



06. August 2026 um 9:00
Ein Artikel von: Jens Berger

Titelbild: Rawpixel.com/shutterstock.com

China hat die Weltwirtschaft einmal mehr gerettet

Der Ölpreis ist ein Mysterium. Zu Beginn des amerikanisch-israelischen Angriffskriegs gegen den Iran hatten sämtliche Experten und Branchenkenner eine mittelfristige „Explosion“ der Rohölpreise von 150 US-Dollar und mehr vorausgesagt. Obgleich sich die Versorgungslage seit März noch einmal deutlich verschlechtert hat, wird Öl zurzeit für rund 80 US-Dollar gehandelt, was dem langjährigen Durchschnitt entspricht. Wie konnten die Experten so deutlich danebenliegen? Die Antwort ist ebenso einfach wie für viele überraschend: China – der mit Abstand größte Ölimporteur der Welt – hat binnen Wochen seine Importe halbiert und so das weltweite Verhältnis von Angebot und Nachfrage wieder ins Gleichgewicht gebracht. Ohne diesen Importrückgang würden die Preise tatsächlich durch die Decke gehen und die Weltwirtschaft ins Chaos stürzen. Die spannende Frage: Warum hat China so gehandelt?

VON JENS BERGER.

Schaut man sich den derzeitigen Ölmarkt an, müsste einem eigentlich angst und bange werden. Iran hat die Straße von Hormus für Ölexporte aus den Golfstaaten de facto blockiert. Iranische Ölexporte über diesen Seeweg werden mittlerweile von den Amerikanern blockiert. Am Bab al-Mandab vor der jemenitischen Küste sorgen die Raketenangriffe der Huthi-Miliz dafür, dass vor allem saudische Öllieferun-

gen in Richtung Asien größtenteils gestoppt wurden, da die Versicherer sich weigern, die Risiken abzudecken. Aber auch anderenorts hat der Krieg gegen Öllieferungen eine neue Qualität angenommen. Drohnenangriffe der Ukraine auf die russische Ölinfrastruktur sorgen dafür, dass Russlands Exporte von Öl und Ölprodukten zurückgehen. Die Ukraine greift jedoch nicht nur die russische, sondern auch die kasachi-

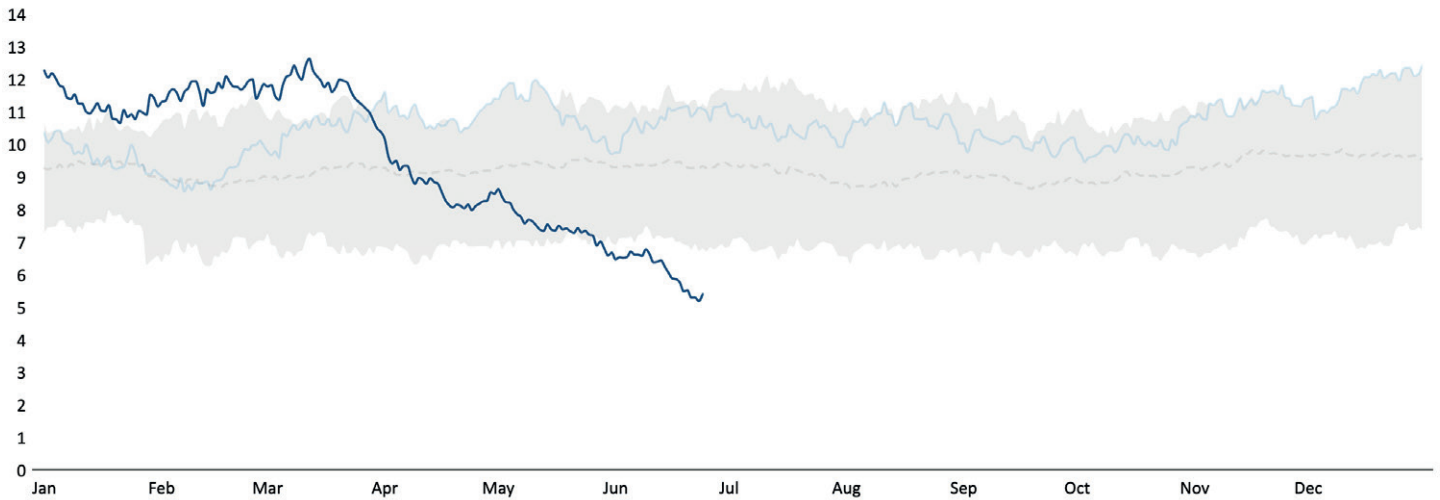
sche Ölinfrastruktur [1] und kasachische Öltanker [2] an. In der Folge haben sich die kasachischen Ölexporte nahezu halbiert.

Es brennt an allen Ecken und Enden, und dennoch sieht es an den Warentermenmärkten relativ entspannt aus – ein Widerspruch, auf den viele Analysten keine Antwort haben. Der ehemalige New-York-Times-Journalist Max

China's crude oil imports continued to decline in June

China seaborne arrivals of crude oil (mb/d, 28-day moving average)

— 2025 — 2026 -- 10-yr avg



Note: Chart created June 24, 2026
Source: Vortexa • [Download image](#)



Fisher ist dieser Frage in seinem Podcast nachgegangen [3] und konnte den Widerspruch in großen Teilen aufklären. Vereinfacht gesagt: Der globale Ölmarkt ist – wie alle physischen Gütermärkte – ein Markt, bei dem Angebot und Nachfrage immer exakt übereinstimmen. Ein Barrel Öl, das exportiert wird, muss woanders importiert werden. Der wichtigste Faktor, um Angebot und Nachfrage zu steuern, ist der Preis. Übersteigt die Nachfrage das Angebot, steigt der Preis so lange, bis die Nachfrage wieder sinkt und Angebot und Nachfrage wieder im Gleichgewicht sind.

Vor dem Krieg lagen Angebot und Nachfrage bei rund 100 Millionen Barrel pro Tag. Allein durch die beidseitige Blockade der Straße von Hormus fielen jedoch angebotsseitig rund 20 Prozent davon, also 20 Millionen Barrel pro Tag, weg. Nun gehört aber gerade Öl zu den Gütern, die eine besonders niedrige Nachfrageelastizität aufweisen – das heißt, die Nachfrage geht bei steigenden Preisen nur sehr langsam zurück. Während der ersten Ölkrise in den frühen 1970ern führte eine Drosselung des weltweiten Angebots um rund acht Prozent durch die OPEC-Staaten dazu, dass der Preis für ein Barrel Öl sich vervierfachte.

Gemessen an diesen Vergleichszahlen hätte also der Wegfall von 20 Prozent des Angebots in der Tat zu einer schwer im Detail zu beziffernden, aber sehr großen Steigerung des Ölpreises führen müssen. Doch das blieb aus.

Ein Grund dafür sind alternative Liefer Routen. Sowohl Saudi-Arabien [4] als auch die Vereinigten Arabischen Emirate [5] verfügen über leistungsstarke Pipelines, mit denen sie die blockierten Lieferwege zum Teil umgehen können. Zusammen kommen diese Pipelines auf eine Förderleistung von sieben Millionen Barrel pro Tag, was rund ein Drittel der durch die Blockaden wegfallenden Mengen ausgleicht. Hinzu kommt die Freigabe der nationalen Ölreserven durch die USA, Japan und mehrere EU-Staaten, die rund 2,5 Millionen Barrel pro Tag entspricht und damit die nötige Importmenge abermals reduziert. Doch auch mit diesen Notmaßnahmen bleibt noch ein Defizit von zehn Millionen Barrel pro Tag übrig. Und hier kommt China ins Spiel.

China hat seine Ölimporte auf dem Seeweg seit Beginn des Irankriegs von rund zwölf Millionen auf rund fünf Millionen Barrel pro Tag gesenkt. Das sind rund 60 Prozent [6] und entspricht in der Summe mehr als zwei Drittel des noch offenen Defizits. Um diese unglaubliche Menge einmal zum besseren Verständnis einzuordnen: Der Rückgang

der chinesischen Ölimporte entspricht in Summe fast der gesamten Menge an Öl, das die EU importiert, und ist mehr als die kompletten Ölimporte Indiens.

Aus 20 Millionen Barrel pro Tag Defizit durch den Irankrieg wurden so drei Millionen Barrel pro Tag, die am Ende übrig bleiben und für die leichte Preissteigerung und physische Knappheiten in einigen südostasiatischen Staaten verantwortlich sind. Man sollte diese Zahl auch nicht allzu wörtlich nehmen, da phasenweise über die iranische Schattenflotte und offenbar auch über vereinzelte Tanker, die Iran die verlangte Maut zahlten, ja sehr wohl Öllieferungen durchkamen. Klar ist jedoch auch: Ohne den massiven Rückgang der chinesischen Importe wäre die Weltwirtschaft heute eine andere. Und was für westliche Beobachter besonders merkwürdig erscheint, ist, dass China diesen Importstopp offenbar still und leise und ohne eine echte Notlage vollzogen hat.

Doch wie hat China dies überhaupt hinkommen? Zum Teil verfolgt China klassische Einsparmethoden. So wurden zahlreiche Inlandsflüge gestrichen und durch das in China hocheffiziente Netz von Schnellzügen ersetzt. Mehr Gütertransporte gingen offenbar auch von der Straße auf die Bahn.

Hinzu kommt, dass China bereits am ersten Tag des Krieges seine Exporte von raffinierten Ölprodukten wie Benzin, Diesel und Kerosin eingestellt hat. Aber das ist bei Weitem nicht alles. Sicher, China verfolgt seit Längerem strategische Pläne, sich unabhängiger vom Öl zu machen. So hat beispielsweise die Fokussierung auf E-Mobilität zwar zweifelsohne auch industrie- und umweltpolitische Gründe, aber auch die Autarkie bei der Stromerzeugung aus regenerativen Energien spielt hierbei eine entscheidende Rolle. Die USA können – wenn es hart auf hart kommt – zwar die Straße von Malakka, über die fast alle chinesischen Ölimporte aus dem Nahen Osten transportiert werden, mit ihrer Marine blockieren; Sonne und Wind über China können sie jedoch nicht „ausschalten“.

Ein mindestens ebenso wichtiger Faktor ist jedoch die Kohle. Auch bei der Kohle ist China als weltgrößter Produzent, der für mehr als die Hälfte der Weltförderung steht – autark. Genau aus diesem Grund hat China seit Längerem eine parallele industrielle Wertschöpfungskette aufgebaut, bei der petrochemische durch carbochemische Prozesse ersetzt werden. Historisch interessierte Leser werden hier Parallelen zur deutschen Strategie vor und während des Zweiten Weltkriegs erkennen. Auch Deutschland setzte aufgrund des in Kriegszeiten sehr eingeschränkten Zugriffs auf Ölimporte damals im großen Stil auf Technologien wie die Kohleverflüssigung mittels Fischer-Tropsch-Synthese. Das „Leuna-Benzin“ [7] ist ja sicher einigen heute noch ein Begriff.

Heute geht in China mehr Kohle in die carbochemische Industrie, als die USA und die EU insgesamt verbrauchen [8]. Carbochemische Produkte können, angefangen bei der Kunststoffherstellung bis zur Düngerproduktion, petrochemische Produkte eins zu eins ersetzen. Für die „Fabrik der Welt“ ist das ein sehr wichtiger Punkt. Erst in den letzten Jahren gingen in den inneren Provinzen die mit großem Abstand weltgrößten Anlagen dieser Art in Betrieb [9]. Das Besondere: China hat auch in diesem Bereich Überkapazitäten aufgebaut, so

dass es offenbar ohne große Vorlaufzeit zwischen petrochemischer und carbochemischer Produktion umschalten kann. Genau das erlebten wir in den letzten Wochen.

Doch auch dies erklärt in der Summe noch nicht die gigantischen Importrückgänge. Des Rätsels Lösung dürften die strategischen Ölreserven Chinas sein. China hat bereits offiziell die größten Ölreserven der Welt – mehr als der Rest der Welt zusammen. Hinzu kommt eine unbekannte Menge, die China in „geheimen“ Kavernen gebunkert hat. Gerade für westliche Thinktanks war die Leistungsfähigkeit dieses Reservesystems stets ein großes Thema, geht es dabei doch unter anderem auch um die Abschreckungsdoktrin der USA. Konkret: Kann die USA mit ihrer Seemacht China durch eine Ölblockade lahmlegen? Und wenn ja – wie lange könnte China einer solchen Blockade widerstehen? Die Antwort: Wahrscheinlich sehr lange, wenn nicht sogar endlos. Zum Vergleich: Die indischen Reserven würden für vier Tage reichen, die Reserven der EU für maximal 20 Tage.

Eine interessante Frage ist freilich, wo diese schier unglaublichen Mengen von Öl herkommen, über die China als Reserve verfügt. Max Fisher geht in seiner Analyse davon aus, dass es wohl vor allem russische und iranische Öllieferungen waren, die im Rahmen der „Schattengeschäfte“ dieser beiden Staaten abseits des westlichen „Dollar-Systems“ importiert wurden. Das ist jedoch zum Teil Unsinn. China hat sich nie an den Sanktionen gegen Russland beteiligt und wickelt seit vielen Jahren seine Ölimporte aus Russland, das Chinas größter Öllieferant ist, ganz offiziell über sein eigenes Bankensystem ab. Ein wenig anders verhält es sich in der Tat mit dem Iran. China beteiligt sich zwar nicht an den Sanktionen gegen den Iran, hat jedoch aus Sorge vor US-Sanktionen gegen chinesische Konzerne, die iranisches Öl importieren, in der Tat eine Umgehungsstrategie. So importiert China beispielsweise nach offiziellen Zahlen rund zehnmal so viel Öl aus Malaysia wie der südostasiatische Staat überhaupt fördert. Klar – es handelt sich hier um iranisches Öl, das auf dem Meer in malaysisches Öl um-

deklariert wird. Die Abwicklung erfolgt dabei selbstverständlich nicht über das dollarbasierte amerikanische Finanzsystem, sondern über chinesische Banken und Bartergeschäfte – China liefert also Güter oder baut im Iran Infrastruktur im Austausch für Öl. Transatlantischen Falken ist dies ein Dorn im Auge – aber ohne diese „Umgehungsgeschäfte“ sähe der Ölpreis heute wohl anders aus und sowohl die EU als auch die USA würden in einer handfesten Wirtschaftskrise stecken.

Das führt zur spannendsten aller Fragen: Warum tut China das? Warum nimmt China die zweifelsohne hohen Mehrkosten, die mit der Importdrosselung verbunden sind, einseitig in Kauf? Westliche Strategen fokussieren sich in ihren Erklärungsversuchen vor allem auf den Konflikt der Weltmächte. China demonstrierte den USA, dass es autark ist und selbst im Falle eines Kriegs um Taiwan nicht durch die USA durch eine Ölblockade schachmatt gesetzt werden könne. Es gibt auch die Erklärung, dass China durch seine Strategie der Welt beweise, dass es – ähnlich wie Saudi-Arabien auf der Seite der Förderer – als einziger relevanter flexibler Abnehmer die Macht habe, den Ölpreis zu diktieren. Das mag alles ein Beweggrund sein, überzeugend sind diese Erklärungen aber nicht.

Viel plausibler ist die Erklärung, dass China ein großes eigenes Interesse daran hat, dass die Weltwirtschaft stabil bleibt. China ist als „Fabrik der Welt“ darauf angewiesen, dass den eigenen Kunden das Geld nicht ausgeht, weil sie es bei horrenden Ölpreisen in die Kassen der ölexportierenden Staaten überweisen müssen. Wie kein anderer Staat der Welt denkt China strategisch im großen Rahmen und hat – wohl auch als einziger Staat der Welt – auch die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, solche „Großstrategien“ überhaupt umzusetzen. Im von ökonomischen Einzelinteressen geprägten Westen wäre

dies vollkommen undenkbar. Ja, China hat „uns“ einmal mehr den Allerwertesten gerettet.

Ohne die chinesische Strategie, den Ölpreis zu bändigen, indem man die eigenen Importe quasi über Nacht implodieren lässt, säßen wir heute in einer Weltwirtschaftskrise.

Für unsere Transatlantiker zum Mitschreiben: Während die USA weltweit zündelt und Trump aus purem kurzsichtigem Eigeninteresse drauf und dran ist, die Weltwirtschaft ins Chaos stürzen, ist China der Anker für Stabilität. Wäre es da nicht an der Zeit, die deutsche Außen- und Wirtschaftspolitik diesen Realitäten anzupassen?

Quellen:

- 1 <https://www.deutschlandfunk.de/kasachstan-verurteilt-ukrainischen-angriff-auf-oelterminal-100.html>
- 2 <https://www.handelsblatt.com/politik/international/oelimport-angriff-auf-zwei-oeltanker-im-schwarzen-meer/100191042.html>
- 3 <https://www.youtube.com/watch?v=BkA0bkb6ZO0>
- 4 https://en.wikipedia.org/wiki/East%E2%80%93West_Crude_Oil_Pipeline
- 5 https://en.wikipedia.org/wiki/Habshan%E2%80%93Fujairah_oil_pipeline
- 6 <https://www.api.org/energy-insights/charts-analysis/china-crude-imports-have-declined>
- 7 <https://de.wikipedia.org/wiki/Leuna-Benzin>
- 8 <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2025-06-02/commodities-china-s-coal-industry-has-a-big-dirty-secret>
- 9 https://regional.chinadaily.com.cn/ningxia/2026-07/16/c_1197933.htm



JENS BERGER

ist Chefredakteur der NachDenkSeiten. Er hat Volkswirtschaft studiert und ist politischer Blogger der ersten Stunde. Er befasst sich vor allem mit sozial-, wirtschafts- und finanzpolitischen Themen. Zu seinen Büchern gehören „Stresstest Deutschland“ (2013), die Spiegel-Bestseller „Wem gehört Deutschland?“ (2014), „Der Kick des Geldes“ (2015), „Wer schützt die Welt vor den Finanzkonzernen?“ (2020) und „Schwarzbuch Corona“ (2021) sowie „Wem gehört Deutschland? Die Bilanz der letzten 10 Jahre“ (2024).



BESUCHEN SIE UNS!

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar, über QR-Code oder:

www.nachdenkseiten.de/?p=154616