

Als das Land mit der zweithöchsten Bevölkerungszahl der Welt und als aufstrebende globale wirtschaftliche und politische Macht, hat die Richtung der Asienpolitik Indiens einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung Burmas, insbesondere in den Grenzregionen Nordwest-Burmas und Nordost-Indiens. Über 50 Millionen Menschen leben entlang der 1.600 km langen Grenze zwischen Indien und Burma. Es werden diese Menschen sein, die unmittelbar von der künftigen Richtung der indisch-burmesischen Beziehungen betroffen sein werden.

Die Mehrheit der BewohnerInnen der Grenzregionen gehört der indigenen Bevölkerung und den ethnischen Minderheiten an. Es ist entscheidend zu fragen, wie Indiens Engagement in Burma ihr Leben und ihre Gemeinschaften beeinflussen wird. Dieser Bericht wird in einem ersten Schritt die gegenwärtige Lage der Beziehungen zwischen Indien und Burma umreißen, um daran anschließend zu untersuchen, inwiefern Indiens Aktivitäten in Burma Auswirkungen auf das Leben der BewohnerInnen der indisch-burmesischen Grenzregion haben. Eine Analyse der indisch-burmesischen Beziehungen mit Fokus auf indigenen Rechten wäre ein wichtiges Feld für künftige Untersuchungen, würde aber den Rahmen dieses Berichtes überschreiten.

Burma-Initiative

Von Indien finanzierter Brückenbau an der »Friendship Road« © Sam Cartmell Nach einer kurzen Zusammenfassung der Geschichte der Indien-Burma-Beziehungen bis zur heutigen »Act East Policy« wird im Anschluss die Position der Nordoststaaten Indiens in Bezug auf diese Politik analysiert. Abschließend wird ein Überblick über die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Indien und Burma gegeben und die wichtigsten von Indien finanzierten Projekte, die gegenwärtig in Burma umgesetzt werden, skizziert.

Ein kurzer Einblick in die Geschichte der indisch-burmesischen Beziehungen _____

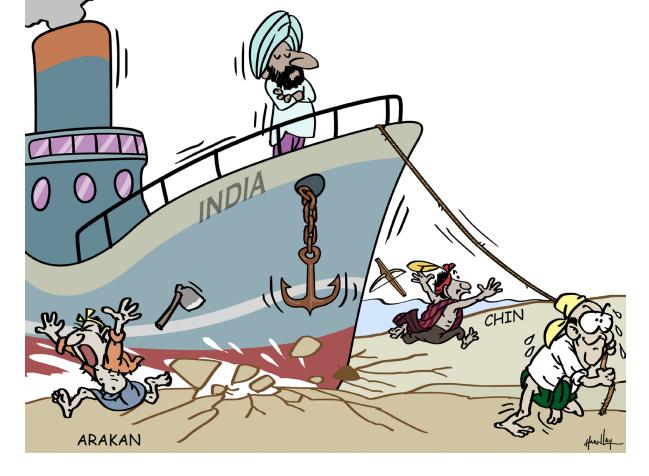
Indien und Burma teilen eine lange und ereignisreiche gemeinsame Geschichte. Die kulturellen, religiösen und wirtschaftlichen Kontakte in der Region haben eine Jahrtausend alte Vergangenheit. In der jüngsten Geschichte wurden die Gebiete des heutigen Indiens und Burmas zwangsweise unter gemeinsame Verwaltung durch das Britische Empire gestellt. Nach der Unabhängigkeit 1947 war die Regierung von Premierminister Jawaharlal Nehru eine wichtige Unterstützerin Burmas, zuerst als Schwesterstaat, der sich aus der Kolonialherrschaft befreit hatte, dann als Mitglied der Blockfreien Staaten. Nach den landesweiten Demonstrationen in Burma 1988, die zu einem Coup führten, der eine Militärdiktatur beendete und eine neue initiierte, nahm Indien zunächst eine grundsätzliche Haltung zu Gunsten der Demokratiebewegung Burmas ein. Als Indien in den frühen 1990ern dann doch mit der Militäriunta kooperierte, tat es das vor allem aus Gründen der nationalen Sicherheit – als Strategie zur Bekämpfung der ethnischen Rebellen im Nordosten Indiens, die häufig Unterschlupf auf der burmesischen Seite der Grenze fanden und Waffen aus dem Osten durch burmesisches Territorium schmuggelten. In diesem Zeitabschnitt kam es aber auch zur Gründung der indischen »Look East Policy« (LEP), die als Grundlage künftiger wirtschaftlicher Beziehungen gesehen werden kann.

»Look East« wird zu »Act East« _____

Die Ursprünge der LEP Indiens finden sich in den 1990er Jahren, als die Regierung unter Premierminister Narasimha Rao die Grundrichtung ihrer Außenpolitik zu Ostasien und zur Asien-Pazifik Region hin änderte. Die LEP durchlief in den frühen 2000ern eine Neuausrichtung mit einer erneuten Fokussierung auf Infrastruktur und Kommunikationsanbindungen, Handelserleichterungen und Sicherheitsfragen. ¹ Zu dieser Zeit begann Indien mit der Exploration von Infrastrukturprojekten in Burma. Die Absichtserklärung für den India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway wurde 2002 unterzeichnet, die Machbarkeitsstudie für das Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project wurde 2003 durchgeführt und die Shwe-Gasfelder vor der burmesischen Küste wurden 2004 von einem Joint Venture der staatseigenen indischen Unternehmen ONGC Videsh und GAIL entdeckt.

Im Zuge ihrer Machtübernahme im Mai 2014 legte die Regierung von Premierminister Narendra Modi die LEP als »Act East Policy« (AEP) neu auf. Die »Act East«- Agenda wurde im November 2014 beim Ostasiatischen Gipfeltreffen in Naypyidaw präsentiert und betont erneut Indiens Wunsch nach stärkerer wirtschaftlicher Integration in Südostasien. Zudem signalisiert sie, dass Indien seinen Einfluss nutzen wird, um eine proaktive Haltung in Bezug auf wichtige regionale Angelegenheiten wie beispielsweise den andauernden Konflikt im Südchinesischen Meer zu demonstrieren. Die Umbenennung in AEP deutet möglicherweise auch auf eine erneute Relevanz der Beziehung Indiens mit den Vereinigten Staaten hin, da der Ursprung der Bezeichnung »Act East« einer Rede von Hillary Clinton aus dem Jahr 2011 zugeschrieben wird, in der sie Indien dazu auffordert, eine aktivere Rolle in der Region einzunehmen.²

Laut der Regierung Modis wird die AEP von drei großen »C«s angetrieben: »Culture«, »Commerce« und »Connectivity«. »Kultur« beinhaltet sowohl Tourismus, als auch die Unterstützung des Bildungssektors, wobei hier gemäß der »buddhistischen Diplomatie« die gemeinsamen linguistischen, kulturellen und religiösen Traditionen hervorgehoben werden sollen. »Handelsverkehr« bezeichnet Indiens Wunsch, die regionalen Direktinvestitionen (FDI, foreign direct investment) zu steigern und den Handel (insbesondere die Exporte) durch Mechanismen wie dem ASEAN-Indien Abkommen für den freien Handel von Gütern (2010), Dienstleistungen und Investitionen (2015) zu fördern. »Konnektivität« bezieht sich sowohl auf »harte« Transportverbindungen wie Autobahnen, Bahnstrecken, Grenzübergänge und Zollstationen, als auch auf »weiche« Verbindungen wie Glasfaserkabel, Stromleitungen, Schifffahrtswege, Bus- und Flugstrecken.



In den zwei Jahrzehnten seit ihrer Einführung wurde die LEP als Sammelbegriff für jegliche Art von außenpolitischen Ideen benutzt. Initiativen im Rahmen der LEP standen in der Kritik, keine klare Linie zu haben und unter langwierigen Durchführungsverzögerungen zu leiden, die dem Mangel an politischem Willen, finanziellen Problemen und bürokratischer Desorganisation geschuldet seien. Diese Durchführungsverzögerungen kamen den Menschen, die in unmittelbarer Umgebung der größten indischen Infrastrukturprojekte in Burma leben, in vielerlei Hinsicht zu Gute: die lokale Bevölkerung hatte somit mehr Zeit, sich zu organisieren und sich für eine angemessene Konsultation der Öffentlichkeit und Umweltverträglichkeitsprüfungen einzusetzen. Es bleibt weiter zu beobachten, inwiefern die Umbenennung von LEP zu AEP Auswirkungen auf Indiens Projekte in Burma haben wird.

Die Rolle des Nordostens in der »Look East Policy«/»Act East Policy« _

Die sieben Staaten Nordostindiens – Arunachal Pradesh, Assam, Manipur, Meghalaya, Mizoram, Nagaland und Tripura – sind Indiens physische Verbindung zum »Osten«, da sie sich in unmittelbarer Nähe der 1.600 Kilometer langen Grenze mit Burma befinden und das »Tor« zu Südostasien darstellen. Darüber hinaus haben die aufeinander

folgenden Regierungen in Neu Delhi angefangen, zu realisieren, dass die 45 Millionen Einwohner-Innen des Nordostens als Hauptbegünstigte der Veränderungen priorisiert werden müssen, um die LEP/AEP zum Erfolg führen zu können.

So wie es für die meisten Nationalstaaten gilt, sind auch die ethnischen und kulturellen Identitäten entlang Indiens Grenzen durchlässig, umstritten und basieren auf älteren ethnischen und kulturellen Realitäten.3 Dies gilt für das Grenzgebiet zwischen Indiens Nordoststaaten und Burma, wo ethnische Identitäten und kulturelle Gemeinsamkeiten die Grenzen beiderseits überschreiten. Seit 1972 gibt es eine 16 km lange, offizielle »visumsfreie« Zone entlang des größten Teils der indischburmesischen Grenze, um die Besuche zwischen Verwandten und den Kleinhandel zwischen einem breiteren Spektrum ethnischer Gemeinschaften, deren Territorien die Grenzen überschreiten, zu vereinfachen.⁴ Die jüngsten Versuche, Grenzsteine als Vorstufe von Grenzzäunen zu errichten, führten zu Auseinandersetzungen, wobei es zuletzt so schien, als seien diese relativ einfach zu lösen. Im November 2014 kam es zu neuen Bemühungen zur Schaffung bilateraler Sicherheitskooperationen auf hohem Niveau: neben dem Abhalten diverser Sitzungen wurde ein Abkommen geschlossen, dass Schritte zur Bekämpfung von Rebellen, von Waffen- und Drogenschmugglern sowie von Wilderern in den Grenzregionen einleiten soll.

Cartoon zu den Auswirkungen des Kaladan-Projektes im Chin- und Rakhine-Staat © Harn Lay Zu diesen Schritten gehören auch ein verstärkter Informationsaustausch, zunehmende gemeinsame Strafverfolgungsmaßnahmen und die Anbindung isolierter Gegenden auf beiden Seiten der Grenze mittels neuer Straßen.⁵

Die indisch-burmesischen Grenzbeziehungen waren früher größtenteils auf Sicherheitsfragen reduziert, wobei vor allem ethische Rebellengruppen entlang der Grenzen im Fokus standen. Doch in den letzten Jahren ist sich Indiens Zentralregierung bewusst geworden, dass eine erfolgreiche Grenzpolitik voraussetzt, dass die EinwohnerInnen des Nordostens zu Hauptbegünstigten des Handels und der Infrastrukturentwicklung gemacht werden müssen.

Der Handel zwischen Indien und Burma —

Der indisch-burmesische Handel stellt nur einen geringen Teil des Gesamthandelsvolumens von Indien dar. Rund 55 Prozent des indischen Handels wird mit Ost- und Südostasien betrieben, der Handel mit Burma beträgt jedoch nur 0,1 Prozent.6 Wenn auch gering im Umfang, so ist der Handel zwischen Indien und Burma in den letzten drei Jahrzehnten erheblich gestiegen; von 12,4 Millionen US-Dollar (USD) in den Jahren 1980-1981 auf 328 Millionen USD in den Jahren 1997-1998 sowie schließlich auf 1,4 Milliarden USD in den Jahren 2009–2010. Der größte Teil der Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern findet auf Seewegen statt und lediglich rund ein Prozent des offiziellen Handels spielt sich entlang der 1.600 Kilometer langen Grenze ab.7

Der Handel zwischen Indien und Burma wird von geringwertigen Landwirtschaftsprodukten, Pharmazeutika, Fahrzeugteilen und Baustoffen sowie von einem bedeutendem informellen Handel mit Konsumgütern chinesischer Herkunft, die über Burma zum Verkauf in Indiens Nordosten geschmuggelt werden, bestimmt.⁸ Indien hat eine negative Handelsbilanz mit Burma – d.h., dass es mehr importiert als exportiert – und ist daher bemüht, Exporte mit höherer Wertschöpfung sowie den Import primärer Landwirtschaftsprodukte zu steigern. Längerfristig zielt Indien darauf ab, Zugang zu Burmas Öl- und Gasreserven zu erhalten. Die Produktion ist ebenfalls ein Sektor, den Indien vergrößern möchte; es gibt

lang gehegte Pläne, in Sittwe eine Sonderwirtschaftszone (SEZ, Special Economic Zone) zu errichten. Erst kürzlich wurde Indien von Thailand als Investor für das schleppende SEZ-Projekt in Dawei umworben.⁹

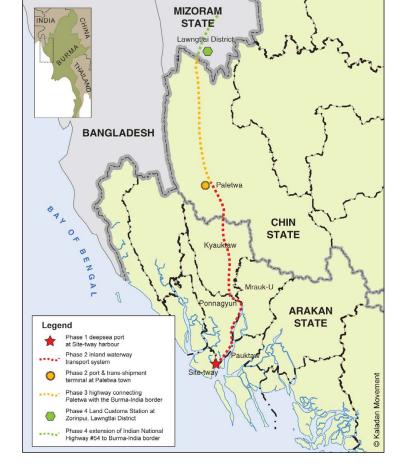
Indien befindet sich an zehnter Stelle auf der Liste der internationalen Top-Investoren in Burma, hält aber aufgrund der überwältigend hohen Summen an Investitionen aus China, Thailand und Hong Kong – die zusammen über 30 Milliarden USD bzw. 68 Prozent der 44 Milliarden USD Gesamt-FDI in Burma seit 1988 ausmachen – weniger als ein Prozent der gesamten ausländischen Direktinvestitionen.¹⁰

Indiens Infrastrukturprojekte in Burma

Obwohl sie nur einen kleinen Prozentsatz der FDI in Burma darstellen, gibt es eine Reihe von Indien finanzierten Großprojekten, die in Burma realisiert werden, und die das Fundament für die in Zukunft schnell wachsenden FDI aus dem öffentlichen und dem privaten Sektor legen. Die größten durch Indien finanzierten Infrastrukturprojekte, die gegenwärtig in Burma umgesetzt werden sollen, sind folgende:

1. Der Ausbau des Tamu-Kalay-Highway (»India-Myanmar Friendship Road«)

Als Indiens erstes Projekt in Burma nach der Etablierung der LEP, sollte die »India-Myanmar Friendship Road« die Weichen für eine neue Ära der Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern stellen. Das 30 Millionen USD teure Projekt zur Verbreiterung und Erneuerung des Belags der Fernstraße wurde vom indischen Außenministerium finanziert und von der indischen Border Roads Organization innerhalb von drei Jahren gebaut und 2000 fertiggestellt. Die bestehende Straße hatte 71 einspurige Brückenpassagen die erweitert werden mussten; Burmas Regierung hatte sich zur Vollendung der Arbeiten verpflichtet. Doch bis 2013 waren die Brückenarbeiten noch nicht fertig gestellt, der Verkehr auf der Autobahn war auf ein Tempo gemäß einspuriger Fahrbahnen beschränkt.¹¹ 2013 wurde schließlich ein neues Abkommen unterzeichnet, in dem Indien die Verantwortung für die Fertigstellung der Erweiterung der 71 Brücken übernimmt.



2. Der India-Myanmar-Thailand-Trilateral Highway _____

Die trilaterale Indien-Myanmar-Thailand Fernstraße, die streckenweise die »Friendship Road« überschneidet, ist einer der größten Ost-West-Korridore, die für die Greater Mekong Subregion geplant sind. Die trilaterale Fernstraße wird den indischen Staat Manipur mit der Tak-Provinz im Nordwesten Thailands verbinden. Obwohl die Absichtserklärung bereits 2002 unterzeichnet wurde, ist das Bauvorhaben im Verzug und wird nach jüngsten Schätzungen erst 2018 fertiggestellt sein. Indien hat Myanmar stark unter Druck gesetzt, seinen Abschnitt fertig zu stellen und erweiterte sogar die 500 Millionen USD Kreditlinie für die burmesische Regierung um die Kosten für die Erweiterung der 1.600 km-Strecke in Burma zu decken. 12 Einige Abschnitte der 3.200 km langen Fernstraße sind bereits gebaut, andere Teile benötigen jedoch noch zusätzliche Arbeiten, damit eine gleichmäßige Breite und Oberfläche auf der ganzen Strecke gewährleistet werden kann. Der ehemalige indische Premierminister Manmohan Singh wollte die Fernstraße östlich durch Kambodscha hin zum Mekong Delta in Vietnam erweitern; diese Entscheidung ist aber letztlich abhängig vom nächsten ASEAN-Indien-Fünf-Jahres-Aktionsplan 2016.

3. Das Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project (Kaladan-Projekt) _

Das Kaladan-Projekt sieht den Bau eines kombinierten Transportsystems – bestehend aus einer Binnenwasserstraße und einer Fernstraße – vor. das den Mizoram-Staat im Nordosten Indiens mit dem Tiefseehafen in Sittwe im Rakhine-Staat am Golf von Bengalen verbindet. Der Tiefseehafen wird auf 48.000 gm Neuland gebaut, welches durch die Aufschüttung von geschätzten 560.000 Kubiktonnen Erdboden aus dem umliegenden Flussbett entstehen wird. Der Hafen wird als Umschlagplatz für die Fracht aus großen Containerschiffen auf kleinere 300-Tonnen-Schiffe fungieren; die Schiffe werden dann die Fracht über die 160 km lange Binnenwasserstraße am Kaladan-Fluss zu einem großen, derzeit im Bau befindlichen Binnenhafenkomplex in Paletwa im Chin-Staat transportieren. In Paletwa wird die Fracht auf Lastkraftwagen verladen und über eine noch nicht gebaute, 130 km lange Fernstraße zu einer neuen Zollstation in Zorinpui-Myeik Wa an der südlichsten Spitze der indisch-burmesischen Grenze gefahren.

Die Absichtserklärung für das 60 Millionen USD teure Projekt, welches eine 80 km lange Fernstraße zwischen den Städten Rih und Tiddim vorsieht, ist 2012 unterzeichnet worden. Geplant ist, die Fernstraße zu jeder Jahreszeit passierbar zu machen (bisher war die Straße zwischen Mai und Oktober, also während der Monsunzeit, nicht passierbar) und so die Zollstation Rih-Zohkhawthar dauerhaft mit dem Chin-Staat und der Sagaing-Region zu verbinden. 13 Die Bauarbeiten, die von einem indischen Staatsunternehmen geleitet werden, sind im Gange und werden wahrscheinlich 2015 fertiggestellt.

5. Die Tamanthi- und Shwesaya-Wasserkraftwerke _

2004 unterzeichneten die Regierung Burmas und die indische National Hydroelectric Power Corporation eine Absichtserklärung zum Bau eines 1.200-MW-Staudamms am Fluss Chindwin in der Sagaing-Region, in der Nähe der Grenze zu Manipur. Gemäß dem ursprünglichen Abkommen sollten 80 Prozent der durch den Tamanthi-Staudamm gewonnenen Energie an Indien verkauft werden. 2008 wurde die Absichtserklärung um beide Staudämme, Tamanthi und Shwesaya, erweitert. Doch Machbarkeitsstudien haben darauf hingewiesen, dass die Projekte wegen der hohen Konstruktionskosten und aufgrund des lokalen Widerstandes bezüglich der negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen der Staudämme, wirtschaftlich nicht realisierbar sind; gegenwärtig sind diese Projekte ausgesetzt.14 In den ersten Phasen der Vermessung waren bereits 2.400 Menschen umgesiedelt worden. Sobald die Reservoirs ihre ganze Kapazität erreicht hätten, wären weitere 45.000 Menschen zur Umsiedlung gezwungen worden. 15

6. Grenzübergänge __

Fünf Grenzübergänge mit Zollstationen sind bereits an der indisch-burmesischen Grenze eröffnet worden oder in Planung:

- Moreh (Manipur, Indien) Tamu (Sagaing-Region, Burma) [eröffnet]
- Zohkhawthar (Mizoram, Indien) Rih (Chin-Staat, Burma) [eröffnet]
- Pangsau (Arunachal Pradesh, Indien) Tennai (Sagaing-Region, Burma) [eröffnet]
- Zorinpui (Mizoram, Indien) Myeik Wa (Chin-Staat, Burma) [in Planung]
- Awangkhu/Ukhral (Nagaland, Indien) Somra/ Lashi (Sagaing-Region, Burma) [in Planung]

Der Bau beziehungsweise die Erweiterung von Grenzmärkten auf beiden Seiten der Grenze ist in Planung. Um die Zollabfertigungen zu vereinfachen, hat Indien Englischkurse für burmesische GrenzsoldatInnen angeboten.

7. Sonderwirtschaftszonen und andere Infrastruktur —

Sobald das Kaladan-Projekt in Betrieb genommen wird, will Indien eine SEZ in Sittwe im Rakhine-Staat errichten. Dabei handelt es sich um einen langfristigen Plan, doch die indische Regierung hat bereits 150 Millionen USD für die Frühphase des Baus der SEZ zugesagt. Es wird berichtet, Indien plane in die SEZ in Dawei zu investieren, da diese einen strategischen Hafen für das Abladen indischer Güter, die für Thailand, Festland-Südostasien und Südwest-China bestimmt sind, darstellen.

Indien baut zurzeit – oder plant den Bau – mehrerer kleinerer Infrastrukturprojekte: u.a. eine Bahntrasse zwischen Manipur und Mandalay, grenzüberschreitende Glasfaserkabel (sogenannte »Konnektivitätskorridore«), Hochspannungsleitungen und Umspannstationen, grenzüberschreitende Bewässerungsnetzwerke sowie eine Reihe maritimer Transportrouten.

Schlussbemerkungen _____

Burma wird in Zukunft weiterhin im Fokus der Asienpolitik Indiens stehen, wie es die kleinen, aber stetig wachsenden Handelsbeziehungen und die Spannweite der indisch-finanzierten Projekte, die gegenwärtig umgesetzt und geplant werden, bezeugen. Burma ist Indiens »Landbrücke« zum Großraum Südostasien und eines der Länder, in denen Indien mit China um politischen Einfluss, militärische Kooperation, wirtschaftliche Möglichkeiten und Energiesicherheit konkurriert. Es bleibt zu beobachten, inwiefern Indiens Zusammenarbeit mit Burma den Alltag der Menschen in der indisch-burmesischen Grenzregion beeinflussen und welche Auswirkungen die neue Richtung der LEP/AEP auf die Entwicklung Burmas insgesamt haben wird.

Einige haben argumentiert, dass China einen deutlichen Vorsprung in Bezug auf seine Aktivitäten in Burma genießt. Eine andere Interpretation aber wäre, dass das »langsame Tempo« der jüngsten indischen Aktivitäten Vorteile hat, da so Lektionen gelernt werden können, wie große Infrastrukturprojekte umsetzbar sind, ohne die Menschenrechte der Lokalbevölkerung zu verletzen. Diese zusätzliche Zeit ist eine Gelegenheit für Indien, sein Engagement in Burma sorgfältiger zu planen und so maßzuschneidern, dass seine Initiativen tatsächlich auch für beide Seiten vorteilhaft sind. Auch die Lokalbevölkerung konnte die Zeit nutzen, um sich zu organisieren und dafür zu sorgen, dass ihre Bedürfnisse und Vorstellungen von Entwicklung auf adäquate Weise angesprochen werden. Darüber hinaus konnten sie sich einen besseren Überblick über die potenziellen negativen Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt verschaffen.

Zum jetzigen Zeitpunkt, da die anfängliche Begeisterung für die demokratischen Reformen und den Friedensprozess zu schwinden droht – innerhalb Burmas und der internationalen Gemeinschaft ist zunehmend die Rede vom »Stillstand der Reformen« und vom »Rückschritt« – bleibt letztlich eine Frage besonders wichtig: wie wird Indiens Außenpolitik reagieren, wenn sich dieser Rückschritt fortsetzen oder gar beschleunigen wird?

Quellen_

- 1 <www.atimes.com/atimes/South_Asia/EJ11Df05. html>
- 2 <thediplomat.com/2014/11/modi-unveils-indias-act-east-policy-to-asean-in-myanmar/>
- 3 »Citizenship, Identity, and Conflict in South Asia's Borderlands« (podcast); <itunes.carnegiecouncil.org/carnegie/audio/20141113_Vijayan.mp3>
- 4 <www.dvb.no/analysis/look-west-where-burmameets-india/35236>
- 5 <www.thehindu.com/news/national/india-and-myanmar-hold-meeting-on-crossborder-issues/article 6599248.ece>
- 6 2012 betrug Indiens gesamter globaler Handel 794 Milliarden USD, der Handel mit Burma 800 Millionen USD. www.theguardian.com/news/datablog/2013/feb/22/cameron-india-trade-exports-imports-partners>
- 7 <myanmedelhi.com/myanmar-india-border-tradereaches-over-us-29-million-in-tamu/>
- 8 <www.economist.com/news/asia/21632649promises-closer-ties-over-border-myanmar-are-longway-reality-missing-link>
- 9 <www.myanmarinsider.com/thai-pm-urges-india-on-dawei-sez-development/>
- 10 <www.mizzima.com/business/investment/item/ 10445-foreign-investment-figures-highlight-china-sdominance>
- 11 <www.irrawaddy.org/multimedia-burma/slow-connectivity-india-burma-border.html>
- 12 <www.worldconstructionnetwork.com/news/indiagrants-myanmar-500-million-loan-to-build-trilateralhighway-160812>
- 13 < www.mdoner.gov.in/node/1505>
- 14 <www.newindianexpress.com/nation/India-scrapstwo-hydel-projects-in-Myanmar/2013/06/06/ article1621605.ece>
- 15 <burnariversnetwork.org/index.php/actions/press-releases/907-burma-rivers-network-welcomes-indias-cancellation-of-tamanthi-dam-urges-china-and-thailand-to-take-similar-environmental-responsibility>



Impressum .

© Stiftung Asienhaus, Köln März 2015

Über den Autor:

Sam Cartmell ist seit 2012 Projektmanager der Chin Human Rights Organization (CHRO). Er ist Ko-Autor des 2013 veröffentlichten Berichts »One Cannot Step into the Same River Twice: making the Kaladan Project people-centred«.

Satz und Gestaltung:

Klartext Medienwerkstatt GmbH, Essen <www.k-mw.de>

Redaktion:

Christina Grein, Michael Hackmann

Übersetzung:

Sandy Artuso

Für den Inhalt dieser Publikation ist allein die Burma-Initiative der Stiftung Asienhaus verantwortlich; die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt von Engagement Global gGmbH und dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung wieder.

Kontakt:

Burma-Initiative Stiftung Asienhaus Hohenzollernring 52 50672 Köln Deutschland/Germany

Tel.: +49-(0)221-716121-25

<www.asienhaus.de>

<christina.grein@asienhaus.de>

Gefördert von Engagement Global im Auftrag des





Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

und von



»India-Myanmar Friendship Road« © Sam Cartmell