

РАСШИРЕНИЕ ГРАНИЦ

Э. Л. Глейзер

Триумф города: как наше величайшее изобретение делает нас богаче, умнее, экологичнее, здоровее и счастливее¹



ГЛЕЙЗЕР Эдвард Людвиг (Glaeser, Edward L.) — профессор экономики им. Фреда и Элеоноры Глимп, директор Центра государственного и местного управления им. Таубмана и Института Большого Бостона им. Раппапорта в Гарвардском университете (Кембридж, США).

Email: eglaeser@harvard.edu

Перевод с англ.
Инны Кушнарёвой.

Публикуется с разрешения Издательства Института Гайдара.

Почему более половины населения земного шара сегодня предпочитают быть горожанами? Почему богатейшие и беднейшие люди мира нередко живут по соседству? Каким образом некогда могущественные города приходят в упадок? Почему лишь некоторые города способны выбраться из запустения и вернуть себе былую славу? На эти и другие непростые вопросы Э. Глейзер отвечает в своей увлекательной книге «Триумф города», фрагмент которой — «Заключение: плоский мир, высокий город» («Conclusion: Flat World, Tall City») — публикует журнал «Экономическая социология».

Ключевые слова: экономика города; урбанизация; глобализация; социальное неравенство; потребление.

Заключение: плоский мир, высокий город

Немногое из того, что у вас есть, что вы используете или знаете, не было сделано кем-то другим. Люди — это в высшей степени социальный вид, который добивается успеха, подобно муравьям или гиббонам, благодаря совместной деятельности. И как колонии муравьёв способны на то, что совершенно не доступно отдельным насекомым, так и города позволяют достичь намного большего, чем могли бы сделать люди, будучи изолированы друг от друга. Города создают возможности для сотрудничества, особенно для совместного производства знаний — важнейшего творения человечества. Идеи легко перетекают от человека к человеку в Бангалоре и Лондоне, испещрённых густой сетью переулков, и люди готовы мириться с высокими городскими ценами просто потому, что хотят жить в окружении других талантливых людей, от которых можно набраться опыта.

Руссо, как известно, писал, что города — это пучина для человеческого рода [Rousseau 1979: 52], но он ошибался, дело обстоит как раз наоборот. Города — это условие сотрудничества, которое является основой ярчайших успехов человечества. Поскольку люди многому учатся именно у окружающих, мы больше узнаём тогда, когда вокруг больше людей. Плотность городской жизни создаёт постоянный поток новой информации, которая воз-

¹ *Источник:* Глейзер Э. Л. (готовится к изданию). *Триумф города: как наше величайшее изобретение делает нас богаче, умнее, экологичнее, здоровее и счастливее*. М.: Издательство Института экономической политики им. Е. Т. Гайдара. Перев. с англ.: Glaeser E. L. 2011. *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. New York: The Penguin Press.

никает благодаря наблюдению за успехами и неудачами других. В большом городе можно выбирать знакомых с близкими интересами; например, Моне и Сезанн встретились в Париже XIX века, а Белуши и Акройд² — в Чикаго XX века. Благодаря городам проще смотреть, слушать и учиться. Поскольку главная особенность человеческого рода — способность учиться друг у друга, в городах мы становимся человечнее.

Не важно, как возник город — по военным или мирным причинам. Сосредоточение людей в городе всё равно приводит к магическим последствиям. Римские солдаты обосновались на острове посреди Сены, потому что с этого места было удобно обороняться от неприветливых галлов. Париж, возникший из этого скромного укрепленного пункта, произвёл за последние две тысячи лет множество культурных, экономических и политических инноваций. Средневековые города Нидерландов были созданы благодаря торговле шерстью, однако плотность городской жизни позволила бюргерам разжечь первую в истории Нового времени республиканскую революцию, завершившуюся победой. Географическое расположение Чикаго сделало его идеальным местом для забоя свиней, переправлявшихся на восток, однако город привлёк немало превосходных архитекторов — Дженни, Бёрнэма, Салливана, Райта, которые совместно изобрели небоскрёб. Шанхай на первых порах был хлопковым городом, но в 1920-х гг. его густонаселённость помогла запустить волну инноваций в музыке, фильмах и анимации.

Художественные движения обычно развиваются в каком-то одном месте; например, во Флоренции XV века или в Париже XIX века. В Вене XVIII века Гайдн делился своими идеями о симфонической музыке со своим другом Моцартом и учеником Бетховеном. Великая цепь художественных инноваций, созданная художниками или композиторами, живущими вместе в густонаселённых городах, чрезвычайно походит на ту гораздо более прозаичную цепь городских изобретений, которая подарила нам бросовые облигации, выкуп компаний с привлечением кредитов и ценные бумаги, обеспеченные ипотечными кредитами.

Публицисты и критики давно говорят о том, что совершенствование информационной технологии приведёт к устареванию всех преимуществ города. Если вы можете учиться по Википедии в Анкоридже, зачем платить по нью-йоркским ценам? Но несколько десятилетий высоких технологий не могут победить миллионы лет эволюции. Контакты в киберпространстве никогда не заменят совместной трапезы, улыбки или поцелуя. Наш вид учится в первую очередь благодаря акустическим, визуальным и обонятельным сигналам, испускаемым другими окружающими нас людьми. Интернет — прекрасный инструмент, но лучше всего он работает в связке со знаниями, приобретёнными при личных контактах, что могут подтвердить интернет-предприниматели, сконцентрировавшиеся в Бангалоре и Силиконовой долине. Каждый гарвардский студент-экономист то и дело использует электронную технологию, но при этом он постоянно участвует в личных встречах с другими студентами и преподавателями. Общение лицом к лицу и с глазу на глаз всё ещё не утратило своей значимости, так что электронный доступ не является заменой присутствия в географическом центре определённого интеллектуального движения.

Падение стоимости междугородной и международной связи лишь увеличило прибыльность концентрации людей в одном месте. Пятьдесят лет назад большинство изобретателей работали на локальном рынке. Высокие транспортные расходы ограничивали возможность быстро сделать деньги на продаже хорошей идеи по всему миру. Сегодня же трейдеры в Лондоне, Нью-Йорке или Токио могут мгновенно воспользоваться недостаточно оценённым ресурсом с другого конца света. Смерть расстояния, возможно, стала адом для производителей товаров из Детройта, которые проиграли японским конкурентам, но она же — настоящее благословение для производителей идей из Нью-Йорка, Сан-Франциско и

² См.: Cézanne, Paul. In: *Encyclopædia Britannica Online*. URL: www.britannica.com; Dan Aykroyd. In: *Blues Brothers Central*. URL: www.bluesbrotherscentral.com/profiles/dan-aykroyd

Лос-Анджелеса, сделавших миллиарды на инновациях в технологиях, развлечениях и финансах. Даже сейчас, когда финансовый мир столкнулся с очередным спадом, нельзя сомневаться в том, что коллективный разум со временем сумеет создать условия для нового бума.

Страны продолжают воевать, а правительства — уничтожать собственных граждан. Большая часть мира остаётся бедной, тогда как в богатых странах многие не так счастливы, как могли бы, а наша окружающая среда — под угрозой. Чтобы решить эти проблемы, человечеству понадобится собрать все свои силы, но их можно найти только в коридорах зданий и на улицах, связывающих людей в густонаселённом городе. Тот факт, что наши города так нужны нам, внушает мне определённый оптимизм относительно будущего. Мир признаёт ценность новых идей. Люди все ещё стремятся в города, чтобы получить навыки, которые необходимы им для успеха. Когда эти навыки приобретаются, умножается число новых идей и возникают инновации.

Если мы выберем правильный политический курс, у нас впереди — золотой век городов. Конечно, ориентированная на автомобиль жизнь в городских пригородах никуда не исчезнет, однако она должна сопровождаться более плотной городской застройкой ближе к центру города. Мы можем строить высокие башни, которые дадут людям пространство в центральных районах, но строить надо так, чтобы гарантировать отсутствие рисков для окружающей среды, хороший обзор и полноценную уличную жизнь. Мы можем сделать так, что у всех, а не только у привилегированного меньшинства, будет возможность наслаждаться Манхэттеном, Парижем или Гонконгом. Но для этого мы должны стимулировать развитие городов, а не расползание из них. Мы должны поддерживать изменения, а не цепляться за бессмысленный статус-кво.

Но что бы мы ни делали, некоторые люди никогда не захотят жить в городе. Они, как и Торо, будут стремиться жить на просторе, среди зелёных деревьев. Никого, кто может позволить себе такую пасторальную жизнь, не стоит принуждать к городской жизни. Но намного больше людей живёт за пределами городов из-за допущенных нашим обществом ошибок. Мы должны не принуждать города к росту, а устранять барьеры, которые искусственно сдерживают цветение городской жизни.

Единые правила игры для городов

Главная тема этой книги: города укрепляют сильные стороны человечества. Величайший талант нашего социального вида — способность учиться друг у друга, и мы получаем знания более глубокие и всесторонние тогда, когда встречаемся лицом к лицу. Я также постарался показать, что достижения городов — будь то Флоренция Брунеллески или же Детройт Форда — идут на пользу всему миру. Демократия, печатный станок и массовое производство — вот лишь некоторые из даров города. Идеи, возникающие в городах, со временем распространяются за их границы, обогащая весь остальной мир. Массачусетс поднимается или клонится к упадку вместе с Бостоном, как и штат Махараштра — вместе с Мумбаи.

Слишком многие страны неявно играли против городских ареалов, несмотря на то что они — один (если не единственный) из источников силы той или иной страны. Городам не нужны подачки, им нужны просто единые правила игры.

Экономисты часто советуют отдельным фирмам, как улучшить общую прибыль, но в то же время критикуют индустриальные политические программы, благоприятствующие той или иной конкретной фирме. Это может показаться лицемерным, но на самом деле тут всё логично. И правда, главным для экономики является убежденность в том, что фирмы лучше всего работают тогда, когда ожесточённо конкурируют друг с другом на рынке, за которым в качестве беспристрастного наблюдателя следит

правительство. То же самое можно сказать о городах. Конкуренция между правительствами отдельных штатов за людей и фирмы — здоровое явление. Конкуренция заставляет города повышать качество своих услуг и удерживать цены на низком уровне. Но федеральное правительство не должно отдавать предпочтение отдельным местам, как и продвигать отдельные фирмы или отрасли промышленности. Будет намного лучше, если фирмы будут конкурировать, а города найдут собственное конкурентное преимущество.

Эта вера в рынок может показаться бездушной, но это не так. Я не против защиты людей, которые страдают в результате этой конкуренции, и я, конечно, считаю, что обездоленным общество должно помогать больше. Разумеется, моя вера в необходимость понижения уровня бедности — личное убеждение, а не тезис экономической науки. Экономика может многое рассказать о распределении доходов, например, о том, уменьшают ли налоги эффективность и вредит ли неравенство росту. Но экономисты не обладают знаниями, которые позволили бы ответить на главный вопрос: правильно ли забирать деньги у богатых и отдавать их бедным? Это вопрос для философов и политиков. Однако экономика может указать на то, что трата ресурсов на проблемные фирмы или проблемные города — это в обычном случае крайне неэффективное средство помощи людям, столкнувшимся с тяжёлой ситуацией. Правительству стоит заниматься помощью бедным людям, но не помощью бедным местам или плохо управляемым фирмам.

Города могут конкурировать при наличии единых правил игры, но в течение последних 60 лет американская политика постоянно играла против городов. В жилищной сфере, социальных службах, образовании, транспорте, окружающей среде и даже в подоходных налогах система работала против городских зон. Города смогли выжить, несмотря на все эти препятствия, поскольку им есть что предложить. И всё же именно потому, что города играют столь важную роль в экономике и обществе, мы должны устранить искусственные барьеры, которые сдерживают их. Мир станет намного более производительным и справедливым, если наша политика станет нейтральной и не будет отдавать предпочтение ни городам, ни пригородам. К этой пространственной нейтральности я вернусь, когда буду обсуждать политику, вызывающую упадок городов и расползание.

Урбанизация через глобализацию

С тех пор как Афины начали привлекать умнейших людей Средиземноморья, города всегда росли, притягивая к себе людей самых разных культур. Сегодня самые успешные города — Лондон, Бангалор, Сингапур, Нью-Йорк — продолжают соединять континенты. Такие города привлекают мультинациональные предприятия и экспатов. Иммигранты часто составляют наиболее важный элемент их экономической модели — они находятся как на вершине экономической системы, так и в самом низкооплачиваемом её сегменте, а успех глобальных городов зависит от национальных политик в области торговли и иммиграции.

В закрытой стране не может быть открытого города. В начале XX века, когда Аргентина была одной из самых открытых стран в мире, Буэнос-Айрес был оживлённым международным городом, в котором было полно английских, испанских, итальянских и даже шведских предпринимателей. Но потом Аргентина закрыла границы, и Буэнос-Айрес превратился в изолированный остров, чьи прекрасные старые здания напоминали гостям о более динамичном космополитическом прошлом этого города. В 1790–1970 гг. за каждое десятилетие (кроме одного) городское население Америки выросло на 19,5%³. Только в 1930-х гг., когда экономика обрушилась, а таможенные тарифы привели к закрытию границ, американские города перестали расти.

³ U.S. Census Bureau. 1990 Census of Population and Housing. *1990 Population and Housing Unit Counts: United States* (CPH-2); 5. URL: www.census.gov/population/www/censusdata/files/table-4.pdf

Мой отец родился в Берлине в 1930 г., когда Германия и почти все её соседи были довольно демократическими странами. Однако 1930-е стали для всего мира ужасным экономическим периодом, ещё более осложнённым такими политическими программами, как закон Смута—Хоули о таможенных тарифах, который перекрыл международную торговлю. Когда экономика обрушилась, такие страны, как Германия, Австрия и Испания, перешли от демократии к диктатуре. Через какое-то время Европа погрузилась в безумие войны. Мир отвернулся от городского идеала торговли и интеллектуального обмена, и на поле брани диктаторы прославляли деревенское феодальное прошлое.

Свободный поток товаров и услуг между странами выгоден городам и всему миру. Ограничения свободной торговли приведут к тому, что американцы будут больше платить за повседневные товары, а также нанесут ущерб основным нашим торговым партнёрам. Намного лучше не скрываться за стенами таможенных тарифов, а позволить нашим потребителям пользоваться недорогими иностранными товарами и заставить наших производителей приспосабливаться.

Индустриальные политические программы (например, значительная помощь упадочным отраслям) угрожают глобальной торговле и растущим городам. Годами Америка — и это её заслуга! — открыто критиковала подобные программы. Мы принесли нашей стране и всему миру много пользы, отстаивая принцип о равной конкуренции между компаниями, без субсидий или поддержки. Если Америка откажется от своих принципов и будет целенаправленно помогать внутренним производителям, но не иностранным компаниям, имеющим заводы на территории США, мы, по сути, будем препятствовать прямым иностранным инвестициям в нашу страну. Одновременно мы укажем другим странам, что надо поддерживать собственных производителей, защищая их от американских. Но намного лучше придерживаться политики, обеспечивающей свободную торговлю и международные инвестиции по всему миру.

Иммиграция также крайне важна для успеха городов. Рост Нью-Йорка и Чикаго в два последние десятилетия обусловлен в основном приехавшими в эти города сотнями тысяч иммигрантов. Города хороши для иммигрантов, а иммигранты нужны городам.

Хотя иммиграция в процветающие страны наиболее выгодна самим переселенцам, США извлекли немало выгоды из всех тех талантливых иммигрантов, которые приезжали в эту страну. Приток талантов особенно полезен потому, что иностранцы помогают городам осуществлять свою важнейшую функцию — связывать различные страны. Многообразие культур оживляет города, что подтверждается распространением хороших индийских ресторанов в Лондоне. Города и страна в целом получают ещё больше выгод, если мы будем работать — по примеру Канады и Новой Зеландии — над привлечением более квалифицированных иммигрантов.

В последние десятилетия в Америке напомнил о себе опасный призрак шовинизма. Его признаки не новы. В 1840-х гг. возникла «Партия коренных американцев» (известная под названием «Know-Nothing Party» — «Партия “незнаек”»⁴), выступавшая против постоянно увеличивавшегося числа ирландских и немецких иммигрантов. В 1920-х гг. в северных городах на волне антииммигрантской истерии поднялся ку-клукс-клан [Jackson 1967]. Я полностью разделяю убеждённости в том, что Америка стала Великой нацией именно благодаря притоку талантливых людей, прибывавших к её берегам до 1921 г., тогда как перекрытие этого потока после Первой мировой войны оказалось одной из наиболее серьёзных ошибок США. Иммиграция из бедной страны в богатую является, вероятно, лучшим способом превратить бедняка в богача, и, как показывает история, иммигранты — начиная с Александра Гамильтона (Alexander Hamilton) и заканчивая одним из двух основателей Google Сергеем Брином (Sergey Brin) — сделали много великих вещей для Америки и в Америке. К счастью, в последние годы

⁴ См.: Know-Nothing Party. In: *Encyclopædia Britannica Online*. URL: www.britannica.com

противникам иммиграции не удалось захватить Республиканскую партию, сын иммигранта занимает Белый дом, а подъём нового шовинизма, похоже, остановлен. И всё же увеличение притока иммигрантов могло бы многое дать Америке, особенно при увеличении числа виз H-1B, которые позволяют селиться там квалифицированным работникам.

Помощь человеческому капиталу

Образование — наиболее надёжный (уступающий лишь январским температурам⁵) фактор, предсказывающий городской рост, особенно в случае старых городов. Производительность из расчёта на душу населения заметно растёт вместе с размером метропольного ареала, если город отличается хорошим образованием, но не в противном случае. Города и школы дополняют друг друга, и по этой причине образовательная политика — важнейшая составляющая городского успеха.

В США в 2007 г. выпускники колледжей зарабатывали в среднем около 57 тыс. долл. в год, а люди, закончившие лишь среднюю школу, — только 31 тыс. в год⁶. Другими словами, обучение в колледже связывается с прибавкой в зарплате, превышающей 80%⁷. Влияние образования оказывается ещё более значимым на уровне целого города или страны. Когда число выпускников колледжей в определённом метропольном ареале увеличивается на 10%, индивидуальные заработки вырастают на 7,7%, независимо от того, насколько выпускники хорошо образованы [Glaeser, Gottlieb 2008]. Как показывают данные по разным странам, каждый дополнительный год образования приносит в среднем 37%-ное увеличение производительности из расчёта на душу населения, что весьма интересно, поскольку такой дополнительный год на уровне индивидуальных заработков даёт рост менее 20% [Barro, Lee 2000; Maddison 2010]. Значительное воздействие образования на национальную производительность может отражать иные, не поддающиеся измерению качества той или иной страны, но я считаю, что этот прирост доходов на общенациональном уровне, коррелирующий с образованием, высок ещё и потому, что включает все те выгоды, которые объясняются высоким образованием граждан, в том числе более надёжное и менее коррумпированное правительство.

Томас Джефферсон как-то сказал: «Если нация хочет быть невежественной и одновременно свободной и цивилизованной, то она хочет того, чего никогда не было и не будет» [Padover 1939]. По данным разных стран, связь между образованием и демократией сильна потому, что образование создаёт демократию, а не потому, что демократические государства больше инвестируют в образование [Glaeser, Ponzetto, Shleifer 2007]. Например, после 1990 г. политическая история бывших стран — участниц Варшавского договора с более высоким уровнем образования (таких, как Чешская Республика и Польша), развивалась по значительно более позитивному пути, чем история менее образованных регионов (таких, как Казахстан) [Glaeser, Ponzetto, Shleifer 2007]. Одно из исследований законов об обязательном образовании в разных штатах [Milligan, Moretti, Oreopoulos 2004] показало, что люди, получившие благодаря этим законам лучшее образование, больше участвуют в гражданской жизни. Образование не просто повышает экономические шансы региона, но и создаёт более справедливое общество. Дать детям бедных хорошее образование — это, возможно, единственный надёжный способ помочь им в будущем стать преуспевающими людьми.

⁵ На основе данных переписей населения США Глейзер выделяет семь факторов, способствующих развитию территорий; среди них: уровень благосостояния, январская температура, прибрежное расположение, размер поселения, уровень образования, неиндустриальный характер инфраструктуры, цены на жилую недвижимость. — *Примеч. ред.*

⁶ U.S. Census Bureau. *Census in Schools*. Educational Attainment. URL: www.census.gov/schools/census_for_teens/educational_attainment.html.

⁷ *Ibid.* Во многих экономических исследованиях по доходности образования акцент делается на попытке скорректировать ненаблюдаемые факторы, которые поднимают заработки образованных людей, например за счёт сравнения близнецов; см., например: [Ashenfelter, Krueger 1994].

Хотя прославлять образование легко, усовершенствовать школьную систему сложно. Тридцать лет исследований указывают на то, что простое вливание денег не приносит результата. Уменьшение числа учеников в классе улучшает их успеваемость, но незначительно. Более серьёзные успехи связаны с программами раннего обучения, такими как «Head Start» («Успешный старт»), но чтобы действительно улучшить образование, нужна системная реформа, а не просто деньги.

Недавние исследования чартерных школ в Бостоне и Нью-Йорке показали замечательные успехи учеников из малоимущих семей, посещающих эти школы [Hoxby, Murarka 2009; Kane et al. 2009]. Эти результаты отлично согласуются с более ранними исследованиями, которые отражали эффективность приходских школ в неблагополучных районах. Крупные государственные монополии могут создавать хорошие школьные системы, что доказывается многими европейскими странами, например Францией, но конкуренция ещё лучше. Даже социалистическая Швеция перешла к системе, дающей детям больше возможностей выбора.

Города добиваются успеха, стимулируя конкуренцию и разнообразные инновации. Монополия государственных школ отменяет оба этих преимущества. При наличии достаточных финансов и компетентного управления можно было бы обеспечить всех доступом к прекрасному и при этом исключительно государственному образованию, но в американском контексте это представляется маловероятным. Скорее всего, более качественные школы возникнут благодаря политическим программам, создающим возможность большей конкуренции и большего разнообразия в образовании, таким как чартерные школы или выбор внутри государственной школьной системы.

Важнейший компонент качества образования, как и городского успеха, человеческий капитал, то есть таланты учителей. Исследования показали наличие огромных различий в эффективности между хорошими учителями и плохими [Kane, Staiger 2008]. Чартерные школы дают лучшие результаты, чем государственные, в том числе и потому, что они отбирают более качественных преподавателей. Профсоюз учителей прав, утверждая, что более высокие зарплаты привлекут учителей более высокого уровня, но они не правы в том, что выступают против привязки оплаты учителей к их успехам. Любой профсоюз, выступающий за защиту плохо работающих учителей, ставит интересы своих членов выше интересов детей.

Ещё одно исследование показывает, что значение имеет и школьная программа. Переход к более глубокому изучению математики и точных наук, который начался в 1980-х гг., привёл, судя по всему, к улучшению успеваемости учеников, особенно из бедных семей. Наши школы должны сосредоточиться на привлечении и удержании преподавателей тех дисциплин (в частности, арифметики), которые наиболее важны для успеха.

Городам инвестиции в образование выгодны вдвойне. Ученики приобретают больше навыков, что со временем повышает производительность такого города. Более качественные школы привлекают более образованных родителей, которые сразу же поднимают экономическую производительность. Единственный надёжный способ создания умного города — школы, которые привлекают и обучают способных людей.

Помощь бедным людям, но не бедным местам

Недостаток образования во многих постиндустриальных городах помогает объяснить, почему этим местам настолько сложно найти для себя новый путь. Они пострадали ещё и потому, что их модель, предполагающая наличие больших фирм в одной отрасли, препятствует предпринимательству и инновациям. На протяжении всей американской истории старые ареалы всегда замещались новыми, быстро

развивающимися городами. В 1800 г. шесть из 20 крупнейших городов США находились в Массачусетсе (Бостон, Салем, Ньюберипорт, Нантакет, Марблхед и Глочестер) [Gibson 1998]. Только одно из этих мест сохранилось в качестве большого города к концу XIX века, поскольку население переехало на Запад, а вдоль водных путей континентальной Америки были построены другие крупные города. Относительный упадок городов Массачусетса нанёс ущерб их жителям, но стране в целом пошёл на пользу.

Сегодня под угрозой города конца XIX века, которые сформировались как раз во времена упадка этих городов Массачусетса. Во второй половине XX века промышленные города серьёзно пострадали, а недавняя рецессия нанесла им ещё один удар. Попавшие в бедственное положение горожане нуждаются в поддержке, но нельзя останавливать городские изменения или же искусственно тормозить упадок города. Люди переехали в «Солнечный пояс»⁸ не без причины, и нет оснований, по которым стране в целом необходимо пытаться восстановить население Детройта, составлявшее в определённый момент его истории 1,85 млн человек. Национальное правительство должно пытаться уменьшить страдания людей, но нельзя мешать самому преобразованию города. Напор изменений просто слишком силён, чтобы его можно было сдержать, да и нет причин делать это.

Десятилетиями федеральное правительство финансировало глупые проекты городской модернизации (такие, как создание легкорельсового транспорта в Баффало), делая вид, будто подобные попытки смогут уравновесить разные антигородские программы, к которым относятся, например, строительство системы автотрасс и вычеты по ипотечным кредитам. Но эти политические программы не имеют реального экономического смысла и не помогают бедным людям, живущим в таких городах.

Помощь бедным людям — это вопрос справедливости; тогда как помощь бедным местам оправдать намного сложнее. Почему правительство должно, по существу, подкупать людей, чтобы они жили в депрессивных регионах? Почему растущие регионы должны страдать от того, что людей удерживают в старых городах? Кроме того, инвестиции в места не всегда приносят пользу живущим там людям. Помогло ли жителям Полтауна то, что Детройт помог компании General Motors выселить их? Вероятно, что квартиросъёмщикам близ Музея Гуггенхайма в Бильбао арт-галерея нанесла ущерб, особенно если они не особенно любят современное искусство и архитектуру, ведь их арендная плата заметно выросла.

Конфликт между людьми и местом привлёк общенациональное внимание в 2005 г., когда ураган «Катрина» уничтожил значительную часть Нового Орлеана. Президент Буш занялся восстановлением города, заявив, что «великий город Новый Орлеан вырастет заново». Ему не следовало от имени федерального правительства подписываться под весьма затратной программой, осуществление которой всё равно не принесло бы пользы. Экономический расцвет Нового Орлеана приходится на 1840 г., когда это был крупный порт довоенного Юга. Город терял население начиная с 1960 г., поскольку, как и в случае Детройта, меняющиеся формы технологии привели к тому, что фирмам больше не нужен был доступ к его порту, а внедрение контейнеров означало, как и в Ливерпуле, что в порту стало меньше рабочих.

Ураган «Катрина» был огромной трагедией для людей, и простая порядочность требует помочь тем, кому ударил шторм. Но, повторим, помощь бедным людям — это не помощь бедным местам. Действительно, новые исследования по эмиграции, к которой привёл ураган, показывают, что дети, уехавшие

⁸ Штаты на Юге и Юго-Западе США, отличительной чертой которых является тёплый климат с длительным жарким летом и короткой, мягкой зимой. В «Солнечный пояс» входят штаты Алабама, Аризона, Арканзас, Флорида, Джорджия, Луизиана, Миссисипи, Нью-Мексико, Северная Каролина, Оклахома, Южная Каролина, Теннесси, Техас, Калифорния, Невада, Вирджиния. — *Примеч. ред.*

из Нового Орлеана, учились после отъезда лучше, чем оставшиеся в городе. Дартмутский экономист Брюс Сасердот выяснил, что дети, оставившие Новый Орлеан из-за «Катрины», показывают гораздо более высокие результаты в образовательных тестах⁹. Он же обнаружил, что отъезд оказался наиболее полезен для детей из плохих школ Нового Орлеана.

Прекраснодушные защитники города, мотивируемые несчастьями Нового Орлеана, предложили потратить на его восстановление 200 млрд долл. [Heath 2007], то есть больше, чем 400 тыс. долл. на каждого мужчину, ребёнка и каждую женщину в городе¹⁰, и более, чем 200 тыс. долл. на каждое домохозяйство в гораздо более крупном метропольном ареале Нового Орлеана. Конечно, было бы лучше, если бы эти деньги напрямую отдали горожанам — в виде чеков, школьных или жилищных ваучеров, а не распределили среди получивших контракты субподрядчиков. Если бы дома города не были долговечными, город уже давно стал бы намного меньше. И, несмотря на нашу любовь к джазу Нового Орлеана, не было никакого смысла тратить более 100 млрд долл. на восстановление инфраструктуры в месте, которое давно потеряло свой экономический смысл¹¹. Но в силу того, что обсуждение политического курса было окружено туманными мечтами о городском возрождении, неоправданно затратные проекты внезапно показались разумными.

Государство не должно оставаться безразличным к проблемам Нового Орлеана, Детройта или Баффало. В этих городах проживает много беднейших людей Америки, и общество должно помогать им. Однако национальную политику следует направлять на то, чтобы дать этим людям навыки, необходимые для конкуренции, где бы они ни решили жить, а не на то, чтобы поощрять их оставаться в каком-то конкретном месте. Самое главное: каждый ребёнок должен иметь доступ к хорошим школам, а также условия для безопасной жизни, и у федерального правительства есть все причины инвестировать в американских детей, где бы они ни жили — в Хьюстоне, Нью-Йорке или Детройте.

Вызов городской нищеты

Города могут быть пространством крайнего неравенства, они привлекают как самых богатых, так и самых бедных людей в мире. Хотя бедность может сопутствовать упадку города, часто она показывает то, что город хорошо работает. Города привлекают бедных людей, потому что бедным в них хорошо жить. Но всякий раз при образовании плотных скоплений людей повышается вероятность распространения болезней, а в воду может попасть инфекция. Когда же эти сосредоточенные в одном месте люди непропорционально бедны, риски ещё больше увеличиваются, поскольку у таких людей меньше ресурсов, позволяющих самостоятельно решать эти проблемы. На местном уровне высокая концентрация населения и бедности требует жёстких политических программ, которые позволят справиться с издержками плотной городской жизни. Чистая вода и безопасные улицы нелегко дались западным городам, да и сегодня они не могут автоматически появиться в развивающемся мире. На Западе создание здоровых привлекательных городов потребовало огромных финансовых инвестиций, а зачастую и жёсткого правительственного вмешательства. Джордж Варинг (George Waring) вряд ли смог бы очистить улицы Манхэттена, если бы обращал внимание на всякого горожанина, которому мешали уборщики улиц. Сингапур добился замечательных успехов в обеспечении чистой водой и повышении уровня безопасности именно потому, что правительство действует вне ограничений, существующих во многих других местах.

⁹ Выигрыш от отъезда из города равнялся примерно 37%-ному различию в результатах тестов между белыми и афроамериканцами; см.: [Sacerdote 2008].

¹⁰ См.: U. S. Census Bureau, American Community Survey. 2006 Data Profile for the City of New Orleans and the New Orleans MSA. Данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

¹¹ По оценкам, приведённым в одной недавно вышедшей статье, было потрачено 142 млрд долл. федеральных средств; см.: [Sasser 2010].

Но даже самые сильные города не могут — да и не должны — самостоятельно возмещать издержки городской нищеты. В 1960–1970-х гг. богатые и представляющие средний класс горожане бежали в пригороды в том числе и для того, чтобы не оплачивать издержки городской нищеты. Богатые анклавы часто формировались сразу за административной границей города, где состоятельные люди могут жить близко к городу, но не платить его налоги или не учиться в его школах. Единые правила игры означают, что люди сами должны выбирать, где им жить, исходя из собственной ориентации на определённый район или на определённые возможности, а не в зависимости от того, где они могут не платить за бедных.

За бедняков в стране должен отвечать каждый гражданин, а не только люди, которым довелось жить в том же административном округе. И для бедных, и для городов справедливее будет, если социальные службы будут финансироваться на общенациональном, а не локальном уровне. В какой-то степени мы снимаем эту проблему, когда штаты и федеральное правительство предлагают помощь бедным регионам, однако у людей из среднего класса все ещё слишком много причин бежать из городов и не платить за бедных.

Один из минусов американской образовательной системы, который я уже отмечал, состоит в том, что слишком много детей получают недостаточное образование. Вторая проблема заключается в том, что наша районированная школьная система создаёт для людей серьёзные стимулы уезжать в пригороды в поисках более качественных школ. Но нет каких-то внутренних причин, по которым пригородные школы должны быть лучше городских. В Париже — одни из лучших государственных школ в мире, а некоторые из замечательнейших школ Америки — это частные школы в больших городах. И всё же сочетание бедности в центральных районах города и финансируемого по районам школьного образования означает, что городские государственные школы часто находятся в плачевном состоянии. В некоторых случаях речь идёт о плохом управлении, но даже в системе образования с наилучшим управлением бедность в городе создаёт огромные проблемы для преподавателей.

У детей из бедных семей часто бывают проблемы с поведением, они меньше занимаются дома. Если принять расходы за константу, школы с детьми из состоятельных семей показывают существенно лучшую успеваемость, чем школы с детьми из бедных семей. Это значит не то, что бедные дети не добиваются успеха (многим это вполне по силам), а лишь то, что бедность осложняет обучение. Поскольку в государственных школах учатся вместе все дети из определённого школьного района, бедность в больших городах заставляет состоятельные семьи уезжать, формируя собственные анклавы.

Существуют альтернативы современной системе, которые в меньшей степени настроены против города. Региональные ваучерные программы могли бы разорвать связь между местом проживания семьи и тем, в какую школу ходит ребёнок. Если школы большого города смогут подключиться к энергии конкуренции и разнообразия, образующейся в густонаселённых мегаполисах, тогда эти школы начнут улучшаться. Выделение большей поддержки школам крупных городов — также действенное, хотя и дорогое средство создания единых правил игры. Группирование учеников в соответствии с их навыками (например, в отдельных классах или в специальных школах) также повышает привлекательность городского государственного образования для родителей одарённых детей. Противники такого распределения утверждают, что в результате менее одарённые дети будут лишены коллектива успешных одноклассников, и они правы. Но если ученикам из бедных семей такой коллектив всё равно будет недоступен в силу переезда семей в пригороды, тогда пусть хотя бы богатые семьи останутся в городе.

Когда состоятельные соседи бедняков вынуждены единолично нести финансовое и социальное бремя бедности, они стремятся уехать, что ещё более обедняет город и изолирует бедных. Лучше и практичнее сделать так, чтобы федеральное правительство распределяло средства, позволяющие сглаживать

дополнительные расходы на бедность. Во многих штатах, включая Массачусетс, государственная помощь местным районам увеличивается в случае, если район беднее, и это осмысленный метод. Предоставление большей поддержки городам, которым приходится решать проблемы бедности, снижает для богатых людей стимулы покидать их.

Подъём потребительского города

Конечно, успешные города привлекают как богатых людей, так и бедных. Когда города становятся безопаснее и здоровее, они всё больше привлекают состоятельных людей. Сегодня жители Нью-Йорка на самом деле готовы платить надбавку за удовольствие жить в этом городе. Успех Лондона, Нью-Йорка и Парижа отражает в определённой мере их сильные стороны в качестве потребительских городов. Городские инновации, развивающиеся обычно снизу вверх, указывают на то, что лучшая стратегия экономического развития — это, вероятно, привлечь умных людей и не мешать им.

Но как отдельные места могут стать потребительскими городами и привлечь квалифицированных жителей? Одна позиция, разделяемая Ричардом Флоридой (Richard Florida), подчёркивает значение искусств, толерантности к альтернативным стилям жизни, а также необходимость наличия оживлённого центра города со множеством весёлых мероприятий. Сторонники другой точки зрения фокусируются на том, что необходимо повышать качество базовых общественных услуг, которые всегда были в ведении городов: безопасные улицы, быстрый транспорт, хорошие школы. У руководителей города обычно ограниченные ресурсы, они не могут удовлетворить желания каждого. Даже если считать, как я, что каждый город должен в определённой мере поддерживать обе эти концепции, всегда будет стоять вопрос о том, куда инвестировать доходы городского правительства и энергию его руководителей.

В определённом смысле привлекательность каждой из этих позиций зависит от того, как мы представляем идеального горожанина. Первая позиция, отдающая предпочтение кофейням и скульптурам в общественных местах, нацелена, похоже, на 28-летних молодых людей в чёрных толстовках, которые любят Пруста. Вторая, подчёркивающая значение базовых городских служб, адресована, вероятно, потребностям 42-летнего исследователя из области биотехнологий, озабоченного тем, будет ли его семья так же удобно в Бостоне, как, скажем, в Шарлотте. Людей, которым от 30 до 60 лет, примерно в три раза больше, чем 20-летних, поэтому неверно полагать, будто города смогут выжить лишь в качестве магнитов для молодёжи и хипстеров.

Как бы я ни ценил городскую культуру, эстетические проекты никогда не смогут заменить базовые городские условия. Более привлекательное общественное пространство не создаст много рабочих мест, если оно не безопасно. Все кофейни Парижа не заставят родителей отдать своих детей в плохие государственные школы. Если поездка по городу — сплошное мучение, компании будут уезжать в пригороды независимо от того, сколько в городе модных музеев.

Проклятие принципа «Только не на моём дворе!»

В городах и пригородных анклавах сопротивление изменениям означает блокирование новой застройки и новых инфраструктурных проектов. Жители просто говорят: «Только не на моём дворе!». В старых городах, например в Нью-Йорке, такое отношение скрывается за заботой об историческом наследии, так что достойное стремление сохранить красивейшие памятники прошлого превращается в попытку заморозить огромные районы, наполненные ничем непримечательными зданиями. В наиболее привлекательных городах такое сопротивление приводит к крайне неприятным последствиям: высотность застройки ограничивается, новых домов появляется мало, цены остаются высокими, а города становятся доступны лишь богатым.

К сожалению, причины, по которым люди противятся изменениям, понять несложно:

- вы купили дом в зелёном пригороде. Сейчас в нём немного домов, и вам это нравится. В конце концов, именно поэтому вы и купили здесь дом. Соседний землевладелец хочет построить ещё 20 таунхаусов на своих пяти акрах. Вы в бешенстве. Не для этого вы приехали в этот городок! Вы не хотите мириться с близкой стройкой или с дополнительным пассажиропотоком, который возникнет, когда новые соседи заселятся. Вы хотите, чтобы всё оставалось, как раньше;
- вы купили квартиру на Верхнем Ист-Сайде Манхэттена, из которой открывается прекрасный вид. Застройщик хочет поставить высотный дом через улицу от вас. Вам будет видно его из квартиры, и прекрасного обзора из окна уже не будет. К тому же вы не уверены, что вам понравятся люди, которые въедут в новое здание. Вы хотите, чтобы район оставался в том виде, в каком он был, когда вы здесь поселились;
- 20 лет вы жили в трёхэтажном доме в Бостоне. Университет хочет построить современный музей искусств на своей земле через несколько домов от вас. Вам будет видно его из окна. Вы ожидаете, что из-за музея в ваш район будет приезжать много туристов. К тому же вы не особенно любите современное искусство. Вы хотите, чтобы всё оставалось по-прежнему.

Всё это вполне реальные примеры принципа «Только не на моём дворе!». Каждый случай предельно понятен: кто-то пытается изменить ваш район, а вы не хотите жить в более густонаселённом, высотном или же связанным с деятельностью в области искусства месте. Вы хотите сохранить статус-кво. Что может быть разумнее такого стремления?

Однако, хотя принцип «Только не на моём дворе!» и кажется разумным, он может привести к ужасным последствиям. Приостановка новой застройки может показаться вам правильной идеей, но в результате издержки будут переложены на всех тех, кто захотел бы жить в новом микрорайоне или многоквартирном доме. Приостановка создания нового музея, финансируемого на частные средства, лишает город того преимущества, которое бы было привлекательно для многих жителей и притягивало в город туристов, полезных для местной экономики. Интересы людей, сопротивляющихся изменениям, легко понять, однако обычно они не соответствуют интересам общественным.

Кроме того, в каждом из этих случаев рассерженный сосед даже не владеет той собственностью, которую стремится контролировать. Собственник пяти акров владеет своей землёй так же, как городской застройщик и университет. Враги изменений, по существу, хотят контролировать чужую собственность. С этой точки зрения остановка роста — не столько сохранение статус-кво, сколько отъём чужих прав и сокращение стоимости чужой собственности.

За популярностью принципа «Только не на моём дворе!» скрываются два мощных и связанных друг с другом психологических предубеждения. Первое: «предубеждение статус-кво» (*status quo bias*) [Kahneman, Knetsch, Thaler 1990: 1325–1348], которое заключается в чрезмерной привязанности к сегодняшнему положению вещей. В одном из известных экспериментов, иллюстрирующих такое предубеждение, показано, что люди, чтобы сохранить подаренную им чашку, готовы отказаться от гораздо больших денег, чем они могли бы потратить на покупку новой, точно такой же, чашки. Второе предубеждение: «предубеждение воздействия» (*impact bias*) [Gilbert 2007]; оно заставляет людей значительно переоценивать то влияние, которое окажет на их благополучие тот или иной негативный фактор. В городских районах «предубеждение воздействия» означает, что враги нового небоскрёба думают, будто построенная башня сделает их несчастными, тогда как на самом деле они быстро приспособятся к новой ситуации.

В течение последних 40 лет Америка пережила мало кем замеченную революцию прав собственности. Мы перешли от системы, в которой люди могли, по существу, делать со своей собственностью всё, что им вздумается, к системе, в которой соседи обладают огромными полномочиями, позволяющими ограничивать рост и изменения. В какой-то мере эти изменения полезны, но чаще они приносят вред.

Не всякое изменение само по себе благотворно, однако необходимо много перемен, если мир желает стать более производительным, доступным, оживлённым, новаторским и дружелюбным к окружающей среде. Мы совершаем ошибку национального уровня, когда сопротивляемся изменениям, внедряя федеральные политические программы, пытающиеся сохранить старые места за счёт растущих регионов. На местном уровне активисты сопротивляются изменениям, выступая против трансформаций городских районов. Их действия понятны, однако сосредоточенность на локальных проблемах не позволяет им проанализировать глобальные последствия своих действий. Остановка новой застройки в привлекательных районах ещё выше поднимает цены на жильё для людей, которые здесь в настоящее время ещё не живут. Эти высокие цены на жильё, в свою очередь, повышают издержки компаний, которые могли бы открыть здесь дело. В областях с природно низким выбросом углекислого газа, таких как Калифорния, блокирование застройки приводит к тому, что строительство переносится в менее экологичные места. Местнический экологизм — это часто плохой экологизм.

В старых городах сторонники охраны исторического наследия иногда оказываются самыми главными врагами изменений. Они рассуждают с точки зрения сохранения красоты и истории. Я всячески уважаю их ценности, но также считаю, что их влияние надо ограничивать. Многие здания следует охранять, однако, чтобы преуспеть, города должны расти. Поиск правильного баланса между охраной архитектурных сокровищ и изменениями всегда будет сложным. Прийти к такому балансу сложно в Сан-Франциско или Нью-Йорке, но ещё сложнее — в таких местах, как Париж или Рим, где история человечества буквально запечатлена в камне. Главный принцип — максимально эффективное использование пространства, которое разрешено менять. Я никоим образом не выступаю за то, чтобы сравнять с землёй самые значительные и великолепные из строений старых городов, но в тех районах, где новая застройка разрешена, есть смысл строить как можно больше. С умом организованная охрана исторического наследия должна требовать того, чтобы новые здания были выше, а не ниже. Строительство более высоких зданий позволит снизить давление на территорию города и не сносить памятники.

Значение изменений становится особенно ясным, когда Америка или любая иная страна решает строить новую инфраструктуру. Те силы, которые замедлили частное строительство домов и многоквартирных зданий, осложнили и реализацию крупных городских проектов, которые могли бы принести пользу и городам, и обществу в целом. Во Франции, в Германии и Японии высокоскоростная железная сеть связала крупные города ещё несколько десятилетий назад. В 1994 г. компания Amtrak попыталась внедрить подобную железнодорожную систему в США (линии Acela). Предположительная скорость этой линии составляет 150 миль в час, так что от Нью-Йорка до Бостона можно было бы добраться на поезде менее чем за 90 минут, поэтому поезда могли бы стать скоростной и в то же время экологичной альтернативой самолётам. Тем не менее политика, соответствующая принципу «Только не на моём дворе!», не позволяет Amtrak проложить прямой путь, который необходим для достижения намеченной скорости. Существующая сейчас окольная дорога не даёт поднять среднюю скорость выше 86 миль в час, поэтому поездка от Нью-Йорка до Бостона занимает больше трёх часов [Dennis 2007]. В современном политическом климате сопротивление местных жителей не позволяет выпрямить дорогу, несмотря на очевидные экономические и экологические преимущества более быстрой железнодорожной линии.

Порой я возвращаюсь в район, в котором я вырос, на 69-ю улицу между Первой и Второй авеню. Вдоль улицы, напротив моего старого многоквартирного дома, все ещё стоят роскошные особняки из

песчаника и Венгерская церковь, напоминающая о старых этнических корнях района. Огорчился бы я, если бы эти особняки и церковь заменили высотными многоквартирными зданиями? Может быть. Но эти новые здания позволили бы многим детям, как когда-то и мне, испытать все чудеса нью-йоркского детства. Так что я всегда поддерживаю людей, а не здания.

Для развивающихся стран аргументы против избыточной регуляции ещё более важны. В таких быстро растущих местах, как Мумбаи, ограничения высотности застройки наносят огромный ущерб, заставляя людей расселяться по горизонтали, а не по вертикали, и это способствует массовым пробкам. Последнее, в чём нуждается Мумбаи или любой другой развивающийся мегаполис, — это нормы, мешающие строительству качественной и доступной недвижимости. Города — это путь из бедности, а препятствия городскому росту искусственно поддерживают бедность в развивающихся странах.

Предубеждение в пользу расползания

За последнее столетие десятки миллионов людей уехали из городов в пригороды. При всей своей любви к городу не могу винить их в этом выборе, я тоже переехал в пригород. Но могу обвинить систему, которая играет против городов и создаёт искусственные стимулы, заставляющие уезжать из городских зон. Выше уже говорилось о проблемах, возникающих из-за того, что богатые жители должны платить за бедных. Предубеждение против городов ещё более очевидно в случае жилищной и транспортной политики, которая словно нарочно придумана для того, чтобы повредить городам, обогащаям страны и мир в целом.

Основной инструмент федеральной жилищной политики — возврат налогов с процента по жилищной ипотеке, который позволяет собственникам домов вычитать из своих налогов до миллиона долларов ипотечного долга. Поскольку домовладельцами являются более 60% американцев¹², эта политика стала общепризнанной, но она всё равно совершенно ошибочна. Налоговый вычет с процента по жилищной ипотеке — это «священная корова», которую нужно отправить на скотный двор. Данный инструмент подталкивает американцев по максимуму использовать все доступные средства на покупку жилья, что выглядит особенно глупым после краха недвижимости 2006–2008 гг. Субсидирование домовладения, в действительности, толкает цены вверх, заставляя людей тратить всё больше. При этом преимуществами вычетов в основном пользуются богатые американцы. Средняя величина вычетов для американских семей, зарабатывающих более 250 тыс. долл., по крайней мере в 10 раз больше аналогичного показателя американских семей с заработком 40–70 тыс. долл. [Poterba, Sinai 2008].

Экологические вопросы должны склонить нас к налоговой политике, которая стимулирует экономную жизнь в скромных квартирах. А вычет с процента по жилищной ипотеке уводит нас в противоположном направлении, заставляя людей покупать большие дома, часто расположенные в пригороде. Послевоенное движение к таким анклавам, как Левиттаун или Зе-Вудлендс, подпитывалось налоговой политикой, отдающей предпочтение домовладельцам. Я рад за людей, которые любят жить в больших домах на больших участках земли, однако непонятно, почему федеральная налоговая политика должна субсидировать тех, кто покупает такое большое жильё. Простой способ снять эту проблему, не нанося ущерб среднему классу американцев, — понизить верхний предел вычета по проценту жилищной ипотеки до более скромной суммы, скажем примерно до 300 тыс. долл.

Вычет по проценту ипотеки — это элемент федерального плана 70-летней давности, направленного на усиление домовладения. Такие спонсируемые государством предприятия, как Fannie Mae и Freddie

¹² См.: U.S. Census Bureau, Current Population Survey. Housing Vacancies and Homeownership Annual Statistics: 2009, table 1A. *Rental Vacancy Rates, Homeowner Vacancy Rates, Gross Vacancy Rates, and Homeownership Rates for Old and New Construction*. URL: www.census.gov/hhes/www/housing/hvs/annual09/ann09ind.html

Мас¹³, получают раньше скрытое, а сегодня вполне открытое федеральное финансирование, разогревающее рынок ипотек. Федеральное жилищное управление (Federal Housing Administration) и Управление по делам ветеранов войны (Veterans Administration) долгое время убеждали американцев покупать собственные дома. Хотя у домовладения как такового есть определённые преимущества, его субсидирование вредит городам. Домовладельцы чаще голосуют и больше занимаются решением местных проблем, также они чаще владеют огнестрельным оружием. Возможно, всё это стоит субсидировать, однако, несомненно, больше смысла в прямом субсидировании предпочтительных форм деятельности, а не в стимулировании людей к максимальным займам, которые позволяют им делать ставки на жилищном рынке. Сегодняшняя катастрофа с недвижимостью отлично показывает: глупо склонять людей к тому, чтобы они ставили всё, что у них есть, и даже больше, на столь неустойчивый рынок жилья.

Высокая цена городской земли естественным образом приводит к многоквартирному жилью, причём 85% такого жилья сдаётся в аренду [Poterba, Sinai 2008]. Возможны также кооперативы и кондоминиумы, в которых живут сами собственники, однако такие сложные структуры собственности создают определённые проблемы, поэтому эти формы владения встречаются реже. Пока же жильё, в котором проживает сам собственник, остаётся в основном не городским, субсидирование домовладения будет вредить городам.

Президент Обама — первый городской президент после Тедди Рузвельта, однако инфраструктурная компонента закона 2009 г. о стимулировании экономики (Stimulus Bill)¹⁴ работала против городской Америки точно так же, как и прежние американские инфраструктурные расходы¹⁵. Стимулирующие выплаты из расчёта на душу населения с марта по декабрь 2009 г. были в два раза больше в пяти наименее густонаселённых штатах Америки, чем в остальной стране¹⁶. Возможно, это и не должно удивлять нас, раз эти пять штатов контролируют 10% сената, хотя в них проживает лишь 1,2% населения¹⁷. Но непропорционально большой приток ресурсов в слабо населённые районы не становится оттого более осмысленным, особенно если он изображается в качестве средства против рецессии, тогда как пяти наименее населённым штатам удалось пересидеть рецессию со средним уровнем безработицы (в декабре 2009 г. он составлял здесь 6,4%)¹⁸.

За последние 20 лет транспортное финансирование 10 наиболее населённых штатов было вдвое меньше (при расчёте на душу населения), чем финансирование 10 наименее населённых штатов [Glaeser, Gottlieb 2008]. В стимуляционном пакете, в котором используется та же самая формула, соотношение осталось тем же. Наши инфраструктурные деньги мы больше тратим на то, чтобы сделать доступной сельскую Америку, а не на ускорение потоков людей в густонаселённых городских ареалах. Но мед-

¹³ Fannie Mae и Freddie Mac являются американскими государственными ипотечными корпорациями. Подробнее см.: Хвостик Е. 2013. Fannie Mae и Freddie Mac хотят ликвидировать. *Коммерсантъ-Online*. 26 июня. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2220318>. — *Примеч. ред.*

¹⁴ В феврале 2009 г. был принят закон о стимулировании американской экономики (American Recovery and Reinvestment Act of 2009), направленный на её развитие и восстановление посредством изменений социальных программ в сферах здравоохранения, сельского хозяйства и др. — *Примеч. ред.*

¹⁵ См. URL: www.recovery.gov/?q=content/rebuilding-infrastructure

¹⁶ Наименее населёнными штатами являются Аляска, Вайоминг, Монтана, Северная Дакота и Южная Дакота. См.: *U.S. Government, State/Territory Totals by Award Type*. URL: www.recovery.gov/Transparency/RecipientReportedData/Pages/RecipientAwardSummarybyState.aspx Данные по населению: U.S. Census Bureau, United States — States, Geographical Comparison Tables, GCT-T1-R, 2009. Оценки населения получены при помощи сервиса American FactFinder.

¹⁷ *U.S. Census Bureau, United States States, Geographical Comparison Tables, GCT-T1-R, Population Estimates*. Данные получены при помощи сервиса American FactFinder.

¹⁸ *Bureau of Labor Statistics, Regional and State Employment and Unemployment — December 2009*. URL: www.bls.gov/news.release/archives/laus_01222010.htm.

ленные поездки на работу и домой гораздо чаще встречаются в запруженных городах, чем в районах с низкой плотностью населения. Средняя поездка на работу в 10 крупнейших метрополитенских ареалах занимает на 20% больше времени, чем в сельской местности в целом.

Как указывало Административно-бюджетное управление Белого дома (White House Office of Management and Budget), имея в виду федеральную программу автотрасс, «финансирование не основано на потребности или эффективности, средства на программу были заранее зарезервированы»¹⁹. В 1950-х гг. федеральная программа автотрасс значительно упростила бегство из городов. Продолжая субсидировать области с низкой плотностью населения, транспортные программы продолжают выманивать людей из городов Америки.

Конечно, в городских районах транспортные инвестиции затруднены. Крупные городские проекты оказываются крайне дорогостоящими. Как показывает знаменитая битва по поводу экспресса на Нижнем Манхэттене между Джейн Джекобс (Jane Jacobs) и ведущим строителем Робертом Мозесом (Robert Moses), строительство в местах проживания неизбежно ведёт к сопротивлению местных жителей в отличие от строительства на ничейных зелёных полях. Кроме того, слишком многие проекты городского транспорта были развёрнуты в упадочных городах, которым не нужна дополнительная инфраструктура. В конце концов, определяющая черта таких городов в том, что в них уже слишком много строений по отношению к численности населения. Нам нужно строить так, чтобы переполненные города стали функциональнее. Различие между хорошими проектами и такими глупостями, как детройтский «Перевозчик людей» (People Mover), в том, что хорошие проекты приносят ощутимую выгоду значительному числу пользователей. Тогда как плохие проекты просто создают возможности для патронажа и распределения средств среди застройщиков.

Люди, поддерживающие непропорционально большой приток транспортных финансов в менее населённые районы, утверждают, что эти последние заслуживают такой щедрости, поскольку они платят больше бензиновых налогов (а это главный источник федерального транспортного фонда). Если всё так, то густонаселённые регионы должны получать более разумную компенсацию за выплату большего объёма подоходных налогов. Более половины американских доходов зарабатывается в 22 метрополитенских ареалах. Если федеральное правительство распределяет средства в соответствии с налоговыми доходами, крупные города должны получать больше федеральных денег.

Но, в отличие от аргументации требования отдавать городам больше денег, выплачиваемых в виде подоходных налогов, аргумент в пользу возвращения пожирающим бензин штатам денег, полученных благодаря бензиновым налогам, попросту ложен. Одна из главных целей бензинового налога — заставить автомобилистов нести часть тех социальных издержек, к которым приводит их пользование дорогой. Элементарная экономика говорит о том, что, если автомобилисты увеличивают загрязнение и транспортную загруженность, они должны покрывать эти издержки. Однако, если выплачиваемые ими бензиновые налоги возвращаются вложениями в автотрассы, что неявно субсидирует ещё большее автомобильное движение, тогда все выгоды от бензинового налога исчезают. Чтобы правила игры стали справедливыми и для городов, водители должны платить за загрязнение, к которому приводит потребление бензина, и не должны получать эти деньги назад — для строительства новых дорог.

Чтобы рассчитать необходимый бензиновый налог, нужно точно знать, какой ущерб автомобилисты наносят другим людям через загрязнение, аварии на дорогах и пробки. В одной недавно вышедшей статье все эти издержки были просуммированы, и получилось, что их сумма составляет 2,3 долл. на

¹⁹ White House Office of Management and Budget. *Program Assessment: Highway Infrastructure*. URL: www.whitehouse.gov/omb/expectmore/summary/10000412.2007.html

галлон, а это означает, что сегодняшний американский налог на бензин слишком низок [Parrу, Walls, Harrington 2007], тогда как европейские бензиновые налоги — излишне высоки. Если бы Америка перешла к европейской модели, то, несомненно, многие обитатели пригородов начали бы думать, что компактное проживание имеет смысл. Устранение антигородских предубеждений в федеральной политике означает также взимание с пригородных автомобилистов средств на покрытие экологических издержек их действий.

Даже подходящий налог можно считать налогом на жизнь в большом городе. Зарботки выше в больших городах, поскольку люди здесь более производительны. Облагая налогом более высокие зарботки, мы повышаем привлекательность простой жизни за пределами городов. Я не говорю, что нужно отказаться от подоходного налога, но есть смысл ограничить его антигородское влияние: больше средств, полученных от налогов, должно возвращаться в области, которые выплачивают эти налоги. Налогообложение городов с целью построения сельской Америки — глупая политика, которая вредит нашим городам — источникам процветания.

Зелёные города

Один из видов издержек субсидирования расплозания состоит в том, что выбросы углекислого газа в Америке выше, чем следовало бы. Города экологичны: жизнь в густонаселённых районах и передвижение пешком намного более дружелюбны для окружающей среды, чем жизнь в малонаселённом пригороде в окружении деревьев и поездки на автомобиле. Провал Америки в выработке разумной экологической политики, которая взимала бы с людей деньги за экологические издержки их поведения, также создаёт опасное предубеждение, работающее против городов.

Люди, которым нравятся пригороды, должны иметь возможность жить там, однако их выбор должен основываться на реальных издержках и выгодах переезда в пригороды. Жители пригородов используют намного больше энергии и выбрасывают намного больше углекислого газа, чем горожане. Необходимость в точной оценке выбросов углекислого газа особенно важна в таких местах, как Индия и Китай, стиль жизни которых будет определять общемировые выбросы диоксида углерода в ближайшем будущем.

Наиболее простой способ решения проблемы изменения климата — налог на выбросы углекислого газа. Если с потребителей энергии взимать налог на социальные издержки их действий, они будут чаще использовать автомобили с эффективным потреблением топлива и жить в домах, потребляющих меньше энергии. В результате экономичная в энергетическом отношении жизнь в городах станет для них привлекательнее. Не облагая энергопотребление соответствующим налогом, мы неявно субсидируем пригородный стиль жизни, предполагающий активное энергопотребление, и попросту выгоняем людей из городов.

В ближайшие 40 лет Индия и Китай продолжают быстро урбанизироваться. Их решения в области землепользования окажут огромное влияние на потребление энергии и выбросы углекислого газа. Если жители этих стран будут жить в густонаселённых районах и пользоваться общественным транспортом, это принесёт пользу всему миру. Если же они будут расплодяться, все мы пострадаем от выросших энергетических затрат и выбросов углекислого газа. Одна из важных причин, по которым необходимо сократить наш собственный углеродный след, состоит в том, что надо отказаться от лицемерия, обнаруживаемого тогда, когда мы указываем Индии и Китаю, что им надо быть экологичнее, а сами продолжаем ездить на внедорожниках по магазинам.

Дары города

Блистающие башни наших городов указывают на величие, которого способно достичь человечество, но также и на нашу гордыню. Недавняя рецессия болезненно напомнила нам о том, что городские инновации могут как создавать ценности, так и разрушать их. Любой спад бросает вызов миру и его городам. Когда торговля и финансовые рынки сокращаются, страдают городские ареалы. Когда налоговые доходы снижаются, городам приходится бороться за предоставление базовых услуг.

И всё же будущее наших городов оптимистично. Даже Великой депрессии не удалось погасить огни большого города. Вечная сила городов отражает социальную по своей сущности природу человеческого рода. Способность связываться друг с другом — определяющая черта нашего вида. Мы развились как вид именно потому, что охотились группами и совместно убивали добычу. Психолог Стивен Пинкер утверждает, что «групповая жизнь», примитивная форма современной городской жизни, «определяет сцену эволюции человеческого разума» [Pinker 1997: 192]. Цивилизацию и культуру мы строили совместно, постоянно учась друг у друга и у прошлого. Новые технологии — от книгопечатания до Google — не изменили нашу глубинную социальную природу. Благодаря им стало проще узнавать определённые вещи, не встречаясь с другими людьми лично, однако они не устранили тех значительных преимуществ, которые определяются личным взаимодействием. В действительности, поскольку новые технологии увеличили прибыльность новых идей, они повысили и прибыльность сотрудничества в тесном коллективе.

В XX веке падающая стоимость транспорта уничтожила производственные преимущества, которые были прежде у больших промышленных городов. В пригороды и города «Солнечного пояса» американцам позволил переехать автомобиль, где жизнь без него немыслима. Эти события нанесли урон многим старым городским ареалам, но всё же не стали смертным приговором им. Преимущества близости к другим людям по-прежнему весьма велики.

Похоже, китайские руководители понимают, что высокая плотность населения позволит разбогатеть их стране, которая ещё недавно была нищей. Им, вероятно, ясно, что высокие башни городов повышают производительность и снижают экологические издержки. Если Китай пойдёт по пути роста вверх, а не расползания, мировой выброс углекислого газа понизится, планета сможет избежать глобального потепления, а Китай будет не так зависеть от ближневосточных стран — производителей нефти.

Будущее Индии тоже будет городским, однако форму её городских регионов предсказать сложнее. Пока индийские города перенимали худшие стороны английского землепользования, что привело к невысоким зданиям и разбросанному населению. Издержки этой модели для Индии настолько велики, что, возможно, индийский субконтинент Евразии всё-таки будет вынужден забыть о своей антипатии к сверхплотной застройке. Если Индия и Китай станут преимущественно городскими цивилизациями, то американские пригороды покажутся отступлением от общего правила, а не глобальным прогнозом будущего.

Подозреваю, что в долгосрочной перспективе заигрывания XX века с пригородной жизнью представнут, как и короткий век индустриального города, скорее, отклонением, а не трендом. Строить города сложно, а высокая плотность населения создаёт не только выгоды, но и издержки. Однако есть смысл идти на такие издержки, поскольку наша культура, процветание и свобода, где бы мы ни видели их — в роскошных пассажах Лондона, в неприглядных фавелах Рио, в высотках Гонконга или в пыльных цехах Дхарави, — суть, в конечном счёте, дары людей, живущих, работающих и мыслящих совместно, и в этом подлинный триумф города.

Литература

- Ashenfelter O., Krueger A. 1994. Estimates of the Economic Return to Schooling from a New Sample of Twins. *American Economic Review*. 84 (5) (Dec.): 1157–1173.
- Barro R. J., Lee J.-Wh. 2000. *International Data on Educational Attainment: Updates and Implications*. Working Paper. 42 (Apr.). Cambridge, MA: Harvard Center for International Development. URL: www.cid.harvard.edu/ciddata/ciddata.html
- Dennis J. 2007. Gas Prices, Global Warming Renewing Interest in High-Speed Rail. *Associated Press*. Sept.
- Gibson C. 1998. Population of the 100 Largest Cities and Other Urban Places in the United States: 1790 to 1990. *U. S. Census Bureau. Working Paper*. 27 (June). URL: www.census.gov/population/www/documentation/twps0027/twps0027.html
- Gilbert D. 2007. *Stumbling on Happiness*. New York: Vintage Books.
- Glaeser E. L., Gottlieb J. D. 2008. The Economics of Place-Making Policies. *Brookings Papers on Economic Activity*. 1: 155–253.
- Glaeser E. L., Ponzetto G. A. M., Shleifer A. 2007. Why Does Democracy Need Education? *Journal of Economic Growth*. 12 (2): 77–99.
- Heath B. 2007. Katrina Claims Stagger Corps: La., New Orleans Want \$277 Billion. *USA Today*. Apr. 9. News.
- Hoxby C. M., Murarka S. 2009. Charter Schools in New York City: Who Enrolls and How They Affect Their Students' Achievement. *National Bureau of Economic Research Working Paper Series*. w14852. Apr. URL: <http://ssrn.com/abstract=1376155>
- Jackson K. 1967. *The Ku Klux Klan in the City: 1915–1930*. New York: Oxford University Press.
- Kahneman D., Knetsch J. L., Thaler R. H. 1990. Experimental Tests of the Endowment Effect and the Coase Theorem. *Journal of Political Economy*. 98 (6): 1325–1348. URL: <http://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/261737>
- Kane T. J., Staiger D. O. 2008. Estimating Teacher Impacts on Student Achievement: An Experimental Evaluation. *National Bureau of Economic Research Working Paper*. 14607.
- Kane Th. et al. 2009. Informing the Debate: Comparing Boston's Charter, Pilot, and Traditional Schools. *Boston Foundation*. Jan. URL: www.gse.harvard.edu/%7Eepfpie/pdf/InformingTheDebate_Final.pdf
- Maddison A. 2010. *Statistics on World Population, GDP, and Per Capita GDP, 1–2008 a.d.* Mar. URL: www.ggdc.net/maddison
- Milligan K., Moretti E., Oreopoulos Ph. 2004. Does Education Improve Citizenship? Evidence from the U.S. and the U.K. *Journal of Public Economics*. 88 (9–10) (Aug.): 1667–1695.
- Padover S. K. 1939. *Thomas Jefferson on Democracy*. New York: Appleton-Century.

- Parry I. W. H., Walls M., Harrington W. 2007. Automobile Externalities and Policies. *Journal of Economic Literature*. 45 (2) (June): 373–399.
- Pinker St. 1997. *How the Mind Works*. New York: Norton.
- Poterba J., Sinai T. 2008. Tax Expenditures for Owner-Occupied Housing: Deductions for Property Taxes and Mortgage Interest and the Exclusion of Imputed Rental Income. *American Economic Review*. 98 (2) (May): 84–89.
- Rousseau J.-J. 1979. *Émile: or, On Education*. New York: Basic Books.
- Sacerdote B. 2008. When the Saints Come Marching In: Effects of Hurricanes Katrina and Rita on Student Evacuees. *National Bureau of Economic Research Working Paper*. 14385. Oct.
- Sasser B. 2010. Katrina Anniversary: How Well Has Recovery Money Been Spent?: Money from Charitable Foundations and \$142 Billion in Federal Funds Have Produced a Substantial Recovery in Metro New Orleans, Says a Report Released Ahead of Hurricane Katrina Anniversary. *Christian Science Monitor*. Aug. 27.