобиля в среднем переплачивает 250 долларов в год – тогда как средний автомобилист недоплачивает чуть меньшую сумму⁸. Если в группе численность велосипедистов с разными доходами примерно одинакова, то у тех, кто имеет только велосипед и не имеет машины, доходы ниже. На их уровне ситуация являет собой яркий пример «перекошенных» систем, регрессивных налоговых ставок и программ формата лотереи, в которых малоимущие субсидируют более состоятельных.

Задумайтесь: чтобы оплатить стоимость присутствия на дороге одного автомобилиста, нужен еще кто-то другой, не управляющий автомобилем, то есть человек, который платит налоги, но эту дорогу не использует. К сожалению, две трети населения в США – за рулем, а большинство остальных ездят на машинах и автобусах в качестве пассажиров. Несмотря на растущее число велосипедов на дорогах, их всё же недостаточно, чтобы уравновесить части этого тождества. И даже если автомобилисты платили бы вдвое большие суммы и ставки были увязаны с инфляцией, всех расходов это бы не покрывало.

Это, несомненно, верный рецепт для накопления долгов. Наша дорожная сеть оставляет желать лучшего, и нам за последние десять лет не удалось потратить необходимую сумму для поддержания ее в рабочем состоянии. И при этом постоянно растет спрос на строительство новых дорог, чтобы всё больше людей могли ездить за рулем чаще и дальше.

И это только начало. Нерентабельные дороги порождают много побочных проблем; их издержки и выгоды косвенно влияют на прочие факторы, которые оплачиваются из других источников. Если учесть эти издержки, а именно: здоровье, безопасность людей, местную экономику и глобальные энергетические балансы, – то каждая машина на дороге обходится, по самой приблизительной оценке, в 30 раз дороже, чем велосипед.

⁸ Там же.

И тем не менее не проходит и месяца, чтобы какой-нибудь умный политик не решил, что лучшим способом выхода из финансового кризиса в транспортной сфере будет лицензирование и постановка на учет велосипедистов. Каждый год усталые активисты велосипедного движения вновь и вновь производят расчеты с целью показать, что такая финансовая схема не окупит даже административных расходов и уж тем более не справится с тратами, которые возникнут при внезапном увеличении потока автомобилей и пассажиров.

Скромный велосипед, традиционный объект для нападков, тем не менее может стать нашим спасением от дефицита в транспортной системе. И это не такое уж преувеличение, как может показаться на первый взгляд.

Вспомните Копенгаген, где 40 лет назад наступление машин и магистралей очень напоминало сегодняшнюю ситуацию в США. А сегодня 84 % горожан регулярно ездят на велосипеде. Каждая миля велопробега приносит городу, по одному из подсчетов, 42 цента. Та же миля, пройденная автомобилем, обходится в 20 центов⁹. Вместе с тем активность велоперемещений в последние годы начала снижаться, и администрация города старается сделать велодорожки более удобными и комфортными; власти понимают, что просто не могут допустить уменьшения велопотока.

Мы в США тоже не можем себе такое позволить, но нам труднее это понять: велосипеды здесь еще не стали нормой, как это произошло в других местах. Но если учесть, что почти 70 % наших поездок по протяженности не превышают 3 км, что сравнимо с 40-минутной пешей прогулкой или 12 минутами езды на велосипеде, изменения представляются вполне жизнеспособными. Более чем две трети жителей в США говорят, что хотели бы ездить на велосипеде чаще, и всё больше становится тех, кто воплощает это в жизнь¹⁰. Препятствия действительно есть, но они легко преодолимы. А преимуществ становится всё больше, причем в самых разных областях жизни и экономики.

Я начала ездить на велосипеде по Нью-Хейвену (я тогда там жила) в 21 год. Но только в Портленде, штат Орегон, я поняла, что совсем не обязательно местность бывает сложной и опасной для велосипедной езды. Тут приветливый полицейский, там удобная широкая велодорожка, а вдобавок ширящиеся ряды убежденных, организованных и регулярно выезжающих в город велосипедистов и поток дополнительной выручки для местных заведений – и вот Портленд нанесен на карту моих маршрутов. Преимущества для всех очевидны. К 2007 году количество велосипедистов выросло до рекордных цифр: многие стали переезжать в Портленд, потому что им наконец стала по карману аренда жилья, и совсем не обязательно иметь автомобиль.

Так было не только в Портленде. Повсеместно в Северной Америке города стали благодатной почвой для велосипедного движения, от холмов Сиэтла и Сан-Франциско, обледеневших улиц Миннеаполиса и Монреаля до знойных Хьюстона и Атланты. Даже Лос-Анджелес – город, идеально приспособленный для автомобиля, – начал увлекаться велосипедами.

В конце 2008 года, когда экономика начала скатываться вниз, я стала редактором местного информационно-развлекательного блога о велосипедах *Bike Portland*. Я обратила внимание на то, что даже во время рецессии велоотрасль пострадала не так катастрофически, как другие отрасли экономики США.

Примерно тогда же по всему городу появились парковки для велосипедов; и предприятия, у которых они были, чувствовали себя экономически лучше, чем прочие.

Два года спустя я стала вести регулярную колонку о велосипедах для блога новостей об охране окружающей среды *Grist*. Впервые работая на аудиторию, не заинтересованную в вело-

⁹ Из Copenhagen City of Cyclists Bicycle Account, 2010. Интересен и подсчет выигрышей, в том числе в издержках, безопасности, комфорте, имидже, туризме, времени и здравоохранении.

¹⁰ D. Royal and D. Miller-Steiger, «National Survey of Bicyclist and Pedestrian Attitudes and Behavior», NHTSA, 2008.

сипедном движении изначально, я заметила, что в каждом споре на тему велосипедов возражения носили по сути экономический характер. Были «прямые» финансовые доводы вроде популярного мифа, что велосипедисты не платят за дороги. Были классовые идеи: «На велосипедах ездят только бедные» или «Крутить педали – маленькая слабость обеспеченных граждан». Звучали и другие мнения: «У работающих семей нет времени и возможности, чтобы разъезжать на велосипеде», «На дорогах мало места», «Езда на велосипеде опасна и создает пробки». Когда я стала разбираться с этими возражениями, привлекая более обширный материал для исследований, я поняла, что всегда подсознательно воспринимала свою деятельность и увлечение двухколесным транспортом лишь как хобби, как возможность освоить новые навыки, которые когда-нибудь потом смогу использовать в решении насущных проблем.

На самом же деле я получила подкрепление своим подсознательным догадкам. Езда на велосипеде стала решением для многих глобальных проблем. Разрушение окружающей среды? Велосипеды помогут его приостановить. Кризис в здравоохранении? И снова велосипеды. Невнимательное вождение и эпидемия ДТП с летальным исходом и травмами? Совершенно верно, велосипеды. Кризис психологического благополучия и разрозненность в обществе? Велосипеды. Продовольственный кризис? Велосипеды помогут и в этом. Энергетический? Они решают его самым прямым образом, не только через замещение автомобильных поездок, но и через создание условий для возникновения новых эффективных источников энергии. Экономический кризис? Это именно та ситуация, в которой езда на велосипеде является наилучшим выходом.

Конечно, все вышеперечисленные вопросы, от энергетики и продовольствия до безопасности дорожного движения, неотделимы от экономики. Экономика – наука не точная, но она предлагает способ сравнить материальные издержки и открывающиеся возможности относительно беспристрастно и достаточно эффективно. Не менее важно, что экономический ракурс дает возможность обойти весь сумбур нашей нынешней социальной и политической среды. Референтными точками могут быть доход, покупка, траты и налоги.

Экономические расчеты также позволяют уйти от идеологического расхождения между поведением и выбором человека, с одной стороны, и изменениями, проводимыми в жизнь правительством и активистами, – с другой. Следите за потоками денег, и вы отчетливо увидите, как различные решения на всех уровнях общества связаны друг с другом и влияют на наши предпочтения, ценности, здоровье и благополучие.

Мы только начинаем отдавать себе отчет относительно масштабов личных, социальных и глобальных издержек нашей транспортной системы. Каждое очередное исследование рисует всё более мрачную картину. Необходима кардинальная смена курса, даже если мы уже влезем в долги. Вся страна ждет решения; ждет она и того, кто сможет найти правильный путь.

Иногда самыми верными оказываются простые решения, принимаемые самостоятельно.

2

Кому принадлежат улицы?

Когда нам было чуть за двадцать, мы с моей лучшей подругой Анной многого не могли понять. Например, нас мучил вопрос: как некоторые ухитряются заработать на автомобиле?

Мы обе работали на полную ставку в розничной торговле и получали существенно больше того минимального заработка, который в Коннектикуте в то время составлял около шести долларов в час. Когда я перешла на офисную должность с вдвое большей зарплатой при меньшей загруженности по времени, то почувствовала себя состоятельным человеком. С такой зарплатой я смогла позволить себе каждый день заходить в кафе и рестораны, покупать одежду, откладывать деньги на счет в банке, ездить иногда в отпуск и давать займы друзьям. У меня не было каких-то особых планов и соображений. Я жила в свое удовольствие. Думаю, я могла бы отказаться от этих трат ради машины, но такой необходимости в тот период жизни в центре Нью-Хейвена у меня не было.

Анна жила в Виллимантике, небольшом городе в сельском северо-восточном районе штата. Если я могла добраться куда угодно пешком, на автобусе или на велосипеде, то ей приходилось пользоваться такси или брать машину напрокат, чтобы съездить к родственникам в соседний городок или вообще куда бы то ни было, кроме, может быть, центральных университетов, в одном из которых она работала. Она не чувствовала себя такой же обеспеченной, как я. И ей очень нужна была машина.

Мы обсудили всё по телефону, подсчитали, и результаты нас не обрадовали: даже если вложиться в недорогой подержанный автомобиль с расчетом, что ее отец возьмет на себя начальный и текущий ремонт, для Анны это будет неподъемная сумма.

«Просто возьми и сделай, – призывала ее я. – Все же так делают, значит, всё получится». Я полагала, что здесь есть какой-то секрет взрослой жизни, который пока для нас не ясен.

Она же благоразумно моему совету не последовала. Вместо этого мы обе переехали в Портленд, штат Орегон.

Когда цены на бензин в 2008 году поднялись до четырех долларов за галлон, я уже развернула в Портленде активную велосипедную деятельность. Это был бурный период, год велосипедного бума, когда все по всей стране кинулись покупать велосипеды. Даже когда цены на горючее снизились, число велосипедистов не сократилось.

Но автомобили по-прежнему пользовались спросом, и лучше всего продавались не компактные экономичные машины, а большие пикапы. Такая модель тогда стоила в среднем 30 000 долларов; правда, с большими скидками и дополнительными предложениями она обходилась полумиллионной армии покупателей всё-таки дешевле. Эти машины быстро сжигали топливо, расходуя в городе на 13 миль галлон бензина.

В том же году журналист газеты *New York Times* Дэвид Леонхардт подсчитал, во сколько фактически обходятся такие автомобили¹¹. Он предположил, что если сложившийся уровень

¹¹ David Leonhardt, «Big Vehicles Stagger Under the Weight of \$4 Gas», *New York Times*, June 4, 2008. Леонхардт подсчитал, что стоимость Ford F-250 в полной комплектации, при номинальной цене в 50 000 долл., фактически составляет 100 000 долл., исходя из уровня совокупных расходов за пятилетний период, в том числе 30 000 долл. расходуется только на бензин. Между тем значительно более компактный Ford Focus за тот же пятилетний период обойдется всего в 40 000 долл. Разница в 60 000 долл., пишет автор, соответствует среднему доходу американской семьи за год в рассматриваемый период, из чего следует, что выбирать такой более габаритный салон, как поступили многие семьи с указанным уровнем дохода (за год было продано 165 000 таких машин), – «всё равно что добровольно пойти на 20-процентное сокращение зарплаты». В своих расчетах он исходил из сохранения цен на бензин на уровне 4 долл. за галлон, что не оправдалось, хотя этот уровень был неоднократно вновь достигнут за последние пять лет.

цен на бензин сохранится в течение пяти лет (средний срок эксплуатации нового транспортного средства одним владельцем), то такая машина в конце концов будет стоить целых 70 000 долларов, то есть в два с лишним раза дороже своей первоначальной цены, а это больше годового дохода средней американской семьи в рассматриваемый период (на деле получилось, что стоимость бензина за обозначенный срок не оставалась неизменной, но рост других издержек более чем «компенсировал» ее динамику).

В то же время более компактный автомобиль этого же производителя продавался по цене в 15 000 долларов и расходовал один галлон на 24 мили. Такая машина, по подсчетам Леонхардта, за пятилетний период обойдется в 40 000 долларов. Разница между стоимостью пикапа и подобной модели весьма существенная, и она вдвое больше, чем при сравнении исходных цен. Определенно, для семейного бюджета это веские доводы.

Лишним 30 000 долларов легко найти применение. Можно использовать их на первоначальный взнос за недвижимость или погасить большую часть ипотеки. Как вариант – устроить фантастическую свадьбу или оплатить четыре года обучения в университете, а то и просто сделать паузу в карьере для путешествий или отпуска по уходу за ребенком. Такую немалую сумму можно отложить на пенсию. Или, как многие американцы тогда предпочли поступить, можно приобрести большую машину. (Разумеется, если есть возможность совсем обходиться без руля или только от случая к случаю пользоваться прокатом, экономия получается значительно больше.)

Но станет ли рядовой потребитель среднего класса делать такие расчеты? Популярность прожорливых громадин в условиях роста цен на бензин говорит о том, что нет, никто этим заниматься не будет. Даже в 2012 году, в разгар рецессии, те же самые машины оставались самыми продаваемыми в США. Было приобретено 645 000 автомобилей, а это больше, чем годом ранее.

Один из самых точных расчетов реальной стоимости владения автомобилем ежегодно предлагает Американская автомобильная ассоциация (AAA). Ее исследования проводятся по типам транспортных средств¹²

¹² Цифры взяты из докладов Американской автомобильной ассоциации (AAA) от 2013 года и отчета Your Driving Costs от 2015 года и включают только автомобили категории седан. Стоимость вождения кроссовера в 2015 году была определена отдельно на уровне 10 624 долл., при этом «вместительный седан» вроде Toyota Avalon выходил примерно на ту же планку. Важно отметить: в этих расчетах сделано допущение, что пробег составляет около 15 000 миль в год. По данным Федерального управления автомобильных дорог (FHWA), средний американец в 2010 году проезжал 13 500 миль за год; автомобилисты в возрасте от 20 до 54 лет – более 15 000 миль. В последующие годы эти показатели, предположительно, снизились. Обратите внимание, что эта цифра отличается от традиционно упоминаемого показателя среднего пробега в милях на душу населения, который рассчитывается к численности населения в целом, а не только к численности водителей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.