

Außenhandel 2024 mit China: Problematische Befunde im Detail

Jürgen Matthes, 26.02.2025

Auf den ersten Blick liefert die deutsche Außenhandelsbilanz 2024 mit China wenig Neuigkeitswert. Dass China von den USA als wichtigster deutscher Handelspartner abgelöst wurde, war schon bekannt. Doch auf den zweiten Blick zeigen sich weitere wichtige und problematische Befunde bei der deutschen Exportschwäche sowie beim De-Risking, Handelsbilanzdefizit und steigenden Konkurrenz- und Preisdruck aus China.

Die deutsche Außenhandelsbilanz 2024 mit China ging letzte Woche medial unter im Wahlkampfgetöse und in der Unruhe über Trumps Annäherung an Russland. Doch ein zweiter, tieferer Blick auf die Handelszahlen lohnt sich und zeigt besorgniserregende Befunde.

Exportmarkt China implodiert

Die deutschen Warenexporte nach China sind wertmäßig mit 7,6 Prozent im Jahr 2024 weiter gesunken. Bereits im Jahr 2023 gingen sie um 8,8 Prozent zurück. Damit ergibt sich in den beiden letzten Jahren ein Ausfuhrückgang von fast 16 Prozent. Chinas Exportmarkt implodiert aus deutscher Sicht geradezu.

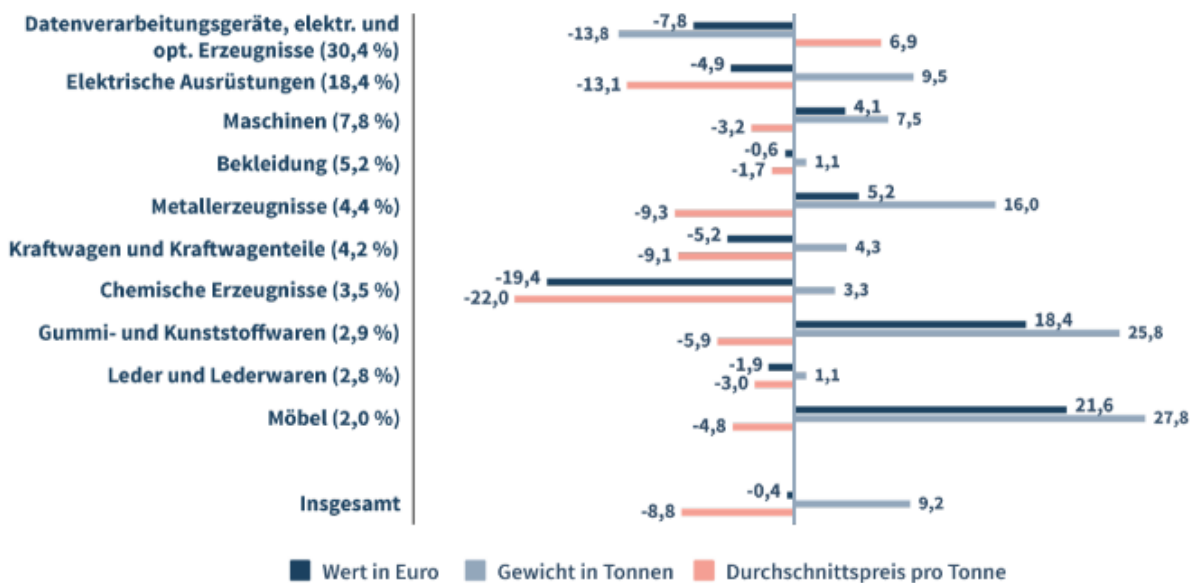
Dahinter stehen mehrere Ursachen. China will autarker werden und kauft weniger im Ausland, auch weil seine eigenen Unternehmen besser werden. Deutsche Firmen bedienen den chinesischen Markt aus geostrategischen Gründen zunehmend mit Produktion vor Ort statt mit Exporten. Zudem haben deutsche Firmen aufgrund

der stark gestiegenen Produktionskosten hierzulande erhebliche Nachteile bei der preislichen Wettbewerbsfähigkeit (Matthes/Sultan, 2025). Eine Aufwertung des Yuan hätte das eigentlich zumindest teilweise ausgleichen müssen. Doch der Yuan blieb seit Anfang 2020 weitgehend stabil. China lässt seinen Wechselkurs nicht frei floaten, sondern steuert ihn ohne Rücksicht auf die stark gestiegenen Kostenunterschiede im Euroraum und in China. Daher scheint der Yuan gegenüber dem Euro deutlich unterbewertet zu sein (Matthes, 2024).

Die Ausfuhrückgänge zwischen 2022 und 2024 betreffen alle wichtigen Exportbranchen. In der Automobilindustrie sind sie besonders groß. So brachen die Ausfuhren von Kraftwagen und Kraftwagenteilen nur in den letzten beiden Jahren mit minus 32 Prozent um fast ein Drittel ein. Der Anteil der Autobranche an der gesamten Ausfuhr nach China sank damit von 28 Prozent im Jahr 2022 auf 22,6 Prozent im Jahr 2024. Anteilsmäßig gewonnen haben bei den China-Exporten dagegen einige andere Branchen: vor allem der Maschinenbau und die Elektroindustrie. Doch auch hier gingen die Ausfuhren seit 2022 zurück: bei Datenverarbeitungsgeräten etc. um 8,5 Prozent, bei Maschinen um 6,4 Prozent und bei elektrischen Ausrüstungen um 1,5 Prozent. Nur weil diese Rückgänge geringer waren als im Durchschnitt, kam es zu den Anteilszuwächsen dieser Bereiche. China ist damit für alle wichtigen Branchen zu einem Schrumpfmärkte geworden.

Preisrückgänge bei chinesischen Einfuhren in fast allen wichtigen Branchen

Veränderung von Wert, Gewicht und Durchschnittspreisen der deutschen Einfuhren aus China im Jahr 2024 bei den wichtigsten Einfuhrwarengruppen gegenüber dem Vorjahr in Prozent



Anteile der Warengruppen an den gesamten deutschen Einfuhren aus China in 2024 in Klammern hinter der Bezeichnung. Nicht berücksichtigt bei den wichtigsten Einfuhrwarengruppen sind die Gruppen Sonstige Waren sowie Antwortausfälle, Befreiungen und Kleinsendungen.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

De-Risking nur an der Oberfläche

China war 2024 nicht mehr Deutschlands wichtigster Handelspartner. Zudem sind die Einfuhren aus China mit 0,4 Prozent wertmäßig gesunken. Dahinter könnte man auf den ersten Blick Hinweise für ein importseitiges De-Risking sehen. Doch drei Fakten sprechen dagegen: Erstens bleibt China mit großem Abstand wichtigster Importpartner Deutschlands. Statt zu sinken, ist der Einfuhranteil aus China zweitens von 11,6 auf 11,9 Prozent gestiegen, weil die gesamten deutschen Einfuhren mit 3 Prozent noch stärker sanken. Und drittens macht der Anstieg der Einfuhrmenge (in Tonnen) aus China um rund 9 Prozent deutlich, dass die deutsche Wirtschaft mehr aus China importiert hat und nicht weniger.

Bei vielen wichtigen Branchen zeigt sich das gleiche Bild eines rückläufigen Einfuhrwerts und einer zunehmenden Einfuhrmenge (Abbildung). Zum Beispiel gingen die Importe von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie von elektrischen Ausrüstungen wertmäßig um rund 5 Prozent zurück, jedoch stieg die Einfuhrmenge um rund 4 Prozent und knapp 10 Prozent. Bei den chemischen Erzeugnissen ist diese Divergenz mit minus 19 Prozent beim Wert und plus 3 Prozent bei der Menge

der Einfuhren noch größer. Mit Blick auf Maschinen gab es dagegen beim Wert und noch mehr bei der Menge einen Anstieg, was umso mehr nicht auf De-Risking hindeutet und zudem Ausdruck des zunehmenden Konkurrenzdrucks aus China im Maschinenbau ist.

Handelsbilanzdefizit nahe Rekordhoch

Weil die Einfuhren wertmäßig nur leicht zurückgingen, die Ausfuhren aber sehr stark, ist das deutsche Handelsbilanzdefizit mit China nach 59 Milliarden Euro im Jahr 2023 auf 66 Milliarden Euro im Jahr 2024 wieder gestiegen. Formell ist das nur der zweithöchste Wert nach dem Negativrekord von rund 86 Milliarden Euro im Jahr 2022. Doch der damalige Wert war durch einmalige Sondereffekte geprägt (Matthes, 2023). Ein vorübergehender Anstieg bei einer einzelnen Chemiewarengruppe steuerte allein über 16 Milliarden Euro zum Anstieg des Defizits auf 86 Milliarden Euro bei. Zudem war das Jahr 2022 wegen der Lieferengpässe von Hamsterkäufen geprägt. Wenn man diese Effekte herausrechnet, liegt das Handelsbilanzdefizit nah am damaligen Höchststand.

Mehr Konkurrenz durch Preissenkungen

Stagnierende Werte und steigende Mengen bedeuten sehr wahrscheinlich Preisrückgänge bei den Einfuhren aus China. Offizielle Daten zu Einfuhrpreisen aus China sind nach Wissen des Autors nicht verfügbar. Man kann die Preisentwicklung aber grob abschätzen, wenn man den Einfuhrwert durch die Einfuhrmenge teilt und so einen durchschnittlichen Einheitspreis pro importierter Tonne erhält. Dieses Vorgehen ist für kleine Warengruppen üblich. Wenn man es auf die gesamten Einfuhren oder größere Warengruppen anwendet, lässt sich die Preisentwicklung nur grob schätzen. Denn es kann zu Verschiebungen in der Warenstruktur der Einfuhren kommen. Wenn trotz konstanter Preise bei allen Waren zum Beispiel der Anteil der hochpreisigen Waren steigt, dann nimmt auch der Einheitspreis zu. Daher ist die folgende Schätzung nur als grobe Orientierung zu interpretieren.

Für die gesamten Einfuhren errechnet sich bei einer Veränderung des Einfuhrwerts von minus 0,4 Prozent und einem Anstieg der Einfuhrmenge (in Tonnen) von 9,2 Prozent ein Rückgang des durchschnittlichen Einheitspreises pro Tonne von rund 9 Prozent (Abbildung). Bereits im Vorjahr war es zu einem Preisrückgang um mehr als 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr gekommen. Damit ist der durchschnittliche Einheitspreis der Einfuhren aus China zwischen 2022 und 2024 um etwa 18 Prozent stark gesunken.

Bei aller interpretativen Vorsicht deutet dieses Ergebnis darauf hin, dass China seinen heimischen Preisdruck exportiert. Denn aufgrund von Überkapazitäten sinken die chinesischen Produzentenpreise dort schon länger. Chinesische Konkurrenten, die auf dem heimischen Markt nicht genügend Kunden finden, exportieren ihre Produkte zu Niedrigpreisen, um Marktanteile auch zulasten der deutschen Wirtschaft zu gewinnen. Das verschärft den ohnehin schon großen Konkurrenzdruck aus China für die deutsche Industrie noch weiter, zusätzlich zu den Wettbewerbsverzerrungen durch hohe chinesische Subventionen. Hinter den Niedrigpreisen steht auch die erwähnte problematische Unterbewertung des Yuan gegenüber dem Euro. Würde der Yuan aufwerten, wären die chinesischen Waren für Deutschland teurer und der Preis- und Konkurrenzdruck geringer.

Die Preisrückgänge ziehen sich durch fast alle wichtigen Einfuhrwarengruppen (Abbildung). Besonders stark gingen die durchschnittlichen Einheitspreise bei chemischen Erzeugnissen mit schätzungsweise über 20 Prozent zurück. Bei elektrischen Ausrüstungen ergibt sich ein Rückgang von um die 13 Prozent und bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie bei Metallerzeugnissen von um die 9 Prozent. Gerade diese Branchen sind in Deutschland aufgrund hoher Energiepreise und großer Herausforderungen bei der grünen Transformation ohnehin schon stark unter Druck.

Literatur

Matthes, Jürgen, 2023, Wie ist der starke Importanstieg aus China im Jahr 2022 zu erklären und wie haben sich die Import-Abhängigkeiten entwickelt?, IW-Report, Nr. 34, Köln

Matthes, Jürgen, 2024, Chinas Wechselkurs: Höchste Zeit für eine Aufwertung gegenüber dem Euro, IW-Kurzbericht, Nr. 73, Köln

Matthes, Jürgen / Sultan, Samina, 2025, Alarmsignale vom deutschen Export. Eine empirische Bestandsaufnahme der deutschen Exportentwicklung, IW-Report, Nr. 5, Köln