

В статье рассмотрено понятие линейности применительно к объектам различного масштаба, от единичного города до макрорегиона Евразия. Показано, что традиционное понимание линейности в современном информационном обществе требует расширенного понимания. На основе исторического материала об истории Великого шелкового пути выдвинуто предположение о высоком уровне доверия как необходимом условии линейности.

Ключевые слова: архитектура; урбанистика; история; социальная психология; Великий шелковый путь; Большая Евразия; доверие.

The article considers the concept of linearity in relation to objects of various scales, from a single city to the Eurasian macroregion. It is shown that the traditional understanding of linearity in the modern information society requires a more extended understanding. Based on the material on the history of the Great Silk Road, an assumption was made about a high level of trust as a necessary condition for linearity.

Keywords: architecture; urban studies; history; social psychology; The Great Silk Road; Greater Eurasia; trust.

Принцип линейности / The principle of linearity

текст
Константин Лидин /
text
Konstantin Lidin

Введение

Слово «линейность, линейный город» – один из тех терминов, которые кажутся осмысленными как бы сами по себе. Город, вытянутый вдоль дороги (например, железной), вдоль берега реки или моря, вдоль общей оси группы промышленных предприятий – вот что значит «линейный город». Именно такое определение давали основатели данной концепции в конце XIX – начале XX вв. Артуро Сори-и-Мата в Мадриде не удалось реализовать планы линейного города, а Николаю Милютину – удалось, и на карте СССР появилось реальные города линейного типа. Крупнейший из них – Волгоград – до сих пор растянут вдоль берега Волги, так что его ширина меньше длины в 11–12 раз. По тому же принципу в период советской индустриализации было спланировано еще несколько городов; большинство из них и сегодня успешно развиваются в пропорциях линейности.

Концепция, согласно которой структура города диктуется нуждами транспортной системы, продолжает воплощаться в проектах современных урбанистов. Но само понятие линейности размывается по мере того, как быстро растет роль потоков информации по сравнению с потоками товарно-сырьевыми. Железная дорога, автомагистраль, речные и морские транспортные артерии – важные, но далеко не единственные линии, вдоль которых строится структура городской ткани. Потоки документов, денег, аналитических и управляющих сигналов играют все более значительную роль в жизни города. Но эти потоки целиком находятся в виртуальном пространстве интернета и радиосвязи. Они не отражаются на застройке города, на рисунке его улиц и общественных пространств, они невещественны и никак не соотносятся с бетоном, стеклом и железом.

Определение линейного города, которое было четким и ясным сто лет назад, сегодня выглядит гораздо более расплывчато. Порт Роттердама, крупнейший в Европе, вытянут вдоль Каландканала с пропорцией 40 × 2,5 км, но логистическая служба порта (одна из четырех крупнейших в мире) распределена по огромной территории, далеко выходящей за пределы города, страны и Европы.

Понятие линейности настойчиво требует анализа и пересмотра в соответствии с реалиями информационной эпохи.

1. Линейная Евразия Средневековья

Согласно общепринятой «школьной» картине, культурная история Евразии выглядит как чередование взлетов и провалов. Греко-римская античность была, конечно же, взлетом. Мудрые греки придумали философию, демократию и построение войск фалангой. Римляне придумали римское право, бетон и общегосударственную дорожную сеть. Затем на тысячу лет наступила «темная ночь Средневековья», вплоть до нового взлета в виде Ренессанса. Особенно густая тьма образовалась между V и X веками. Позже начались Крестовые походы и связанное с ними восхождение к грядущему рассвету.

Разумеется, подобная картина слишком проста, чтобы быть реальной. Она и возможна только потому, что европейская традиция в исторической науке игнорирует множество локальных и региональных культур, которые как раз и достигали расцвета в «темные века». Особенно несправедливо в этом отношении выглядит история Сибири. Сибирь вплоть до Нового времени выглядит таким диким краем тайги, болот и пустынь, по которому бродит горстка малочисленных кочевых народностей. Их культуры, конечно, тоже достойны сохранения. Но, при всем уважении, они бесконечно далеки от главного потока евразийской истории – городской, технологической, имперской [1; 2].

В конце XII – начале XIII века н. э. великий персидский поэт азербайджанского происхождения Низами Гянджеви (из города Гянджа) написал серию классических поэм Хамсе, объединенных образом царя, воина и философа Искандера. Прототипом образа стал легендарный Александр Македонский. В отличие от реальной исторической фигуры, Искандер у Низами совершает паломничество в Мекку (хадж), принимает ислам, воюет с русскими и чернокожими египтянами и доходит до Индии и Китая.

В поэме «Искандер-наме» Александр идет походом через Сибирь и обнаруживает в стране Хирхиз, в верховьях Енисея идеальный город. Этот город райски прекрасен,



а его жители познали способ жизни без конфликтов, лжи, насилия и рабства, без частной собственности, правителей и жрецов. Все жители этой сибирской Утопии равны в своих правах.

И увидел он город прекрасного края.
Изобильный, красивый, – подобие рая.
К въезду в город приблизился царь. Никаких
Не нашел он ворот, даже признака их.
Он увидел нарядные лавки; замков
Не висело на них, знать, обычай таков!
Горожане любезно, с улыбкой привета
Чинно вышли навстречу Властителю света.
И введен был скиталец, носивший венец,
В необъятный, как небо, лазурный дворец.
Пышный стол горожане накрыли и встали
Пред столом, на котором сосуды блистали.

Познакомившись с социальным устройством и этикой «идеального города», Искандер в тоске и ужасе вспоминает свою собственную жизнь, полную кровавых войн и насилия:

Если правы они, ложь свою ты пойми!
Если люди они, нам ли зваться людьми?
Если б ведать я мог о народе прекрасном,
Не кружил бы по миру в стремленье напрасном...
Сей страны мудрецов я проникся бы нравом.
Я бы мирно дышал в помышлении правом [3].

При всей фантастичности сюжета «Искандер-наме», факт существования сибирских городов в раннем средневековье вполне достоверен. Имеется немало свидетельств от арабских и персидских путешественников, посещавших бассейн Иртыша, Енисея и Ангары в VIII–XIV вв. Араб Тамим ибн Бахр ал-Муттаваи в конце VIII или в начале IX в. (но точно до 820 г.) совершил путешествие из города Тараз на реке Талас до столичного города уйгуров Орду-балык на р. Орхон. Именно здесь тогда проходила западная граница Уйгурского каганата – огромной империи, простиравшейся от Иртыша до Тихого океана [4].

Тамим ибн-Бахр ал-Муттаваи описал следы древнего города возле озера Зайсан где-то на Юго-Западном Алтае. Этот город был разрушен еще до прихода тюрков в Южную Сибирь в первые века н. э.

Далее ал-Муттаваи пишет о своем посещении уйгурской столицы («города царя») с двенадцатью огромными воротами, множеством базаров и толчеей людей самых разных наций и верований. Путешественник свидетельствует, что в стране хакана тогузгузов (то есть, кагана уйгуров) уже существовала система государственных почтовых трактов со станциями, сменными лошадьми и ямщиками – вопреки распространенному мнению, что ямскую повинность впервые ввели монголы в империи Чингизидов. Заметим, кстати, что система государственных дорог в Римской империи была в несколько раз меньше по протяженности и проще по организованности.

В период своего расцвета каганат уйгуров на западе граничил с государствами Западной Сибири (Карлукским и Кимакским), с арабской империей Аббасидов, а через них – с Византией, землями русов, хазаров и болгар и дальше, в Европу. На юго-востоке уйгурский каганат граничил с Тибетом, китайской империей Тан и дальневосточным государством Бо-Хай. Именно через него уйгурский каганат торговал с Японией (до того, как наступила эпоха Хэйан и началась трехсотлетняя изоляция Японии). Таким образом, существовал сплошной пояс торговых и культурных связей – от Японии до Западной Европы. Истинный расцвет этого торгово-культурного пути пришелся на IX–XII века. По этому тракту перемещались нефрит и пушнина, рабы и лошади, золото и серебро, а также передовые для того времени технологии. По этому пути в Среднюю и Ближнюю Азию, а затем и в Европу попали шелк и бумага, арбалеты, порох и китайское искусство градостроительства по прямоугольной сетке с использованием стандартизованных блоков.

В последующие века завоевания Чингиз-хана и междоусобицы чингизидов, упадок среднеазиатских культур, падение Византии – все это привело к тому, что евроазиатский пояс распался на отдельные фрагменты, а затем и вовсе утратил свое значение. Роль связующего звена между частями света перешла к морским путешествиям эпохи Великих географических открытий.

^ Реконструкция столицы Уйгурского каганата Орду-балык из китайского исторического сериала «Оружейная палата браконя» (2018 год). Скорее всего, город выглядел именно так. Сходство с Запретным городом в Пекине не случайно – китайские методы планировки городов по прямоугольной сетке распространялись вдоль Великого шелкового пути и успешно применялись в самых различных странах и государствах



< Не следует думать, что идея линейных городов впервые возникла в XX веке. Санкт-Петербургский архитектор шотландского происхождения Вильям Гесте возглавил Строительный комитет при Министерстве внутренних дел в 1806 году. Под его руководством были разработаны генеральные планы строительства почти 500 российских городов, в том числе Нижнего Новгорода, Красноярска, Томска, Омска и так далее.

План застройки города Черкассы в Киевской губернии (1813 год) отличается особенно заметной линейностью – впрочем, как и многие проекты В. Гесте

2. Линейная Евразия Новейшего времени

В XIX веке европейская археология обратила внимание на культуру азиатского средневековья. В 1877 году знаменитый немецкий географ, геолог и путешественник Барон Фердинанд Пауль Вильгельм фон Рихтгофен ввел термин «Великий шелковый путь» и прошел по нему вплоть до Китая. Еще через восемьдесят лет (в 1959 г.) французский генерал и президент Пятой республики Шарль де Голль выступил с программной речью, в которой предложил концепцию Большой Европы «от Атлантики до Урала». Еще полвека спустя была выдвинута концепция Большой Евразии «от Лиссабона до Владивостока» – единого торгово-экономического конструкта в рамках Евразийского континента, с распространением его интересов на Северную и Восточную Африку, а также на острова Тихого океана, вплоть до Индонезии и Австралии [5].

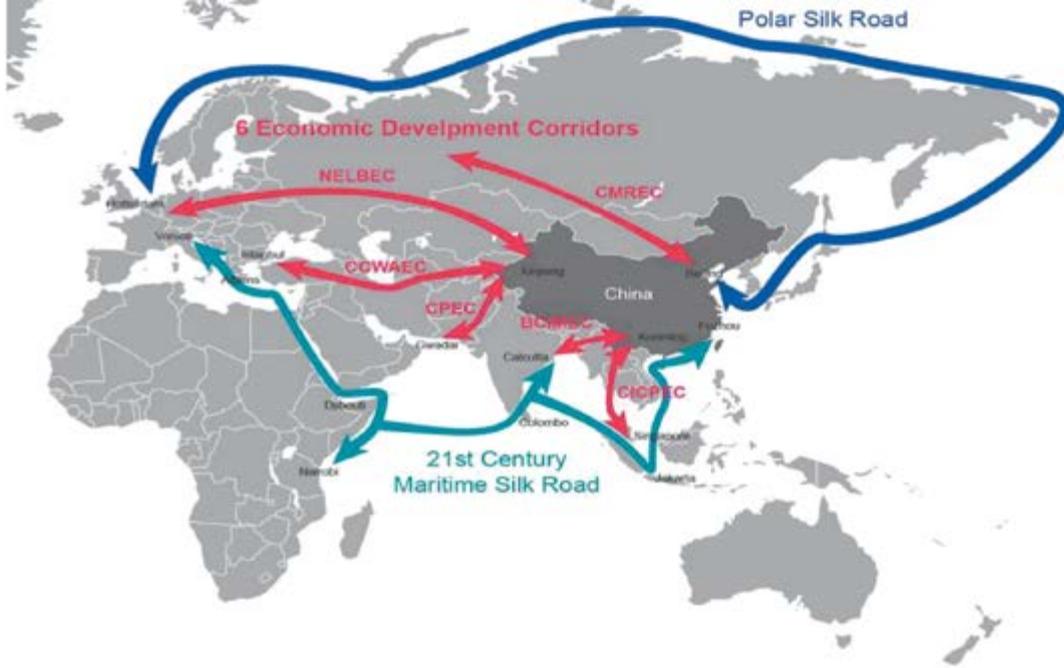
Идея создания единого линейного пространства в масштабе всего континента доказала свою эффективность еще тысячу лет назад – и вот она снова обсуждается на разных уровнях. Сегодня в рамках этой идеи предлагаются различные проекты: концепция «Один пояс – один путь» (инициатива Китая), «Агрессивное развитие инфраструктуры» (план Мишустина – Хуснуллина), вторая нитка Транссиба, развитие Северного морского пути и так далее [6].

Возникает закономерный вопрос: почему же до сих пор эти прекрасные идеи не нашли реального воплощения? Подсчитано, что одно только соединение в единый коридор железнодорожных систем Китая и России с европейской сетью позволит кардинально сократить сроки доставки товаров из «мастерской мира» – Юго-Восточной Азии – в Европу. С 30–35 дней (при доставке грузов морским путем через Индийский океан и Суэцкий канал) путь сократится до 10–15 при соответствующем удешевлении. Стоимость перевозок дополнительно снижается за счет уменьшения страховых сумм – ведь сухопутные перевозки гораздо безопаснее морских [7]. Да и культурный обмен мог бы значительно оживиться при наличии такого коридора. Но несмотря на очевидные экономические выгоды, коридора так и нет. По-видимому, причина носит не экономический характер.

В трактате арабского путешественника Абу-ль-Касима Убайдаллаха ибн Абдаллаха ибн Хордадбега «Книга путей и стран» (IX век) отдельным пунктом рассказано, что важнейшую роль в связях Европы и Азии играли купцы «ар'-Разанийя, которые говорят по-арабски, по-персидски, по-румийски, по-франкски, по-андалузски, по-славянски» [8]. Эти люди по большей части придерживались очень строгого варианта иудаизма, который, как у русских староверов, запрещал обман и нечестную игру в торговле. В результате «честное купеческое слово» этих людей имело вес и вызывало доверие на всем огромном пространстве от Чаньяна до Рима и Андалузии [9].

Пожоую функцию Ибн Хордабех отмечает также у группы купцов христианской веры – ар-Рус, которых он называет «разновидностью славян (джине)». Эти люди осуществляют торговлю пушниной, оружием и прочими товарами между обширными землями славян и Западной Европой.

В ту же эпоху, когда создавались книги арабских географов, были написаны заметки китайского путешественника Сюань-Цзана «Записки о западных странах [эпохи] Великой Тан». Главным образом Сюань-Цзан странствовал по многочисленным княжествам и государствам Индии. Субконтинент в этот период жил весьма бурной политической жизнью: государства и империи непрерывно создавались и распадались на фоне постоянных вторжений с севера и запада. При этом индийские купцы оставались желанными гостями и в Китае, и в арабских странах. Грузенные пряностями и драгоценными камнями, дорогими сортами древесины, индиго и лекарственными снадобьями корабли индусов, сшитые веревками вместо гвоздей, плавали от Индонезии до Аравийского полуострова. Этому в большой степени способствовала репутация индусов как людей честных и миролюбивых. Сюань-Цзан пишет: «Что касается нравов, то, хотя по характеру они горячие, в устремлениях своих очень честны. Стремясь к достатку, не наживают его неправедно. В делах чести достаточно деликатны. Они страшатся совершения грехов перед лицом посмертного воздаяния, легко относятся к занятиям земной жизни. Они не склонны к вероломству, почитая за святое верность своему



The Belt and Road Initiative (BRI)

Source: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

< Инициатива «Один пояс – один путь» включает в себя не только реанимацию Великого шелкового пути. Это масштабный план, призванный решительным образом повысить линейность всего континента Евразии сразу по нескольким маршрутам. Разумеется, в первую очередь будут развиваться те из них, которые будут вызывать максимальное доверие инвесторов

слову. В делах управления весьма порядочны, притом что обычаи и нравы мягкие» [10, с. 65].

Заметим, что много столетий спустя подобную роль играла репутация генуэзских и венецианских банкирских домов в эпоху Великих географических открытий – и с теми же результатами построения крупномасштабной системы связей между странами и континентами.

3. Линейность и параметры информационного потока

Но вернемся к понятию линейности. Что послужило ключевым фактором, определяющим линейность, транзитность огромного евроазиатского региона в «золотую» эпоху Шелкового пути? Что было утрачено после монгольского нашествия?

Попробуем свести все разнообразие товарно-денежных, человеческих и культурных потоков, входящих в понятие линейности, к единому параметру. Очевидно, таковым может служить только информация (не энергия и не какое-либо вещество). Примем определение: линейность территории, города, агломерации или любого другого объекта определяется его возможностью участвовать в формировании интенсивных информационных потоков [11]. Если рассматриваемый объект способствует движению информационного потока – значит, его линейность высока. Если препятствует, тормозит – это не линейный объект. При этом неважно, о каком носителе информации идет речь. Эффективно работающая товарная станция, транспортный хаб, узел движения денег (биржа, банк, центр операций с криптовалютой и т. д.), пассажирский терминал – все это линейные объекты. Соответственно, чем большую роль в жизни города играют линейные объекты, тем более линейным является и сам город.

В качестве примера нестандартного использования понятия линейности можно рассмотреть город Томск. В XVIII веке город был крупным транспортным узлом Сибирского тракта на пути из Москвы в Кяхту и далее – в Монголию и Китай. Но в конце XIX века при прокладке Транссиба дорога прошла южнее, и ветка до Томска получилась тупиковой. Казалось, город обречен на упадок. Но сегодня Томск превратился в крупнейший научно-образовательный центр с высокорейтинговыми

университетами, институтами и мощным потоком студентов. Товарно-денежный поток времен Сибирского тракта успешно заместился научным, образовательным и технологическим информационным потоком – менее осязаемым, но не менее важным для функционирования города.

Количество информации, протекающее через территорию, чрезвычайно важно для формирования ее линейности. Но не менее важным параметром является качество этой информации, то есть ее достоверность (релевантность, адекватность). В наиболее обобщенной форме качество информационного потока выражается в уровне доверия [12]. Доверие является тем самым ключевым параметром, который определяет возможность функционирования объекта (страны, региона, города, квартала) в линейном режиме. Если уровень доверия низок, преобладают тенденции к замкнутости, самоизоляции, блокированию всех связей с окружающим миром. Именно так «золотой век» Великого шелкового пути сменился упадком: перед лицом монгольского нашествия государства и города Шелкового пути не смогли объединиться. Им не хватило доверия друг к другу, и они одно за другим пали под ударами внешней силы (а многие и присоединялись к ней в надежде принять участие в ограблении соседей).

В нашем сегодняшнем мире с доверием совсем нехорошо. Социологическая лаборатория Эдельмана уже много лет измеряет уровень доверия в 30 странах мира и выпускает свой «Барометр доверия» для всеобщего пользования [13]. Отчет за 2021 год (вышел в 2022) озаглавлен «Порочный круг недоверия». В отчете показано беспрецедентное падение уровня доверия граждан к основным социальным институтам – государству, церкви, средствам массовой информации. В среднем 76% опрошенных считают, что лживые новости в СМИ используются как оружие в мировой гибридной войне. Больше половины считают, что правительства не способны решить проблемы, стоящие перед обществом. Около 60% не верят, что какие-либо общественные структуры способны адекватно ответить на угрозы сегодняшнего дня – пандемию COVID, изменения климата, экономические кризисы, безработицу, рост расизма и так далее. Общий уровень социальной тревожности стремительно

> Тем временем арабский мир также выдвигает инициативы, основанные на принципе линейности. В 2021 году Министерство транспорта ОАЭ представило проект линейного города SkyWay (SkyWay Linear City). В качестве наглядного примера размещения был выбран труднодоступный для строительства остров Al Hudaibat Island к югу от центра Абу-Даби в Объединённых Арабских Эмиратах



растет, а доверие к идеям демократии так же стремительно падает.

Катастрофической утраты доверия пока что избежали бизнес-структуры, негосударственные организации и научная сфера. От них люди ждут помощи в решении своих проблем и на них надеются. Но ни у одной из этих сил нет физической возможности возглавить сильные социальные изменения. Лидерство в преобразованиях общества не входит в компетенцию бизнеса, науки или НГО.

Впрочем, не все так плохо. Согласно отчету Барометра доверия, в странах Юго-Восточной Азии и Арабского Востока картина заметно другая. Здесь лидирует Китай, где доверие к правительству, национальной системе здравоохранения, Национальному банку и СМИ составляет 60–90% и продолжает расти. В «Клубе доверяющих» также Индия, Сингапур, Индонезия, ОАЭ, Саудовская Аравия, Малайзия и Таиланд. Интересно, что в этих же странах показан рост доверия к международным организациям – ООН и ВОЗ. Это означает, что страны «Клуба доверяющих» в значительной степени готовы к международному сотрудничеству, в отличие от лидеров недоверия, среди которых США, Япония и почти все страны Западной Европы.

К сожалению, согласно опросам Барометра доверия, Россия находится на минимальном краю спектра доверия – в «Клубе недоверчивых». Ни правительство, ни социальные институты, ни, тем более, международные организации с точки зрения большинства россиян не достойны доверия.

Такой результат настораживает. Перспективы евразийского сотрудничества тесно связаны с уровнем доверия. Само это сотрудничество слишком выгодно, чтобы от него отказаться – евразийский пояс будет формироваться в любом случае. Но его реализация возможна в нескольких вариантах, часть из которых проходит по территории Южной Сибири, а часть обгибает ее. Разумеется, прокладка маршрутов через множество таких разнообразных стран, как Пакистан, Афганистан, Казахстан, Таджикистан, Иран, Турция с их непростыми отношениями и вековыми претензиями друг к другу – это совсем непростая задача. Фактически выбор оптимально-

го варианта реализации Евразийского коридора (Нового Шелкового пути) будет определяться тем, какой из маршрутов пройдет через земли с наибольшей линейностью. Иначе говоря, какой из вариантов будет вызывать максимальное доверие у инвесторов и участников этого гигантского проекта – тот и получит максимальные шансы на реализацию.

Закключение

Мы живем в эпоху Четвертой научно-промышленной революции. Автоматизация и роботизация победным маршем движется по широкому фронту профессий, в том числе архитектурно-строительных. Промышленные 3D-принтеры уже печатают здания средней этажности за 15–20 часов, а технологии BIM (ПИМ, проектно-информационное моделирование) позволяют пройти путь от эскизного наброска до рабочей документации за 50–100 часов. При этом робот никогда не устает, не ошибается и не конфликтует с нормативными органами, а его виртуальная модель будущего строения неотличима от реального макета в натуральную величину, даже если эта модель размером с целый город.

По данным аналитиков, к 2037 году 47% работ, выполняемых людьми, будут осуществлять роботы. Трансформации подвергнутся даже те профессии, которые традиционно связаны с университетским образованием. По оценкам Всемирного экономического форума, в период с 2015 по 2020 годы во всем мире потеряно 7,1 миллиона рабочих мест, поскольку искусственный интеллект, робототехника, нанотехнологии и другие социально-экономические факторы заменят потребность в людях [14].

У архитекторов один из самых низких показателей замещения (1,8%). Менее чем одна пятидесятая доля труда архитекторов сегодня может быть передана машинам. В похожем положении находятся стилисты (2,1%), аэрокосмические инженеры (1,7%), кураторы выставок (0,7%), микробиологи (1,2%), театральные визажисты (1%), антропологи (0,8%) и хореографы (0,4%). Все эти профессии характеризуются тем, что значительную роль в них играют «мягкие навыки» – работа с эмоциями, взаимоотношения с людьми, конструирование и трансляция образов. Все эти профессии требуют высокого уровня

РАЗНИЦА В УРОВНЕ ДОВЕРИЯ МЕЖДУ США И КИТАЕМ

Процент доверия для каждой страны



> Уровень доверия, согласно Барометру Эдельмана, растет в странах Юго-Восточной Азии и стремительно падает на «глобальном Западе». По мнению экспертов, это угрожает социальным коллапсом – распадом общественных институтов и превращением социальной структуры в бесструктурную «социальную плазму». Естественно, ни о какой линейности в этом случае не может идти и речи

доверия между участниками, так как во многом опираются на субъективные критерии. Принимая то или иное решение, специалист очень многое не может обосновать какими-то объективными законами и правилами. Самое главное в проектном решении должно быть принято на веру, на основе доверия к профессиональной репутации специалиста.

Сама профессия архитектора содержит значительный элемент линейности. Архитектор по долгу профессионализма пропускает сквозь себя огромные потоки информации самого различного свойства. Эрудиция, готовность к непрерывному пожизненному обучению, чуткость к социальным течениям и трендам, определенный (и немалый) уровень нестяжательства и профессионального самоуважения – это основа репутации архитектора. Если утратить эту основу, появляется шанс угодить в те самые 1,8%, которые как раз могут быть заменены компьютерами и роботами в новом мире, насыщенном линейностью.

Литература

1. Йегер, О. Всемирная история : в 4 т. Изд. испр. и доп. – Санкт-Петербург : Специальная литература, 1997–2002
2. Roberts, J. M.; Westad, Odd Arne (2013). *The Penguin History of the World* (Sixth ed.). New York : Penguin Books
3. Низами, Г. Искендер-намэ / Пер. К. Липскерова. – Москва : Гослитиздат, 1953. – С. 670–675
4. Кызласов, Л. Р. Городская цивилизация Средней и Северной Азии : исторические и археологические исследования. – Москва : Восточная лит., 2006. – 360 с.
5. Minorsky, V. Tamim ibn Bahr's Journey to the Uyghurs // *Bulletin of the School of Oriental Studies*. 1948. Vol. 12. Pt. 2
6. Восточный поворот : дискуссионный клуб ПБ // Проект Байкал. – 2022. – 71. – С. 14–18
7. Emerson, M. (2014). *Toward a Greater Eurasia: Who, Why, What, and How?* *Global Journal of Emerging Market Economies*, 6(1), 35–68
8. Ибн Хордадбех. Книга путей и стран / Пер. с араб., коммент., исслед., указ. и карты Н. Велихановой; АН АзССР, Ин-т востоковедения. – Баку : Элм, 1986. – 428 с. : карт.
9. Гойтейн, Ш. Д. *Jews and arabs : Их связи на протяжении веков* / Пер. с англ. Н. Б. Кондыревой. – Иерусалим : Гешарим ; Москва : Мосты культуры, 2001. – 285 с.
10. Сюань-цзан. Записки о западных странах [эпохи] Великой Тан (Да Тан си юй цзи) / Пер. с кит. и коммент. Н. В. Александровой ; Россий-

ская акад. наук, Ин-т востоковедения. – Москва : Восточная литература, 2012. 463 с. : илл.

11. Lidin, K. L.; Meerovich, M. G.; Bulgakova, E. A.; Zabelina, S. A. *Information Flows Balance and Price of Real Estate* // *Journal of Advanced Research in Law and Economics. Economics*. – 2017. – № 8. – P. 496–504
12. Богатов, М., Елисеев, С., Лидин, К., Хоменко, А., Якобсон, А. Региоцентричный подход к реализации евроазиатского транспортного коридора // *Проблемы Дальнего Востока*. – 2006. – № 6. – С. 60–68
13. Edelman Trust Barometer. *Global report*. – URL: <https://www.edelman.com/trust/2022-trust-barometer>
14. *The Future of Jobs Report 2020*. – Geneva : World Economic Forum, 2020. – 162 p.

References

- Bogatov, M., Eliseev, S., Lidin, K., Khomenko, A., & Yakobson, A. (2006). Region-centric approach to the implementation of the Eurasian transport corridor. *Problems of the Far East*, 6, 60-68.
- Edelman Trust Barometer. *Global report*. (2022, January 24). Edelman. Retrieved from <https://www.edelman.com/trust/2022-trust-barometer>
- Emerson, M. (2014). *Toward a Greater Eurasia: Who, Why, What, and How?* *Global Journal of Emerging Market Economies*, 6(1), 35–68.
- Goitein, Sh. (2001). *Jews and Arabs: Their contacts through the ages* (N. B. Kondyeva, Trans.). Jerusalem: Gesharim; Moscow: Bridges of Culture.
- Ibn Khordadbeh (1986). *The Book of Ways and Countries* (N. Velikhanova, Trans.). Baku: Elm.
- Kyzlasov, L. R. (2006). *Urban civilization of the Middle and North Asia: Historical and archaeological research*. Moscow: Vostochnaya literatura.
- Lidin, K. L., Meerovich, M. G., Bulgakova, E.A., & Zabelina, S.A. (2017). *Information Flows Balance and Price of Real Estate*. *J. Adv. Res. L. Eco.*, 8, 496–504.
- Minorsky, V. (1948). *Tamim ibn Bahr's Journey to the Uyghurs*. *Bulletin of the School of Oriental Studies*, Vol. 12, Pt. 2.
- Nizami (1953). *Iskender-name*. (K. Lipskerov, Trans.). Moscow: Goslitdat.
- Roberts, J. M., & Westad, O. A. (2013). *The Penguin History of the World* (6th edition). New York: Penguin Books.
- The Future of Jobs Report 2020* (2020). Geneva: World Economic Forum.
- Tkacheva, M. (2022). *The eastern turn*: PB discussion club. *Project Baikal*, 19(71), 14-18.
- Xuanzang (2012) *Notes on the Western Countries [of the Epoch] of the Great Tang (Da Tang xi yu chi)* (N. V. Aleksandrova, Trans.). Moscow: Vostochnaya literatura.
- Yeager, O. (1997-2002). *World History: in 4 volumes*. Saint Petersburg: Special Literature.