

Chinas Projekt einer „Maritimen Seidenstraße“ wächst zu einem globalen Netzwerk

Friedliche Partizipation in Häfen und Schifffahrt?

VON BURKHARD ILSCHNER*

Das milliardenschwere Projekt ist weit vorangeschritten: China investiert massiv in ein globales Netzwerk von Schifffahrtslinien und Häfen, das als „maritime Seidenstraße“ Teil der so genannten „Belt and Road Initiative“ (BRI) ist. Die BRD und die EU schauen weitgehend passiv zu, kritisieren das Vorhaben als „sinozentrisch“ und fordern – wie jüngst der deutsche Chefdiplomat in Beijing, Michael Clauss – mit scharfem Ton mehr Mitsprache (1). Wieso?

Das Museum der Maritimen Seidenstraße in der chinesischen Provinz Guangdong ist Teil des gleichnamigen Museums und Forschungsinstituts der Hauptstadt Guangzhou. Es wurde für und um ein 1987 gehobenes, restauriertes Schiffswrack der Song-Dynastie (960-1279) gebaut, von dem es heißt, es sei eines der ersten Handelsschiffe auf der Maritimen Seidenstraße gewesen.

ZHANZHUGANG / WIKIMEDIA COMMONS

Seit 2013 ist die Volksrepublik China bemüht, mit der BRI von der eigenen Pazifikküste über Zentralasien, Arabien, Ostafrika und Nahost bis Westeuropa ein wirtschaftliches und kulturelles Netzwerk zu etablieren, das sich image-bewusst des mittelalterlichen Begriffs „Seidenstraße“ bedient: Damals waren chinesische Waren – darunter eben auch in Europa begehrte Seide – nicht nur auf dem Landweg (der eigentlichen „Seidenstraße“) über die Mongolei und den Iran bis Syrien, sondern auch mittels eines Netzwerks von Seerouten über den Indischen Ozean gen Westen gelangt, bis Arabien und Ägypten. Nur das Fehlen des Suez-Kanals – der wurde erst 1869 eröffnet – verhinderte damals eine durchgehende nautische Verbindung: Im nordöstlichen Mittelmeerraum „trafen“ sich beide Routen, von dort erfolgte die Verteilung ihrer Waren gen Europa.

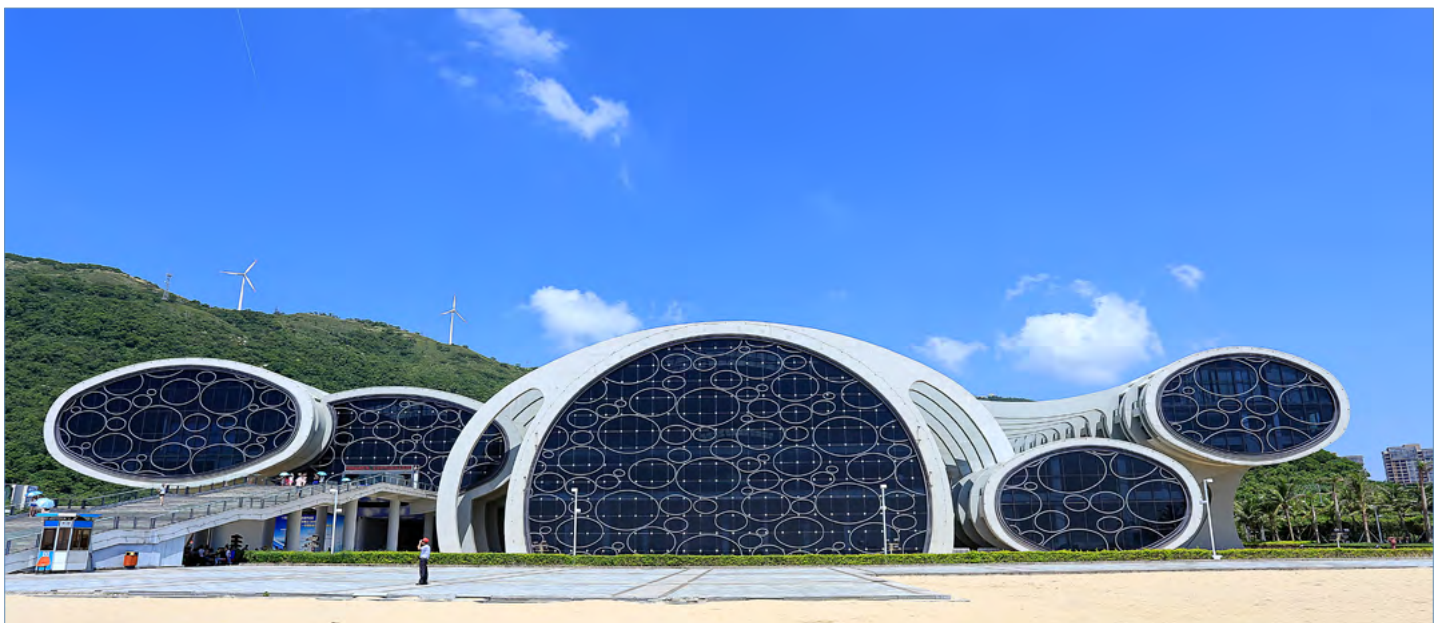
Im Sommer dieses Jahres hat das „Internationale Maritime Museum Hamburg“ in einer eindrucksvollen Sonderausstellung an die kommerziellen und kulturellen Beziehungen zwischen China und Europa entlang der „Maritimen Seidenstraße“ zwischen dem 13. und 17. Jahrhundert erinnert (2). Die Schau war eine Leihgabe des chinesischen Guangdong-Museums aus Guangzhou: Es heißt, die vorangegangene Forschungsarbeit habe maßgeblich zur Entwicklung der BRI ab 2013 und zur Wiederbelebung der mittelalterlichen Idee eines überseeischen Netzwerks beigetragen.

In China wurde daraus 2015 ein parteioffizielles Konzept der Nationalen Entwicklungs- und Reform-Kommission. Es trägt den Titel „Vision und Aktionen zum gemeinsamen Aufbau

des Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels und der Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ (3) und prägt damit auch die aktuellen Begriffe: Der „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel“ ist das neue Netzwerk transkontinentaler Landverbindungen. Der Begriff „Maritime Seidenstraße“ indes meint ein Netzwerk von Schifffahrtslinien und Hafenbeteiligungen – und er will auch „strategische Triebkräfte für die Hinterlandentwicklung“ fördern, das bedeutet Investitionen in und Kooperationen bei küstenorientierter Infrastruktur.

Beide Netze zusammen bilden das Konzept der besagten BRI, die in den aktuellen Fünf-Jahres-Plan integriert wurde (4). Folgerichtig gilt sie damit als strategische Zielsetzung eigenen politischen Handelns und als Richtschnur zur Einbindung anderer Staaten in ein solches Netzwerk. Sie beschwört den „Geist der Seidenstraße“ als historisches und kulturelles Erbe: „Frieden und Zusammenarbeit, Offenheit und Inklusivität, gegenseitiges Lernen und gegenseitiger Nutzen“. Wie immer man das bewertet – es sind amtlich fixierte Grundsätze und Ansprüche, an denen die Volksrepublik China sich messen lassen muss.

Nur um des besseren Verständnisses willen: Thema ist hier das maritime Konzept – deshalb an dieser Stelle nur ein paar kurze Anmerkungen zum landseitigen Netzwerk: Transkontinental ist die Strecke des „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels“ von China westwärts flexibel projektiert – über Iran, Irak, Syrien und die Türkei bis zum Balkan verläuft eine Südroute, über Russland (Omsk, Moskau)





und Weißrussland eine Nordtrasse. Die Tatsache, dass Züge heute schon Container aus China bis nach Hamburg, Duisburg und Rotterdam transportieren, kann niemanden überraschen, der sich hierzulande mit Logistik auskennt. „China kommt schneller, als manch einer es wahrhaben will“ – dieser Satz des Bremerhavener Logistikexperten Heinz-Jürgen Scheibe stammt aus den späten 1980er Jahren: An der dortigen Hochschule wurde damals – die Sowjetunion befand sich in der Ära Gorbatschow in rapidem Umbruch – aus Sicht westeuropäischer Häfen über die Wiederbelebung der „Transsib“-Eisenbahn diskutiert. Dabei wurden Optionen wie eine Verlängerung der Schienentrasse bis China ebenso geprüft wie eine Beschleunigung der maritimen Verbindungen: von Fernost per Großschiff bis ins Mittelmeer und von dort – entweder via „Short Sea Shipping“ über Gibraltar oder über transalpine Trassen auf dem Landweg – nach Nordwesteuropa.

Etliche dieser 30 Jahre alten Ideen sind heute – landseitig wie über See – längst Realität, andere sind von ihr überholt worden, und das nicht immer zum gesellschaftlichen Nutzen: Erinnert sei hier beispielhaft an den oft beschriebenen, steuerlich hoch subventionierten Gigantismus westeuropäischer und nicht zuletzt deutscher Reeder. Sie organisieren den China- und Fernosthandel mit immer größeren Schiffen bis Nordwesteuropa und setzen dabei hiesige Hafenstädte unter Druck, ihre Terminals und Wasserwege diesem Gigantismus anzupassen.

Im Frühjahr dieses Jahres prophezeite der Chef des halbstaatlichen norddeutschen Hafenlogistikers Eurogate, Thomas Eckelmann, der interkontinentale Warenverkehr von Ostasien nach Europa werde sich zunehmend auf den Mittelmeerraum konzentrieren (5): Das war nicht als Reminiszenz an die erwähnte Bremerhavener Hochschul-Debatte gemeint, sondern als Ausdruck eigener Interessen. Denn fürs so genannte „Transshipment“ – das Umladen vom 22.000-TEU-Schiff auf kleinere „Feeder“ im Zuge von „Short-Sea-Shipping“-Konzepten

– verfügt Eurogate über sieben ideale mediterrane Standorte zwischen Zypern und Gibraltar.

„Short Sea Shipping“ zwischen mediterranen und hiesigen Häfen ist heute meist dem intrakontinentalem Warenaustausch vorbehalten. Während des jüngsten Suez-Kanal-Ausbaus wurden schon Ausweichoptionen ums südafrikanische Kap geprüft, im Zuge des Klimawandels wird über Arktis-Routen geredet. Nur eines fand nicht statt: eine breite Debatte über neue Konzepte zur Vernetzung einzelner Etappen der Ostasien-Europa-Verbindung – zur gegenseitigen Entlastung, zum gegenseitigen Nutzen. Dafür mussten erst die Chinesen ihre Initiative präsentieren.

Seither wird über die neue „Maritime Seidenstraße“ zwar gesprochen, aber noch immer wird das chinesische Konzept überwiegend nur fragmentarisch – auf eigene Interessen fixiert – wahrgenommen, statt es als das zu sehen, was es ist: der Entwurf eines globalen Netzwerks. Längst geht es nicht mehr nur um Visionen, das Konzept befindet sich bereits in Umsetzung. „Sinozentrik“-Kritik ist da ebenso fehl am Platze wie der Ruf nach bloßer „Mitsprache“ – gefordert ist aktive Mitgestaltung. Wer das Netzwerk der „Maritimen Seidenstraße“ dem chinesischen Anspruch nach als Angebot zur Partizipation begreift, darf es weder als Bedrohung verteufeln noch ignorieren, sondern muss Knowhow und Geld ebenso einbringen wie eigene Ansprüche, auch und vor allem soziale und ökologische. Nur dann wird die Praxis zeigen, wie ernst China seinen Appell an die vermeintlichen historischen Werte friedlicher Zusammenarbeit meint.

Ex-Bundespräsident Roman Herzog nannte bereits 1998 die (historische) Seidenstraße ein Beispiel für die gelungene Vernetzung „grenzüberschreitender Verkehrssysteme mit kultureller Eigenständigkeit und regionalem Selbstbewusstsein“ (6). Aber das hatte keinen „Ruck“ im Herzog’schen Sinne zur Folge, keine eigenständigen Initiativen von deutscher (oder europäischer) Seite. Erst das chinesische

Singapur ist heute der zweitgrößte Containerhafen der Welt, im Vordergrund der Keppel-Terminal. Acht von elf Häfen des Stadtstaats sind Containerhäfen, teils unter COSCO-Beteiligung.

FOTO: KROISENBRUNNER / WIKIMEDIA COMMONS

Konzept veranlasste 17 Jahre später die Europäer zu einer ersten Reaktion: 2015 bot die EU den Chinesen mit einer so genannten „Konnektivitätsinitiative“ Synergien zu ihrer BRI an.

Aber wie: Man erkennt, dass China die Transportinfrastruktur durch Zentralasien und den Indischen Ozean nach Europa im Blick hat. Man sieht, dass in Asien, Mittel- und Osteuropa chinesische Investitionen zur Infrastrukturverbesserung begehrt sind und sich in Umsetzung befinden. Trotzdem beschränkt die EU ihre „Investitionsoffensive“ auf den eigenen Raum – und beklagt, es sei offen, „wie divergierende Interessen zusammengeführt werden können“. Brüssel nimmt auch zur Kenntnis, dass China bereits vor Ausrufung seiner BRI mit der so genannten „16+1“-Initiative einen regionalen Kooperationsansatz gestartet hat, der elf EU-Mitgliedsländer und fünf Beitrittskandidaten aus Mittel- und Osteuropa einschließt. Gerade eben hatte Ungarns Viktor Orbán die Gruppe in Budapest zu Gast. Dennoch ist nicht erkennbar, dass die EU darin offiziell ein Problem sieht – man ließ sich sogar gutachterlich bestätigen, das habe keinen spalterischen Charakter.

Auch die BRD agiert bislang eher zurückhaltend. Als Chinas Staatspräsident Xi Jinping Anfang Juli in Berlin zu Besuch war, hob Bundeskanzlerin Angela Merkel zwar in einer gemeinsamen Pressekonferenz hervor, man habe „positiv die Anstrengungen zu der so genannten Seidenstraßen-Initiative begleitet“ – beschränkte sich dann aber nur auf die vage Hoffnung einer „transparenten Ausschreibung“ bei künftigen Beteiligungen (7). Auf der jüngsten Nationalen Maritimen Konferenz der Kanzlerin im April dieses Jahres in Hamburg war Chinas Plan kein Thema, obwohl dort die maritime Wirtschaft versammelt war, um sich über

globale Aktivitäten ihrer Branche zu verständigen. Und möglicherweise genügt es auch nicht, mit Brigitte Zypries eine nur vorübergehend amtierende Wirtschaftsministerin nach Beijing zu entsenden, wenn China – wie im Mai dieses Jahres – Staats- und Regierungschefs aus 29 Ländern empfängt, um seine BRI zu feiern.

Wladimir Putin war ebenso dabei wie Recep Tayyip Erdogan oder der philippinische Präsident Rodrigo Duterte, aber die EU war höchstrangig nur durch drei osteuropäische und drei mediterrane Regierungschefs vertreten: Die einen – Polen, Ungarn und Tschechien – sind tangiert vom „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel“, die anderen – Griechenland, Italien und Spanien – „Anrainer“ der „Maritimen Seidenstraße“. Zwar hat die EU den Charakter der BRI als „Entwicklungsstrategie und Rahmenaufgabe“, die auf Zusammenarbeit fokussiert sei, erkannt. Aber über die erwähnte „Konnektivitätsinitiative“ hinaus bleibt es bislang bei floskelhaften Appellen, eine „blaue Partnerschaft“ zwischen China und der EU zu etablieren.

Aktive Partizipation seitens Europas oder Deutschlands am längst wachsenden Netzwerk der von China als friedlich und offen apostrophierten globalen Konzeption der BRI ist nicht erkennbar. Ein Engagement Deutschlands und Europas für mehr Einfluss auf das neue Seidenstraßen-Netzwerk müsste vor allem den Blick auf die maritimen Komponenten richten. Denn längst investiert China in vielfältiger Form in Küstenstaaten entlang der „Maritimen Seidenstraße“ in Häfen, Infrastruktur und punktuell auch in militärische Absicherung. Es gibt unterschiedliche Schätzungen über die finanziellen Größenordnungen, letztlich dürfte es deutlich über die Marke von umgerechnet einer Billion US-Dollar hinaus gehen.

Finanziert wird unter anderem über die „Asian Infrastructure Investment Bank“ (AIIB),

die ihren Sitz in Beijing hat. China hat sie in Konkurrenz zur US-dominierten „Asian Development Bank“ (ADB) gegründet und sichert sich eigenen Einfluss mittels eines 26,1-Prozent-Anteils mit Veto-Recht, obwohl die Bank von mehr als 50 Staaten getragen wird. Auch Deutschland und andere EU-Staaten sind beteiligt, somit stecken in den Investitionen im Rahmen der BRI auch deutsche Steuergelder. Zwar hat die Bundeskanzlerin im Oktober 2015 Deutschlands Rolle als „Anteilseigner an der AIIB“ hervorgehoben und betont, man wolle sich „an führender Stelle gerne ... einbringen“ (8). Die Frage, ob es ausreicht, „die Investitionsprojekte entlang der Seidenstraße mit viel Aufmerksamkeit“ zu verfolgen und „womöglich auch „Beiträge“ dazu zu leisten, ist damit längst nicht beantwortet.

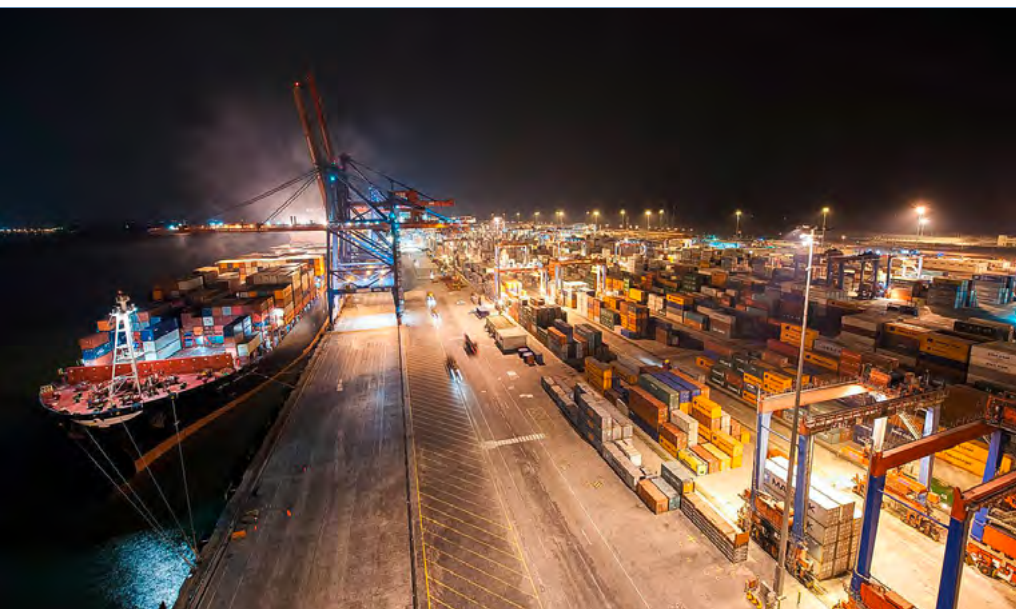
Aber China investiert nicht nur über die AIIB, sondern stellt Mittel für ausländische Infrastrukturprojekte auch selbstständig bereit. So hat Beijing etwa den staatlichen „Seidenstraßen-Fonds“ mit umgerechnet 20 Milliarden US-Dollar ausgestattet, staatliche Banken sagten weitere 55 Milliarden US-Dollar zu. Im Zentrum von Hongkong im „China Overseas Building“ residiert mit der „Maritime Silk Road Society“ eine Art PR-Agentur mit Vereinsstruktur (9), in der im Prinzip jeder Mitglied werden kann; ihre besondere Aufgabe aber richtet sich auf junge Menschen und Studenten vorwiegend der ASEAN-Staaten, die ermutigt werden sollen, die entwicklungspolitischen Chancen der BRI zu unterstützen.

Ein Blick auf bisherige BRI-Aktivitäten entlang der Route der „Maritimen Seidenstraße“ zwischen Ostasien und Europa – die folgende Auflistung ist nur exemplarisch! – bestätigt nachdrücklich, dass China das Projekt gezielt und nachdrücklich vorantreibt und dabei sehr genau darauf achtet, die Kontrolle zu behalten:

- Die Meeresstraße von Malakka zwischen Sumatra und Malaysia ist nautisch und wirtschaftlich eine unverzichtbare Verbindung zwischen Südchinesischem Meer und Indischem Ozean, aber auch ein Nadelöhr, das es strategisch abzusichern gilt. Rund um Singapur – zweitgrößter Hafen der Welt, an dem Chinas Staatsreederei COSCO bereits Anteile besitzt – bauen chinesische Investoren im südostmalayischen Johor Baru eine riesige Trabantenstadt für wohlhabende Chinesen, Dienstleister und Händler einschließlich einer Bahnverbindung via Kambodscha bis Beijing.
- Weil zu einer effektiven Absicherung auch Alternativen gehören, hat China einerseits Indonesien vorgeschlagen, den Bau von knapp 30 modernen Häfen entlang seiner diversen Küsten zu finanzieren. Andererseits soll in Kuantan im Osten Malaysias sowie in Malakka im Westen des Landes und zusätzlich nordwestlich in Kyaukpyu (Myanmar) in weitere Häfen investiert werden. Im benachbarten Bangladesch baut China den Hafen von Chittagong aus sowie einen neuen Tiefwasserhafen in Sonadia.
- Im Süden Sri Lankas hat China im Juli 2017 den Hafen von Hambantota zu 70 Prozent übernommen, er soll zum Knotenpunkt künftiger Verkehre zwischen Südostasien und Afrika werden. Indien verfolgt die Aktivitäten mit Skepsis – aus Sicherheitsbedenken und aus Sorge, ein Aufschwung in Hambantota könne eigene Häfen ins Abseits drängen. Prompt war Indiens Regierungschef Narendra Modi dem erwähnten BRI-Gipfel im Mai ferngeblieben.
- Im Südwesten Pakistans baut China in Gwadar einen Tiefwasserhafen, der zwar abseits der „Maritimen Seidenstraße“, strategisch aber nahe der Zufahrt zum Persischen Golf liegt. Er wird über eine Eisenbahnlinie an Chinas Südwestprovinz Xinjiang angebunden – Gesamtkosten beider Projekte umgerechnet 54 Milliarden US-Dollar – und soll Drehkreuz zwischen Ostasien, Arabien, Afrika und Europa werden. Via Bahnlinie können zudem chinesische Ölimporte transportiert werden, die derzeit noch per Schiff durch die Straße von Malakka müssen. Für den Energiebedarf von Hafen und Bahn investiert China, das sich gerade in Bonn und Paris als potenziell klimaschützend feiern ließ, in Pakistan übrigens in die Kohleverstromung.

Der Suez Canal Container Terminal (SCCT) in Port Said wurde maßgeblich vom dänischen Hafenbetreiber APM Terminals des Møller-Mærsk-Konzerns ausgebaut und betrieben. Heute hält APM „nur noch“ 55 Prozent, neben kleineren Anteilen in ägyptischer Hand (Kanalverwaltung, Nationalbank) ist COSCO mit 20 Prozent eingestiegen – vorerst...

Foto: SCCT





Aus einer Pressemitteilung des Port of Zeebrugge vom September 2017: „APM Terminals und ... COSCO SHIPPING Ports‘ ... haben eine Vereinbarung zum Erwerb von 100 Prozent der Aktien von APM Terminals Zeebrugge erzielt. COSCO strebte nach einer zentralen europäischen Drehscheibe ... mit ... einer vorteilhaften Lage gegenüber den Märkten...“

FOTO: UWE ARANAS / WIKIMEDIA COMMONS

- Einen kleinen Brückenkopf leistet sich Beijing auf den Malediven, obwohl die Inselgruppe in der globalen Schifffahrtspolitik eher keine Rolle spielt: Der Ausbau des Flughafens und seine Anbindung an die Hauptstadt-Insel Malé mittels einer riesigen Brücke wird von China sowohl finanziert als auch technisch realisiert.
- Im tansanischen Bagamoyo gegenüber von Sansibar entstehen ein supermoderner Tiefwasserhafen, eine Satellitenstadt, ein Flugplatz und ein Industriegebiet. Das Zehn-Milliarden-Dollar-Projekt wird von China und Oman finanziert. Bagamoyo, etwa 60 Kilometer nördlich von Dar es Salaam, soll nach Fertigstellung infrastrukturell ins Landesinnere vernetzt werden, von Mosambik bis Kenia sowie bis zur DR Kongo.
- Kenias Hafen Mombasa hat China eine doppelte Verbindung ins Binnenland und zur Hauptstadt Nairobi spendiert – per Schiene und Straße – und sich dafür das Recht einräumen lassen, für geschätzte 25,5 Milliarden Dollar nordöstlich von Mombasa den so genannten Lamu-Komplex zu bauen – einen Megaport mit 32 (!) Liegeplätzen samt angrenzender Industrieareale einschließlich Infrastruktur über neue Verkehrskorridore bis in den Südsudan und Äthiopien. Auch hier wird übrigens die Energieversorgung durch ein Zwei-Milliarden-Dollar-Kohlekraftwerk gesichert.
- Auf dem Weg zum Mittelmeer hat China seit Sommer 2017 auch einen militärischen Stützpunkt – in Djibouti am Golf von Aden, direkt neben den Marinehäfen anderer Großmächte. Offiziell soll die Militärbasis nur der Piraterie-Bekämpfung sowie der Unterstützung von UN-Hilfsmissionen in Afrika dienen. Aber das behaupten andere hier ansässige Militärmächte – unter anderem die USA, Frankreich, Japan – auch. Am zivilen Hafen von Djibouti ist die China Merchant Group beteiligt.
- Auf dem Kurs nach Nordwesten gen Mittelmeer entsteht nahe der ägyptischen Küstenstadt Ain Suchna als chinesisch-ägyptisches Gemeinschaftsvorhaben die Sonderwirtschaftszone Teda Egypt. Gegenüber von Suez und seiner strategisch wichtigen Kanalausfahrt erweitern chinesische Baufirmen den Hafen von Adabiya und am anderen Ende des Suezkanals hält COSCO Anteile am Containerterminal Port Said East Port.
- Im Mittelmeer selbst hatte China vor einiger Zeit vergeblich versucht, auf Kreta Fuß zu fassen und in Timbaki einen großen Containerhafen zu bauen. Das dürfte sich erledigt haben, seit die EU-Finanzdiktatoren die Griechen unter Alexis Tsipras gezwungen haben, COSCO den Hafen von Piräus zu überlassen, sozusagen als Brückenkopf im Mittelmeer. Die Chinesen investieren, der Umschlag nimmt zu – aber die Hafentarbeiter sehen sich gezwungen, „grundlegende Rechte“ sowie „Arbeitsrechte und Tarifverträge gegen den Investor zu verteidigen“.
- Anfang November hat Portugals Ministerin für Meeresangelegenheiten, Ana Paula Vitorino, in Begleitung von drei Dutzend Schifffahrtsmanagern in China über eine Beteiligung Portugals an der „Maritimen Seidenstraße“ verhandelt. Umgerechnet etwa 2,5 Milliarden US-Dollar soll China unter anderem in den Ausbau der Containerhäfen von Sines, Lissabon und Leixoes investieren: Portugal wolle sich „als globales logistisches Drehkreuz im Atlantik“ aufstellen, sagt Vitorino – für China wäre das ein weiterer Brückenkopf auf der Route nach Nordwesteuropa.
- Dort haben chinesische Firmen heute bereits etliche Beteiligungen, so etwa COSCO neben Piräus auch in Rotterdam, die SIPG als Hafenbetreiber von Schanghai im belgischen Zeebrugge; und CK Hutchison – privater

Hongkong-Konzern mit engen Bindungen an die KP-Führung in Beijing – sitzt in Rotterdam, Venlo, Duisburg, Felixstowe, Gdynia und Barcelona. Der Versuch eines chinesischen Konsortiums, in Hamburg Fuß zu fassen und einen fünften Container-Terminal zu bauen und zu betreiben, ist zwar spontan auf breite Ablehnung gestoßen – erledigt ist die Sache damit aber längst nicht.

Laut einer Studie der Londoner Investmentbank Grisons Peak (10) stellt China aktuell vier der zehn größten Hafenbetreiber der Welt sowie vier der 20 größten Schifffahrtslinien. Zudem sind fast zwei Drittel der 50 größten Häfen der Welt entweder in chinesischem Besitz oder abhängig von chinesischen Investitionen; 2010 habe das nur für ein Fünftel von ihnen gegolten.

„China kommt schneller, als manch einer es wahrhaben will.“ – Wer heute die chinesische BRI als Bedrohung thematisiert, hat eine Entwicklung verschlafen, hat frühzeitige Prognosen hiesiger Experten nicht ernst genommen. Wenn heute über den chinesischen Plan einer „Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ geredet werden muss, dann nur, weil Beijing die Chancen einer derartigen Strategie schneller und klarer erkannt – und angepackt – hat als hiesige Politiker und Logistiker. ◀

ANMERKUNGEN:

* dieser Text ist in ähnlicher Form am 7. Dezember 2017 auch in der Tageszeitung „junge Welt“ erschienen.

1. „junge Welt“ vom 19. Oktober 2017
2. <https://kurzlink.de/immh-guangdong>
3. https://kurzlink.de/bri_28-03-2015
4. https://kurzlink.de/5-j-plan_2016-20
5. „tageszeitung“ vom 7. April 2017; <http://www.taz.de/!5395797/>
6. <https://kurzlink.de/herzog-1998>
7. https://kurzlink.de/merkel-pk_05072017
8. https://kurzlink.de/merkel-pk_2015
9. <http://www.maritimesilkroad.org/hk/>
10. u. a. SPIEGEL online vom 16. Juli 2017