

ПРОБЛЕМЫ НАЦИОНАЛЬНОГО ДИСКУРСА

DOI: 10.17212/2075-0862-2021-13.1.2-305-326

УДК 94(54).04; 330.552:338.47

ПРЕОДОЛЕВАЯ ПОСТКОЛОНИАЛЬНЫЕ ГРАНИЦЫ: БОЛЬШАЯ КОЛЕСНАЯ ДОРОГА В СОВРЕМЕННОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ*

Сингх Прия,

заместитель директора Института

«Азия в глобальной политике»

476, FE блок, сектор III, Бидханнагар,

Калькутта, 700106, Индия

ORCID: 0000-0001-5323-345

priyasingh70@gmail.com

Аннотация

Статья содержит призыв к переосмыслению и перестройке унаследованных из прошлого колониальных конструкций. В ней кратко изложена история Большой Колесной дороги (БКД), начиная с XVI в., когда она называлась «Садак-э-Азам», до конца XIX в., когда строительство дороги было завершено под управлением лорда Уильяма Бентинка и она была переименована в «Большую Колесную дорогу», и до наших дней, когда она соединила несколько городов с национальными автомагистралями в рамках проекта «Золотой четырехугольник» и сама протянулась более чем на 2500 километров. Подчеркивается ее ключевое стратегическое и геополитическое значение, анализируется и показывается ее объединяющая роль в истории и экономике страны. Статья завершается выводом, что БКД – это нечто гораздо большее, чем просто логистическое, инфраструктурное сооружение. Она является политическим и культурным цементом и воплощает определенный образ жизни, но эти исторические и органические связи требуют подкрепления. Статья подчеркивает символическую ценность БКД: являясь основанием торговли на субконтиненте, она в то же время имеет важное значение с точки зрения перестройки социальных и политических иерархий. Иными словами, она представляет собой неотъемлемую часть более широкого нарратива южно-азиатского пространства.

Ключевые слова: Большая Колесная дорога (БКД), постколониальное сознание, границы, логистика, политические связи, социум, культурное наследие, Южная Азия.

* Перевод с англ. О.А. Донских.

Статья публикуется с разрешения правообладателя – Института «Азия в глобальной политике».

Библиографическое описание для цитирования:

Сингх П. Преодолевая постколониальные границы: Большая Колесная дорога в современной перспективе // Идеи и идеалы. – 2021. – Т. 13, № 1, ч. 2. – С. 305–326. – DOI: 10.17212/2075-0862-2021-13.1.2-305-326.

Благодарность

Название и тема статьи были вдохновлены идеей Ханны Параг [18, р. 84].

Введение

Пенни Харви и Ханна Нокс в своей книге [7] исследуют вопрос о том, каким образом дороги, рассматриваемые как элементы инфраструктуры, могут предложить новое понимание «политики существующих социальных отношений». В соответствии с общемировой тенденцией строительство дорог является неотъемлемым компонентом более крупных инфраструктурных проектов, особенно в развивающихся государствах. Цель их строительства – способствовать «экономическому росту и модернизации». С инициативой в этом направлении выступают страны БРИК – Бразилия, Россия, Индия и Китай, которые были объединены экономистами на основании того, что находятся на относительно сходной стадии экономического развития. Однако другие развивающиеся страны также активно создают и модернизируют свою инфраструктуру с помощью займов от финансовых учреждений, таких как Всемирный банк, которые, в свою очередь, занимаются финансированием проектов, стимулирующих развитие. Финансирование широкомасштабных инфраструктурных проектов в целом считается разумной инвестицией. Фактически промежуточные выгоды от создания рабочих мест и потенциал будущего роста побудили правительства во всем мире отдавать приоритет инфраструктурным проектам в сотрудничестве с частными инвесторами.

Изучение инфраструктур стало весьма актуальным для науки в целом и, в частности, для антропологии. Объединяя широкий круг интересов в области техники, статистики, антропологии, исследователи привлекли внимание к существенным связям между *научно-техническими исследованиями* и *этнографическими подходами* к изучению и интерпретации научно-технических аспектов человеческой деятельности, социальных преобразований и прогресса. Восприятие инфраструктур как динамичных, интерактивных систем позволило этнографам осознать проблемы нынешней глобальной неопределенности, подчеркивая смещения, непредвиденные обстоятельства и внутренние противоречия в процессе анализа конкретных инфраструктурных сооружений. В то же время важно признать, что социальные и политические обстоятельства, которые делают инфраструктуру за-

метной в современном глобальном сценарии, заставили ученых признать присущую ей множественность способов организации.

Осознание многоаспектности инфраструктур как общественных ресурсов делает очевидным, что для обеспечения бесперебойной работы этих структур требуются не только физические, но и политические усилия. Это понимание позволило ученым трактовать инфраструктуру как сопряжение социальных и технических систем, с помощью которых можно организовывать деятельность людей, а также концепты и ресурсы, составляющие технические устройства в широком смысле слова. Следуя этой линии рассуждения, дороги могут быть интерпретированы одновременно как элементы физической инфраструктуры, которая необходима для облегчения связей, обеспечивающих потоки товаров и людей, и как звенья сложных сетей социальных и политических отношений. Связывая прошлое и настоящее, они служат топосами «социальной памяти» и «представления будущего» [7, р. 1–7]. Нарратив Большой Колесной дороги не является исключением.

Контекст

В статье предлагается переосмыслить, переоценить колониальные представления. История Большой Колесной дороги (БКД) восходит ко времени Шер-Шаха Сури, афганского императора Северной Индии в XVI в. Тогда она называлась «Садак-э-Азам». К концу XIX в. строительство дороги под управлением лорда Уильяма Бентинка было завершено, и она была переименована в Великую Колесную дорогу. В наши дни она соединяет несколько городов с национальными автомагистралями в рамках проекта «Золотой четырехугольник» и протянулась более чем на 2500 км. Дорога проходит через Бангладеш, Индию, Пакистан и Афганистан.

Хотя три крупных города вдоль Большой магистрали – Лахор, Дели и Дакка – в настоящее время относятся к трем отдельным странам, все они обязаны своим существованием плодородной Индо-Гангской равнине. Ханна Параг пишет: «Перестройка этой дороги и объединение сельскохозяйственной производительности региона в конечном итоге сделают Южную Азию намного больше суммы ее слаборазвитых частей» [17; 19, р. 48].

Следует подчеркнуть необходимость развития экономических и культурных аспектов этой связи, а не сохранения колониальных границ. По мере того как мы переходим к эпохе, когда утверждается, что география больше не определяет историю, амбициозная повестка дня разворачивается вокруг либерализации визового режима, развития инфраструктуры, торговых коридоров, энергетического сотрудничества и ликвидации последствий стихийных бедствий, и для реализации подхода крайне важно изменить границы постколониального периода.

Необходимо переосмыслить роль БКД для обеспечения большей стабильности в значительном регионе Южно-Центральной Азии. Шагом в этом направлении стал созыв шестой конференции «Сердце Азии» в Амритсаре (3–4 декабря 2016 г.), которая была направлена на достижение регионального консенсуса посредством политических консультаций, мер укрепления доверия и сотрудничества с региональными организациями. Там же было акцентировано внимание на межрегиональном сотрудничестве по вопросам борьбы с незаконным оборотом наркотиков, экстремизмом и терроризмом, выходящими за пределы границ отдельных стран, что подчеркивает важность региональных связей и необходимости интеграции. Поскольку народы Южной Азии связаны друг с другом в пределах Индийского океана, Гималаев и гор Гиндукуша, им необходимо укреплять эту идентичность, и Великий Путь (который, по словам Редьярда Киплинга, был «такой рекой жизни, какой нигде больше не существует во всем мире» [9, р. 48]) олицетворяет и усиливает эту связь. До начала эпохи глобализации, в период менее развитых связей БКД, очень похожая на древний Шелковый путь, служила каналом распространения идей и знаний наряду с обменом материальными благами. По ней шли потоки беженцев после раздела Индии и Пакистана.

БКД гораздо больше, чем просто логистический, инфраструктурный инструмент. Она служит политическим и культурным связям, а также воплощает определенный образ жизни, и эти исторические органические связи требуют подкрепления. Нужно отметить символическую ценность БКД, которая является симптомом «незаконченности и недоустроенности в Южной Азии» [4, р. 41]. При этом она является оплотом торговли на субконтиненте и имеет важное значение с точки зрения перестройки социальных и политических иерархий. Таким образом, БКД является неотъемлемой частью более широкого регионального нарратива.

Распадающееся величие

БКД служила незаменимым транзитом как для людей, так и для товаров на Индийский субконтинент и за его пределы. Иммигранты, путешественники, пилигримы, проповедники и случайные гости прибывали по ней на субконтинент за разумную плату. Она демонстрировала им культурное многообразие южно-азиатского региона. БКД представляет собой древний маршрут, который связывал империи и отдельных людей в пределах Индийского субконтинента и за его пределами. Ее предшественница, Царская дорога, связывала Паталипутру с западными и восточными окраинами в период империи Маурьев (ок. 323–185 до н. э.). Отчеты о путешествиях того периода показывают исключительное значение маршрута для

процветания международной торговли. Позже, с возникновением могущественной империи Великих Моголов, значение этой дороги в полной мере оценил Захир ад-дин Бабур (1483–1530). Дорога, официально названная «Шер-шах Сури-Марг» (на афганском пушту XVI в.), была реконструирована вместе со строительством *serais*, постоянных дворов для удобства путешественников. БКД оказалась одним из коридоров знаменитого Шелкового пути – комплекса маршрутов, по которым шли экономические и социальные обмены в масштабах Евразии. По ним шли купцы, по ним шли проповедники различных религиозных конфессий, включая зороастризм, христианство, ислам. Буддизм, возникший в Индии, именно этим путем продвигался в другие регионы. Таким образом, разнообразие, отличительная черта щедрого Шелкового пути, пронизывала и его субконтинентальный сегмент.

В 1839 г. руководители Ост-Индской компании переименовали этот путь в Большую Колесную дорогу. Она облегчала передвижение солдат из одного укрепленного города в другой, поскольку связывала колоссальные колониальные просторы Британской империи от Калькутты до Кабула и считалась источником жизнеобеспечения Британской Индии [3].

С распадом Британской империи и строительством суверенных национальных государств БКД утратила свое единство и даже свое независимое существование, поскольку постколониальная страсть к национализму, раздел Индии и Пакистана привели к отказу от всеобъемлющей транснациональной идентичности. БКД в наше время утратила свое величие, однако ее значение с точки зрения создания жизненно важной системы коммуникаций на субконтиненте не ослабевает.

Поскольку государства региона заняты преодолением внутренних кризисов, которые препятствуют инфраструктурному и логистическому развитию и, следовательно, региональной интеграции и стремлению к единству. Южная Азия, возможно, является наименее интегрированным регионом в глобальном масштабе. Тем не менее регион ищет решения в рамках более широкого азиатского контекста за счет непосредственных региональных связей. Привлекает внимание именно связь с Китаем в качестве точки опоры, а не парадигма микрорегиональных контактов. Перестройка «Нового Шелкового пути» в ключе китайской инициативы «Один Пояс – Один Путь» охватила все страны субконтинента, за исключением Индии, которая оказала ей сопротивление. Таким образом, в то время как коридоры в Пакистане и Афганистане составляют важную составляющую в процессе возрождения Старого Шелкового пути, субконтинентальный участок этого самого пути – БКД – оказывается вне игры.

Глобализация и коммуникации

По определению Международного валютного фонда глобализация означает растущую интеграцию экономик по всему миру, в частности посредством перемещения товаров, услуг и капитала через границы. Джеймс Р. Фолконбридж и Джонатан В. Биверсток в своей книге [5] суммируют ключевые черты глобализации: «Глобализация – это не только взаимодействие между локальными, региональными, национальными и глобальными экономиками, но и взаимосвязанность, потоки и неравномерность развития во всем мире. Глобализация – это не только экономика, международная торговля и занятость. Глобализация по-разному влияет на все сферы жизни – от культурной до политической. Процессы глобализации не привели к гомогенности или стандартизации в повседневной жизни, а вместо этого принесли много различий и разнообразия в мировое сообщество.

Саския Сассен заметила, что создание экономической системы, основанной на трансграничных потоках и глобальных телекоммуникациях, отразилось на двух важных аспектах современной государственной системы – на *«суверенитете и исключительной территории»*. Сассен утверждает: «Государственный суверенитет, национальное гражданство, институциональный аппарат, отвечающий за регулирование экономики, такой как центральные банки и денежно-кредитная политика, – все эти институты дестабилизируются и даже трансформируются в результате глобализации и применения новых технологий. В значительной степени глобальные процессы реализуются на национальных территориях. Это приводит к необходимости дерегулирования и формирования режимов, облегчающих свободное обращение капитала, товаров, информации и услуг. Глобальные города являются одним из примеров того, как глобальные процессы распространяются на национальные территории и национальные институциональные механизмы... глобализация в этих условиях повлекла за собой частичную денационализацию суверенных территорий и частичный сдвиг некоторых компонентов государственного суверенитета в другие институты, от наднациональных образований к глобальному рынку капитала. ...Экономическая глобализация изменила территориальность и суверенитет национального государства; она может оказать столь же большое влияние на гражданство. История показывает, что формы современного гражданства во многом обязаны основополагающим условиям общества в целом. По мере того как глобальная экономика создает новые условия, институт гражданства может эволюционировать и меняться... специфические условия, вызванные экономической глобализацией, способствовали еще одной крупной трансформации института гражданства... мы долж-

ны рассмотреть возможность существования такой формы экономического гражданства, которая наделяет новыми полномочиями правительства и может требовать от них подотчетности. Факты подтверждают это предположение, причем так называемое экономическое гражданство, которое оно определяет, не относится к гражданам. Оно принадлежит фирмам и рынкам – в частности, глобальным финансовым рынкам, и относится не к частным лицам, не к гражданам, а в основном к корпоративным глобальным экономическим акторам» [21, р. 5].

Г. Чакрабурти, представляя концепцию «мира без границ», утверждает, что глобализация и границы толкуются и разъясняются различными способами (и часто в противоположном смысле) экономистами, географами, политологами, социологами, юристами и др. Даже несмотря на то, что, по-видимому, существует консенсус относительно того факта, что границы приобретают большую проницаемость в эпоху глобализации, существует также значительная степень расхождения во мнениях ученых в области социально-экономических наук относительно роли и значения «территориальности и национальных государств в глобализированном мировом порядке» [2, р. 65]. В то время как интерпретация транснационализма в контексте глобализации позволяет экономистам сделать вывод о том, что «национальные государства уже утратили свою роль значимых единиц участия в глобальной экономике современного безграничного мира» (цит. по: [2, р. 65]), «географы, политологи, социологи и юристы-международники, напротив, продолжают оставаться более скептическими, и для них границы занимают важное место в перспективах глобализации» [12, р. 146]¹.

В условиях глобализации пространственный принцип выходит за рамки нанесенных на карту границ как инструмент для инвестиций и расширения товарных трансакций. «Региональное государство» полностью подчиняется движению капитала, оставаясь лишь его географическим выражением. Согласно Кениче Омае, «на глобальной экономической карте сейчас важны линии, определяющие то, что можно назвать “региональными государствами”». Границы этих государств не вычерчиваются политической волей. Их протягивает ловкая, но невидимая рука мирового рынка товаров и услуг. Они следуют, а не предшествуют реальным потокам человеческой

¹ Дэвид Ньюман отмечает, что со времени публикации его работ [12, 14] произошли заметные изменения в сценарии, когда акцент в исследованиях был сделан на роли глобализации в «территориальных организациях», на важности постоянной ретерриториализации и «глобализационном дискурсе безграничного мира». Он указывает на то, что после 11 сентября сделан акцент на безопасности и усилении ограничительной практики в отношении трансграничных потоков, другими словами, на закрытии границ. Важными примерами этого являются граница между США и Мексикой и стена, отделяющая Израиль от Газы. В то же время Ньюман утверждает, что, наоборот, следует признать, что «фактическая динамика границ может иметь место в других пограничных пространствах, чем сама физическая граница» [14, р. 13].

деятельности, не создавая ничего нового, но утверждая существующие модели, проявляющиеся в бесчисленных индивидуальных решениях. Они не представляют никакой угрозы политическим границам какой-либо нации, и они не требуют денег налогоплательщиков и финансирования военных сил для защиты таких границ... Региональные государства являются естественными экономическими зонами. Они могут совпадать или не совпадать с географическими пределами той или иной нации – это случайность истории. Иногда эти отдельные экономические единицы образуются частями государств... в других случаях они могут быть сформированы экономическими моделями, которые перекрывают существующие национальные границы... В современном безграничном мире это естественные экономические зоны, и важно лишь то, в чем они специализируются в той или иной комбинации, являясь ключевыми единицами для успешного участия в глобальной экономике» [16, р. 78, 79].

Региональное государство принципиально связано с мировой экономикой, а не с «вмещающими его странами». Кроме того, региональные государства характеризуются эффективностью своих моделей потребления, инфраструктурного развития и сектора услуг, а не только их производственным потенциалом. Поэтому в региональном государстве религиозные, этнические и расовые разделения не особенно значимы, поскольку экономическое благосостояние равноценно благосостоянию в целом. В то время как национальные государства влекут за собой национальную политическую устремленность, региональные государства прочно укоренились в глобальной экономике, в инициировании и принятии иностранных инвестиций и прав собственности, а также предложении качественных продуктов для потребителя. С присущими им особенностями региональные государства выступают в качестве катализаторов, и их разветвления просачиваются в соседние пространства внутри одного и того же политического союза. Следовательно, региональное государство как элемент «международного интерфейса» приходит на место традиционного интерфейса «национального государства – международной организации». В частности, ответственность правительства в таких обстоятельствах заключается в том, чтобы генерировать нетрадиционные взаимозависимости или конструктивные позиционные выгоды, так что политика направлена на формирование капитала как альтернативно-неравномерного распределения.

В рамках глобализированной структуры региональное государство приобретает характер активного игрока в глобальной экономической игре (цит. по: [2, р. 65, 66], см. также [16]). Другими словами, именно экономика управляет географией и политикой, приводя к новым политическим и пространственным конфигурациям и интерфейсам. Экономика масштаба

с точки зрения инфраструктуры, логистики и профессиональных навыков определяет будущее в глобализированном мире. Таким образом, взаимозависимость приобретает огромное значение, поскольку «мобильность» и «потоки» являются ключевыми словами в этой парадигме, где существующий бренд глобализированного капитализма сам перестраивается на основе «мегаинфраструктур», «транснациональных коридоров взаимозависимостей» и «глобальных цепочек поставок», заменяя традиционные политические границы.

Южно-азиатский регион переживает фазу, когда развитие тесно сплелось с инфраструктурой. Такая конкуренция и национальное/региональное соперничество разыгрываются по линиям связи, а не на чисто территориальных условиях. Как децентрализация, так и попытки регионального сотрудничества, будь то BIMSTEC (Инициатива Бенгальского залива по многосекторальному техническому и экономическому сотрудничеству), ВСІМ (Бангладеш, Китай, Индия, Мьянма) и ВВІN (Бангладеш, Бутан, Индия и Непал), которые означают более крупные региональные ассоциации, или не столь успешный исключительно южно-азиатский эксперимент SAARC (Южно-азиатская Ассоциация регионального сотрудничества), являются индикаторами глобальной тенденции региональной интеграции и претензий на общие ресурсы.

Ханна Параг развивает понятие «связанных географий» и излагает концепцию «коннектографии» следующим образом: «Во-первых, взаимозависимость заменила разделенность в качестве новой парадигмы глобальной организации. Человеческое общество переживает фундаментальную трансформацию, в результате которой функциональная инфраструктура говорит нам гораздо больше о том, как устроен мир, чем политические границы. На истинной карте мира должны быть изображены не только государства, но и мегаполисы, автострады, железные дороги, трубопроводы, интернет-кабели и другие символы нашей формирующейся глобальной сетевой цивилизации... Во-вторых, деволуция – самая мощная политическая сила нашего времени: повсюду империи раскалываются, и власть, рассеиваясь, переходит от столиц к провинциям и городам, которые стремятся к автономии в своих финансовых и дипломатических делах. Но у деволуции есть важный аналог – агрегация. Чем меньше становятся наши политические единицы, тем больше, чтобы выжить, они должны сливаться в более крупные содружества с общими ресурсами. Эта тенденция прослеживается по всему миру, от Восточной Африки до Юго-Восточной Азии, по мере формирования новых динамичных региональных федераций на основе общих инфраструктур и институтов. Северная Америка тоже превращается в поистине единый суперконтинент... В-третьих, природа геополитической кон-

курении эволюционирует от войны за территорию к войне за связь. Конкуренция за подключение играет роль перетягивания каната над глобальными цепочками поставок, энергетическими рынками, промышленным производством и потоками финансов, технологий, знаний и талантов. Перетягивание каната представляет собой переход от войны между системами (капитализм против коммунизма) к войне внутри одной коллективной системы поставок. В то время как военные действия – это постоянная угроза, перетягивание каната – это вечная реальность, которая должна быть выиграна за счет генерального экономического планирования, а не за счет военной доктрины. По всему миру были построены тысячи новых городов или особых экономических зон (ОЭЗ), чтобы помочь различным сообществам занять свое место на карте в глобальном перетягивании каната» [18, р. xvii–xviii].

Южная Азия, как и почти все другие регионы мира, является свидетелем разнообразных движений/смещений как в физическом, так и в виртуальном смысле, хотя она, возможно, является одним из наименее интегрированных регионов в мире. Необходимость укрепления связей особенно важна с учетом специфического характера экономики и экологии. Инфраструктура в этой структуре считается основой взаимозависимости. Ханна Параг подчеркивает важность инфраструктурных компактов в бесчисленных формах в современных сетях: «Еще одним способом такого конкурентного взаимодействия являются инфраструктурные альянсы: физическое соединение через границы и океаны благодаря тесным партнерским связям в цепочках поставок. ...Геополитика в связанном мире меньше играет на доске риска территориальных завоеваний, но больше – в матрице физической и цифровой инфраструктуры. Связь – это основной фактор глубокого сдвига в сторону более сложной глобальной системы. Экономика становится более интегрированной, население более мобильным, киберпространство сливается с физической реальностью, а изменение климата вынуждает значительно корректировать наш образ жизни. Значительные – и часто внезапные – петли обратной связи между этими явлениями остаются почти неразличимыми. И все же, несмотря на то, что связь делает мир более сложным и непредсказуемым, она также предлагает необходимые пути для достижения коллективной устойчивости» [18, р. xviii].

Южная Азия без границ

Манмохан Сингх писал: «Я мечтаю о дне, когда, сохраняя нашу национальную идентичность, можно будет завтракать в Амритсаре, обедать в Лахоре и ужинать в Кабуле. Так жили мои предки. Я хочу, чтобы так же жили наши внуки» [24]. Шестая конференция «Сердце Азии и взаимозави-

симостью», состоявшаяся в декабре 2016 года в Амритсаре², вернула на первый план аспект «взаимосвязанности без преград», который стал реальностью с того периода, когда развивалась БКД, связывавшая Афганистан и Бангладеш через Индию. И эта символика, конечно, была всем понятна, поскольку Амритсар, крупный город на БКД, принимал это событие. Коммуникации с точки зрения транспорта, инфраструктуры и логистики всегда сопровождалась и должны сопровождаться связями в духовном плане. Поэтому конференция сделала акцент на том, что она назвала «Взаимозависимостью идей» и «Границами – мостами». Это включало связи в экономическом смысле, где оно означало развитие и укрепление сотрудничества, а также создание новых окон связи для ведения переговоров о потоках товаров и услуг, тем самым расширяя торговлю и инвестиции, делая более удобной «физическую инфраструктуру», развивая цифровые связи, а также «ментальную инфраструктуру» благодаря социальным и образовательным связям, путешествиям и «медицинскому туризму». На конференции была подчеркнута необходимость укрепления как экономической, так и социальной инфраструктуры и необходимость более широкого определения термина «взаимосвязь».

В этом контексте традиционное восприятие интерфейса трансформируется, чтобы обеспечить набор последовательных обменов/потоков более глубокой природы, приводящих к построению и формированию особого «общего пространства». Понятие «границы–мосты», интерпретируемое как коммерческая и материальная связь между Южной и Центральной Азией, способно активно эволюционировать вместе со связями в области идей. В сфере идей конференция «Сердце Азии» отражала и укрепляла сотрудничество в экономическом, политическом и стратегическом смысле. Конференция призвала к скорейшему осуществлению таких широко известных планов, как Трансазиатская магистраль, с тем чтобы укрепить активное сотрудничество между государствами, субрегионами и регионами.

Вековые связи между Южной и Центральной Азией в культурной сфере, живущие в поэзии, искусстве, музыке и литературе, должны энергично

² Организация «Сердце Азии – Стамбульский процесс» (HoA) была создана 2 ноября 2011 г. в Стамбуле. Ее провозглашенная цель состоит в том, чтобы обеспечить платформу для регионального сотрудничества с Афганистаном в центре, поскольку безопасный и стабильный Афганистан жизненно важен для процветания региона. Предполагается, что платформа была создана для решения общих проблем и интересов Афганистана, его соседей и региональных партнеров. В состав «Сердца Азии» входят 14 стран-участниц, 17 поддерживающих стран и 12 поддерживающих региональных и международных организаций. На его веб-сайте говорится, что «Сердце Азии – Стамбульский процесс» имеет три основных столпа, которые обеспечивают региональный консенсус в том, как мы можем достичь наших общих целей. Они включают в себя политические консультации, меры укрепления доверия и сотрудничество с региональными организациями.

возрождаться. Для достижения вышеуказанных целей следует уделять особое внимание культурным, научным и коммерческим взаимодействиям, с тем чтобы содействовать созданию общего пространства, объединяющего страны и регионы. Акцент был сделан на примирении в целях содействия процветанию, а не только в качестве предварительного условия для укрепления экономического сотрудничества. Таким образом, доктрина «региональной взаимозависимости» должна развиваться для установления мира и процветания. Индии была отведена ключевая роль, поскольку она географически расположена таким образом, что связывает Южную и Юго-Восточную Азию с Центральной и Западной [23]. Именно в этом контексте необходимо понимать значение БКД.

Однако между провозглашаемой и существующей реальностью существует большой разрыв. БКД, которая должна играть ключевую роль в предполагаемой бесповной Южной Азии, сегодня не является великой. Ее самая северная точка находится в Афганистане, стране, опустошенной многочисленными конфликтами, которые разрушили большую часть ее инфраструктуры, включая БКД. Ситуация в Пакистане, в который можно попасть через Хайберский перевал из Джелалабада в Афганистане, почти такая же. Эта часть Пакистана представляет собой северный пограничный племенной пояс (территорию племен федерального управления), который является свидетелем упорной борьбы между нынешним правительством и повстанцами-талибами. Феодалная организация дополнительно усложняет проблемы управления, поэтому инфраструктурное развитие крайне затруднено.

Состояние БКД здесь представляет собой весьма мрачную картину. Двигаясь на юг из Пакистана в северную Индию, БКД занимает значительное пространство, поскольку теперь она является частью проекта «Золотой четырехугольник», связывающего несколько городов с национальными автомагистралями по всей стране. Участок от Дели до Калькутты (примерно 1500 км) – это американские горки, от «широких гладких участков» до слабо обихоженных «узких переулков». Воображаемая карта плавных потоков и передвижений из одного места в другое становится далекой фантазией. Картина в Бангладеш повторяет эту схему.

Различные сегменты БКД, от Гиндукуша до Бенгальского залива, напоминающие об истории Южной Азии, включающие города, регионы, региональные и национальные государства, представляют собой бесценное наследие во многих отношениях. БКД связывает чрезвычайно плодородную Индо-Гангскую равнину, которая представляет собой потенциальную глобальную «хлебную корзину». Тот факт, что Индия, Пакистан и Бангладеш зависят от сельскохозяйственной продукции этой полосы, определяет необходимость возрождения БКД вместе с экономическими и культур-

ными связями, которые она воплощает. Это означало бы выход за пределы границ, проведенных колониальными державами.

Постколониальная фаза по иронии судьбы внесла раздор между соседями в Южной Азии, в частности в железнодорожное и автомобильное сообщение. Хотя нынешнее правительство Индии заявило о необходимости устранить любые препятствия для железнодорожного и автомобильного сообщения между Индией и ее субконтинентальными соседями, нестабильная внутренняя ситуация, а также трансграничные стычки, особенно с Пакистаном, в значительной степени обесценили предложения о «беспрепятственном передвижении». Острый энергетический дефицит, от которого страдают как Индия, так и Пакистан, делает обязательным проведение политики неограниченного подключения к строящимся газопроводам из Ирана и Туркменистана (например, проект Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Иран (ТАПИ))³. Конечным пунктом БКД на востоке является Бангладеш, но этот участок может быть расширен до Мьянмы, страны, которая богата ресурсами и поэтому очень востребована. Индия и Мьянма намерены сотрудничать в двух конкретных областях с точки зрения связи: газопровод из Ситве⁴, который расположен в Бенгальском заливе, пересекает Мизорам и Трипуру, два северо-восточных штата Индии, через Бангладеш в Калькутту. Другой проект, который имеет решающее значение для соединения Южной Азии с Юго-Восточной Азией, – это Стилвелл-роуд⁵.

³ Трубопровод Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ), называемый также Трансафганским трубопроводом, представляет собой газопровод для поставок природного газа, разрабатываемый компанией «Галкынш – ТАПИ Пайплайн Компани Лимитед» при участии Азиатского банка развития. Трубопровод будет транспортировать природный газ с газового месторождения Галкынш в Туркменистане через Афганистан в Пакистан и затем в Индию. Строительство по проекту началось в Туркменистане 13 декабря 2015 г. Предполагалось, что трубопровод начнет функционировать к 2019 г., но к 2021 г. строительство на афганской территории только началось. И на других территориях (в частности, в Пакистане) темпы работ вызывают ряд вопросов. Сторонники проекта видят в нем современное продолжение Шелкового пути.

⁴ Шанкаран Намбиар отмечает: «Проект мультимодального транзитного транспортного коридора сосредоточен вокруг реки Каладан. Он предполагает развитие порта и внутреннего водного транспорта между Ситве и Калетой. Кроме того, существует проект шоссе длиной 129 км между Калетвой и Индо-Мьянманской границей вдоль Мизорама. Этот проект соединит индийские порты и Ситве и позволит создать автомобильные и внутренние водные пути между Ситве и Северо-Восточной Индией. Этот проект обеспечит хорошую связь между Северо-Восточной Индией и Мьянмой и облегчит транспортировку товаров» [11, p. 144].

⁵ Атул Сарма пишет: «Стилвелл-роуд, построенная во время Второй мировой войны (1942–1945), связала Индию, Мьянму и Китай. Она проходила через Ледо, Лехани и перевал Пангпу в Индии, Мьиткину и Лашио в Мьянме, а также через Куньмин, столицу провинции Юньнань в Южном Китае. Участок от Ледо до Мьиткины в 160–232 км требует перестройки, а от Мьиткины до Куньмина он вполне развит. Лашио хорошо связан железнодорожным и автомобильным сообщением с провинциями южной и центральной Мьянмы, граничащими с Лаосом, Таиландом, Малайзией и Сингапуром. Индийский экспорт по Стилвелл-роуд мог пройти от самой восточной границы штата Аруначал-Прадеш до Куньмина в Южном Китае».

Индия также подписала Меморандум о взаимопонимании со штатом Ракхайн для «содействия наращиванию потенциала экономического развития» в этом штате. Это важный пояс связи, поскольку он охватывает северо-восток Индии, северную Мьянму и Бангладеш, а также южный Китай, самые бедные регионы соответствующих стран. Кроме того, если стимулировать инфраструктурное развитие, способствующее расширению связей, то БКД, пересекающая территории национальных государств и прилегающее к ней пространство, фактически может способствовать становлению регионального государства [15, 16, 20], восстановив проницаемость национальных границ. Концепция Сассен об «экономическом гражданстве» может быть следствием такого развития [21]. Это также могло бы помочь устранить барьеры в плане как межгосударственных, так и внутригосударственных споров и устранить чувство отчуждения у населения, которое испытывает серьезное недовольство.

Шаг в этом направлении – форум ВСІМ (Бангладеш, Китай, Индия и Мьянма), который инвестировал средства в расширение связей между четырьмя государствами через «мультиmodalный коридор», соединяющий Калькутту, Силхет, Мандалай и Куньмин [18, р. 69–71]. Эти проекты предполагают бесповзную связь Центральной в Южную Азию; в Юго-Восточную Азию и на Дальний Восток, и БКД в некотором смысле является основой непрерывной транспортной коммуникации не только в пределах Южной Азии, но и как звено, соединяющее Южную Азию с Центральной и с Юго-Восточной Азией. Она вполне могла бы способствовать укреплению связей между региональными организациями Южной и Юго-Восточной Азии, представляя собой ворота в АСЕАН (Ассоциация государств Юго-Восточной Азии), например, в аспекте усиления экономического и политического влияния объединенного региона.

Возрождение БКД позволило бы региону возродить прошлое, которое было эпохой спонтанных связей, в отличие от планируемого характера связей в наше время. П. Сингх замечает: «Стремление к коммуникации, по-видимому, является доминирующей чертой современности, несмотря на периодически возникающие разрывы и линии разлома внутри стран и за их пределами. Можно утверждать, что нет ничего нового в установлении и укреплении связей. (Так, Джозеф Флетчер, Санджай Субраманьям и Джанет Абу-Лугод в своих работах спорили об интегрированной истории,

(1736 км) за два дня, до Тангуна в Мьянме за два с половиной дня, до Бангкока в Таиланде за четыре дня и до Сингапура за шесть дней. Дорога Таму–Калева–Калемь (160 км), открытая в 2001 г., также может быть продлена на 250–300 км, чтобы присоединиться к Стилвелл-роуд в Бхамо в Мьянме, которая хорошо связана с Куньмином. Эта дорога также может быть продлена на 300 км от Манипура через южный Ассам до границы с Бангладеш. Если это произойдет, то порт Читтагонг, по сравнению с портом Калькутты, будет находиться на более коротком расстоянии от Агарталы, Гувахати или Шиллонга» [20, р. 43].

взаимозависимых историях и существовании ранней евразийской мировой системы до европейской гегемонии, подчеркивая непрерывную взаимосвязанность до создания современных мировых систем.) О чем можно говорить, так это о разнородности таких связей в прошлом и настоящем. Если связи прошлого были спонтанными по своей природе, включая торговлю и обмен идеями посредством личных контактов, то в настоящем связи по своему характеру структурированы и представляют собой планируемые усилия по установлению континентальных и региональных связей» [25, p. 1]⁶.

Современная эпоха экономической, политической и культурной глобализации и стремительной урбанизации характеризуется появлением мировых городов, которые начали играть важную роль в экономическом, политическом, социальном и культурном плане. В список влиятельных мировых городов входят различные города по всему миру: европейские, североамериканские и азиатско-тихоокеанские, но города Южной Азии не попадают на верхние позиции. Города вдоль БКД: Кабул, Джелалабад, Лахор, Пешавар, Амритсар, Дели, Калькутта, Дакка, Читтагонг и многие другие – вполне могли бы стать неотъемлемой частью этого списка, если взвесить различные параметры их потенциального влияния: экономического, стратегического, культурного и политического.

Глобальный индекс городов (Global Cities Index, GCI) оценивает города по пяти различным параметрам: деловая активность, человеческий капитал, обмен информацией, культурный обмен и политическое участие. Саския Сассен излагает 7 фундаментальных гипотез о современном глобальном городе: «Географическое рассредоточение экономической деятельности, отмечающее глобализацию, наряду с одновременной интеграцией таких географически рассредоточенных видов деятельности, является ключевым фактором, питающим рост и важность центральных корпоративных функций. Эти центральные функции становятся настолько сложными, что всё чаще штаб-квартиры крупных глобальных фирм передают их на аутсорсинг: они покупают долю своих центральных функций у узкоспециализированных сервисных фирм. Те специализированные сервисные фирмы, которые работают на наиболее сложных и глобализированных рынках, вклю-

⁶ Автор ссылается на работы Джозефа Флетчера, Санджая Субраманьяма и Иммануила Валлерстайна. Джозеф Флетчер хорошо известен своим вкладом в исследования Центральной Азии и Китая. Он является автором нескольких глав в Кембриджской истории Китая и использует понятие «интегрированной истории». Исследования Санджая Субраманьяма по концепции «связанных историй» – это серия взаимосвязанных исследований, которые стремятся пролить свет на аспекты современной евразийской истории. Его двухтомник, опубликованный в Oxford University Press, ставит под сомнение общепринятые понятия периодизации, картографирования и историзации. Джанет Абу Лугод в своей книге «До европейской гегемонии» бросает вызов подходу Иммануила Валлерстайна, предполагая, что тринадцатый и четырнадцатый годы были свидетелями первой современной мировой системы.

чены в экономику агломераций. Чем больше штаб-квартиры передают на аутсорсинг свои наиболее сложные, нестандартизированные функции, особенно те, которые зависят от неопределенных и изменяющихся рынков, тем свободнее они определяют свое место. Эти специализированные сервисные фирмы должны предоставлять глобальные услуги, что означает глобальную сеть филиалов... и укрепление трансграничных транзакций и сетей между городами. Экономическое состояние этих городов всё более отрывается от внутренних районов или даже от их национальных экономик. Одним из результатов описанной динамики является растущая неформализация ряда видов экономической деятельности, которые находят свой эффективный спрос в этих городах, но имеют нормы прибыли, которые не позволяют им конкурировать за различные ресурсы с высокодоходными фирмами на вершине системы» [22, р. 28–30].

С планируемым расширением и диверсификацией дороги за счет мультимодальных коридоров города Северной Мьянмы и Южного Китая, не такие большие с точки зрения современных экономических и, следовательно, политических возможностей (но, конечно, не в историческом и культурном смысле) также могли бы также обогатить список мировых городов.

Выводы

Ограничения, наложенные постколониальными конструкциями на южно-азиатскую среду, символизируются историей БКД. По словам Калры и Пурвала, «с приходом британского колониализма дорога была переименована в БКД и вошла в популярный пенджабский фольклор и музыкальную культуру именно как “Большая Колесная дорога”. В период британского владычества она была расширена и стала одним из основных маршрутов между летней (Шимла) и зимней (Дели) столицами. Представьте себе 1940-е годы, когда БКД была заполнена людьми, путешествующими в тонгах (конных экипажах) из Дели, Лахора и Джаландхара в Джелум, Пешавар в Патиалу. Случайный автобус или автомобиль был бы окружен какофонией других видов транспорта, совершающих местные и дальние поездки. В период раздела обычная суэта превратилась в паническое бегство. БКД оказалась спасательным кругом во время обмена населением, но это было крещендо движения перед оглушительной тишиной. В современной Южной Азии путешествующие больше не могут двигаться по ней на всем ее протяжении без визовых штампов и пограничных пропусков» [8, р. 59].

БКД жизненно важна для Южной Азии в качестве логистического инструмента. Инфраструктура считается основой взаимосвязей, поскольку для оживления БКД необходимо именно инфраструктурное развитие, облегчающее цепочки поставок. Но любой процесс возрождения требует переосмысления неадекватных колониальных картографий, наследием которых не

раз оказывались разруха и опустошение. Но БКД – это нечто большее, чем просто звено в расширении экономических связей. Она служила важнейшей магистралью для потоков людей (будь то паломники, беженцы, путешественники) и идей – религиозных, экономических, политических и культурных, будучи местом пересечения разных духовных конфессий: буддизма, джайнизма, сикхизма и суфизма, или культурных потоков, несущих произведения искусства, архитектурные и кулинарные идеи. Доминирующими мыслями, которыми обменивались на этом пути, были мысли, связанные с мистикой. В южно-азиатском регионе всегда существовали динамичные обмены между рациональным и священным, которые постепенно приобретали всё более многогранный и стимулирующий характер. Традиции и практика коренных народов входили во взаимодействие. Они представляли собой сложное и безграничное слияние, где переплавлялись, развивались и перерабатывались бесчисленные верования и философии [6, р. 27].

БКД была свидетелем различных эмоциональных потрясений, пережитых субконтинентом, будь то раздел Индии и Пакистана в 1947 г. или отделение Бангладеш от Пакистана в 1971 г. Она потребовала «переосмысления географии и демографии» [8, р. 54], последовавшего за «обменом населением» [1, р. 54] после раздела; по ней двигались беженцы, спасаясь от насилия. После обретения независимости, когда линии разлома внутри вновь созданных национальных государств углубились, БКД снова стала свидетелем и участником продолжающегося насилия в Афганистане, Пакистане, Индии или Бангладеш. Стив Колл в своей книге «На Большой Колесной дороге: Путешествие в Южную Азию» пишет: «В некотором роде “Большая Колесная” демонстрирует то, что осталось неустроенным и незаконченным в Южной Азии. Дорога является основой торговли на севере субконтинента, а торговля, возможно, является самой мощной силой, вызывающей перемены в регионе в наши дни – поднимая ожидания, бросая вызов ожиданиям, перестраивая старые кастовые, классовые, политические и религиозные порядки» [4].

БКД является органической частью повседневного существования, а также частью широкого регионального нарратива. Ее можно рассматривать в равной степени как предвестницу перемен и как живое хранилище субконтинентальной/южно-азиатской истории.

Литература

1. *Butalia U.* Community, State and Gender: Some Reflections on the Partition of India // *Oxford Literary Review*. – 1994. – Vol. 16, iss. 1. – P. 33–67.
2. *Chakraborty G.* Look East Policy and Northeast India: Is it a Conjectured Vision // *Mainstreaming the Northeast in India's Look and Act East Policy* / ed. by A. Sarma & S. Choudhury. – Singapore: Palgrave Macmillan, 2018.

3. *Chaya C.* Along the Grand Trunk Road: The Photography of Raghbir Singh // ASIA Network Exchange. – 2013. – Vol. 20 (2).
4. *Coll S.* On the Grand Trunk Road: A Journey into South Asia. – New York: Penguin Books, 2009.
5. *Faulconbridge J.R., Beaverstock J.V.* Globalization: Interconnected Worlds // Globalization: Definitions and Perspectives. – URL: <https://ru.scribd.com/document/262604739/G-worlds-pdf> (accessed: 24.02.2021).
6. *Frankopan P.* The Silk Roads: A New History of the World. – London: Bloomsbury, 2016.
7. *Harvey P., Knox H.* Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise. – Ithaca; London: Cornell University Press, 2015. – 264 p.
8. *Kalra V.S., Purewal N.K.* The Strut of the Peacocks: Partition, Travel and the Indo-Pak Border // Travel Worlds: Journeys in Contemporary Cultural Politics / ed. by R. Kaur and J. Hutnyk. – London; New York: Zed Books, 1999.
9. *Kipling R.* Kim. – New York: Penguin Classics, 1987.
10. *Lughold J.A.* Before European Hegemony: The World System, A.D. 1250–1350. – New York: Oxford University Press, 1989. – 108 p.
11. *Nambiar S.* India's Connectivity with ASEAN: What Role for Northeast India? // Mainstreaming the Northeast in India's Look and Act East Policy / ed. by A. Sarma & S. Choudhury. – Singapore: Palgrave Macmillan, 2018.
12. *Newman D.* The lines that continues to separate us: Borders in our “borderless” world // Progress in Human Geography. – 2002. – Vol. 30 (2). – P. 143–161.
13. *Newman D.* Revisiting good fences and neighbours in a postmodern world after twenty years; theoretical reflections on the state of contemporary border studies // Nordia Geographical Publications. – 2006. – Vol. 44 (4). – P. 13–19.
14. *Newman D., Passi A.* Fences and neighbours in the postmodern world: Boundary Narratives in political geography // Progress in Human Geography. – 2002. – Vol. 22 (2). – P. 186–207.
15. *Ohmae K.* The end of the nation state, the rise of regional economies. – London: Free Press, 1995. – 224 p.
16. *Ohmae K.* The Rise of the Region State // Foreign Affairs. – 1993. – Vol. 72, N 2. – P. 78–87.
17. *Parag K.* Permeable Lines on the Grand Trunk Road // New York Times. – 2014. – July 3. – URL: <https://www.nytimes.com/roomfordebate/2014/07/03/where-do-borders-need-to-be-redrawn/permeable-lines-on-the-grand-trunk-road> (accessed: 24.02.2021).
18. *Parag K.* The New Grand Trunk Road to Pax Indica // Connectography: Mapping the Global Network Revolution. – London: Weidenfeld & Nicolson, 2016.
19. *Parag K.* Talks About Global Connectivity and the Opportunities it Creates // Big Speak. – 2017. – September 15. – URL: <https://www.bigsspeak.com/parag-khanna-talks-global-connectivity-opportunities-creates/> (accessed: 24.02.2021).

20. *Sarma A.* Integrating Northeast with South-East Asia: Great Expectations and Ground Realities // *Mainstreaming the Northeast in India's Look and Act East Policy* / ed. by A. Sarma & S. Choudhury. – Singapore: Palgrave Macmillan, 2018.
21. *Sassen S.* *Losing Control? Sovereignty in an Age of Globalization.* – New York: Columbia University Press, 1996.
22. *Sassen S.* *The Global City: New York, London, Tokyo.* – Princeton: Princeton University Press, 2001. – URL: <http://www.saskiasassen.com/PDFs/publications/The-Global-City-Brown.pdf> (accessed: 24.02.2021).
23. Seminar on Heart of Asia and Connectivity: Summary of Proceedings, December 3, 2016. – Amritsar, India: RIS, 2016.
24. *Singh M.* Breakfast in Amritsar, lunch in Lahore, hopes PM // *The Hindu.* – 2007. – January 9.
25. *Singh P.* Representations of Connectivity: The Politics and Economics of Routes in the Asian Context // *Policies and Practices: Working Paper Series of the Calcutta Research Group.* – 2017. – N 84. – URL: <http://www.mcrp.ac.in/PP84.pdf> (accessed: 24.02.2021).

Статья поступила в редакцию 14.09.2020.

Статья прошла рецензирование 07.10.2020.

DOI: 10.17212/2075-0862-2021-13.1.2-305-326

TRANSCENDING POSTCOLONIAL FRONTIERS: RE-ENVISAGING THE GRAND TRUNK ROAD*

Singh Priya,

Associate Director,

Asia in Global Affairs,

476, FE Block Ln, FE Block, Sector III, Bidhannagar,

Kolkata, West Bengal, 700106, India

ORCID: 0000-0001-5323-345

priyasingh70@gmail.com

Abstract

The essay calls for a re-imagining and reshaping of colonial constructs. It concisely encapsulates the history of the Grand Trunk Road (GT Road), from the 16th century when it was referred to as “Sadak-e-Azam” to the late 19th century, when the road was completed under the administration of Lord William Bentinck and was renamed as “The Grand Trunk Road” to contemporary times when it connects multiple cities with National Highways as part of the Golden Quadrilateral project and remains a “continuum” that covers a distance of over 2,500 kilometres. While highlighting its importance in terms of its criticality as a geopolitical/strategic connect, the essay concludes on the note that there is much more to the GT Road than being a mere logistical, infrastructural tool. It serves as a political and cultural connect as well as embodies a way of life and these historic and organic connections require reinforcement. The essay underlines the symbolic value of the GT Road, while it comprises the mainstay of commerce in the subcontinent but, at the same time is significant in terms of rearranging social and political hierarchies, in other words, it constitutes an intrinsic part of the broader narrative of the south Asian space.

Keywords: Grand Trunk Road, Postcolonial, Frontiers, Logistics, Political, Social, Cultural, Linkages, South Asia.

Bibliographic description for citation:

Singh P. Transcending Postcolonial Frontiers: Re-envisioning the Grand Trunk Road. *Ideas and Ideals* = *Ideas and Ideals*, 2021, vol. 13, iss. 1, pt. 2, pp. 305–326. DOI: 10.17212/2075-0862-2021-13.1.2-305-326.

References

1. Butalia U. Community, State and Gender: Some Reflections on the Partition of India. *Oxford Literary Review*, 1994, vol. 16, iss. 1, pp. 33–67.
2. Chakraborty G. Look East Policy and Northeast India: Is it a Conjectured Vision. *Mainstreaming the Northeast in India's Look and Act East Policy*. Ed. by A. Sarma, S. Choudhury. Singapore, Palgrave Macmillan, 2018.

* The article is published with the permission of the copyright holder – «Asia in Global Affairs»

3. Chaya C. Along the Grand Trunk Road: The Photography of Raghbir Singh. *ASIA Network Exchange*, 2013, vol. 20 (2).
4. Coll S. *On the Grand Trunk Road: A Journey into South Asia*. New York, Penguin Books, 2009.
5. Faulconbridge J.R., Beaverstock J.V. Globalization: Interconnected Worlds. *Globalization: Definitions and Perspectives*. Available at: <https://ru.scribd.com/document/262604739/G-worlds-pdf> (accessed 24.02.2021).
6. Frankopan P. *The Silk Roads: A New History of the World*. London, Bloomsbury, 2016.
7. Harvey P., Knox H. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca, London, Cornell University Press, 2015. 264 p.
8. Kalra V.S., Purewal N.K. The Strut of the Peacocks: Partition, Travel and the Indo-Pak Border. *Travel Worlds: Journeys in Contemporary Cultural Politics*. Ed. by R. Kaur and J. Hutnyk. London, New York, Zed Books, 1999.
9. Kipling R. *Kim*. New York, Penguin Classics, 1987.
10. Lughod J.A. *Before European Hegemony: The World System, A.D. 1250–1350*. New York, Oxford University Press, 1989. 108 p.
11. Nambiar S. India's Connectivity with ASEAN: What Role for Northeast India? *Mainstreaming the Northeast in India's Look and Act East Policy*. Ed. by A. Sarma, S. Choudhury. Singapore, Palgrave Macmillan, 2018.
12. Newman D. The lines that continues to separate us: Borders in our "borderless" world. *Progress in Human Geography*, 2002, vol. 30 (2), pp. 143–161.
13. Newman D. Revisiting good fences and neighbours in a postmodern world after twenty years; theoretical reflections on the state of contemporary border studies. *Nordia Geographical Publications*, 2006, vol. 44 (4), pp. 13–19.
14. Newman D., Passi A. Fences and neighbours in the postmodern world: Boundary Narratives in political geography. *Progress in Human Geography*, 2002, vol. 22 (2), pp. 186–207.
15. Ohmae K. *The end of the nation state, the rise of regional economies*. London, Free Press, 1995. 224 p.
16. Ohmae K. The Rise of the Region State. *Foreign Affairs*, 1993, vol. 72, no. 2, pp. 78–87.
17. Parag K. Permeable Lines on the Grand Trunk Road. *New York Times*, 2014, July 3. Available at: <https://www.nytimes.com/roomfordebate/2014/07/03/where-do-borders-need-to-be-redrawn/permeable-lines-on-the-grand-trunk-road> (accessed 24.02.2021).
18. Parag K. The New Grand Trunk Road to Pax Indica. *Connectography: Mapping the Global Network Revolution*. London, Weidenfeld & Nicolson, 2016.
19. Parag K. Talks About Global Connectivity and the Opportunities it Creates. *Big Speak*, 2017, September 15. Available at: <https://www.bigsspeak.com/parag-khanna-talks-global-connectivity-opportunities-creates/> (accessed 24.02.2021).

20. Sarma A. Integrating Northeast with SouthEast Asia: Great Expectations and Ground Realities. *Mainstreaming the Northeast in India's Look and Act East Policy*. Ed. by A. Sarma, S. Choudhury. Singapore, Palgrave Macmillan, 2018.
21. Sassen S. *Losing Control? Sovereignty in an Age of Globalization*. New York, Columbia University Press, 1996.
22. Sassen S. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, Princeton University Press, 2001. Available at: <http://www.saskiasassen.com/PDFs/publications/The-Global-City-Brown.pdf> (accessed 24.02.2021).
23. *Seminar on Heart of Asia and Connectivity: Summary of Proceedings, December 3, 2016*. Amritsar, India, RIS, 2016.
24. Singh M. Breakfast in Amritsar, lunch in Lahore, hopes PM. *The Hindu*, 2007, January 9.
25. Singh P. Representations of Connectivity: The Politics and Economics of Routes in the Asian Context. *Policies and Practices: Working Paper Series of the Calcutta Research Group*, 2017, no. 84. Available at: <http://www.mcrq.ac.in/PP84.pdf> (accessed 24.02.2021).

The article was received on 14.09.2020.

The article was reviewed on 07.10.2020.