

Automobilzuliefer-Industrie

Auswertung von Jahresabschlüssen: Corona forciert Konsolidierung

Hinweise auf die Finanz- und Ertragssituation der deutschen mittelständischen Automobilzulieferer liefert schon seit Jahren eine von der IKB regelmäßig durchgeführte Analyse der Jahresabschlüsse insbesondere größerer Unternehmen.

- Die Automobilzulieferer kamen im ersten Corona-Jahr 2020 erheblich unter Ertragsdruck.
- Der Tiefpunkt ist mittlerweile durchschritten. Zwischenzahlen bis September 2021 signalisieren kräftige Umsatz- und Ertragsverbesserung, obwohl die Pkw-Produktion in Deutschland für das Gesamtjahr schwach verlief. Der Ertragsdruck bei kleineren Unternehmen bleibt bestehen.
- Die Corona-Krise wirkt als Katalysator für den Strukturwandel und die Konsolidierung in der Branche. Die Investitionsquote gerade der kleineren Unternehmen ist im Jahr 2020 deutlich gesunken. Zusammen mit strukturellen Trends belastet dies die Zukunftsperspektiven.

Kennziffern der Zulieferer im Überblick

| Position | Zulieferer insgesamt | | | Zulieferer mit einer Gesamtleistung | | | | | | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|------|------|-------------------------------------|------|------|----------------------|------|------|-------------------|------|------|
| | | | | < 250 Mio. € | | | 250 bis 1.000 Mio. € | | | über 1.000 Mio. € | | |
| | Anteile in % der Gesamtleistung | | | | | | | | | | | |
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2018 | 2019 | 2020 | 2018 | 2019 | 2020 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Materialeinsatz | 54,3 | 53,9 | 53,3 | 52,6 | 52,1 | 50,6 | 55,0 | 54,3 | 53,4 | 55,3 | 55,8 | 55,5 |
| Personalaufwand | 25,8 | 28,1 | 28,2 | 28,3 | 31,2 | 31,4 | 25,0 | 26,4 | 27,4 | 23,8 | 26,8 | 25,5 |
| Normal-Afa | 4,0 | 4,5 | 5,4 | 3,7 | 4,2 | 5,3 | 4,1 | 4,7 | 5,5 | 4,0 | 4,6 | 5,3 |
| Zinsaufwand | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 1,0 | 1,2 | 1,4 | 0,9 | 1,0 | 1,3 | 0,9 | 1,0 | 1,1 |
| Roherttrag | 45,7 | 46,1 | 47,0 | 47,4 | 47,9 | 49,4 | 45,0 | 45,7 | 46,6 | 44,7 | 44,3 | 44,5 |
| EBITDA | 8,6 | 7,6 | 6,6 | 8,2 | 5,5 | 4,8 | 8,4 | 8,2 | 6,8 | 9,3 | 9,1 | 8,3 |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 4,5 | 3,0 | 1,0 | 4,3 | 2,0 | -0,2 | 4,3 | 3,4 | 1,0 | 5,0 | 3,9 | 2,5 |
| Gesamtkapitalrendite ¹⁾ | 6,8 | 4,5 | 2,2 | 6,3 | 2,2 | 0,5 | 6,4 | 4,9 | 2,3 | 7,9 | 6,6 | 4,2 |
| Investitionsquote ²⁾ | 6,7 | 6,7 | 5,3 | 7,4 | 7,1 | 4,2 | 6,3 | 5,6 | 6,0 | 6,4 | 7,6 | 5,4 |
| Eigenmittelquote ³⁾ | 35,4 | 34,3 | 32,8 | 34,8 | 33,6 | 32,4 | 38,1 | 37,3 | 35,7 | 32,3 | 30,6 | 28,8 |

1) Betriebs- und Finanzergebnis + Zinsaufwand in Relation zur durchschnittlichen Bilanzsumme

2) Zugänge zum Sach- und immateriellen Anlagevermögen in Relation zur Gesamtleistung

3) Eigenmittel bereinigt (einschl. Gesellschafterdarlehen) + 50% SoPo in Relation zur Bilanzsumme

Quelle: IKB-Auswertung der Jahresabschlüsse mittelständischer Automobilzulieferer

1. Einleitung

In der traditionellen IKB-Auswertung von Abschlüssen deutscher mittelständischer Automobilzulieferer haben wir 67 Unternehmen berücksichtigt. Die Jahresumsätze der einzelnen Firmen liegen zwischen 30 Mio. € und mehreren Milliarden €. Für 37 Firmen stehen auch Zwischenergebnisse bis September 2021 zur Verfügung. Damit sind erste Aussagen möglich, ob sich die Automobilzulieferer trotz aufbauender Lieferengpässe vom tiefen Einbruch 2020 erholen konnten. Auch wenn es sich um 2020er- und 2021er-Kennzahlen handelt, bleiben diese für eine aktuelle Einschätzung dennoch relevant.

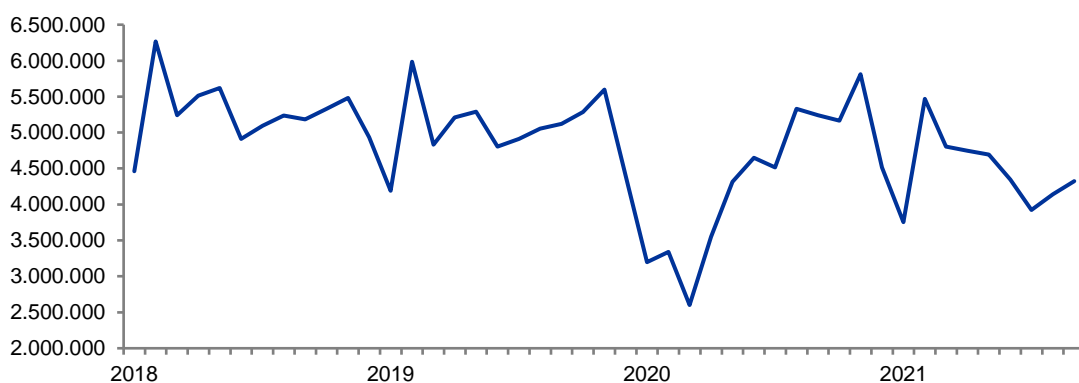
Bei den ausgewiesenen Kennziffern handelt es sich um nicht gewogene Durchschnitte aus den Kennziffern. Da die aktuelle Auswertung zum Teil andere Firmen als im letzten Jahr umfasst, weicht das Niveau der Vergleichswerte teilweise leicht von den Vorjahreswerten ab. Im Vordergrund der Analyse steht allerdings in erster Linie die Veränderung der Kennziffern und weniger deren absolutes Niveau.

2. Der Automobilmarkt

2.1 Zwei Jahre Corona-Pandemie – Unterschiede und Folgen

Das erste Corona-Jahr 2020 war von einem globalen Nachfrageeinbruch vor allem infolge der weitreichenden und weltweit nahezu gleichzeitigen Lockdown-Maßnahmen im Frühjahr geprägt. Dies war mit rückläufigen Erzeugerpreisen verbunden, was für viele Unternehmen eine Entlastung auf der Kostenseite mit sich brachte. So haben die Unternehmen zwar ihre Produktion deutlich eingeschränkt. Die Produktionsrückgänge konnten jedoch durch sinkende Material- und Personalkosten zumindest teilweise kompensiert werden. Während das Jahr 2020 durch einen heftigen Nachfrageeinbruch infolge der Lockdown-Maßnahmen gekennzeichnet war, aber auch durch eine relativ schnelle Erholung ab April 2020, verlief das zweite Corona-Jahr anders. Der im Jahr 2020 begonnene Boom der weltweiten Industrieproduktion führte zu sich aufbauenden Engpässen bei Vorleistungsgütern und Frachtkapazitäten, die die Industrieproduktion weltweit und insbesondere in der Automobilindustrie aufgrund fehlender Halbleiter im Verlauf des Jahres 2021 erneut belastete. Gleichzeitig stiegen infolge von Lieferengpässen, eskalierenden Rohstoffpreisanstiegen und einer sich erholenden bzw. relativ robusten Nachfrage die Inflationsraten deutlich an. Deshalb erholte sich die Jahresproduktion im Vergleich zu 2020 nur moderat. Unternehmen konnten aber ihre Margen wieder stabilisieren und teilweise Preiserhöhungen durchsetzen. Insgesamt hat das Jahr 2021 trotz der Lieferengpässe und der anhaltenden Pandemie bessere Rahmenbedingungen mit sich gebracht als das Jahr 2020, was sich in den Bilanzen niederschlagen sollte.

Welt-Pkw-Neuzulassungen, in Stückzahlen



Quelle: VDA

Im Corona-Startjahr 2020 hatte die Pandemie weltweit zu einem Pkw-Produktionsrückgang von fast 15 % geführt. Im Jahr 2021 stiegen die Pkw-Neuzulassungen nach Schätzungen jedoch um 13 % an. Im Jahresverlauf haben allerdings Versorgungsengpässe bei Halbleitern die Produktion und damit die Verfügbarkeit von Fahrzeugen erheblich eingeschränkt. Dies hat in den Monaten März bis Juli 2021 zu einem erneuten Rückgang bei den weltweiten Neuzulassungen geführt. Auch fiel die Entwicklung aufgrund des regional unterschiedlichen Pandemieverlaufs sehr uneinheitlich aus. Am aktuellen Rand ist jedoch eine Erholung der

globalen Produktion und Neuzulassungen zu erkennen. Dies ist konsistent mit der Einschätzung, dass sich die Lieferengpασsthematik im Jahr 2022 infolge von Angebotsausweitungen mehr und mehr relativieren sollte. Allerdings sind für eine belastbare Aussage weitere Daten erforderlich.

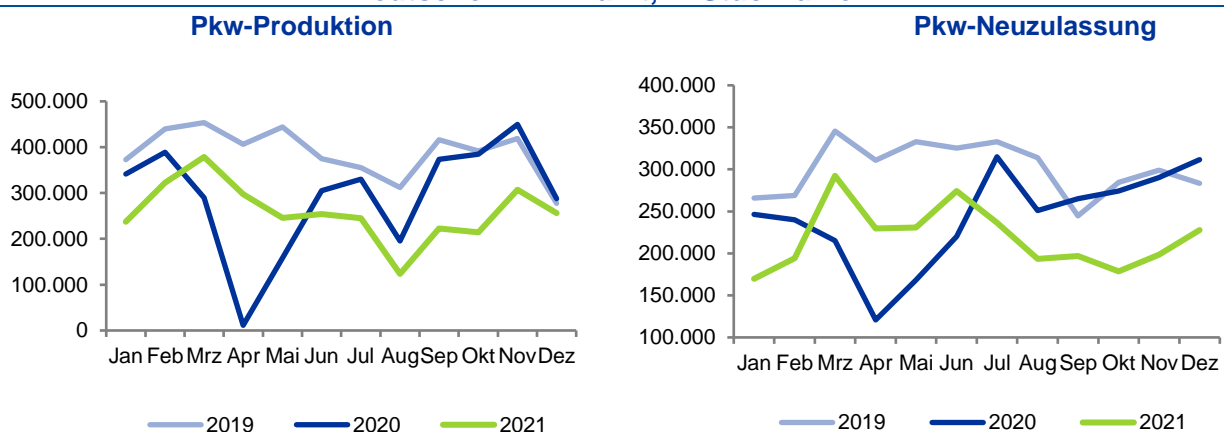
2.2 Herausforderndes Umfeld für den deutschen Automobilmarkt – nicht erst seit der Pandemie

In Deutschland kam es im Frühjahr 2020 zu weitreichenden Fertigungsstopps in der Industrie; bei den deutschen Pkw-Herstellern stand im April nahezu die gesamte Pkw-Produktion still, was nicht zuletzt auf die Maßnahmen des ersten Lockdowns zurückzuführen war. Ein wichtiges Instrument, um die Arbeitsplätze zu erhalten, war die Kurzarbeit, die vor allem im April annähernd die gesamte Branche betraf. Nicht überraschend hat sie im April 2020 mit 6 Mio. Kurzarbeitern bundesweit ihren Höchststand erreicht. Auch aktuell steigt sie in Anbetracht von erneuten Einschränkungsmaßnahmen und niedrigen Produktionsniveaus wieder an. Außerdem hat das Konjunkturpaket mit der temporären Mehrwertsteuersenkung bis zum Jahresende sowie der Erhöhung des staatlichen Anteils am Umweltbonus von Juni an die Pkw-Nachfrage gestützt und die Transformation hin zu elektrischen Antrieben beschleunigt. Im Ergebnis ist die Inlandsproduktion 2020 aber um 25 % auf 3,5 Mio. Pkw gesunken, der niedrigste Stand seit 1975.

Im Gegensatz zur globalen Entwicklung, die eine Produktionssteigerung im Jahr 2021 im Vergleich zu 2020 zeigte, ist der deutsche Standort weiter zurückgefallen. Die Neuzulassungen sanken 2021 gegenüber dem Vorjahr um weitere 10 % und die Produktion um 12 %. Auch die monatlichen Neuzulassungen bleiben seit Juli 2021 deutlich unter dem Niveau von 2020. Produktion wie Neuzulassungen deuten somit noch nicht auf eine klare Wende in der lokalen Angebots- und Nachfragedynamik hin. Grundsätzlich ist die schwache Entwicklung der deutschen Automobilindustrie nicht nur der Pandemie geschuldet, sondern auch strukturell bedingt. Allein in den letzten fünf Jahren wurde die Fertigung in Deutschland um 2,6 Mio. Fahrzeuge (-45 %) zurückgefahren. Auf die Pandemie entfällt hierbei nach Angaben des VDA (Verband der Automobilindustrie) etwa die Hälfte. Der restliche Produktionsabbau hat mit Segmentmix, Standortbestimmungen sowie zunehmender Vor-Ort-Fertigung zu tun. Dabei gewinnt der Transformationsprozess hin zur Elektromobilität deutlich an Fahrt. 2021 wurden 73 % mehr Elektro- und Plug-In-Fahrzeuge in Deutschland zugelassen, dies entspricht mittlerweile einem Elektro-Anteil von über 25 % an den gesamten Pkw-Neuzulassungen.

Eine positive Entwicklung im Jahr 2021 war, dass die hohe Inflation und die Erzeugerpreissteigerungen eine robuste bzw. ausweitende Margenentwicklung angedeutet haben.

Deutscher Pkw-Markt, in Stückzahlen

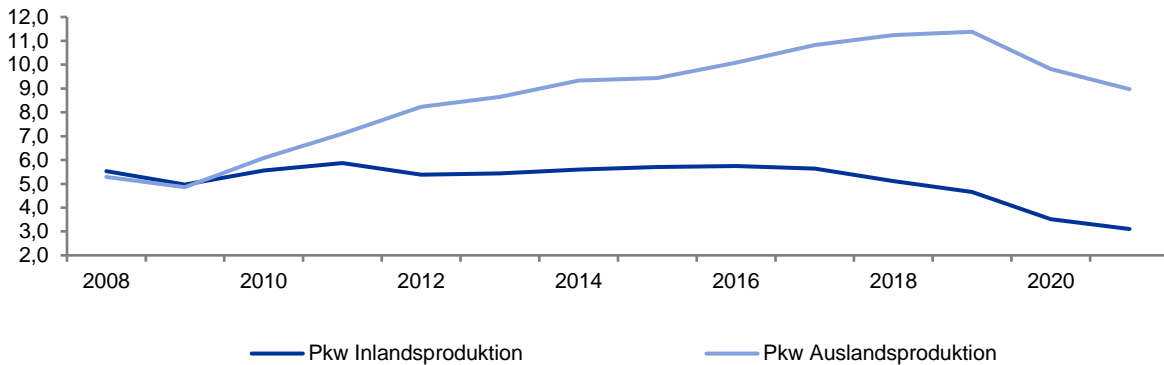


Quelle: VDA

Erstmals seit der Finanzkrise 2009 musste 2020 auch die deutsche Pkw-Auslandsproduktion bei einer Abnahme von 9,8 Mio. Einheiten einen Rückgang um 14 % verzeichnen. In den letzten beiden Quartalen lag die Auslandsfertigung jedoch wieder auf dem Niveau von 2019. Für 2021 dürfte sich ein leichtes Plus von rd. 1 % ergeben haben. Es ist also weiterhin so, dass global agierende deutsche Unternehmen die aktuelle Krise um Einiges besser meistern als Unternehmen, die sich auf den Heimatmarkt konzentrieren. Zudem bestätigt sich eine weitere Entwicklung der letzten Jahre: Große und damit global agierende deutsche Unternehmen

performen besser als kleinere, die von der lokalen Produktion abhängig sind und somit von strukturellen Schwächen des Produktionsstandorts Deutschland belastet werden.

Deutsche Pkw-Produktion deutscher Hersteller, in Mio. Stückzahlen

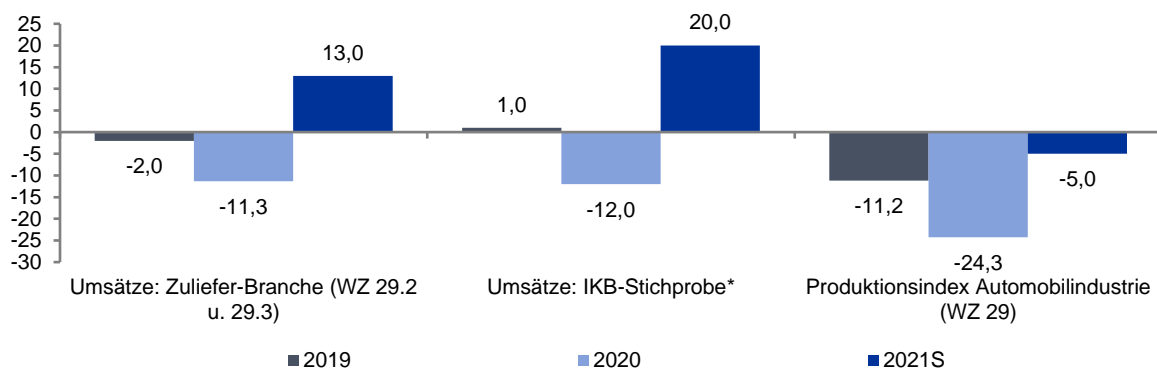


Quelle: VDA; 2021 Auslandsproduktion = IKB-Schätzung

3. Auswertung der Jahresabschlüsse

Wie erwartet, hat die Corona-Pandemie in den 2020er-Jahresabschlüssen der Automobilzulieferer tiefe Spuren hinterlassen. Wie die Gesamtbranche mussten auch die Unternehmen der IKB-Stichprobe hohe Umsatzverluste (-12 %) hinnehmen. Die Angaben für die ersten neun Monate von 2021 deuten allerdings ein kräftiges Umsatzplus an. Aufgrund der Margen sowie der Inflationsentwicklung ist dies nicht überraschend. Für das Jahresergebnis 2021 ist allerdings die nachlassende wirtschaftliche Erholung im Schlussquartal 2021 zu beachten. Die anhaltende hohe Inflationsrate – vor allem bei den Erzeugerpreisen – stützt weiterhin die Umsatzentwicklung, selbst im aktuellen Jahr.

Veränderung des Umsatzes der Automobilzulieferer und der Produktion des Kfz-Gewerbes; in % zum Vorjahr



Quellen: Statistisches Bundesamt; IKB-Auswertung, S = IKB-Schätzung * IKB-Stichprobe (2021 Auswertung Zwischenzahlen bis Sept. 2021)

In der aktuellen Jahresabschluss-Auswertung der Bundesbank (*Ertragslage und Finanzierungsverhältnisse deutscher Unternehmen im Jahr 2020* ([bundesbank.de](https://www.bundesbank.de))) für alle Branchen der deutschen Wirtschaft konnten die Unternehmen im Corona-Startjahr 2020 ihre EBT (Ergebnis vor Steuern)-Quote von 4,1 % halten. Die Umsätze sanken demnach im Jahresvergleich lediglich um 3,3 %. Bei den Auswirkungen der Coronavirus-Krise stellte die Bundesbank jedoch enorme sektorale Unterschiede fest, die sich in der Profitabilität der Unternehmen aus verschiedenen Branchen spiegeln. So kam es aufgrund der schwachen Mengenentwicklung in einigen Bereichen des Verarbeitenden Gewerbes zu Rückgängen in der Profitabilität; dazu gehören Kfz-Hersteller und Maschinenbauer. Dies zeigt sich auch in der IKB-Auswertung.

Die Automobilzulieferer mussten 2020 einen deutlichen Einbruch ihrer Ertragskennziffern verkraften. Das EBT sank von 3,0 % im Jahr 2019 auf 1 %. Die kleinen Unternehmen gerieten im Durchschnitt sogar leicht in die Verlustzone. Die mittleren und insbesondere die großen Unternehmen zeigten sich vor allem aufgrund ihrer besseren Ausgangssituation aus dem Jahr 2019 in der Corona-Krise widerstandsfähiger. Sie realisierten höhere Rendite, mussten aber auch erhebliche Einbußen hinnehmen.

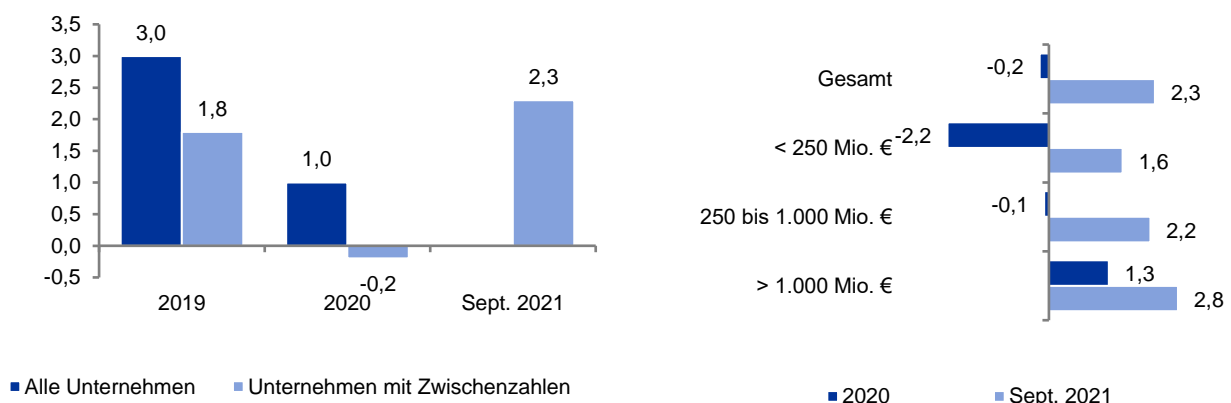
In Übereinstimmung mit der Bundesbank-Auswertung sank im Jahr 2020 auch bei den Zulieferern aufgrund deutlicher Preisrückgänge bei den Vorleistungsgütern und Industrierohstoffen die Materialaufwandsquote leicht. Die Personalaufwandsquote blieb hingegen nahezu konstant, und trotz der Subventionierung durch die Kurzarbeiterregel. Ertragsbelastend wirkten sich Zinsaufwendungen und insbesondere die höhere Abschreibungsquote aus. Dabei scheinen außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögenswerte infolge schwieriger wirtschaftlicher Umstände erforderlich gewesen zu sein. Auch gab das Konjunkturprogramm der Bundesregierung besondere Anreize für Abschreibungen. Grundsätzlich ist aufgrund notwendiger Investitionen in den Klimaschutz in den kommenden Jahren mit erhöhten Abschreibungen zu rechnen.

Vor dem Hintergrund anhaltender Unsicherheit ist es nicht überraschend, dass die Unternehmen trotz niedriger Zinsen und zusätzlicher Abschreibungsmöglichkeiten bei Investitionen sehr zurückhaltend blieben. Ausnahme waren mittelgroße Zulieferer – hier gab es ein leichtes Plus, und mehr als die Hälfte dieser Unternehmen wiesen tatsächlich eine höhere Investitionsquote aus. Insgesamt hat sich die Verschuldungssituation der Zulieferer im Jahr 2020 weiter verschlechtert, die Eigenmittelquote sank erneut in allen Größenklassen. In dem Maße, wie eine überzogene Liquiditätsvorsorge eine Rolle beim Verschuldungsanstieg im Jahr 2020 gespielt hat, mag sich diese Entwicklung bereits im Jahr 2021 wieder etwas gelegt haben.

Für 37 Unternehmen liegen Zwischenzahlen bis September 2021 vor. Es zeigt sich in Übereinstimmung mit den Branchendaten, dass die Zulieferer in den ersten neun Monaten kräftige Umsatzzuwächse von rd. 20 % erwirtschaften konnten (Branchenumsatz: +15 %). Angesichts des deutlichen Anstiegs der Inflation und vor allem der Erzeugerpreise ist diese Umsatzausweitung nicht überraschend. Bei den Automobilisten ergab sich aufgrund der Lieferengpässe zudem kaum Raum für die in der Automobilindustrie gängigen Rabatte. Und auch die Ertragslage hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert.

Die Unternehmen, für die bereits Zwischenzahlen für 2021 vorliegen, verzeichneten im Jahr 2020 im Durchschnitt ein negatives EBT; die EBT-Marge lag bei -0,2 %. Im Vergleich zur Gesamtstichprobe weisen diese Unternehmen leicht schlechtere EBT-Renditen auf (s. linke Grafik). Bis September 2021 gelang eine deutliche Verbesserung der Marge auf 2,3 %. Dabei erreichten alle Größenklassen wieder die Gewinnzone. Auch wurde die EBT-Quote von 2019 übertroffen.

Ergebnis vor Steuer in % des Umsatzes (EBT-Marge)



hier: nur Unternehmen mit Zwischenzahlen

Quelle: IKB-Jahresabschlussauswertung

4. Fazit

Die Bilanzauswertung für 2020 mag angesichts pandemiebedingter hoher Unsicherheit als wenig zielführend angesehen werden. Zusammen mit Erkenntnissen aus den ersten neun Monaten für 2021 lassen sich dennoch Erkenntnisse ableiten.

Trotz anhaltender Lieferengpässe rutschte die Automobilindustrie im Jahr 2021 wieder in die Gewinnzone und hat somit bestätigt, dass für die Zulieferer der wirtschaftliche Tiefpunkt während der Pandemie im Jahr 2020 lag. Zwischenberichte von einigen Zulieferern zeigen zudem, dass das 4. Quartal 2021 besser gelaufen ist, als ursprünglich erwartet. Das aktuelle Umfeld ist geprägt durch hohe Inflation sowie Lieferengpässe, aber auch durch robuste Nachfrage und scheint für die Automobilindustrie vorteilhafter zu sein als ein Umfeld mit sinkenden Rohstoffpreisen und schwacher Nachfrage. Allerdings profitieren die Automobilhersteller aktuell stärker als die Zulieferer, insbesondere Anbieter im Premium-Segment.

Kleine Zulieferer bleiben besonders anfällig für konjunkturelle Entwicklungen. Doch auch sie konnten nach einem Verlust im Jahr 2020 wieder in die Gewinnzone rutschen. Größere und global agierende Zulieferer profitieren von der relativ stabilen globalen Nachfrageentwicklung.

Der aufgrund des Klimawandels notwendige technologische Wandel bringt mehrere Herausforderungen:

- Der Abschreibungsbedarf am Standort Deutschland wird auch in den nächsten Jahren hoch sein und Vermögensbewertungen bzw. Bilanzen belasten. Auch ist eine ansteigende Investitionsquote nötig.
- Dies mag zu mehr Investitionen oder Standortverlagerung führen. Gerade angesichts der anstehenden zahlreichen Modellwechsel und neuer Technologien besteht die Gefahr der Produktionsverlagerung, was für kleinere Zulieferer zusätzliche Herausforderungen bedeutet, sofern sie nicht aufgrund ihrer Marktstellung für die Automobilhersteller unverzichtbare technologische Alleinstellungsmerkmale aufweisen.
- Die Investitionsquote ist im Jahr 2020 gerade bei kleineren Unternehmen deutlich gesunken. Zusammen mit den strukturellen Trends belastet dies ihr zukünftiges Wachstumspotenzial. Denn für überzeugende Zukunftsperspektiven ist im aktuellen Umfeld genau das Gegenteil erforderlich, sprich eine steigende Investitionsquote. Das unterschiedliche Wachstum von kleinen und großen Zulieferern mag in den kommenden Jahren deshalb weiter zunehmen. So kann sich die Corona-Krise als Katalysator des Strukturwandels und der Konsolidierung in der Zulieferindustrie herausstellen, da sich die Pandemie gerade auf die Investitionsaktivitäten kleinerer Zulieferer negativ ausgewirkt hat.

Zunehmende Unternehmensinsolvenzen sind generell eher Nachzügler konjunktureller Einbrüche. Auch ist es eher die Dauer als die Tiefe einer Rezession, die Ausfallraten nach oben treibt. Auf Grundlage der Daten für 2021 ist festzuhalten, dass 2020 nicht nur den wirtschaftlichen Tiefpunkt bei den Automobilzulieferern markierte, sondern dass sich im Folgejahr eine deutliche Erholung abzeichnete. Dies reduziert das Ausfallrisiko und erhöht die Wahrscheinlichkeit nur moderat ansteigender Ausfälle. Diese Entwicklung wird sich im Falle der erwarteten anziehenden Konjunktur in diesem Jahr bestätigen. Dennoch haben kleinere Zulieferer ein erhöhtes strukturelles Ausfallrisiko. Dies ist infolge der Pandemie weiter gestiegen.

| Kennziffern der Zulieferer im Überblick | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------------|------|------|-------------------------------------|------|------|----------------------|------|------|-------------------|------|------|
| Position | Zulieferer insgesamt | | | Zulieferer mit einer Gesamtleistung | | | | | | | | |
| | | | | < 250 Mio. € | | | 250 bis 1.000 Mio. € | | | über 1.000 Mio. € | | |
| | 2018 | 2019 | 2020 | Anteile in % der Gesamtleistung | | | | | | | | |
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2018 | 2019 | 2020 | 2018 | 2019 | 2020 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Materialeinsatz | 54,3 | 53,9 | 53,3 | 52,6 | 52,1 | 50,6 | 55,0 | 54,3 | 53,4 | 55,3 | 55,8 | 55,5 |
| Personalaufwand | 25,8 | 28,1 | 28,2 | 28,3 | 31,2 | 31,4 | 25,0 | 26,4 | 27,4 | 23,8 | 26,8 | 25,5 |
| Normal-Afa | 4,0 | 4,5 | 5,4 | 3,7 | 4,2 | 5,3 | 4,1 | 4,7 | 5,5 | 4,0 | 4,6 | 5,3 |
| Zinsaufwand | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 1,0 | 1,2 | 1,4 | 0,9 | 1,0 | 1,3 | 0,9 | 1,0 | 1,1 |
| Rohertrag | 45,7 | 46,1 | 47,0 | 47,4 | 47,9 | 49,4 | 45,0 | 45,7 | 46,6 | 44,7 | 44,3 | 44,5 |
| EBITDA | 8,6 | 7,6 | 6,6 | 8,2 | 5,5 | 4,8 | 8,4 | 8,2 | 6,8 | 9,3 | 9,1 | 8,3 |
| Ergebnis vor Steuern (EBT) | 4,5 | 3,0 | 1,0 | 4,3 | 2,0 | -0,2 | 4,3 | 3,4 | 1,0 | 5,0 | 3,9 | 2,5 |
| Gesamtkapitalrendite ¹⁾ | 6,8 | 4,5 | 2,2 | 6,3 | 2,2 | 0,5 | 6,4 | 4,9 | 2,3 | 7,9 | 6,6 | 4,2 |
| Investitionsquote ²⁾ | 6,7 | 6,7 | 5,3 | 7,4 | 7,1 | 4,2 | 6,3 | 5,6 | 6,0 | 6,4 | 7,6 | 5,4 |
| Eigenmittelquote ³⁾ | 35,4 | 34,3 | 32,8 | 34,8 | 33,6 | 32,4 | 38,1 | 37,3 | 35,7 | 32,3 | 30,6 | 28,8 |

1) Betriebs- und Finanzergebnis + Zinsaufwand in Relation zur durchschnittlichen Bilanzsumme

2) Zugänge zum Sach- und immateriellen Anlagevermögen in Relation zur Gesamtleistung

3) Eigenmittel bereinigt (einschl. Gesellschafterdarlehen) + 50% SoPo in Relation zur Bilanzsumme

Quelle: IKB-Auswertung der Jahresabschlüsse mittelständischer Automobilzulieferer

IKB Deutsche Industriebank AG

Autoren der Studie:

Dr. Klaus Bauknecht
 Chefvolkswirt
 +49 211 8221 4118
klausdieter.bauknecht@ikb.de

Dr. Carolin Vogt
 Volkswirtschaft und Research
 +49 211 8221 4492
carolin.vogt@ikb.de

Editor:

Patrick von der Ehe
 Unternehmenskommunikation
 +49 211 8221 4776
patrick.ehe@ikb.de

Mit Unterstützung des IKB-Kompetenzteams Automotive:

Stefan Kraus
 Mitglied der Geschäftsleitung NRW
 +49 211 8221 4271
stefan.kraus@ikb.de

Dr. Heinz-Jürgen Buechner
 Head of Industrials & Automotive
 +49 69 79599 9602
heinz-juergen.buechner@ikb.de

Disclaimer

Diese Veröffentlichung wurde ausschließlich für Ihren persönlichen Gebrauch erstellt. Die Inhalte, insbesondere auch Produktinformationen sowie Ausarbeitungen/Veröffentlichungen oder Einschätzungen zu Märkten, dienen ausschließlich zu Informationszwecken. Jede Form der Ermöglichung der Kenntnisnahme, Veröffentlichung, Vervielfältigung oder Weitergabe des Inhalts an nicht vorgesehene Adressaten ist unzulässig. Diese Veröffentlichung ist ausschließlich für Kunden und Geschäftspartner der IKB Deutsche Industriebank AG (nachfolgend „**IKB AG**“) mit Sitz bzw. Wohnort in Deutschland bestimmt und bezieht sich ausschließlich auf den Zeitpunkt ihrer Erstellung.

Alle veröffentlichten Angaben erfolgen unverbindlich und stellen weder eine individuelle Anlageempfehlung und Beratung noch eine Aufforderung oder Einladung zum Kauf oder Verkauf oder Tätigen eines bestimmten Geschäftes dar, insbesondere nicht zur Zeichnung oder ein Angebot zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren oder sonstigen Finanzinstrumenten. Die Studie wurde nicht mit der Absicht erarbeitet, einen rechtlichen, steuerlichen oder bilanziellen Rat zu geben. Die Angaben dienen ausschließlich zur Information und sind als alleinige Basis einer Anlageentscheidung nicht geeignet. Meinungsäußerungen sind für die einzelnen Investoren möglicherweise nicht anleger- oder objektgerecht. Interessenten wird empfohlen, sich insbesondere über die rechtlichen, steuerlichen und bilanziellen Implikationen der in dieser Veröffentlichung benannten Produkte durch von ihnen beauftragte Fachleute beraten zu lassen.

Die Informationen in dieser Veröffentlichung basieren auf Quellen, die die IKB AG für zuverlässig erachtet. Die Richtigkeit der Daten, die aufgrund veröffentlichter Informationen in diesem Dokument enthalten sind, wird vorausgesetzt, wurde aber nicht unabhängig überprüft. Für die Vollständigkeit, die Zuverlässigkeit, die Richtigkeit und die Genauigkeit des Materials in dieser Veröffentlichung, wie aller sonstigen Informationen, die dem Empfänger im Zusammenhang mit diesem Dokument schriftlich, mündlich oder in sonstiger Weise übermittelt oder zugänglich gemacht werden, übernimmt die IKB AG keine Gewähr. Änderungen zu den Informationen und Meinungsäußerungen bleiben jederzeit und ohne vorherige Ankündigung vorbehalten. Haftungsansprüche aus der Nutzung der in der Veröffentlichung enthaltenen Informationen sind ausgeschlossen, insbesondere für Verluste einschließlich Folgeschäden, die sich aus der Verwendung dieser Veröffentlichung beziehungsweise des Inhalts ergeben. Genannte Konditionen sind als unverbindliche Indikatoren zu verstehen. Für einen eventuellen Abschluss gelten ausschließlich die aktuellen Konditionen, die vom Marktgeschehen zum Abschlusszeitpunkt abhängen.

Das vorstehende Dokument oder Teile daraus dürfen ohne Erlaubnis von IKB Deutsche Industriebank AG weder reproduziert noch weitergegeben werden.

IKB Deutsche Industriebank AG • Wilhelm-Bötzkes-Straße 1 • 40474 Düsseldorf • Telefon: +49 211 8221-4492

(Stand: Januar 2022)