

# Krieg am Golf – Krise in Asien

## Schlaglichter aus einer geschockten Region

FES-Auslandsbriefing

16. März 2026

Redaktion: Mirco Günther, Nicole Castillo

### Zusammenfassung

- **Extrem exponiert:** Keine andere Region ist durch die mit dem Iran-Krieg verbundene Energiekrise so stark betroffen wie Asien und der Pazifik. Circa 80 % der Erdöltransporte und ein Großteil des Flüssiggases aus der Straße von Hormus gehen nach Asien. Insbesondere Entwicklungs- und Schwellenländer, aber auch hochentwickelte asiatische Industrienationen beziehen mehrheitlich ihre Energie aus dem Nahen Osten.
- **Mehr als Tankstellenpreise:** Anders als in Europa geht es um noch mehr als die Zapfsäule. In schwächeren Ländern ist die Stabilität von Strom, Transport, Grundversorgung und Nahrungsproduktion gefährdet. Selbst wirtschaftliche Schwergewichte in Ost-/Südostasien sorgen sich um Industrie, Unternehmen und Tourismus.
- **Reserven entscheiden** über Krisenfestigkeit: Staaten mit großen strategischen Vorräten wie China oder Japan können kurzfristige Schocks abfedern, während Länder mit geringen Reserven wie Bangladesch, Indonesien, Nepal oder Pakistan deutlich schneller unter Versorgungs- und Preisdruck geraten könnten.
- **Bedrohliche Krise:** Besonders verletzte Staaten mit schwachen Währungen und nur begrenztem fiskalischem Spielraum leiden unter der steigenden Inflation, negativen Zahlungsbilanzen und wachsenden sozialen Spannungen. In den Golfstaaten sind zudem viele der mehr als 30 Millionen Arbeitsmigrant\_innen aus Asien in einer prekären Lage.
- **Unterschiedliche Reaktionen:** Während einige Regierungen auf Marktinterventionen und auf Subventionen setzen, greifen andere zu Rationierungen, Sparmaßnahmen, Notimporten oder in ihre Reserven. Erinnerungen werden wach an die ökonomischen Schockwellen der Corona-Pandemie, vor allem, wenn sich die Lage nicht bald wieder entspannt.
- **Size matters:** Große Volkswirtschaften können geopolitische Spielräume u. U. nutzen und sich alternative Lieferquellen sichern. Im beginnenden harten Wettkampf um die knappen Ressourcen und Transporte haben ärmere Länder aber kaum eine Chance gegen reichere.
- **Fehler der Vergangenheit:** In vielen Ländern Asiens könnte sich nun rächen, dass man nicht entschiedener auf den Ausbau erneuerbarer Energien gesetzt und stattdessen an fossilen Energien festgehalten und Abhängigkeiten sogar erhöht hat.

### Australien & Neuseeland

**Dr. Andreas Radtke**, *Büroleiter FES Australien & Neuseeland, Canberra*

Obleich Australien zu den größten fossilen Energie-Exporteuren der Welt gehört, ist das Land durch die Unterbrechung bzw. Drosselung des Öl-Flusses aus der Golf-Region erheblich betroffen. In den vergangenen 20 Jahren hat Australien v. a. aus Effizienzgründen sukzessive fast alle eigenen Treibstoff-Raffinerien stillgelegt. Aktuell operieren nur noch zwei Raffinerien, eine in Victoria und eine in Queensland, die den nationalen Bedarf nicht decken können. Dazu kämen Verteilungsprobleme angesichts der kontinentalen Größe des Landes. Benzin, Diesel und Kerosin werden aus Südost- und Ostasien direkt importiert, die Bevorratung reicht jeweils für rund einen Monat – ein Umstand, der bereits seit längerem als strategische Verletzbarkeit identifiziert ist, dem aber bisher nicht abgeholfen wurde. Die betreffenden Vorgaben der IEA (90 Tage Notfallreserve) werden bereits seit 2012 nicht eingehalten. Soweit Orte, aus denen die Importe stammen (u. a. Südkorea, Singapur, Malaysia, Indien, Taiwan), ihrerseits von Lieferschwierigkeiten betroffen sind, wird dies mittelbar auch auf die australische – sowie die neuseeländische – Versorgung zurückwirken. Im stark von der Landwirtschaft geprägten Neuseeland treffen die steigenden Benzin- und vor allem Dieselpreise auf die Erntesaison. Preissteigerungen und Knappheit bei Düngemitteln werden nicht nur dort zur Herausforderung. Direkt betroffen sind auch Flüge der *Air New Zealand*. Die Fluggesellschaft hatte angekündigt, zwischen Mitte März und Ende Mai über 1.100 Flüge zu streichen, um Treibstoff zu sparen.

### Bangladesch

**Britta Utz**, *FES Berlin & Team FES Dhaka*

Die Folgen des Iran-Krieges werden in Bangladesch mit einem Erdbeben verglichen, da das Land 95 % seines Öl- sowie 30 % des Gasbedarfs importiert, wobei Länder des Nahen Ostens wie Saudi-Arabien und Katar eine zentrale Rolle spielen. Aufgrund der LNG-Lieferknappheit wurden die meisten staatlichen Düngemittelwerke vorübergehend geschlossen, verbliebene Reserven zur Vermeidung von Stromausfällen an Kraftwerke umgeleitet. Laut Regierung kann die strategische Versorgung für 30 Tage gedeckt werden. Mit Indien wurden bereits Notfallimporte über 5.000 Tonnen Diesel, mit Südkorea und Großbritannien zusätzliche LNG-Lieferungen vereinbart. Zudem bemüht sich die Regierung um eine temporäre Genehmigung für den Kauf von Rohöl aus Russland. Der Textilexport – und damit auch die Gehälter von Beschäftigten – sind von der Krise negativ betroffen, da mehr als die Hälfte des Luftfrachtaufkommens über den Golf transportiert wird. Die Regierung rationierte Kraftstoffe, was zu langen Schlangen an den Tankstellen sowie Panikkäufen in der Bevölkerung führte. Neben der Schließung von Schulen und Universitäten wurden Stromsparrichtlinien erlassen. Eine längere Krise birgt das Risiko einer Kettenreaktion: Drosselung der industriellen Produktion, erhöhter Einsatz fossiler Brennstoffe mit negativen ökologischen Auswirkungen, weitere Turbulenzen für die schätzungsweise 8,6 Millionen bangladeschischen Arbeitsmigrant\_innen in der Krisenregion und bei den Rücküberweisungen sowie Druck auf Inflation und Devisenreserven. Besonders bedrohlich: Sollten Düngerefabriken den Betrieb länger ruhen lassen, könnte dies ebenso die Nahrungsmittelproduktion gefährden. Wollte man dennoch eine Chance sehen: Die Krise könnte als Anstoß für mehr Investitionen in erneuerbare Energien wirken und politisch bei der Wiederannäherung an Indien helfen. Mit dem Sieg von Tarique Rahman und seiner *Bangladesh Nationalist Party* bei den jüngsten Wahlen nehmen die bilateralen Spannungen mit Indien ab.

### China

**Benjamin Reichenbach**, *Büroleiter FES Shanghai*, **Dr. Niels Hegewisch**, *FES Berlin*

Der Iran braucht China als Handelspartner und als Investor dringender als umgedreht. Die kurzfristigen Auswirkungen des Iran-Krieges sind für Peking beherrschbar. Zwar importiert China 40-50 % seines Öls aus der Region, hat allerdings in den letzten Jahren umfassende strategische Reserven aufgebaut, die rund drei Monate abdecken. Größer ist die Herausforderung beim Flüssiggas. China bezieht zwar nur ein Drittel seiner Flüssiggaseinfuhren über die Straße von Hormus, doch die Lagerbestände sind sehr gering. In der Vergangenheit waren zur Bekämpfung der Luftverschmutzung zahlreiche Privathaushalte im Norden des Landes dazu gezwungen, Kohle- durch Gasheizungen zu ersetzen. Allerdings hat sowohl China bei Öl als auch bei Gas mit Russland, Zentralasien und anderen asiatischen Ländern alternative Bezugsquellen. Spürbar werden daher vor allem die indirekten Auswirkungen der weltweit höheren Energiepreise sein. Perspektivisch setzt China im Zuge seines Autarkiestrebens im gerade verabschiedeten 15. Fünfjahresplan (2026-30) darauf, die Öl- und Gasförderung im Inland zu steigern. Der Besuch von US-Präsident Trump in Peking steht für Ende März an, sofern ihn Trump nicht noch verschiebt, wie in einem Interview am 15. März ins Spiel gebracht. Peking wird bei den Gesprächen, ebenso wie gegenüber Teheran, darauf hinzuwirken versuchen, dass die Kampfhandlungen enden und die Straße von Hormus wieder geöffnet wird. Dazu wurde auch Chinas Sondergesandter für den Nahen Osten, Jun Zhai, auf eine regionale Diplomatiertour gesendet. Dabei geht es nicht nur um den Iran, denn China unterhält auch zu den Golfstaaten enge Beziehungen. Wirtschaftlich sind diese die wichtigeren Partner. An der von Trump geforderten internationalen Marinemission zur Öffnung der Straße von Hormus wird China sich voraussichtlich nicht beteiligen. Stattdessen ruft Peking alle Seiten zu einer Beendigung der Kampfhandlungen auf. Ohnehin hat der Iran in Aussicht gestellt, in Yuan gehandeltes Öl passieren zu lassen.

### Indien

**Christoph P. Mohr**, *Landesvertreter FES Indien, Neu-Delhi*

Indien ist unter den großen Volkswirtschaften besonders exponiert: Das Land importiert über 80 % seines Rohöls – davon fast die Hälfte aus dem Golf. Mit Reserven, die den Bedarf decken für mindestens 45 bis zu 74 Tagen (expandierend), sind die Raffinerien kurzfristig nicht unmittelbar gefährdet, aber das indische Finanzministerium warnte bereits, dass ein anhaltender Konflikt das Land empfindlich – mit bis zu 2 % BIP-Verlust – treffen könnte. Während Ölreserven kurzfristig Puffer bieten, trifft die Störung Indien beim Gas unmittelbarer: Da das Land rund 90 % seiner LPG-Importe durch die Straße von Hormus bezieht und nur 41 % des Bedarfs selbst decken kann, hat Neu-Delhi am 9. März eine Rationierung zugunsten von 330 Mio. Haushaltskunden auf Kosten von Gastronomie und Industrie erlassen. Innenpolitisch ist das brisant angesichts fünf anstehender Regionalwahlen. Die indische Regierung reagiert insgesamt mit einem Mix aus strategischer Pragmatik und geopolitischem Handeln: Premierminister Modi berief noch in der Nacht des 2. März das *Cabinet Committee on Security* ein, um Bezugsalternativen, Seewegesicherheit und die Lage der rund neun Millionen Inder\_innen in der Golf-Region zu bewerten. Zugleich nutzt Neu-Delhi seinen strategischen Spielraum voll aus: Washington gewährte Indien eine 30-tägige Ausnahme für den Kauf russischen Rohöls. Delhi kauft also auch weiter dort, wo die Konditionen günstig sind, ohne sich an eine der Konfliktparteien zu binden. Hält die Blockade aber über die Reserve an, drohen hohe Ölpreise, verbunden mit spürbarer Inflation, einem

weiteren Verfall der Rupie und wachsendem fiskalischem Druck. Zudem überweisen indische Gastarbeiter\_innen am Golf rund 51 Mrd. Dollar jährlich nach Hause – fast so viel wie Indiens gesamter Handelsüberschuss mit den USA. Ein längerer Konflikt würde diese Einnahmen empfindlich treffen. Außenminister Jaishankar erzielte in direkten Gesprächen mit Teheran erste Erfolge: zwei indische Gastanker durften die Hormus-Straße passieren.

### Indonesien

**Henning Borchers**, *FES Berlin*

Inmitten des Ramadans hat Indonesien bislang keine Maßnahmen zur Rationierung von Kraftstoff und Gas veranlasst, und die Preise sind (noch) relativ stabil – nur 20 % der Ölimporte kommen aus den Golfstaaten. Bald könnte Indonesien allerdings in eine ernste ökonomische Schieflage geraten, denn die Rohöl-Reserve liegt bei nur 21 Tagen. Auch steigende Preise für LNG, zu 80 % aus den USA, werden die Bevölkerung hart treffen. Das Staatsdefizit würde bei einem weiter steigenden Ölpreis auf über 3,5 % klettern, jenseits der gesetzlich erlaubten 3 %. Die indonesische Rupiah erreichte zuletzt fast den historischen Tiefstand der Asienkrise 1997-98. Sparmaßnahmen wie Einschnitte im Schulspeisungsprogramm, dem Vorzeigeprojekt von Präsident Prabowo, und eine Erhöhung der Kraftstoffpreise – nach Eid al-Fitr, dem Ende des Ramadans – wurden bereits angedeutet. Hunderte Staatsbürger\_innen wurden repatriert. Über eine halbe Millionen Indonesier\_innen leben derzeit in den Golfstaaten. Aber auch für Zehntausende indonesische Pilger\_innen, die aktuell in Mekka sind, gibt es keine schnelle Lösung.

### Japan

**Dr. Sven Saaler**, *Büroleiter FES Japan, Tokyo*

Japan deckt etwa 80 % seines primären Energiebedarfs mit fossilen Brennstoffen – einer der höchsten Werte unter den OECD-Ländern – und ist unter den großen Industrienationen am stärksten von Importen aus der Golfregion abhängig. 95 % des Rohöls, die 37 % der japanischen Energieversorgung ausmachen, kommen aus der Region. Die wichtigsten Lieferländer für Öl sind die Vereinigten Arabischen Emirate (ca. 43 % aller Öl-Importe aus der Golfregion) und Saudi-Arabien (ca. 27 %). Gas (LNG, 20 % der Energieversorgung) kommt in großen Mengen aus Katar (dazu mit steigender Tendenz aus Südostasien, Australien, Sachalin). Handelsunternehmen wie *Mitsubishi Corporation* und *Mitsui & Co.* erwirtschaften fast 30 % ihres Umsatzes mit Energieimporten. Die Preise für Benzin und andere Produkte sind bereits angezogen und es wird erwartet, dass der Preis für Kraftstoffe binnen einem Monat von derzeit ca. 160 Yen (etwa 1 Euro) auf über 200 Yen ansteigen wird. Die Industrie, die auf Erdöl für die Herstellung verschiedenster Güter angewiesen ist, hat in Erwartung von Engpässen bereits die Produktion gedrosselt. Die Verbraucher haben mit Hamsterkäufen, die in Japan in Krisensituation stets schnell außer Kontrolle geraten, begonnen. Japan verfügt nach Angaben der Regierung über Ölreserven für 250 Tage. Die Regierung hat gleichzeitig die Teilfreigabe nationaler Ölreserven angeordnet und bei US-amerikanischen, australischen und kanadischen LNG-Produzenten Notfalllieferungen angefragt. Durch die brenzlige Lage wird auch die nationale Debatte um eine schnellere Reaktivierung bereits abgeschalteter Atomkraftwerke befeuert. Premierministerin Takaichi steht vor ihrem ersten offiziellen USA-Besuch unter Druck aus dem Weißen Haus, nicht zuletzt was die mögliche Beteiligung an einer militärischen Absicherung der Straße von Hormus betrifft, welcher mit großer Skepsis auf japanischer Seite begegnet wird.

### Nepal

**Sarah Klaußner**, Landesvertreterin FES Nepal, Kathmandu

Für den Binnenstaat Nepal ist die Entwicklung auf den internationalen Energiemärkten besonders kritisch, da das Land nahezu seinen gesamten Bedarf an fossilen Brennstoffen importieren muss. Benzin, Diesel und Flüssiggas gelangen überwiegend über Indien ins Land. Zwar funktionieren diese Lieferketten bislang, doch steigende Importkosten belasten bereits den Staatshaushalt und treiben die Energiepreise nach oben. Die Stromversorgung basiert zwar größtenteils auf Wasserkraft aus den Flüssen des Himalayas, dennoch machen die fossilen Brennstoffe weiterhin etwa 15–20 % des Energieverbrauchs aus, vor allem im Transport und in der Industrie. Entsprechend mussten die Preise für Benzin und Diesel in mehreren Städten mehrfach angehoben werden. Besonders deutlich zeigt sich die Krise beim Flüssiggas, das für viele Haushalte – auch in der Hauptstadt Kathmandu – zum Kochen unverzichtbar ist. Aus Sorge vor Engpässen begannen viele Menschen, zusätzliche Gasflaschen zu lagern. Die Regierung reagierte mit Rationierungen und verpflichtete Händler, ihre Lagerbestände zu melden, um künstliche Verknappung und Preisspekulationen zu verhindern. Die steigenden Energiepreise wirken sich auf die gesamte Wirtschaft aus: Wird Diesel teurer, steigen die Transportkosten und damit auch die Preise für Grundnahrungsmittel wie Reis oder Speiseöl. Auch die Landwirtschaft gerät unter Druck, da höhere Energie- und Importkosten Dünger verteuern und die Produktionskosten für Bauern erhöhen.

### Pakistan

**Benedikt Ivanovs**, FES Berlin & Team FES Islamabad

Der Iran-Krieg trifft Pakistan als doppelter Schock: Er belastet zugleich Energieversorgung und Zahlungsbilanz. Da das Land sein gesamtes Rohöl über den Golf – v. a. aus Saudi-Arabien und den VAE – importiert, hat der Konflikt bereits einen Preisaufschlag von rund 20 % auf Benzin und Diesel ausgelöst. Die Verteuerung schlägt direkt auf Transportkosten, Lebensmittel und andere Grundbedarfe durch, was vor allem den ärmeren Teil der Gesellschaft trifft. Gleichzeitig sind Rupie, Devisenreserven und die LNG-Versorgung unter Stress, während das vom IWF vorgegebene fiskalische Korsett kaum Spielraum für breite Subventionen lässt. Der pakistanische Staatshaushalt gerät damit stärker unter Druck. Die Regierung reagiert bislang vor allem mit kurzfristigem Krisenmanagement. Hält der Schock an, sind drei Entwicklungen denkbar: 1) nur begrenzter Versorgungsstress ohne akute Kraftstoffknappheit; 2) schwerere makroökonomische Belastungen, falls dauerhaft hohe Öl- und LNG-Preise Inflation, Armut und soziale Spannungen verschärfen oder 3) echte Versorgungsstörungen, wenn die Unsicherheit im Hormus-Raum zu anhaltenden Lieferstopps führt. Letzteres könnte den Stromsektor belasten und die Debatte über den Ausbau von Solar- und Wasserkraft sowie die Iran-Pakistan-Gaspipeline neu beleben. Das alles trifft auf eine innenpolitisch ohnehin hoch angespannte Lage mit starkem gesellschaftlichem Unmut über das amerikanisch-israelische Vorgehen und einem weiter eskalierenden Konflikt zwischen Pakistan und Afghanistan.

### Philippinen

**Henning Borchers**, *FES Berlin & Team FES Manila*

Auch für die Philippinen birgt der Krieg im Nahen Osten wegen der starken Abhängigkeit von Energielieferungen aus der Region erhebliche wirtschaftliche Risiken. 90–98 % der Rohölimporte stammen von dort, wodurch man sehr stark von regionalen Lieferengpässen betroffen ist. Da die Kraftstoffpreise im Inland marktgebunden sind, schlagen sich globale Schocks schnell in höheren Preisen an den Zapfsäulen nieder und treiben so Transportkosten, Stromkosten und die Lebensmittelinflation in die Höhe. Analysten schätzen, dass jeder Anstieg der Ölpreise um 10 % die Inflation auf den Philippinen um etwa 0,4–0,5 Prozentpunkte erhöhen und damit den Konsum der Privathaushalte und das Wirtschaftswachstum schwächen könnte. Um die Auswirkungen abzufedern, hält die Regierung je nach Produkt Kraftstoffreserven für etwa 50 bis 60 Tage vor und hat gezielte Subventionen für den Transportsektor vorbereitet. Im öffentlichen Dienst wurde die Vier-Tage-Woche eingeführt und Behörden sollen bis zu 20 % Energie einsparen. Die Arbeitslosenzahlen klettern auf ein 4-Jahres-Hoch. Mit Indonesien wurden Gespräche zu mehr Kohleimporten aufgenommen, mit Russland zu Öl. Sollte der Konflikt andauern, riskieren die Philippinen eine Stagflation, insbesondere wenn die Ölpreise fortgesetzt in die Höhe treiben sowie Transport- und Versicherungskosten entlang der globalen Lieferketten steigen.

### Südkorea

**Dr. Christoph Heuser**, *Landesvertreter FES Korea, Seoul*

Südkorea importiert rund 90 % seines Energiebedarfs und dies praktisch vollständig maritim. 70 % des importierten Erdöls stammen aus dem Nahen Osten, vor allem aus Saudi-Arabien. Zudem kommen ca. 14–20 % der LNG-Importe aus der weiteren Region, hauptsächlich Katar. Als drittgrößter LNG-Importeur weltweit trifft jeder Preisschock das Land hart, zumal die LNG-Reserven nur für zwei bis vier Wochen reichen (die Ölreserve aber für über 200 Tage). Die Halbleiterindustrie kann in besonderem Maße betroffen sein, da neben der energieintensiven Chipproduktion und gestiegenen Logistikkosten auch die Gefahr einer Lieferunterbrechung der für die Produktion wichtigen Spezialgase, wie Helium, besteht. Halbleiter machen ca. 20 % der südkoreanischen Exporte aus. Die Landeswährung fiel auf einen Tiefstand seit 17 Jahren, der Börsenindex KOSPI gab zwischenzeitlich um 12 Prozentpunkte nach. Als Antwort wurde von der südkoreanischen Regierung ein Stabilisierungsfonds von 100 Billionen Won (58,5 Mrd. Euro) aufgelegt. Neben den energiepolitischen Auswirkungen spürt Südkorea sicherheitspolitische Konsequenzen. Der Beteiligung an einer Militärmission zur Sicherung der Straße von Hormus steht man, wie Japan auch, skeptisch gegenüber. Einzelne Komponenten der US-Luftabwehrsysteme THAAD oder Patriot-Batterien wurden aus Südkorea in den Nahen Osten verlegt. Seoul betont, dass seine Verteidigungsfähigkeit nicht eingeschränkt ist. Gleichzeitig zeigen die im Vergleich zu den US-Systemen günstigeren südkoreanischen Flugabwehrsysteme eine große Effizienz und sind weiter nachgefragt.

### Thailand

**Henning Effner**, *Landesvertreter FES Thailand, Bangkok*

Thailand ist von den weltweit steigenden Energiepreisen stark betroffen, da das Land ebenfalls in hohem Maße auf Energieimporte angewiesen ist. 80 % des Rohöls sowie ein Großteil des Flüssiggases werden importiert. Ein erheblicher Teil der Importe stammt aus dem

Nahen und Mittleren Osten. Zwar haben sich in den letzten Tagen in einigen Landesteilen an Tankstellen lange Warteschlangen gebildet, zu verbreiteten Panikkäufen ist es bislang jedoch nicht gekommen. Eine akute Energiekrise droht Thailand derzeit noch nicht, da man über strategische Ölreserven für ca. 90 Tage verfügt. Um die steigenden Energiepreise abzufedern, hat die Regierung die Preise für Diesel-Treibstoff und LPG (Kochgas) eingefroren, zunächst für 15 Tage (Diesel) bzw. zwei Monate (LPG). Zentrales Instrument ist dabei der *Oil Fuel Fund*, über den der Staat Treibstoffpreise subventioniert. Zudem hat die Regierung den Export von Treibstoffen wie beispielsweise Kerosin verboten und fördert den Verbrauch von alternativen Kraftstoffen (Biodiesel). Darüber hinaus wurde eine Energiesparkampagne gestartet. Staatsangestellte sollen etwa mehr Treppen steigen. Sollte der Iran-Krieg länger andauern, dürfte sich die Lage in deutlich verschärfen. Die staatliche Subventionierung der Treibstoffpreise ist sehr kostspielig und kann nicht über einen längeren Zeitraum durchgehalten werden. Neben dem Energiesektor ist vor allem der für das Land wichtige Tourismussektor betroffen. Aufgrund des geringeren Flugangebots und gestiegener Ticketpreise sind die Besucherzahlen seit Beginn des Krieges bereits deutlich zurückgegangen.

### **Vietnam**

**Timo Rinke**, Landesvertreter FES Vietnam, Hanoi

Für wenige Tage schien es, als ob Vietnam ein Nutznießer des Konflikts sein könnte, da die nationale Fluggesellschaft *Vietnam Airlines* im Vergleich zu *Qatar* und *Emirates* weiter Langstreckenflüge – nach Europa über den Kaukasus und Zentralasien – anbot. Die Bevölkerung war zwar beunruhigt, doch schien der Krieg weit entfernt und das Land zudem mit allen Kriegsparteien in harmonischen Beziehungen. Die Regierung reagierte auf die Energieengpässe aber nun mit der Rationierung von Treibstoffen sowie mit der Abschaffung von Kraftstoffzöllen zunächst bis Ende April. Zwischenzeitig war der subventionierte Benzinpreis um fast 40 % gestiegen und es bildeten sich lange Schlangen. Es wird versucht, die heimische LPG-Produktion zu erhöhen. Unternehmen wurden aufgerufen, das Arbeiten im Homeoffice zu ermöglichen. Das Innenministerium wies Arbeitsvermittlungsagenturen an, Entsendungen ins Krisengebiet auszusetzen. Die Börse konnte sich nach Kurseinbrüchen am 9. März zwar wieder stabilisieren, doch prägen besonders die Inflationssorgen der Bevölkerung weiter die Stimmung. Sollte die Situation anhalten, ist die Handelsnation sowie beliebte Tourismusdestination extrem vulnerabel. Weitere Eingriffe wären kostspielig. Da das Land zwei Drittel des Bedarfs an Kerosin importiert, davon 60 % aus China und Thailand und diese Länder einen temporären Exportstopp dieses Treibstoffes verhängt haben, steigt das Risiko von Engpässen und Flugreduzierungen.

### **Spotlight: Arbeitsmigration in den Golfstaaten**

**FES Berlin**

Besonders stark betroffen vom Konflikt sind die über 30 Millionen Arbeitsmigrant\_innen, zumeist aus Süd- und Südostasien, die größtenteils in den oftmals systemrelevanten „3D“-Jobs (*Dirty, Dangerous, and Difficult*) im Bau, Ingenieurwesen, Gesundheitswesen und in den Haushaltsdienstleistungen tätig sind und ohne die das Geschäftsmodell der

Golfstaaten, insbesondere der Mitglieder des *Gulf Cooperation Council (GCC)*<sup>1</sup>, nicht funktionsfähig wäre. Ihre Rücküberweisungen haben mitunter erheblichen Anteil am Bruttoinlandsprodukt des jeweiligen Ursprungslandes, im Falle Nepals über 25 %, im Falle Pakistans und der Philippinen knapp unter 10 %, im Falle Bangladeschs 6,6 %. Davon betroffen sind somit auch die teils komplett von diesen Rücküberweisungen abhängigen Familien in den Ursprungsländern. Zehntausende, v. a. in der Luftfahrt- sowie Öl- und Gasbranche, können derzeit nicht ihre Arbeit wahrnehmen, können mitunter ihre Unterkünfte nicht verlassen und wurden von ihren Arbeitgebern fallen gelassen. Das weckt Erinnerungen an die Pandemie. Viele der Migrant\_innen versuchen die Region zu verlassen, sind aber in Anbetracht der eskalierenden Flugpreise nicht zahlungsfähig. Repatriierungsflüge werden von einigen Regierungen der Ursprungsländer bereits geplant und es wird bei den Golfstaaten nachgehalten, auch die Situation der Migrant\_innen nicht aus dem Blick zu verlieren. Die langfristigen Folgen, die dies auf den Arbeitsmarkt in den Golfstaaten haben wird, sind indes nicht abzusehen.

---

<sup>1</sup> Saudi-Arabien, Kuwait, Vereinigte Arabische Emirate, Katar, Bahrain und Oman; hier stellen Migrant\_innen zwischen 76 % (Saudi-Arabien) und 95 % (Katar) der Arbeitskräfte (ILO 2023).